

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők

XXVIII. évfolyam I. szám 2023.

Lapja

*Absque pugna
non est victoria*

Utazás, 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 üzött 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 megírta!)
- Amennyiben csak családtag utazik, akkor meg kell jelölni, hogy kinek a családtagja.
- Tagcsoportjának 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 fedezetigazololó 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 fedezetigazoláson 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



Áprilisi tréfa?!

Hosszú halogatás után április 1-én lépett hatályba a Forgalmi utasítás és hozzá kapcsolódóan egyéb a mozdonyvezetők számára kiemelten fontos utasítás módosítása, valamint egyes vonalakra vonatkozó Végrehajtási Utasítások tartalma is megváltozott. A vasúti közlekedés biztonságának mindenek felett állónak kell(ene) lennie, amelynek egyik pillére a szakmailag megalapozott és egyértelmű utasításrendszer és a szakmailag felkészült dolgozó. Ha megnézem az utasítások bevezetésének körülményeit, a megváltozott szabályok oktatásának, vizsgáztatásának lefolyását, azt kell mondanom, sokan tükörbe nézhetnének és önvizsgálatot tarthatnának a felelős vezetők közül.

Valamikor valaki elhatározta, hogy az utasításokat úgymond korszerűsíteni szükséges, mert az új felvételek nem beszélnek vasutas nyelven, nem értik és így nem is értelmezik helyesen a szabályokat, nagy a bukási arány a hatósági vizsgákon, nem igazán vonzó a vasúti képzés és vizsgarendszer a munkaerőpiacon, legalábbis a végrehajtói szinten. Úgy hírlík, még nyelvészeket is bevetettek, hogy a kívánt célt elérjék. Gondolom így lett a vezetőállásból vezetőfülke, a zárjelző tárcsából meg zárjelző tábla. Az utasítások egyszerűsítése, a tartalmak való helyzethez történő igazítása, az egyes kiemelt munkakörök tudásanyagának egyértelműsítése megint nem történt meg.

Na de egy dolog a tartalom, és más annak befogadása és megértése. Sem az eltérések, módosítások oktatásának színvonala, sem a változások szemléltetése, magyarázata nem felelt meg a kívánalmaknak. Az élethosszig tartó tanulás a magyar vasutas életében inkább élethosszig tartó vizsgáztatásnak felel meg, ahol nem új ismeretek megszerzése és a meglévő tudás elmélyítése a cél, hanem az, hogy a munkáltató részéről ki legyen pipálva és minden készen álljon a megváltozott helyzet alkalmazására... Míg az eltérés vizsgából sokan már tavaly nyáron levizsgáltak, addig az eltérésekhez kapcsolódó végrehajtási utasítások módosításáról csak a bevezetés előtt néhány nappal értesültek és közben még a régi utasítást alkalmazva közlekedtek. Tapasztalatból mondom, kevesek azok, akik tisztában vannak a változásokkal. A legszerencsétlenebb helyzet azok előtt adódott, akik közben időszakos vizsgára is készültek, csak azt nem tudták, hogy a régi vagy az új utasítások tudásanyagából kell megfelelni.

Zsuzsanna Zoltán

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet.....3	Bp. Centrum.....14	elkötelezettséggel 26
Hírek röviden.....4	Bp. Nyugat17	Te még nem mondtál fel? 28
A MOSZ álláspontját igazolta	Szombathely.....19	Régen és ma..... 31
az Európai Bíróság.....6	GYSEV Hírek!23	Lenin él36
Jogi esetek.....7	Tizenöt százalékos bértömeg	Kedves Mozdonyvezetők, Kedves MOSZ
Gyorsjelentés.....8	emeléséről 24	Tagok!..... 38
Terrületi hírek 10	2023. áprilistól.....25	MOSZ Ignéczi József Horgászverseny...39
Miskolc..... 10	Együttműködéssel és	

© 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. II. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230
E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037. Budapest, Bécsi út 267. Felelős vezető: Meseje Balázs ügyvezető

Hírek röviden



Mosóczy László a MÁV-START új vezérigazgatója

2023. január 19-től Mosóczy László tölti be a MÁV-START vezérigazgatói posztját. Mosóczy László 2022. májusáig az ITM államtitkáráként felelt a közlekedéspolitikáért, korábban helyettes államtitkárként dolgozott, 2007-2008-ban a MÁV-START elnök-vezérigazgatói posztját töltötte be.

A MOSZ 2016-ban kérte, javasolta először a MÁV-START-nak, hogy a vasúti közlekedésről szóló törvény szerinti, adott szolgáltatásban éppen aktuális vezetési időt a mozdonyvezető nyomon tudja követni és erre az MFB felületét tartjuk alkalmasnak. Akkor a munkáltató nem kívánt ezzel érdemben foglalkozni, olyan álláspontot képviselt- amit Bíróság előtt is kijelentett -, hogy a vezetési idő az, amikor forog a kerék. Aztán ezen az álláspontján hatósági bejelentések, ellenőrzések és elmarasztalások hatására kénytelen volt változtatni.

A MÁV-START mostanra jutott el oda, hogy egyelőre az MFB felületén és csak próbaüzemben, megjeleníti az éppen aktuális vezetési időt, legalábbis azt, amit annak gondol. Áprilisban konzultációt kezdeményeztünk, mert egyszer csak megjelent a becsült vezetési idő kijelzése az MFB-n. Tájékoztatást kértünk arra vonatkozóan, hogy milyen mozdonyvezetői tevékenységek, szolgálati elemek beszámításával és milyen szabályok alkalmazásával számolják a vezetési időt. Megtudtuk, a fejlesztések most indultak el, várják javaslatainkat, kérték jelezzük a tapasztalatokat. Cél, hogy a szolgálat tervezésekor meghatározott vezetési idő és a tényleges vezetési idő, valamint a kijelzett vezetési idő lehetőleg azonos legyen. A vasúti járművezetőnek legyen lehetősége a vezetési idejének követésére és jelezni tudja a munkáltató felé – leginkább a személyzetforduló felborulása, rendkívüli események bekövetkezése esetén -, ha a vezetési idő 10 órás felső korlátjának átlépését veszélyezteti. A MOSZ álláspontja az, hogy a vezetési idő számításának alapja az az időtartam, amikor a mozdonyvezető a járművön tartózkodik, felügyeli és az MFB-be bejelentkezett. Az egyeztetések folytatódnak.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács
A tanács februári ülésén pont került az idei bértárgyalások végére.

Módosult a 3 éves bérmegállapodás, 2023 január 1-re visszamenőlegesen 5% de legalább 53.000 Ft/hó alanyi jogú alapbéremelés történt, az alanyi jogú SZÉP Kártya juttatás 120.000 Ft-ra emelkedett, a munkáltatói önkéntes egészségpénztári tagdíj-kiegészítés nettó 1000 Ft/hó összeggel nőtt. A MÁV-START Zrt.-nél a mozdonyvezetői munkaköri család bértarifatáblázatban szereplő értékekre történt meg az alapberek emelése. A MOSZ tudomásul vette, de nem írta alá a megállapodást.



A Mozdonyvezetők Szakszervezete márciusban konzultációt kezdeményezett a MÁV-START Zrt.-nél és módosítani kívánja a baleseti eseményben részes munkavállalók támogatásáról szóló megállapodást. Szükségesnek tartjuk a rehabilitációs szabadság mértékének növelését, a mentori program felépítését is. Az egyeztetések elindultak.

Március 20-án ülésezett a MÁV-START Érdekvédelmi Tanács.

A legfontosabb történések a következőképpen foglalhatók össze:

- Szakszervezeti kérdésre válaszolva a MÁV-START kijelentette, hogy a jelenleg hatályos törvények alapján készíti el a munkavállalók áprilisi és azt követő munkaidőbeosztását, tehát tudomást sem vesz az Európai Bíróság napi és heti pihenőidőre vonatkozó ítéletéről és ebben a körben a január 1-től változott Munka Törvénykönyve 104. § (5)-re hivatkozik. Amely vélhetően azért született, hogy az Európai Bíróság borítékolható, a magyarországi munkaadók számára kedvezőtlen döntése ellenére is folytatódjon a törvénytelen gyakorlat.

- A Mozdonyvezetők Szakszervezete módosító javaslatot nyújtott be a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződéséhez, a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítés tárgyában, azt 50Ft/km értékre javasoltuk emelni. A munkáltató válaszában elmondta, hogy a 2023-ra vonatkozó béremelés terhei olyan mértékben növekedtek, a MÁV-START nem tud elköteleződni KSZ módosítási és egyéb olyan érdekképviseleti javaslatok mellett, amelyek teljesítése, számára többletforrást igényel. Ennek ellenére kijelentette, hogy állítsunk fel ütemtervet a legfontosabb szakszervezeti javaslatok tárgyalására. A gépkocsival való munkába járás költségei a magas üzemanyagárak miatt drasztikusan megemelkedtek, a 30 Ft/km költségtérítés sem kompenzálja a munkavállalók terheit. Megfontolandó a saját autó használata a munkába járással ilyen munkáltatói hozzáállás mellett!

- A Munkáltató előterjesztésére tárgyalta a VÉT a KSZ módosítási javaslatokat, két elkülönített témában. Az egyik a KSZ 15., 30., 31.§-ának módosítására vonatkozó javaslat az elektronikus úton történő közlés kapcsán, a másik a KSZ technikai jellegű (sajtóhibák, fogalmazási hibák, a 2023-ra vonatkozó bérmegállapodás átvezetése stb.)

módosítása. A MOSZ felhívta a figyelmet arra, álláspontunk szerint a MOSZ egyetértése, aláírása nélkül a START Kollektív Szerződése nem módosítható, kértük a módosító javaslatok visszavonását. A munkáltató rövid hezitálás után úgy döntött, mégis aláírásra kéri a szakszervezeteket, amelyek ezt a MOSZ nélkül, egy szemernyi kétség nélkül meg is tették.

- Az Egészségügyi Szűrőprogram előkészítetlen, bevezetése majd valamikor egyszer megtörténik és eredményessége erősen kétséges. A MOSZ megállapította, hogy a hajdan a kordedvezményes rendszer megszűnése miatt útjára indított Egészségmegőrző Program végleges kivezetése látható és tapasztalható, ami mutatja a munkáltató gondolkodását.

- Az e-learning kapcsán ismételten felhívtuk a figyelmet annak tarthatatlanságára, az egyes igazgatóságokon tapasztalható, eltérő munkáltatói gyakorlatra a tananyag elsajátítására biztosított idő kijelölése kapcsán.

- A vasúti járművezetői engedély cseréjével, kiállításával kapcsolatban hónapok óta tartó a probléma, ami most már a Start valamennyi igazgatóságán jelen van. A MOSZ többször, számos csatornán jelezte a helyzet tarthatatlanságát és sürgette a megoldást. Érvényes plastik kártya vagy ideiglenes papír alapú, a hatóság által kiadott igazolás nélkül nem lehet részt venni a közforgalmú vasúti közlekedésben. A MÁV-START úgy reagált, hogy a mozdonyvezetői plastik kártya érvényesítéséből adódó problémák továbbra is fennállnak és semmilyen hosszútávra szóló megnyugtató helyzet nem látszik. Vonatlemondások történnek, a mozdonyvezetőket állásidőre kénytelen vezényelni a munkáltató mert a kártyák érvényesítését, kiállítását végző szervezet nem áll feladata magaslatán.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A MOSZ álláspontját

igazolta az Európai Bíróság - elbukott a MÁV-START érvelése a pihenőidős perekben

A pihenőidős perek Európai Bírósági ítélete a Mozdonyvezetők Szakszervezete álláspontját erősítette meg, az még a főtanácsnoki indítványnál is egyértelműbben foglalt állást a napi pihenőidő kiadásának vonatkozásában. A Bíróság kimondta, hogy napi pihenőidő még akkor is hozzáadódik a heti pihenőidőhöz, ha közvetlenül megelőzi azt. Most már a Magyar Bíróságokon a sor...



