

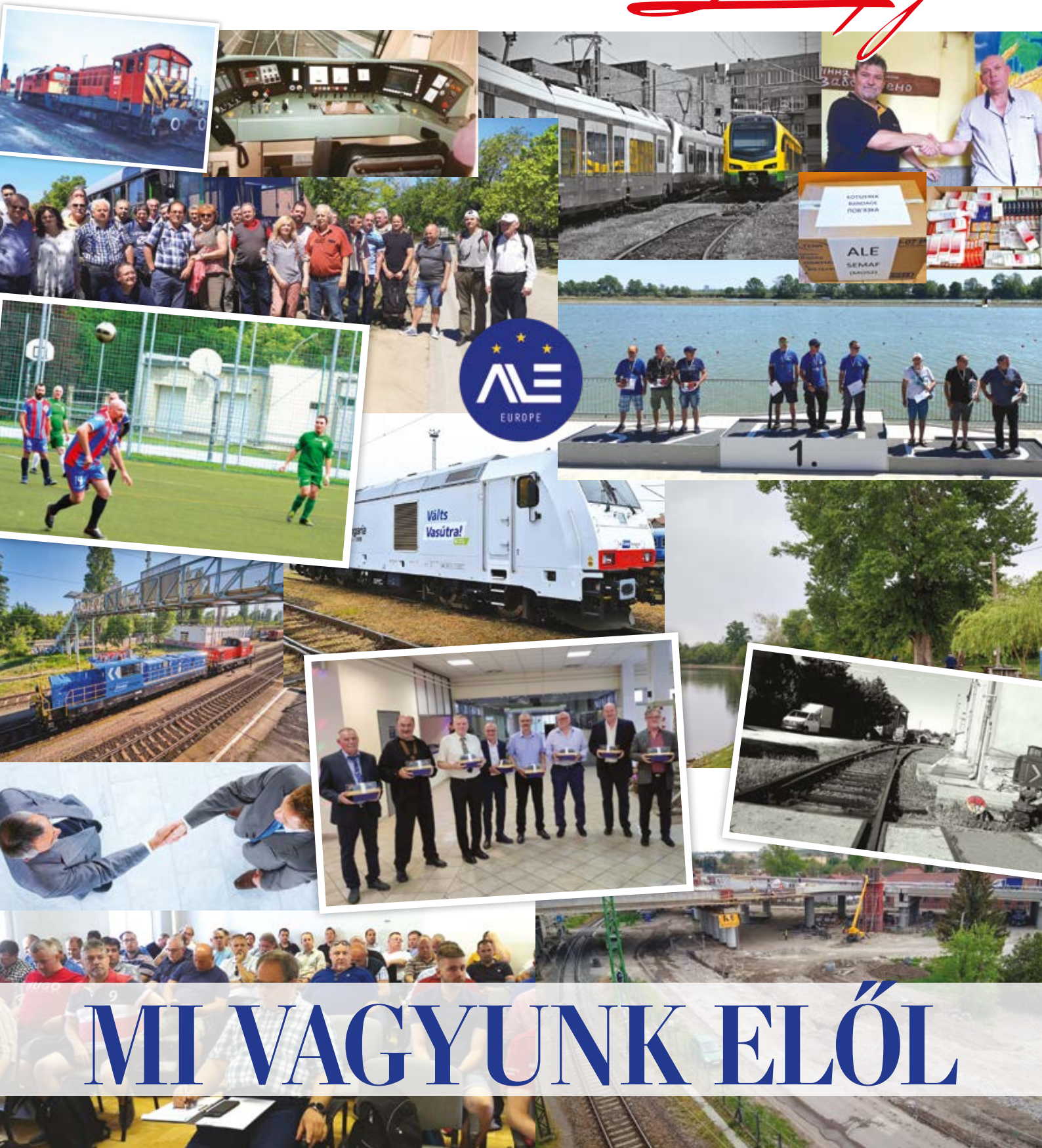
Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXVII. évfolyam II. szám 2022. május-június



MI VAGYUNK ELŐL

fedezd fel a világot,

biztonságodról a Mozdonyvezetők Szakszervezete gondoskodik!

A MOSZ minden szakszervezeti tagnak és közvetlen családtagjainak térítésmentesen utasbiztosítást nyújt az Union Biztosító által, amely prémium kategóriát képvisel.

- Magas összegű szolgáltatásokkal rendelkezik
- A világ összes országára érvényes
- Akár EGY napra is igénybe vehető
- 24 órás magyar nyelvű segítség
- Biztosítási védelem kiterjed a nem versenyszerűen üzemeltetett extrém sportokra is:
 - síelés
 - snowboard
 - vadvízi evezés
 - búvárkodás 40 méter mélységig
 - hegyi túrázás 3500 méteres magasságig.

- Legfeljebb 21 napig tartózkodhat kint egy kiutazás alkalmával

Külföldi munkavállalásra nem használható!

Utazás megkezdése előtt legalább 1 héttel e-mail-ben el kell küldeni:

- A kiutazók nevét és születési dátumát
- Több személy kiutazása esetén valamennyi kiutazó adataira szükség van (akkor is kérem megírni az adatokat, ha már régebben megírták!)
- Amennyiben csak családtag utazik, akkor meg kell jelölni, hogy kinek a családtagja.
- Tagsoportjának a nevét
- Az utazás első és utolsó napját
- Célországot. (Nem kell felsorolni az átutazó országokat)
- Autóval utazás esetén: A gyártási időtől számítva (év,hó,nap) 15 évnél nem régebbi autó gyártási éve és rendszáma (A 15 évnél régebbi autóra - mint járműre - nem vonatkozik a biztosítás! Műszaki segítségnyújtás esetén vehető igénybe a feltételek szerint.)



e-mail cím: Hegedűs Gizella: biztositas@mosz.co.hu

Az egy időben egy helyre utazók EGY fedezetigazoló lapot kapnak. Ezt e-mailben kapod meg, és onnan lehet kinyomtatni. Ezt az utazás ideje alatt feltétlenül magadnál kell tartani, hogy az esetleges biztosítási eseménykor be tudj mutatni. Külföldön keletkezett kár esetén haladéktalanul tárcsázni kell a fedezetigazolóson lévő éjjel-nappal hívható telefonszámot, a kár bejelentése miatt. Minden egyéb fontos tudnivalót és teendőt el fognak mondani.

Haladéktalanul hívd a MOSZ Központot a napok visszaírása (áthelyezése) ügyében, ha:

- az utazás elmarad
- az időpont módosul
- a megkezdett utazás lerövidül, hosszabbodik
- a célország módosul (csak ha messzebbre utazol)

Jó utat, jó pihenést kíván a Mozdonyvezetők Szakszervezete!

<https://mosz.co.hu/147-Utasbiztositas.html>



BEVEZETŐ



Nevezetes napok

Túl vagyunk az Országgyűlési választásokon, előttünk a Mozdonyvezetők Szakszervezete 9. Kongresszusa. Eltérő mértékben, de mindkettő meghatározó tényező (lehet) egy szervezet életében. A Coviddal, háborús helyzettel, gazdasági válsággal nehezített időszakban lezajlott választás megerősítette a jelenlegi politikai kurzust és miután felállt az új Kormány, a személycserék is elindultak. Változott a közlekedéspolitikáért felelős államtitkár személye és távozott a MÁV elnöki székéből dr. Homolya Róbert is. Hogy a cserék hoznak-e egyben másfajta megközelítést, a vasúti közlekedés, az

állami vasúttársaság életébe, arról még korai lenne bármit is mondani. Mindenesetre tennivaló akad szépszámmal. És annak ellenére, hogy vannak fejlesztések, a vasúti ágazat súlyosan alulfinanszírozott, a regionális vonalak állapota, az ott közlekedő járművek üzemkézsége tragikus képet mutat. Minden nap meg kell azért küzdeni a vasutasoknak, hogy a vasútüzem működését fenntartsák. S ami még az évtizedek óta elmaradt fejlesztéseknél is aggasztóbb, az a munkavállalók megbecsülésének, munkánk elismerésének hiánya. A bizonytalan gazdasági helyzet, a magas infláció, az állandó változás és felgyorsult környezet, a növekvő terhelés kiszolgáltatottá, sérülékennyé majd beletörődötté teszi az embert. Soha nem volt még ekkora szükség valódi szakszervezetekre.

Szeptemberben tartja 9. Kongresszusát a MOSZ, ahol az elmúlt négy év értékelése mellett a következő évek programját is meg kell határoznunk és ezt annak figyelembevételével kell megtennünk, hogy milyen közlekedéspolitika várható és milyen sors vár a magyar vasútra és közösségi közlekedésre. A Kongresszus dönt majd a MOSZ vezető tisztségviselőinek személyéről. A Kongresszus évében a tagsoportti és területi szinten is megtörténnek a választások, az idei esztendőben ezek már rendben lezajlottak és nyugodtan kijelenthetem, hogy az állandóság mellett a megújulás is jellemző a szervezetre. Mindkettő nagy értéke szakszervezetünknek és biztosítéka a jövőbeni hatékony működésnek. A választások eredményeként a következő négy évre is biztosított a Mozdonyvezetők Szakszervezet tisztségviselői csapata, amelyre majd fáradtságos munka vár, hogy tagjaink elvárásainak megfeleljen. Gratulálok a megválasztott tisztségviselőinknek, munkájukhoz erőt, egészséget és kitartást kívánok. Külön köszönet illeti meg a most leköszönt tisztségviselőinket, akik éveken, évtizedeken keresztül a bírálatok keresztútjában és nehezített körülmények között is következetesen képviselték a mozdonyvezetők, tagjaink közös ügyét. Köszönöm helytállásukat, munkájukat, a közösség érdekében végzett tevékenységüket.

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet	3	Mozdonyvezetők támogatása az ukrán vasutasoknak	23	Budapesten az RCH számára kifejlesztett villany-hibrid tolatómozdony	31
Legfőbb érték az ember?	4	Lezajlott a MOSZ Kupa 2022-es idényének középdöntője.	24	Munkabéke és foglalkoztatási garancia	32
Rövid hírek, gyász	5	Az Európai Mozdonyvezetők Szakszervezetek Szövetsége.....	26	Nyolc százalékos	34
Érvényes és eredményes tagsoportti választások	6	Dr. Pafféri Zoltán	28	Nincs új a nap alatt	35
Területi hírek	9	Jön a Vectron	28	Öt éves a GYSEV Vectron	37
Tisztelt Tagok!	15	Négy TRAXX az RCH flottájában	29	A tündöklés korszaka	38
Alapítvány kuratóriumának beszámolója	18	Munkahelyek kerülhetnek veszélybe	30	Szolgáltatásaink	44
Tonnányi fogás	20			A MOSZ tagság előnyei	48

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

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

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

Felöl vezető: Kovács Attila

Legfőbb érték az ember?



A vizsgálat majd az eredmények kiértékelése és a MÁV-START Zrt.-vel történő többszöri konzultációt követően a Munkáltató 4842/2022/START hivatkozási számú levelében adott választ azokra az érdekképviseleti javaslatokra, amelyek érdemben javíthatják a munkakörülményeket a vezetőálláson. Ennek eredményeként a Munkáltató vállalása volt (többek között) az egészséges munkakörnyezet biztosítása érdekében, hogy

- a járművek vezetőállására felszerelt klímaberendezések üzemképes állapotban legyenek, tisztításuk, fertőtlenítésük megtörténjen
- a járműveken elhelyezett étel-és italhűtők működése megfelelő, tisztasága az elvárható szinten legyen és rendszeresen fertőtlenítést kapjon, a régi, hiányos hűtőberendezések cseréje folyamatos legyen
- a járműveken elhelyezett előregedett állapotú mozdonyvezetői székek új állapotú székekre cserélése, valamint a székeken tapasztalható hibák kijavítása megtörténjen.

A hőség megérkezésével a mozdony személyzet munkakörülményei is rosszabbodtak. A magas külső hőmérséklet miatt a mozdonyok, motorvonatok vezetőállásán elviselhetetlen és az egészségre nézve káros a hőmérséklet. A korszerű motorvonatok üzembe állításával javul a helyzet, de főleg a mellékvonali közlekedésben, és az állomási tolatószolgálatokban kritikus a munkakörnyezet. Nem, hogy a klímaberendezések megfelelő, hatásos működése nem biztosított, a járművek nagy része nincs is felszerelve klímaberendezéssel, megfelelő árnyékolással. Június közepén

Az elmúlt év őszén a mozdony- és motorvonatvezető kollégák közreműködésével a MOSZ felmérést végzett a vezetőálláson tapasztalt munkakörülményekről.

levelben kértünk tájékoztatást arról, milyen intézkedéseket tett a társaság a MOSZ javaslataival kapcsolatban:

- Az utólagosan beépített klímaberendezések hatékonyságával kapcsolatos problémák ismeretében, a MÁV-START Zrt. megvizsgálta a klímaberendezések nagyobb teljesítményű egységekre történő cseréjének, ill. a kétvezetőállásos járművek esetében, a mindkét vezetőálláson egyszerre üzemeltethető klímaberendezések kialakításának lehetőségét. A gyártóval történt konzultáció alapján az átépítés költsége mozdonyonként eléri a 2 millió Ft-ot, ezért a mozdonyok nagy darabszámát tekintve vállalatunk erre a módosításra jelen gazdasági helyzetben nem tud forrást biztosítani.
- A Mozdonyfedélzeti Berendezés (MFB) vezetőállás hőmérsékletmérésére és jelzésére a MÁV-START Zrt. megvizsgálta a megvalósítás lehetőségét. A Prolan Zrt. ajánlata alapján munkáltató jelen gazdasági helyzet miatt szintén nem tud erre forrást biztosítani.
- Június 23.-ig a klímaberendezéssel felszerelt járművek 79,9%-a esetében lett az MFB-ben is rögzítve a klímatisztítás/klímakarbantartás.
- A mozdonyvezetői székek újakra történő cseréjére rendelkezésre állnak a szerződések, így ezeket azok terhére elvégzik

A korszerű járművek beszerzése mellett gondot kellene fordítani a 30-40 éves leharcolt gépek karbantartására és a megfelelő munkakörnyezet biztosítására. Nem lehet pénzkérdés a megfelelő légkörhőmérséklet biztosítása, nem kellene megvárni azt, mikor lefordulunk a székről mert az elviselhetetlen hőmérséklet miatt hőségutát kaptunk. Legfőbb érték az ember! Vagy nem?

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A magyar-ukrán

határátmenettel kapcsolatban többször kértük a MÁV-START álláspontját, erre a munkáltatói válasz

A magyar-ukrán vasúti közlekedés fenntartása és ennek részeként a közszolgáltatás keretében megvalósuló munkácsi közvetlen járat fenntartása kiemelten fontos mind a menekültválság kezelése, mind a kárpátjai magyar lakosság szempontjából mindaddig, amíg az üzemeltetési körülmények ezt lehetővé teszik.

Eddigi tapasztalataink alapján munkavállalóink túlnyomó többsége ezt a kiemelt fontosságot tisztán látja és magas szintű elkötelezettségükről és felelősségvállalásukról adnak tanúbizonyságot a járatok leközeledtetésével. Ezzel együtt tájékoztatjuk, hogy mozdonyvezető és jegyvizsgáló kollégáink figyelmét felhívtuk arra a lehetőségükre, hogy a munkácsi járatok leközeledtetésétől való távolmaradási szándékukat jelezzék. Ilyen jelzés esetén – ahogy eddig is – más munkára osztjuk be a kollégákat.

Az utazószolgálatot ellátók e-learning képzéseihez kapcsolódóan májustól a MÁV-START rendelkezés értelmében

- a Munkáltatónak a tananyag és vizsga elvégzésére az időt biztosítani kell
- a szükséges idő biztosítása szolgálat meghosszabbításával kell, hogy történjen (tehát nem egy szolgálaton belül, a fordulódóba kijelölve)
- ha a kijelölés megtörtént, akkor a tananyagot a kurzus elvégzésére meghatározott időtartamon belül bármikor el lehet végezni
- ha a kijelölt időben, a tananyag nem végezhető el (pl. vonatkozás miatt a vonattovábbítás belelóg az e-learning időbe), értesíteni kell a munkaidőbeosztás-készítőt és másik időpárt kell kijelölni
- az e-learning elvégzési kötelezettségről parancskönyvben és email útján küld értesítést a Munkáltató

FÁJDALOMMAL TUDATJUK, HOGY



SZÁZÚJ JÓZSEF (Sopi)

pécsi mozdonyvezető

2022. május 28-án váratlan elhunyt.

Sopi 1957. 04. 18-án született Siklóson. Gimnáziumi tanulmányait 1975-ben fejezte be a siklósi Tánács Mihály Gimnáziumban. 1978-ban dízel, majd 1985-ben villamos mozdonyvezetői vizsgát szerzett. Kedvenc mozdonyosorozatai közé tartozott a V63-s és az M62-s. 1990-től volt a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tagja. 1995-től a pécsi tagsoport vezető ügyvivője egészen 2002-ig. Üzemi Tanács tagként és a Mozdonyvezetők Egymásért Alapítványának Kuratóriumi tagjaként is tevékenykedett. Hobbija a szőlészet és a borászat volt.

*Halálának híre lesújtva érintett bennünket.
Emlékedet megőrizve búcsúzunk Tőled! Nyugodj békében Sopi*

Érvényes és eredményes tagcsoporti választások

A Mozdonyvezetők Szakszervezete szeptemberben tartja 9. tisztújító Kongresszusát, amelyet megelőztek a tagcsoporti és területi választások. Negyvennyolc tagcsoportnál és tizenegy területi küldöttségnél rendben lezajlottak a választások, tagjaink 75%-a élt szavazati jogával.



A tagcsoporti választásokon első alkalommal nyílt lehetőség a MOSZ eVoks rendszerben, elektronikus úton szavazni, ezzel a tagcsoportok több mint harmada élt. A választások eredményeként a MOSZ eddigi küldötteinek 36%-a kicserélődött, 69 küldöttből 25 fő első alkalommal lett tagja a testületnek.

