

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

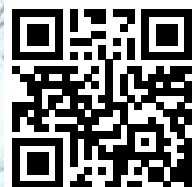
XXVI. évfolyam V. szám 2021. november-december



Boldog
KARÁCSONYT!

*Kívánd, hogy mindaz, amit ma éjjel gondoltál,
ugyanúgy igaz legyen holnap s holnapután!
Kívánj igazi ünnepet, kívánj igazabb életet,
békés karácsonyt mindenkinek!*

Piramis





Rosszabbul élünk, mint egy éve

Ezt nem ünneprontásként mondom, ez a valóság, ezt látatják azok a számok, amelyek Szakszervezetünk tagjainak idei bérjövödelmét a tavalyihoz hasonlítva megmutatják és akkor még az inflációs hatással nem is számoltam. Hol van már a járvány alatti helytállásunkat méltató munkáltatói nyilatkozat, az elfogadható bérfejlesztés emléke, amikor a gazdasági és szociális érdekünk megvédéséért indított kollektív munkaügyi vitán azt kell hallgatnunk, örülnünk, hogy van munkánk és az állami vasúttársaság pandémia miatt elmaradt bevételei, megnövekedett költségei miatt ne is számítsunk bérkövetelésünk teljesítésére. Tehát ha az ország működőképességének fenntartása érdekében közlekedtetni kell a vonatokat, és a járvány elleni védekezés milliárdokba

kerül, azt a munkavállalók fizessék meg? A munkakörülményeink felmérése során kapott eredmények értékelése is szemlélteti az egyre romló állapotokat. Az emeletes vonat nem tudja eltakarni a valóságot, az egészségünket romboló és közlekedésbiztonságot veszélyeztető körülményeket, amelyekkel együtt kell élnünk. Együtt kell élnünk? Mi inkább a másik utat választjuk. Elvégeztük a munka javát, feltérképeztük a valós helyzetet, most már csak a munkáltatói szándék hiányzik a megoldáshoz. Vannak azok az ügyek és helyzetek, amelyek nem egy pillanat alatt rendeződnek, ezekről írtam az imént, de ilyenek a pihenőidőkkel kapcsolatos perek és a munkaidőbeosztással kapcsolatos vitás kérdések is. Az év vége semminek nem a vége, hanem folytatása mindannak, amit megélünk, amiben benne vagyunk. Így a 2021-es évet is akkor tekinthetjük majd lezártnak, ha ezen fontos ügyek végére pont kerül. Szerencsére a többi vasútvállalatnál, ahol képviselettel rendelkezünk, kevesebb megoldandó problémával kellett szembenéznünk, ezen az adott társaságoknál tapasztalható üzleti kultúra is sokat segített. Abban a reményben búcsúzunk az évtől, hogy ennél csak jobb jöhet. Tovább kell erősíteni közösségünket, mert minden apró sikerért meg kell dolgoznunk, ahogy eddig is. Semmi esélyünk, ha közömbösséggel, érdektelenséggel vagyunk családi életünket befolyásoló, munkavégzésünk körülményeit meghatározó szabályok, munkáltatói intézkedések iránt. A gondok, nehézségek ellenére is van azért mire építkezni. Köszönet illeti a MOSZ tisztségviselőit, munkatársait egész évi munkájukért, a tagok érdekében végzett tevékenységért és köszönöm mindazoknak, akik tagságukkal erősítik közösségünket. Elismerést érdemelnek azok, akik szabadidejüket áldozzák a Mozdonyvezetők Szakszervezete helyi és központi rendezvényeinek életben tartásáért, akik írásaikkal, fotóikkal színesítik kiadványainkat. Hivatásunk sajátossága, hogy ünnepnapon is dolgoznunk kell. Ezért elsőként azoknak kívánok eseménymentes szolgáltatásokat és boldog ünnepeket, akik a vezetőálláson töltik azt. Közösségünk tagjainak és a Mozdonyvezetők Lapja olvasóinak azt kívánom, hogy békében, pihenéssel teljen a karácsony, a szeretteikkel töltött idő és legyen boldog, sikeres az új esztendő!

János Szűcs

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet	3	Négyszáz év szakmai tapasztalat	31	Keresztes Péter a MÁV-START Zrt új vezérigazgatója december 1-től	47
Kollektív Munkaügyi Vita	4	Keletisek Hannoverben	32	Miért nehéz?	48
A nagy „bérpofon”	6	A jövő megérkezett	34	Nem kötelező a Covid-oltás a vasúti társaságoknál	54
A munkaidő-beosztás szabályai	10	A vasúti járművezetői engedélyről	39	Utassal a fedélzeten elindult a tram-train	55
Így telt 2021 a tárgyalóteremben	14	Nem adottak a feltételek!	40	A MOSZ tagság előnyei	56
Látélet.....	15	A következő öt évben 7,4 milliárd forint állami juttatás	42		
Területi hírek	22	Bemutatták az új menetrendet - bővülő kínálat, gyorsabb eljutási idő	43		
Budapest	22	A kék csoda	44		
Miskolc	24				
Sopron	26				
Debrecen	28				

© 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: H45 Bp., Bácskai u. 11. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230

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

Felöl vezető: Kovács Attila

Kollektív Munkaügyi Vita

a MÁV-START Zrt-vel a 2021.évi nulla százalékos bérfejlesztéssel kapcsolatban, az egyeztetés nem vezetett eredményre.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete október 25-én a 2021. évi 0, azaz nulla százalékos bérfejlesztést továbbra is elutasítva kollektív munkaügyi vitát kezdeményezett a MÁV-START Zrt.-nél.



Követeljük a mozdonyvezetők, motorvo-
nat vezetők 2021. évi keresetének nö-
velését bruttó 546.000 Ft összeg (bér)
kifizetésével vagy nettó 363.000 Ft béren kí-
vüli juttatás biztosításával. Megfontolásra ja-
vasoltuk továbbá, hogy a többi vasutas mun-
kavállalónál is vizsgálja meg a munkáltató a
reálkereset veszteség kompenzálásának lehe-
tőségét. Négyfordulós intenzív egyeztetésen
vagyunk túl, a MOSZ az utolsó tárgyaláson már
látott némi elmozdulást az addig ismert mun-
káltatói állásponttól, azonban konkrétumok és
kötelezettségvállalás hiányában a Kollektív
Munkaügyi Vita keretében lefolytatott vita nem

vezetett eredményre, így további jogi lehetőség nyílt meg gazdasági és szociális
érdekeink érvényesítésére. A további lépésekről a MOSZ Küldöttközgyűlése de-
cember 15-én dönt.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete álláspontja szerint, a MÁV Zrt. és néhány
képviselettel rendelkező szakszervezet által, a 2021-2023. évi jövedelempolitikai
intézkedésekről 2021. június 25.-én, 22458/2021/MÁV. számon – a MÁV Zrt.
konszolidációs körébe bevont gazdasági társaságokra is érvényes hatállyal – alá-
írt megállapodás, már az aláírása időpontjában ismert nemzetgazdasági mutatók
alapján sem biztosította a vasutas munkavállalók reálkeresetének a szinten tar-



tását (szakszervezetünk egyebek mellett ezért sem fogadta azt el). A hivatkozott megállapodás aláírása óta eltelt időben a magyarországi infláció tovább növekedett, a keresetek vásárlóértéke tovább csökkent.

A Kollektív Munkaügyi Vita során négy egyeztetés történt, a tárgyalásokon a Mozdonyvezetők Szakszervezete fenntartotta követelését, a reálbérveszteséget továbbra sem fogadja el.

Az egyeztetéseken a Munkáltató kijelentette:

- Elkötelezett a június 25-én létrejött a MÁV-Volán csoport egészére kiterjedő hatályú bérmegállapodás mellett, ahhoz tartja magát
- A MÁV-START a Tulajdonostól a bérmegállapodás keretein belül meghatározott bérintézkedések végrehajtására kapott felhatalmazást, nincs lehetősége azt meghaladó juttatására kötelezettséget vállalni és a pandémia alatti bevételkiesés alapvetően meghatározza a pénzügyi lehetőségeket
- Arra törekszik, hogy a Munkavállalóknak optimális juttatásokat, jövedelmi viszonyokat biztosítson, erre tud felelősséget vállalni, így megvizsgálja, hogy milyen lehetőségei vannak. Ez nem veszélyeztetheti működését és a 3 éves bérmegállapodás keretei között kell, hogy biztosítsa a juttatásokat, a stabil és biztonságos munkahelyet
- Álláspontja szerint középtávon az alapberek fejlesztése olyan mértékben haladta meg az infláció mértékét, hogy nemhogy reálbérveszteség, hanem inkább reálbérnövekedés valószínűsíthető

- Elkötelezett abban, hogy valamennyi Startos munkavállalónak optimális juttatásokat, jövedelmi viszonyokat biztosítson. ennek érdekében vizsgálja milyen lehetőségei vannak, mely vizsgálatokat követően érdekképviseleti egyeztetést kezdeményez

- A MOSZ álláspontja a tárgyalásokon elhangzott munkáltatói kijelentésekkel kapcsolatban a következő:

- Követelésünk számításának alapja a mozdony- és motorvonat vezetők átlagbérének 2020/2021. évi alakulása, valamint a 2021. évi infláció tény és éves várható értéke

- Az idei 0%-os bérfejlesztés jelentős reálkereset veszteséget jelent, ez mind

a MOSZ által képviselt, mind a további vasutas munkavállalók esetében igaz

- Az elszenvedett reálkereset veszteséget kompenzálni szükséges
- A tárgyalások során a Munkáltató a reálkereset veszteséget nem ismerte el, álláspontja szerint hosszabb időszakot kell vizsgálni nem csak az idei évet. A MOSZ nem tartja célravezetőnek a múltba való révedezést, követelésünk az idei évben elszenvedett reálkereset veszteség ellentételezésére vonatkozik
- A 3 éves bérmegállapodás sem fogja biztosítani a reálkeresetek szinten tartását
- A MOSZ továbbra is elkötelezett abban, hogy amennyiben a helyzet indokolja, felülvizsgálatra kell, hogy kerüljön a 3 éves bérmegállapodás
- A pandémiás időszakban a nemzetgazdaságban a keresetek jobban nőttek, mint az infláció mértéke, a vasutasok sem járhatnak rosszabbul, mint a magyar nemzetgazdaság egyéb munkavállalói
- Ami a pandémiás helyzet kapcsán a Munkáltató részéről elhangzott, lényegében azt jelenti, örülünk, hogy van munkánk. Ez a munkáltatói álláspont a MOSZ számára elfogadhatatlan és nem tárgya a munkaügyi vitának sem
- A MOSZ követelését fenntartva nyitott arra, hogy januárban konkrét közzétett inflációs tényadatok ismeretében kerüljön sor a veszteségek kompenzálására, ha erre a Munkáltató kötelezettséget vállal

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A nagy „bérpofon”



*„Ne is törődj vele, mert nem a te dolgod,
Megtudhatod, de nem leszel boldog.”*

(Ganxsta Zolee és a Kartell)

Talán ezt mondogathatják a hároméves bérmegállapodást nyáron a MÁV Zrt.-nél aláíró szakszervezetek az érdeklődő tagjaiknak – ha amúgy Mátyás király mesésen – sem hazudni sem igazat mondani nem akarnak a vasutas bérek általuk elfogadott alakulásáról.

Az idő minket igazolt, bár ennek most egyáltalán nem örülünk. Van ilyen. Amikor bekövetkezik, amit vártunk és nem döngethetjük büszkén a mellünk, hogy mi megmondtuk! Mert az eredmény elkeserítő.

Lássuk hát mi történt a 2021. évben a mozdonyvezetők, motorvonat-vezetők, vasutasok bérével.

Az idei bérfejlesztés mértéke 0, azaz nulla százalék volt. (tehát a „fizetés” nem emelkedett) Az éves infláció (azaz a pénzromlás) mértéke az első tíz hónapban elérte a 6,5 %-ot. Novemberre 7 %-ot mondanak az elemzők, tehát az éves infláció – minden jegybanki, kormányzati intézkedés ellenére – a legmagasabbak között lesz Európában.

Mit jelent a fentiek alapján számítható, nagymértékű reálkereset veszteség egyszerűen megfogalmazva?

Azt, hogy a mozdonyvezetők, vasutasok majd egy havi jövedelmüket elveszítették, azaz ennyivel kevesebbet ér a pénzük a boltban, ennyivel kevesebbet tudnak vásárolni, azaz ennyivel „rosszabbul élnek”.

Ezért indított a hároméves megállapodást alá nem író, azt el nem fogadó Mozdonyvezetők Szakszervezete kollektív munkaügyi vitát a MÁV-START Zrt.-nél. Követeltük, hogy a munkáltató minimum kompenzálja a 2021. évi reálkereset veszteséget. (Emlékeztetőül, pontosan azért sem írtuk alá nyáron az ominózus megállapodást, mert a munkáltató – a leegyeztetett szövegben – tulajdonosi utasításra, utólag, fellazította a gazdasági mutatók változását követő kompenzációs kötelezettség vállalását.)

A kollektív munkaügyi vitán illetve az az alatt történteken akár szórakozhatnánk is, ha nem a mozdonyvezetők „bőréről-béréről” lenne szó.

A teljesség igénye nélkül:

- november 30.-án, a munkáltató „szemérmesen” elhallgatva a 2021. évi valós történéseket, az MNB szeptemberi középtávú inflációs prognózisával (2021 - 4,6-4,7%, 2022 - 3,4-3,8%, 2023 - 2,8-3,2%) bizonygatta, hogy majd a három év összességében nem lesz reálkereset veszteség, sőt a keresetek vásárlóértéke nőni fog.

- december 01.-én, az MNB elnöke bejelentette, hogy az inflációs előrejelzések nem tarthatóak, a pénzromlás



mértéke tartósan magas maradhat, az idei kiugró infláció után sem csökken jelentősen, 2022-re például az infláció mértékét 4,7-5,1 % között várja a jegybank.(az új középtávú prognózis december közepén várható)

- december 02.-én, közismertté vált a KSH gyorsátjékoztatója, amely a szeptemberi adatok alapján a magyarországi bruttó és nettó átlagkeresetek 9,1 %-os növekedését közölte az egy évvel korábbi keresetekhez képest. Ugyanezen a napon a legnagyobb állami tulajdonú „vállalatcsoport” MÁV-START-os képviselői a munkaügyi vita tárgyalásán továbbra is hitet tettek a hároméves megállapodás, benne a vasúti 0 %-os bérfejlesztés mellett.

Azért a kollektív munkaügyi vitán az is bebizonyosodott, az „ősi magyar vasúti rögválóság” csak nem akar megváltozni. A munkáltató, ha nem is szó szerint, de kimondta és éreztette is velünk, a mozdonyvezetők ne nagyon elégedetlenkedjenek, mert a többi vasutashoz képest sokkal többet keresnek, na meg mindenki örüljön, hogy van munkája és tud dolgozni a világjárvány alatt is. A legizgalmasabb munkáltatói felvetés mégis az volt, „miért gondolja a szakszervezet, hogy a munkavállalók keresetének nőnie kellene”??

A kollektív munkaügyi vita tehát egyelőre eredménytelenül zárult, és ezen nem változtat az sem, ha a munkáltató esetleg valamilyen juttatást még biztosít év végén, amolyan „szépséglapasként”. A továbbiakról a MOSZ 2021. december 15-i Küldöttközgyűlése dönt.

Felvetődik az a kérdés, hogyan fogják az aláírók ezt a méltatlan és/vagy méltánytalan paktumot elfogadtatni a vasutasok többségével, hogyan porlasztható szét az ezzel kapcsolatos a kellemetlen érzés.

Nulladik fázis:

2022. január elsején is felkel majd a nap, és mint ahogy senkit sem érdekel a tegnapi újság, úgy felejtődnek el, porladnak el – ha a „bűnösök” elhallgatják – a tavalyi év történései is.

Első fázis:

A munkáltató 2022. január elsejétől végrehajtja a 10 %-os alaphéremelést, majd akinél még szükséges rááll az új minimálbérre (200 eFt/hó) és garantált bérminimumra (260 eFt/hó). Persze ebben

a sorrendben, mert így kevesebbe kerül, és nehogy már „túl jól járjanak” a legalacsonyabb alaphérű vasutasok. A 10 %-os emelés és a kinek mennyi plusz százalékot jelentő, garantált bérminimumra való ráállás azért jelentős dolog, tudja tompítani az esetlegesen meglévő kétségeket a bérmegállapodás kapcsán.

Második fázis:

Az aláíró szakszervezetek „nyomására” a munkáltató „be-látja”, hogy kezelni kell, a garantált bérminimum emelése okozta „bértorlódást”. Ezért valamilyen alaphérszintig, mondjuk úgy valamennyivel háromszázezer forint feletti alaphér-ig további pár százalékot ráemel még a tíz százalékos bér-emelésre. Az érintett munkavállalók örülnek, a szakszervezetek büszkén kommunikálják az elért „eredmé-nyeket”. (miért is ne tennék, hisz ezek az intézkedések tag-ságuk nagy részét érintik)

Utolsó fázis:

A mozdonyvezetőkön, motorvonat-vezetőkön kívül min-denki „boldog” és nem veszik észre, hogy a hároméves meg-állapodással 2023-ban sikerült „eljutni” 2020-ig.

Bravó!

Zárásul, kommentár nélkül két gondolat.

Valaki a médiában azt mondta, nem pontosan idézve, a jelenlegi globális kapitalizmusban a nagy nemzetközi pénz-ügyi alapok, a multinacionális vállalatok nyomást gyakorol-nak a politikai hatalom birtokosaira vagy éppen korrumpál-ják azokat azért, hogy a munkajogot „légiesítsék” azaz a munkavállalók akár évszázados szerzett jogait negligálják. Az utóbbi évtizedben a magyar jogszabályalkotás, lásd sztrájkjtörvény, munka törvénykönyv módosítás, a vasúton

a személyszállítási törvény „kiválóan” illeszkedik ebbe a „világtrendbe”.

A 73.078/904.sz. kereskedelemügyi miniszteri rendelet szerint: „A munkásoknak azon törekvése, hogy minél ked-vezőbb munkafeltételeket érjenek el, a gazdasági életnek olyan természetes jelensége, melyet megakadályozni vagy korlátozni nem lehet, sem nem szabad. Nem változtat ezen az sem, ha a munkások ezt a törekvésüket összebeszéléseken alapuló tömeges munkabeszüntetéssel iparkodnak elérni...” (valahol egy Magyarország nevű helyen, több mint száz év-vel ezelőtt)

Apavári József



A munkaidő-beosztás szabályait a munkáltató állapítja meg.

Ez természetesen egyoldalú jogosítványt jelent a munkáltató oldalán. Egyoldalú, de nem korlátlan jogosítványt.

Rendkívül fontos előírás, hogy a munkáltató a munkaidőt az egészséges és biztonságos munkavégzés követelményére, valamint a munka jellegére figyelemmel oszthatja be. Ez a megfogalmazás a munkakörök elképzelhetetlen sokfélesége miatt általános jellegű, adott esetben nagy gyakorlati jelentősége lehet. Az egészség és a biztonság itt tehát nem a munkakörnyezetre, a fizikai térre és a használt technológiára, anyagokra vonatkozik, hanem a munkavállaló általános, illetve egyéni teherbíró képességére. A munkavállaló ésszerű munkaterhelése visszahat a maga és környezete munkabiztonságára és az egészségére. A munkarend kialakításával kapcsolatosan is teljes körűen érvényre kell juttatni azt az alapvető szintű előírást, hogy a munkavállaló érdekeit méltányos mérlegelés

alapján figyelembe kell venni, és a döntés nem jelenthet aránytalan sérelmet a munkavállaló számára.

Annak ellenére, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a MÁV-START Zrt. évek óta közösen keresi azokat a lehetőségeket, megoldásokat a mozdonyvezetők vezénylésében, amely az egyenletes terhelést, az igazságosabb, kevesebb szubjektív elemet tartalmazó munkaidőbeosztást biztosítja a személyzet számára - ennek kifejezésére pilot projektet is működtettünk, a MÁV-START Zrt. - az együttműködés eleveit mellőzve - a Mozdonyvezetők Szakszervezete előzetes tájékoztatása nélkül vezette be az úgynevezett 4-es túros (jellegű) vezénylést egyelőre a TSZVI Budapest egyes vezénylési helyein. Amikor a munkáltatói tervekről majd intézkedésekről értesültünk, konzultációt kezdeményeztünk a Munkáltatóval, hogy megtudjuk, milyen az a vezénylési rendszer, amelyet a vontatási utazószemélyzetnél bevezetnek.

Szeptember elején a következőket hallottuk a Munkáltató részéről:

- elindult egy változás, a visszajelzések pozitívak
- kiszámítható és igazságos legyen a vezénylés
- 4-es túr rendszerben történjen a munkaidő beosztása
- ne legyen szükség kérelemkönyvre, hiszen hosszútávra kiszámítható lesz a beosztás
- nappal és éjszakai szolgálatok aránya meglegyen, helyreálljon
- az éjszakai szolgálat reggelig tartson
- csökkenthető legyen a hajnali le-és feljelentkezések száma
- lesznek túrba járó és közbejáró járművezetők

A Mozdonyvezetők Lapja megkérdezett olyan kollégákat, akiket már elért a Start „reformja”.

Nem kis felfordulást eredményezett a munkáltató azon törekvése, hogy a 4-es túr jellegű munkáltatást bevezesse. Mint az egyik tagcsoport tisztségviselője, a következőket tapasztalom. Amikor először felvetődött a 4-es túr bevezetése sokan bizakodva reménykedtünk, hogy végre valahára jobb körülmények közé kerülünk. Az előzetes tájékoztatások a munkáltató részéről egy valóban élhetőbb munkáltatási körülményeket vázoltak fel előttünk. Voltak ígéretek a kiszámíthatóságra, egy szolgálatban egy járművön teljesítendő feladatokra, a rövid 7-9 órás szolgálatok megszűnésére, az emberi időben történő fel- és lejelentkezésekre.

Főleg arra kértük a munkáltatót, hogy a szolgálatok hossza a minimum nettó 11 órát érje el, hiszen csak így lehet kiszámíthatóan a 4-es túrt bevezetni, valamint, hogy ne legyenek, vagy legalább is jelentősen csökkenjenek a hajnali



(2-4 óra) és késő délelőtti (9:30-12:00 óra) jelentkezések. Most, hogy túl vagyunk a bevezetésén, azt kell mondanom, hogy szinte SEMMI nem úgy van, ahogy az előzetes ígéretekben elhangzott. Nálunk, a tagcsoportnál a 4-es túr jelleg csak októberben jelent meg. Nagyon sokan felháborodtak, hiszen a vezénylésük köszönő viszonyban sem volt a „jelleg”-gel sem. Nem értették, értettük most akkor mi is van?

Habár az én vezénylésem teljes mértékben adta a 4-es túrt (nappal-éjszaka-pihen-pihen) a többieké rendkívül vegyesre sikeredett. Mellesleg beszéltem a vezénylőnkkel, aki elmondta, hogy nem igen jelentkezett senki közbevalónak, így ő jelölt ki olyan embereket, akiknek két szakvizsga, több vonal és típusismerete van, szóval olyanokat, akiket, könnyebb mozgatni. Azt is elmondta, hogy amíg nem lesz elég közbevaló, forgatni fogja a kollégákat. Kevés embernek tudta elkészíteni a 4-es túrt, mert ahogy már a fentiekben írtam a szolgálatok „rövidsége miatt” még a kötelező órát sem lehetett kivézenyelni. Rengeteg fedezetlen szolgálat maradt, melyeket a megmaradt lukas napokra kellett feltöltenie, ebből kifolyólag a „jelleg” sem fedezhető fel sok embernél. Az az ígélet, hogy törekednek az „egy szolgálatban egy járművön” megvalósítására teljes mértékben elmaradt!