A Bíróság ítéletében leszögezi, hogy a napi és a heti pihenőidőhöz való jog két önálló jogot képez, amelyek eltérő célokat követnek. A napi pihenőidő lehetővé teszi, hogy a munkavállaló meghatározott, nem csak hogy összefüggő, de a munkával töltött időt közvetlenül követő időszakra eltávolodhasson munkakörnyezetétől. A heti pihenőidő azt teszi lehetővé a munkavállalónak, hogy minden hétnapos időszakon belül kipihenhesse magát. Következésképpen biztosítani kell a

munkavállalók számára mindkét jog tényleges gyakorlását.

Márpedig az olyan helyzet, amelyben a napi pihenőidő a heti pihenőidő részét képezi, megfosztaná lényegétől a napi pihenőidőhöz való jogot azáltal, hogy a munkavállalót, amennyiben él a heti pihenőidőhöz való joggal, megfosztja a napi pihenőidő tényleges igénybevételének lehetőségétől. E vonatkozásban a Bíróság megállapítja, hogy az irányelv nem korlátozódik arra, hogy általánosságban határozza meg a heti pihenőidőhöz való jog minimális időtartamát, hanem kifejezetten azt pontosítja, hogy ezen időszak hozzáadódik a napi pihenőidőhöz való jog címén elismerendő időszakhoz. Ebből következik, hogy a napi pihenőidő nem képezi a heti pihenőidő részét, hanem ahhoz hozzáadódik, még akkor is, ha a napi pihenőidő közvetlenül megelőzi a heti pihenőidőt.

A Bíróság azt is hangsúlyozza, hogy a magyar szabályozás által a minimális heti pihenőidő vonatkozásában előírt, az irányelvhez képest kedvezőbb rendelkezések nem foszthatják meg a munkavállalót az ezen irányelvben számára biztosított más jogoktól, különösen a napi pihenőidőhöz való jogtól. Így a napi pihenőidőt az alkalmazandó nemzeti szabályozás által előírt heti pihenőidő időtartamától függetlenül biztosítani kell.

A MOSZ A BÍRÓSÁG ÍTÉLETÉT KÖVETŐEN LEVÉLBEN FORDULT A MÁV-START ZRT.-HEZ.

Az Európai Bíróság 2023. március 2-án kihirdetett C-477/21. sz. ítéletében kimondta, hogy a heti pihenőidő előtt is ki kell adni a napi pihenőidőt, vagyis mozdonyvezetők, motorvonatvezetők esetében a lakáson töltött 12 órát. A Mozdonyvezetők Szakszervezete elvárja a MÁV-START Zrt. vezetésétől, hogy már a 2023. április havi vezénylést is ennek az ítéletnek mindenben eleget téve készítse el a vontatási utazószemélyzet részére, ezzel is csökkentve a vezényelt utazói munkarend amúgy is embert próbáló káros hatásait. Ennek fontosságára hívtuk fel a munkáltató figyelmét.

„A Mozdonyvezetők Szakszervezete hosszú évek óta kifogásolja a MÁV-START Zrt. mozdonyvezetői munkaidő-beosztásának egészségre káros voltát. A heti pihenőidők jelentős részét úgy jelölik ki, hogy a mozdonyvezetők az előző szolgálatukból még haza sem érnek, már megkezdődik a heti pihenőidejük, és annak befejezése előtt újra munkába kell indulniuk. Sokszor felhívtuk a figyelmet erre és kértük az embertelen és a családi életet is negatívan befolyásoló gyakorlat megváltoztatását.

Az Európai Bíróság 2023. március 2-án kihirdetett C-477/21. sz. ítéletében kimondta, hogy a heti pihenőidő előtt is ki kell adni a napi pihenőidőt, vagyis mozdonyvezetők, motorvonatvezetők esetében a lakáson töltött 12 órát. Ennek figyelembevételével a heti pihenőidő csak a napi pihenőidő után kezdődhet el és betöltheti azt a funkcióját, melyet a jogalkotók szántak neki, hogy a munkavállalók minden héten ténylegesen kipihenhessek magukat. Az ítélet a MÁV-START Zrt.-nek – mint a Miskolci Törvényszéken folyó alapperesésnek – hivatalos úton rendelkezésére áll.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete elvárja a MÁV-START Zrt. vezetésétől, hogy már a 2023. április havi vezénylést is ennek az ítéletnek mindenben eleget téve készítse el a vontatási utazószemélyzet részére, ezzel is csökkentve a vezényelt utazói munkarend amúgy is embert próbáló káros hatásait.”

A MÁV-START Zrt. álláspontja, amelyet a 03.20-i VÉT ülésen ismertetett a következő: mindenben a jelenlegi hatályos törvények alapján jár el.

A munkáltató tehát folytatja a mozdonyvezetők munkaidő-beosztásának jogsértő, a szükséges pihenőidőket nem biztosító gyakorlatát, veszélyeztetve ezzel akár a vasúti közlekedés biztonságát is. A több száz, a közeljövőben akár több ezer per a magyar bíróságokon folytatódik.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Jogi esetek

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Bírósághoz fordult annak megállapítására, hogy a MÁV-START Zrt.-nél kollektív szerződés módosítási és felmondási jogosultsággal rendelkezik. Kértük annak megállapítását is, hogy a MÁV-START Zrt. vonatkozásában a Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács megállapodásai (a 3 éves bérmegállapodás és módosításai) nem jöttek létre, mert azokat a MOSZ, mint kollektív erejű megállapodás aláírására jogosult fél, nem írta alá.

Keresetünket arra alapoztuk

- hogy a MÁV-START Zrt. kollektív szerződésének megkötésekor minden adott volt az együttes szerződéskötéshez, ebből eredően azt teljes jogú szerződéskötő félként írtuk alá.

- hogy 2014. január 1-je óta rendelkezünk az Mt. 276. § (2) bekezdésben előírt minimális taglétszámmal, így már ezen ténynél fogva jogosultak vagyunk a kollektív szerződéshez csatlakozni. Az ezt kizáró Mt. 276. § (8) alaptörvényellenes

- hogy a MÁV-START Zrt. a Mozdonyvezetők Szakszervezetét 2014 óta szerződéskötő félként kezelte. A Fővárosi Törvényszék Munkaügyi Kollégiuma április 4-i tárgyalásán az eljárást felfüggesztette és kezdeményezte az Alkotmánybíróságnál az Mt. 276. § (8) bekezdése alaptörvény-ellenességének megállapítását, megsemmisítését, valamint konkrét ügyben történő alkalmazásának kizárását, az Alaptörvénybe foglalt önkényes megkülönböztetés tilalmába és az általános egyenlőségi szabályba ütközése miatt.

A Bíróság abban látta az önkényes megkülönböztetés tilalmának sérelmét, hogy a MÁV-START Zrt.-nél a 276. § (8) kellő súlyú alkotmányos indok nélkül, szükségtelenül és aránytalanul tesz különbséget a kollektív szerződési képességet szerzett szakszervezetek között. Az általános egyenlőségi szabály sérelme pedig ott érhető tetten, hogy a kollektív szerződéskötési képességet nyert szakszervezetek jogszabály szerint eltérő kezelésének nem volt észszerű alkotmányos indoka.

Gyorsjelentés

az Alapítványi 2022 évi tevékenységéről

A Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány a 2022 év folyamán is az alapító okiratban leírt célok érdekében végezte a tevékenységét. A világjárvány hatásai az év folyamán lecsengtek és a vártnál kevesebb olyan esettel találkoztunk, amikor kifejezetten a COVID-járvány miatt elhunyt, megbetegedett kollégán vagy hozzátartozóin kellett segítenünk.

ALAPÍTVÁNYUNK AZ ÉV FOLYAMÁN FEBRUÁRBAN, ÁPRILISBAN, JÚNIUSBAN, AUGUSZTUSBAN, OKTÓBERBEN ÉS DECEMBERBEN PEDIG KÉT ALKALOMMAL IS ÜLÉSEZETT.

A szeptemberi választások során részben megújult a kuratórium. A kuratórium elnöke továbbra is Tóth Ferenc Attila maradt. A kuratórium tagjai közül Korcz Attila – aki kezdetektől fogva a kuratórium tagja volt – nem vállalta a továbbiakban a tisztséget. Lancsák Róbert is elköszönt a kuratori tevékenységtől, ő is évtizedes alapítványi munkát fejezett be. Tartozik a közösségünk nekik egy nagy köszönettel, hogy szívügyüknek tekintették a bajba jutott kollégák segítségét, törekedtek az optimális és igazságos segítségnyújtásra, az alapítvány céljainak megvalósítására.

A KURATÓRIUM ÖSSZETÉTELE 2022 SZEPTEMBER 15.-TŐL AZ ALÁBBI (ERRŐL MÁR A BEJEGYZŐ VÉGZÉS IS MEGÉRKEZETT):

Gyüre Fruzsina
Hegedűs Gizella
Keserű Zsolt
Magyar Lajos
Tóth Ferenc Attila

Általános tapasztalat, hogy a tíz évvel korábbihoz képest lényegesen csökkentek a hozzánk érkező kérelmek, az év folyamán összesen 52 kolléga keresett meg minket. Két kérelmet továbbítottunk az alapító felé, mivel nem mozdonyvezető munkakörben dolgozott a kérelmező. Öt kérelmet utasítottunk el, mert a szociális rászorultság esete nem állt fenn, vagy a kérelmező nem tudta/akarta hitelt érdemlően alátámasztani kérelmét.

Az év folyamán nyolc esetben hunyt el mozdonyvezető, vagy mozdonyvezető felesége, élettársa.

Rajtuk összesen 1 050 000 Ft-tal segítettünk. Hat esetben kerestek meg minket olyan kollégák, akik kritikus betegségen estek át (daganatos megbetegedés, stroke) részükre 515 000 Ft támogatást utaltunk.

A további 31 kérelem jellemzően egyéb megbetegedések miatt hozzánk fordulók kérelme volt. Ugyanakkor a kérelmezők indokai bővültek, a kép változatosabb lett: pl. egyre többen kérnek támogatást munkaviszonyuk kapcsán lezajlott büntetőügyek perköltségéhez, vagy viharkár enyhítéséhez.

A 31 hozzánk forduló kollégán összesen 2 725 000 Ft-tal segítettünk.

Egy kérelmezőre jutó támogatás átlagosan közel százezer forint!

Összefoglalva a 2022-es évet elmondható, hogy az esetszám picit növekedett a korábbi egy-két évhez képest (2021-ben 40 kérelem sorsáról hoztunk határozatot). A 2022 év folyamán összesen 4 290 000 Ft segélyt, támogatást utalt át az alapítvány. Úgy vélem, ez komoly segítség, egy hatásos védőháló a mozdonyvezető társadalom számára.

A 2023 januári ülésünk során a kuratórium egyhangúlag úgy döntött, hogy a következő üléstől kezdődően a következő emelt összegű segélyeket alkalmazza:

Mozdonyvezető halála esetén 175 eFt, mozdonyvezető felesége, élettársa és 22 évnél fiatalabb gyermeke halála esetén 120 eFt, daganatos betegségben szenvedő, magas kockázatú szív és érrendszeri betegségben szenvedő, transzplantáción áteső mozdonyvezető esetében szintén 120 eFt az adható támogatás.

Az áprilisi ülésünkön elfogadtuk az alapítvány 2021 évi költségvetési beszámolóját, a 2022 évi költségvetéstervezetét, az éves beszámoló mérlegét, eredménykimutatását, és közhasznúsági mellékletét. A közhasznúsági melléklet az alapító honlapján elérhető.

Itt van az adóbevallás ideje. Kérjük a kollégákat – főleg azokat, akik eddig egyetlen civil szervezet számára sem rendelkeztek – gondoljanak az alapítványunkra!

Nem kerül semmibe, csak egy kis odafigyelésre. Az önadózók az adóbevallás 22SZJA-EGYSZA lapja kitöltésével, azok a kollégák pedig akik adóhatósági adómegállapítást választják, legkésőbb 2023 május 22.-ig tehetik meg nyilatkozatukat ügyfélkapun, vagy akár levélben is az adóhatóság felé.

Adószámunk: 18174432-1-42

Várjuk a nehéz élethelyzetbe kerül kollégák megkeresését. Várjuk azok megkeresését is, akiket súlyosan érintett a közelmúlt járványhelyzete. Alapítványunk megfelelő forrásokkal rendelkezik ahhoz, hogy hatásos segítséget tudjon nyújtani!