A vezető tisztségviselők megválasztására szeptember 15-én a Kongresszuson kerül sor.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete ezúton is megköszöni az eddigi tisztségviselők munkáját, a helyi és területi választások lebonyolításában résztvevő Országos Választási Bizottság és a Helyi Választási Bizottság tagjainak tevékenységét, a jogszerű, demokratikus és pontos választások biztosítását.

Területi Ügyvivők	
Terület	Név
MÁV-START Bp. Centrum	Csallos Tamás
MÁV-START Bp. Kelet	Birtalan Zsolt
MÁV-START Bp. Nyugat	Csire László
MÁV-START Debrecen Dél	Nemes Zsolt
MÁV-START Debrecen Észak	Gyüre Ferenc
MÁV-START Miskolc	Tóth Ferenc Attila
MÁV-START Szeged	Szóth Tibor
MÁV-START Pécs	Pintér Norbert
MÁV-START Szombathely	Vida Tamás
GySEV	Nagy Dániel
Vasútvállalatok	Dékány Zsolt
Tagcsoporti küldöttek	
Balassagyarmat	Szaniszló Zsolt
Bátaszék	Gyimóthy László
Békéscsaba	László Attila
Békéscsaba	Csapó Béla
Bp. Déli	Csallos Tamás
Bp. Déli	Heimpold Sándor
Bp. Északi	Kaposvári Gábor
Bp. Északi	Háy Imre Attiláné
Bp. Ferencváros	Gyukli Ferenc
Bp. Keleti	Kass Tibor
Cegléd	Kemenczei László
Celldömölk	Varga Attila
Debrecen	Lakatos László
Debrecen	Horog Ákos
Dombóvár	Pintér Norbert
Dombóvár	Tóth Rudolf
Dorog	Willinger Gábor
Dunaújváros	Bodnár Gábor
Füzesabony	Nagy Gábor
Győr	Kovács István
Hatvan	Trencsényi Tibor
Hegyeshalom	Fodor Gyula
Jászapáti	Nagy Attila
Kaposvár	Krokovics István
Kecskemét	Bordás Imre
Kiskunhalas	Magyar Lajos
Komárom	Kádár Zoltán

Mátészalka	Nagy Gergely Zsolt
Mezőhegyes	Sarus Tibor Norbert
Miskolc	Faggyas Szilárd
Miskolc	Bakos Balázs
MOSZ Cargo	Bezdan Mihály
MOSZ Cargo	Sebők Róbert
MOSZ MMV	Dékány Zsolt
MOSZ MMV	Jakus Dezső
MOSZ Nosztalgia	Ujlaki Gábor
MOSZ Train	Illés Gyula Tamás
Nagykanizsa	Rétei Endre
Nyíregyháza	Skarbit Barna
Pápa	Winhoffer Jenő
Pécs	Tóth József Béla
Pusztaszabolcs	Veres Győző
Püspökladány	Keserű Zsolt
Salgótarján	Harangozó Ádám
Sopron	Nagy János
Sopron	Kohonitz László
Szeged	Ördög Gábor
Székesfehérvár	Csépai Zoltán
Szentes	Papp János
Szerencs	Szviatkovszky József
Szolnok	Gazsó Attila
Szombathely	Hanke Tamás
Tapolca	Gróf Károly
Veszprém	Vida Tamás
Veszprém	Varga István
Vésztő	Tóth Sándor Csaba
Záhony	Gyüre Ferenc
Záhony	Nagy Roland
Záhony	Csépke Csaba
Zalaegerszeg	Nagy István Zsolt



Budapest Nyugat

A székesfehérvári tagcsoport 2 év kényyszerű kihagyás után április 30-án tartotta a hagyományos nyugdíjas búcsúztató bálját. A covid miatt kimaradt évek és az idei esztendő nyugdíjasaitól köszöntünk el, néhány gondolattal melyet a teljesség igénye nélkül most megosztok az olvasókkal.

- Azt mondják, az öregséggel egyre többmindent elfelejt az ember, - persze ti ezt még nem tudjátok, hiszen nem vagytok öregek. Azért, ha mégis felejteni kell, jobb, ha ti döntitek el, hogy mit. Szerintem érdemes elfelejteni a hajnali kezdéseket, a főnök villámló tekintetét. Érdemes elfelejteni a ködös hajnalokat, a forró nyári nappalokat és még sok mindent, amit már úgy is elfelejtettek! (csak nem tudjátok!)

Viszont azt kívánom, hogy soha ne felejtsetek el: azokat a kollégákat, akikkel jó volt együtt dolgozni; azokat a pillanatokat, amikor érezted, hogy fontos amit csinálsz; a suhanó tájat; az akaratodnak, és a mozdulataidnak engedelmeskedő több száz lóerőt, több ezer tonnát; vagy amikor az utasoktól egy-egy köszönöm, vagy kedves pillantás jött felétek. Egyszóval mindazt, amiért érdemes volt mozdonyvezetőnek lenni. Abban biztosak lehettek, hogy mi fiatalabbak még sokáig emlékezünk rátok, a tőletek kapott tudásra, megosztott tapasztalataitokra, egy-egy eseményekre, történetekre, amit szívesen meséltetek. (Na meg arra is, amit inkább letagadtatok volna.) Az évek során sok mindent szerettetek volna biztos megtenni, amire nem jutott idő, amik csak álmok voltak. A nyugdíjba vonulással most ezeknek az álmoknak elérésére is eljött a lehetőség! Azt kívánom mindannyitoknak, hogy minél többet valósítsatok meg az álmaitokból!

Ehhez kívánok a magam és a kollégák nevében mindannyitoknak hosszú boldog nyugdíjas éveket!

Végül, egy Coelho idézetet szeretnék útravalónak felolvasni nektek.

„Eljön az idő, amikor mind ugyanazt csináljuk. A gyerekek megnőnek, elköltöznek egy másik városba, vagy akár másik országba, mi pedig nyugdíjasok leszünk és mossuk az autónkat - még akkor is, ha megengedhetnénk

magunknak, hogy ezt más tegye meg helyettünk. Mert egy bizonyos kor után fontos, hogy jelentéktelen dolgokkal üssük el az időnket, megmutassuk a világnak, hogy még működik a testünk, nem felejtettük el becsülni a pénzt, és továbbra is alázattal végezzük a teendőinket.” Paulo Coelho

Szóval sok-sok autómosást, és hagyjatok nekünk is vizet, meg szívacsot, mert lassan, de biztosan, mi is jövünk!

A köszöntő után átadtuk a tagcsoportunk hagyományos ajándékát és a MOSz nyugdíjas emlékét.

Az elmúlt időszakban 11 kolléga fejezte be pályafutását, elérve a várva várt pihenés idejét. Közülük sajnos csak nyolcan tudtak részt venni az eseményen. A 3 másik barátunktól egy későbbi időpontban köszönünk el.

A sok-sok meleg kézfogás és gratuláció után kezdetét vette a vacsora, és a hajnalig tartó tánc.

Csire László



Budapest Centrum

Tavaszi zsongás

Megélénkült minden s mindenki, főleg a munkáltatói oldalon látunk, tapasztalunk mozgolódást, hol 'új stílusú', - hiszen „a stílus maga az ember” - ellenőrzések, hol újabb pilot projekt képében!

Félreértés ne essék! Nincs bajunk az ellenőrzéssel, sőt én magam javasoltam, hogy a munkaképes állapot szűrkezőnáját is firtassák már végre, jelesül a tudatmódosító vagy egyéb befolyásoltságot okozó szerek használatát is ellenőrizték! Hátha az új seprű ezt is megoldja, mert bizony ez több éves adóssága és hiányossága az ellenőrzések rendszerének, mint ahogy az elektronikus vizsgáló, szűrő eszközök fertőtlenítése, tisztítása, de ezzel már ki akarna törödni igazán a lecsengő COVID árnyékában ugye. Reméljük azonban, hogy legalább akkora figyelmet kapott Keleti KSZH siralmas állapotú közlekedési útvonalainak, valamint a helyiségek bejáratánál lévő terület katonai kiképzőpályát megszegényítő botlásveszélyes állapota, mint a mozdonyfelvigyázói helyiség egyik szekrényének tetején fellelt motoros bukósikak otléte vagy a formaruházat esetleges hiányosságai. Kíváncsian várjuk, hogy milyen mindennek és mindenkinek megfelelő megoldást biztosít rá a munkáltató, ha már a rendelkezésre álló öltözőszekrényekbe egyáltalán nem fér be egy bukósikak.

Projekt. Nem Alan Parsons hangszerelte, talán ezért (is) lett olyan, amilyen. Olyan borzongató, mindent megmozgató érzéseket keltő, hogy finoman fogalmazzak. Okozott bőven felmerülő kérdést, ami egyből Konzultáció kezdeményezésére sarkalt, hogy tisztázzuk miért is kell ilyen, a Kollektív Szerződésünkkel, annak Helyi Függelékének tartalmával, szellemiségével ellentétes, ráadásul diszkriminatív a telephely kompetencia mixét áttekintve, a munkavállalókat is megosztó módszerekhez folyamodni a munkáltatónak akkor, mikor a kipihent és megfelelő mentális állapotú munkavállaló biztosításának eszményképe körvonalaázódik más propaganda anyagaiban vagy akár a négyes túszerű jellegű vezénylés értékelésében. Ha meglesz egyáltalán a Konzultáció s annak emlékeztetője, akkor azt is megosztjuk, csak úgy,

tanulásiképp, ha másnem a későbbiekre is nézve. Egy biztos: a munkáltató nem tett eleget a paragrafusokba foglalt tájékoztatási és együttműködési kötelezettségének sem! Külön tetszik egyes, a kompetencia szerzési, képzési és vizsgáztatási rendszerben amúgy szintén résztvevők agítáló hozzáállása, hiszen az érdekeltségük eddig is megvolt, de mégsem volt annyira fontos az egységes kompetenciák megszerzésének kitartó szorgalmazása a felsővezetés felé, természetesen a folyamatosan hiányzó technológiai létszámra (jelenleg is 10-15 fő) és ezzel az elszabaduló túlóraképzetre hivatkozva és hártva. De majd ezután! Csak azt nem értem, hogy ha tényleg nem lesz teljesítmény átcsoportosítás (erre kérdésemre konkrét „Nem lesz.” választ kaptam), akkor most hirtelen honnan lesz rá létszám kapacitás? A tanfolyamról kikerülők épphogy a szokásos természetes létszámfogyást kompenzálják. Vagy arra számítanak, hogy majd talán páran most rohanva mennek a saját szabad-, pihenőidejükben 'képződni', ha akarnak visszaosztva talán havi plusz bruttó ötezeret keresni, mert többre nemigen lesz esély se a feltételek, se az átlagolások és az átfutási idők miatt? Azt meg már ne is feszegetjük, hogy a menetrendszerűségre mekkora ráhatásunk van vagy éppen mennyit tudunk 'erősíteni' a vasúti járművek műszaki állapotán, mert a szolgálatképtelenség is odaver a premizálásnak ám. Az is szemet szűrő, hogy az igény felmérő nem tartalmazza a hatályos KSZ peremfeltételeket, mind a havi maximum 210 óra távollét, mind az éves maximum 300 óra rendkívüli munkavégzés tekintetében! Kár, hogy a kontrollingnak, munkájognak nem.

Centrum

Zajlanak a tagcsoporti választások, két tagcsoportunknál az új, online szavazás mellett döntve. Eddig sikeresen

lebonyolított választásokon vagyunk túl az Északiban és Ferencvárosban, utóbbinál online módon ment le gond nélkül s bizony a helyi Választási Bizottságnak is könnyebb dolga volt. Gratulálunk az új és újraválasztott tisztségviselőknek és sok sikert, eredményes munkát kívánunk a tevékenységükhöz! A leköszönő, majd nyugdíjba vonuló tisztségviselőtársainknak pedig szintén köszönet az eddig végzett munkájukért, jó pihenést és jó egészséget kívánok nekik! Az online szavazás beváltotta a hozzá fűzött reményeket, csak ajánlani tudjuk mindenkinek, akik még fenntartással fogadnák. Itt ragadom meg az alkalmat, hogy köszönetet mondjak az OVB áldozatos munkájáért mind a fejlesztés, mind a lebonyolítás és rendelkezésreállítás tekintetében!

Bp. Déli tagcsoportja - a COVID helyzet miatt - április elején tartotta meg a hagyományos 'évváró' rendezvényét, melynek délutánján már kötetlenebb formában tudtunk együtt lenni

tagtársainkkal s azok szeretteivel. Reméljük a májusi programok is hasonlóan jól sikerülnek a résztvevők számára!

A Bp. Keleti tagcsoport kirándulással egybekötött nyugdíjas búcsúztatót tartott a Monori borvidék egyik kellemes vendéglátóhelyén, ahová retro BKV busszal szállította a vendégeket. Az eseményen a közelmúltban nyugdíjba vonult és megjelent Bényei János, Borbély Sándor, Gubis András, Tóth István Antal, Juhász Nyitó János kollégákat és a távolmaradó Makó Zoltán, Mándó Dezső, Karóczkai Csaba kollégákat köszöntötte egy apró ajándék kíséretében a tagcsoport vezetése és a vendégsereg. Jó egészséget és hosszú nyugdíjas éveket kívánunk. A Keletisek megemlékeztek az elhunyt Szalay László, Kisbalázs Péter és Csátó Imre mozdonyvezetőkről is. Sajnos nekik már örök a pihenés.

Csallos Tamás



Miskolc

A területen lezajlottak a tagsoportti és a területi választások. A Füzesabonyi Tagsoport tagsága újszerű módon választott, elektronikus választási rendszert használtak a kollégák. Az alakuló ülést követően a tagsoport vezetője Nagy Gábor lett. A tagsoport két ügyvivője Juhász Róbert fiatal kollégánk és Varga Ferenc. Köszönjük a most leköszönő ügyvivő Balogi János munkáját.

Az ország egyik legnagyobb létszámú tagsoportjában még április elején lezajlottak a választások. A Miskolci Tagsoportot a jövőben Faggyas Szilárd tagsoportvezető vezeti, Tóth Ferenc Attilát pedig küldöttnek választották meg az ügyvivők. A választások során Bajnóczi Ádám, Bakos Balázs és Herschman Ádám fiatal kollégák szereztek bizalmat, Herschman Ádám pedig ellátja a tagsoport pénztárosi teendőit is. Ádám jelenleg joghallgató, a szakszervezetünk számíthat rá. (Miskolcon ennek hagyománya van...)

Köszönet illeti a tagsoport korábbi tisztségviselőit. A tagsoportot 2022. február 03-ig Bálint Zoltán tagsoportvezető vezette, ügyvivők voltak még Bácsalmási József és Burcsik Csaba és Lámer Gyula.

Szerencsi Tagsoport korábbi vezetőjét Szviatkovszky Józsefet, és a tagsoport korábbi ügyvivőjét választották újra a szerencsi kollégák. A 2022-es választások során egy fiatal kollégával egészült ki a csapat, ő Friker Ádám Gergely, aki egyben a tagsoport pénztárosa is.

A terület területi ügyvivőjének tisztségét 2014 – 2022 között Tóth Ferenc Attila töltötte be, akit a május elején megtartott területi választáson ismét területi ügyvivővé választottak.

Ugyancsak köszönettel tartozunk a választási bizottságoknak. A Miskolci Tagsoport Választási Bizottságának munkájában pedig több új fiatal is részt vállalt, a jövőben is számíthatunk rájuk!

Az Szerencsi Tagsoport vezetése átvehette irodájuk kulcsait. Hosszú évek óta – mióta az egykori Szerencsi Fűtőház épülettömbjét átadták az enyészetnek – a szerencsieknak nem volt önálló helyiségük. Sikertült egy kis

irodát találni, kialakítani számukra, ahol tárolhatják a tagsoport dolgait, dokumentumait.

A szerencsieknél megtartották március 19-én mintegy hatvan fő résztvevővel a Pepita Macskában a szokásos Masinisztabáljukat. Szükség is volt a közösségteremtő rendezvényre az elmúlt járványidőszak után.

Még mind Szerencs: Nagy hagyománya van az Ivó-napi horgászatnak, de sajnos ez a programjuk is a pandémia áldozata lett. Két év szünet után ismét összeverbuválják a csapatot, és ki egy, ki két napra kimegy a vízpartra, ahol pecázhat, beszélgethet, együtt lehet a kollégáival.

Füzesabony személyzetirányító helyiségében több évvel ezelőtti ígéret kezd valóra válni: megkezdtek az átalakítási munkákat és ki fognak – végre – alakítani egy étkező helyiséget. nagyon időszerű volt már, évek óta kértük. Már csak egy kérésünk lenne: a fenti öltözőben található pihenő megosztása, mely véleményünk szerint egyszerűen, minimális beruházással, némi gipszkarton felhasználásával megoldható lenne.

Miskolc Tiszai környékén felsejlenek a három vasúti felüljáró elkészülte után kialakuló utak, terek, parkolók. Reméljük az állomás környéke a kissé lepukkant külvárosias jellegét elveszíti és egy kellemes, városhoz organikus kapcsolatódóteréssé válik.

A kialakításra kerülő parkolók között, a személyzetirányítóhoz közeli részen lesz P+R parkoló is, ahol megoldható lesz a hajnalban munkába járó kollégák parkolása.

A munkáltató nagyon pozitív hozzáállásával Hidasnémeti állomáson sikerült kialakítani egy pihenőhelyiséget, valamint

emberibbé tenni az un. Pershing-fordulót (A szlovák mozdonyral továbbított vonatok fordulóját.)