A program „eredményeként”:

- Nem javult a kiszámíthatóság, az egyenletes leterheltség
- Úgy tapasztalom, hogy a szolgálatok sincsenek egyenletesen elosztva
- A hajnali le- és felfeljelentkezések nemhogy csökkentek volna, számuk nőtt
- Ezzel párhuzamosan a késői kezdések (9:30- 12:00 közötti) és ennek köszönhetően a késői végzések (22:30-0:15) is megnövekedtek még az olyan helyeken is, ahol

az teljesen indokolatlan és aminek az elővároshoz semmi köze.

- A szabadságkérelem(síróskönyv) kivezetése teljes el-lenállásba ütközik
- Jelenleg van tájékoztatás arra vonatkozóan, hogy aki közbevaló szeretne lenni
- és nem akar 4-es túrban járni, az a munkáltató felé tett nyilatkozatban kérheti ezt
- Összességében ezeknek az intézkedéseknek a bevezetése inkább negatív fogadlatásra
- találtak a kollégáknál, mintsem pozitívrá Név a szerkesztőségben.

Az újítás, a 10-11 óra körüli le és felfeljelentkezésekről az minősíthetetlen. Tragikus, botrányos, elfogadhatatlan és a vasútüzem biztonságára nézve egy hatalmas kockázat, amit semmi nem indokolt, hogy kialakuljon. Emberről nem tudok, aki ennek nemhogy örülne, de egyáltalán el tudná vagy el akarná viselni ezt a borzalmat. Éjszakai szolgálatban reggel 7 óra után vezetni az már önmagában egy iszonyatos teher a szervezetnek (egészségügyi kockázat), illetve teher a folyamatos figyelési kötelezettségnek eleget tenni. Ezen említett kockázatok óráról órára súlyosabbak lesznek, míg olyan reggel 10 óra körül már elmondható, hogy egy élőhalott vezet a járművel. Nem egy szolgálat emiatt embertelen, majd-hogynem teljesíthetetlen a józan ész határain belül. Egy 11 óra-kor befejeződő szolgálatból én például 14 óra 30 körül érek haza! Mindezt úgy, hogy utoljára 2 napja aludtam, és egy normális családapaként kb. 8 órakor keltem. Ez a példa 30 és fél óra folyamatos ébrenlétet jelent, és kb. 16 óra távollétet, feltéve, hogy hazaérkezésemkor nem gondoltam a súlyos jövőre, miszerint vajon, hogy fogok majd este aludni ezután újra, rögtön elalszok. Pedig valószínűleg ez fog történni mivel ébrenlétem alatt kb. 1 órát vezettem autót minimum, (otthonról a vasútállomásra és vissza.), kb. 4-5 órát vonatoztam a jelentkezési helyemre és szolgálat végén haza és 8 órát vezetem vasúti járművet a szolgálatban.

Joggal merül fel a kérdés mindenkiben:

Ennek mi értelme volt?! Meg akarjuk ölni a dolgozót?

Azt szeretnénk, ha példaként 10 óra 28 perckor Fót állomásra 60-nal berobbanna vörös mellett a páratlan vonat, mert a mozdonyvezető kvázi elájult a fáradságtól? Nem elég félelmetes ebbe belegondolni? Jobbat mondok! Hagyjuk ezt a 10-11 órát! Dolgozzunk 0-12 illetve 12-24 óráig! Ha lúd legyen kövér!

Ennél, ami van, talán már ez sem lenne sokkal rosszabb. Megérkezne a dolgozó 10:20 körül a Nyugaliba és vége a szolgáltatásnak? Áh! Vigyen még egy kanyar Szobot, max. önköltség vissza. ...ugyan már. Ha már négyestúrozni akarunk, csináljuk már normálisan és észszerűen, könyörgöm! Legyenek már a nappalos szolgálatok 6-7-től 18-19-ig, az éjjelesek fordítva! Ne akarjuk se megölni, se lecsukadni, se elzavarni a dolgozókat!

Néhány gondolat a négyes túrról az említetteken felül. A négyes túr az évet, ha minden igaz nem hetekre/hónapokra bontogatja, hanem 4 napokból álló „rövid hetekre”. Egy ilyen rendszerben a dolgozó

első nap nappalos, majd második nap éjjeles, harmadik napon eszehint hazamegy, majd a negyedik napon pihen. Ez a sorozat ismétlődik újra és újra, ha jól értem. Ez véleményem szerint egy remek dolog. DE! CSAK akkor működik, ha nincs kivétel. Ez kardinális kérdés!

Ugyanis a lényege ennek, hogy egy ritmust, egy rendszert, egy keretet a munkarendnek. Ha ezt akár havi 1-2 alkalommal megtörjük, onnantól semmit nem ér az egész.

Ha egyszer felrúgjuk, akkor a dolgozó új túrba kerül? Vagy vissza kell tenni a helyére később, hogy újra a régi legyen? De ehhez újra fel kell majd rúgni, csak kvázi visszafelé a rendet. Mikor is lesz majd az? Kiderül bárholonnan? Vagy majd akkor telefonálgasson a dolgozó, hogy mi lesz?

Ami nem tetszik itt, hogy a mozdonyvezető 4-es túrba kerül, ennek megfelelően pihenőt nem tud kérni, mert kvázi már most tudnia kell(ene), hogy 50 év 2 hónap múlva kedden végig reggel és szerdán pihenős, mert úgy jön majd ki, de háát ha véletlen a vezénylői oldalról a helyzet úgy kívánja, hogy mégiscsak holnap-holnapután jöjjön már be két nappalra, aztán majd egy éjszakára, majd hazamegy de pihenője másnap nincs mert jöjjön már be még egy nappalra és akkor majd aztán P-P, akkor alkalmazkodjon már meg legyen már rugalmas a mozdonyvezető (Legyél már jófej!). Na most ez mon-

danom sem kell, mennyire nem fair és mennyire mínuszos történet így ismét. A négyestúr, ha négyestúr akkor az előny és kötelezettség. De ha előny nincs, mert néha másképp van, akkor hirtelen csak egy hatalmas szívás.

Szeretném leszögezni, hogy ez így nem csak nekünk, hanem a vezénylőknek is egy kín, mert szerencsétleneknek kb. fából kell vaskarikát hajtogatni, hogy ez működni tudjon.

Napról napra. Minden tiszteletem az övék, egy napig nem tudnám ezt csinálni, emiatt nem is haragszom rájuk, ha valami - például fenti - történet végbemegy, ...mert végbemegy és újra és újra csak a szívás van az egészszel. Imádom a mun-

kám, gyerekkorom óta ezt akarom csinálni, de lassan el is megy a kedvem az egészszől. Egy veszekedés, egy véget nem érő dráma az egész, ami minden hó 23-án a legrosszabb. Ekkor már félek felkelni, mert tudom, hogy hohó... mostantól vár majd újabb

csalódás, újabb 10 óra vezetési időnek hazudott 4 kanyar Esztergom, újabb Hórákor befejeződő éjjeles hardcore.

Név a szerkesztőségben.

A munkaidőbeosztás minősége, a munkavégzési idő milyensége és a fáradtság között összefüggés van.

A mozdonyvezetők feljelentkezési időpontjai legtöbbször meg sem közelítik az alvás – ébrenlét ciklus (cirkadián ritmus) periodikusságát. Rendszeres az egyre tolódó munkakezdés, amikor késő esti feljelentkezési időpontot hajnali munkakezdési kötelezettség követ. A cirkadián ritmus működését természetes környezeti (nappal-éjszaka) és hormonális/genetikai tényezők befolyásolják, az ebbe történő beavatkozás, az ettől eltérő alapon megvalósított vezénylés már rövid távon is súlyos kifáradáshoz vezet és 3-4 szolgálatban eltöltött idő után legalább ugyanennyi regenerálódás kellene, hogy az egyensúly helyreállítható legyen. Ha ez nem következik be, ha nem áll rendelkezésre elég idő a pihenésre, akkor krónikus kifáradás következik be, ami az alábbi következményekkel járhat:



- koncentrációs zavarok következnek be, ami berendezések félrekezelését, lényegesen megnövekedő reakcióidőt, jelzőmeghaladást okozhatnak
- emlékezeti zavarok jelentkezhetnek, amelyek utasítás szerinti munkavégzés hiányát, munkafázisok kihagyását okozhatják
- térbeli/időbeli dezorientáltság jöhet, amely állomások-megállók kihagyását, tolatási balesetek bekövetkezését, kommunikációs probléma előfordulását okozhatja
- gyengülhet a belátási és szociális képesség.

A vasúti közlekedés lebonyolításában résztvevőktől a balesetmentes közlekedés biztosítása magas fokú figyelmet igényel, amely fizikai és kémiai szinten is nagymértékben igénybe veszi az idegrendszert. Csökkenthető a vasúti közlekedéssel összefüggő kockázat akkor, ha a biológiai szükségleteket is figyelembe vevő, rendszeres és élettanilag is kellő hosszúságú regenerációs időt biztosító munkaidőbeosztások készülnek.

Kérdés, hogy a MÁV-START Zrt. vasúti járművezetőinek munkaidőbeosztása megfelel-e azoknak a feltételeknek, amelyek biztosítják az egészséges és biztonságos munkavégzést, a munka és a családi élet összeegyeztethetőségét, az egyenletes munkaterhelést és nem jelent-e kockázatot a vasúti közlekedés biztonságára.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete több mint egy évvel ezelőtt (2020.08.13-án) írt levelében fordult a Munkáltatóhoz a rendkívüli események (elsősorban jelzőmeghaladások, váltófelvágások, menetrend szerinti megállások elmulasztása) okainak kivizsgálására, mielőtt nagy baj nem történik. Azért, hogy megtudjuk, képzési hiányosságok, fáradtságból adódó figyelmetlenség, vezénylesből eredő túlterheltség, műszaki meghibásodás, egészségi vagy családi problémára visszavezethető ok áll-e a megnövekedett rendkívüli események háttérben. A vizsgálatnak része volt egy kérdőíves felmérés, amely a MOSZ és a Munkáltató egyeztetése után készült és amelyet a MÁV-START Biztonsági Igazgatósága 2021.04.29-én kiküldött a mozdonyvezetők számára, de annak eredményét, következtetéseit a MOSZ többszöri sürgetésére sem osztja meg velünk a Munkáltató.

A biztonságról senki sem beszélhet a nevünkben!

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Így telt 2021 a tárgyalóteremben

A Mozdonyvezetők Szakszervezete jogszolgálatának 2021. évi fő tevékenysége a pihenőidős perek során tagtársaink képviselete volt.

Mint ahogyan az köztudott, szakszervezetünk immár egy évtizedes, annak érdekében tett erőfeszítései, hogy a MÁV-TRAKCIÓ Zrt, majd a MÁV-START Zrt. vezényleti gyakorlata az emberhez méltó munkavégzést tegyen lehetővé a mozdonyvezetők számára, a 12/2020. () AB határozattal új muníciót kapott. Több körben mind a húsz megyei törvényszékhez keresettel fordultak tagjaink arra hivatkozva, hogy álláspontunk szerint a heti pihenőidőt a MÁV-START Zrt. nem jogszerűen adja ki, mivel azt megelőzően a 12 órás napi pihenőidőt is ki kell adni, a heti pihenőidő csak ezt követően kezdődhet meg. Ha jogi álláspontunkat osztaná a bíróság is, véget vethetnénk annak a gyakorlatnak, hogy egy heti pihenőidő már akkor elkezdődik, amikor még haza sem ért a kolléga, és a befejezése előtt már vissza is kell indulnia munkába. Tudjuk, mit ér egy hajnali háromtól két nap múlva hajnali háromig tartó „heti pihenőidő”, amikor reggel értünk haza, utána alszunk az éjszakai szolgálat után, másnap pedig már késő este vissza kell menni, hogy hajnali háromkor kezdeni tudjunk. És a MÁV-START Zrt. ezt 48 óra heti pihenőidőnek hívja azóta is, szerinte minden rendben van.

A keresetlevelek kézbesítése után a MÁV-START Zrt. ellenkérelmeket adott be a bíróságokra, kérve azt, hogy utasítsák el munkavállalók igényét. A perfelvételi tárgyalásokon a felek ütköztették jogi érvelésüket, elmagyaráztuk a bíróságoknak, hogy miért és hogyan számítottuk ki az álláspontunk szerint jogosan járó elmaradt bérpótlék összegét.

Az egyik perben a Miskolci Törvényszék bírója 2021. júniusában az Európai Unió Bíróságához fordult egy ún. előzetes döntéshozatali eljárást kezdeményezve. Az uniós munkaszervezési irányelv értelmezését kérte a luxemburgi testülettől, egyúttal az ügyben érintett kollégánk peres eljárását fel is függesztette addig, míg meg nem jön a határozat. Ez az eljárás el is indult, jelenleg a peres felek álláspontjának írásbeli jogi alátámasztására adott határidőt az Unió Bírósága. Várhatóan

2022. év folyamán kaphatjuk meg a döntésüket.

A polgári perrendtartás lehetőséget ad arra, ha két, azonos jogalapra hivatkozó ügyből az egyikben elindul egy fenti eljárás, úgy a másik ügyet is felfüggesztjük és megvárják az Európai Unió Bíróságának döntését. A bírók nagy többsége így is tett, ezért sok kolléga ügye is több törvényszéken parkolópályára került. Ez alól kivétel még jelenleg a Fővárosi, a Szolnoki, a Debreceni, a Szekszárdi, a Zalaegerszegi, a Győri, a Tatabányai és a Veszprémi Törvényszék, ezeken a helyeken folynak eljárások jelenleg is.

Nem voltak illúzióink a döntéshozatal gyorsaságával eddig sem, sajnos az események nem mutatnak a mihamarabbi ítélethozatal irányába. De tesszük a dolgunkat, több helyen ügyvédek képviselik a kollégákat, míg másutt a Mozdonyvezetők Szakszervezete saját maga teszi mindezt. Kérjük a türelmeteket, mi meg tesszük, ami rajtunk múlik.

Persze nem csak ebben az ügyben fordultunk keresettel a bírósághoz, hanem több más jogsérelmet is szeretnénk meg nem történné tenni. A MÁV-START Zrt-vel szemben a 2020-2021-ben elindított eljárások közül három zárult le jogerősen. Kettő perben hátrányos jogkövetkezmény hatályon kívül helyezését kértük, amit végül a munkáltató az eljárás során meg is tett. A harmadik pert – melyben egy jogkövetkezmény nélküli írásbeli figyelmeztetés jogszerűségét vitattuk – viszont sajnos elvesztettük.

Jelenleg folyamatban van három eljárás a MÁV-START Zrt, egy az MMV Zrt. és egy a Train Hungary Kft. ellen.

A bírósági út igénybevétele az utolsó eszköz, amikor a felek már végleg nem tudnak azonos álláspontra vagy kompromisszumra jutni. De ha bekövetkezik ez a helyzet, úgy nem öröktől való a használata. Mindenki, aki úgy érzi, hogy méltánytalan vagy jogtalan a munkáltató döntése, bátran kérje a Mozdonyvezetők Szakszervezete tisztségviselőinek segítségét!

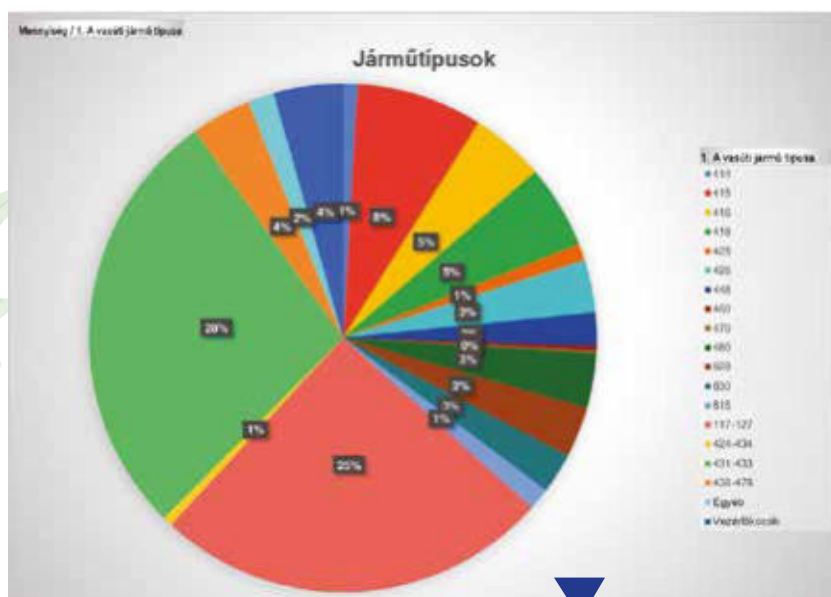
Dr. Záhonyi Zsolt

Láttelelet a mozdony- és motorvonatvezetők munkakörülmé- nyeiről

a MÁV-START Zrt.-nél.
Konzultációt kezdeményeztünk.



A Mozdonyvezetők Szakszervezete a vontatási utazószemélyzet bevonásával felmérést készített a MÁV START Zrt. által üzemeltetett mozdonyok, motorvonatok vezetőállásán tapasztalt állapotokról. Közlekedésbiztonságot veszélyeztető, munkavédelmi szempontból kifogásolható, az emberi egészséget terhelő hiányosságok is megfogalmazódnak a felmérések kiértékelése alapján, ezért Szakszervezetünk konzultációt kezdeményezett a MÁV-START Zrt.-nél.



Vizsgálatunk célja a mozdonyvezetői munkakörülmények vizsgálata, egy olyan valós állapot feltárása volt, mely nagyrészt jellemzi a MÁV-START Zrt. járművezetők munkavégzési körülményeit. Konzultációs kezdeményezésünk a közlekedésbiztonságra, az egészséges és biztonságos munkakörnyezet biztosítását érintő körülményekre, az egészséget terhelő hatások és kockázat megszüntetésére, csökkentésére, valamint a járművek műszaki állapotára vonatkozóan irányul.

A felmérésben 19 db járműtípuson tapasztalható körülményekről mondtak véleményt a szolgálatot teljesítő kollégák, a vizsgálat 23 szempontot tartalmazott. A kérdések az E. 1. utasítás 3.1, 3.2, valamint 7.4 Melléklet (Mozdonyok felkészítése szolgálatra) pontjaira, a 3/2002 (II.8) SzCsM-EüM egyes rendelkezéseire, az Mvt.-ben megfogalmazott egyes követelményekre, a zajterhelésre és egész testre ható rezgésre vonatkoztak.

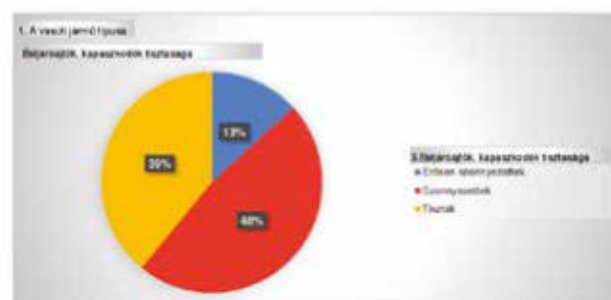
A vizsgálatnak alávetett 19 db járműtípusból a 12 db legtöbb mintával rendelkező, legnagyobb gyakorisággal előforduló járműtípusról, az egyes típusokra külön-külön is elvégeztük a 23 szempont szerinti értékelést. A kiértékelés során azt tapasztaltuk, amire számítottunk. Az új beszerzésű motorvonatok kivételével a vizsgált járműveken a mozdony- és motorvonatvezetők munkakörülményeinek, az egészséges és biztonságos munkakörnyezetnek a biztosítása egyre problémásabb.

A felmérés összesített eredményeit, illetve az azokat bemutató dokumentumokat mellékeljük és köszönjük kollégáinknak a közreműködést. Az egyeztetések december 8-án elindultak.

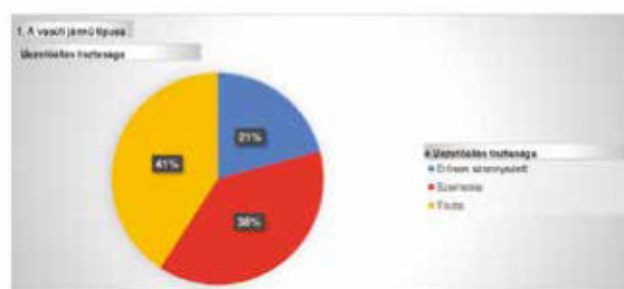
A Te életed és közös hivatásunk a mozdonyvezetés!

A feljáróajtók, kapaszkodók tisztasága 61%-ban erősen szennyezett vagy szennyezett, a vezetőállások 21%-a erősen szennyezett, míg 38%-a szemetes minősítést kapott a vizsgálat során. A vezetőállások 41%-a mondható csak tisztának. A járművek feljáróiról, kapaszkodóiról és vezetőállásokról jelzett állapotok fertőzésveszélyes helyzetet teremtenek, az egészségre jelentős kockázatot jelentenek, az egészséges munkakörnyezet az esetek meghatározó többségében nem biztosított.

1. A vezető jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Feljáróajtók, kapaszkodók tisztasága
Erősen szennyezett	57
Szennyezett	314
Tiszta	257
Végösszeg	668

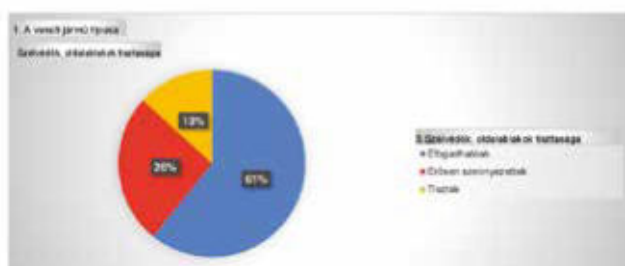


1. A vezető jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Vezetőállások tisztasága
Erősen szennyezett	137
Szemetes	252
Tiszta	269
Végösszeg	658



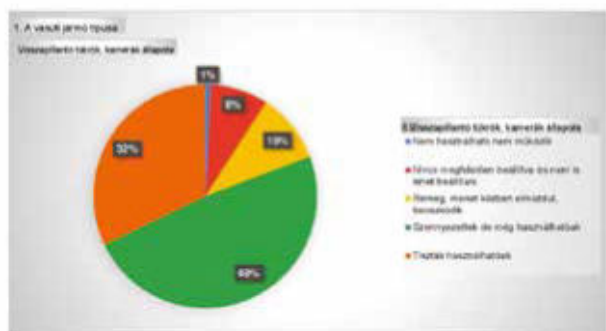
A szélvédők, oldalablakok tisztaságára vonatkozóan, mind-össze 13 %-ban bizonyultak tisztának, míg 26%-ban erősen szennyezettnek, 61% elfogadhatónak. A vizsgált esetek 26%-ban nem feleltek meg az elvárt követelményeknek, a szennyezett szélvédők és oldalablakok akadályozzák a kilátást, vasútbiztonsági kockázatot jelentenek.