*Tóth Ferenc Attila
a kuratórium elnöke*



Miskolc

A december az ünnepvárás jegyében zajlott. Így voltunk ezzel mi is. A Miskolci Tagcsoport Luca napi pincelátogatásra készült, de hogy a kellemest összekössük a hasznossal (vagy a kellemetlent a haszontalannal) a koradélutáni pincézés előtt egy fórumot is tartottunk. Nem tisztázott, hogy azért voltak a Fórumon sokan, mert utána pincébe mentünk, vagy azért jöttek a pincébe, mert a fórum miatt amúgy is Szerencsre utaztak...

A lényeg: majdnem szűk lett a szerencsi oktató, annyian gyűltek össze a kollégák miskolciak, szerencsiek, de még füzesabonyiak is jelen voltak.

A fórumnak természetesen témája volt az aktuális, „18 fokos” rendelet.



Álláspontunk szerint – meg a rendeletből is ez olvasható ki – a pihenőhelyiségekre ez nem vonatkozik. Persze ettől még hideg az van, de szerencsére rájöttek az illetékesek, hogy az első időszakban a rendelkezés betartását túltolták. Mondhatni, mára konszolidálódott a helyzet.

A háromszázezer ügye, és a pihenőnapok helyzete is terítékre került. Utóbbi esetben vártuk azt, hogy a Luxemburgi Bíróság még az ünnepek előtt meghozza az ítéletét, de ez sajnos nem történt meg. Ugyanakkor van igény újabb perek kezdeményezésére, melyhez a technikai háttérrel elkészítették.

A hároméves bérmegállapodást a mi szakszervezetünk nem írta alá 2021 nyarán, pontosan azért, mert nem láttuk benne a garanciát, egy esetlegesen rosszul alakuló inflációs helyzet kezelésére. És a helyzet most igencsak rosszul alakult. Ma már a cégvezetés és a tulajdonos is egyetért abban, hogy az alig másfél évvel ezelőtti aláírt megállapodás 2023-ra vonatkozó része vállalhatatlan, attól több juttatást kell, hogy kapjanak a munkavállalók. Szóba kerültek az útátjárós balesetek, azok



elkerülésére adtunk javaslatokat. Látszik, hogy a nagy kampányon, egy-egy videón túl más – gyakorlati – intézkedés nem történt az ügyben. Szóba került a vezető jegyvizsgáló nélküli közlekedés – bár ezt a problémát kevésbé érzékeltük fájónak, mivel a környékünkön erre alkalmas jármű, ritkábban fordul meg.

Továbbra is jellemző a térségünkre az elavult járműpark (431-es villamosmozdonyok, BDV, Bz). Ezeket nem kel bemutatni, zajosak, huzatosak, sűrűn meghibásodnak és ez ellen lehet tenni, pl. a hatóság bevonásával.

Köszönet a Szerencsi Tagcsoport vezetésének, hogy helyiséget és ellátást biztosítottak a Fórumhoz!

A fórum után vonatra ültünk, Tállya állomásig zötyögtünk, gyalogoltunk egy jót, hogy egy kellemes pincében kössünk ki. A telken álló ház kívülről nem mutatta, mit is rejt az alatta lévő pince, de aztán lementünk a föld alá...

Tíz bor megkóstolása, hozzá tartozó magyarázat és a végén a jól befűtött helyiségben egy kiadós estebéd következett. Kötetlen beszélgetések kezdődtek, a hangulat vidámabb lett, sokan bevásároltak az ünnepi asztalra egy-egy finomabb borkülönlegességet.

Még decemberben, amolyan privát meghívót kaptam kassai jobaráunktól, Péter Kobelák-tól. Több, mint húsz éve

ismerjük egymást, Péter sportember a ZSK Cargótól vonult nyugállományba bringázik, túrázik, síel, festményeket gyűjt. Kassai városnézésre invitált, meg a karácsonyi vásárba. De pont december 16-án utaztunk ki, és ezen a napon volt a káposztaleves-főzés a kassai fűtőházban. Ez egy kedves, idilli karácsonyi hagyomány nálunk. Két nappal korábban belepte a hó a várost, így nagy hókupacok között bolyongva értünk ki a fűtőházba. A leves finom volt és sikerült pár szót váltanom az FS (Federácia Strojvodcov – Szlovák Mozdonyvezetők Szakszervezete) alelnökével Peter Dubovský-val, és a kassai vezetőkkel.

Megtudtam, hogy a 2023-as évre kért béremelést – melyről egyezség korábban már megszületett ott is felül kívánják vizsgálni. Érdekes módon 2023-ra ott is fix összegű (110 euró/fő – ami azért 10% fölött van a mozdonyvezetők esetében is) béremelésről szólt az egyezség, melyet további 20 %-al (!) szeretnének megtoldani.

A régi felvigyázójuk megújult, utat tört az elektronika, de még mindig több papíralapú dolgot használnak mint mi. Kellemes étkező és pihenőhelyiségben váraoztak a kollégák. Elegen vannak a feladatokhoz jelenleg, bár emberhiány és túlóra ott is előfordul. Őt gyakornokuk van, és állításuk szerint ez elégséges a nyugdíjba menők pótlására. Ott is van nyugdíjas foglalkoztatás, ugyanolyan

feltételekkel, mint az aktív mozdonyvezetők esetében. Sőt, a továbbszolgáltakat az állam sem bünteti nyugdíjmegvonással, ha bizonyos jövedelmet elérnek.

Korán sötétedett és a város szépen ki volt világítva. Energiaválság ide vagy oda, vannak dolgok, amire áldozni kell akkor is, ha nehezebben idők járnak. Mert ha csak a rosszat nézzük, begubózunk, mindenről lemondunk, akkor mire való az élet? Kassa hozta a polgárvárosi hangulatot. Élt a főutca, az árusok kínálták az ételt, italt, ajándékokat, a polgárok korzóztak és minden vendéglő, meg söröző kezdett megtelni. Mi a Lőcsei-házba mentünk, a város legrégebbi házába és a helyben főzött sört izlelgettük. Később áttettük a székhelyünket a Gólem sörözőbe...

A december vége egy eddig ismeretlen eseményt hozott a miskolci területen. A két ünnep között olyan volt a leterhelés és persze a szabadságkiadás is magas volt (na de annak is fogynia kell, meg hát csak ilyenkor szeretnek az emberek szabadságon lenni), hogy bizonyos vonatokhoz úgy kellett személyzetet vadászni. Először csak helyben, a szabadságon lévők visszahívásával, de mivel így sem volt elegendő számú személyzet, a közelebbi TSZVI-ben dolgozó kollégák meghívásával. És vonatok lemondására is sor került.

Az okokat átbeszéljük, hisz senkinek nem érdeke, hogy ilyen helyzetek előforduljanak. Ugyanakkor: előrelátó létszámtervezéssel, utánpótlásbiztosítással ez a helyzet

elkerülhető lett volna. A szabadságvisszavételek után, majd minden mozdonyvezetőnek maradt tavalyi szabadsága, összesen 1088 nap azaz fejeként ~5 nap!

Megkezdődött az új év is, az első napjaiban még mindig sokan voltak szabadságon, nehézségekbe ütközött a vonatokhoz biztosítani a személyzetet. A MÁV Rail-Tours-nál alkalmazásban lévő kollégák még mindig besegítettek nekünk, de aztán január második hetére normalizálódott a helyzet.

A Miskolci Tagcsoport megrendezte január 17-én a szokásos nyugdíjas búcsúztatóját.

A rendezvényen II fő tavaly nyugállományba vonult kolléga vett részt és mindenki „hozhatott magával egy embert”. A kellemes vacsora során, poharazgatás közben elevenítettük föl a régmúltat és bizony mi, a búcsúztatók is elgondolkodtunk: hogy elrepült az idő, hisz mi is hamarosan követjük az előttünk elmenőket...

A szerencsiek január 14-én megrendezték a 24. Bánsági József Teremfoci Emléktornát. A sporteseményen hat csapat mérte össze a tudását, külön öröm számunkra, hogy végre formálódik egy miskolci kispályás foci csapat is. A Miskolci csapat számtalan alkalommal nyerte meg a MOSZ Kupát de a focicsapatunk húsz év küzdelem után nagyrészt elment nyugdíjba...



A fiataljaink között nem olyan népszerű a labdarúgás, mint az előző generáció tagjai között, de csak találtunk néhány lelkes játékost. A csapat összerázódása jól sikerült, viszont ez most csak a 6. helyhez volt elég...

Februárban a miskolciak megrendezték a szokásos bowling-bajnokságot. A Fun-city adott otthont a rendezvénynek, pár pályát lefoglaltunk. Hol halkabban, hol hangosabban gurultak a golyók, dőltek a bábok... Nem volt ennek verseny jellege, egyszerűen csak jó éreztük magunkat. A kis rendezvényen 16-an vettünk részt és az első gurítóknak is nagyon tetszett. Persze jövőre veletek ugyanitt...

A bérmegállapodással kapcsolatban a kollégák véleménye a következő volt: Természetesen ez a béremelés nem elégtette ki az igényeket. Mindannyian járunk boltba, látjuk, hogy a mindennapi élelmiszerárak 50-90%-os emelkedésen estek át, ugyanakkor azt is el kell mondanom, senki nem számított magasabb mértékű emelésre, sőt, többünk várakozását meghaladta.

Nem álltak le a nyugdíjazások sem, januárban Tóth Tibi majd a tavasszal Farkas Tibor és Császár István utolsó vonata is megérkezett.

Farkas Tibi és Császár kemény legények voltak. Következetesen kiálltak az utasítások a vasúti szabályok betartása mellett. Volt is ebből gondjuk, gyakran pont a munkáltatójukkal szemben!

Az évben és a következő években is jelentős számban mennek kollégák nyugdíjba. A pótlásukra szükség van. Jelenleg is több tanfolyamon vannak miskolciak. Ép március végén vizsgázott le 16 fő, és április közepén fejezik be a vonalismeretek megszerzését.

Az Európai Unió Luxemburgi Bíróságának ítélete folyamánként újra indultak a pihenőnapok a Miskolci Törvényszéken is. Április 25-én lesz az első tárgyalás, kíváncsian várjuk a bíró döntését.

Tóth Ferenc Attila

Bp. Centrum

2022. december 15-én tartotta a balassagyarmati tagcsoport évzáró rendezvényét városunk egyik kedvelt éttermében, a Svejks Vendéglő különtermében. A program 11:30-tól kezdődött, elsőként a helyi aktualitásokról kaptak tájékoztatást a megjelent aktív és nyugdíjas tagjaink. Ezután meghívott vendégeink Barsi Balázs elnök és Dr. Záhonyi Zsolt alelnök urak közreműködésével fórummal folytatódott az esemény, ahol közvetlenül lehetett kérdezni és válaszokat kapni a vezetőktől. Téma volt a teljesség igénye nélkül: a 2021-ben megkötött hároméves bérmegállapodás negatív hatása a jövedelmekre, a sztrájktól való elállás miatt ígért bérkompenzáció kifizetésének sajátos munkáltatói értelmezése, a pihenőnapok állása. A bőséges és finom ebéd után, kötetlen formában, sörözés, borozgatás mellett folytatódott a beszélgetés a vendéglő zárórájáig.



A 2022/2023. évi menetrendváltástól tovább nőtt a kora hajnali jelentkezéseink száma, ezért konzultációt kezdeményeztünk a munkáltatónál a személyzeti fordulókat változtatására. A konzultációra 2023. január 18-án 9 órakor került sor a Keleti pályaudvar „Bagolyvár” tárgyalójában, ahol a munkáltatói oldalt Lóczi Csaba TSZVI igazgató, Holczhauzer Béla igazgatóhelyettes, és Pap Csaba technológiai vezető képviselte, a MOSZ részéről Barsi Balázs elnök, Szaniszló Zsolt és Bakos Zsolt vett részt. Kétféle javaslatot adtunk át a munkáltató részére, amire az ígéretet kaptuk, hogy megvizsgálják, kiértékelik és annak függvényében kerülhet valamelyik verzió bevezetésre. Bízunk benne, hogy valamelyik javaslatunk befogadásra kerül, mert kevesebb órával (2022-ben 316,98 óra/fő volt a túlóra átlagunk) és emberibb jelentkezési

időkkel bírnak, mint a jelenleg érvényben levő fordulók.