A Miskolci Tagsoport – főleg fiatal tagjai úgy 15-en – a közeleli Berentére ugrottak ki egy izgalmas paitball pályára. Két csapatba szerveződve utcai harcban „vadásztak” egymásra. A háromórás, utcákon, autók, épületek között

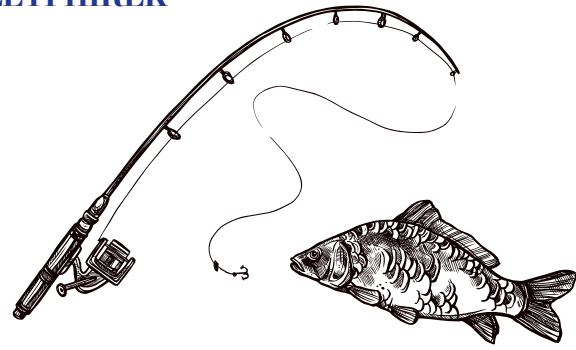
lezajlott küzdelem után, festékfoltosan és elégedetten fejezték be a harcászkozást.

Ezzel a programmal is a fiatal kollégáinkat igyekeztünk megszólítani, úgy vélem sikerrel.

Tóth Ferenc Attila



Miskolci Horgászverseny



A Miskolci Tagcsoport 2022. május 13.-án megrendezte hagyományos tavaszi horgászversenyét. A versenynek a Nyékládháza melletti Öreg-tó adott otthont, ahol 12 horgász mérette meg magát. A versenyen, az elmúlt idők egyik legeredményesebb és legizgalmasabb pecázásán vettek részt a horgászok. A tó infrastruktúrája szuper. Parkolóhelyünkről a felszerelést kis talicskán szállítottuk ki, a tó körül így nem is volt zavaró autóforgalom. Minden álláson volt elektromos csatlakozó, mely segítette a résztvevőket, de legfőképpen a kávéfőző szervezőket.

A kapásindító pálinkák és a reggeli elfogyasztását követően 8.00-kor kezdetét vette a verseny. A halak étvágyát a szeszélyes időjárás nem befolyásolta, és az első fél órában két, 5 kilogramm feletti pontyt is sikerült a szákokba terelni. A verseny további része is izgalmasan alakult a legnagyobb hal egy 8 kilogramm fölötti ponty volt, amit 20 perc fásasztás után sikerült megcsodálni. A legkisebb hal pedig egy nagyjából egy 5 cm-es törpeharcsa volt - mely szintén díjazásra került. A finom ebéd elfogyasztása után jött az eredményhirdetés. A csapat 95,5 kg halat fogott ki a verseny ideje alatt.

Az első helyezett Harczos György lett 21,5 kg hal kifogásával, a második helyen Farkas Tibor végzett 20,5 kg pikkelyes kiemelésével és a harmadik helyezett pedig egy kollégánk felesége Azari Endréné lett 12,75 kg hallal. Mindenki jól érezte magát, családi hangulatban nagyon jól telt a verseny, és minden horgásznak halas lett a keze.

A versenyt a Miskolci Tagcsoport legfiatalabb tisztségviselője, Bajnóczi Ádám szervezte. Segítette őt a családja, a területi vezető, és a versenyre kilátogatott a tagcsoport korábbi vezetője, Bálint Zoltán is.

Legközelebb 24 órás versenyt szervezünk!

Bajnóczi Ádám

Bajnóczi Ádám



Tisztelt Tagok!

Először is engedjétek meg, hogy megköszönjem a magam és a tisztségviselők nevében mindenkinek, aki vette a fáradságot és leadta a voksát az idei tagcsoporti szavazáson! Sajnos a leadott szavazatok aránya elmaradt a várakozásoktól, de ez is egy jel volt felénk, hogy a tagság egy része így nyilvánította ki nem tetszését a vezetőség felé. Ezt tiszteletben tartjuk, és azon leszünk, hogy ezen a megítélésen minél előbb változtassunk.

Nem volt egy megszokott választás, gondolok itt az e-szavazásra, illetve az egyéb visszhangokra is. Magam részéről úgy gondolom, hogy a tagság nagy része bizalmat szavazott nekem, amivel élni és nem visszaélni szeretnék! Legjobb tudásom szerint azon leszek - és biztosíthatok mindenkit, hogy a tisztségviselő társaim is -, hogy a mozdonyvezetők számára a lehető legjobb döntés születessen. Tudom, most mindenkiben van egy kis bizonytalanság, hiszen eddig mi volt a mondás: „majd a Vas Laci elintézi”. Azok az idők elmúltak. A Laci nyugdíjba vonult és vele együtt egy kis darab is a szakszervezeti életből. De itt nem lett vége semminek, sőt valami új kezdődik. Persze nekem, nekünk sem lesz egyszerű, hiszen magasra lett téve az a bizonyos léc. Sokan érezhetitek úgy, hogy még kevés tapasztalattal rendelkezünk ezen a téren, de úgy érzem, hogy kellő alázattal, önbizalommal és megfelelő kitartással ezt kompenzálni tudjuk. Nyilván itt is, mint a mozdonyvezető vagy jegyvizsgáló munkában, mindenkinek kell egy kis idő, hogy tapasztalatot szerezzen.

Ezért most arra kérek Titeket, hogy adjatok egy kis időt a tisztségviselőknél, hogy felvegyék a szakszervezeti munka ritmusát! Természetesen lesznek döccenők, de garantálom, hogy azt a bizonyos szekeret egy felé fogjuk húzni mindig. Minket választottatok meg, bízzatok bennünk! Mi mindig azon leszünk, ahogyan eddig is, hogy nektek a lehető legjobb legyen. Persze hibák előfordulhatnak, de csak az tud hibázni, aki dolgozik. Nyilván nem mindig értünk mindenben egyet, de azon leszünk, hogy mindig megtaláljuk a közös pontot.

Együtt sikereket fogunk elérni!

A közös párbeszédek és fórumok alatt megkeressük a mindenki számára elfogadható álláspontot.

Hallani itt ott hangokat, hogy a tisztségviselők között feszültség van. Igen, voltak félreértések és súrlódások, de ezeket tisztáztuk és így teljes erőnkkel a szakszervezeti munkára tudunk koncentrálni!

Úgy gondolom, hogy remek csapat jött össze, mind szakmai, mind emberi oldalról nézve. Biztos vagyok benne, hogy meg fogunk tudni küzdeni a ránk háruló feladatokkal és sikeresen fogjuk venni az akadályokat.

Együtt Veletek minden sikerülni fog!

Tisztelettel
Nagy Dániel



Gépészeti egyeztetésre és megbeszélésre került sor a Munkáltató és a Mozdonyvezetők Szakszervezete között. Több témát is érintettünk, mint például a TMR, tehervonatos foglalkoztatás, normaidők, típus-, vonalismeret kérdése és a mozdonyvezetők létszáma.

Típus- és vonalismeret / létszám

Jelenleg is folyamatban van egy tanfolyam, ahol 18 új kolléga fogja letenni a vizsgát és kezdi meg az önálló szolgálatot ősztől. Ezután, a tervek szerint megkezdődnek a típus-, és vonalismereti képzések. Többek között: Flirt 3, Ludmilla típus és gyékényesi vonalismeret. Több kolléga is kérdezte, hogy mit tudunk arról, miszerint indul idén újabb mozdonyvezető tanfolyam. A Munkáltató kijelentette, hogy idén, azaz 2022-ben nem lesz új gyakornok-képzés! Megvárják, hogyan alakul a jövőben a tervezett és szükséges létszám, majd annak függvényében legkorábban 2023 közepén, végén indulhat ismételt tanfolyam, amennyiben a helyzet úgy kívánja.

Tehervonatos foglalkoztatás

Szerencsére kedvezően alakulnak a tervek a jövőt illetően. Egyelőre nem esett vissza a forgalom, sőt talán még növekednek is a megrendelések, így várhatóan több lesz a munka. A Munkáltató kijelentette, hogy jelen pillanatban

sokkal kedvezőbb és gazdaságosabb számára plusz embereket bevonni a tehervonatos foglalkoztatásba, illetve plusz szolgáltatásokat visszahelyezni a teherfordába, mint hogy készenlétes munkarendben foglalkoztassa a mozdonyvezetőket. Beadtunk több javaslatot a tehervonatos Megállapodással kapcsolatban, ezeket kiértékelik és válaszolni fognak rá. Ilyenek többek között: a Megállapodás tartalmának kiterjesztése a budapesti és szombathelyi telephelyekre; a lejelentkezés helye, valamint az utazási idő pontosítása; a szolgálatkezdés módosításához előírt kiértékelési idő és ezzel együtt a tehervonati pótlék módosítása; a Megállapodás és Értelmező rendelkezéseinek egységes szerkezetbe foglalása.

Motorkocsikkal, motorvonatokkal való átállás/tolatás

Az utóbbi időben sok probléma volt egyes szolgáltatások végén a motorvonatok érkezés utáni átállítása miatt, rengetek túlórárt generálva a cég számára, amiért a Munkáltató szerette volna a lejelentkezési időt csökkenteni, illetve a lejelentkezési időbe építeni ezeket a tevékenységeket. Ezt mi nem fogadtuk el, de adtunk be javaslatot, ami mind a Munkáltató, mind pedig a munkavállalók számára előnyös megoldás lenne. Ezt megfontolják és válaszolni fognak rá, a részleteket hamarosan megosztjuk veletek.

Utazó mozdonyfelvigyázó

Szóba került érintőlegesen ez a téma is. A GYSEV pozitívan állt a dologhoz és lehetséges, hogy még akár az idén bevezetésre kerülhet a foglalkoztatásnak ez a formája, lehetőség szerint olyan időben, hogy az ősszel frissen végző kollégák munkáját már segíteni tudja. Amiben egyetértettünk, hogy állandó személy töltené be ezt a pozíciót, akinek magasak a kvalitásai, mind szakmai, mind emberi tulajdonságokban. Ezek még csak tervben vannak, a munkakör sajátosságainak (mint például: munkarend, feladat- és hatáskör, bérezés) kidolgozását rövidesen megkezdjük.

TMR

A teljesítmény ösztönzőre beadtuk a javaslatainkat, amit majd kiértékelnek. Ezzel egyidőben a Munkáltató részéről folyamatban van egy pilot rendszer, amibe három szakág kerülne bele. A gépészeti igazgató Úr és mi is mindent megteszünk, hogy bekerüljünk. A lényege, hogy egy teljesítmény ösztönző rendszer lesz kidolgozva - jó eséllyel még ebben az évben - úgy, hogy egy külsős cég, a vállalat és a Szakszervezet is rész vesz a munkafolyamatban, ahol kidolgozásra kerül a leoptimálisabb rendszer, amivel a többlet teljesítményünk lesz elismerve. Az ehhez szükséges irányelvek megfogalmazása már folyamatban van, szeptemberben fognak az érdemi munkák elkezdődni. A részletekről folyamatosan tájékoztatunk majd benneteket.

Orvosi alkalmassági vizsgálat

A gépészet részéről semmi akadálya nincs annak, hogy a szombathelyi telephelyes kollégák helyben tudják intézni a vizsgálatokat. Azt azonban leszögezték, hogy egységesen mindenkinek Szombathelyre kell majd menni. Jelen pillanatban a humánnál van az ügy, az engedélyek és egyéb szükséges dokumentumok és engedélyeztetések vannak folyamatban.

Vontatási üzemirányítók

A Munkáltató biztosított minket afelől, hogy amennyiben az üzemirányítói munkakörben egy állandó, ötödik embert is foglalkoztatna, nem kell attól tartani, hogy a felmerülő mínusz órákat 8 órás munkarendben kellene kipótolniuk az üzemirányító uraknak, ehelyett esetenként ketten látnák el egy-egy szolgálatban az irányítói tevékenységet.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete és a GYSEV Zrt.

megállapodott a mozdonyvezetők balesetet követő rehabilitációs programjáról. Ez újonnan került bevezetésre a társaságnál és sok kérdés érkezett azzal kapcsolatban, hogy baleset után hogyan működik a rendkívüli szabadság igénylése, menete.

Reméljük nagyon kevés esetben lesz szükség rá, de akkor röviden, miről is van szó.

Ha megtörténik a baleset, a megfelelő protokoll után, lehetőség van mindenki számára, hogy 3 munkanap pótszabadságot vegyen igénybe.

A munkavállaló munkavégzés alóli felmentése, azonnali intézkedésként, szóban történik a szolgálati vezetője (megbízottja) által, amelyet a következő munkanapon írásban kell megerősíteni (munkáltatói jogkörgyakorló által) és azt a munkavállaló részére át kell adni.

A baleseti eseményben érintett munkavállaló az eseményt követő 3 munkanapra rendkívüli pótszabadságot igényelhet. A rendkívüli pótszabadság igénylése a szabadság igénylés folyamata szerint történik, azzal az eltéréssel, hogy a szabadság igénylésekor a munkavállaló feltünteti a „Rendkívüli szabadság” megnevezést. Tehát a szabadság nem a munkavállaló éves szabadság keretéből kerül levonásra. A rendkívüli pótszabadság tartamára a munkavállalót távolléti díja illeti meg.

Fontos még, hogy amennyiben valaki a baleset után nem kíván élni ezzel a lehetőséggel, akkor azt már utólag nem tudja megtenni. Aki azonban él a rendkívüli pótszabadsággal, az semmilyen egyéb következményekkel nem jár. Nem kell tehát rendkívüli orvosi vizsgálaton részt vennie.

Azonban lehetőség nyílik a balesetet elszenvedő munkavállalónak mentális egészsége megőrzésének elősegítése céljából munkahelyi mentálhigiénés szakember és/vagy pszichológus segítségét igénybe venni. A munkahelyi mentálhigiénés szakember tájékoztatást ad az esemény lehetséges lelki egészséget érintő következményeiről, annak függvényében, hogy az érintett munkavállaló milyen pszichés állapotról számol be, elősegítve ezzel azt, hogy szükség szerint a munkavállaló kellően tájékozott legyen a pszichológusi segítség igénybevételének lehetőségeiről.

*Mozdonyvezetők Szakszervezete
Soproni tagsoport*

Alapítvány kuratóriumának beszámolója

2021. évben végzett tevékenységéről az alapító felé.

*A Mozdonyvezetők
a Biztonságos és
Egészséges Életért
Alapítvány 2021
évi tevékenységét
is az Alapító Okirat
határozta meg. Idézet
az Alapító Okiratból:*

„Az Alapítvány a céljai elérése érdekében az alábbi tevékenységeket fejti ki:

- a.) egészségügyi tevékenység, betegségmegelőzés, egészségmegőrzés, egészségügyi rehabilitáció,
- b.) szociális tevékenység, családsegítés, egészségkárosultak támogatása, időskorúak támogatása,
- c.) oktatási tevékenység, képességfejlesztés, ismeretterjesztés,
- d.) kulturális tevékenység,
- e.) jogvédő tevékenység, emberi és állampolgári jogok védelme,
- f.) sporttevékenység, a munkaviszonyban és a polgári jogi jogviszony keretében megbízás alapján folytatott sporttevékenység kivételével.

Az Alapítvány nyitott. Az Alapítványhoz magyar és külföldi természetes és jogi személyek egyaránt csatlakozhatnak, vagy csatlakozás nélkül is hozzájárulhatnak az Alapítvány forrásaihoz, illetve tevékenységükkel segíthetik az Alapítvány működését. Az Alapítványhoz való csatlakozási szándékot írásban kell bejelenteni, amelynek elfogadásáról a Kuratórium dönt.”

Alapítványunk az Alapító Okiratban megjelölt célok érdekében fejtette ki tevékenységét.

A Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány nyilvántartási száma: 01/03/8273/2001.

A vezető tisztségviselők az alábbiak:

A kuratórium elnöke: Tóth Ferenc Attila
A kuratórium tagjai: Korecz Attila,
Lancsák Róbert,
Magyar Lajos,
Oszvald Fruzsina.

Az alapítvány képviselője: a kuratórium egyik tagja és a kuratórium elnöke.

Az év folyamán a kuratórium februárban, áprilisban, júniusban, júliusban, szeptemberben, októberben, novemberben, valamint decemberben ülésezett. Az ülések a járványhelyzet miatt több esetben skype-kapcsolat útján valósult meg. Az ülések során mindig határozatképesek voltunk, üléseinkről jegyzőkönyv készült. A Felügyelő Bizottság egy vagy több tagja illetve az Alapító képviselője esetenként jelen volt az üléseinken. Üléseinket már legalább egy hónappal előre betervezzük, a MOSZ honlapján közzétettük.

Valamennyi ülésnek állandó témája volt a hozzánk forduló kollégák kérelmének elbírálása. Az év folyamán mindösszesen 41 kérelemmel fordultak hozzánk a kollégák. Ebből a megkeresésekből az alapítóhoz továbbítottunk két kérelmet, mert a tagtársunk nem mozdonyvezető munkakörben dolgozott, így mi nem segíthettünk rajta. A 2021 év decemberi ülésén döntöttünk és megemeltük a mozdonyvezető halála, mozdonyvezető feleségének vagy 21 év alatti gyermekének halála esetén juttatott összegeket. Az előbbi 150 000 Ft-ra az utóbbiak pedig 100 000 Ft-ra módosultak. Ugyancsak megemeltük a daganatos megbetegedés, transzplantáció, szív és érrendszeri megbetegedések esetén adott segítség összegét 100 000 Ft-ra.

Az év folyamán összesen **3 470 000 Ft támogatást, segítséget nyújtottunk** a hozzánk fordulóknak.

Sajnos tavaly is hét kollégánk vagy kollégánk felesége hunyt el, a családjukon 1.350.000 Ft-tal segítettünk. Egy alkalommal támogattunk olyan célt, mely az alapító okiratban is szerepel (rekreáció, betegségmegelőzés, sporttevékenység).

A többi, szám szerint 31 kolléga megkeresésére 2 070 000 Ft juttatást utalt át alapítványunk. A kérelmek szinte minden esetben súlyos betegségekről szólnak: Többben voltak érintettek a COVID19 járványban minek következtében elhunytak, vagy a fertőzés közben más betegségben vagy

orvosi beavatkozáson (daganat, transzplantáció) átesetek.