1. A vasút jármű típusa	(mennyiség)
Sorozatok	Szélvédők, oldalablakok tisztasága
Elfogadhatóak	400
Erősen szennyezettek	171
Tiszták	87
Végösszeg	658



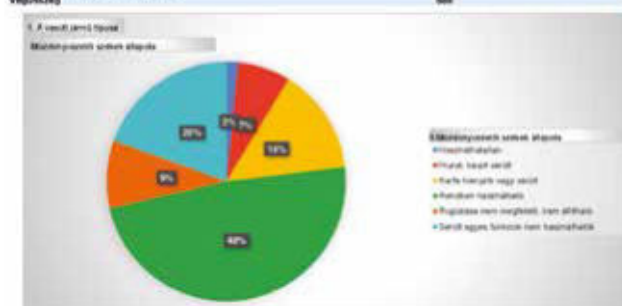
A visszapillantó tükrök, kamerák 32 %-a tölti be kifogás-talanul szerepét, tiszta és használható. A kollégák véleménye szerint 49% szennyezett, de még használható, 10% remeg, menet közben elmozdul, becsukódik. A visszapillantó tükrök 8%-a nincs megfelelően beállítva és nem is lehet beállítani, míg 1% nem használható, nem működik. A visszapillantó tükrök, kamerák nem megfelelő állapota és működése az utasok le-és felszállásakor, a vonat közlekedése során is kockázatot jelent az utas és vasútüzemi biztonságra.

1. A vasút jármű típusa	(mennyiség)
Sorozatok	Visszapillantó tükrök, kamerák állapota
Nem használható nem működik	6
Nincs megfelelően beállítva és nem is lehet beállítani	50
Remeg, menet közben elmozdul, becsukódik	73
Szennyezettek de még használhatóak	351
Tiszták használhatóak	232
Végösszeg	722

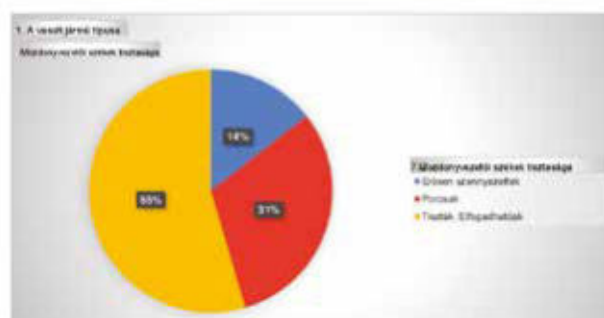


A mozdonyvezető székek tisztasága a vizsgált esetek 55%-nál bizonyult tisztának, elfogadhatónak, 31%-ban porosnak, 14%-ban erősen szennyezettnek minősítették a kollégák. A székek állapotát vizsgálva csak 48% használható rendben. A mozdonyvezető székek 20%-a olyan mértékben sérült, hogy egyes funkciói nem használhatók. 14%-ban sérült vagy hiányzik a karfa, 9%-ban a rugózás nem megfelelő, nem állítható, míg a székek 7%-a kárpit vagy huzat hiányos, szakadt, sérült. A mozdonyvezetői székek állapotával és tisztaságával kapcsolatban tapasztalt hiányosságok az egészségre káros hatást jelentenek.

Sorozatok	Mozdonyvezetői székek állapota
Használhatóak	17
Huzat, kárpit sérült	49
Karfa hiányzik vagy sérült	39
Rugózás nem megfelelő, nem állítható	332
Sérült egyes funkciók nem használhatók	63
Végösszeg	500

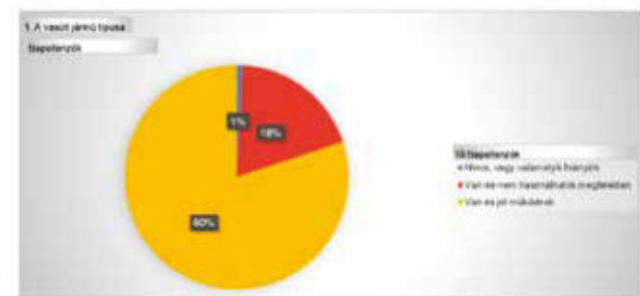


1. A vasút jármű típusa	(mennyiség)
Sorozatok	Mozdonyvezetői székek tisztasága
Erősen szennyezettek	55
Porosak	204
Tiszták, Elfogadhatóak	355
Végösszeg	658

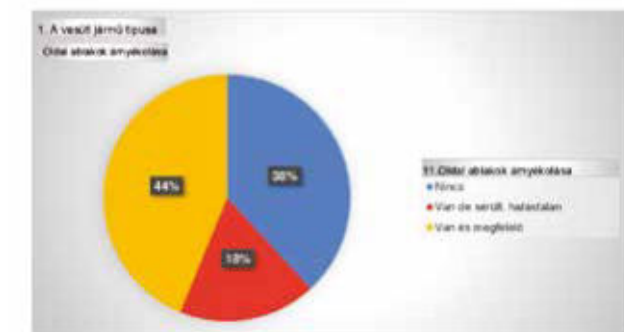


A napellenzőket 658 esetben vizsgálták a kollégák, az esetek 80%-ban betöltik funkciójukat, 19%-ban nem használhatók megfelelően, a járművek 1%-ban nincsenek felszerelve, hiányoznak. Az oldalablakok árnyékolása a járműveknél 38%-ban hiányzik, 18%-ban van, de sérült, hatástalan és csak 44%-ban megfelelő. A nem megfelelő napellenzők és árnyékolás nagy mértékben emeli a vasúti közlekedésbiztonság kockázatát és a nyáron tapasztalható hőterhelés mértéke egészségügyi kockázatot jelent.

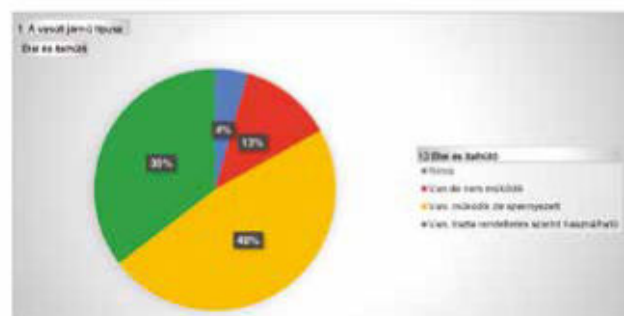
1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Napellenzők
Nincs, vagy valamelyik hiányzik	5
n de nem használhatók megfelelően	125
n és jól működnek	527
Végösszeg	658



1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Oldal ablakok árnyékolása
Nincs	251
Van de sérült, hatástalan	119
Van és megfelelő	288
Végösszeg	658

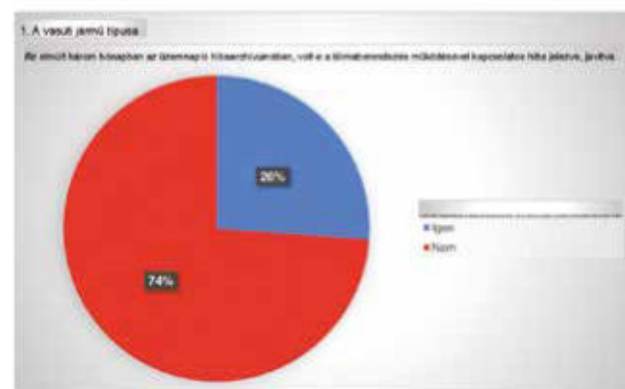


1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Étel és italhűtő
Nincs	20
Van de nem működik	82
Van, működik de szennyezett	314
Van, frissen rendeltetése szerint használható	233
Végösszeg	658

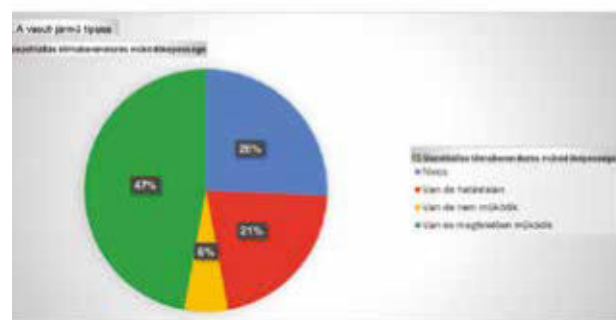


A vezetőállások klímaberendezésével kapcsolatban 658 minta vizsgálata történt meg, az esetek 26%-ban a jármű nincs felszerelve klímával, míg 27%-ban van, de hatástalan vagy nem működik. Mindössze a vizsgált esetek 47%-t minősítették a kollégák megfelelőnek. Az üzemnapló hibaarchívumában a klímaberendezés működésével kapcsolatban folyamatos a jelzés, 26%- a vizsgált eseteknek. A nyári hónapokban egyre gyakrabban tapasztalt hőség miatt a mozdonyvezetők munkakörülményei a vezetőálláson az egészségre is károsak. A hőterhelés mértéke miatt a figyelem is csökken, ennek vasútbiztonsági kockázata van.

1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Az elmúlt három hónapban az üzemnapló hibaarchívumában, volt-e a klímaberendezés működésével kapcsolatos hiba jelzése, jelelve.
Igen	172
Nem	486
Végösszeg	658

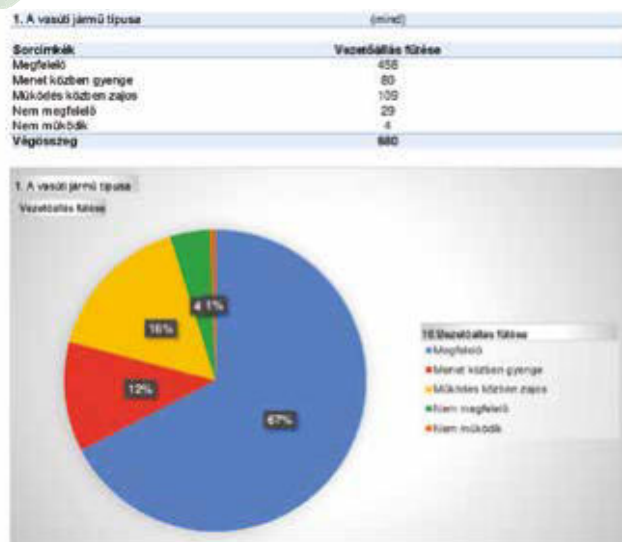


1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Vezetőállás klímaberendezés működőképessége
Nincs	169
n de hatástalan	141
n de nem működik	38
n és megfelelően működik	310
Végösszeg	658



Az étel- és italhűtőket vizsgálva megállapítható, hogy csak az esetek 35%-ban használható rendeltetése szerint. 48%-ban szennyezett, 13%-ban nem működik, míg a járművek 4%-ban nincs is felszerelve. A hűtők szennyezettsége fertőzésveszélyes helyzetet idéz elő, egészségügyi kockázatot jelent, nem megfelelő működése vagy hiánya miatt nem biztosítható a hűtött ivóvíz.

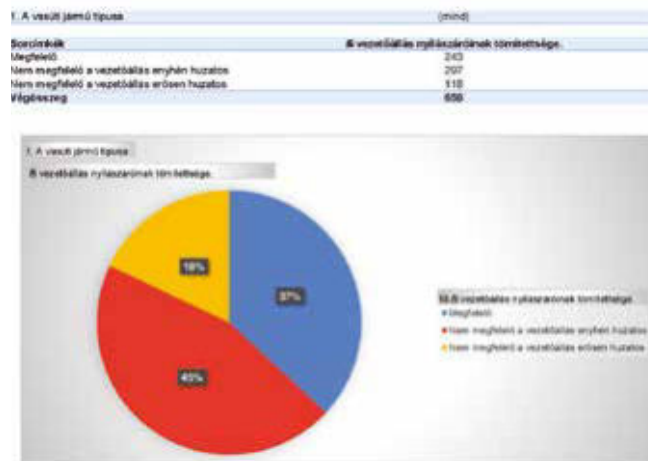
A vezetőállások fűtése 67%-ban működik megfelelően, az összes többi esetben nem megfelelően, mert alacsony a határfoka, menetközben zajos a működése vagy egyáltalán nem működik. A vizsgálat alapján az esetek 33%-ban nem biztosított az egészséges munkakörnyezet.



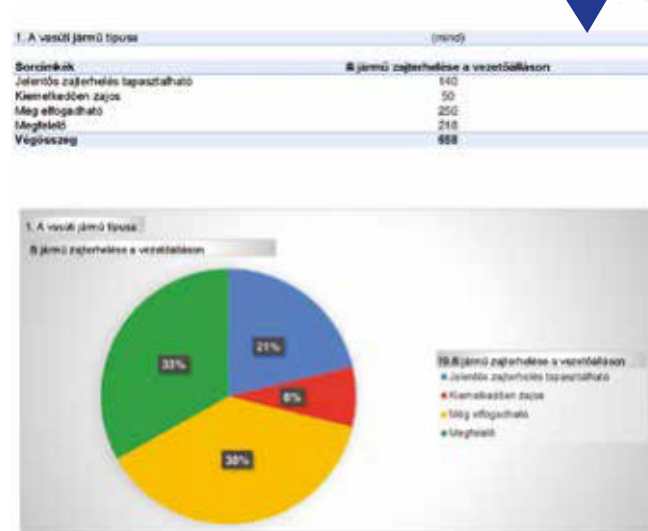
A vezetőállás nyílászárónak működését vizsgálva, a kollégák 45%-ban ítélték csak megfelelőnek. 29%-ban nehezen nyitható, csukható az ajtó, az oldalablakok 22%-ban nehezen kezelhetők, az esetek 3%-ban az egyik ajtó nem csukható vagy nyitható és olyan eset is van, hogy a vezetőállás nem zárható



A vezetőállás nyílászáróinak tömítettsége a vizsgált esetek 63%-ban nem megfelelő, huzatos vagy erősen huzatos. Az erős huzathatás, terhelés az egészségre káros hatást jelent, az egészséget nem veszélyeztető munkakörnyezet nem biztosított.



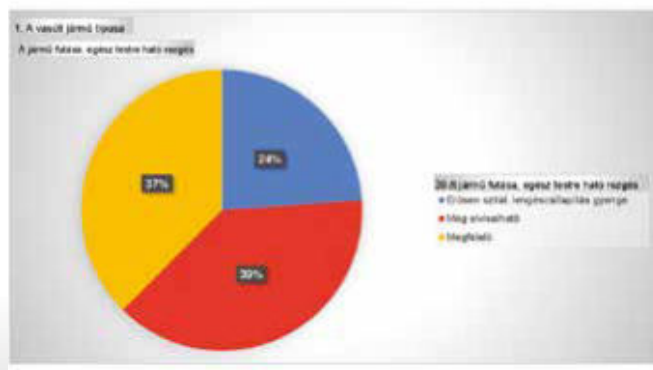
A vezetőálláson tapasztalható zajterhelést is vizsgálták a kollégák. Mindössze az esetek 33%-a kapott megfelelő minősítést, 62%-ban volt kifogás, 21%-ban jelentős zajterhelés, 8%-ban kiemelkedően zajos munkakörnyezet volt megfigyelhető. A járművek vezetőállásán tapasztalt zajterhelés egészségre káros hatást jelent, maradandó halláskárosodást okozhat, amely foglalkozás egészségügyi vizsgálaton a mozdonyszolgálatra alkalmatlan minősítést is jelenthet.



FELMÉRÉS

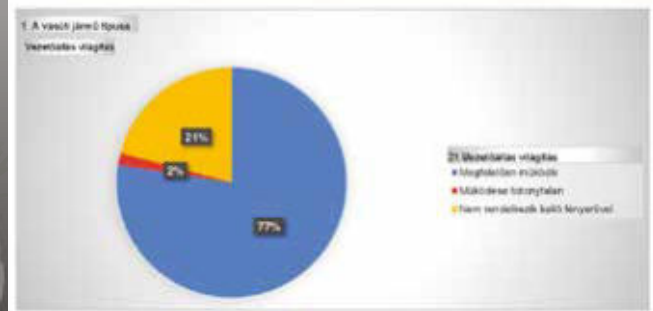
A jármű futása, egész testre ható rezgése is vizsgálat tárgya volt. A kollégák 24%-ban erősen szitáló és elégtelen lengéscsillapítást állapítottak meg, 39%-ban még elviselhető minősítést adtak. Megfelelő csak az esetek 37%-ban volt. A jármű futása közbeni állapot, a nem megfelelő lengéscsillapítás, a rossz állapotú mozdonyvezetői székekkel együtt, károsíthatja az egészséget, mozgásszervi megbetegedéseket, maradandó egészségkárosodást okozhat.

1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	A jármű futása, egész testre ható rezgése
Erősen szitáló, lengéscsillapítás gyenge	157
Még elviselhető	254
Megfelelő	247
Végösszeg	658



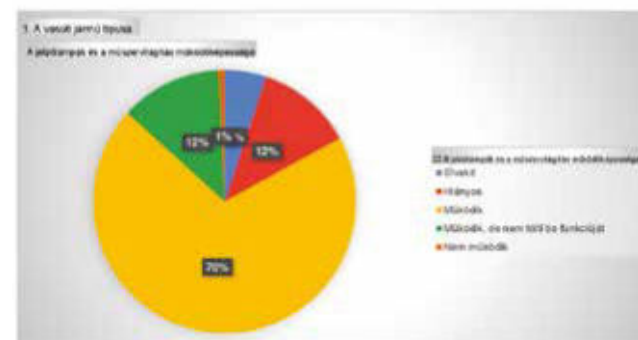
A vezetőállás világítása 21%-ban nem rendelkezik megfelelő fényerővel, 2%-ban pedig hol működik, hol nem, így nem biztosított a megfelelő munkakörnyezet.

1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Vezetőállás világítás
Megfelelően működik	512
Működése bizonytalan	11
Nem rendelkezik kellő fényerővel	135
Végösszeg	658



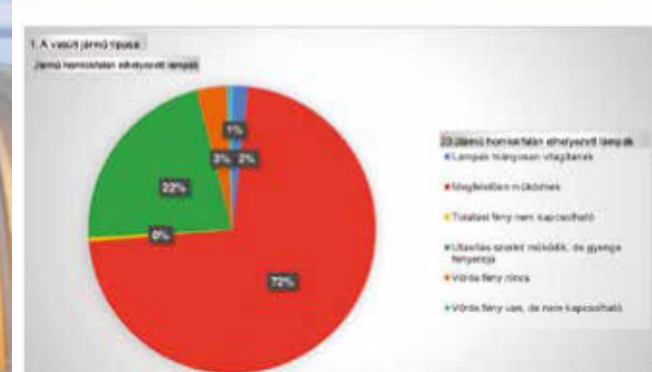
A jelzőlámpák és a műszervilágítás vizsgálata során az esetek 70%-ban a működés megfelelő volt. A többi esetben hiányosan, a funkcióját nem betöltve működnek, ezek jelentősen befolyásolják a vasútüzem biztonságát.

1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	A jelzőlámpák és a műszervilágítás működőképessége
Elvált	34
Hiányos	79
Működik	453
Működik, de nem tölt be funkcióját	83
Nem működik	3
Végösszeg	654



A járművek homlokfalán elhelyezett lámpák működése során 72%-ban ítélték megfelelőnek azok működését a kollégák. Gyenge fényerővel működnek, tolatási fények nem kapcsolhatók és vörös fény nincs, vagy nem kapcsolható. Ezek a legjellemzőbb hiányosságok. A jármű homlokfalán elhelyezett lámpák nem megfelelő működése kihat a közlekedésbiztonságra.

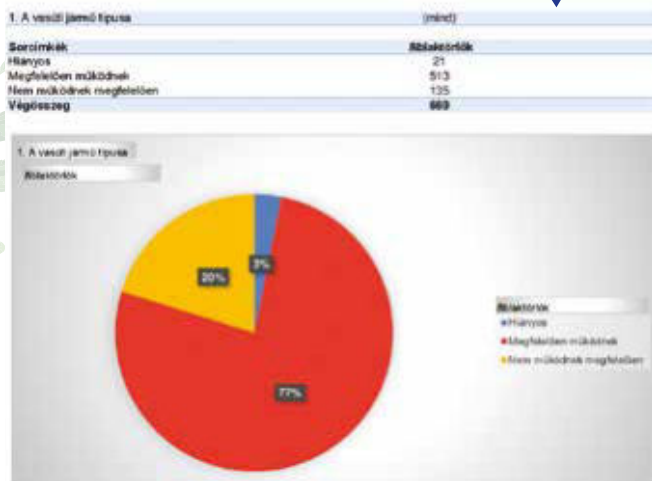
1. A vasúti jármű típusa	(mind)
Sorozatok	Jármű homlokfalán elhelyezett lámpák
Lámpák hiányosan világítanak	12
Megfelelően működnek	486
Tolatasi fény nem kapcsolható	3
Utastásként szorított működik, de gyenge fényerő	148
Vörös fény nincs	23
Vörös fény van, de nem kapcsolható	4
Végösszeg	676



MAX!

FELMÉRÉS

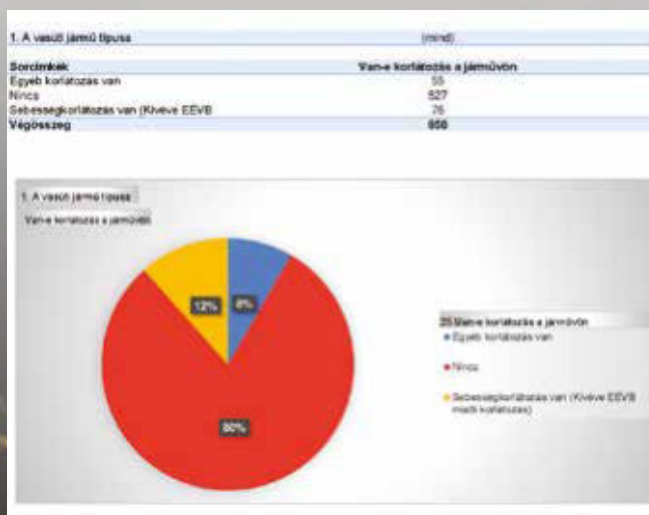
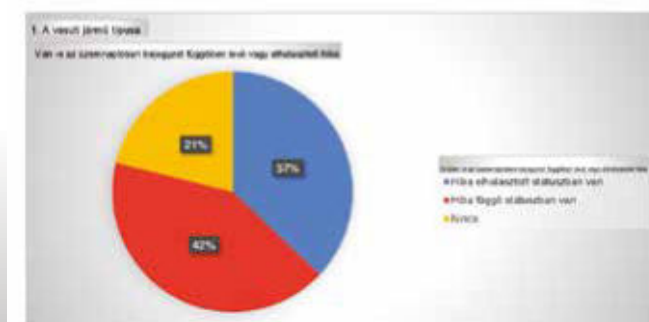
Az ablaktörölők működése során a kollégák az esetek 77%-t értékelték megfelelőnek, míg 23%-ban nem megfelelőnek, illetve hiányosnak. A vasúti közlekedés kockázatát növeli az ablaktörölők nem megfelelő működése.



Vizsgálatunk kiterjedt az üzemnaplóba bejegyzett, azonban függőben lévő vagy elhalasztott hiba megfigyelésére is. Mindössze az esetek 21%-a az, ahol a mozdonyok, motorvonatok üzemnaplójába nincs bejegyezve elhalasztott, vagy függőben lévő hiba. 42%-ban függőben lévő, 37%-ban elhalasztott státuszú hiba van bejegyezve. Ez mindent elmond a járműpark karbantartásának jelenlegi helyzetéről, műszaki állapotáról. A műszaki állapot minőségére utal az is, hogy a vizsgált járművek 20%-ban valamilyen korlátozással működnek.

1. A vasúti jármű típusa (mind)

Sorcímkék	Van-e az üzemnaplóban bejegyzett függőben lévő vagy elhalasztott hiba
Hiba elhalasztott státuszban van	259
Hiba függő státuszban van	333
Nincs	168
Végösszeg	760



Budapest

Év vége – türelem vége?