Több mint két évvel ezelőtt kezdeményeztük az akkori telephelyvezetőnél, hogy a jelenlegi beíró és felvigyázó irodát helyezzük át máshová, nagyobb, tágasabb helyiségekbe. Sajnos patthelyzet alakult ki, mert a részünkről javasolt irodát a cég nem akarta átengedni. A MÁV-Start által felkínált három lehetséges verziójából kettő a Szociális Épületben volt, ezek nekünk nem feleltek meg, a harmadik javaslatunk, ami pedig jó lett volna a Szentár épületben, arról a TLK nem volt hajlandó lemondani. 2022-ben az új telephelyvezetőnek, Parádi László úrnak is felvetettük a helyiségek költöztetésének megoldására váró problémáját. Megbeszéltünk egy közös időpontot, hogy megnézzünk kettő a MÁV-Start által



bérelt, jelenleg raktározásra használt irodát a fűtőházban, amiket korábban, még a MÁV-Trakció idejében szakszervezetünk tagcsoportja használhatott. Az ügyben a legújabb információ, hogy sem a beíró, sem a felvigyázói iroda nem kerül áthelyezésre, de a két helyiséget megkapjuk pihenőnek. Az IK-tól megrendeli az ajtók, ablakok javítását, de a többi elvégzendő felújítási munkákban számít a segítségünkre.

Szaniszló Zsolt Tagcsoportvezető

2022 végén s idén az első negyedévben is elbúcsúztattunk pár kordedvezményes vagy rendes nyugdíjba vonuló kollégánkat, tisztségviselőnket.

Északiból Halász Miklóst, aki 2022. október 21-én vonult nyugdíjba. 1981 június 28-án kezdett Miskolcon, ahol a dízel mozdonyvezetői vizsgáját 1984. február 16-án tette le, majd 2000-ben megszerezte a villamos mozdonyvezetői képesítést is. 2015. október elsejétől dolgozott az Északiban.

Heiszler Tibor tagtársunk 2022. augusztus 31-én búcsúzott aktív pályafutásából.

Oláh Gyula még a Hámánban kezdett, mint gőzmozdonyvezető, majd a későbbiekben villamos

mozdonyvezetői képesítést is szerzett, amivel 2022. december 28-ig látta el szolgálatait. A kép az utolsó szolgálata során készült róla.

Ferencvárosból Gyukli Ferenc, a helyi tagcsoport vezetője vonult nyugdíjba ez év január 28-án, 42 év után. Gubacsi gurító szolgálatának végét jelentő FTH-ba való bejárásnál nem kevés jelenlegi és már nyugdíjas vagy épp korhatár előtti ellátásban részesülő kollégájával és a szeretteivel együtt vártuk és köszöntöttük Fradis szolgálata befejezésekor!

Kedves tagtársainknak köszönjük a tevékenységeiteket s legalább ugyanennyi jó egészségben töltött szép évet kívánunk Nekik a szeretteitekkel!

A tavasz folyamán tagcsoporti fórumok megtartására kerül sor folyamatosan a MOSZ elnöke részvételével. Az ezeken már megjelent tagtársaink tájékoztatásokat kaptak több őket érdeklő és érintő témában és természetesen válaszokat kaptak a felmerülő kérdéseikre is. Egyúttal – a felmerült tapasztalatok alapján is – kérek minden érintettet, hogy ha kap bármilyen Értesítést a munkáltatótól, melyben arról informálják, hogy vizsgálat folyik ellene, akkor éljen a felkínált személyes meghallgatás lehetőségével, ahol majd



más releváns információk is feltárhatók! Egyúttal természetesen értesítse a tisztségviselőjét is, mert a jogvesztő határidők mindenkire vonatkoznak! Utólag már nem sok mozgástér marad! Sajnos a munkáltató továbbra is jutalmesontként kezeli a típus- és vonalismereti képzéseket és már csak alaptól azokkal a megkérdőjelezettekkel indítja el, akik előzetesen hozzájárulnak a Munkaszerződésük képzés utáni módosításához, ami természetesen nem a munkavállalónak kedvez! Erre gondoljon az aláírója akkor is, amikor már munkabér és költségtérítés nélkül robog újabb és újabb jelentkezési helyére! Természetesen visszamódosítani már nem lesz

lehetőség, hiszen a Munkaszerződés módosítása a két fél közös akaratán múlik s annak későbbi (vissza)módosítására már ők nem lesznek akkor hajlandók. A munkáltató eljárása már azért is álságos, mert eközben az egyenletes leterheltség és feltételek biztosításáról papol, holott épp ezzel a gyakorlatával cáfolja meg saját magát és segíti elő a szigetyszerű képzéseket! Azzal is érvelhetnék, hogy ezek az egyes személyek az ilyen megalkuvó döntésükkel a kollektívát is gyengítik, de hát a mai társadalmi morál még a percembereknek áll, a közösség erejének fenntartása, pláne erősítése nem célja semmilyen hatalomnak az érdekképviselettel szemben, de tudjuk, hogy a valódi többség mindig erősebb!

Csallós Tamás

Bp. Nyugat, Székesfehérvár

A székesfehérvári tagcsoport február 25-én tartotta hagyományos nyugdíjas búcsúztató bálját. Idén két kollégától köszöntünk el közel nyolcvan fő részvételével, egy jó hangulatú hajnalig tartó mulatság keretében. Néhány sort szeretnék most megosztani veletek azokból a gondolatokból melyekkel köszöntöttük a két kollégánkat.



Azért jöttünk össze, hogy megünnepeljük azt az alkalmat, amely egy jelentős mérföldkőnek számút Jenő és Laci életében. Köszönöm mindenkinek, hogy elfogadtátok a meghívást, hogy a mindennapok feladataiból kiszakadva csatlakoztatok hozzánk erre a néhány órára, és részesei lehetünk az ő ünnepüknek!

Mert a nyugdíjba vonulásnak örömteli alkalomnak kell lennie, nem komornak!

Amikor elkezdődik a nyugdíjas élet, akkor új lehetőségek nyílnak meg előttetek! Ez nem az út vége, ez egy új kaland kezdete, egy izgalmas új fejezet az ember életében, mivel felszabadítja a mindennapi teendőket, és lehetőséget ad különböző új érdeklődési körök felfedezésére!

Valami azért ilyenkor is véget ér. Például a hajnali kelés, a sötétben indulás a munkába. Véget ér a felhúzott vekkerek ideje. A fárasztó éjszakák véget nem érő sötétje. Nincs több vizsga, utasítás, és még sorolhatnám tovább, hogy mi minden rossz ér véget... Persze ezzel együtt véget érnek jó dolgok is, de ez csak rajtatok múlik, hogy azokat ne engedjétek elmúlni. A régi kollégákkal való találkozásoknak megvan és meglesz a lehetősége továbbra is. Mi, akik még folytatjuk, jó szívvel emlékezünk vissza a közös élményekre.

A nyugdíj az, amikor abbahagyod a munkát, és elkezdesz élni! Mostantól a menetrendet ti szerkesztitek magatoknak! Rajtatok áll, hogy mikor késtek vagy indultok előbb; merre mentek; és azt sem kérdezi meg senki, hogy miért álltatok meg valahol pluszban és miért hagytatok ki valamit! És ott van a sebesség kérdése! Most már nincs lassú és gyors. Csak saját magatok határozzátok meg a tempót! Jenőnek sem kell félni: hogyha kicsit lassabban halad, utoléri; ha még gyorsabb, akkor megbüntetik!! Ezen kínlódnak a tanítványai, akiket ezzel riogatott vagy csak „hülyített?”! És Laci is elfelejtheti az évekig tartó 5 km/órás „száguldást” a gurítón!

Amikor elköszönünk egymástól mint munkatársak, a barátságunk nem ér véget. Nem a búcsúzás nehéz ilyenkor, hanem a felvillanó emlékek! Azt kívánom, hogy minél több ilyen felvillanó jó emlékek legyen, és őrizzék meg a szívetekben nagyon sokáig!

Ehhez kívánok mindannyiunk nevében sok boldog, egészségben eltöltött nyugdíjas évet! Fogadjátok szeretettel a Mozdonyvezetők Szakszervezetének ajándékát! Juttassa eszetekbe a boldog masiniszta éveket, a közösséget, a barátokat! Őrizzék meg bennünket a szívetekben!

Csire László



Szombathely

A Covid járvány után kerülnek ismét megrendezésre azok a hagyományos rendezvények, amelyek fontosak a mozdonyvezető közösségek számára. Ilyen rendezvények a különböző sportrendezvények, nyugdíjas találkozók, nyugdíjas búcsúztatók, mozdonyvezető bálók.



Sebestyén Ferenc és felesége, Hujber János és felesége. A bál megrendezésében is volt újdonság az, hogy a pápai tagcsoporthoz is meghívtuk bálunkra. A két tagcsoporthoz részéről három nyugdíjas kollégánkat búcsúztattuk el, akik név szerint Dákai László, Garas Géza és Kaposi János. Ezúton is kívánunk nekik boldog, egészségben eltöltött nyugdíjas éveket.

A bál légkörét túlzás nélkül állíthatom végig a jó hangulat uralta. Éjjel körül egy kis tombola húzást is tartottunk. A táncos kedv egészen 04:30-ig tartott, amire azért mindenki kellenőn elfáradt. Reméljük az újabb sikeres rendezvényre nem kell újabb három évet várni...

Varga Attila Vezető ügyvivő, Horváth Gábor Ügyvivő, szervező

Ilyen összefogással volt a közelmúltban a celdömölki mozdonyvezetők hagyományos bálja, amelyen a közösség tagjai a szokásoknak megfelelően elbúcsúztatták az időközben nyugdíjba menő mozdonyvezető kollégákat is. Erről következik beszámoló a tagcsoporthoz vezetőjétől, a bál szervezőjétől: A tagcsoporthoz febr.4-én került megrendezésre a MOSZ bál, ami már régi hagyománynak számít a celdömölki mozdonyvezetők körében. A bál létrejöttét nem kevés várakozás és szervezői munka előzte meg. Az utolsó bálunk 2020. évben volt ezt megelőzően, sajnos minket is utolért az egész világot érintő Covid-19 járvány, ami aztán rányomta bélyegét a munkahelyi morálunkra, ill. teljesítményünkre is egyaránt. Talán senki nem gondolta volna, hogy a mostani bál megrendezéséig két évet kellett várunk. A bál egy teljesen új helyszínen, de a régi tradíciót megőrizve lett megrendezve az egykori Rezgőnyárfa Étteremben, amely időközben átalakult Gilice étteremmé és Rendezvényházzá, és egy nagyon jó színvonalú bál megrendezésének méltó helyszínt biztosított. 90 fő volt a résztvevő, akik között egykori volt kollégák is, valamint meghívott vendégeink is voltak többek között Horváth József TSZVI Igazgató úr és tisztelt családja, Kiss Tibor és felesége,

A tapolcai tagcsoporthoz életében is eljött végre a COVID okozta hosszú kényszerszünet után a közösségi programok megrendezésének lehetősége. Tavaly októberben egy bográcsozás hozta újra össze a kollégákat egy baráti beszélgetésre, önfeledt szórakozásra, amit már a tagcsoporthoz új ügyvivői rendeztek. Ezen a rendezvényen a már nyugdíjba vonult mozdonyvezető kollégákat is vendégül láttuk, és lehetősége volt a fiatal frissen végzett kollégáknak az alaposabb ismerkedésre. A rendezvény nagyon jó hangulatban telt. Ötven kollégát, barátot, láttunk vendégül egy finom pincepörköltre. Idén, február 10-én került megrendezésre Tapolcán az első közös kolbásztöltésünk. A rendezvénynek a VOKE adott helyet, ami az állomás mellett található, így a szolgálatból lejelentkező mozdonyvezetőink is hamar tudtak hozzánk csatlakozni. A pandémiát megelőzően a VOKE volt az a hely, ahol rendszeresen, minden évben borkóstolást szerveztek a tapolcai ügyvivők. Az udvaron forralt borral és püncs itallal készültünk védőitalként. A kolbászhúst közösen a helyszínen



daráltuk, töltöttük, sütöttük és végül fogyasztottuk el. Igazi közös csapatmunka volt, ahol a munkában is megosztottunk. Miután mindenki jól lakott, egy hosszabb beszélgetés vette kezdetét, amit egy kis zenés mulatság követett, majd karaoke-val végződött. Délelőtt 10 órakor kezdtünk és közel éjfélig mulattunk és táncoltunk. Felszabadult hangulatban és vidámságban telt a csapatépítő program. A közeljövőben egy kirándulásra hívtuk a tagokat és családtagjaikat, munkatársainkat. Május 06-án a Folly arborétumot látogatjuk meg, és utána gyalogtúra keretében átsétálunk a Pálos kolostor

romjaihoz, ahol szalonasütés következett, és közösen töltöttük a nap további részét. Jelenleg folyik a tapolcai focicsapat toborzása is, hogy a szombathelyi területi és országos rendezvényeken is részt tudjunk venni. Ügyvivő társaimmal szeretnénk mozgalmassá, és minél barátságosabbá, közvetlenebbé, családiasabbá tenni a hangulatot itt Tapolcán. Reméljük a MOSZ által egy olyan közösséget sikerül összehozni, amihez minden mozdonyvezető társunk szeretne csatlakozni!