Általános az a tapasztalat, hogy egyre többen töltik ki pontosan a támogatásigénylő lapot, csatolják a szükséges igazolásokat, valamint a hozzánk fordulók kérelmei is egyre inkább megalapozottak.

Alapítványunk elfogadott költségvetéssel bírt 2021 évben is, és szintén elfogadtuk a 2020-es évről szóló beszámolókat, a mérleget, az eredmény-kimutatását, és a közhasznúsági mellékletet.

Az előző évinél és a tervezettnél is magasabb összeg 4 645 680 Ft folyt be alapítványunk számlájára az adó 1% felajánlásából. Ezt az összeget négy fővel több személy ajánlotta fel, mint 2020-ban, azaz összesen 437 fő. Úgy látszik, van egy tudatos felajánlást tevő réteg, de ez nem bővül. Támogatások is érkeztek magánszemélyektől összesen 193 043 Ft.

Gyakorlatilag alapítványunk jelentősebb működési költségek nélkül működik. Nincs adminisztrációs költségünk, nincs irodabérlés és más hasonló kiadásunk.

Felhívom az alapító figyelmét is, irányítsa felénk a nehéz helyzetbe került kollégákat. A segítő szándék mellett megvan a segítség anyagi forrása is.

Végezetül megköszönöm minden 1%-ot felajánlónak a támogatást, és köszönetet mondok azoknak a tisztségviselőknek is, akik az 1%-os gyűjtést segítették. Köszönöm az alapító segítségét, a Mozdonyvezetők Lapjában megjelentetett hirdetésekért, és a honlapján biztosított megjelenésért.

Tóth Ferenc Attila

kuratórium elnöke

Tonnányi fogás

Az idén a szegedi tagcsoport rendezhette meg a MOSZ Országos Horgászversenyt, amely a hagyományok szerint az Ignéczi József Emlékverseny.



Még korai tavasszal vetődött fel a gondolat, hogy kellene csinálni egy horgászatot. Ha már lúd, legyen kövér - miért ne lehetne ez országos szintű megmérettetés?

Országos versenyhez országos víz dukál, így esett a választás a Maty-éri pályára, ami nemcsak országos, de nemzetközi ismertségű versenypálya. Előzetesen megtekintettük a helyszínt, a pálya műszaki vezetője bemutatta a létesítményeket, ismertette a lehetőségeinket, megnéztük a szállást. Már elsőre megtetszett a hely színvonalas körülményeivel, igényes szolgáltatásaival. Kértünk árajánlatot és ebből látható volt, hogy a színvonalas helynek ennek megfelelő árai vannak, illetve az étkeztetés lebonyolítására csak egyetlen vállalkozás jogosult, ami nyilvánvalóan bekorlátozta a lehetőségeinket. Tudtuk, hogy ezzel a tagcsoport egyedül nem bír és a résztvevőket sem szeretnénk extra kiadásokba vinni, ezért beadtuk a pályázatunkat központi támogatásra. A MOSZ költségvetése minden évben biztosít keretet ennek az eseménynek a támogatására, amit el is nyertünk, és ezúton is köszönünk!

Mivel hivatalos, bejelentett horgászverseny szervezésébe fogtunk, segítségül hívtuk a szegedi Herman Ottó Horgászegyesületet. Ez nem ütközött komoly nehézségekbe,

hiszen az egyesület alelnöke szakszervezeti tagtársunk, aki lelkesen vetette bele magát a szervezési munkálatokba. A központi támogatásról szóló döntés időpontja kicsit megcsúszott, így sajnos csak a szabadság igények leadására országosan alkalmazott időpont (előző hó 10. napja) után tudtuk meghirdetni a versenyt. E-mail-en és a MOSZ honlapján is közzétettük a felhívásunkat, hogy minél szélesebb körben jusson el a kollégákhoz az információ, hiszen a jelentkezési határidő meglehetősen szűk volt. A verseny időpontja – május 11-12. – már előre le volt fixálva, nem lehetett változtatni rajta, a pályán nem volt más időpontra lehetőség. A jelentkezésre megszabott két és fél hétben 40 csapat jelezte részvételi szándékát. A verseny kezdetéig a csapatok összetétele kis mértékben változott és sajnos Pusztaszabolcs egy bekövetkezett tragédia miatt lemondta részvételét. Így vártuk a résztvevőket 2022. 05. 11. szép napján a Maty-éri Olimpiai Központ csónaktárolójában a regisztrációra. Érkeztek a csapatok, 11 órától megkezdődött a regisztráció, pontosítottuk az esetleges változásokat, minden résztvevő megkapta az étkezési és ital jegyeit. Közben Szabó Ferenc kollégám, a verseny szakmai irányítója ismertette a versenyszabályokat és a helyszínhez kapcsolódó egyéb sajátosságokat. (Például, hogy a kajak-kenu versenypályák



megjelölésére szolgáló bójásortokat a bűvárok a versenypálya közepe felé behúzták kb. 40 m-re, de mivel ezek huzalokkal vannak összekötve nem ildomos ezek közé bedobni, mert a felszerelés elvesztésével járhat. Másik sajátosság, hogy a pálya melletti aszfaltozott út két oldala mentén erősáramú, illetve informatikai kábelek futnak a földben, emiatt nem lehet akárhol sátrat verni méteres cölöpökkel.

A regisztráció után megkezdődött az előzetesen kitűzött horgászhelyek kisorsolása. A résztvevő csapatok jelenlétében betűrendben történt a sorsolás. A versenyszabályzatba érkezési sorrendet írtunk ugyan, de mivel a nagy jövőmenésben senki sem írta fel az érkezési sorrendet, így a betűrendes sorsolást lehetett megvalósítani. Akadtak, akik cseréltek pályát, mert egymás mellett szerettek volna versenyezni. Ezek az alkuk rendre létrejöttek, nem volt akadálya a kéréseknek. A sorsolást követően elfogyasztottuk az ebédet, ami krumplipaprikás volt savanyú uborkával. A büfé környékén még elidőztek kicsit a kollégák, majd lassanként elindultak a horgászhelyek irányába.

13:50-kor meg lehetett kezdeni a bevetést, majd 14 órától elkezdődött a verseny. A versenyzők két szektorban, mintegy 800 m-es partszakaszt elfoglalva egymás után helyezkedtek el a sorsolásnak megfelelően. A vízről előzetesen már lehetett



tudni, hogy sok hal van benne, de ezek nem túl nagyok. Jöttek is a kapások szépen és horogra akadt néhány szép méretes hal is. Én nem vagyok horgász -utoljára gyerekkoromban voltam horgászaton-, de jó volt látni a sporttársak elszántságát, precizitását a cél elérése érdekében. Válogatott trükkökkel próbálták a halakat kapásra bírni és mindemellett vigyáztak, nehogy a bóják közé sikerüljön a dobás. A kifogott zsákmányt időről-időre két mérlegelő csapat számszerűsítette grammnyi pontossággal. A nyarat megszegyenítő időjárásban a napsugarak ellen valami kellett. Ki-kí a saját izlésének megfelelően naptajjal, napernyővel, kisebb sátrakkal védekezett, természetesen nem feledkezve meg a megfelelő folyadék bevitelről sem. Jó hangulatú beszélgetésekkel, anekdotázgatásokkal ütötték el a farsztások közötti időt. Szervezőként sokat beszélgettem, én is kíváncsi voltam, hogy



tetszik-e a hely, elégedettek-e az ellátással és természetesen szóba kerültek azok a témák is, amelyek mozdonyvezetőként foglalkoztatnak bennünket. Szervezőtársaim eközben egy MOSZ-os zászló kíséretében megörökítették a csapatokat a vízparton. A Nyíregyháza 2-es csapat egészen mesterfokra fejlesztette a horgászat beszélgetős oldalát. Furgonjuk hátuljához letelepedve, komoly eszmecsereket folytattak az arra járó emberekkel. Veszélyes alakulatnak számítottak, hiszen a vendégszeretetük és a szatmári szilva kettőse komoly kibicsaklást tudott okozni a tárgyilagos szemlélet rovására. Itt volt szerencsém néhány szót váltani egy igazi Szegedivel –Szegedi László személyében– tekintve, hogy jelenleg „Szögedébe” nincs ilyen. Az este közeledtével a parthoz kiszállítva mindenki megkapta a vacsoráját (szalámis szendvics), és aki kért még, repetázhatott is.

Volt lehetőség a pálya bejárata melletti apartmanházban szállás igénylésére, de jellemzően a többség a vízpart közelében pihent. A szünyogok nem zavarták nagy mértékben a horgászokat sem. Hajnal 3 táján felébredtem és elmentem



megnézni a legkitartóbbakat. A versenyzők kb. harmada még ekkor is a botokat vigyázta, míg a többiek az igazak álmát aludták. A reggelit szintén a vízparton lehetett elfogyasztani, főtt virsli volt a hozzá való kísérekkel. A versenyt 10 órakor fűjtük le, megkezdődhetett a fogások kiértékelése. A díjak és ajándékok átadása a nemzetközi versenyeken használatos helyszínen történt, előzetesen felvontuk az országzászlót és a MOSZ lobogóját is. Nyerteseink arra a dobogóra léphettek fel átvenni a díjaikat, ahol a nagy kajak-kenu sztárok ünnepelték győzelmüket.

Nem kertelek tovább, lássuk hát az eredményeket:

„A” szektor:

Bronz érem: „3 GY” Szegedről, név szerint: Balogh György, Havasi Gyula, Klatka Gyula

Ezüst érem: Szentés 2. csapata, név szerint: Fodor Ferenc, Boldizsár Ferenc, Kiss Ferenc

Arany érem: Báticaszki Alfa csapat, név szerint: Csendes József, Papp András, Péter Zoltán

„B” szektor és egyben az összetett győzelem is az övék:

Bronz érem: Záhyon II. csapat, név szerint: Rácz Béla, S. Szabó István, Lippai Dávid

Ezüst érem: „Totyaütők” Szombathelyről, név szerint: Sajtli József, Sárkovies Ottó, Tóth Zoltán

Arany érem: Püspökladány I. csapata, név szerint: Kiss Ákos, Hegedűs Csaba, Szegi Gábor

Az Ignézi József Emlékverseny vándorsorlege az idén Szombathelyről Püspökladányba került. Mindkét csapat dobogós helyen végzett, de most a ladányiakra mosolygott a horgászszerecsse. A vándorsorleget a dobogón állva adták át egymásnak.

A legnagyobb hal tömege 4810 gramm és a zsákmányt kifogó horgász Kiss Ákos Püspökladány I. csapatból.

Nem lehet panasz a fogások mértékére, hiszen a verseny folyamán összesen 1008 kg halat emeltek ki a vízből, amiket természetesen mérlegelés után ismét visszaengedtek az élőhelyére.

Végezetül, de nem utolsó sorban szeretnék köszönetet mondani segítőtársaimnak, akik nélkül ez az esemény nem jöhetett volna létre: Szabó Ferenc és kedves felesége Szabóné Tóth Erzsébet, Ördög Gábor és Füle Zsolt. Köszönöm a Szegedi Herman Ottó Horgászegyesület részéről Kemény András elnök, Szabó Ferenc alelnök és kedves neje Szabóné Tóth Erzsébet, Szarka Imre és Lévai József kiváló szakmai munkáját – ők mérlegelték és értékelték az eredményeket.

A verseny alatt és utána is sok pozitív visszajelzést kaptunk. Tetszett a víz a horgászoknak, de megbeszéltük a tags csoport vezetésében, hogy jövőre nem mi szeretnénk rendezni az országos versenyt tekintve, hogy „Nem kell mindig kaviár”.

Lókös Csaba
Szeged tsv.



Mozdonyvezetők támogatása az ukrán vasutasoknak

Az ALE, az Európai Mozdonyvezető Szakszervezetek Szövetsége nevében a Mozdonyvezetők Szakszervezete területi vezetője Gyüre Ferenc Ungváron átadta az Ukránai Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete elnökének a kettő millió forint értékben vásárolt segélyszállítmányt. A gyógyszerekből, kötszerekből, tartós élelmiszerekből, tisztálkodási és higiéniai szerekből álló támogatást Ukrajna keleti, háborútól leginkább sújtott régiójába szállítják.

Volodymyr Kozelsky az Ukránai Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetnek elnöke elmondta, hogy a tízezer tagot számláló szervezet tagjai nagyrészt mozdonyvezetők, akik közül sokan a háborúban mindenüket elvesztették. Munkájuk ellehetetlenült, a vasúti pálya és eszközpark nagy része megsemmisült, sokak kénytelenek voltak szétlőtt otthonaikat hátrahagyni. A hat raklapnyi adományt nagyon köszönik, hálásak a segítségért és Harkiv térségében osztják majd ki.

Az ALE legutóbbi elnökségi ülésén Rómában Barsi Balázs a MOSZ elnöke részletes tájékoztatást adott a tagszervezetek vezetőinek az Ukrajnában zajló háború következményeiről, a magyar mozdonyvezetők eddigi humanitárius segítségéről és a magyar-ukrán vasúti határátmenet kockázatairól. Az ALE úgy határozott, hogy a most átadott segélyszállítmányt újabbak követik majd és várhatóan júliusban az ALE vezetése is közreműködik majd azok átadásában.

Mosz



Lezajlott a MOSZ Kupa 2022-es idényének középdöntője.

Az idei MOSZ kupára 15 csapat jelentkezett, a középdöntő idejének kihirdetése után egy csapat sajnos visszalépett. Így május 21-én Szolnokon 14 csapat 3 csoportra sorsolva játszotta le a mérkőzéseket.

A csapatok, játékosok, hozzátartozók - mint a csapat szurkolói - folyamatosan érkeztek a Tiszaleti arénához a megjelölt kezdési időpontra. Régi ismerősök üdvözölték egymást, nyugdíjba vonult régi kollégák találkoztak ismét. A fiatalításoknak köszönhetően új sporttársakat ismerhettünk meg. A soproniakat és győrieket is újra köszönthettük a versengők között és majd két évtized után a Nyíregyházi tagcsoport ismét saját csapattal jelentkezett.

Borús, felhős idő volt, néhány csepp eső is esett, reméltük azonban, hogy a nap folyamán kegyes lesz hozzánk az ég. Imáink meghallgatásra találtak, a felhők elvonultak és a nap további folyama kellemes napsütésben gyenge szél mellett telt el. A csapatok négy pályán játszották mérkőzéseiket. Az iramra sem volt panasz, bár a játékosok össz-átlagéletkora

a fiatalabb kollégáink térnyerése ellenére is magas. A nagy tét ellenére a mérkőzések szinte barátságosak voltak, még a régi presztízs-mérkőzések is nyugodt légkörben zajlottak. A csoportok első két helyezettje jut a döntőbe, amelynek helyszíne és időpontja még nem ismert, szervezés alatt van. Délben megérkezett az ételszállító, az ebédet a résztvevők folyamatosan - akár a mérkőzések közötti szünetekben, akár utána fogyaszthatták. A végső sípszót követően a játékosok, csapatok indultak az állomásra vagy a járműveikhez, hogy hazatérjenek, némelyek maradtak még, hogy kibeszeljék a nap történéseit.

Köszönjük a szervezést-rendezést a MOSZ Szolnoki tagcsoportnak, külön kiemelve a mindenhol ott levő főszervezőt Libor Orsolyát.

*Csapkó Béla
sportbizottság*

A végeredmény:

A csoport

1	Záhony-Debrecen	4	4	-	-	21-2	12
2	Kiskunhalas	4	3	-	1	17-5	9
3	Öregfiúk	4	2	-	2	10-6	6
4	Nyíregyháza	4	1	-	3	6-11	3
5	Bp. Déli	4	-	-	4	3-33	0

B csoport

1	Keleti	4	4	-	-	11-0	12
2	Szolnok II	4	2	1	1	10-6	7
3	Ferencváros	4	2	-	2	4-5	6
4	Bp. Északi	4	-	2	2	2-8	2
5	MOSZ Cargo	4	-	1	3	1-9	1

C csoport

1	Mezőhegyes-Cargo	3	2	1	-	11-3	7
2	Sopron	3	2	1	-	10-3	7
3	Győr	3	1	-	2	4-8	3
4	Püspökladány	3	-	-	3	3-14	0



Az Európai Mozdonyvezető Szakszervezetek Szövetsége számára a vasútbiztonság van fókuszban



Az Európai Parlament és Tanács 2007/59 EK Irányelve az uniós vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítésére vonatkozó követelményeket és eljárásokat határozza meg. Az irányelvnek a módosítására irányuló eljárások folyamatban vannak. Az európai mozdonyvezető szakszervezeteket egybefogó szövetség, az ALE, amelynek a MOSZ is tagja, kidolgozta és elküldte javaslatait az egyeztetési folyamathoz.

Az ALE a következő javaslatokat és kiegészítéseket fogalmazta meg az irányelv egyes pontjainak módosítására:

Fogalom meghatározás:

A „mozdonyvezető” az a személy, aki önállóan, felelős és biztonságos módon képes és jogosult vonatokat -- beleértve a mozdonyokat, tolató mozdonyokat, munkaszerveket, karbantartó vasúti járműveket, vagy a vasúti személy - és áruszállításra szolgáló vonatokat -- vezetni.

Képzés:

A jogosítvány megszerzéséhez szükséges képzéssel kapcsolatos tartalmat, minden tagországban szabványosítani kell. Jelentős különbségek vannak a képzések között, ezért egységesen meg kell határozni, hogy mennyi legyen a képzés órásszáma. Minden országnak rendelkeznie kell egy egységes képzési programmal, amely az alapelvvel azonos módon határozza meg a feltételeket. A jelenlegi szabályozásban nincs konkrét időtartam megadva, sem az engedélyhez, sem a minősítéshez. Ennek megfelelően nagyok a képzési időtartam különbségei. Az ALE a következő időtartamot javasolja a mozdonyvezetői képzés megszerzéséhez:

Jogosítvány: 425 óra

Tanúsítvány: 725 óra Egységes általános ismeretek: gördülő állomány és infrastruktúra, valamint biztonsági irányító rendszer ismerete minden érintett vasúttársaságra

Munkaidő:

Az EU irányelvben a munkaidő hosszát sehol nem említik meg. Az ALE úgy gondolja, hogy elengedhetetlenül szükséges, a mozdonyvezető vezetési- és pihenő idejét az irányelvben szabályozni. Az ALE mindig a biztonságra összpontosít, mert azt nem szabad elfelejteni, hogy a mozdonyvezetők több millió utast és milliárdos értékű árut szállítanak Európa szerte, munkavégzésük minősége kulcsfontosságú a biztonság érdekében. Az tény, hogy a mozdonyvezetői szakmát szabályzó EU irányelv nem tükrözi egyértelműen a fent említett idő korlátait, ami pedig befolyásolja a vasúti közlekedés biztonságos működését.