Hiába voltak az ígéretek, nem lettek eddig sokkal jobbak összességében az elővárosi szolgáltatokban a kezdési, végzési idők, számottevően nem kevesebb a késő délelőtti fel-, késő esti-éjszakai lejelentkezések száma, mivel a szent és sérthetetlen időszám továbbra is létezik, ami viszont egyre fáradtabbá, fásultabbá teszi a munkavállalókat.



Fotó: Dunkó Balázs

Van további ígélet, hogy jövőre tovább finomítanak rajta a még visszalévő telephelyeken is, csak nehogy késő legyen, hiszen nem csak a vasúton van élet, helyt kell-e állni pl. otthon is a vontatási, utazó személyzetnek, csak a nappaloshól éjjel hazaérve igencsak nehézkes. Ennek az egészséges cirkadián életritmussal összeegyeztethetetlen foglalkoztatás egyenes következménye, hogy a folyamatos és megfelelő koncentrációképesség nem fenntartható, frusztrált a dolgozó és amikor majd a baj – legyen az bármilyen mértékű-kimenetelű – megtörténik annyalval elintéz a munkáltatói oldal, hogy a pihenőidő megvolt, a befo-

lyásultságtól mentes kipihent állapotáért a munkavállaló felel, ergo az ok csak a figyelmetlen, nem az utasításoknak megfelelő munkavégzés, pedig tudjuk, hogy nem! Felmerül bennem a kérdés, hogy most ezt direkt, mondhatni csak azért csinálja velünk, utazó munkavállalókkal, hogy végképp kiszigerelje, kifeszítse őket, vagy csak a hit meggyőző ereje segíti ezt a helyzetet tovább fenntartani? Reméljük a kiutazásokat végzők majd ugyanúgy folyamatában fogják a négyes tőr jellegű sorokat leutazni, nem csak úgy, egyet-egyet, hogy jó vagy meglegyen. Tudjuk, az empiria nagyon fontos, kíváncsian várjuk majd a tapasztalatokat tőlük is.

Látja a munkáltató, hogy nem csökkennek az Áthelyezési kérelmek, Felmondások (most még főként a korfából adódóan) – s tudom naiv a kérdés is, – de ez tényleg senkit nem zavar? Elegendő a létszám – ilyenkor. Csak a személyes, magánéleti változás hoz ide újabb munkavállalót, nem a forszírozott foglalkoztatás és az igazi lojalitás, helytállás plusz anyagi elismerése, mert az úgy nekünk nincs, mint ahogy idei béreemelés sem, csak a közel 10%-os reálbérvesszeség az év végére, ha minden így marad. Miért nem érez erre a pluszra is ösztönzést az, aki így foglalkoztat? Van helyette 300 óra feletti foglalkoztatásra való nyilatkoztatás, hogy azért a vonatok is elmenjenek azokkal, akik így-úgy rá vannak erre kényszerülve s legyen ennyi elég. A hátrányos túlóra sávozásunkat szintén nem akarja megoldani, de csodálkoznak, hogy vannak nem kevesen, akik így nem is kérnek belőle, hiszen egy évben 14 hónapot ledolgozni így, ennyiert, pláne hosszútávon, további kedvezmények nélkül, ha már a korkedvezmény sem merülhet fel, nem is olyan vonzó perspektíva.

A tervezhetőség továbbra is nehézkes a kompetencia, képzési hiányosságok miatt, így az egyenletes leterheltség sem igazán megvalósítható. Hát még a 'kiruccanós' szolgálatok létrehozása, ami szintén érdeke lenne mindkét félnek, csak hát – ilyenkor és a közbeváltók, készenlétesek igénye esetén – mégse vagyunk hozzá elegenden. Mielőtt azzal jönne bárki is, hogy a COVID tehet róla, jelzem, hogy már anno a TSZVK-s időkben is jeleztük, hogy ez a tűzoltás módjára (és a többit nem is említve) végzett kompetencia képzések nem fogják soha megoldani ezt a torz foglalkoztatási helyzetet! Hiába volt a szeptemberi kijelentés, hogy elindulnak az egységesítés irányba telephelyenként a képzések, de ebből nagyon kevés látszik, hiszen mindig a nyakukon van folyamatosan az ilyen-olyan menetrendi, szerelvényforduló módosulásokból erdő újabb/más foglalkoztatási kompetencia igény és azt valahogy úgy kezelni kell, ami a jelenlegi helyzetben amúgy sem egyszerű, csak állandó operatív szolgálatmódosításokkal, ami szintén nem a hosszú távú tervezhetőséget, de még a látszatát sem erősíti. S ezzel el is úszott az éves képzési keret.

Jó lenne végre rendet rakni a különböző BGOK-s képzési igények végrehajtásában és ezzel párhuzamos elszámolásával is, mert az, hogy a BGOK kiadja, a munkáltató meg majd valamikor ráerősít a maga módján, hiszen erre központi direktíva nem mindig van vagy jóval később, mint kellene, az is MOSZ-os kezdeményezésre. Az már egy másik történet, hogy annak végrehajtását sem mindenhol úgy értelmezik,

mint ahogy a kiadók azt gondolták, de ez legyen annak az oldálnak a baja. Nem értem viszont, hogy miért nem kerül már alaphoz akkor beterveztetésre a szükséges plusz óraszám az erre alkalmas szolgálatokra és az oktatásokra, amikor a munkáltató a képzést megrendeli a BGOK-tól? A fáziskésés eredménye a jelenlegi helyzet. Megoldás van, volna rá, de mégse, pedig lenne eredménye. Az összlétszám harmada pedig itt van, de az időben meghozott jó és korrekt megoldás(oka)t mégsem itt produkálják. Tudjuk, az óra helyzet, de hát nem vagyunk kevesen vagy mégis?

Területünk szeptember végén, október elején tartotta meg a kétnapos tanácskozását, amelyen az elmúlt és a további időszakban felmerült, főként helyi problémákról folytattunk eszmecserét a megjelent jelenlegi és a következő generációs, a jövő évi választásokon várhatóan induló tisztségviselő jelöltekkel, akik már az e hó eleji központi tisztségviselői képzésen is részt vettek, amit a visszajelzéseik alapján fontosnak és sikeresnek és a feladatok tekintetében ötletesnek ítélték meg ők is. Reméljük a külső hatások nem akadályozzák meg, hogy folytatódhasson az ismét megkezdett szervezetpolitikai képzés, aminek már az új idők technikáinak hasznosításával is számolnia kell, mert lépést kell a környezettel is tartani, hisz a fejlődés örök s mint tudjuk, aki lemarad, az kimarad.

Az egyik kardinális probléma a fel- és lejelentkezési időkből adódó problémahalmazon kívül a Szolgálatleírások hibái: az mksz(-ek) nem megfelelő kijelölése, kimaradt technológiai ténykedések és azok normaidős sorai valamint a notórianus visszatérő hibás sablonok, hiába kerültek azok hónapról hónapra jelzésre és javításra. Menetrendváltás után normalizálódó helyzetre van kilátás, reméljük nem csak átmeneti, hanem egyre finomodó jelleggel. A kialakult helyzetben különösen fontos a megfelelő helyen s módon eltölthető rekreációs pihenőidő, azaz a munkaközi szünet. Ennek élettani hatását szem előtt tartva törekszünk a minél optimálisabb kijelölésre és a megfelelő, elsősorban a munkaeszközön kívüli rekreálódási feltételek biztosítására!

A MÁV-os COVID érintettség összlétszámának 1/7-e a Bp. TSZVI-n realizálódik, főleg a keleti régióban, ami az ottani leterheltséget tovább fokozza. Nem győzöm hangsúlyozni az oltás, átoltottság fontosságát, de a döntés természetesen – annak minden ódiomával együtt – egyéni.

Kérem, hogy fokozottan figyeljete magatokra & egymásra! Minden kedves olvasónknak Áldott, Békés Karácsonyi Ünnepet és Boldog, Sikerekben is Gazdag Új Esztendőt kívánok a Szerettei körében!

Csallos Tamás

Miskolc

November elején a területről három fiatal kolléga vett részt a ceglédi képzésen.

Rövidke riport is készült velük, abban elmondják mit tapasztaltak, mit gondolnak az ott történteokról.

Mindenestre nagyon időszerű volt már a képzés és az is, hogy történjen egy frissítés, sőt generációváltás a szakszervezeti tisztségviselő karban. A jövő mindig tartogat kihívásokat, az az eset, hogy majd valami könnyebb lesz, nem fog bekövetkezni. A problémák lesznek mások és azok kezelési módjai. Reagálni kell a világ változásaira. Csak egy példa napjainkból: ugyan ki gondolta volna öt éve, hogy egy világjárvány miatti oltás beadás, vagy be nem adása is megoszthat egy szakmai közösséget?

A területünkön nem ritka a 300 óra körüli rendkívüli munkavégzés mértéke.

Egy magánvasút is megjelent a munkaerőpiacon, a régióból is keres személyzetet, csábító, majd 7 számjegyű bérezzel. Kicsit balladai homály fedi a foglalkoztatás részleteit, azaz azt, hogy mit is várnak el ezért a bérért. A munkáltatónk pedig jelenleg azt az álláspontot képviseli – hogy aki elmegy a cégtől azok számára nincs visszaút. Ez a hozzáállás érthető is, de legalább ennyire vitatható is.

Október közepén a Miskolci Tagcsoport néhány vállalkozó szellemű – főleg fiatal tagja egy gokartozáson vett részt.

A kissé őszi reggelen a nedves aszfalton kiválóan ment a driftelés (sőt a pályaelhagyás is egy-egy esetben...) de a további körök során egyre jobban kiismertük a pályát, az aszfalt egyre szárazabb lett és persze egyre jobb köröket is futottunk. A kellemes napot egy Miskolc-Tapolcai vendéglőben fejeztük be, egy remek ebéddel.

November közepén Jósvalón megrendeztük a területi fórumunkat. Ezen részt vettek a terület ügyvivői, az utánpótlás-csapat több tagja és a MOSZ elnöksége. A jó hangulatú,

kötetlen megbeszélésen, több kérdést boncolgattunk.

Így a résztvevők első kézből kaptak információt a pihenő-napi perek állásáról. Ugyancsak tájékozódhattak a javadalmazási kérdéskörben beadott kezdeményezésünkről, valamint a munkáltató azon szándékáról, hogy csoportszintű érdekegyeztetést kezdeményeztek – amiből a MOSZ-t szeretnék kihagyni.

Másnap azon gondolkodtunk, mi az, ami leginkább foglalkoztatja a ma mozdonyvezetőjét. Egyértelműen kiderült,





hogy a legproblémásabb terület a vezénylés és a szolgáltat-tervezések. Ugyanakkor: ahány ember, ahány mozdonyve-zető, annyi félekép szeretne foglalkoztatva lenni – hogy ezt a csúnya szenvedő szerkezetet használjam. A fiatalok szá-

mára egy-egy vonatnak, járműtípusnak presztízse van, fon-tos számukra, hogy azokkal a járművekkel, vonatokkal utazhassanak. Másik mozdonyvezető nem szereti a változa-tos fordulót, a harmadik pedig belebolondulna, ha egy vona-lon kellene trakcionálnia. A fordá, fordába járás sem egyér-telmű mindenki számára, van, akinek béklyót, jelent, ugyanakkor másnak pedig kiszámíthatóságot...

Nem lesz egyszerű, mindenki számára elfogadható, kon-szenzusos helyzetet teremteni.

Kíváncsian várjuk hogyan fut ki a jelenleg Szerencsen alkalmazott fordá-szerű munkaidőbeosztás, mit mutatnak annak tapasztalatai.

Kívánok mindenkinek áldott békés ünnepeket és sikerek-ben gazdag, boldog új esztendőt!

Tóth Ferenc Attila



Hírek Sopronból

A MOSZ soproni tagcsoportjának képviseletében Nagy Dániel és Nagy János, a GYSEV-től Varga András, Lőkös Endre és Juhász Zsolt részvételével történt egyeztetés az alábbiakról: A teheres kollégáknak lesz fontos az első pont. Hegyeshalomban 2022 január elsejétől saját pihenő áll a rendelkezésre. Megszűnik a felesleges futkározás a kulcs miatt ki a rendezőbe és vissza. Jelen pillanatban festési munkák folynak, de januárra átadásra készen lesz.

Baleset utáni rendkívüli szabadság. Beadtunk egy javaslatot közösen a humán felé, melyben balesetkor a kollégát vagy váltjuk le, vagy ha nem akarja, akkor is valaki üljön fel mellé a szolgálat végéig, illetve a szolgálat után azonnali három nap rendkívüli szabadságra kell küldeni, amelyen a dolgozó kiadható szabadságából megy el. Ebben az ügyben a humánnal kell egyeztetnünk, de szóban már ott is pozitív választ kaptunk, így reményeink szerint ez hamarosan bevezetésre kerül.

Oltás, vírushelyzet. Mint a céges hírlevélből kiderült, egyelőre nem lesz kötelező az oltás.

Teljesítmény ösztönző bevezetésével kapcsolatban az igazgató támogatja a kezdeményezésünket, ami szintén a humánál van, de sajnos semmi visszajelzést nem kaptunk. A következő érdekegyeztetőn napirenden lesz, amiben szerencsére az együttműködő szakszervezetek is támogatnak minket, és mivel a bérmegállapodás része a teljesítmény ösztönző bevezetése, így ott várható előrelépés. Anyagi háttér elméletileg rendelkezésre áll.

Típus és vonalismeretek. Januárban és februárban várható majd típus és vonalismereti képzés. Gőzös tanfolyam is tervben van a jövő év elején. A frissen kikerülő kollégák, akik év elején fognak vizsgázni, harmadik kategóriába fognak tartozni egy jó darabig, hiszen csak a gyeseves vonalakat és alap típusokat kapnak (Szili, Bobo, Berényi, Flirt) a cégtől.



Fotó: Minyó László

Fordák. Elmondták, hogy jelentős változás az IC és a szombathelyi oldalon lesz. A győri oldalon szinte nem lesz változás, csak egy-egy perc módosítás. A szombathelyi oldalon, sűrűbbek lesznek a személyvonatok így ott lesz változás a fordákban. De megnyugtattak minket, hogy amennyire lehet, törekednek a hosszú szolgálatokra, hogy ne kelljen 18-20-szor eljönni egy hónapban, hogy meg legyen a kötelező óraszám. Az IC fordában lesznek jelentős változások. De ott sem lesz kevesebb a mostaninál. Lesz olyan fordá, ahol eddig a kele-

tiben volt 3-4 óra, ami most Sopronban lesz. Lesznek új fordák, amik miatt majd kell 20, 30-as vonalismeret is. A Hegyeshalom Győr között közlekedő flirtünkre is rákérdeztünk, hogy ha ott közlekedik, akkor miért nem adunk rá személyzetet is. Egyrészt a MÁV egyelőre nem kér személyzetet, illetve jelen pillanatban nekünk sincs elegendő emberünk, hogy mi csináljuk. Teher fordában is lesznek kisebb változások. Nagyon úgy néz ki, hogy több új vonatpárral fog bővülni a szolgáltatások száma. Februártól megkezdjük a vizsgákat. ETCS és eltérések vizsga. Minden ugyanúgy fog működni ahogy eddig, számítógépen.

Jelentős fejlesztések fognak megvalósulni az állomáson is. A forgalom decemberig kapott határidőt, hogy megtervezzék a peronok átalakítását a szippantásra. Ezáltal a szippantós kocsik be tud majd jönni, így nem kell mozgásokat végezni a flirtokkal. Lehetséges, hogy egy külön ember lesz vezényelve a mosáshoz, aki a szolgáltatásban csak ezeket a mozgásokat fogja elvégezni. Ez azonban a forgalomtól is függ, amennyiben ezt megrendelik.

Sokan kérdezték, hogy mi lesz a szolgálati telefonokkal. Nos, a jövőre valamennyi készülék le lesz cserélve. A típus egyelőre ismeretlen, de egy középkategóriás készülékről lesz szó. Nem lesz szükséges bele tenni a mostani sim kártyát, persze ha valaki szeretné nem lesz akadálya. A telefon nem lesz semmiben sem korlátozva, szabadon használható. A fel- és lejelentkezéshez használt program is rajta lesz, így, ha a tablet lemerül, nem megy, otthon marad, a telefonon keresztül is minden dolog elérhető lesz. A beszerzés a jövő évre várható, az anyagi keret már rendelkezésre áll, folyamatban van az ügy.

A GySEV cégcsoport idei feladatainak teljesítése és eredményes gazdálkodása lehetővé tette, hogy a Kollektív Szerződés megállapított minimum összeghez - ami bruttó 100.000 Ft - képest magasabb év végi juttatást kapjanak a GYSEV Zrt. és a GYSEV Cargo Zrt. dolgozói. Az év végi egyszeri juttatás összege nettó 200.000 Ft.

Boldog Ünnepeket kívánunk!

Mosz Sopron



Búcsúzzunk Sára Béla mozdonyvezető kollégánktól, a MOSZ Nostalgia tagcsoport volt vezetőjétől, aki koronavírus szövődményének következtében november 2-án elhunyt. Sára Béla 48 évet élt. Ez a gyertya most érted égjen! Nyugodj Békében!

Debrecen

A Novemberi hónap nem a megszokottan indult a terület számára.

Mint ismeretes volt, még októberben megkezdődött a szervezés, november elejére, egyfajta ifjú MOSZ tagok számára, ahol a legfrissebb tagjainknak mutatnánk be a MOSZ alakulását, múltját, jelenét és jövőjét.



Szélesebb képet kaphatnának az érdekvédelmi munkáról, az elért sikerekről, a működésünk mivoltáról, és az esetlegesen vállalt szakszervezeti munka sajátosságáról. Sok szóba jöhető fiatal tagunkkal elbeszélgettem, és többüknek felajánlottam e képzésen a részvétel lehetősé-

gét, ami természetesen nem járt semmilyen kötelezettséggel, és természetesen biztosítottuk volna rá a szabadiót is, kikérő formájában. A helyszínre pedig a Ceglédi Hotel Aquarell lett kiszemelve, ami egy igazán látványos és elegáns Wellness szálloda, teljes ellátással. Több fiatal a családra hivatkozva

visszautasította a felkérést, és volt, aki elmondta, hogy nem érzi még magában az ambíciót, talán majd később, úgyhogy a területről csak öt kolléga képviselte a Debreceni területünket: Takács Péter, Böszörményi Attila, Papp József, Szilágyi Áron Zoltán, Kiss Ákos. Ezúton is Köszönet Nekik érte! A Küldöttesoportunk úgy döntött, ha már adott a hely és az idő, akkor rácsatlakoznánk Mi is a rendezvényre, és itt tartanánk meg az éves Területi értekezletünket és képzést. Így a fiatal Kollégákat is bevonhatnánk néhány programunkba, így is betekintést engedve a működésünk rejtelseibe. November másodikán a reggeli órákban indultunk vonattal, és miután a Püspökladányi kollégák is csatlakoztak hozzánk, meg is kezdtük közös utazásunkat egy élményszerző körúton. Természetesen a mi kis csoportunk nem vett részt minden központi eseményen, csak egyes részeihez csatlakoztunk a rendezvénynek. Viszont sokat voltunk együtt szűk körben és erre nagyon nagy szükség is volt, mert sok mindent kellett megbeszélünk, és kibeszélünk. Általában én voltam a csoport moderátora, épp ezért, még a szokottnál is többet kellett beszélnem. Sokszor mások is csatlakoztak hozzánk a vezetőségből, illetve, ha a fiataloknak nem az előadásokon kellett ülnie, akkor Ők is csatlakoztak hozzánk. A szűk két napban sok mindenre jutott idő, csak az alvásra sajnáltuk, ezért az éjszaka nagy részét is átbeszélgettük, itt már kicsit kötetlenebbül. Mindent összevetve, nagyon eredményesnek ítélem az elvégzett munkát, nem beszélve az örök időkre bevésődött élményekről.

És akkor a november negyedike. Tavaly a pandémia miatt elmaradt az éves hagyományos területi Bowling versenyünk, amit azért is nehezményeztünk nagyon mert nem sokkal előtte voltunk a Kecskeméti tagcsoport meghívására az Ő teke versenyükön, ahol, habár nem nagy különbséggel, de aláztak bennünket, és már alig vártuk, hogy törleszthessünk számukra Bowlingban, aminek Ők álltak elébe. Több mint egy évet kellett rá várnunk. A Kecskeméti csapatokon kívül jöttek még Záhonyból, Mátészalkáról, Püspökladányból, Szolnokról, és több magánvasúttól is csapatok, és kollégák, és a MOSZ vezetőségét Barsi Balázs Elnök Úr, és Záhonyi Zsolt Alelnök képviselte. Nem titkolt szándékunk volt, hogy így vigyünk a programunkba egyfajta Fórum jelleget is, és azt hiszem ez maradéktalanul sikerült. Mint azt az elmúlt években már megszokhatták a résztvevők, a helyszín a Station volt, ahol nyolc pályán folyt a csapat és – egyéni verseny. A megnyitó alkalmával visszahívtuk a Kara Tóni Bowling Vándorkupát, és ünnepélyesen a Szolnoki tagcsoportnak adományoztuk, hogy helyezték méltó helyre a Tóni emléké-



re. Ezek után Barsi Balázs Elnök úr is szólt a megjelentekhez, és ezután az Ő segítségével megtörtént a sorsolás, miután Lakatos László ismertette a kiírás szerinti játékszabályokat. Először a három fős csapatok gurítottak két sorozatot, és az összeredmények után hirdettünk győztes csapatot. A szabályoknak megfelelően idén a csapatban elért eredmények alapján jutottak az egyéni döntőbe a legjobbak, de ott az addig elért eredményeket nullázták, és így Mindenki egyforma eséllyel indult az egyéni döntőben.

Csapat eredmények:

Első helyezett:	Vincze Elek	
	Szegedi Zoltán	
	Szabó Kálmán	---928 pont
Második h.:	Földesi József	
	Nemes Zsolt	
	Antal János	--919 pont
Harmadik h.:	Rácz Barna	
	Tőkés László	
	Kiss András	--906 pont
Negyedik h.:	Barabás Péter	
	Gazsó Attila	
	Simon László	--774 pont
Ötödik h.:	Varga Sándor	
	Vadász András	
	Fórián Lajos	---746 pont
Hatodik h.:	Nagy Péter	
	Erdélyi Zoltán	
	Czinger Albert	---743 pont

Hetedik h.:	Agárdi Gábor Dr. Záhonyi Zsolt Kovács Gyula	---743 pont
Nyolcadik h.:	Molnár István Ratkai István Milu Albert	---734 pont
Kilencedik.:	Barsi Balázs Juhász Tibor Szacsó Gábor	---710 pont
Tizedik h.:	Keserű Zsolt Cséki István Ordasi Zoltán	---675 pont

Az egyéni helyezettek:	1 – Tőkés László :	175pont
	2 - Antal János :	172pont
	3 – Vincze Elek :	146pont
	4 – Kiss András,	
	5 – Dr. Záhonyi Zsolt,	
	6 – Nemes Zsolt,	
	7 – Szegedi Zoltán,	
	8 – Nagy Péter	

A legtöbbet gurító versenyző (az egy sorozaton belüli eredmény számít) Vincze Elek volt, aki a csapatverseny második körében gurított 195 pontot.