Gróf Károly Vezető ügyvivő Tapolca

Hasonló jó színvonalú rendezvény került lebonyolításra a pápai tagcsoport szervezésében. Meghívásos labdarúgó tornát rendeztek, amely nem csak a kikapcsolódást, a sportolást, hanem a jótékonykodást is szolgálta. Március 25-én Pápan került megrendezésre kispályás labdarúgótorna.

A tornát összekötöttük jótékonyági adománygyűjtéssel. Volt veszprémi mozdonyvezető kollégánk gyermekei tavaly édesapjuk után édesanyjukat is elvesztették. Rossz állapotú házuk belső felújításban szeretnénk anyagilag segíteni, erre szolgált a gyűjtés.

A tornára 6 csapat jelezte részvételét.

Szombathely MOSZ, Győr MOSZ, Budapest - Keleti MOSZ, Alle Koma Győr, Celli Gólvágók Celldömölk, Pápa MOSZ Szombat reggel 8 órakor kissé borús idő ellenére jó hangulatban jelentek meg a csapatok a pápai Sportcsarnokban. A megnyitó után Szeldmajer Mihály a szombathelyi üzemi tanács elnöke mondott pár szót az árván maradt gyermekek jelenlegi életkörülményeiről és az eddigi adománygyűjtések eredményéről. 9 órakor verőfényes napsütésben kezdődtek meg a mérkőzések. A lebonyolítás 2 csoportra osztva két műfüves pályán történt. Csoporton belül körmérkőzések voltak 2 x 15 perc játék idővel.

A csoport körök eredménye:

1. pálya	2. pálya
Celli Gólvágók - Győr MOSZ 6:1	Pápa MOSZ - Szombathely MOSZ 2:1
Celli Gólvágók - Alle Koma Győr 1:4	Pápa MOSZ - Budapest - Keleti MOSZ 5:10
Győr MOSZ - Alle Koma Győr 1:3	Szombathely MOSZ - Budapest - Keleti MOSZ 1:3

1. Alle Koma	1. Budapest- Keleti MOSZ
2. Celli Gólvágók	2. Pápa MOSZ
3. Győr MOSZ	3. Szombathely MOSZ

A csoportelsők a másik csoport másodikjával keresztbe játszással folytatták a küzdelmeket a döntőbe jutásért.

Alle Koma - Pápa MOSZ 4:3 Budapest - Keleti MOSZ - Celli Gólvágók 2:4

Csoport 3. helyen végeztek játszottak az 5.-6. helyért!



Győr MOSZ - Szombathely MOSZ 4:2

Ez a mérkőzés a hirtelen jött vihar és villámlás miatt félbeszakadt a 20. percben. A szombathelyi csapat sportszerűen elfogadta az eredményt.

Az esőzés miatt a kis és a nagy döntők teremben lettek lebonyolítva.

3. - 4. helyért:

Pápa MOSZ - Budapest - Keleti MOSZ 1:3

Döntő:

Celli Gólvágók - Alle Koma 3:0

A torna zárása az eredményhirdetéssel és a kupák átadásával fejeződött be. A díjakat Vida Tamás szombathelyi területi ügyvivő adta át a csapatoknak. Zárszóban kiemelte, hogy milyen fontosak a mai rohanó világunkban az ilyen típusú összejövetelek.

Végeredmény:

1. Celli Gólvágók Celldömölk
2. Alle Koma Győr
3. Budapest - Keleti MOSZ
4. Pápa MOSZ
5. Győr MOSZ
6. Szombathely MOSZ

Az adománygyűjtés is sikerrel járt, közel kétszáz ezer forint jött össze. Köszönet mindenkinek.

Winhoffer Jenő Pápa MOSZ ügyvivő

Régóta tervezett programunk valósult meg április 3-án Celldömölkön.

A MOSZ vezetésének eltökélt szándéka, hogy közvetlen kapcsolatot tartson a tagsággal, az őket foglalkoztató ügyes-bajos dolgokról, és a mozdonyvezetőket érintő problémákról első kézből értesüljön. Erre jó platformok a MOSZ tagok részére szervezett különböző közösségi programok, köztük a fórumok is.

Ezért is rendeztünk területi fórumot a MOSZ szombathelyi tagcsoportjainak tagjai számára.

Próbáltunk olyan lehetőleg központi helyszínt találni, amely a távolabbi telephelyek mozdonyvezetői számára is viszonylag könnyen megközelíthető. Így esett a választásunk a fentebb már említett Gilice Étterem és Rendezvényházra mint ahol minden feltétel adott egy színvonalas esemény megrendezésre. Próbáltuk a fórumot minél korábban, és sok módon meghirdetni, hogy lehetősége legyen minél több kollégának a részvételre. A meghirdetett kezdésre szép számban gyülekeztek a mozdonyvezetők, mintegy 60 fő részvételével kezdődött meg a fórum.

Meghívotként megtisztelte a rendezvényt a MOSZ elnöke Barsi Balázs, valamint Ügyvezető jogi





alelnöke Dr. Záhonyi Zsolt. A program az ő előadásukkal vette kezdetét. A szép számú hallgatóság előtt elnök úr ismertette az érdekegyeztetés jelenlegi helyzetét, a társzakszervezetekkel való „együttműködést”, a várható lehetséges jövőbeli mozgástereket.

Utána a jogi alelnök úr ismertette a jelenleg is zajló többféle peres eljárások menetét, lehetséges vagy remélt végkifejletét.

Ezek után volt lehetőség a felmerült kérdéseket feltenni. Remélem minden kolléga, akiben kérdés-kérdések merültek fel azokat feltette, és remélhetőleg alapos és kimerítő választ is kapott. Majdnem egy órán keresztül zajlottak a kérdések és válaszok, melyeknek talán csak a terembérlet lejártá vetett véget. A kollégák aktivitása, a magas részvétel, érdeklődésük bizonyította az ilyen típusú összejövetelek szükségességét. Remélem az igény fennmarad, és rendezhetjük a következő fórumot is.

Területünkön megkezdődnek az időszakos vizsgák. Az új utasítások április 1-i életbe léptetése miatt a vizsgák a „szokásosnál” is nagyobb izgalmakat okoznak, melyet csak tetéz, hogy nem állnak a kollégák rendelkezésére megfelelően használható gyakorló lehetőségek. A leterheltség, az állandó folyamatos munkavégzés miatt minimális idő fordítható a felkészülésre. Erre a jövőben valamilyen megnyugtató megoldást kell találni, mert nem

várható el a mozdonyvezetőktől, hogy még azt a kevés szabadidőt is a vizsgára való gyakorlati felkészítésre fordítsák.

A nehézségek ellenére bízom abban, hogy minden kolléga sikeresen teljesíti a követelményeket, minél több kompetenciát tud megtartani. Ehhez ezúton is sok sikert és kitartást kívánok.

Vida Tamás
területi ügyvivő



GYSEV Hírek!

Mint azt tudjátok, a Munkáltató és az Érdekképviseletek között az év eleje óta folyamatos egyeztetések zajlottak a három évre szóló bérmegállapodásban 2023. évre rögzített 5%-os alaphéremelés mértékének felülvizsgálatával kapcsolatban, melyet a 2022-es év inflációs adatai kétségtelenül indokoltak. Az érdekegyeztető tanácskozásokon résztvevő szakszervezetek közösen megfogalmazott, egybehangzó álláspontja, hogy a béreknek minimum a KSH által közzétett infláció mértékével emelkedni kell, az alacsonyabb keresetűek körében pedig azon is felül, mivel a reálkeresetek még így is messze elmaradnának az előző év hasonló időszakához képest.



Fotó: Tillai Norbert

A kezdetben egymástól rendkívül távol álló álláspontok ellenére a folyamatos, olykor hosszúra nyúló tárgyalásoknak köszönhetően eljutottunk arra a szintre, hogy még néhány apróbb finomítás után mind a Munkáltató, mind pedig a Munkavállalók számára, a jelen gazdasági környezethez mérten elfogadható béremelésben állapodjunk meg a vállalat vezetésével.

A GYSEV Zrt - mint nagyobb részben állami tulajdonú vállalat - esetében a bérfelújításához és annak mértékéhez a tulajdonosi jogkör gyakorlójának a hozzájárulása is szükséges, mely rendkívül hosszú ideig váratott magára. Bízva az

illetékes minisztérium pozitív döntésében a 2023. január 1-től esedékes 5%-os alaphéremelés végrehajtását közös megegyezéssel február 1-re halasztottuk azzal a kitételrel, hogy az emiatt elmaradt bérkülönbözöt a Munkáltató visszamenőleg kifizeti a márciusban esedékes fizetésekkel.

Február 28-án vált biztossá, hogy lehetséges az 5%-on felüli béremelés végrehajtása, valamint a béren kívüli juttatás keretösszegének növelése. Ezek alapján a GYSEV Zrt-nél január 01-i hatállyal, legkevesebb bruttó 55ezer forint emelést jelent a Munkavállalóknak. Emellett a Cafeteria keret 370 ezerről 420 ezer forintra módosul, az eddigi 1.2-es szorzó helyett 1.24-es szorzóval, tehát nettó 30 ezer forint többletet eredményez.

MEGÁLLAPODÁS RÉSZÉ, HOGY AZ ELSŐ FÉLÉV ELTELTÉ UTÁN, AZ INFLÁCIÓS ÉS GAZDASÁGI HELYZETET MEGVIZSGÁLVA, TOVÁBBI TÁRGYALÁSOKAT KEZDEMÉNYEZÜNK A MUNKÁLTATÓVAL.

Ez egy nehéz és hosszantartó kemény munka eredménye, de úgy gondoljuk, hogy volt értelme a küzdelemnek. Miattatok, Értetek! Köszönjük a bizalmat, hogy kitartottatok mellettünk!

Tisztelettel:
Mozdonyvezetők Szakszervezete
Sopron

Tizenöt százalékos bértömeg emeléséről

egyeztett meg a MOSZ az MMV Zrt.-vel

A vasútállalat stratégiájának megvalósulása, a versenyképes vasúti szolgáltatás biztosítása a vasúti technológiát magas színvonalon és hatékonyan működtetni képes megbecsült munkavállalókkal valósítható meg. Ezen célok elérése érdekében jött létre a Megállapodás, amelyet az MMV Zrt. és a Mozdonyvezetők Szakszervezete írt alá.



Az aláíró felek rögzítették, hogy 2023-ban a bértömeg 15%-os emelése valósul meg. Az alaphér bértömeget érintő 15% keretein belül differenciáltan történik meg a béremelés. A Megállapodás szerint megállapított új személyi alaphér 2023. január 1. napjától hatályos.

A Megállapodás részeként a kocsivizsgáló, kocsivizsgáló és vonali tolatásvezető, valamint tolatásvezető munkakörben foglalkoztatottaknál a teljesítményösztönző rendszer kivezetésre kerül, a 3% beépítésre kerül az alaphérbe. Mozdonyvezető, kocsivizsgáló, kocsivizsgáló és vonali tolatásvezető, tolatásvezető, diszpécser és tervező diszpécser munkakörökben foglalkoztatott munkakörökben bonus/malus rendszer kerül kialakításra és bevezetésre melynek részletei

később kerülnek kidolgozásra az érdekképviselettel közösen. A rendszer felépítése és működtetése a minőségi munkavégzés ösztönzésére irányul és nem érinti közvetlenül a munkavállalók alaphérét, havi juttatását.