Az ALE a következőket javasolja: maximális folyamatos vezetési idő 5 óra 30 perc, tovább vezetni csak 45 perces pihenőidő után lehet, ami előre bele van építve a vezetési időbe. Maximális vezetési idő: legfeljebb napi 8 óra

Elektronikus kártyák használata:

Nagyon fontos a mozdonyvezetők megfelelő nyomon követése. Bevezetését feltétlenül szükségesnek tartjuk, a biztonság és felügyelet ellenőrzésére, garantálni a vasút rendszer biztonságos működését, kiemelten a határon átnyúló forgalomra.

Az ALE javasolja ezen kártyák használatát biztonsági okokból a vasútvállalatok részére, mert így mindenkor ellenőrizhető a mozdonyvezető vezetési idejének, pihenő idejének betartása. El kell kerülni, hogy a mozdonyvezető olyan munkát végezzen, amely a biztonságot veszélyezteti.

Közös nyelv és munkahely szabályozása a határokon átnyúló szolgáltatásoknál:

Jelenleg a mozdonyvezetői szakma gyakorlásához a határon átnyúló szolgáltatásokhoz BI nyelvi szint szükséges. Ez a szint semmilyen körülmények között nem csökkenthető azért, hogy biztosan ne legyenek félreértések a mozdonyvezető, a forgalomirányító központok vagy más kapcsolattartó személyek között, akikkel a mozdonyvezető rendkívüli események bekövetkezésekor, géphiba, baleset miatt kapcsolatba kell, hogy lépjen.

Az ALE egy egységes nyelv fokozatos bevezetését tartja szükségesnek.

Nyugdíjas kor:

A mozdonyvezető szakma sajátos adottságai miatt (rendszeresen munkavégzés és étkezés, kevés és nem megfelelő pihenési körülmények) az orvosi vizsgálatok azt mutatják, hogy az életkor növekedésével romlik a mozdonyvezetők egészségi állapota (jellemző a magas vérnyomás, a látás és hallás romlása, a reflexek tompulása).

Az ALE azt javasolja, hogy ha az orvosi vélemény szerint nem javasolt a további mozdonyvezetői munkavégzés, a nyugdíj korhatárt korrekciós tényezők alkalmazásával, levonás nélkül korábban határozzák meg és a mozdonyvezetőknek legyen lehetősége a korábbi nyugdíjazást igénybe venni. A maximális életkor, amikor a mozdonyvezető levonások nélkül nyugdíjba vonul, 65 évben kell meghatározni.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Dr. Pafféri Zoltán a MÁV-Volán-csoport új elnök- vezérigazgatója

Pafféri Zoltán, a Volánbusz eddigi elnök-vezérigazgatója lett 2022. június 16-ától a MÁV-Volán-csoport első embere.



A MÁV-Volán csoport elnök-vezérigazgatója vasutas múlttal rendelkezik, korábban közel 10 évet dolgozott a vasúti szektorban, a MÁV Vezérigazgatóságán, a MÁV és a GYSEV igazgatósági tagjaként, majd vezette a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakasza megépítésére létrehozott projektet. Helyettes államtitkárként az állami vállalatokért, köztük a nemzeti vasúttársaságért is felelt. 2020 óta volt a Volánbusz vezetője, abban a tisztségében is jelentős szerepet vállalt az összesen 57 ezer munkavállalót foglalkoztató országos közlekedési szolgáltatók integrációjában. A Technológiai és Ipari Minisztérium a minőségi szolgáltatásokat nyújtó közösségi közlekedés megteremtésében számít a kormányzati jártassággal és vállalati tapasztalatokkal egyaránt rendelkező Pafféri Zoltán munkájára a nemzeti vasúttársaság élén.

MÁV-Volán-csoport eddigi elnök-vezérigazgatója, dr. Homolya Róbert 2018 óta vezette a vállalatcsoportot. A Technológiai és Ipari Minisztérium a teljes magyar vasúti ágazatot képviselő Hungrail Magyar Vasúti Egyesület vezetésében a továbbiakban is számít a közreműködésére.

MOSZ

Jön a Vectron - aláírta a keretmegállapodást a MÁV-START

A közbeszerzési eljárást követően, aláírta a keretmegállapodást a MÁV-START és a pályázaton győztes Siemens Mobility Kft. és a Siemens Mobility Austria GmbH, 90 darab két és 25 db három áramrendszerű villamos mozdony beszerzésére.



Jelentős mérföldkő ez a MÁV-START életében, hangsúlyozta Keresztes Péter, a társaság vezérigazgatója. A 40 éves átlagéletkorú géppark a mozdonybeszerzésnek köszönhetően megújul. Az új, nagy teljesítményű, nemzetközi forgalomra is alkalmas mozdonyokkal tervek szerint a legforgalmasabb vonalakon, az IC hálózaton trakcionál majd a Start. A Vectronok érkezésével egyszerűbbé, gyorsabbá és költséghatékonyabbá válik a járművek karbantartása,

ugyanakkor környezeti szempontból is jelentős előrelépés jelent, mert az új mozdonyokkal akár 50%-os villamosenergia-megtakarítás is elérhető.

A MÁV közleménye szerint az előzetes becslült értéknél olcsóbb ajánlattal nyert a Siemens Mobility Kft. és a Siemens Mobility Austria GmbH, a keretszerződés részletei egyelőre nem ismertek.

MOSZ/mavcsoport.hu

Négy TRAXX az RCH flottájában

A sikeres próbaüzemet követően élesben is jól teljesített az Rail Cargo Hungaria mozdonyparkjához újonnan csatlakozó, az AKIEM vontatójármű-lízingelő vállalatától bérelt negyedik TRAXX mozdony. A társasághoz korábban érkezett három mozdony is gördülékenyen végzi feladatait: kettő fordában dolgozik, egy pedig tartalékként biztosít bevethető kapacitást.

A megállapodásban foglaltak szerint még jön egy ötödik „vasparipa” is, amely a tervek szerint nyár elején csatlakozik az RCH flottájához. A modern és környezetbarát járművek jelentős mértékben elősegítik többek között a tolatási tevékenység fejlesztését, a minőségi iparvágány-kiszolgálást, valamint az országos szintű vasúti egyes kocsis áru fuvarozás fenntartását.

A most érkezett jármű trakcionálási területe Debrecen térsége, elsősorban állomási elegyrendezési folyamatokban használják, de szükség szerint vonali feladatokat is ellát majd.

Bagi Attila mozdonyvezető értékelése szerint a mozdony a hozzáfűzött reményeknek megfelelően maximálisan teljesítette feladatait. Első útja Tócsavölgy állomáson keresztül a Nyugati Ipari Parkba vezetett, amelynek kiszolgálását követően visszatért Debrecen állomásra, ahol elegyrendezési feladatokat végzett. Ezek után először Mátészalka állomásról, majd Hajdúböszörményből továbbított zökkenőmentesen közel 2000 tonnás gabonavonatot.

MOSZ/RCH



Foto: Vessényi Dávid

Munkahelyek kerülhetnek veszélybe,

ha a vasúti áruszállítás nem kap kompenzációt a vontatási energia árának drágulása miatt

A kis tehervasúti cégek lehúzzhatják a rolót, de a nagyoknak is komolyan el kell gondolkodniuk a magyarországi szerepvállalásukról, ha nem változik meg rövidesen a működési környezet – mondta a Magyar Nemzet kérdésére Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria igazgatóságának elnöke. Oka a MÁV által biztosított vontatási energia árának drasztikus emelkedése, amely februárban a tavalyi éves átlaghoz hasonlóan 382 százalékkal nőtt.



Az elektromos energia szabadpiaci ára egy év alatt sokszorosára nőtt. Felhasználók, köztük például vasúti infrastruktúrát üzemeltető társaságok – így Magyarországon a GYSEV –, vagy külföldön, ahol liberalizált az energiabeszerezés, a villamos vontatással dolgozó vasúti cégek, igyekeztek hosszú távú szerződésekkel kordában tartani ezt a drágulást. Vannak azonban olyan pályahálózat-működtetők, amelyek úgy határoztak, hogy rövid távra, aktuális piaci áron vásárolják az áramot. Közéjük tartozik Magyarországon a MÁV, amely az általa kezelt vasúti hálózaton működő magánvasutaknak, áru fuvarozóknak havi elszámolóáron számlázza ki a vontatási energia árát.

A vontatási villamos energiának a MÁV által az idei évre előzetesen kalkulált átlagára 92,32 forint volt kilowattóránként, ami a tavalyi tényleges átlagárát, ami 35,80 forint volt, 157,9 százalékkal haladja meg. De a valós növekedés ennél is több lett: a 2022 január–áprilisra kiszámlázott áramdíjak átlaga 132,7 forint, ami a tavalyi átlagár több mint három és félszeresének felel meg. A MÁV által biztosított vontatási energia ára februárban a tavalyi éves átlaghoz hasonlóan 382 százalékkal emelkedett.

Kovács Imre szerint a helyzet annyira súlyos, hogy akár össze is omlhat a teljes

hazai vasúti áru fuvarozás.

A vontatási energia eltérő mértékben drágult a környező országokban. Az áremelkedés Szlovákiában 110, Romániában 91, Csehországban 66, Lengyelországban 57, Bulgáriában 52, Németországban 50, Horvátországban 36, Ausztriában pedig kevesebb mint 10 százalék volt. Egy tipikus, Németország és Törökország között megszervezendő vasúti járat azt az útvonalat választja, amelyik a leggazdaságosabb, leghatékonyabb. Ebbe nem fér bele a magyarországi pályán bekövetkezett nagyarányú drágulás, emiatt a szállítványozók hazánkat elkerülő utakon bonyolítják le transzportjaikat. Ez pedig magyar munkahelyeket veszélyeztet nemcsak a magánvasutaknál, de a MÁV-nál is – jelentette ki Kovács Imre.

A vasúti fuvarozó vállalkozások életben maradása érdekében a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület kidolgozta a fenntartható gazdasági alapokon nyugvó állami szubvencióra vonatkozó javaslatokat, és ezeket ismertette a szakminisztérium döntéshozóival – hangsúlyozta Kovács Imre. Szerinte rövid távon elkerülhetetlen az energia-áremelkedés többletköltségének kompenzációja, hasonlóan ahhoz, ahogy a többi európai országban ezt megtették. Szükséges legalább olyan mértékig kompenzálni a vasúti villamos energia árának emelkedését, mint amilyen mértékben a közúti szektor üzemanyag árai esetében megtörtént. A helyzet középtávú megoldása érdekében pedig célszerű lenne az energia beszerzési folyamat átalakítása, illetve a vasútvállalatok számára a liberalizált energiabeszerezési lehetőség biztosítása úgy, hogy az ehhez szükséges szabályozási és technológiai feltételeket megteremtik – foglalta össze a Hungrail elnökségi tagja.

MOSZ/magynemzet.hu

Budapesten az RCH számára kifejlesztett villany-hibrid tolatómozdony

Megérkezett Magyarországra az RCH megrendelésére kifejlesztett első villany-hibrid tolatómozdony. A maga nemében Európában egyedülálló technológiát képviselő járművet a következő hónapokban a magyarországi engedélyezéshez és forgalomba helyezéshez szükséges teszteknek vetik alá.

A Rail Cargo Hungaria a gépet a Magyarországon országos lefedettséggel egyedülként végzett egyes kocsis fuvarozás tolatási szükségleteinek biztosítására rendelte meg. Ez a szolgáltatás a legköltségesebb vasútiüzemi tevékenység, amelyhez többnyire a MÁV-START-tól rendelt régebbi üzemmódú dízel tolatómozdonyokat vesz igénybe a vasúttársaság. Azonban a MÁV-START szolgáltatásainak csökkenése miatt stratégiaileg fontos az RCH számára saját tolatási képesség erősítése. Emiatt, valamint a költségek csökkentése és a fenntartható működés érdekében rendelte meg 2019-ben a mozdony technológiai fejlesztését és gyártását.

A jármű az engedélyek megszerzését követően Magyarországon lát majd el feladatokat és főleg rendező pályaudvarokon, valamint iparvágányokon végez kiszolgálást. Az új mozdony a tervek szerint 2022 második felében áll forgalomba.

A mozdony tömege 74 tonna, technológiája az elektromos piacon is egyedinek számító elektromos-elektromos hibrid. A jármű lítium-titanát akkumulátort alkalmaz a tolatási műveletek teljesítésére. Energiatárolási technológiájának köszönhetően a felsővezetékkel rendelkező szakaszokon feltölti a mozdonyba szerelt akkumulátort, javítva a jármű hatékonyságát. Vontatási teljesítménye felsővezetékű üzemmódban 850 kW, akkumulátoros üzemmódban pedig 350 kW. Az RCH villany-hibrid tolatómozdonya felsővezeték nélküli pályán egy 800 tonnás szerelvényt 85 percig képes vontatni 20 km/h sebességgel.

MOSZ/RCH



Munkabéke és foglalkoztatási garancia

2028-ig hatályos megállapodás a Szakszervezetek és az RCH között

A munkaügyi konfliktusok kezelése, a munkahelyek megőrzése, a munkavállalók javadalmazásának folyamatos fejlesztése, az RCH eredményes működése és versenyképes szolgáltatásának biztosítása érdekében középtávú megállapodás született a Szakszervezetek és a Rail Cargo Hungaria Zrt. között, amelyet a Mozdonyvezetők Szakszervezete is aláírt. Az egyezség a foglalkoztatáspolitikai, a jövedelempolitika, a munka- és egészségvédelem, a munkaügyi kapcsolatok és a Kollektív Szerződés területére terjed ki. A konfliktusokkal és bizonytalansággal terhelt geopolitika helyzetben és gazdasági környezetben kiemelten fontos, hogy az RCH felelős munkáltatóként elkötelezett a munkahelyek megtartása mellett és ez a garancia közel kettőezer munkavállalónak nyújt biztonságot. A Megállapodás 2028. december 31-ig hatályos.



A Rail Cargo Hungaria Zrt. a Megállapodás értelmében különös jelentőséget tulajdonít a jelenlegi szakképzett munkaerő megtartásának, kiemelt figyelmet fordít a nyugdíjba vonulók utánpótlásának biztosítására, figyelembe véve a Társaságnál folyamatosan lévő hatékonyság növelésére irányuló programokat.

A vállalatnál az eddigi Foglalkoztatáspolitikai Megállapodás egyik pozitív eredménye volt, hogy megállt a munkavállalók átlagos életkorának növekedése, a fluktuáció csökkent, ezzel is biztosítva a versenyképességet. Az RCH a munkavállalói korösszetétel javítása érdekében gyakornoki programot működtet, ezzel is biztosítva a mozdonyvezetők, kocsivizsgálók, tolatásvezetők, árufuvarozási munkatársak folyamatos utánpótlását.

A Megállapodás a jövedelempolitikai területre vonatkozóan kijelenti, hogy az Érdekképviseltek és a Társaság is elkötelezett a bérek versenyképes alakulásában, a bérszerkezet korszerűsítésében, a munkakör értékelési rendszer fenntartásában, fejlesztésében. A Megállapodás hatálya alatt a RCH vállalja a dolgozók reálkeresetének növelését, az adott évi inflációt figyelembe véve. Az éves béremelés mértékéről a felek évente tárgyalnak és állapodnak meg. A Munkáltató folyamatosan vizsgálja az egyes kulcsmunkakörökben az alapbérek megfelelő szintjének alakulását és annak karbantartásával törekszik a bérpiaci pozíciók megőrzésére, javítására.

A Munkáltató vállalja a már korábban bevezetett önkéntes nyugdíjpénztári, valamint egészségpénztári munkáltatói tagdíj-hozzájárulási rendszer fenntartását. A tagdíj hozzájárulás összege az adott évre vonatkozó bérfejlesztés keretösszeg részét képezi.

A Munkáltató a Megállapodásban kötelezettséget vállalt arra, hogy az érintett Munkavállalók számára biztosítja a

restruktúrálsági bónusz kifizetésének lehetőségét, amelynek konkrét mértékét a felek az adott gazdálkodási évre vonatkozó bérmegállapodásban határozzák meg.

A Munkáltató elkötelezett a munkatársak anyagi elismerésének folyamatos fejlesztésében, melynek érdekében – amennyiben a vállalat gazdálkodása lehetővé teszi – a végrehajtói munkakörökre egy új motivációs rendszer bevezetését tervezi. A program bevezetése előtt a Szakszervezetek és a Társaság az érintettek pontos köréről és annak tartalmáról tárgyalásokat folytatnak.

A Rail Cargo Hungaria Zrt. – amennyiben az SZJA törvény alapján a nettó jövedelmek vonatkozásában gazdaságilag racionális – továbbra is fenntartja a VBKJ rendszert, munkakörtől függetlenül, minden dolgozó részére azonos keretösszegben. A Társaság vállalja, hogy a VBKJ mértékének piaci összehasonlításban elért szintjét fenntartja, az egy főre jutó éves keretösszegről, valamint a rendszer egyes elemeiről az éves bérmegállapodás során megállapodik a Szakszervezetekkel.

A Megállapodásban a felek vállalták, hogy rászorultsági elvek alapján biztosítják a szociális juttatásokat, a szociális és temetési segély rendszer és a munkabér előleg rendszer további működését.