A legkevesebbet gurító versenyző, a maga szerény 80 pontjával (két körből összesítve), aki elvitte az arany MÁLNA díjat, nem más, mint Jóga László. Van még hova fejlődni! De ettől függetlenül gratulálok az összes elindult versenyzőnek,



és köszönöm a részvételt minden kedves vendégünknek, akik, még nem érezték magukban a bátorságot az indulásra, de eljöttek nekünk szurkolni! És természetesen, ezúton is KÖSZÖNJÜK a Station Bowling terem dolgozóinak szakértelmét, türelmét, és nem utolsósorban, hathatós segítségét a verseny lebonyolításában. Jövőre Kb. ugyanekkor veletek ugyanitt! Remélem jön Mindenki, és várjuk azokat is, aki még eddig nem tudtak eljönni, de szeretnének!

És mivel ugyan most még csak novembert írunk, de valószínű, hogy ebben az évben ez lesz az utolsó megjelent lapszám, ezért, Minden Kedves Olvasónak, MOSZ tagnak és Mozdonyvezetőnek, Munkatársnak, Kollégának és Családtagjainak Kívánok Nagyon Szép Békés Karácsonyt, és Boldog Új Évet !!!

--- A Debrecen terület nevében: Nemes Zsolt



Négyszáz év szakmai tapasztalat pihenőre tér, nyugdíjas búcsúztató a hegyeshalmi tagcsoportnál.

A tavalyi és idei évben hivatásukat befejezett mozdonyvezetőket köszöntötték hozzátartozóik, barátaik, kollégáik egy hangulatos novemberi estén Mosonmagyaróváron, ahol az ünnepélyes pillanatokat az ünneplő közönség MOSZ bállal tette még emlékezetesebbé.

Sághy József, Adorján Ferenc, Kovács Ottó, Sturm Ferenc, Radányi Károly, Mervó Lajos, Baán József, Németh István és Sándor Lajos személyében évtizedek szakmai tapasztalata, a hivatás szeretete, a kollégák megbecsülése és tisztelete intett búcsút a megpróbáltatásoknak, a hajnali jelentkezéseknek, ködös éjszakáknak, a szeretett mozdonyoknak és a nemszeretem fordulóknak. Kocsis Zsolt a tagcsoport vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd átadta a MOSZ és a kollégák közös ajándékát a nyugdíjba vonultaknak. Kijárt a köszönet a hozzátartozóknak is, mert a család támogatása nélkül a mozdonyvezetői munkával járó kihívásokat már-már alig lehet teljesíteni. Az ünnepeltek közé Tóth Béla, Mészáros István egykori hegyeshalmi mozdonyvezetők is meghívást kaptak, Ők is befejezték, és Mátyás András szintén e körben búcsúzott a kollégáktól. Jó pihenést és egészségben eltöltött, hosszú nyugdíjas éveket kívánunk!

MOSZ Hegyeshalom



Keletisek Hannoverben

A MOSZ Keleti és a német GDL Hannover tagcsoportja még 2007-ben kötött partneri kapcsolatot egymással a magyar és német mozdonyvezetők munkájának megismerése, az érdekvédelmi feladatok során szerzett tapasztalatok kicserélése, a kollegiális kapcsolatok kiépítése és működtetése céljából.



Az azóta eltelt időszak rendkívül sok közösen megélt élményt és tapasztalatot jelentett mindkét csapat számára, a kapcsolattartás rendszeres volt és most is az. Az évenként 2 találkozó - amelyből az egyik Magyarországon, a másik Németországban történt - alkalmával volt lehetőség szakmai programok, vezetőálláson utazások, turisztikai, sport és szabadidős programok megtartására. A koronavírus miatt 2020-ban a találkozó elmaradt és az idei évben is kérdésessé vált. Sikertült azonban rendhagyó módon megoldani a problémát és szeptemberben egy 8 napos etapon, melyből 4 nap németországi, 4 nap magyarországi látogatással telt, létrejött a találkozó.

A 6 fős keletis kontingens, amelynek Kass Tibor, Gubis András, Lengyel János, Szász Tamás, Szing Pál és Varga János volt a tagja, szept. 10-én 7:40-kor kellően kiszervezve a szükséges kellékekkel kelt útra, és két átszállással, kb. 1100 km után 19.32-kor landolt Hannover Hbf-on. Megdobogtatta a szívünket a nagyméretű magyar zászló, amivel vártak bennünket a német kollégák. Vendéglátás, szállás egy tüchtig panzióban. A német kollégák épp munkaharcban voltak a

német vasúttal, kénytelenek voltak a sztrájk intézményéhez folyamodni. Az ezzel kapcsolatos folyamatos beszélgetés már első este elkezdődött. A német törvények egyszerűbb eljárás mellett és jóval kisebb korlátok között szabályozzák a munkabeszüntetést, mint nálunk és más munkavállalói csoportok, a politika, az utazóközönség hozzáállása is eltér a magyarországi viszonyoktól. Szóval mint végső eszköz a melós érdekek elérésére ott működik a sztrájk intézménye. Jan Manfras aki nemcsak a hannoveri tagcsoport vezetője, hanem a GDL Nord terület helyettes vezetője is, részletes tájékoztatást adott a konfliktus háttéréről, a munkabeszüntetéshez vezető út egyes állomásairól, a szakszervezeti tisztségviselők feladatairól és a kollégák hozzáállásáról. Aztán, mint később kiderült Jan, a megnövekedett feladatai miatt nem is tudott a csapattal Magyarországra utazni.

Szombaton nem túl korai ébresztő és finom reggeli után ismerkedés Hannoverrel egy városnéző busz felső szintjéről. Egy nagyon kellemes, élhető, vonzó, tágas, sok zölddel vegyített, nyüzsgő, nagy múltú kulturális, több mint 500 ezres tartományi főváros életébe pillanthattunk bele. Kiadós ebéd





és sörözés következett a saját sörfőzdével rendelkező étteremben. A német sör minőségében most sem csalódtunk. Közben szurkoltunk a Hannover 96-nak: a St. Pauli-t ütöttük meg hazai pályán 1:0-ra. Este barátságos, jó hangulatú bowling-meccs, megfelelő hidratálással: rég röhögünk ilyen jókat. Vacsora „all you can eat”, közben névre szóló ajándékokkal kedveskedtek vendéglátóink.

Vasárnap a hagyományörző német vasútból kaptunk ízeletet. Egy retro, Bb jellegű motorkocsival vonatoztunk, nem túl gyorsan. Majd egy keskeny nyomközű gőzvontatású nosztalgiavonatra szálltunk. A személyzet tájékoztatása alapján önfenntartóak. Rengeteg vasútbarát önkéntes munkájával és pártoló felajánlásokból működik példászerűen a kisvasút. Sorban újítják fel, építik újjá kiváló minőségben a gőzösöket, személykocsikat. Búcsúvacsora, találkozó, eszmecsere a Bavaria étteremben csülök és sör mellett.

A gyorsan eltelt nap után a hazautazás a német kollégákkal együtt történt. Ekkor volt lehetőség Nürnbergig ICE vezetésre is, ami némelyeknek már szinte rutinszerűen ment. Magyarországra időben megérkeztünk, itt indult a következő néhány együtt töltött nap.

A találkozó során már elkezdődött a következő év programjának a tervezése és a 15 éves partnerkapcsolat méltó



megünneplésére is eldöntetett. Ebbe csak a vírushelyzet szólhat bele, de reméljük, hogy 2022 nyarán már csak egy rossz emlék lesz. Habár a magyar és a német vasút helyzete, lehetőségei, műszaki színvonala, a géppark és munkakörülmények meglehetősen messze állnak egymástól, a jövedelmünk sem igazán vehető össze, azért mozdonyvezetőként sok közös dolgunk, megbeszélnivalónk van egymással és ez a mostani alkalomra is igaz volt. A vasút szeretete, a mozdonyvezetői hivatás mindenképpen ilyen közös pont, aztán a vezénylés meg a kevés szabadidő is örökzöld téma.

(A sör csak zárójelben!) Reméljük a nemzetközi kapcsolat, mint lehetőség még sokáig megmarad. Csak rajtunk múlik, élünk-e vele.

Gubis András



A jövő megérkezett

A Mozdonyvezetők Szakszervezete képzést szervezett a MOSZ tevékenysége, a szakszervezeti tisztség iránt érdeklődő tagjai és újonnan megválasztott tisztségviselői számára. Olyan témákkal készültünk, amely úgy gondoltuk közérdeklődésre tart számot, de megkérdeztük a megjelenteket is, Ők miről szeretnének tájékoztatást, ismeretbővítést kapni.



A témák fontosságának megítélése végül is egybevágott a MOSZ vezető tisztségviselői és a megjelentek között, így az előre elkészített forgatókönyv szerint zajlottak az előadások és kerültek elő a sokak érdeklődését kiváltó témák.

Alkalom nyílt a MOSZ alapdokumentumain keresztül megismerni a Szakszervezet felépítését, működését, a jövőbeni tisztségviselők képet kaphattak a gazdálkodásról, a választások szabályairól, az egyes testületek megalakításáról, szerepéről. Külön témakörként foglalkoztunk az érdekegyezte-

tésről, a tárgyalások szereplőiről, a kollektív és egyéni érdekvédelem feladatairól, lehetőségeiről, mindezt a Munka Törvénykönyve, a Kollektív Szerződés, Helyi Függelék és a foglalkoztatást meghatározó egyéb jogszabályok (pl. a Vasúti Törvény) előírásaira figyelemmel. Megbeszéltük a helyi tagcsoportok jelentőségét, működtetését, feladatait. Arra is választ kaptunk, hogy mit tesz (mit tett) a MOSZ, milyen eredményeink vannak és milyen szolgáltatásokat nyújt tagjaink számára. Volt aréna, kérdezz-felelet, ahol a felmerült kérdésekre kerestük a megoldást.

A Mozdonyvezetők Lapja kérdésére volt, aki értékelte a közösen eltöltött időt.

Bakos Balázs (Miskolci Tagcsoport):

Röviden összefoglalva nagyon jó volt! Az tetszett, hogy minden kérdésünkre választ kaptunk, nem volt olyan téma, melyre azt mondták volna a jelenlévő vezetők, hogy „majd utána nézek”. Jó csapat gyűlt össze, az ország minden szegletéből voltak kollégák, nem volt klikkesedés, úgy mondhatnám jó kis közösség verbuválódott. Az esti programokon, a cigiszünetekben is kötetlenebb formában lehetett ismerkedni. Ez a két nap nagyon összehozta azon tagcsoportok fiataljait – akik eddig egymásról hallomásból tudtak csak. Pl. jó volt tudni az RCH-s kollégákról, akikkel szinte semmilyen kapcsolatunk nem volt eddig. Kiváló csapatépítő volt, és mindenképpen érdemes lenne folytatni. Az elhelyezés remek volt! Hiányosságot nem is tudnék említeni.

Frikker Ádám Gergely (Szerencsi Tagcsoport)

Jó volt a szervezés, tetszett, hogy bár van napirend, de kellően rugalmasan, fiatalosan kezelték. A kötetlen forma is szimpatikus volt számomra. Klassz ötlet volt a személyek keverése – így különböző telephelyekről érkezők kerültek egymás mellé. Fontos volt, hogy megkérdezték: kit mi érdekel, ennek megfelelően kerültek elő a MOSZ-os témák. Pl. azt tapasztaltam kevésbé volt fontos a MOSZ múltja, történelme, inkább a ma, a jelenlegi KSZ és Mt. kapcsolata, a mindennapi munkáltatás izgatta a legtöbb kollégát. Az elhelyezés, az ellátás, a környezetet csak dicséretet érdemel. Én is úgy gondolom érdemes lenne folytatni, nyilván vannak még más témák, és lehetne a mindennapi érdekvédelmi munkában is hasznosítható ismeretekre szert tenni. Én inspirációkat kaptam, most jobban érdekel a szakszervezeti munka, mint korábban, jobban lelkesedem érte.

Juhász Róbert (Füzesabonyi Tagcsoport)

Először vettem részt ilyen jellegű képzésen. Nekem nagyon tetszett a gyorsan megvalósított internetes szavazás arról, hogy milyen téma érdekelne minket a leginkább. Tényleg azt éreztem, kíváncsiak a véleményemre, az engem érdeklő kérdésekre. Az előadás, a témákról szóló beszélgetés során kapott válaszok hitelesek voltak. Felnőttként kezelték, és annak ellenére, hogy most ismerkedünk a szakszervezeti munkával komolyan vettek minket.

Az elhelyezés, az ellátás, a környezetet is elismerést érdemel. A jövőben is szívesen vennék részt hasonló képzésen.



Heimpold Klára Andrea (Bp. Déli Tagcsoport)

Először szeretném elmondani, hogy megtisztelő volt számomra, hogy vezetőjegyzőként és mint a MOSZ tagjaként részt vehettem a Táltos képzőn főleg, mert a többiek részéről egyenlő bánásmódban részesültem! Ami a képzés alatt számomra egyértelműen kiderült, hogy az általam ismert szakszervezetek közül a MOSZ a legösszetartóbb szakszervezet. Amit még tisztán látok a képzés után, hogy szükség van még továbbiakra is, főleg a tisztségviselők körében. Miért is? Mert tagokat megtartása és új tagok szerzése igenis a tisztségviselőknél múlik, hiszen ők vannak közvetlen kapcsolatban tagokkal. Nagyon fontosnak tartom, aki képviseli a tagokat az biztos tudással rendelkezzen, jártas legyen az aktualitásokkal, ami az adott munkavállalókat érint.

Ejtenék néhány szót magáról a képzésről is:

A képzés számomra nagyon fegyelmezett, jó hangulatú csapatépítő feladatokkal fűszerezett, hasznos információkkal bővelkedett program volt. Megismerhettük a MOSZ múltját jelenét és jövőjét, Kurta - furcsa helyzetét a MÁV Startnál! Összességében nagyon jól éreztem magam!

Nagyon remélem, hogy még több ilyen képzésen lehetek jelen, és még több jegyző lesz ott a MOSZ színeiben. Azt gondolom főleg a jelen helyzetben van a legnagyobb létjogosultsága az összetartásnak, mert együtt nekünk, utazószemélyzetnek nagyobb esélye van bármit is elérni!

László Attila (Békéscsaba Tagcsoport)

Abszolút elégedett voltam a képzéssel. Jól éreztem magam. Jó volt a szállás és a kaja is. Az összes téma érdekes volt. De ha ki kell belőle valamit emelni, akkor a KSZ-ről tartott téma



érdekelt a legjobban. Meg jó volt, hogy több ember részt vett a rendezvényen mert így hallottam olyan témákat is, amik nekem nem jutottak volna az eszembe.

Észrevételként annyi, hogy jobb lett volna 3 naposra szervezni. A hallottak végig gondolására több idő jutott volna. Bővebbre lehetett volna engedni a témákat is. Esetleg a KSZ pontjaiba jobban belefolyni (pl.: mksz, vezetési idő stb.). Mert sok kolléga nincs tisztában ezekkel.

Füle Zsolt, Lőkös Csaba, Ördög Gábor (Szeged Tagscsoport)

Szegedről hárman vettünk részt a ceglédi képzésen. Mindhárman választott tisztségviselők vagyunk, de úgy éreztük, van még mit tanulnunk az érdekvédelem területén.

A képzés kezdetén az előadók felmérték a résztvevők érdeklődési körét, ez alapján kerültek a témák részletesebb kifejtésre. Záhonyi Zsolt alelnök interaktív megoldásokkal keltette fel a lankadó figyelmet, míg Apavári József történeti visszatekintésekkel színesítette az előadásokat. A szót főként Barsi Balázs elnök vitte, tartott egy rövid történetet a szakszervezetek kialakulásáról, majd áttértünk a MOSZ alapidokumentumaira. Esett szó a tagság létrejöttéről és a szervezet felépítéséről is. Hallhattunk a pénzügyi gazdálkodásról, valamint a választási szabályzatunk részleteiről. Érintettük a munkajog alapkérdéseit, a Munka Törvénykönyve, a Kollektív Szerződés és függelékei tekintetében. Képet kaptunk az országos érdekegyeztetésről és ezen belül a MOSZ helyzetéről.

Az előadásokból kiderült, hogy az eddig elért ered-

mények nem jöttek könnyen, a három évtizedes múlt sok küzdelemmel telt. A nyomásgyakorlás (például sztrájk) lehetősége napjainkban nagy mértékben csökkent, így a legnagyobb hangsúly a párbeszéden van.

A munkáltató jól képzett és tapasztalt embereket alkalmaz céljai eléréséhez, ezért az érdekvédőknek is felkészülten kell minden egyes tárgyalásra, megbeszélésre odamenni. A közös érdekek megismerésére fent kell tartani a jól működő kommunikációt a tagsággal, melyhez egyre több lehetőség van.

A képzés egy rendkívül kellemes hotelben zajlott, igényes környezetben, remek kikapcsolódási lehetőségekkel. Szabadidőnkben volt alkalmunk használni a hotel fürdőjét és szaunáit. A beszélgetések késő estig folytak, nem egy pohár ital kíséretében.

Jó lenne, ha a képzések programszerűen folytatódhatnának, emelve a képviselők érdekvédelmi jártasságát, készségeit. Köszönjük a szervezést!

Nagy Dániel (Sopron)

2021 november 2.-án reggel elindultunk, hogy valami új dologban legyen részünk.

Eljött a Mozdonnyezetők Szakszervezete által szervezett fiatal tisztségviselő képzés első napja. Sajnos a vírus miatt kicsit aggódtunk, hogy meg legyen tartva, de szerencsére nem tudott közbe szólni. Délelőtti órákban érkeztünk meg Ceglédre. A szállás tökéletes, első osztályú Hotel Aquarell. A szobafoglalás, kétágyas szobákban hamar megtörtént, így lementünk ismerkedni, tapasztalatokat szerezni. Nagy volt az érdeklődés, szép számmal voltunk jelen. Nemtől és kortól függetlenül, egy lelkes és kérdésekkel teli csapatot hozott össze a sor. Első nap, miután megebédeltünk, egy gyors bevezetés és bemutatkozás után, Záhonyi Zsolt egy különös feladattal állt elő. Mozdonny képekről kaptunk képeket, mint egy kirakós, majd mindenki



a megfelelő darab, párja mellé ült. Ezzel teljesen összekeverte a hallgatóságot. Én például jobbról egy debreceni, balról pedig egy szombathelyi kolléga mellé kerültem. Kicsit meglepődött mindenki, de a kezdeti zavarodottság és meglepődöttség, gyorsan ellillant. Ezután Barsi Balázs vette magához a szót. Elmondta a terveket és programokat a két napra nézve.

Először kezdtük a Mosz felépítésével, alapidokumentumok áttekintésével. Sok érdekes dolog került elő, amik elsőre kicsit furcsának tűnhetnek, de a remek példákon keresztül levezetett magyarázás után, hamar megértette mindenki miről is van szó. Ilyenek voltak például a Mosz Alapszabálya, a Mosz Gazdálkodási Szabályzata, a Választási Szabályzat vagy akár az Etikai kódex.

Ezekről kellő mélységig esett szó, pont annyira, mint amennyi kellett. Itt rögtön jöttek is az első kérdések, amik a gazdálkodásról szóltak. Ekkor Balázs átadta a szót Apavári József alelnök úrnak, aki a gazdasági dolgokban nagyon otthonosan érzi magát. Elkezdődött egy kötetlen beszélgetés Józsi és a hallgatók között. Egymást érték a kérdések. Itt lehetett érezni, hogy teljesen felszabadul a publikum, és egy, ha lehet így fogalmazni, baráti hangulatú előadás vagy inkább beszélgetés sorozat vette kezdetét. Hamar el is teltek így az órák. Közben volt egy kisebb szünet, ahogy mellettem megemlítette egy kolléga, „kávé, cigi, konyak, pisi”. Aztán folytattuk ott, ahol abba hagytuk a dolgot. Észre sem vettük, de elérkeztünk a vacsorához. Ekkor Balázs bejelentette, hogy számunkra a szálloda wellness részlege meghosszabbított ideig áll rendelkezésre. Megvacsoráztunk, majd fürdőgatyára fel, aztán irány a medence, ahol folytattuk az eszmecsere-t. A területi és tagscsoport vezetők elmondták a régi történeteket, amikor ők kezdték akkor hogy volt és más volt, mint most. De hát minden kornak megvannak a szépségei. Fürdés után lent az előcsarnokban folytatódtak a beszélgetések, az elnökurak mindenkivel váltottak pár szót, megkóstoltuk a helyi specialitásokat is. Észre sem vettük, hogy elszállt az idő. Azért arra kicsit büszke vagyok, hogy mi soproniak sokáig kitartottunk, ha jó tudom, talán mi voltunk az utolsók, akik elmentünk aludni. Reggel többünknek fájt is a feje, de nyilván ez a frontnak volt köszönhető. Reggeli után, ami szintén bőséges és finom volt, megkezdtük a másnapi agytornát. Ismét Zsoltnak köszönhetően, egy remek kvízzel indítottuk a napot. Aztán átbeszéltük a kollektív szerződés főbb pontjait, kitérve az egyéb vasútvállalatokra is. Itt is rengeteg kérdés volt, amire természetesen kielégítő választ kapott a publikum, a megfelelő személyek közreműködésével.



vel. Ezek után áttértünk az egyebekre, ahol Mosz tagság előnyei, a tagoknak járó kedvezmények és egyéb dolgok volt a téma, amit egy felszabadult beszélgetés követett. Délben egy finom ebéd után elindultunk haza.

Úgy gondolom, hogy a program teljes mértékben elérte a célját. Egy átfogó és részletesebb ismereteket kaptak a jelenlevők a Mosz működéséről. A jövőben mindenképp érdemes és kell is hasonló programokat szervezni, a tapasztalatsere és a fejlődés szempontjából. Az eredmény sem marad el, hiszen egy megfelelően lerakott alapokra lehet csak hosszú távon építkezni. A jövő tisztségviselőinek pedig egy ilyen program az egyik legjobb lehetőség a fejlődés, a megfelelő tudás megszerzése és tapasztalat szerzés céljából. Azt hiszem, hogy a soproni csapat nevében is mondhatom, hogy érdemes volt rész venni, sok értékes tudást szereztünk, amik a későbbiek során segíteni fogják a még eredményesebb munkánkat.

Németh László (Sopron)

A MOSZ Központ szervezésének keretein belül 2021.11.02-03-án tisztségviselői képzésen

vehettünk részt Cegléden. A rendezvény célja az volt, hogy a megfelelő utánpótlást megtalálják és a tisztségviselői munkát vonzóbbá tegyék azon tagok előtt, akik úgy érzik, hogy a



ni az emberek az előadóktól, akik azt gondolom kitettek magukért. Az érdeklődés szinte végig fennmaradt, pedig voltak száraz témák is. Azon pedig nagyon meglepődtem, hogy mennyien voltunk. Ez bizonyíték arra, hogy szükség van az ilyen rendezvényekre. Így talán elkerülhető, hogy motiválatlanok csak azért csinálják, mert ez hozzátartozik a megélhetésükhöz, vagy mert nincs más.

jövőben el szeretnék és el is tudják majd látni a tisztségviseléssel járó feladatokat. Annak ellenére, hogy ez volt az első alkalom mégis jelentős létszámmal képviseltették magukat a jelenlegi és a remélhetőleg leendő tisztségviselő tagok az ország mindegyik tagsoportjából. Mi, a soproni tagsoport tisztségviselői teljes létszámmal jelen voltunk a képzésen. A két nap során a Szakszervezetünk alapjaitól a képviseletig betekintést nyerhettek a jelen levők. A szervezők külön figyelték arra már az elején, hogy ne tömörüljenek a tagsoportból érkezettek külön-külön klikkekbe, hanem játékos feladatokkal vegyítették a csapatot. – nekem kifejezetten tetszett ez a felfogás! Véleményem szerint ez a kezdeményezés nagyon jó és járható út, és első lépésként megfelelő volt a jövőre tekintően! Fontos, hogy -amint a körülmények engedik (pandémia, stb) - ezt az elindult folyamatot vinni kell tovább és minél többször képzéseket tartani, mert ebből az első alkalomból is látszott, hogy igenis vannak tagok, akik szeretnének, akarnak tenni a MOSZ közösségéért és van létjogosultsága és jövője a szakszervezeti munkának!