A mozdonyvezetői munkakörben 10 óránál hosszabb szolgálatok tíz órát meghaladó részét a Munkáltató többletdíjazással ismeri el.

A gyermekszületési támogatás összege január 1-től 175.000 Ft-ra emelkedik, a Cafeteria 2023. évi keretösszege 300.000 Ft.

Mosz

2023. áprilistól megújult feltételekkel és árakkal vár a MOSZ mobiltelefon flottája.

Nem kell senkinek új szerződést kötni, akinek eddig is volt flottás előfizetése, minden megy ugyanúgy tovább, az új feltételekkel!

A hang csomagok tartalma nem változott, de a mobilnetet átváltották a jelenleg elérhető mobilnet díjcsomagokra. Erről a Magyar Telekom minden aktív flotta előfizetőt SMS-ben értesített.

Teendők:

- Az SMS-ben kapott linkre rá kell kattintani, és kiválasztani a tájékoztató linkjét.
- Az itt leírtaknak megfelelően fogják átváltani a jelenlegi mobilnet csomagokat az új adattartalomra.
- Akinek nem felel meg az, amire átváltják, tudja módosítani a Magyar Telekom ügyfélszolgálatán.
- Aktív MOSZ tagok és pártoló tagok az adott évre érvényesített tagkártyával, nyugdíjasok és új belépők (akik még nem kapták meg a tagkártyájukat), tagsági igazolással tudnak ügyet intézni a Telekom ügyfélszolgálatán.

A Magyar Telekom részletes tájékoztatóját (ami megegyezik az SMS-ben küldötttel), illetve az új díjakról készült összefoglaló táblázatot a következő e-mail címen kérheted, és e-mailben fogod megkapni az adott vagy a következő munkanapon: hegedus.gizi@mosz.co.hu

Tagsági igazolás kérhető: 30/177-7660



Együttműködéssel és elkötelezettséggel

A munkahelyi manipuláció és a teljesítményértékelési rendszerek etikai vonatkozásai, a munkavállalók jogainak védelme és a tisztességes munkakörülmények biztosítása.



TISZTELT KOLLÉGANŐK, KOLLÉGÁK!

Ezúton szeretném felhívni a figyelmeteket egy fontos és aktuális témára, amely a munkahelyi manipuláció és annak etikai vonatkozásai. Mint a Mozdonyvezetők Szakszervezete Etikai Bizottság elnöke és a MOSZ képviselője, elkötelezett vagyok a munkavállalók érdekeinek védelme és a tisztességes munkakörülmények biztosítása mellett.

A manipuláció olyan befolyásolási technikákra utal, amelyek célja a másik fél gondolatainak, érzéseinek vagy cselekedeteinek irányítása, gyakran rejtett, ravasz vagy etikátlan módon. Az etikai vonatkozások tekintetében a manipuláció gyakran a hatalommal való visszaélés és a másik fél irányítása céljából történik, ami sérti az egyén autonómiáját és méltóságát.

A munkáltató manipulációja olyan viselkedés, amelyben a munkáltató befolyást gyakorol a munkavállalókra, hogy saját érdekeit szolgálja, gyakran a munkavállalók érdekeivel ellentétes módon. Ennek káros hatásai közé tartozik a munkahelyi légkör romlása, a munkavállalók elégedettségének csökkenése, a bizalomvesztés és a teljesítmény romlása.

Az alábbiakban bemutatok két kitalált példát a munkáltató manipulációjáról, amelyeket érdemes figyelembe venni: Egy nagyvállalatnál a vezetőség bejelenti, hogy új képzési programot indítanak a munkavállalók számára, amely lehetőséget biztosít a szakmai fejlődésre és előre lépésre a cég hierarchiájában. Azonban a munkáltató közli, hogy a képzési programban való részvételhez a munkavállalóknak alá kell írniuk egy új számára kedvezőtlen munkaszerződést, cserébe a képzésért és a fejlődési lehetőségért. Sok munkavállaló kénytelen aláírni a szerződést, mert úgy érzik, hogy csak így juthatnak előre a vállalatban belül.

A munkáltató bevezet egy új teljesítményértékelési rendszert, amelyben a munkavállalók rangsorolva lesznek egymáshoz képest. A munkáltató azt állítja, hogy ez a rendszer ösztönöznö fogja a versenyképességet és a teljesítményt. Azonban a munkáltató közben azt is elhallgatja, hogy a legalsó helyezettek béresökkentést szenvednek el.

Mindkét példában a munkáltató a teljesítményértékelési rendszert több módon a munkavállalók ellen fordíthatja, ami negatív hatással lehet rájuk és a munkahelyi légkörre. Néhány példa a manipulatív módon alkalmazott teljesítményértékelési rendszerre:

Reális célok hiánya: A munkáltató irreális vagy elérhetetlen célokat állíthat fel a munkavállalók számára, amelyeket szinte lehetetlen teljesíteni. Így a munkavállalók folyamatosan alul teljesítenek, ami a munkáltatónak lehetőséget ad arra, hogy alacsonyabb bért, előléptetés hiányát vagy akár elbocsátást indokoljon.



A teljesítményértékelési rendszer megváltoztatása: A munkáltató gyakran változtathatja a teljesítményértékelési rendszert vagy annak feltételeit, hogy a munkavállalók ne tudják követni, és így könnyen manipulálhatók legyenek.

A munkavállalóknak és a szakszervezeteknek együtt kell működniük, hogy:

- Rávilágítsanak a manipulatív teljesítményértékelési rendszerekre és azok hatásaira a munkavállalókra.
- Javasoljanak átlátható, objektív és méltányos teljesítményértékelési rendszereket, amelyek valóban ösztönzik a fejlődést és a jó teljesítményt.

A munkahelyi manipuláció és a teljesítményértékelési rendszer visszaélése jelentős negatív hatással lehet a munkavállalókra és a munkahelyi légkörre. A munkavállalóknak ébernek kell lenniük, és össze kell fogniuk a szakszervezettel, hogy megvédjék jogukat a tisztességes munkafeltételekre és a méltányos elbánásra.

A munkavállalóknak etikus magatartást kell tanúsítaniuk, és össze kell fogniuk a tisztességes munkafeltételekért és szerződésekért. A szakszervezetek szerepe abban áll, hogy támogassák a munkavállalókat ebben az etikai küzdelemben és képviseljék érdekeiket a munkáltatóval szemben. Kiemelkedően fontos, hogy a munkavállalók észelve a manipuláció gyanúját, azonnal jelezzék a helyzetet a szakszervezetnek. A szakszervezet célja, hogy támogassa a dolgozókat és védje az ő érdekeiket.

Kérjük, hogy legyetek éberek és proaktívak a munkahelyi manipulációval szemben, támogassátok egymást a tisztességes munkafeltételekért folytatott küzdelemben. Ha bármilyen gyanús esetről vagy manipulációra utaló viselkedésről értesültek, kérjük, azonnal jelezzétek a helyzetet a Mozdonyvezetők Szakszervezetének, hogy mielőbb cselekedhessünk és megvédhessük érdekeiteket.

Köszönjük együttműködésüket és elkötelezettségüket a munkahelyi etika és tisztesség terén.

Willinger Gábor

MOSZ Etikai Bizottság Elnök

Te még nem mondtál fel?

Hangzik el minálunk mostanában köszönést helyettesítve. Gyakrabban, mint a „Jó reggelt! Eseménymentes szolgálatot!” Miért is mondom ezt? Kicsiny országunk ezen szegletében a munkavállalók előbb állnak fel és helyezkednek el máshol (akár az évtizedek óta, zajos és/vagy huzatos vezetőállásokon, becsülettel, némi romantikával gondolkodók is), mint mondjuk ott, ahol a vasút a legbiztosabb és -jobban fizető állás.

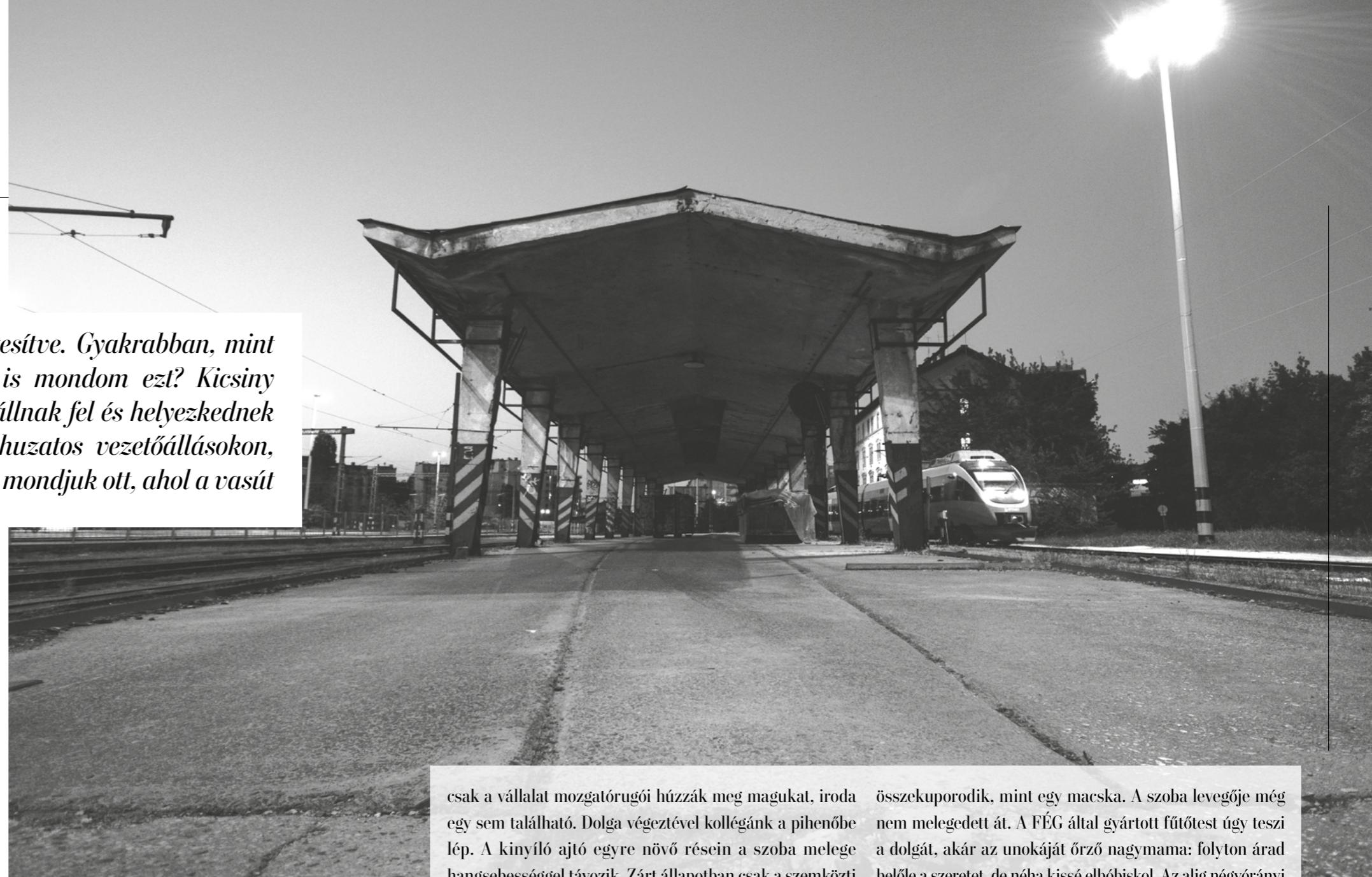
Példának okául a tavalyi utolsó számban megjelent gondolataim zárójelében nem éppen erre a béremelésre gondoltam. Talán nem tévedek nagyot, ha azt mondom más sem. Állak ezrei koppantak egyszerre alig néhány másodperccel azután, hogy megkapták a banki sms-t a munkabérnek csúfolt összeg láttán. Ennyi év elteltével már nincsenek illúzióim. Nem várok semmit, így nem érhet csalódás.