A biztosítási alapon történő juttatásokat a Munkáltató legalább az előző évnek megfelelő mértékben továbbra is biztosítja.

A Megállapodás munka- és egészségvédelemre vonatkozó részében az RCH kötelezettséget vállalt az egészséget és biztonságot nem veszélyeztető munkakörülmények folyamatos fejlesztése érdekében. Az emberi erőforrás védelme érdekében érvényesül az elővigyázatosság, a

proaktív gondolkodás, a megelőzés és a partneri viszony:

- a mozdonyvezető, mozdonyvezető gyakornok munkakörökben a pszichoszociális kockázat csökkentése érdekében a Krízisintervenció Program további működtetése, illetve folyamatos fejlesztése továbbra is biztosított
- a Szakszervezetek egyetértésével az Egészségmegőrző Program továbbra is működik Hajdúszoboszlón
- az RCH a forgalom lebonyolításban közvetlen összefüggő munkakörökben foglalkoztatott 55 év feletti munkavállalók számára egészségük megőrzése, illetve a tipikus betegségek kiszűrése és kezelése céljából csoportos egészségbiztosítást köt
- a Munkáltató valamennyi munkavállaló részére biztosítja a Medicover Klinikákon a magánegészségügyi

szolgáltatások igénybevételének lehetőségét

- A Megállapodás hatálya alatt a felek korrekt, kiegyensúlyozott kapcsolatrendszerrel működtetnek, melynek keretein belül:
- a Munkáltató negyedévente tájékoztatja a Szakszervezeteket a Társaság gazdasági helyzetét érintő alapvető kérdésekről, a bérek, keresetek alakulásáról, a foglalkoztatás jellemzőinek állapotáról, a tervezett beruházásokról, fejlesztésekről, a felmerült túlórák és azok költségeinek mértékéről, a létszámhelyzetről.

A Rail Cargo Hungaria kötelezettséget vállalt arra, hogy a jelenleg hatályos Kollektív Szerződés felmondását 2028. december 31-ig nem kezdeményezi.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Nyolc százalékos bértömeg emeléséről kötött megállapodást a MOSZ az MMV Zrt.-vel

Az emelés visszamenőleges hatállyal április 1-től érvényes és differenciáltan valósul meg. A vasútvállalat stratégiájának megvalósulása, a versenyképes vasúti szolgáltatás biztosítása megbecsült és a vasúti technológiákat magas színvonalon és hatékonyan működtetni képes munkavállalókkal valósítható meg. Ezen célok elérése érdekében jött létre a Megállapodás, amelyet a Munkáltató és a Mozdonyvezetők Szakszervezete írt alá.



Fotó: Kovács Balázs

A Megállapodás hatálya kiterjed az MMV mozdonyvezető, kocsivizsgáló és tolatásvezető, díspécseser valamint tervező fődíspécseser munkakörben foglalkoztatottakra. 2022. évben a bértömeg 8%-os emelkedése valósul meg, a béremelés az alaphér bértömeget érintő 8% keretein belül differenciáltan történik.

A Megállapodás értelmében a mozdonyvezetői teljesítményösztönző rendszer kivezetésre kerül és az eddigi egységsszorzó az alaphérbe kerül beépítésre. A mozdonyvezetői munkakörben foglalkoztatottaknál a 10 óránál hosszabb szolgálatok tíz órát meghaladó részére - függetlenül a teljesített kilométertől - a Munkáltató 50%-os pótlékot fizet. A Megállapodás részeként a gyermek születési segély összege április 1-től 150.000 Ft-ra módosul, a Cafeteria 2022.évi keretösszeg 300.000 Ft/év. 2021-ben 5% alaphér bértömeg növelés és 3% ösztönző elemet érintő béremelés volt a vasúttársaságnál.

Mosz

Nincs új a nap alatt

Az elmúlt időszak sok változást hozott az életünkbe. Többek közt egy meglehetősen fenyegető hangvételű parancskönyvi rendelkezést, ami megtiltja a munkavállalóknak, hogy közösségi oldalakon szeretett munkahelyük életéről beszámoljanak az ismerőseiknek, vagy képekkel dokumentálják a napi feladatuk, munkaeszközüik. Nem lehet tovább nyilvános helyen kommunikálni a munkahelyünkkel kapcsolatban semmiről, nehogy Cégünk külső megítélése, jó hírneve csorbát szenvedjen. Ennél mondjuk már nincs lejjebb, és az általános közvélekedés állandó a vasúttal szemben, ami sosem ért el kiemelkedően pozitív szintet, de ám legyen.



Pedig lenne miről beszélni – az illetékeseknek foglalkozni -, mert évről-évre nem változik semmi. Mi megírjuk az üzemnaplót – aminek elmulasztásáért már pénzbüntetést osztanak -, megírjuk az eseménynaplót – aminek semmi fogamatja nincs. De vehetnénk példának egy egyszerűbb példát, amihez a természetnek több köze van, minden évben ugyanakkor történik,

mégis meglepetésként élük meg irodisták, hogy ekkora problémát okoz a tavasszal előbújó bogarak elkenődése a közlekedő járműveink szélvédőjén. Vagy lehet, épp ezt kell takargatni a nyilvánosság előtt?

Ugyanekkora probléma – és takargatnivaló – a krónikus létszámhiány, vagy a járművek műszaki állapota? Ha nem beszélünk róla, akkor nincs? Ez lenne az a bizonyos új irány, ami a legutóbbi oktatáson elhangzott, és amiről szintén nincs hivatalos állásfoglalás, hogy mi is az pontosan, de abba az irányba kell haladni, ha török, ha szakad? Régebben is voltak elvetemült tervek, elképzelések és irányvonalak. Ez sem újdonság. Az ötletgazdát előbb, vagy utóbb elmozdították. Így csak a kivárára kell játszani.

Még vannak emlékeim egy korról, mikor számítottak ezek a dolgok. Nem volt annyira rég, mindössze tizennyolc éve, mikor beléptem az állami vasúttársaság győri kapuján és megismerhettem ezt a világot. A napi javításra érkező gépeket feltucatnyi szerelő vette kezelésbe, és ha valami oknál fogva idő előtt szükség volt rá, akkor nem állt feleslegesen háromnegyedórát a csarnokban, csak azért, mert a normaidő

letelte előtt nem lehetett kiadni. A VI-re érkező mozdonyokat reggelente a műhelyfőnök megbízottja nézte át, majd a fűtőházba kerülést követően nagyjából tíz ember dolgozott rajtuk egyszerre. Az első két hónapomban más szerelők mellett tanultam be, hogy egy-egy területen mik a teendők. Később már önállóan végeztem a GI-G2 vizsgálatot, vagy a konyhát. Egy alkalommal, mikor TELOC jeladót kellett javítanom, Szani bá' szólott, hogy a szénkefék bakelit foglalatával óvatosan bánjak, mert könnyen törik és nincs belőle túl sok. A kivétel során természetesen rommá tört – nem lettem lebaltázva miatta, de dicséretben sem részesültem.

Eszembe jutott egy másik „Szani bá' történet”: talán szeptembert írtunk már, mikor egyik reggel a kollégákkal beszélgettünk a műhely mögött, mikor szép komótosan betolták a fűtőház mögé az I286-os Szilit – ami előző nap még aktívan dolgozott. Kérdeztem az öreg szerelőt, - aki addig régi soproni műhelyes történeteket osztott meg velünk -, hogy ezzel a géppel mi lesz?

- V6-ra megy, ha lesz kapacitása az Északnak.

Ekkor lépett mellénk Szani bá egy dobozzal a kezében:

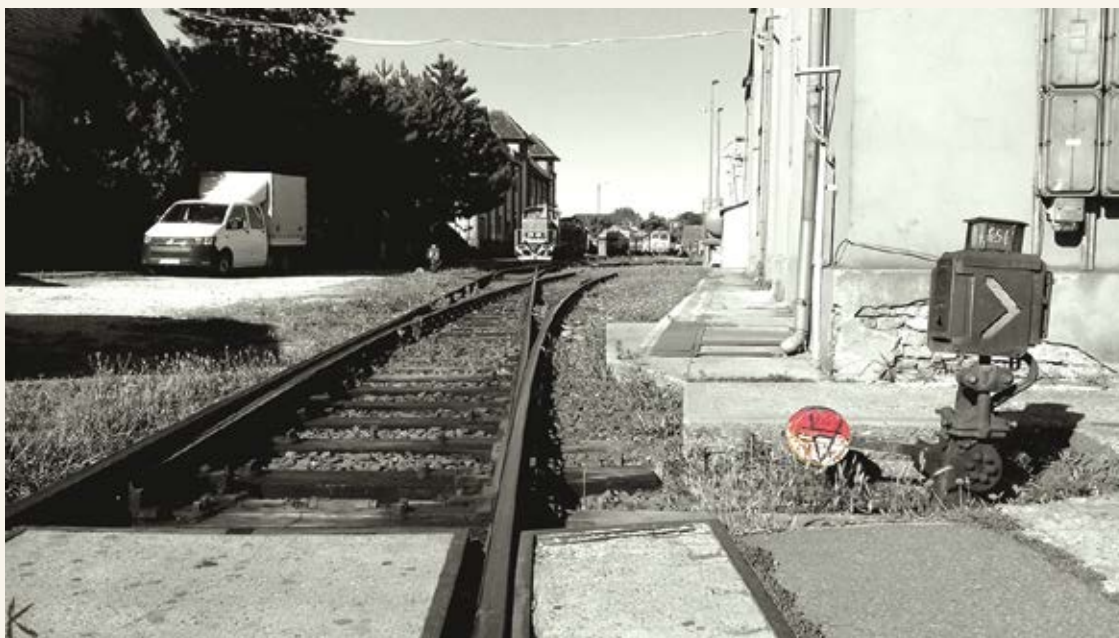
- Ezeket cseréld le. – nyújtotta át nekem a régi, semmit-látó foncsorokat tartalmazó kartont.

Ez volt az első lépése a mozdony használható alkatrészeinek kibányászására. Későbbiekben is vettünk le róla ezt-azt. Ha egy másik gép érkezett VI javításra, vagy szolgálatképtelen lett egy hibás alkatrész miatt, volt miből kiszedni. Nem volt túl kellemes egy olyan gépen dolgozni, ami már órák óta a napon ácsorgott. Bár mikor egy Szöcskét kellett V2-es vizsgára előkészíteni sem volt jobb: a szűk géptérben meglazítani a tetőt rögzítő csavarokat kenőanyag és megfelelő fizikai erő nélkül hosszú birkózást jelentett számomra - alig voltam talán hatvan kiló. Talán ezért is küldtek be engem.

Egy másik műhelyes történet is beugrott, ahol szintén berágtak rám. Méghozzá a dízel-reszortos (az a fickó, akinek vasúti járműjavító cége volt már akkor és senki nem foglalkozott vele, hogy mindez összeférhetlenség). Ki gondolta volna, hogy a n a k a r o m á n

kanálapanyagnak a homlokfényszórójának üvege egy olyan alumínium foglalatban van, ami nem bírja az időjárás viszontagságait. Bár lehet az volt a nagyobb probléma, hogy a legutolsó főműhelyes javítás óta nekem jutott először eszembe, hogy kitakarítsam. Lelkes fiatal voltam és nehezen viseltem, hogy a munkahelyemen effektív munkavégzés nélkül keressek pénzt, ezért, ha nem kellett órákon át javítással bíbelődnöm, akkor kitakarítottam a vezetőállást, lemostam a szélvédőket, kapaszkodókat, lámpákat. Az említett kis Dacia hat fényszórójából a hosszú oldali felső volt makacs, így azt utoljára hagytam. Sehogy nem akart kinyílni, így befűjtam WD40-nel, tettem vettem, hagytam hatni a szert, de csak nem engedett. Végül egy óvatlan feszítő mozdulatnál sikerült nyernem. Az örömöm hamar elillant, mikor kopogtak a fa padozaton az ócska alapanyagú darabok. A gépet ki kellett venni a fordából – ami a személypályaudvari „Szerelvényszerző tartályt” jelentette -, mert a javítást nem lehetett megoldani (még néhány hétig). Volt egy másik M43-as, amit „sikerült” kivonnom a forgalomból, de azt már önálló mozdonyvezetőként: a nappalos szerelvényező voltam és szolgálat végén visszaállítottak a „Torony-csonkába”. Szokás szerint mielőtt leállítottam volna a gépet, irányt váltottam. A szokottnál hangosabbnak hatott ugyan a művelet, de végül beállt, majd leböktem a motort. Még a fűtőházi bakter is megjegyezte, hogy minden rendben volt-e, mert hallotta azt a zajt. Másnap egy classic Bobó várt, mert kiderült, hogy a fordítókörön előző éjszaka már nem sikerült további mozgásra bírni azt a romot.

Ha már szóba került a Ganz-MÁVAG DVM2 és a pályám kezdeti éve: 2-es tanfolyamon, mikor a típusokat tanultuk



oktatónk, Nagy János (alias Steve Martin) kivitt minket a szombathelyi alsó motorműhelybe, ahol a Győrből odarángatott I23-as Bobót tárolták. Egy próbavizsgát tartott, hogy szokjuk a „mutogatós” vizsgát és valamilyen záró jeggyel honorálhassa a megszerzett tudásunkat. Ott álltunk a félhomályos vezetőálláson kb. hatan és Jani bácsi egy-egy kérdést tett fel nekünk a nyitott szekrényajtók előtt. Mikor rám került a sor, kezemből nyomott egy ezeréves rúdlámpát. Az enyhe másnaposságtól kótyagosan a kérdést sem feltétlenül fogtam fel, ráadásul az elemlámpa kapcsolóját sem találtam meg elsőre. Forgattam, míg végül sikerrel abszolváltam ezt a „nehéz” feladatot, mire oktatónk szólalt meg:

- Így van, az!

Csodálkozó tekintettel követtem a lámpából áradó fénysugarat, ami pont arra azt alkatrészt világította meg a felkapcsolás pillanatában, amire a vizsgakérdésem vonatkozott.

A classic Bobókat mindezek után évekig hajthattam szolgálatképtelenség nélkül. Egyik-másik gép egyedi sajátosságokkal rendelkezett: valamelyiknek minden indításkor beragadt az indító-kontaktora, az új Közlekedési

Múzeumban kiállított 040-esnek pedig hatalmas étvágya volt a kenőolajat illetően. A nyomáshiány-védelem normál esetben 2 bar nyomás alatt leállította a motort, kivéve ennél. Egy alkalommal szolgálatra jelentkezéskor felvigyázóm, Feri bácsi az alábbi szavakkal fogadott:

- Ott van a fűtőház előtt az a fos. Vidd el a tehénszaros Komáromba, szereld ki. De ne zárd vissza és ne állítsd le! – utolsó szavait határozottan, tagoltan, ujjal fenyegetve sulykolta. Fiatalon az ember nem mond nemet, így jóval nyolevan felett jártam, mikor haladtam Ácsra. Ma már nem emlékszem, hogy pontosan miért, de egy óvatlan pillanatban mégis visszazártam. Mire kapcsoltam, mit tettem, a motor újraindíthatatlanul leállt. Az akkor még létező saját telefonomról hívtam a komáromi tornyot, hogy ha lehet, nyomjanak bejáratot, mert önerőből nem leszek képes megállás után újra megmozdulni. Szerelés közben hat kanna olajat töltöttem bele, és további kannákkal töltöttük meg a vezetőállást is, hogy később se legyen probléma.

A jövőben folytatom a régi történetek elmesélését, mivel a jelenről kockázatos lenne beszélnem.

Dankó Balázs

Öt éves a GYSEV Vectron

Az idei évben 5 évesek a GYSEV Vectron mozdonyai, a Társaság 2017 májusában vásárolta első 9 Siemens Vectron villamos mozdonyát, azóta a cégcsoport (a GYSEV CARGO, illetve a Raaberbahn CARGO) további két modern, villamos vontatójárművet szerzett be. A GYSEV-es Vectronok eddig 8,5 millió kilométert tettek meg.

A flotta három darab háromáramnemű és hat darab kétáramnemű mozdonyból állt, amelyek azóta is folyamatosan üzemelnek több ország vasúti pályáin. 2018-ban két járművet átalakítottak hibrid mozdonyá. A 90 tonnás, majdnem 19 méter hosszú, robosztus mozdonyok 160 km/h-s sebességre képesek. A GYSEV legmodernebb mozdonyai az elmúlt 5 év alatt több, mint 8 és fél millió kilométert tettek meg szerte az országban és külföldön is. A Vectron mozdonyokat elsősorban a nemzetközi áru fuvarozásban használja a cégcsoport, leginkább Németországban, Szlovéniában, vagy Romániában. A hazai InterCity-forgalomban is részt vesznek a vontató járművek: elsősorban a Sopron – Budapest, illetve Szombathely – Budapest között találkozhat velük az utazóközönség. A gépész munkatársak véleménye szerint rendkívül üzembiztos gépek a Siemens villamos mozdonyok.

„A Siemens Vectron járművek üzembe állítása óta a teljes flotta üzemkészége minden évben 99% feletti, ami még a korszerű járműveknél is kiemelkedőnek mondható. Büszke vagyok arra, hogy ezt a magas rendelkezésre állást a saját kollégáink munkájával tudtuk, tudjuk elérni, hiszen a Siemens Konzorciummal megállapodtunk arról, hogy az ún. preventív és korrektív karbantartási munkákat a soproni műhelyünkben végezzük. A járművek megbízhatósága szintén kiemelkedő, hiszen évente csak egy-két üzemképtelenség fordul elő ennél a sorozatnál műszaki meghibásodás miatt. Mindez nagyságrendileg 1,7 millió (!) járműkilométer megtétele mellett. A sorozat rendkívül jó választásnak bizonyult mind távolsági (InterCity), mind tehervonati közlekedésre, így méltán lettek a GYSEV járműparkjának meghatározó tagjai” – mondta Varga András a GYSEV Zrt. gépészet igazgatója.