Nagy János (Sopron)

Érdekes volt megfigyelni aktív tisztségviselőként, hogy viszonyulnak a képzéshez, akik egy kicsi kis készletet éreznek, hogy ezt a hálátlan feladatot esetleg majd elvégezzék. Sokakkal beszélgettem, volt, aki már két éve tudta, hogy elindul a következő választáson és volt, aki azt mondta, hogy rajta marad ez a feladat, mint számaron a fül, mert nincs más. Jó hangulat volt mindkét nap. Az emberek kedvesek voltak egymáshoz. Jó ötlet volt vegyíteni a bandát a fél mozdonys feladattal, így még több embert ismerhettünk meg. Az előadások alatt nekem is voltak olyan témák, amivel nem voltam teljesen tisztában. Jó volt látni, hogy mertek kérdez-

Orbán Péter (Sopron)

Először is szeretném leszögezni, hogy a hellyel nagyon elégedett voltam! Az egész szálloda olyan volt, mint amilyennek lennie kell! Könnyen oda találtunk! Szoba is rendben volt, a helyi poloskákkal szerettem volna barátságot kötni (mert hát felhívták a figyelmünket a jámbor jelenlétükre), de nem mutatták meg magukat! Lehet jobb is így! Az étkezések is nagyon jó hangulatban teltek és az ételek is finomat voltak és változatosak! Most térjünk át magára a képzésre! Én személy szerint nagyon hasznosnak értékelem, mivel egész jó betekintést adott a Mosz működéséről és arról, hogy milyen hasznos dolgokat rejt, ha az ember tagja egy ilyen szervezetnek! Természetesen az elsődleges profil az érdekvédelem, így hasznos információkat kapunk a munkáltatóval történő egyeztetésekről és munkahelyeinket közvetlen érintő eseményekről, de emellett számos egyéb lehetőséget is magában rejt! Úgy, mint a csapat építő programok, kedvezmények (mobillfizetést is ideértve), biztosítás és még sok egyéb más! A Táltosképző ezekbe kicsit betekintést adott, hogy mégis milyen módon működik a Mosz és a tagok kapcsolata! A vezetőség érdekes és hasznos információkkal látott el bennünket, melyeket a jövőben mi is hasznosítani tudunk a munkánk során és naprakész információkkal tudjuk ellátni tagjainak! Személy szerint én nagyon produktívnak találtam az eseményt és a jövőben is szívesen részt vennék ehhez hasonló rendezvényen, mert sok hasznos tudást kaptunk a szakszervezeti vezető uraktól és Gizellától! Köszönöm, hogy ott lehettem és már várom a következő Táltos képzést!

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A vasúti járművezetői engedélyről

és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló 22/2010. (XII.20.) NFM rendelet



Szerinti vasúti járművetői engedélyek érvénytartama a MÁV-START Zrt. mozdonyvezetőinek jelentős részénél az elkövetkező egy-két évben lejár. Fenti rendelet 6.§ (2) bekezdése szerint „a közlekedési hatóság a vasúti járművezetői engedély hatályát kérelemre további 10 évre megújítja, ha az engedély kiadásának feltételei továbbra is fennállnak, és a kérelmező igazolja, hogy a KR. szerinti időszakos vizsgával rendelkezik, valamint 6 hónaponál nem régebben időszakos egészségi alkalmassági vizsgálaton vett részt, amely „alkalmas” minősítéssel zárult.”

A Mozdonyvezetők Szakszervezete kezdeményezte, hogy a MÁV-START úgy szervezze meg az engedélyek meghosszabbítását, hogy emiatt külön egészségi alkalmassági vizsgálaton ne kelljen a mozdonyvezető kollégáknak részt venni, tehát az orvosi vizsgálat utáni hat hónapban kérje meg a munkáltató a hosszabbítást akkor is, ha az engedély esetleg csak később, de az orvosi alkalmasság lejáratá előtt veszti hatályát.



A SZÉP-kártyán lévő pénzeket jövő szeptemberig alszámlától függetlenül lehet elkölteni. A Magyar Közlöny egyik rendelkezése 2022. szeptember 30-ra módosította az eddig érvényes határidőt, tehát akinek még van a SZÉP-kártyán pénze, nem kell ez év december 31-ig elköltenie. A kártyatulajdonosok a meghosszabbított határidőig továbbra is bármely alszámláról bármely célra költhetnek.

Nem adottak a feltételek!

A legutóbbi Szolgálati anekdota alcíme a „Csirkepaprikás nokedlivel” volt. Az idő elteltevel egyre inkább ilyen a helyzet, de ezúttal egy új jelmondatot választottam alcímnek, ami pár évtizede egy kollégától hangzott el – sajnos máig igaz!



kozott ki, amibe szép sorban felsorakoztak előbb az állomási dolgozók (állomásfőnökkel együtt), majd minden mozdítható, és/vagy értesíthető tudor. Próbálkoztak utasítás szerint rendelkezni, vonatközlekedés mentes időben megjelenni, díszlépésben a géphez masírozni, ott tisztelegve közölni a teendőket, míg végül feladták és közölték hősünkkel, hogy akkor irány a kihúzó, ott rohadjon meg, majd tolatnak a dízellel. Az eredmény: a kollégát nem írták többé tartalékra. Hogy mi volt a probléma, amiért nem mozdult, vagy talán csak egy mesterien kivitelezett blöff áldozatai lettek az állomás dolgozói, arra már nem emlékszem.

A történet rém egyszerű: nem megnevezett kollégánk fiatal – talán elsőtes – korában, mikor még tele volt lelkesedéssel, ambícióval egy nap beírták a szeszesdi gurítótartalékra. Nagyon máshová nem tudták volna, hiszen talán akkor még mindössze a Szilik, Gigantok és Szöcskék adták a villamos-vontatás gerincét, csupa Ganz-MÁVAG-ból származó őserő és hősünk mindössze egy szakvizsgával rendelkezett. (Ahogy azt anno Rudi bácsi, a győri felvigyázó, a „Rudi-show” műsorvezetője mondogatta: semmitérő). Szolgálati szerint megjelent az állomáson, átvette a gépet, de valahogy a munkakedvét otthon felejtette, azonban a tolatócsapat lelkesen közelítette meg a mozdonyt és közölték hősünkkel, hogy mehetünk a nyolcra. Erre egyetlen mondat hangzott el feleletként – amit bizonyára már ki is talált az olvasó:

- Nem adottak a feltételek!

A brigád vezetője körülnézett, hátha talál értelmet vagy magyarázatot a csapatában az elhangzottakra, de mivel a válasz tagadónak bizonyult egy hosszas állóháború bonta-

Az első, amire ráilleszthető ez a mondat, az a GSM-R rendszer. Az elképzelés nem rossz, hogy egy egységes rádiórendszerrel használjunk a meglévő két másik helyett. Az is öröndetes, hogy az ország számos vonalán – Uniós forrásból – kiépítették. A gépekre elkezdtek feltelepíteni az új rádiót. Azonban nem mindre! Kérdelem én: ha szembesülök egy problémával, ami a másik vágányon közlekedő vonatot veszélyezteti, és szólok neki C51-en, mint eddig, azonban a gépen már GSM-R rendszer van – ami az elejére nincs kiírva és nem jegyzi meg az ember, hogy melyiket szerelték már fel ezzel – és a kolléga nem fogja hallani a közlendőmet, akkor ki lesz a hibás a milliárdos károkért, netán az emberéletekért? Pedig csak annyi a gond, hogy nem vagyunk egy hullámhosszon. Az a szakember lesz a felelős, aki parancskönyvben kiadta, hogy használni kell? Helyrehoz bármit is, ha az illetőt börtönbe vetik emiatt? Nem. A halottak ugyanolyan halottak maradnak: a halál nem gyógyítható vagy váltható ki pénzen, vagy bocsánatkérő szép üzenetben. A telefon nem megoldás: mire felhívom az irányítót, mire az kideríti, hogy milyen

vonat ment el mellettem, megvan a baj. (Egy alkalommal a véletleneknek szerencsés együttállásának köszönhetően előztünk meg egy emberhalált: az MVA-n épp a leendő egy-ségeimet kerestem abban a két percben, amit Budaörs állomáson a korábban érkezés miatt töltöttünk. Megnéztem azt is, hogy ki fog kijönni a párossal Kelenföldről, így mikor valami emberszerűt véltem egy pillanatra megvillanni a másik vágányon a két állomás között, azonnal neki szóltam. A kolléga épp időben meglépett, és valóban egy ember ténfergett előtte. Azt mondanom sem kell, hogy az irányító kikelt magából, amiért nem őt értesítettem előbb.) Talán ildomos lenne előbb felszerelni minden járműre (és ezalatt a magánvasutak szedett-vedett lekoszlott romhalmazait is értem). Másodszor garanciát vállalhatna rá valaki, hogy amit felszerelnek, az hiba nélkül való, mert a Talentek és Taurusok üzemnaplóit olvasva nem ezt látjuk. Harmadszor nem ártana, ha az utazószemélyzetet nem kimutathatóan, hanem gyakorlattal oktatták az eszköz kezelésére, hogy amikor véletlenül – fél év után – olyan járművel találkozunk, akkor ne az járjon a fejében, hogy mégis mi fenét kell nyomkodni? Röviden: a GSM-R migrációs időszakához sem adtak a feltételek!

A második, ahol szintén nem adtak a feltételek: az ETCS LI. A legutóbbi lapszámban már tettem említést a veszélyeiről. Azóta bebizonyosodott, hogy 120-szal simán el lehet vágódni vele egy visszaeső bejáratú jelző mellett. Márpedig, ha ilyen van, akkor a jelző mögött akár megfutamodott kocsit, féke vesztett szerelvényt, vagy figyelmetlen kollégát is találhatunk egy másik vonattal. Egy ilyen helyzet következményeit ugye nem kell ecsetelnem? Ha már jelzők: Almás de Fűzitő kezdőponti bejáratára kivezérelhető a nyolcvanas érkezési sebesség, azonban az előjelzést adó térközjelző (ha jól emlékszem 870a) időről-időre meghibásodik. (Nem meglepő, a Bermudákon bármi előfordulhat). Egy időben karácsonyfa módjára, meglehetősen nagy gyorsasággal váltotta egymást az összes szín, a lassan villogó zöld helyett, de legutóbb fix sárgán világított. A baliz persze ezt a jelzési képet adta fel, és kényszerítette ki a megállást, holott a bejárat szabadot adott. Továbbá jelenleg tartalmaz olyan lassújeleket a rendszer, amik már évek óta nem léteznek: Tatabányán mindkét vágányon, és Bicskén, a végponti oldalon a százasok; de hiányoznak belőle olyanok, mint a szári 60 és 80, amik két évtizede berögzült mozdulatokra készítetik a járművezetőket. Az állandó JRU hibákat meg sem említem, hiszen az már olyan, mint a BZ-n a fényszóró lekapcsolásával eltűnethető EDC hiba: előbb-utóbb csak eltűnik. Vagy miért ve-

szel el a berendezést a menetengedélyt? Ha futnak a vonatra, vagy egy részeget le kell tenni, vagy egy rokkantat fel, már ugrott is és ballaghatsz a jelzőre, szépen apránként növelve a késést. (Többek közt ezért jeleztem, hogy személyvonati felhasználásra kishazánkban ez a rendszer nem alkalmazható!) Ezek után nem tudom, miért van még szükség a további tesztelesekre, ha létező és jelzett problémákat sem orvosolják az illetékes szakemberek?

Az utóbbi időben azt kellett tapasztalnunk, hogy a munkáltatói oldalról bizonyos irodai munkavállalók igyekeznek a Cégnek „megtakarításokat eszközölni” - a mi kárunkra. Az előző lapszámban olvasható volt, hogy az e-learningek elszámolása sem úgy sikerült minden telephelyen, ahogy az egyértelműnek kellett volna lennie. És ez csak egy aprócska tétel. Gyakran előfordul, hogy lehúzkodják a 690-eket, mert az adott irodista úgy találja, hogy a munkavállaló nem jogosult rá. Nem indokolja meg, nem keresi meg a munkavállalót, hogy utánajárjon, hogy mégis milyen jogalapon írja reflexszerűen a költségterítést, hanem csak szimplán lehúzza. És ha a munkavállaló nem figyeli az e-mailjeit (miért tenné, hiszen nincs benne a munkaköri leírásunkban), vagy nem böngészi át tüzetesen a bérpapírját, akkor fel sem tűnik neki. Aztán szép lassan elszemtelenednek: túllépi az adott munkavállaló valamiért a szolgáltatást. Mondjuk önköltséggel. Beírja az érkezést, hozzászámolja a nevetséges három percet, megírja az eseménylapot a túllépésről (ami már több perces művelet még nekem is, aki elég gyakran klimpíroz), jóhiszeműen lezárja az új adattal, majd jön az üzenet a szolgáltatás vizsgálatáról, majd egy újabb a percek lefaragásáról. Te meg nézel, hogy a három perces lejáratkezelési időből hogyan lett egy? Apróságnak tűnik, de egy év alatt akár egy egész órát ellophatnak tőled így! (Nem baj, a többit majd a bíróságon!)

Arra kíváncsi lennék, hogy a megszapordott ellenőrzést végzők közül nem találnak valakit, aki az ilyeneket ellenőrizné? Vagy az ellenőrzést végző dolgozót ellenőrzők közül igazán kiküldhetnének valaki megcsinálni a budit, mert már X hónapja rossz! Nem értem mi tart hónapokba egy csésze kicserélésében? Ennél még a faterom is gyorsabban megcsinálja, pedig aztán tipikus Pató Pál úr.

Mindezek ellenére kívánok minden kollégának és egyéb munkavállalónak kellemes karácsonyi ünnepeket és sikerekben gazdag új évet! Kár, hogy nem adtak a feltételek...

Dankó Balázs

A következő öt évben 7,4 milliárd forint állami juttatás az egyes kocsi teherfuvarozás támogatására

A vasúti egyes kocsi-teherfuvarozás állami támogatására vonatkozó keretszerződéseket írtak alá a sikeres pályázatot benyújtott áru fuvarozó vasúti társaságok: a CER Hungary Zrt., a GYSEV Cargo Zrt., a Floyd Zrt. és a Rail Cargo Hungaria Zrt.



A támogatást az Innovációs és Technológiai Minisztérium nyújtja, folyósítását a MÁV Zrt. továbbtámogatóként végzi. A következő öt évben összesen több mint

26 milliárd forintos állami hozzájárulás javítja a környezetkímélő vasúti teherfuvarozás versenyképességét. A szolgáltatás fenntartása közel kétezer vasutasnak biztosít hosszú távon munkahelyet, hozzájárul a vasúti pályakapacitás jobb kihasználtságához, évente mintegy 400 ezer kamiontól mentesíti a közutakat.

A magyar kormány döntése, valamint a támogatási program Európai Bizottság általi jóváhagyó határozata alapján az áru fuvarozó vasút vállalatok az egyes kocsi-fuvarozási szolgáltatásuk fenntartása érdekében 2021-ben várhatóan 1 milliárd forint vissza nem térítendő támogatásra pályázhatnak, míg a 2022–2025 közötti időszakban a megpályázható keretösszeg évi 6,4 milliárd forint. A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület, a hazai vasúti szektor első számú szakmai érdekvédelmi szervezetének kezdeményezéseként megvalósuló egyes kocsi-teherfuvarozás állami támogatása fontos mérföldkő, aminek jóvoltából az egyszerre legfeljebb néhány

kamionnyi áru mozgatását igénylő vállalkozások számára is környezetbarát alternatívát nyújt a vasút.

Kovács Imre, HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület elnökségi tagja, a Rail Cargo Hungaria Igazgatóságának elnöke elmondta: „A megállapodások aláírása versenyelőnyhöz juttatja a magyar nemzetgazdaságot azon országokéval szemben, amelyek nem segítik a vasúti egyes kocsi fuvarozás fenntartását. Az áru fuvarozó vasút vállalatok ezzel a vasúti logisztikai megoldással végzik a magyar vállalatok olyan termékeinek export fuvarozását, amelyek közúti szállítását több európai ország hatóságai nem engedélyezik.

Az egyes kocsi-fuvarozás fenntartását az Európai Unió is szorgalmazza, hiszen a támogatások nélkül esélytelen megvalósítani azon célkitűzést, miszerint a 300 kilométernél nagyobb távolságra történő árutovábbítás esetén a vasúti fuvarozás részaránya 2030-ig elérje a 30 százalékot, 2050-ig pedig az 50 százalékot. Az évi 10-12 millió tonna volumenű, 1500 millió árutonna-kilométer éves fuvarteljesítményű egyes kocsi-teherfuvarozás támogatásának idei bevezetése nélkül akár évi 400 ezer teherautó forgalma zúdulhatott volna a magyar közutakra.

A vasúti áru fuvarozás széndioxid-kibocsátása egységnyi szállítási teljesítményre vetítve hetede a közúti szállításnak, valamint a vasúti fuvarozás jóvoltából csökkenthető a zajterhelés is, illetve megelőzhető a torlódások, csökkenthető a balesetek és azok járulékos költségei.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Bemutatták az új menetrendet - bővülő kínálat, gyorsabb eljutási idő

Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) közlekedéspolitikáért felelős államtitkára sajtótájékoztatón ismertette a december 12-én életbe lépett 2021/2022-es vasúti menetrend változásait, amely már az utasok javaslatait is tartalmazza.

Magyarország kormánya vasútbarát, így 2010 óta jelentős erőforrásokat mozgósítva folyamatosan javítja a tiszta és energiahatékony közlekedési mód versenyképességét, a vasút térnyerését – közölte az államtitkár. Az államtitkár hangsúlyozta, hogy a vasúti kínálat minőségét az infrastruktúra, a járműállomány és az állomások állapota mellett alapvetően befolyásolja a menetrendi kínálat is. Az idén nyáron első alkalommal indították el kísérleti jelleggel a vasúti menetrendi tervezetek széles körű, online véleményeztetését. A beérkezett több mint háromezer érdemi, építő jellegű észrevétel alapján számos módosítást építenek be az új vasúti menetrendbe. Mosóczi szerint az utasok európai színvonalú kiszolgálása érdekében korszerűsítik, villamosítják a pályahálózatot, emeletes motorvonatok is közlekednek, a magyar fejlesztésű és gyártású IC+ vasúti kocsik a nemzetközi és távolsági forgalomban teszik kényelmesebbé, vonzóbbá a vasúti közlekedést, emellett folyamatosan újulnak meg a vasútállomások is, melynek leglátványosabb példája a Nyugati pályaudvar utascarnokának műemléki rekonstrukciója.

A legfontosabb változások:

- Budapest és Dunaújváros között 20 perccel rövidül, egy óra közelébe csökken a menetidő
- A Hatvanból és Gödöllőről reggelenként elinduló új zónázó vonatok az eddigieknél 15 perccel hamarabb érkeznek a fővárosba
- Több elővárosi szakaszon is meghosszabbodik az üzemidő
- A menetrendváltástól a most még csak munkanapokon a Budapest Déli pályaudvar és Tatabánya között közlekedő vonatok a hétvégén is járnak majd, vagyis félóránként, Oroszlányig pedig óránként indul vonat

szombaton és vasárnap is.

- Jelentős kínálatbővítést vezetnek be az Esztergom–Komárom vonalon. Esztergom és Stüttő közötti szakaszon munkanapokon 8 pár vonat közlekedik majd, a csúcsidőszakokban óránkénti indulásokkal, csatlakozással a budapesti járatokhoz Esztergom–Kertváros állomáson. Több vonat meghosszabbított útvonalon Esztergom és Komárom, ebből egy vonatpár Esztergom és Székesfehérvár között közlekedik majd.
- Székesfehérvár–Pusztaszabolcs között munkanapokon reggel és délután új vonatpárok indulnak a munkába és iskolába járást segítve.
- Új közvetlen vasúti kapcsolat jön létre a Kecskemét–Cegléd–Szolnok útvonalon munkanapokon egy reggeli járatral, a délutáni időszakban 60 percenként induló vonatokkal.
- A nemzetközi szolgáltatási kínálat egyebek mellett Arad, Kolozsvár, Munkács, Kassa, Graz és Ljubljana irányába bővül.

Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy a december 12-én életbelépő új vasúti menetrendben nagyobb kínálatot biztosítanak az utasoknak, a fővárosi elővárosban és a távolsági szolgáltatásban több InterCity közlekedik majd. Négy évvel ezelőtt 130-140 InterCity közlekedett a MÁV hálózaton, az új menetrend életbe léptetésével ez a szám 200-ra növekszik. A szolgáltatás folyamatos bővítése annak köszönhető, hogy jobb állapotban vannak a vasúti pályák, és a gördülőállomány folyamatosan fejlődik – mondta a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója.

Mozdonyvezetők Szakszervezet

A kék csoda

Tizedik, befejező rész

Egyszer minden véget ér, így a kék csodát, a Szilit bemutató sorozatom is elérkezett az utolsó fejezetéhez. Ebben olvashatnak a mozdonyok áramszedőiről, egy érdekes, a nyolcvanas évek második felében végrehajtott kísérletsorozatról, valamint az ugyancsak nyolcvanas években, a ferencvárosi V43-as sorozatú mozdonyokról készült felvételeken látható, a mozdonyok tetejére pingált titokzatos fehér csíkokról. Tehát fussunk is neki!

VAJON MI A JÓ ÁRAMSZEDÉS TITKA?

Amióta megszületett az első villamosmozdony – itt nyugodtan megemlíthetem a közúti villamosokat is – a szakembereket folyamatosan foglalkoztatja a kérdés: hogyan lehet a legnagyobb biztonsággal és a legkisebb veszteséggel eljuttatni a villamos energiát a fixen rögzített vezetékről a mozgó – esetenként nagyon gyorsan mozgó – járműre? A kérdés nem is olyan egyszerű, mint azt első olvasatra gondolhatnánk. El kell dönteni, milyen anyagból készüljön az energiát szállító vezeték, hogy annak vezetőképessége minél jobb legyen, csökkentve ezzel a szállítási veszteséget, és olyan kopásállósággal rendelkezzen, amely biztosíthatja hosszú élettartamát. Hasonló megfontolások igazak az áramszedők palettáira is, de ezeknél nagyon fontos szerepet játszhat az az erő, amely a felsővezetékhez – bizonyos esetekben az alsó, har-

madik sínhez – szorítja. Nagyobb sebességek esetén számolni kell a jármű függőleges irányú mozgásából és a vezetékpályához viszonyított magasságának változásából adódó dinamikus nyomóerő-változásokra és a közegellenállásra. A dinamikus erőváltozások csökkentése érdekében arra kell törekedni, hogy a tehetetlenségi erőhatások minimalizálása érdekében az áramszedő mozgó szerkezete minél könnyebb legyen, de azért megfelelő szilárdsággal rendelkezzen. Most nem akarok nagyon elmerülni az áramszedők múltjának a taglalásában – ez talán egy későbbi cikkem témája lehet – tehát jelen írásom első felében mindössze az 1970-es évek MÁV villanymozdonyainak palettáival foglalkoznék, hiszen ez kapcsolható leginkább a V43-as sorozatú gépekhez.