Egyetlen pozitívum történt már idén: a nagy változás a Startos jéghegy esésén! (Itt jönne egy oldalnyi szösszenet, mely K. Péter hosszantartó, kimagasló szakmai munkásságát pátoszi magasságokban firtatná, de úgy gondoltam, hogy ezt a részt inkább cenzúrázom. A személyi kultuszt meghagynám a hatalomnak).

Így viszont, hogy jó néhány oldal kiesett kénytelen vagyok másról írni. Van miről, bár bennem egyre gyakrabban és visszaolvasva a korábbi eszmefutkosásaimat az merül fel, hogy ismételnem kell magam. Jelenünk elvándorlásról, rossz közhangulatról szól, valamint a kritikán aluli karbantartásról, és a miattuk bekövetkező szolgálatképtelenségekről, az egyre gyakoribb biztosítóberendezési hibákról... Ugye?

Egy életképpel próbálnám érzékeltetni.

A megfáradt munkavállaló éjfél körül, mozdonyát elhagyva kijelölt pihenője felé tart a kellemesen hűvös környezetben. Teste fáradt, hangulata kissé egykedvű, unott: tíz napja rója a kilométereket vasúton és közúton egyaránt. Utóbbi nem másodállás, „csupán” a családi kötelezettség. Az asszony és a gyerekek ugyanúgy számítanak az apa jelenlétére annak pihenőidején, mint a vezénylő, mikor már senki nem veszi fel neki a telefont. Az ódon épület korhadt ajtajának kopott rézkilincse karnyújtásnyira, az épület jellegzetes szaga érezhető távolságban. Doh, penész és szolidan szivárgó gáz keveréke csapja meg a hétköznapi hősénekek orrát. A lépcsőház düledező lépcsői lassan vezetnek fel a kovácsoltvas korlát bizonytalansága mentén, a lepergő festék/vakolat kombinációja különös rajzolatokkal ékesíti a háborút túlélő falakat. Az emeletre érve nyitott, folyosót lezáró ajtó várja a látogatót – számolatlan hónapok óta: a zár cseréjét a karbantartásra kijelölt Cég olykor anyaghiányra, máskor leterheltségre hivatkozva halogatja. A megfáradt dolgozó előbb az illemhelyre megy dolgozatát végezni, nehogy megzavarja kollégái pihenését a többszöri ajtónyitással: a vizesblokkból áradó bűz az utca felé állandóan nyitva tartott ablak ellenére azonban álmos szemeiből rögtön kikérgeti a gép elhagyása óta felgyülemlett „ihletet”. A helyiség felújítása hasonló okokra hivatkozva – akárcsak a bejárati ajtónál - várta magára: ebben az épületben



csak a vállalat mozgatórugói húzzák meg magukat, iroda egy sem található. Dolga végeztével kollégánk a pihenőbe lép. A kinyíló ajtó egyre növekvő résein a szoba melege hangsebességgel távozik. Zárt állapotban csak a szemközti ablakkal kollaborál. Villanyt nem gyűjt: kiégett a neon. Az állomás kandelábereinek fénye mellett óvatosan lepakol: bár a szobában rajta kívül senki sincs, a falak erősítve vernek vissza minden neszezést. A szolgálat elején bekészített kispárnával és pléddel teszi otthonosabbá alkalmi fekvőhelyét. Ülepe alatt megreccsen az ágy rozoga faszerkezete, mozdulataival megtorpan. Fülel, majd folytatja a balassagyarmati BV intézetben gyártott munkavédelmi lábbeli cipőfűzőjének kifejtését. Régóta foglalkoztatja a kérdés, vajon mikor kap másikat? Egykedvűen végignézi ruhatárán: kopott, fakult, táskája egyik füle leszakadt. Visszavarrta ugyan, de a túlterheltségtől ismét megadta magát. Másikat egyikből sem kap, mert a másfél-két éves lemaradásban lévő ellátás akadozik. Kevesen dolgoznak a sítten, vagy sok a selejt? Netalán a mesterségesen generált gazdasági problémák miatt? Kérdései közepette hanyatt dől a recsegő ágyon, magára teríti a harminc éves pokrócát, és

összekuporodik, mint egy macska. A szoba levegője még nem melegedett át. A FÉG által gyártott fűtőtest úgy teszi a dolgát, akár az unokáját őrző nagymama: folyton árad belőle a szeretet, de néha kissé elbőbiskol. Az alig négyórányi pihenés alatt két-három alkalommal megriad. Egy becsapódó ajtó, két pozícióváltás közben elkövetett recsegés és egy esetben valami rovar csípése miatt. Mindenkinek azonnal eszébe jut egy kellemetlen élősködő: a Cimex lectularius, vagyis az ágyi poloska.

Mindezek fényében mennyire pihentető a szolgálat közbeni üresjárat? Már amikor nem hív fel a mozdonyos, hogy ha már úgyis van a végállomáson néhány órád a fordulásig, vidd át ezt, vagy azt a járművet egy másik állomásra, kösz! Hazaérve az asszony, meg a gyerekek nem értik miért vagy úgy szétfolyva?

Az ország, jelenleg egyetlen napi alkalmazásban álló, 160-ra alkalmas pályáján tavaly ősszel lekapcsolták és többnyire felszedték a közutálatnak örvendő ETCS pályaoldali részét. Reményeim szerint nyugdíjazásomig nem telepítik újra, de úgy tudom, egy év múlva ismét élvezhetjük a „biztonságos” közlekedés eszközeit. Addigra tervezik bevezetni a KÖFI-t,



aminek első ütemén, a Győr-Hegyeshalom közti szakaszon már dolgoznak. Szintén csak remélni tudom, hogy valami félőrült, unatkozó tudor nem találja ki, hogy minden vonat előtt be kelljen jelentkezni telefonon a központnak! Gondolkodjunk már egy kicsit: az EVTK-ban lassan az anyósom menstruációs ciklusideje is benne lesz! Az irányítók (szolgálattevők) minden adatot látnak, amire szükségük van.

Kíváncsi leszek, azért időben kijön-e a parancskönyv az üzembe helyezésről. Az egyes vonalon az A61 és A62 vonali csatornák lekapcsolt állapotban vannak és csak GSM-R rendszerű rádiókon lehet kommunikálni az irányítókkal. (Kerestem az erről szóló parancskönyvet, de nem találtam...).

Egy másik példa: a Déli pályaudvaron az analóg V12 március 18-tól nem elérhető. A pkr. három nappal később datálódott... Biztosra veszem, hogy az illetékes időben kiadta a tájékoztatást a megszűnésről, csak hát valaki megint nem végezte a dolgát. Elképzelhetőnek tartom, hogy

a nagy, hatalmi átrendeződés közbeni félelmében elbizonytalanodott az ipse, hogy most marad-e, vagy sem. Más helyett meg senki nem szeret dolgozni.

Jut eszembe! Ugye mindenki emlékszik március 23-ára? Csúfos kudarcban térdelt le a Cég agya. Az informatikusoknál egyetlen ember dolgozhat, aki tudja mindenre a megoldást és hát kivette éves rendes szabadságát. 22-én bezárta az irodát, a takarító másnap véletlenül túlterhelte a hálózatot az illegálisan használt nagyteljesítményű porszívóval (amit egyébként mozdonyok vezetőállásainak takarítására szántak, csak a kiszállítás másik címre sikerült, így mi ülünk a mocsokban), a többiek pedig nem jöttek rá, hogyan lehet rendbe szedni egy feszültség kimaradás után a rendszert. Egyes telephelyeken azonnal elrendelték a papíralapú menetigazolvány vezetését, míg a szeszdesdi fűtőháznál a szájhagyomány útján ment az infó, hogyan kell offline módban teljesítményt regisztrálni az MVA-ban. Legnagyobb szerencsémre testközelből éltem át minden idők eddigi legnagyobb leállítását. Volt irányító, aki kikapcsolta azt a gépet, amin a szükséges információkat tehette magáévá. Meglepő módon mégis ment a vasút...

Dankó Balázs

Régen és ma

Ha idősebb és fiatalabb masinisták találkoznak, egy idő után arról kezdenek el beszélgetni, hogy mikor volt jobb, régen-e vagy napjainkban? Bevallom a kérdés engem is foglalkoztat – gondolom csakúgy, mint a legtöbbünket – ezért a mostani írásomban e témakört igyekszem egy kissé körüljárni és egyfajta objektív, mondhatnám, árnyaltabb, kevésbé idealizált képet festeni a múlt vasútajáról. Ebben a cikkemben a vonalismereten keresztül próbálom összehasonlítani a jelent a múlttal. A jövőben – ha lesz rá kereslet – akár mindig más és más szabályok kiemelésével járhatom körbe e „jobb vagy rosszabb” problémakört. Persze ez még egyáltalán nem biztos. Minden attól függ, hogy talállok-e olyan, gondolkodásra készítő elemet vasutas életünkben, amely felülírhatja mostani terveimet. Azonban, ha mégis megmaradok eredeti elképzelésemnél, azt azzal a meggyőződéssel teszem, hogy sikerül egyfajta objektív képet festenem múltunkról anélkül, hogy lerombolnám, pontosabban szólva elsimítanám a ma oly divatos, erősen felkorbácsolt nosztalgiahullámot!

Első nekifutásként talán foglalkozunk a mozdonyvezetők vonalismeretének sokakat foglalkoztató problémájával. Azt hiszem, abban nyugodtan egyetérthetünk, hogy a jelenlegi szabályzás nagyon „hivatalnokosra” sikeredett. Én legalábbis úgy érzem, hogy nem igazán szolgálja a mozdonyvezetők tényleges érdekeit. Most persze kérdezhetik, hogy mi az ami nem tetszik nekem benne? Nos, a vonal- és állomásismereti vizsga. Az szerintem egy vicc. Egyszer régen – van annak már legalább tíz esztendeje – e kérdéskörrel részletesen foglalkoztam lapunk hasábjain, így most eltekintenék lesújtó véleményem aprólékos ismertetésétől. Talán majd egyszer, ha arról értesülök, hogy van rá igény. (Az ilyen-olyan vonali és állomási végrehajtási utasításokról – amelyek egyre inkább a vonal- és állomásismeret részét képezik – most ne essék szó! Később persze ezt is érdemes lenne boncolgatni! Talán – ha Isten segít – a következő lapszámban)) Nos, amint azt már fentebb említettem, a vonalismeretről papírra vetett szabályt a jelenlegi formájában nem tartom hibátlannak, bár belátom, hogy a 21. század kissé összekuszált vasúti környezetében nehéz volna minden szempontból kifogástalan rendelkezéseket megfogalmazni.

De vajon milyen volt régen, a kevésbé kusza, mondhatni homogén MÁV időszakban utasításunk idevonatkozó része? Jobb? Rosszabb? Nos, a kőbe vésett szabály mindenesetre sokkal normálisabbnak tűnt a múlt század évtizedeiben, de annak végrehajtása bizony komoly kívánnivalókat hagyott maga után. De lássuk, mire is gondolok!

Mielőtt azonban elkezdeném a múltidézést, az első és második ábrán tekintsek meg a nyolcvanas évek elején kiállított vonalismereti igazolványomat! A megszerzett vonalismeretet évenként kellett érvényesíteni. Nem volt vizsga, egyszerűen a nyilvántartó könyvben elismertük, hogy az adott vonalat ismerjük, beírtuk azon vonatok számát (és a közlekedés dátumát), amelyekkel arrafelé jártunk, majd a beírt adatokat aláírásunkkal hitelesítettük. Ezek után kerülhetett bele az érvényességet igazoló pecsét a könyvecskébe. (Egy apró megjegyzést még engedjenek meg! A jelzett időszakban még ismeretlen fogalomnak számított a mozdonyvezetői jogosítvány. A vonalismereti könyv igazolta, hogy jogosult vagyok az adott vonalon, az adott mozdony vezetésére.)



1. ábra

A rendszer jó, mondhatni hibátlan lehetett volna, ha mindenki komolyan veszi és betartja a leírt szabályokat. De nem így történt! Ezért most lássuk, miképpen értelmezték – elsősorban a munkáltatók és azok képviselői – a vonalismeretre vonatkozó rendelkezéseket a múlt században!