Mos/Gysev

A tündöklés korszaka

Újságunk január-februári számában azt a hosszú utat vázoltam, amely az 1014-es sorozatú mozdonyok hálózatunkon való megjelenéséig vezetett, majd arról írtam, hogyan vált egy elérhetetlennek tűnő álm valósággá. Most erről a megélt valóságról mesélek jót s rosszat. Elsősorban természetesen jót, de a hitelesség megköveteli, hogy a negatív jelenségeket is papírra vessem. Sajnos az emlékezetem néha megcsal, hiszen régen történt eseményekről van szó, ezért előfordulhatnak kisebb-nagyobb – elsősorban a dátumokat illetően – pontatlanságok történetemben, de úgy gondolom, ezek a lényegen érdemben mit sem változtatnak.

Nos, legutóbb Bosnyák László meglepő tervének ismertetésével zártam soraimat, tehát elbeszélésem most innen folytatom. Laci, ígéretéhez híven rendkívül lelkiismeretesen és alaposan felkészített bennünket, így az osztrák vizsgáztatók előtt úgy gyakorlatban, mint elméletben sikeresen adtunk számot tudásunkról. Ezt követően kiállították számunkra a vizsgabizonyítványt és ettől kezdve hivatalosan is vezethettük az 1014-es sorozatú mozdonyokat. (1. ábra.)

Előjáróban muszáj elmondanom, hogy kezdetben, amikor a Sisik még újak voltak, az ÖBB hihetetlen módon óvta és vigyázta e szép, modern és rendkívül drága gépeit. Úgy Ausztriában, mint Magyarországon árgus szemekkel figyelte, hogy kik azok, akik e mozdonyokat kezelik. A vizsgáztatást semmi pénzért nem adta volna ki a kezéből, mert biztos akart lenni abban, hogy csak hiánytalanul felkészített masinisták dolgoznak rajtuk. Ahogy telt-múlt az idő és avultak a járművek, egyre csökkent ez a megkülönböztetett figyelem. Egy idő után már idehaza, a MÁV illetékes szakemberei előtt is megszerezhetővé vált az 1014-es típusismereti bizonyítvány. Az is igaz, hogy ekkor már az igazi nagymenők a Siemens gyár Taurus gépei voltak, miközben szegény, egykoron csillogó-villogó Sisik meglehetősen leromlott műszaki állapotban, szinte kizárólag kis terhelésű régiós személyvonatokat továbbítottak. De erről a későbbiekben még részletesen írok.



LAPPANGÓ FESZÜLTÉG, ERŐSÖDŐ SZAKMAI FÉLTÉKENYSÉG

Mielőtt tovább folytatnám történetemet, nem kerülhetem ki, hogy ne írjak egy furcsa, talán negatívnak bélyegezhető, de abszolút természetes jelenségről, a szakmai féltékenységről. Amint azt az előző cikkemben megfogalmaztam, hazánkban kezdetben mindössze egy EC vonatként létezett, mégpedig a Lehár expressz, EC40 és EC41 számra hallgatva. Ezt a vonatként természetesen kizárólag hegyeshalmi kollégák továbbították, hiszen a szerelvény ott lépett be hálózatunkra és ott is hagyta el az országot, tehát a személyzet és a mozdony fordulója – a menetrendet is figyelembe véve – hegyeshalmi kiszolgálással illeszkedett a legtökéletesebben egymáshoz. Ilyen előzmények után, nem csoda, hogy a hegyesi mozdonyvezetők természetesnek vették, miszerint a kibővített EC fordóban az 1014-es mozdonyokon is kizárólag ők fognak utazni annak ellenére, hogy az új vonatok menetrendi fekvése már nem kifejezetten nekik kedvezett. Ehhez képest hideg zuhanyként érte őket a hír, hogy a menetrendváltástól pesti, egészen pontosan keletis kollégákkal kell majd osztozniuk, mégpedig fele-fele arányban. Az EC 24-es, a 25-ös, valamint a 62-es a pestieké lesz, ők pedig csupán a 40-est, a 41-est, valamint a 63-ast továbbíthatják majd. Azt hiszem, nem szorul külön magyarázatra, hogy miért nem volt egészen őszinte az örömük.

A másik feszültség forrása már személyesen érintett engem és Dinai Pista barátomat. A Keletiben szolgáló masinistáknak a legrosszabb álmukban sem fordult elő annak a lehetősége, hogy ferencvárosi mozdonyvezetőkkel is közösködniük kell az előkelő EC fordulóban. Közülük sokan rendkívül nehezen vették tudomásul a rólunk hozott, számunkra kedvező döntést, hiszen úgy gondolták – jogosan – hogy ezzel mi, ferencvárosiak, két keletis kolléga előtt vettük el az 1014-es mozdonyokon való utazás lehetőségét. (Megjegyzem: a helyükben én sem

tapsikoltam volna az örömtől.) E belső feszültségek, bár egyre csökkenő mértékben, de folyamatosan ott lappangtak közöttünk egészen a Siemens mozdonyok megjelenéséig.

A LEGELSŐ ÖNÁLLÓ SZOLGÁLATOM

De térjünk vissza az alaptémánkhoz! Elérkezett az idő, amikor 1995 novemberének egy ragyogó napján életemben először vezethettem önállóan Sisit. Fradiban az idő tájt beosztott masinistaként a kelebiai gyorsfordában utaztam, ha emlékezetem nem csal, az 1165-ös Szilin. Emiatt aztán meglehetősen problematikus volt a munkarendembe beilleszteni az EC vonatokat. Két lehetőség közül választhatott a beosztásomat készítő dolgozó. Az egyikben a saját vonatom helyett kaphattam volna vezénylést az 1014-esre, a másikban pedig az úgynevezett „fordaszabad” napokon. A vezénylő szerencsémre szinte mindig ez utóbbit választotta, bár valójában teljesen mindegy volt, hiszen akkoriban gyakran kellett beugranom felvigyázónak, így aztán viszonylag sűrűn dolgozott valaki más helyettem a beosztott gépemén. Mint már írtam, 1994-től három EC vonatként, azaz hat vonat közlekedett ÖBB mozdonnal, ebből a 24-es, a 62-es és a 25-ös volt a pestieké. Nekünk, a két ferencvárosi kakukktojásnak a 62-25-ös vonatként továbbítása nem fért bele a tizenkét órába, hiszen a szolgálati időnket megnövelte kezdéskor a Keletibe, majd végzéskor onnan vissza az önköltségi út. Ezért aztán mi ketten kizárólag az EC 24-es Liszt Ferencről elnevezett vonatra kaphattunk vezénylést, amit a szakzsargonban egymás közt csak „féltökű kanyarnak” neveztünk, ugyanis visszafelé nem volt előre betervezett munka. Ha akadt valami személyzet nélküli tehervonat Hegyeshalomban vagy valahol másutt a vonalban, akkor azt kellett visszahoznunk, egyéb esetekben pedig az Avala expressszel jöttünk haza önköltségben. De bárhogya is volt, Sisivel imádtam utazni. Az a havi egy-két EC szolgálat, még, ha féltökű is volt, piros betűvel került be a



naptáramba. Amikor az első vezénylésemet megkaptam, hihetetlen lámpaláz kerített hatalmába, hiszen nem hibázhattam, mivel ezt a vonatot és a mozdonyt sokan – úgy a kollégák, mint a magasabb rangú vasúti vezetők – megkülönböztetett figyelemmel kísérték. Nekünk ferencvárosiaknak pedig duplán ügyelnünk kellett arra, hogy hiba nélkül dolgozzunk, hiszen ha valamit rosszul csináltunk volna, azzal a keletis kollégák számára egyből bizonyítást nyer, hogy nem vagyunk valók ilyen előkelő vonatok élére. Ezért aztán este otthon még alaposan átnéztem a Bosnyák Lacitól kapott leírást és a kezelési utasítást, nehogy másnap valami baj legyen. Reggel Fradiban feljelentkeztem, majd a 23-as villamossal átdöcögtem a Baross térre. Keletiben, a fűtőházban elkértem a mozdony kulcsát. A felvigyázó – aki később jó barátom lett – meglehetősen morózusan fogadott. A tekintetéből nagyjából az volt kiolvasható: „Mit keres itt a villamos vontatás bölcsőjében ez a ferenci jött-ment és miért tolakodott be a mi kis zárt, elit közösségünkbe?” Én gyorsan túltettem magam a barátságtalan fogadtatáson, megkerestem a mozdonyt és beüzemelttem. Minden az előírás szerint működött. A szerelvényem a „kezelő” vágányon várt rám, tehát kijelentkeztem és vonatra jártam, amely tizenkét német kocsiból állt. Amikor



rákapcsoltam a fűtést, meglepődve tapasztaltam, hogy a vonat áramfelvétele meghaladta a 800 A-t. Kicsit soknak találtam, de hamar rájöttem, hogy a fűtési átkapcsoló az ÖBB rendszerre, azaz 1500 helyett 1000 V-ra kapcsolva biztosította a kocsi energia-ellátását. A mozdonyt este lezáró kolléga hagyta így, ez okozta a megszokottnál nagyobb áramfelvételt. Gondoltam, ha már elkezdtem 1000 V-t táplálni, akkor azzal is folytatom. Megfigyeltem később, hogy a többiek is előszeretettel alkalmazták az osztrák rendszerben használatos alacsonyabb fűtési feszültséget. Magam sem tudom, miért. Ez egyfajta értelmetlen szokássá vált, ami miatt néha le is toltak bennünket.

EGY VÁRATLAN LÁTOGATÓ

Mielőtt a csarnok nyolcadik vágányról elindultam volna, valaki felkopogott a vezetőállásra. Dinai Pista barátom volt az, aki közölte velem, hogy elkísér, mert éppen ráér és másnap

ő is ezt a vonatot fogja továbbítani. Ha most eljön velem, akkor holnap már némi konkrét tapasztalattal a háta mögött kezdheti meg az első 1014-es szolgálatát. (A másodiknak bemutatott fotót Dinai Pista ekkor készítette.) Mi tagadás, örültem a baráti kíséretnek, mert több szem többet lát alapon csökkent annak az esélye, hogy valamit esetleg elrontok. Megjegyezni kívánom, kezdetben szinte teljesen hibátlanul dolgoztak e gyönyörű járművek. A teljesítményük elegendőnek bizonyult a 10-13 kocsis menetrend szerinti továbbításához, hiszen ekkor még csak maximum 120 km/ó-val száguldoztunk a hegyeshalmi vonalon, kevés lassújel készített fékezésre majd utána intenzív gyorsításra bennünket és nem utolsó szempontként még a hagyományos, nem pedig az „emelt” sebességre kifejlesztett EVM 120 üzemelt a mozdonyon, tehát nem voltak indokolatlan kényszerfékezések utáni felesleges újraindítások. Persze apróbb hibák, rendellenességek előfordultak néha, de azok, ha másképpen nem, a számítógép újraindításával többnyire

orvosolhatóak voltak. Nagyon vigyáznunk kellett a szélvédő előtt akkoriban újdonságnak számító teljesen lehúzható naprolóra. Az osztrák oktató mozdonyvezető külön felhívta a figyelmünket arra, hogy abban az esetben, ha a rolót a kapcsolója működtetésével nem tudnánk felhúzni, akkor inkább egy bicskával vágjuk el és hajtjuk fel, de kézzel soha

ne erőltessük a mozgó mechanizmust, mert az erőltetéstől nagyon könnyen tönkremegy a rolót mozgó rendkívül drága motor a finom művű áttétellel együtt. Ellenben, ha levágjuk az esetlegesen makacsodó napellenzőt, azt viszonylag olcsón tudják pótolni a legközelebbi javítás alkalmával a műhelyben. Még egy fontos dolgot meg kell említenem. Kezdetben a számítógép csak németül tudott kommunikálni. Úgy a hibákat, mint a hibák elhárításhoz felajánlott lehetőségeket német nyelven jelenítette meg a vezetőasztalba beépített képernyőn. Aztán telt múlt az idő, majd egy frissítés során megtanították magyarul. Onnantól kezdve lehetett választani a két nyelv között.

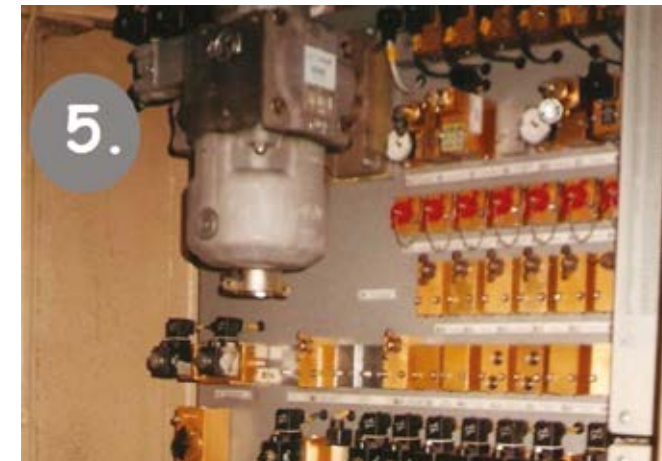
De visszatérve az első szolgálatomhoz, minden baj és nehézség nélkül megérkeztünk Hegyeshalomba, ahol az ÖBB mozdonyvezetője leváltott. Visszafelé tehervonatot kellett továbbítanom Ferencvárosig egy hihetetlenül lepusztult Szilivel. Azt hiszem, felesleges külön hangsúlyoznom, milyen

érzés volt a modern és szép masináról átnyergelni egy ócskavas jellegű romhalmazra. Aztán megindultam vele és rájöttem, hogy koszos, ütött-kopott ugyan, de kifogástalanul működik, nincsen elviselhetetlen huzat a vezetőálláson, nem zajos, és a motorok feszültségét a megengedett 1400 V-ig lehet növelni. Győr rendezőn haladtam, amikor a menetirányító rádió keresett. Közölte velem, hogy Győr és Győrszentiván között az EC 62-es a 005-ös Sisivel megállt, és a mozdonyvezető rádió nem érhető el. Megkért, hogy álljak meg mellette és nézzem meg, mi történt. Néhány perc múlva oda is értem és felmásztam a Sisi vezetőállására. A mozdonyvezető – egy fiatal, nagyon jó képességű és rátermett kolléga – elmondta nekem, hogy a 01-es hibakód (Leitenrecnenstörung) miatt kikapcsolt a főmegszakító. Ő előírás szerint az akku vezérlőkapcsolóját először „Aus”, majd öt másodperc elteltével „Start” állásba fordította. A

masinát sikerült is beüzemelni, de nincsen vontatás, nem tud vele megindulni. Ekkor én (mint hidegfejű kívülálló) rápillantottam a vezetőasztalra és láttam, hogy az irányváltó gombok sötétek. Megnyomtam az egyiket és a mozdony egyből képessé vált a vontatásra. Szegény kolléga, lámpalázában ezt az utolsó fázist felejtette ki. Szerencsére, a meglehetősen laza menetidő lehetővé tette számára, hogy a késést lefaragja, így vonata Hegyeshalomtól már az előírt időben hagyhatta el az országot. Az esetet nem mondtuk el senkinek, ne csámcsogjanak rajta, mert köztudott, hogy a mozdonyvezetők egymás között meglehetősen gonoszkodók tudnak lenni, ha valakit hibázáson érnek.

MOST ISMERKEDJÜNK MEG KÖZELEBBRŐL A MOZDONNYAL!

Mielőtt tovább folytatnám élménybeszámolómat, ismerkedjünk meg egy kicsit magával a mozdonnyal. Az 1014-es és a könnyebb 1114-es masinák négytengelyű, Bo'Bo' tengelyelrendezésű járművek voltak, amelyek üzemelhettek 15 kV 16,7 Hz-es, valamint 25 kV 50 Hz-es megáplálással egyaránt. A magyar hálózaton e mozdonyokból eredetileg mindösszesen négy jármű közlekedhetett, mégpedig az 1014 005, 006, 007 és a 015-ös. Ezeket a gépeket ellátták a MÁV által használt EVM típusú vonatbefolyásoló (vonatmegállító)



berendezéssel, 160 MHz-es rádióval és egy harmadik áramszedővel, mivel abban az időben a magyar felsővezeték kigyózása eltért az osztráktól (szélesebb volt annál), emiatt hosszabb palettára volt szükség. A gép állandó teljesítménye 3000 kW, legnagyobb vonóereje pedig 210 kN volt. (A valóságban a 200 kN vonóerőt sem nagyon sikerült soha kipróbálnom belőle. Általában 180-190 kN-nal tudtam megindulni, feltéve persze, hogy a tapadási viszonyok ezt lehetővé tették.) A rendkívül hatásos visszatápláló villamos fék nekünk, magyar masinistáknak kifejezetten újdonságnak számított. 100 kN fékezőerővel tudtuk a vonatot folyamatosan lassítani és ezt a magas fékezőerőt – ha jól emlékszem – már 80-90 km/ó sebességnél képes volt a gép produkálni, és csak nyolcvan fölött kezdett csökkenni egy hiperbola görbéje szerint. Gyakorlatilag megállásig lehetett vele lassítani. A főáramkörben

az elektronok mozgását vízűtéses GTO áramirányítók szabályozták, ebből adódóan a mozdony – a régi kandókhöz hasonlóan – nagyon jó fázistényezővel dolgozott. A kerekek meghajtásáról négy darab három fázisú aszinkron motor gondoskodott. Egy mozdonnyal azonban nem csak száguldozni, megállni is tudni kell! Ezért beszéljünk

egy kicsit a fékrendszeréről is! A vonatjárművet a gyártók felszerelték fokozatosan oldó önműködő, utánfékezéssel kiegészített légnyomásos fékkel, elektropneumatikus vezérlésű kiegészítő fékkel, valamint rugóerőtárolós rögzítőfékkel. A villamos visszatápláló fékezéssel már korábban ejtettem néhány szót, így azzal most nem foglalkozom.