FIGYELEM! AZ ELSŐ ÁRAMSZEDŐ SZÉNSARUS.

Ha valaki régi fényképeket vagy a YouTube csatornán vasútról szóló filmeket nézeget, annak feltűnhet, hogy az 1970-es évek második felében, sőt még a nyolcvanas években készült fotók és filmek tanúsága szerint is, a villamos vontatójárművek nem egy esetben a menetirány szerinti első áramszedőjük által jutnak energiához. (1. ábra.) Pedig régi szabály, ha egy villamosmozdony két áramszedővel rendelkezik és ebből a kettőből egy elegendő az energiaellátásának biztosítására, akkor – a különleges eseteket leszámítva –



1. ábra



mindig a menetirány szerinti hátsó áramszedőnek kell felemelt helyzetben lennie. Ellenkező esetben egy sérülés következtében széthulló áramszedő darabjai letarolhatják a mozdony tetőberendezéseit, ezzel hatalmas kárt, valamint szolgálatképtelenséget okozva. Ahhoz, hogy az első áramszedő használatának titkáról fellebbentsem a fátylat, vissza kell ugornunk az időben egészen 1978-79-ig. Akkor fejezték be ugyanis a 150-es vonal villamosítását Budapest-Soroksári út és Kelebia között.

Előzőleg a magyar villamos vonalakon alumíniumból készült csúszóbetétet alkalmaztak a mozdonyok áramszedőin. Ez a csúszóbetét érintkezett a réz munkavezetékkel, biztosítván a vontatójármű energiaellátását. A kopás mérséklése érdekében a saruban egy vájatot alakítottak ki, amelyet grafitos zsírral töltöttek fel. Amikor azonban a 150-es vonal villamosításába belekezdtek, olyan döntés született, hogy egyes külföldi vasutakhoz hasonlóan áttérnek a szénbetétes csúszósaruk alkalmazására. A szenes saruk bevezetése sok előnnyel kecsegtetett. Volt azonban egy megoldhatatlannak tűnő probléma. Ott, ahol a munkavezetékéről szénсарu segítségével vezették át a mozdonyba az áramot, a kemény rézvezeték áramszedő által járt felülete tükrösímára kopott,

miközben a szén részecskéi a koptatott felületbe diffundáltak. Hasonló jelenség játszódott le, mint a motorok szénkefékkel koptatott kommutátorainak, vagy csúszógyűrűinek felületén. Tehát ez az áramszedési módszer igazán ideális feltételeket biztosított a villamos gépek menet közbeni energiaellátásához. Igen ám, de az ilyen szakaszokra nem volt beengedhető az alumínium saruval felszerelt mozdony, mert a durva grafitzsiros fémbetét tönkretette a szén által tükrösített felületű munkavezetékét. Fordítva is igaz volt a dolog, mert abban az esetben, ha szénсарu áramszedő egy előzőleg alumíniummal koptatott felsővezeték alá futott be, akkor a munkavezeték durvább felülete nyomorította meg a szépen tükrösített szénbetétet. A MÁV ezért úgy döntött, hogy arra az átmeneti időszakra, amíg valamennyi vonalát alkalmassá teszi szénbetétek alkalmazására, kétfajta áramszedővel szereli fel a V43-as mozdonyokat. A gépek vezetőállásán a kettős fesz mérő alatt egyre másra jelentek meg a fehér táblák, amelyeken nagy piros betűkkel figyelmeztették a mozdony vezetőjét: „Az 1. áramszedő szénсарu”. (2. ábra) Ettől kezdve nem a menetirány szabta meg, hogy melyik áramszedő legyen felemelt helyzetben, hanem a felsővezeték minősége. Ha Kelebia felől jöttünk, akkor Pesterzsébeten kellett áramszedőt váltani, ha lefelé húztuk a vonatunkat, akkor Soroksári út állomáson. Az áramszedők cseréje könnyen végrehajtható volt a kijelölt helyeken menetrend szerint megálló vonatok esetében, de a gyors- és tehervonatoknál már nem volt ennyire egyszerű a helyzet. Ilyen vonatok továbbítása esetén arra a helyre írták elő a cserét, ahol a vonat utoljára megállt. Ebből adódóan nem lehetett maradéktalanul megvalósítani azt a célt, hogy adott áramszedő minden esetben a neki megfelelő munkavezeték alatt dolgozzék.

A mai korszerű járműveken mint tudjuk – és természetesen egykor a Leókon – az áramszedők megcserélése már többnyire menet közben is végrehajtható a vezetőfülkében elhelyezett kiválasztó kapcsoló segítségével. Tudvalevő azonban, hogy a Sziliken és a Gigantokon a vezetőasztalról csak az előzőleg a géptérben elhelyezett úgynevezett szelektáló váltó segítségével kiválasztott pantográf emelhető fel vagy ereszthető le, emiatt a menet közbeni csere elvileg nem volt végrehajtható. (Azért írtam, hogy elvileg, mert nekünk azért olykor-olykor, ha a szükség úgy hozta, sikerült.)

A mi mozdonyunkon, az 1160-as Szilin is ott virított mindkét vezetőálláson a szénсарu áramszedőre figyelmeztető tábla. Természetesen a MÁV az általános bevezetés előtt többféle



betétet is kipróbált. Volt szovjet, francia és angol csúszósaru, a mi járgányunk angol gyártmányúval izzított. A különböző típusú betétekkel szerelt paletták más-más színre lettek fújva. Gépünk angol importból származó szenes palettája például zöld színben pompázott. Tökéletesen működött, soha nem tapasztaltunk vele semmiféle rendellenességet. Emlékeim szerint a francia betétekkel sem akadtak gondok. Ezek után a MÁV természetesen a szovjetek által gyártott termék mellett döntött. Hiba volt, de ezzel nem kívánok most részletesen foglalkozni. Nyilván külső kényszerítő okok játszottak szerepet e választásban.

De visszatérve a régmúlt időköt idéző fotókhoz, még valami feltűnhet az érdeklődőknek. Egy időben ugyanis a ferencvárosi gépek tetején titokzatos fehér csíkok jelentek meg. (3. ábra) Természetesen ezekre is van ésszerű magyarázat. Most ezzel ismertetem meg kedves olvasóimat.

A FEHÉR CSÍKOK TITKA

Ott kezdem, hogy a nyolcvanas évek elején – ha jól emlékszem valamikor nyolcvannegyben – az újonnan megnyílt ferencvárosi villanyszínben egy fiatal, kreatív, tehetséges mérnöki, és kiváló felkészültségű szerelő gárda verbuválódott össze. Ha emlékezetem nem csal meg, a műhely vezetését Lazányi István látta el. Ő olyan ember volt, akit nem elégtettek ki a napi rutinfeladatok, az adminisztratív teendők. Talán ennek köszönhető, hogy egy nagyon fontos probléma megoldásán kezdett el gondolkodni. Akkoriban a mozdonyok fűtőházba való érkezésének és távozásának időadatait a felvigyázó csak késve, esetenként pontatlanul, telefon útján tudhatta meg a fűtőházi váltókezelőtől, a „baktertől”. Ebből aztán gyakran problémák adódtak. Olyan eset is előfordult, hogy más időadat szerepelt a mozdonyvezető menetigazolványán, más a bakter naplójában, és megint más a menetirányító (mozdo-

nyirányító) dokumentumaiban. (A problémát nem egy esetben a masinisták sumákolása okozta.) Nos, e dilemmát lett volna hivatott feloldani műhelyfőnökünk találmánya. Ő tudniillik már akkor egy elektronikus rendszer megtervezésével és kivitelezésével óhajtott megoldani a mozdonyok ki-be járásának regisztrálását. A gép tetejére festett vonalkód ugyanis a mozdony pályaszámát rejtette magában, amelyet a bejárat

váltó fölé épített optikai leolvasó felismert. Egyrészt regisztrálta a mozdony bejáraton történt megjelenésének pontos idejét, másrészt ezt azonnal jelenthette a felvigyázónak, aki ezek után precízen megtervezhette a vontatójármű további feladatait. Egy idő után a vonalkód lekerült a tetőről (talán azért, mert a ráakodott szennyeződést ott nehéz volt róla eltávolítani) és egy külön kis táblán a mozdony oldalára került. Aztán a nyolcvanas évek közepe táján valamiért zátonyra futott ez az igazán remek kezdeményezés – talán mert senki nem akarta finanszírozni a rendszerszerű megvalósítását. Nos ez a titka a fradis masinák régi fotókon látható csíkozásának.

A következőkben egy, az azóta a feledés homályába merült próbálkozásról mesélek. E mesémmel újra a nyolcvanas évek második felébe kalauzolom el olvasóimat.

AZ ELFELEDETT KÍSÉRLET

Történt pedig, hogy 1987 körül érdekes kísérletben vett részt két ferencvárosi Szili, az H55-ös és az H72-es. Mindkettőre felszereltek egy-egy számítógépet, amelyek feladata többek között az lett volna, hogy optimalizálják a villamos energia felhasználását. Egy alkalommal az H55-ös gépre kaptam vezénylést. Kelenföldről kellett egy etalon vonatot továbbítanom Pusztaszabolcsra és vissza, még hozzá kétszer. Az első alkalommal azt kérte a kísérletsorozat vezetője, hogy vezessek úgy, ahogyan máskor is szoktam, a második fordulóban pedig szigorúan kövessem a gép utasításait. A szelvény hattengelyes SAP kocsiokból állt, betonlajakkal megterakva. Elegysúlya 1500 tonna volt. A vonat továbbítása nem okozott különösebb gondot, hiszen úgy ismertem a vonalat, mint a tenyeremet. Az első fordulóban csupán arra kellett ügyelnem, hogy tartsam a menetrendet. A vonalismeretemből adódóan jól kihasználtam a pálya domborzati adottságait, ezért aztán meglehetősen alacsony fogyasztással sike-

rült menetrend szerint megállnom Szabolcsra. A második fordulóban folyamatosan szemmel kellett tartanom a komputer kijelzőjét, amelyen zöld betűkkel kiírva jelentek meg az instrukciók: gyorsítson, zárjon vissza, fékezzen, stb. Amikor a második fordulóra is végeztünk, összehasonlítottuk a gép által rögzített adatokat. Kiderült, hogy mindkét vonat pernyi pontossággal közlekedett, de az első fordulóban, amikor a gép nem szólt bele a munkámba, közel 200 kWó-val kevesebbet fogyasztott a mozdony. Erre jegyezte meg a próba vezetője: „Egy jó mozdonyvezető mellett úgy tűnik, nem versenyképes a mi kis számítógépünk.” Ma már ott tartunk, hogy a korszerű járműveken szinte mindent számítógép felügyel. Az ember feladata arra szorítkozik, hogy kiadja a parancsot a gépnek és figyelemmel kísérelje a működését. Aztán hamarosan eljön az idő, amikor feleslegessé válik a rendszerben az időközben versenyképtelenné váló ember. De szerencsére, ebben nekem már nem lesz részem.

Ezzel a kis történettel be is fejezem a MÁV legnagyobb darabszámú és talán leghosszabb időn át szolgáló villamos-mozdonyairól papírra vetett emlékeimet. Talán azért nőtt annyira szívemhez ez a koránt sem hibátlan jármű, mert

nagyon ismertem – hiszen alaposan megtanították nekünk – nagyon hosszú ideig dolgoztam vele, és nem utolsósorban közel egy évtizedig beosztott személyzetként utazhattam rajta. Tudom, hogy jelenleg a szilíciumos masinák nagyon népszerűtlenek, hiszen a kényelmes, megbízható és korszerű gyors járású járművekkel sokkal jobb vonatot továbbítani. De higgyék el nekem, hogy miután az utolsó is eltűnik a hálózatunkról, egyre többen lesznek, akik siratják majd, akik nosztalgiával gondolnak vissza rá, sőt minden bizonnyal rajongói klubja is alakul, hétvégeken pedig nosztalgiavonatok élén fényképezgethetik a vasút iránt fokozottan érdeklődő furcsa emberek. Példaképpen a Leó nevezetű mozdonyt hoznám fel. Amikor még üzemelt, a személyzet egy része szinte betegesen gyűlölte, egyik mozdony műszerfalára valaki a következő szöveget pingálta: „A hatvanas évek technikájának szörnyszülötte vagy ó Leó.” És mi van ma? Ugyanez a masina a hétvégi „cirkuszmenetek” sztárja. No de addig, amíg a Szili is sztárrá válik, még sokaknak a napi feladatuk ellátásához kell rázatniuk magukat rajta, ami – lássuk be! – egészen más, mint a retró örület.

Móricz Zsigmond

Keresztes Péter

a MÁV-START Zrt új vezérigazgatója

december 1-től

Távozott posztjáról Kerékgyártó József, a társaság új vezetője Keresztes Péter eddigi műszaki és üzemeltetési vezérigazgató helyettes lett. A MÁV által kiadott közlemény szerint a váltás oka az elővárosi és távolsági közlekedés további erősítése és fejlesztése.

Keresztes Péter a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki Karán szerzett diplomát vasúti szakirányon 2007-ben. Ezt követően a Baross Gábor Közlekedéstudományi Doktori Iskola végzet, majd a BME Gazdaság és Társadalomtudományi Karának mesterszakán szerzett MBA oklevelet. Jelentős vezetői és nagyvállalati gyakorlattal, valamint széleskörű közlekedésszakmai tapasztalattal rendelkezik. Szakmai pályafutását BKV üzemmérnökként kezdte 2011-ben majd volt a NIF Zrt. műszaki szakértője is. 2018-tól 2021. november végéig a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatója, 2020. augusztus 24-től töltötte be a MÁV-START Zrt. műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi pozícióját. Évekig dolgozott óraadó oktatóként, tudományos munkatársként felsőoktatási intézményekben, jelenleg is oktat a BME-n. Vasúti járművezetői képesítéssel rendelkezik, villamost, HÉV-et vezet szabadidejében.

Miért nehéz?

„Ha a 21. században, a mobiltelefonok és az internet világában az értekezés lehetetlenné válik, akkor inkább ne járjanak a vonatok!”

A címben szereplő kérdés az utasításainkra, azokon belül is elsősorban a forgalmi utasításunkban megfogalmazott némely rendelkezés megértésére, értelmezésére vonatkozik. Ebben az írásomban a kérdés megválaszolására érdeklődő egy-két régi szabály háttérét szeretném feltárni és bemutatni azt, hogy olykor-olykor nemcsak mi, a végrehajtó szolgálat dolgozói állunk értetlenül valamely szabály értelmezése előtt, hanem sokszor azok is, akik számon kérhetik rajtunk az utasításban megfogalmazottak maradéktalan betartását. Azt csak remélni tudom, hogy a kollégák nem fogják halálra unni magukat soraim olvasása közben!

Ahogy azt a későbbiekben látni fogják, a vasúti szolgálat kereteit biztosító rendkívül bonyolult szabályrendszer megértését nemcsak nyelvezete teszi nehezéssé, hanem az is, hogy az egymással szervesen összefüggő rendelkezések nem egy esetben egymástól távol, más-más fejezetekben, sőt előfordul, hogy másik utasításban olvashatók. Ez a tény pedig nem kizárólag a végrehajtó szolgálatnál okozhat gondot, megértési nehézséget, hanem némelykor a szabályok megalkotóinál is.

Az utasításainkban lefektetett rendelkezéseket a technikai és a humán környezet változásait figyelembe véve időről-időre módosítani, korszerűsíteni kell! Ilyenkor a legkisebb változtatás esetén is nagyon nagy körültekintéssel muszáj eljárni és különös figyelmet fordítani arra, hogy valahol, egy másik fejezetben vagy egy másik utasításban nincsenek-e olyan szabályok, amelyek valamilyen formában kötődnek a megváltoztatni kívánt ponthoz. Amennyiben nem így járunk el, felkészülhetünk rá, hogy ellentmondások jelentkeznek a leírt szövegben, amelyek értelmezési zavarokhoz, rosszabb esetben akár balesethez is vezethetnek. Az 1998. augusztus 29-én bekövetkezett nagymarosi baleset például egy ilyen értelmezési zavar következménye volt. De erről később!

E hosszú bevezető után térjünk a tárgyra! Miről is lesz szó? A vasutasok immár több mint másfél évszázada szigorú törvények szerint végzik a munkájukat annak érdekében, hogy a minimálisra csökkentsék a gyors és tömeges helyváltoztatás kockázatát. Bármilyen furcsán is hangzik, a kötött pályás közlekedés a nagy tömegek mozgatása és az irányváltoztatás lehetetlensége folytán alaphelyzetben talán több veszélyt hordoz magában, mint a közúti forgalom. E veszélyek minimalizálása érdekében születtek azok a szabályok, amelyek látszólag merev keretek közé szorítják a vasúti közlekedést.

Eleinte e szabályokban leírtak végrehajtása kifejezetten a személyzet fegyelmezettségén múlt, később azonban megjelentek az úgynevezett biztosító berendezések, amelyek fokozták ugyan a biztonságos munkavégzés feltételeit, de elsődlegesen továbbra is a fegyelem, valamint az utasítások pontos ismerete és azok maradéktalan betartása garantálta a balesetmentes forgalmat. Napjainkban egyre gyakrabban találkozhatunk a „gépi kikényszerítés” szöveggel, ami attól tartok, előfutára a teljesen automatizált vonatközlekedésnek, hiszen, ha a gép képes kikényszeríteni valamely cselekvést, akkor azt előbb vagy utóbb magától is képes lesz végrehajtani. De addig, amíg nem válik teljessé a robotizáció, bizony szükségeltetnek a pontosan értelmezhető és minden körülmények között betartható világos szabályok. Sajnos azonban néha homok kerül a gépezetbe, és olyan rendelkezések születnek, amelyek pontatlanok, amelyeket esetleg többféleképpen lehet értelmezni vagy képtelenség az adott körülmények között végrehajtani. Most ezekből szeretnék néhányat megosztani önökkel! Aktív vasúti pályafutásom 2009 decemberében ért véget, tehát a felhozott példáim a 2010-es évet megelőző időszakra vonatkoznak.

Először is ugorjunk vissza az időben nagyjából a 19. század közepéig és lássuk, hogyan szervezték meg eleink az acél sínparókön gördülő szerelvények biztonságos futását az adott kor szegényes műszaki lehetőségei közepette! A közforgalmú



gőzvontatás kezdetét az 1829 októberében megrendezett ranhilli mozdonyversenyhez kötjük. Tehát azt hihetnők, hogy az idő tájt már megérték a feltételek ahhoz, hogy meginduljon, sőt tömegessé váljék a vasúti forgalom, hiszen adva volt a kellően erős, gyors és megbízható gépi vonóerő, valamint a megfelelő minőségű anyag a vasúti pálya létrehozásához. Egy valami azonban hiányzott. A biztonságos távközlés lehetősége. E hiány pedig erősen korlátozta a kötőtpályás szállítás lehetőségeit, hiszen egy vonat indításához tudni kell, hogy előtte a pálya szabad-e, nem jön-e szembe vonat, és a következő állomás képes-e befogadni az elindított szerelvényt. Ezért aztán a kezdetek kezdetén ilyen-olyan optikai telegráfokkal – többnyire kosárjelzőkkel – oldották meg a legfontosabb információk célba juttatását. A nagy áttörést Samuel Morse 1837. szeptember 4-én, az USA-ban bemutatott találmánya, a villamos távíró hozta meg. Nekem néha az az érzésem, hogy a gőzmozdony a villamos távíró nélkül korántsem futhatott volna be akkora karriert a világban, mint amekkorát a történelme során megtapasztalhattunk. Azután sorra megjelentek a különféle biztosítóberendezések, a távközlés is egyre tökéletesedett, fejlődött, majd a telefon feltalálása igyekezett kiszorítani – sokáig eredménytelenül – Morse hosszú időn át egyeduralgó rendszerét. A huszadik század közepétől a rádió, napjainkban pedig a GSM hadrendbe állítása biztosítja, hogy a vasút jelen világunk legbiztonságosabb helyváltoztatási formája lehessen.

(Azt csak zárójelben teszem hozzá, hogy hazánkban – bár említhetném egész Közép-Európát – azért a vasúton a vártnál lassabban ment végbe a távközlés fejlődése, annak ellenére, hogy például Pozsony és Bécs között már 1847

decemberében üzembe helyezték az első – nem vasúti célú – távíró vonalat. A vasutak azonban valamiért sokáig ragaszkodtak a régebbi, elavult eszközeikhez, valamiért kissé lassan mozdultak rá e forradalmian új lehetőségre. A Déli Vaspálya Társaság például még az 1860-as években is alkalmazta a Treutler -féle optikai rendszert az újonnan épülő vonalai mentén, amely valójában Franciaországban a 18. század vége felé létrehozott kezdetleges távközlési szisztéma vasútra átszabott változata volt. Zárójel bezárva.)

De tény és való, egyszer csak a vaspályák nélkülözhetetlen segítőtársává vált eleinte a villamos távjelző, majd a távíró. Persze, amint azt tudjuk, ami elromolhat, az időnként el is romlik. Vajon mi módon történjék a vonatok közlekedtetése, ha mondjuk egy vihar megtépázza a légvezetéket és az értekezés két szolgálati hely között lehetetlenné válik? – tették fel eleink a kérdést. A vonatoknak menniük kell, de hogyan? Normál körülmények között látótávolságra mégsem lehet közlekedő szerelvényeket a nyílt pályára bocsájtani! (Azért tettem hozzá, hogy normál körülmények között, mert a világháborúk viharában volt ilyenre példa.)

Marad tehát az ősi követési rend, az „időközi közlekedés”. Ha az értekezés lehetetlenné válik, engedély nélkül még el lehet indítani a vonatokat az utasításban leírt szabályok alapján viszonylag biztonságosan, ugyanis ilyen esetekre pontosan meg volt határozva, hogy mely állomás indíthat vonatot, külön részletezve, hogy egyvágányú vagy több vágányú pályáról van-e szó, valamint az is, miszerint működik-e az adott szakaszon ellenmenet kizáró berendezés. A nehezebb feladat követő vonatot indítani úgy, hogy az elől haladó vonatról nem érkezik visszajelentés. Ilyen esetekben alkalmazta a vasút az azóta már a feledés homályába merült időközi közlekedést. Ez alatt azt kell értenünk, hogy az indító állomás kiszámolja, mennyi idő alatt ér az elől haladó vonat a következő állomásra. Ha letelt az így kiszámított idő, elindítja a követő vonatot. Azt is előírták, hogy mennyi időnek kell eltelnie minimálisan a két vonat indítása között. Erre szerepeljen itt egy régi példa az 1877-ben közzétett forgalmi utasításból! Azért hozom eme ősrégi példát, mert gyakorlatilag ezt farigcsálták nálunk – mégpedig egyre kevesebb körültekintéssel – egészen a 21. század első évtizedéig. A szöveget az eredeti nyelvezeten idézem:

Fotó: Hetesi József



szabályszerűen fedezni, illetőleg azt valamely vonalór által teljesen biztos módon fedeztetni.” Tehát a módszer biztonságosan alkalmazható volt viszonylag hosszú ideig. Csakhogy az idők folyamán mindig módosítottak rajta egy kicsit. Azonban addig, amíg a lehetőség megadatott a vonatok fedezésére, amíg volt zárfékező, nagy baj nem történhetett. Sajnos azonban e követési mód hosszabb ideig élt, mint a zárfékezők korszaka.