Mechanikusan minden kereket, mindkét oldalról önműködő rudazatállítóval ellátott kettős féktuskós egység fékezett. Ez a fékrendszer rendkívül gyorsan és nagyon hatásosan működött, bár e tény sajnos gyakran anyagi kárral járó problémát okozott, ugyanis a mozdony kerekei könnyen megcsúsztak, ezáltal meglaposodtak. Tetézte a bajt a '97 után felszerelésre került emelt sebességre kifejlesztett EVM 120 típusú vonatbefolyásoló berendezés. A nagy gyakoriságú indokolatlan leoldások szinte valamennyi hazánkban közlekedő Sisit lapossá varázsolták, ezzel fokozott igénybevételnek téve ki úgy a jármű futóművét, mint a pályát. Ha valamelyik gép kerekeit az osztrákok megszertergálták,

biztosra vehető volt, hogy néhány nap múlva újra megcsúszik.

Az önműködő féket HZR típusú mozdonyvezetői fékezőszeleppel lehetett működtetni. A jármű fékhengerei egy ep. vezérlésű oldószelep segítségével üríthetők voltak, de ez az oldási lehetőség kényszerfékezés esetén nem működött. (Úgy emlékszem – bár ebben már egyáltalán nem vagyok biztos – , hogy talán 10 másodpercen volt maximálva az oldás lehetősége.). Ebből pedig egyenesen következett, hogy kényszerfékezés esetén a mozdony rendre megcsúszott és meglaposodott. Nem mehetek el szó nélkül a kompenzációs fékezés okozta probléma mellett sem. Ha ugyanis a villamos fék valamilyen okból kifolyólag kiesett – mondjuk fázishatár alatt, vagy bármely más esetben, amikor szünetelt a mozdony felsővezetékéről történő megláplálása – , a számítógép a hiányzó villamos fékteljesítményt a kiegészítő légfék bekapcsolásával



pótolta. Igen ám, de a kiegészítő fék működése esetén az oldó nyomógomb segítségével nem lehetett a fékhengereket üríteni, ilyenkor e művelet csak a kiegészítő féket működtető kapcsoló rugóerő ellenében oldó helyzetbe történő kapcsolásával vált lehetségessé. Rossz tapadási viszonyok mellett azonban annak érdekében, hogy a kerécsúszást elkerüljük, rendkívül gyors beavatkozásra volt szükség. A reakcióidőt azonban sajnálatos módon meghosszabbította, hogy az automatikus légfékezés észlelése után választani kellett az oldási lehetőségek közül. Ha sebességtartó kompenzációs fékezést akartunk oldani, akkor elegendő volt az alapjeladót felső végállásba tolni, majd ezután a sebességet a folytatólagos légfék működtetésével a megengedett érték alá csökkenteni. Megmondom őszintén, engem, mint öreg rókát rendkívüli módon zavart, hogy mint képzett masinista, nem bírálhatom felül az ostoba és érzéketlen gép döntését. Talán éppen emiatt nem szeretnék ma mozdonyvezető lenni, hiszen lassan-lassan teljesen a gép veszi át az uralmat jármű felett, a mozdonyvezető pedig egyre inkább csak követi az eseményeket.

NEM TIPIKUS, RITKA HIBÁK

A járművezető kényelmét és biztonságát szolgálta a szélvédő üveg újszerű fűtése, amely azt a célt szolgálta, hogy télen az ablakra ne fagyjon rá a csapadék és a lecsapódó pára se gátolja

a jó kilátást. A gyártó cég a vastag, több rétegű biztonsági üvegbe szabad szemmel szinte láthatatlan fűtőszálakat épített be. Ha a mozdonyvezető bekapcsolta az üveg fűtését, akkor egy érzékelő rendszer figyelte annak hőmérsékletét és, ha túlmelegedést észlelt, automatikusan kikapcsolt. Egy alkalommal, amikor a szolgálat megkezdésekor beüzemeltem a gépet arra lettem figyelmes, hogy az egyik vezetőállás szélvédője végig van repedve (3. ábra). Nem értettem, miért, hiszen külső sérülési nyomot – amelyet okozhatott felverődött kavics, esetleg szándékos dobálás vagy nagyobb testű madár elütése – nem észleltem. Mindenesetre beírtam az átadási naplóba a hibát. Később megtudtam, hogy a bajt az ablak fűtése okozta, ugyanis túlhevült és az automatika nem kapcsolt ki időben. Tény és való, hogy ezek után a gép meglehetősen sokáig ezzel a sérült szélvédővel dolgozott. Gondolom tán azért, mert ez a hiba – csak az egyik réteg hasadt meg – sem biztonsági, sem más problémát nem okozott és az új üveget az ÖBB csak nagyon magas áron tudta volna beszerezni. .

Valamikor a kilencvenes évek második felében, amikor már keletis masinista voltam, úgy változott meg az EC vonatok menetrendje, hogy a menetidő csökkentése érdekében a magyarországi végállomásukat a Délibe helyezték át. Azonban a budai pályaudvaron hiányzott a kocsik karbantartásához szükséges infrastruktúra, ezért a szerelvényeket az érkezést követően üresen át kellett húzni a Keletibe, majd indulás előtt vissza a Délibe. Egy alkalommal a 62-es számú vonat szerelvényét továbbítottam éppen a Keletiből a Déli felé, amikor beütött a krach. A népligeti fázishatár előtt a főmegszakító kikapcsolását követően arra lettem figyelmes, hogy a géptérből erős fűvás hallatszik és a mozdony légtartályából rohamosan fogó levegő. A jelenség nem volt ismeretlen előttem, hiszen egykoron a saját beosztott mozdonyommal is jártam már így. Akkor szolgálatképtelenné váltam, nem tudtam az utat folytatni. (Az 1014-es mozdonyok hasonló főmegszakítóval rendelkeztek, mint a V43-asok.) Most is könnyen fekve maradhattam volna, ha a ferencvárosi rendelkező, a felvigyázó, valamint a garázmester nem állnak a helyzet magaslatán. Ők azonban kiválóan és gyorsan megoldották a váratlan helyzet adta feladatot. Amikor rádióan értesítettem Ferencváros rendelkező szolgálattevőjét, ő azonnal

intézkedett, hogy az „utántoló” tartalék álljon készenlétben, miközben engem behozott a második vágányra. Akkor már a gépem főlégtartályában a nyomás alig haladta meg az 5 bar értéket. Megállás után a gépkísérő egyből leakasztott a vonatomról és a közben rám járó, a ferenci szakzsargonban utántolónak nevezett tartalék mozdonnal összekapcsolt. Ezt követően az utántoló kihúzott Soroksári út felé, majd a „B” vágányon keresztül betolt Nyugati rendezőbe, ahonnan a fűtőház tolató mozdonya gyorsan a mozdonyszínbe tolt. A szerelők értetlenkedve néztek rám és az osztrák masinámra. Kérdezték, minek jöttem ide, hiszen ők egyáltalán nem értenek a Sisihez? Mondtam, hogy nem baj, és gyorsan felmentem a mozdonyom tetejére ahol a szakaszolója segítségével a főmegszakítót végállásba forgattam. Amikor ezzel elkészültem,

a rajtam lévő, engem a műhelybe továbbító dízelgép kihúzott a szín elé a felsővezeték alá, ahol a segéd-légsűrítő segítségével feltöltöttem a főmegszakító légtartályát, majd beüzemeltem a mozdonyt. Minden tökéletesen működött. Azért a biztonság kedvéért főkapcsolót próbaképpen többször ki-be kapcsoltam, majd ezt követően kijelentkeztem a fűtőházból és vonatra jártam. A nem várt kaland ellenére a Déliből sikertült hajsza pontosan elindulnom az EC 62-es számú vonatommal. Ilyen az, ha az egyes szakszolgálati ágak ügyes és kiválóan képzett, szakmailag motivált dolgozói képesek jól együttműködni.

RIVALDAFÉNYBEN

Amint arról korábban már beszámoltam, e mozdonyokat és az általuk vontatott szerelvényeket megkülönböztetett figyelem övezte. Ez a figyelem nem kizárólag a forgalom lebonyolításában és annak ellenőrzésében érdekelt személyek részéről nyilvánult meg, hanem az utazóközönség részéről is. Keletiben, indulás előtt rendszeresen kíváncsiskodó emberek mustrálták és fényképezték a mozdonyt. Akkoriban még nem voltak fényképezős telefonok, a digitális képrögzítők is csodaszámba mentek, ezért, ha a fényviszonyok nem voltak túl kedvezőek, gyakran villantak a hagyományos fényképezőgépek vakui. A bátrabbak néha felkopogtak és megkérdezték, hogy belülről is megnézhetik-e a gépet. Sok mozdonyvezető nem szerette ezt és elzavarta az érdeklődőket.

Én azonban nem szívesen küldtem el senkit. Ha más tevékenységemben nem zavart, akkor néhány perc erejéig megengedtem, hogy egy-egy kíváncsi utas belülről is megtekintse a vezetőállást. Még a japánok is elragadtatásukat fejezték ki, pedig náluk aztán nem számított újdonságnak a korszerű technika és az esztétikus formatervezés vasúton való alkalmazása. Egyszer egy román fickó – aki kiválóan beszélt németül és kiderült róla, hogy orvosprofesszor – megkért, hogy Győrig hadd utazzon a gépen! Jó hangulatban voltam, tehát – a szabályt figyelmen kívül hagyva – engedtem a kérésének. Rendkívüli módon tetszett neki az utazás e civilek számára ritkán elérhető formája. Remélem, hálából otthon, Romániában ezek után csak szépeket és jókat mesélt a MÁV-ról, amelynek ilyen csodálatos járművek (is) közlekednek a



hálózatán! A folytatásban majd arról olvashatnak, hogy milyen problémákat okozott a Délibe áthelyezett végállomás és al60 km/órás közlekedés bevezetése, hogyan és miért jelentkezett egyre több hiba a mozdony üzemében, majd miképpen szorultak ki e gyönyörű masinák az elit vonatok éléről és adták át a

helyüket a sokkal csúnyább, de erősebb és megbízhatóbb Siemens mozdonyoknak.

MAGYARÁZAT A CIKKBEN BEMUTATOTT ÁBRÁKHOZ

A negyedik ábrán a vezetőállás hátfala látható. Árulkodóan kandikál ki a falból a gyárilag beépített heverő barna színű, műbőrből készített füle. A labanc vasúti vezetők ugyanis azt gondolták, ha ácsorgás közben a mozdonyvezető kényelmesen tud pihenni, az nagyban hozzájárul a közlekedés biztonságához. (Érdekes – vagy tán nem is annyira érdekes – módon a fentiek kapcsán lapunk előző számában olvasható „Jelzőmeghaladások” című cikke jutott az eszembe.) Az ötödik fotón a mozdony fékelemeket tartalmazó, géptérben elhelyezett, jól áttekinthető panelja látható, míg a hatodikon az első önálló indulásom előtt készített fényképet tekinthetik meg.

A hetedik, utolsónak bemutatott felvétel pedig abban az időben készült, amikor az EC vonatok magyarországi végállomását a Délibe helyezték át.

Móricz Zsigmond

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

	MOSZ flotta ügyintézéshez „Tagsági igazolás” helyett ügyintézéshez elég felmutatni az aktuális évre érvényesített tagkártyát.
	Szilvásvárad Kalandpark és Kalanderdő Cím: 3348 Szilvásvárad, Szalajkavölgyi út E-mail: info@kalanderdo.hu Web: https://kalanderdo.hu 10% kedvezmény a kalandpark szolgáltatásaiból
	Wundergaff Horgászciikk áruházak Cím: • 5000 Szolnok, Ady Endre út 30. (Koszorú út sarok) • 4035 Debrecen Kürtös utca 8. 10% kedvezmény a vásárlás végösszegéből
	Túrfishing – Horgászciikk áruház Cím: 5400 Mezőtúr, Földvári u. 15 (Piactér) Web: http://turfishing.hu/ 10% kedvezmény a vásárlás végösszegéből
	Contact Autó – Autósbolt Cím: 7634 Pécs, Bolgár köz 4. Web: http://contactauto.hu/ 10% a gyári, 40% az utángyártott alkatrészek árából
	Prime Optika Cím: 1138 Budapest, Berettyó u. 2-8 E-mail: info@primeoptika.hu Web: https://primeoptika.hu/ 30% kedvezmény komplett szemüveg készítése esetén MOSZ Tagoknak és családtagoknak „Ismerjük a mozdonyvezetők speciális szemüvegigényeit”
	Páva Papír – Papírbolt Cím: 4150 Püspökladány, Bocskai u. 3 Web: https://www.facebook.com/Páva-Papír-116175740295489 10% kedvezmény a vásárlás végösszegéből

	Tisza Apartman Hotel Szolnok Cím: 5000 Szolnok, Tiszaleti sétány 34. E-mail: info@tiszaapartman.hu Web: www.tiszaapartman.hu Szállásfoglalás kizárólag e-mailben vagy honlapon lehetséges a Tagkártya szám megadásával! 10% kedvezmény
	Hotel Margaréta - Balatonfüred Cím: 8230, Balatonfüred, Széchenyi u. 53 E-mail: d.peter@hotelmargareta.hu Web: https://hotelmargareta.hu Szállásfoglalás az online foglalási rendszeren keresztül lehetséges a Tagkártya szám és a MOZDONY promóciós kód megadásával! 5% kedvezmény
	Kőrözsa Panzió - Kémence Cím: 2638 Kémence, Nagyvíz 902/3 hrsz E-mail: korozsapanzio@gmail.com Web: https://www.korozsapanzio.hu Szállásfoglalás az online foglalási rendszeren keresztül lehetséges a Tagkártya szám és a MOZDONY2022 promóciós kód megadásával! 10% kedvezmény

Nánási Dental Fogorvosi Rendelő

1031 Budapest, Nánási út 4/B.
 Tel.: +36 70 270 0140
www.nanasidental.hu
info@nanasidental.hu

Pest Dental Fogorvosi Rendelő

1095 Budapest, Ipar u. 2/A
 Tel.: +36 20 535 4842
www.pestdental.hu
info@pestdental.hu

Rendelőinkben a tagság, illetve személyi azonosság igazolása után az alábbi kedvezményekre jogosultak:

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

Időpontért hívjanak minket a fenti elérhetőségeinken! Várjuk szeretettel rendelőinkben!



Service 4 You - Szálloda és Wellness lánc
A következő szállodákban **15%** kedvezmény online foglalás esetén, ami „Különleges ajánlatok”-ra, Ünnepi és Tematikus csomagokra nem vonatkozik.

Foglalás

- a szállodák e-mail címén vagy online foglalási rendszerén (ld. a szállodáknál)
- a <http://.service4you.hu> online foglalási rendszerén lehetséges a promóciós kód megadásával.

Promóciós kód: Kérd a MOSZ központtól a 30/177-7660 vagy a 30/825-5887 számon

Tisza Balneum Hotel****

Cím: 5350 Tiszafüred, Húszöles út 27.

E-mail: info@balneum.hu

Web: <http://www.balneum.hu>

Hotel Móló*** Siófok

Cím: 8600 Siófok, Vitorlás u. 16.

E-mail: info@hotelmolo.hu

Web: www.hotelmolo.hu

MP Hostel Budapest

Cím: 1072 Budapest, Nyár u. 6.

E-mail: reservation@mphostelbudapest.hu

Web: www.mphostelbudapest.hu

Cserkeszem Panzió

Cím: 5465 Cserkeszőlő, Fürdő u. 16.

E-mail: cserkeszempanzio@tmx.hu

Web: www.cserkeszempanzio.hu

Hotel Yacht**** Wellness

Cím: 8600 Siófok, Vitorlás u. 14.

E-mail: info@hotel-yacht.hu

Web: www.hotel-yacht.hu

Nostra Hotel*** Siófok (szezónális)

Cím: 8600 Siófok, Erkel Ferenc u. 51.

E-mail: info@nostrahotelsiofok.hu

Web: www.nostrahotelsiofok.hu

Hotel Forrás*** Zalakaros

Cím: 8749 Zalakaros, Termál u. 6.

E-mail: info@hotelforraszalakaros.hu

Web: www.hotelforraszalakaros.hu

Bonvital Wellness&Gastro

Hotel**** superior Hévíz

Cím: 8380 Hévíz, Rákóczi u. 16-18

E-mail: info@bonvital.hu

Web: www.bonvital.hu



Bálna Teherautókolcsönző



Elköltözné?

06(20)4646-173

Építkeznek?

06(20)4646-173

Elromlott a teherautója?

06(20)4646-173

3.5 tonnás, ponyvás teherautóm bérelhető, vállalatok költöztetést, áruszállítást.

bálnakolcsenzo@gmail.com
Püspökladány Szondi utca 2/1



Mindenre van több ötlete!

Kedvezményes vásárlási lehetőség a Praktiker áruházban!

A Praktiker Kft.-vel kötött partnercéges együttműködés keretében 2022-ben az alábbi napokon van lehetőség kedvezményes vásárlásra* munkatársai részére:

	Csütörtök	Péntek	Szombat	Vasárnap
Január	13	14	15	16
Február	10	11	12	13
Március	10	11	12	13
Április	7	8	9	10
Május	12	13	14	15
Június	9	10	11	12
Július	14	15	16	17
Augusztus	11	12	13	14
Szeptember	8	9	10	11
Október	13	14	15	16
November	10	11	12	13
December	8	9	10	11

Praktiker Kft.

*Kedvezményes vásárlási lehetőség: a Kedvezményezett az Áruházban az adott időpontban megvásárolható valamilyeni termék vételárától 10% kedvezményben részesülnek. Kedvezmény azonban nem vonatkozik az élelmiszerekre, az akció termékekre, illetve egyéb értékszállított, leárazott termékekre. A kedvezmény nem vonható össze egyéb kedvezménnyel.

PRAKTIKER Kft.
10395 Budapest, Rosta u. 87. tel.: +36 1 476 4000, fax: +36 1 476 4744
Munkaügyi központ: +36 1 221 2321, ingyenes hívás: +36 40 23 23 23
E-mail: info@praktiker.hu, www.praktiker.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