Elgondolkodtató az 1967-ben megjelent utasítás 1384-es pontja. Ebben az áll, hogy „...a mozdonyvezető, ha értesítést kapott

az értekezés lehetetlenségéről, addig a pontig, ahonnan az értekezés már újból lehetséges, vonatával csak olyan sebességgel közlekedhet, hogy a jelentkező akadály előtt meg tudjon állni.”

Érdekes módon ez a sebesség azonban nincsen konkretizálva vagy maximálva!

Az 1381-es és az 1382-es pont rendelkezik a bármely ok miatt megállt vonat fedezéséről, az 1385-ös pont pedig arról, hogy miképpen kell fedezni a vonatot, ha az egyáltalán nem tudja folytatni az útját. A későbbi utasítások is hasonlóképpen intézik el a dolgot, csak közben sorra eltűntek azok az emberek, akik a vonatokat így vagy úgy fedezhetnék. Ahogy haladunk előre az időben, úgy válik egyre értelmetlenebbé az egész időközi követési rend. Mire az 1984-ben bevezetett utasítás nyomdába került, már teljesen követhetatlenné vált a dolog.

De lássuk részleteiben! Egyből feltűnik az ellentmondás, ha az 1984-ben bevezetésre került utasítás – ebben az időben már nem utaztak a vonaton fékezők, sőt, teljesen megszőkottá vált a CSM közlekedés – 793-as pontját olvassuk, amely arról rendelkezik, hogy időközi követés esetén a rendes menetidőt kell figyelembe venni, azt megrövidíteni nem szabad. Tehát a vonat a menetrendben előírt sebességgel haladhat, hiszen csak így tudja tartani a rendes menetidőt.

Ugyanennek az utasításnak az 1130-as pontja óvatos haladásra hívja fel a figyelmet, mégpedig annyira óvatosan, hogy a jelentkező akadály előtt a vonat megállítható legyen! Ha és amennyiben a mozdonyvezető a saját érdekében erősen

„107. Ha valamely állomásról ugyanazon irányban, több vonat indul egymás után, az esetben oly vonat, melynek az előtte közlekedővel egyenlő vagy kisebb sebessége van, amannak elindulásától számítandó 10 percz múlva indítható el, ha pedig egy sebesebben közlekedő vonatot követ, már 5 percz múlva is elindítható. Ezenkívül a vonatoknak egymás után való elindításánál figyelembe veendő, hogy a két vonatnak a legközelebbi állomáson való megérkezése között legalább 5 percznyi időköz legyen. Az előre indított vonatra nézve mindig a rendes menetidő, az utána következőre nézve pedig, ha az rendes, szintén a rendes, ha pedig elkéssett, a legrövidebb menetidő veendő a számítás alapjául.”

Ami a legérdekesebb, hogy a követő vonat sebességére e szabály semmiféle óvatosságra intő instrukciót nem ad. Sőt, engedélyezi a legrövidebb menetidő alkalmazását.

Ezt olvasva felmerülhet bennünk a kérdés: mi van, ha az elől haladó vonat valamilyen rendkívüli körülmény okán megáll a nyílt vonalon? Nos, eleink erre is gondoltak, a magyarázatot az előbb idézett 1877-ben napvilágot látott utasítás 144. pontja adja meg. Idézem:

„144. Ha a vonat valamely okból a vonalon megáll, az késedelem nélkül és pedig mindenekelőtt hátul a zárfékező által fedezendő. A zárfékező tartozik azonnal a vonat megállása után, tekintet nélkül arra, hogy váratik-e után jövő vonat vagy nem, s a nélkül, hogy a megállás oka iránt tudakozódnék, vagy további utasítást várna, a vonatvezetőt a többi fékező útján egyidejűleg értesítvén, gyors lépésben visszafelé menni és a vonatot mint akadályt megállító jellel

lecsökkentett sebességgel halad, mi lesz a rendes menetidővel, amellyel a szolgálattelvő a követő vonat indulási idejét kiszámolja? Mindenesetre érdekes kérdés.

Nem tudom észrevették-e az előbb, hogy a rendes menetidő alkalmazásáról az 1984-ben életbe léptetett Forgalmi utasítás 793-as, az óvatos haladásról szóló pedig az onnan 65 oldal távolságra található 1130-as pontja rendelkezett. Amíg 793-as az időközi közlekedés lehetőségét taglalva a rendes menetidőt – tehát az ahhoz tartozó menetrendszerű sebesség alkalmazását – vette alapul, addig az 1130-as a „Vonatok védelme, fedezése” című fejezet sorai között megbújva – sebességi korlát nélkül ugyan – de óvatos haladásra intett. A legnagyobb veszélyt azonban ennél a követési rendnél – amint azt már említettem – az jelentette, hogy az idők folyamán a vonatokról eltűnt a népes személyzet, a kétezres évekre a tehervonatok többségén csak a mozdonyvezető maradt, így azután a vonatok fedezése csak az utasítás lapjain létezett, a valóságban abszolút kivitelezhetetlenné vált.

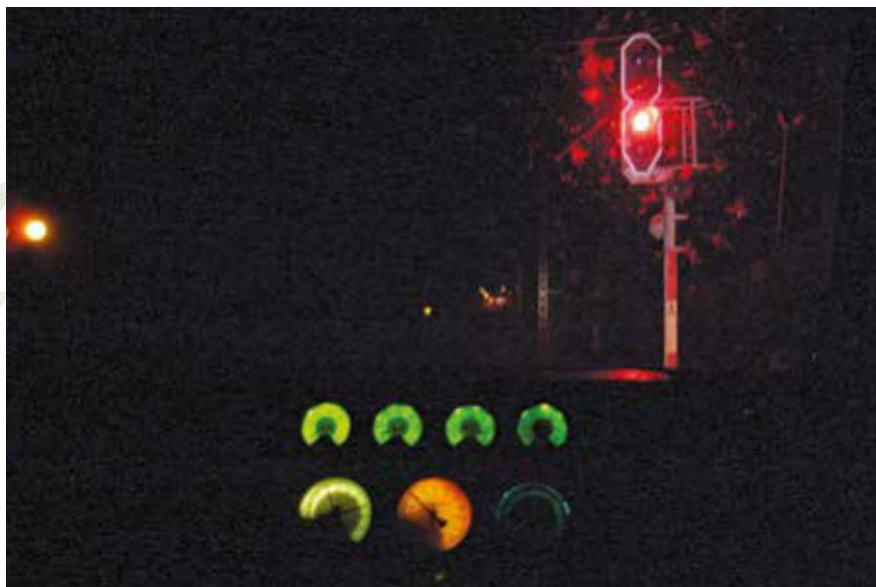
2008 után a szabályok alkotói ezt belátván, törölték a rendelkezések közül a vonatszemélyzet fedezési kötelezettségét. Az értekezés lehetetlenségével azonban továbbra is számoltak, így – mint elvi lehetőség – megmaradt az időközi vonatkövetési rend. Itt egy betoldás miatt még inkább érthetelenné, sőt horrorisztikussá vált a szabály. A 15.5.3. pont utolsó néhány sorában ugyanis ez volt olvasható: ...a mozdonyvezető ... csak olyan sebességgel – a távolbalátás korlátozottsága esetén legfeljebb 40 km/ó sebességgel – haladhat, hogy a vonatot a jelentkező akadály előtt meg tudja állítani.” Ugye értik? Ködben, visszajelentés nélkül, legfeljebb negyvennel!!! Hátborzongató még a gondolat is.

Azután egyszer csak – hála a vasúti szabályok alkotóinak – eltűnt a forgalmi utasításból ez a passzus is, amelyet nagyjából harmincöt éves aktív mozdonyvezetői pályafutásom alatt sohasem tudtam értelmezni! De gyanítom, mások sem, hiszen soha nem került rá sor, hogy a gyakorlatban is kipróbálhassam. Szerencsére!

A bevezetőben említettem a nagymarosi balesetet. Ott ugyan nem időközben, hanem állomástávolságban követte a személyvonat a Csárdás expressz szerelvényét, mégis becsúszott a hiba. És ez a hiba – bár a masinisztrára kenték az egészet – az utasítás rossz, pontatlan szövegére vezethető vissza.

Ugyanis az akkori szabály szerint, ha a térközbiztosító berendezés elromlott, a mozdonyvezetőt értesíteni kellett, hogy a hiba miatt állomástávolságban közlekedik, arról azonban nem, hogy miképpen viszonyuljon a térközjelzők jelzési képéhez! És itt volt a „nagy átverés”. Ugyanis, ha állomástávolságban követi az előtte haladó vonatot, abban az esetben elvileg csak akkor bocsájtható a nyílt pályára, ha az előtte haladó vonat már beérkezett a következő állomásra és erről visszajelentést kapott a vonatot indító állomás. Ebből pedig az következik, hogy a következő állomás bejáratí jelzőéig a pályának szabadnak kell lennie, ott vasúti jármű semmi szín alatt sem tartózkodhat. De mit kezdjen a mozdony vezetője a térközjelzők jelzési parancsaival? Hiszen állomástávolságú követési rend esetén ezek a jelzők meddő hivatásukat teljesítik csupán, ráadásul azt is rosszul, éppen azért kellett átterni a követési rend e régebbi formájára. A térközjelző feladata – azóta már bővült ugyan – akkoriban abban merült ki, hogy tudatta a jármű vezetőjével, miszerint a térköz szabad-e vagy foglalt. (A sántörést most felejtsük el, bár egy ideig ezt is felsorakoztatta, mint elvi lehetőséget az F2-es.) A tárgyalt esetben a mi mozdonyvezetőnk Nagymaros és Zebegény között úgy ítélte meg, hogy foglalt nem lehet a pálya, hiszen állomástávolságban közlekedik, arról pedig papírja van, hogy a térközrendszer rosszul működik. Így aztán teljesen ésszerű módon nem vette figyelembe a fehér árbojú térközjelző továbbhaladást tiltó jelzési képét. (Azért, hogy haladni tudjon, a vörös jelet is kitörölte a vonatbefolyásoló berendezésről.)

Ha ugyanis figyelembe veszi a vonal térközjelzőinek jelzéseit, akkor ugyanúgy kell közlekednie, mintha nem kapott volna értesítést az állomástávolságú közlekedésről, magyarul rendkívüli módon meghosszabbított menetidővel. Emiatt aztán az tűnt neki logikusnak, a rendelkezést azért kapta, hogy ne kelljen kilométereken át csigalassúsággal cammognia. De sajnos visszajelentés nélkül menesztették, a Csárdás expressz ott állt előtte a beláthatatlan zebegényi kanyarban. Nem volt esélye, meghalt. A balesetért őt hibáztatták, mert már nem tudott védekezni. A YouTube csatornán megtekinthető a balesetet magyarázó film. Abban az okok között szerepel minden, hogy ki rendelkezhetett volna el az állomástávolságú vonatkövetést, ki, mikor és hogyan vágta el a kábelt, csak a legfontosabbat hagyták ki. Azt, hogy a személyvonat mozdonyvezetőjét csúnyán megtevesztették. Ha feltámasztani már nem lehet, legalább a becsületét kellene visszaadni! (Csak zárójelben e témához kapcsolom, hogy engem nem



Amióta világ a világ, szinte axiómának számít, hogy a mozdonyvezetőt fel kell hatalmazni az indulásra. A valóságban nem úgy van, mint a Volt egyszer egy vadnyugat című filmben, amelyben Morton, az érzések nélküli üzletember vagy Frank, a kegyetlen gyilkos csak gondolt egyet, jelt adott valami csengőzsinór meghúzásával és a vonat már robogott is velük. Nem bizony, hisz egy vonat elindítása előtt információkat kell szerezni a pályáról, amelyen át a szerelvényünket közlekedtetni akarjuk. Tudnunk kell, hogy szabad-e, nem jön-e egy ellenvonat szembe, egyszóval mindent, ami a biz-

sokkal a marosi eset előtt azért próbált meg egy magas rangú vasúti vezető (nomina sunt odiosa) megbüntettetni, mert egy hasonló esetben figyelembe vettem a vörös térközjelzőket, emiatt egy prominens vonatunk, az EC24-es jelentős késést szenvedett. Az eseményeket követően természetesen be tudtam bizonyítani az igazam, de ebből is látszik, hogy mekkora kuszaság uralkodott a vezetőink fejében e téren, ami persze nem az ő hibájuk volt, hanem a kellően át nem gondolt pontatlan szabályzásé.)

Mindenesetre nem sokkal a nagymarosi baleset után odaiggyesztettek egy betoldást az F2-es utasítás „Követő vonat indítása térközi közlekedésre berendezett pályán állomástávolságban” című fejezetének végére, amely így hangzik: „Tévközi közlekedésre berendezett pályán az állomástávolságú követési rendre történő átállás esetén az első vonat állomástávolságban csak akkor indítható, ha az utolsó térközi követési rendben közlekedő vonat beérkezett a következő állomásra és a vonatról a mögöttes állomásra visszajelentést adtak.”

Azóta a meghibásodott önműködő térközrendszer miatt állomástávolságú közlekedésre kényszerített vonatokat szabályzó rendelkezés többször is módosult. A napjainkban alkalmazott szabály már teljesen egyértelmű és biztonságos, bár alkalmazása jelentős késéseket okozója lehet.

No de menjünk tovább és vegyünk górcső alá egy másik érdekes szabályt, amelynek ugyancsak volt értelme a régmúlt időben, de már a hetvenes években rászorult volna a módosításra!

tonságos menethez szükségeltetik. Ezen információk birtokosa többnyire a forgalmi szolgálattevő, közle és a mozdonyvezető közötti továbbítója pedig hosszú-hosszú időn át a vonatvezető volt. (Napjainkra a vonatvezető eltűnt a közlekedő szerelvényekről, a menethez szükséges információk a mozdonyvezetőhöz a technika által biztosított csatornákon keresztül jutnak el.)

Nem véletlen tehát, hogy a vonatok elindítását szabályzó rendelkezések fő helyet foglaltak el az utasítás lapjain és a végrehajtó szolgálat dolgozóinak tudatában. E szabály alapja kisebb nagyobb eltérésekkel hosszú időn át így szólt. (Most a példa kedvéért az 1967-től 75-ig érvényes utasítás III7-es pontját ragadom ki a szabály bemutatására.)

„A mozdonyvezetőt állomáson az indulásra, illetőleg az áthaladásra, más szolgálati helyen, továbbá a nyílt pályán pedig az indulásra fel kell hatalmazni.”

Ezen alapszabály után pontosan meghatározásra kerül, hogy ki, mikor, milyen formában, milyen szolgálati jelvényt viselve hatalmazhatja fel a mozdonyvezetőt a vonat megindítására. A parancs tiszta, egyértelmű, könnyen értelmezhető, minden körülmények között végrehajtható. Volt.

Mert itt is bekavart a technikai fejlődés. A hetvenes évek közepén ugyanis egy új fogalommal ismerkedett meg a vasutas közösség. A CSM fogalmával, amely azt jelentette és jelenti ma is, hogy a vonat csak mozdonyvezetővel közlekedik. A vonatvezetők, a vonatok egykori kapitányai lassan kikoptak a vasútról. A felhatalmazásról szóló passzus azonban nem változott. Emlékeznek még rá? Az alapszabály értelmé-

ben a nyílt pályán megindulni készülő vonatot is fel kell hatalmazni az indításra!

Ha a nyílt vonalon a vonat nem továbbhaladást megtiltó jelzés miatt állt meg – mondjuk leoldott az éberségi berendezés és emiatt kényszerfékezés következett be – papírforma szerint a vonatvezetőnek kellett felhatalmazni a mozdonyvezetőt a szerelvény újbóli megindítására, mégpedig élőszóval, sapkáján vörös szalagot viselve. Ez így volt leírva, vitának, megjegyzésnek helye nem lehetett. Igen ám, de CSM közlekedés esetén nincsen vonatvezető, tehát nem volt, aki felhatalmazza a vonatot, mégpedig élőszóval, a sapkája körül vörös szalaggal. Ebből adódóan aztán jó harminc éven át, szinte minden szolgálatban, esetenként akár többször is megszegettük az utasítást, hiszen senki nem maradt vonatával kint a nyílt vonalon élőszavas menesztésre várva. Most persze mondhatnák, hogy ez igazán kicsiség, de ha van az utasításnak egyetlen pontja is, amely betarthatatlan, akkor bárki, bármikor rámondhatja egy másik, esetleg nehezen végrehajtható vagy nem könnyen értelmezhető szabályára, hogy az rossz, ezért figyelmen kívül hagyja, magyarul lazul a fegyelem. A laza fegyelem pedig egyenlő a balesetveszéllyel, ezért a vasúton nemkívánatos jelenség.

Szerencsére 2008 után ez a passzus is módosult, így most már a nyílt vonalon a nem továbbhaladást tiltó jelző miatt megállt vonatok felhatalmazás nélkül is folytathatják útjukat. Ezzel e téren helyreállt a rend.

Persze még nincs vége a furcsaságoknak. Íme a következő! 1967-ig a MÁV hálózatán a főjelzők a közlekedés irányát jelezték, a jelzők által fedezett pontokon alkalmazandó sebességet a mozdonyvezetők a vonalismeretükből tudták. 1967 nyarán aztán nagyot fordult a világ, ettől kezdve a jelzők nem a haladás irányát, hanem a jelző mellett alkalmazandó sebességet mutatták. Mondanom sem kell, az átmenet nem ment könnyen. Nemcsak a végrehajtó szolgálat munkatársainál okozott zavart, de az utasítások szerkesztői is nehezen birkóztak meg az átállással. Megpróbálok e sommás kijelentésemet egy példával illusztrálni.

Az 1967 utáni jelzési utasítás már a jelzők mellett alkalmazandó sebességről írt, bár még ottmaradt a vízszintes fehér lámpasor, amely egyfajta irányjelző szerepet töltött be, hiszen a helytelen vágányra való kihaladást jelezte. A vegytiszta kép 1975-re alakult ki. Az akkor életbe léptetett Jelzési Utasítás VII. fejezetében a Fény főjelzők és előjelzők cím alatt a 110. pontban a következőket olvashattuk:

„A továbbhaladást engedélyező jelzések azt jelzik, hogy a vonat eleje milyen sebességgel érkezhetsz a jelzőhöz, ugyanakkor azt is, hogy milyen sebességgel haladhat tovább a jelző után következő váltókon és végül azt is, hogy milyen sebességgel érkezhetsz a következő jelzőhöz. A továbbhaladást engedélyező jelzők tehát jelzik az érkezési és továbbhaladási sebességet, ugyanakkor előjelzést adnak a következő jelzőn várható jelzésre, de nem utalnak a közlekedés irányára...”

Ez a dolog lényege: Nem utalnak a közlekedés irányára!

Miután ezt ilyen egyértelműen és egyszerűen megfogalmazta a Jelzési Utasítás, teljességgel érthetetlen, hogy a Forgalmi Utasítás a „Bejárati irány” címszó alatt olvasható rendelkezése ennek homlokegyenest ellentmond. Ugyanis évtizedeken keresztül – nagyjából negyven éven át – a fent említett szabály így szólt:

„A vonatok személyzetét értesíteni kell arról, hogy a szolgálati helyen egyenes vagy kitérő irányba fognak behaladni, a mozdonyvezető a vonat behaladási sebességét ennek megfelelően köteles szabályozni. Az értesítés ... biztosított szolgálati helyre bejáró vonatnál a bejárati jelzőn kapott jelzéssel történik.”

Ez a passzus – annak ellenére, hogy a jelzési utasítás leszögezte, hogy a fényjelzők nem jelzik a haladás irányát – nagyon sokáig ott lapult az F2-es Utasításban, az idők során csak a rendelkezés száma változott. (1967-ben 1190; 1984-ben 964; stb.)

A korrekció a 2008 utáni Forgalmi Utasításig váratott magára. Akkor végre a „Bejárati irány” című szabály szinkronba került a Jelzési Utasítással. Mindössze 40 évet kellett erre várunk.

Cikkem végén azt hiszem, meg kell említenem Nagy László nevét, aki sokat tett és tesz annak érdekében, hogy a nehezen értelmezhető vagy végrehajthatatlan, olykor-olykor veszélyeket is rejtő passzusok eltűnjenek az utasításainkból. Ő mondta egy alkalommal, amikor az időközi közlekedésről beszélgettünk: „Ha a 21. században, a mobiltelefonok és az internet világában az értekezés lehetetlenné válik, akkor inkább ne járjanak a vonatok!”

Ezzel mára be is fejezem. Remélem, senkit nem untattam túlzottan! Persze e témakörben volna még mit mesélnem, de egyelőre ériék be ennyivel!

Móricz Zsigmond

Nem kötelező a Covid-oltás a vasúti társaságoknál

A Kormány 598/2021. (X. 28.) rendelete biztosítja a cégek és vállalkozások jogát arra, hogy a munkavégzés feltételeként előírják a SARS-CoV-2 koronavírus elleni védőoltás felvételét a foglalkoztatottak számára, ha ezt szükségesnek látják az ott dolgozók biztonsága érdekében.

Ez a rendelet vonatkozik a közfeladatokat ellátó vállalkozásokra, tehát a vasúti üzemet fenntartó cégekre, társaságokra is, azaz a rendelet ebben a körben nem kötelezővé tette, hanem lehetőségként biztosítja a vasútállomások részére a kötelező védőoltást a foglalkoztatás feltételeként.

A MÁV-csoportra vonatkozóan érdekegyeztető tanács ülésén történt egyeztetés a Munkáltató és a Szakszervezetek között az 598/2021 rendelet alkalmazhatóságával kapcsolatban. 2021. november 5-én Megállapodás született arról, hogy a MÁV Zrt-nél és

a konszolidációs körébe bevont gazdasági társaságoknál nem rendelik el kötelezően a védőoltást. Ezzel a legnagyobb vasutas munkáltató csatlakozott a már ugyanilyen álláspontra helyezkedett GySEV Zrt-hez, Rail Cargo Hungaria Zrt-hez és MMV Magyar Magánvasút Zrt-hez. 2021. november 30-ig újra volt lehetőség a védettségi igazolványok bemutatására, ezzel azok is szerezhettek két nap szabadságot 2022-re, akik az első, júniusi határidőig még nem oltatták be magukat.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete hangsúlyozza az oltás szükségességét, a kötelező oltás felvételét azonban nem támogatja.



Utassokkal a fedélzeten elindult a tram-train

Az 50 ezer kilométeres próba teljesítése után a tram-train az előírt vizsgálatokat, típusteszteket követően november 29-én megkezdte utasforgalmi próbaüzemét, amikor már menetrendszerinti közlekedésben vizsgálják.



Az utasforgalmi próba ideje alatt a hatóság 80 km/h-ás sebességet engedélyezett, amely során a jármű gyártója minden az utasforgalomból, a pálya adottságaiból és egyéb összetevőkből fellépő hatást vizsgál és a jármű megfelelő beállításával kezeli, hogy a szerelvények a legkényelmesebb utazást tudják biztosítani az utazóközönségnek. Amennyiben a járművek közlekedése során bármilyen technikai-műszaki probléma, meghibásodás adódik, azt a gyártó Stadler magyarországi mérnöksapata az érvényes szerződés keretében haladéktalanul, a nap 24 órájában elvégzi. Utasforgalmi próbaüzembe csak és kizárólag olyan járművek kerülhetnek, amelyek biztonságosak és a szükséges hatósági engedéllyel rendelkeznek.

Megtörtént a MÁV-START Kollektív Szerződésének módosítása, a Mozdonyvezetők Szakszervezete közreműködésével a felek meghatározták a technológiai normaidőket.

Mosz/mavcsoport.hu



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



***Mozdonyvezetők
Szakszervezete***

**LÉPJ BE HOZZÁNK!
JÁR NEKED!**

www.mosz.co.hu