AZ ELSŐ TÖRTÉNETEM

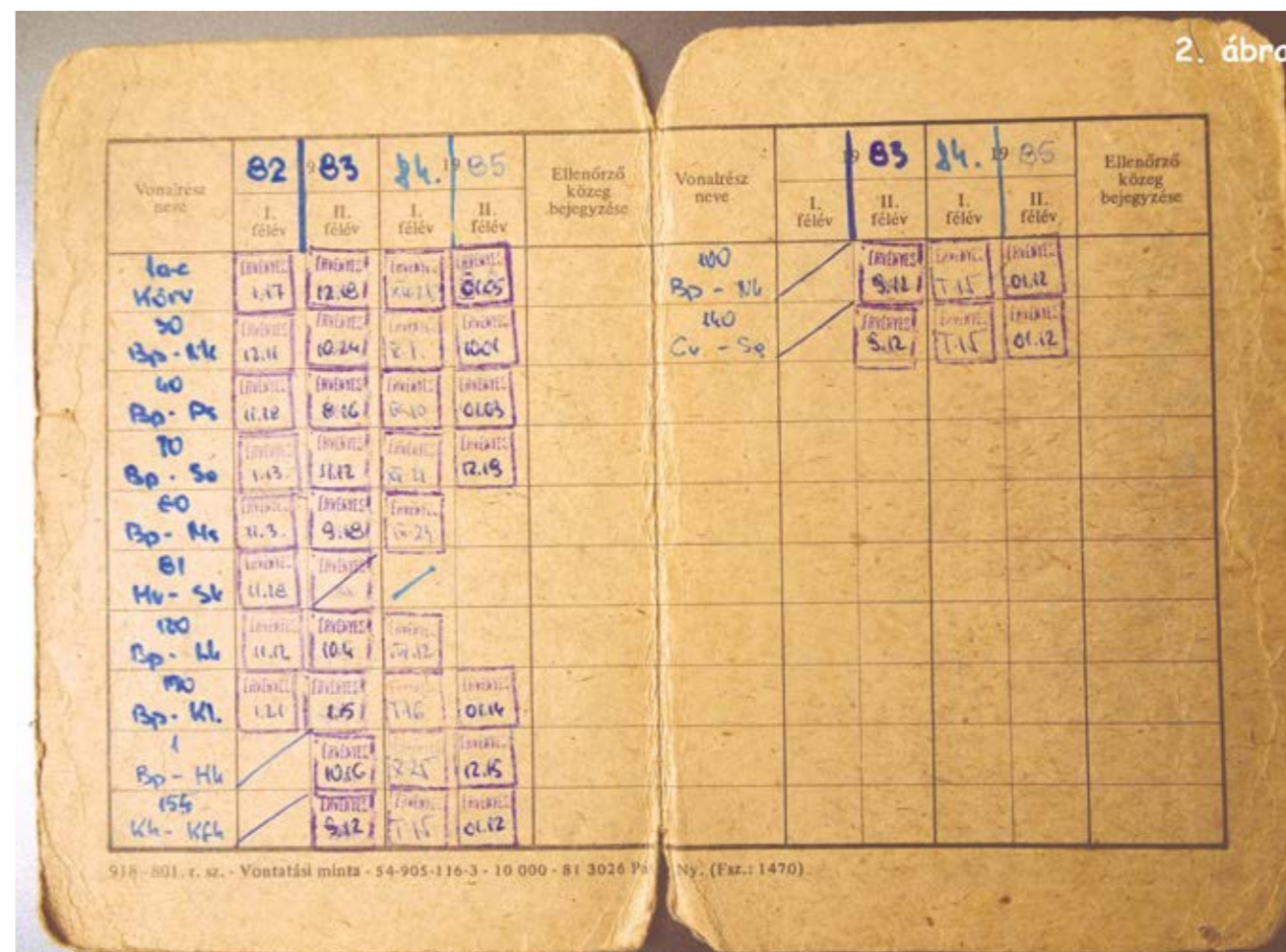
Egy alkalommal, valamikor 1980 októberében készenléti szolgálatra jelentkeztem a ferencvárosi felvigyázónál. Szép, napos, későnyári idő volt, így jókedvűen jelentem meg a felvigyázó színe előtt, aki nagy meglepetésemre arra utasított, hogy az M62, 227-es masinával menjek Nyugatiba, ott akadnak rá a 704-es számú expressz vonat szerelvényére és húzzam el Szegedre. Visszafelé a 701-essel jöjjenek, majd szereljem ki a gépet és hagyjam Nyugatiban a reggeli 702-re. Mikor befejezte a mondandóját – ugyan, csak félve és nagyon halkán – bátorkodtam megjegyezni Karsai bácsinak (így hívták a felvigyázót), hogy csak Ceglédig van érvényes vonalismeretem, Szegeden mozdonyvezetőként még sohasem jártam. Persze ő azonnal kész volt a válasszal:

– ARRAFELÉ IS AZ FI-ES VAN ÉRVÉNYBEN, VAGY TÉVEDNÉK?

Mérges lettem és közöltem vele, hogy vonalismeret nélkül

nem vagyok hajlandó elmenni. Erre ő csak a feje fölött, a falon függő táblára mutatott, amelyen nagy piros betűkkel ez állt: „A KAPOTT VEZÉNYLÉS PARANCS! VITÁNAK, MEGJEGYZÉSNEK HELYE NINCS!”

Nem volt mit tenni, fogtam a gép kulcsait meg a mozdonylapot és szorongva bár, de megkezdtem a parancs végrehajtását. Eleinte nem is volt semmi gond. Ceglédig jól ismertem a vonalat, azután pedig csak Kecskeméten kellett menetrend szerint megállnom, tehát a feladat nem tűnt túl bonyolultnak. Akkor naivan azt hittem, az egyetlen dolog, ami veszélyes lehet, ha valami kóbor VBO-s vagy utazófelvigyázó felkapaszkodik hozzám. Mert ebben a „parancs”, meg „vitának helye nincs” rendszerben az volt a félelmetes, ha netán egy ellenőrzés vagy baleset során kiderült, hogy a mozdonyvezető vonalismeret nélkül végezte a munkáját, nem kerülhetett el a büntetést. Nem lehetett arra hivatkozni, hogy a felvigyázó utasított a szabálytalan munkavégzésre, meg arra sem, hogy csak végrehajtottam a parancsot. Nem bizony! Egyből feltették a kérdést, hogy felhívtam-e a felvigyázó figyelmét a vonalismeretem hiányára? Ha azt mondtam, hogy igen, vagy elhitték, vagy nem (inkább nem, mert rendszerint a felvigyázónak adtak igazat), de tény és való, hogy a büntetés alól nem lehetett kibújni. Olyanról



2. ábra

egyáltalán nem hallottam, hogy a felvigyázót meghurcolták volna hasonló esetekben.

De térjünk vissza a 704-es számú vonathoz. Nyársapát után ugyanis sűrű ködbe szaladtam bele. Maximum 20-40 méterre lehetett ellátni. Mondanom sem kell, kivert a víz. Akkoriban még a szolgálati menetrend első oldalain találhattuk a követési rend és távolságok című táblázatot. Azt vettem elő és abból igyekeztem tájékozódni, miközben százzal száguldottam. Az igazi problémát a kecskeméti megállás okozta. De azt is megúsztam, mert a lazára szabott menetidők folytán a menetrendben előírtnál jóval korábban érkeztem, tehát a sebességemet erősen lecsökkentve gördülhettem be az állomásra, így nagyjából ott álltam meg, ahol kellett. Aztán Kiskunfélegyháza után felszállt a köd, a szó szoros és átvitt értelmében egyaránt kisütött a nap, tehát az izgalmak véget értek. Hazafele már semmi rendkívüli dolog nem borzolta a kedélyemet, tehát sikeresen végrehajtottam egy olyan parancsot, amelyben egyedül én viseltem a kockázatot.

A MÁSODIK TÖRTÉNETEM

A másik eset ugyancsak Kántor Karsai bácsi felvigyázóskodása alatt esett meg velem. Ez valamikor az

1981-es menetrendváltozás után nem sokkal, tehát májusban vagy júniusban történt. Akkoriban a ferenci szergejes gyorsfordában dolgoztam. A nyári fordaváltozás hozott némi meglepetést, hiszen megkaptuk a 310-309 számú, Polónia expressz névre keresztelt vonatpárt. A szerelvényt Keletiből kellett húznunk egészen a csehszlovák határig, Somoskőújfaluig és vissza. Ráadásul éjszaka! Már előre kértem a reszortosomat, hogy legalább egy vonalismereti útra küldjön el, mert még soha nem jártam arrafelé. Megígérte ugyan, de nem teljesítette. Aztán egyik este forda szerint rám került a sor. Karsai bácsival már nem vitakoztam, tudtam, hogy az teljesen értelmetlen volna. (Vele vitázni annyit ért, mint egy lónak imádkozni.) Akkoriban még vonatvezetővel jártunk, tehát abban bíztam, hogy ő bizonyára ismeri a vonalat. Mindenesetre előző nap egy autós térképen megnéztem, hogy egyáltalán merre van ez a bizonyos Somoskőújfalu.

Aztán Keletiben rájártam a vonatra és vártam a vonatvezetőt. Jött is. Megrökönyödve tapasztaltam, hogy egy Ferencvárosból régről ismert tehervonatos vonatvezető mászott fel a vezetőállásba. Elmesélte, hogy megnősült, ezért kérte az áthelyezését a Keletibe. Ez lesz az első

gyorsvonalos útja. A somosi vonalat nem ismeri, azon még soha nem járt, de bennem, az én vonalismeretemben tökéletesen megbízik. (Szegény, ha tudta volna... De nem tudta és nem is mondtam el neki. Friss házas lévén, kímélni akartam az idegeit.) Aztán előadta nekem, előre megérdeklődte a felvigyázóktól, hogy ki lesz a masiniszta. Bennem bízott, ezért merete elvállalni a szolgálatot. Amikor mondandóját – amit döbbenet hallgattam – befejezte, kopogtak a mozdonyom oldalán. Kinéztem és láttam, hogy Pomázi Lajos kollégám szeretne feljönni hozzánk a vezérállásba. Rákérdeztem, hogy miért, mi szél hozta erre? Kiderült, hogy szándéka szerint vonalismereti útra jönne el velem, mert legközelebb ő fogja továbbítani ezt a vonatot és még életében soha nem járt a somoskőújfalu vonalon. Na, gondoltam, ez gyönyörű menet lesz! A vak vezet világtalant tipikus esete. Abban az időben Hatvan után azon a vonalon szinte minden megtalálható volt. Alak- és fényjelzők, biztosított és nembiztosított állomások, Salgótarján állomáson pályasebességű (nyolcvanas) kitérő – amelyre tudatlanságom folytán annak rendje és módja szerint sarokba hajított D2-essel rá is fékeztem a hosszú. tizenhat kocsis vonatossal – tizenhét ezrelékes emelkedő kis sugarú ívekkel, egyszóval sok-sok finomság, az éjszakai sötétségről már ne is essék szó! De nem szólhatok semmit, mert – Gott sei Dank – ezt is baj nélkül túléltem.

A HARMADIK TÖRTÉNETEM

A harmadiknak felidézett esetem nem vonal-, hanem állomásismeretről, pontosabban annak hiányáról szól. Korabeli jegyzeteim szerint 1977 novemberét írtuk, amikor Gubacs hatos tartalékra jelentkeztem Vértessy Sanyi bácsinál szolgálatra. Amikor megálltam előtte, a következőket mondta nekem.

– Szívcském! (Ez volt a szavajárása.) Az Fc Dunapart állomásra (most annak a helyén áll többek között a Nemzeti Színház és a MŰPA) vezényelt mozdonyvezető megbetegedett, ezért neked kell lemenned oda tolatni. A kevésbé fontos hatos tartalékra majd később kerítek embert. A dunaparti tartalék miatt már a vezérigazgatóságról is maceráltak, a hatos tartalék munkáját azonban a többi, Gubacsra állomásított



3. ábra

tolatómozdony egy ideig ki tudja váltani. Tehát indulj és nagyon siess, hogy mielőbb elkezdődhessék a munka!

Mikor meghallgattam a szóradatát, szerényen megemlítettem neki, hogy nincsen állomásismeretem. Nem hatódott meg, hanem a következő ajánlatot tette:

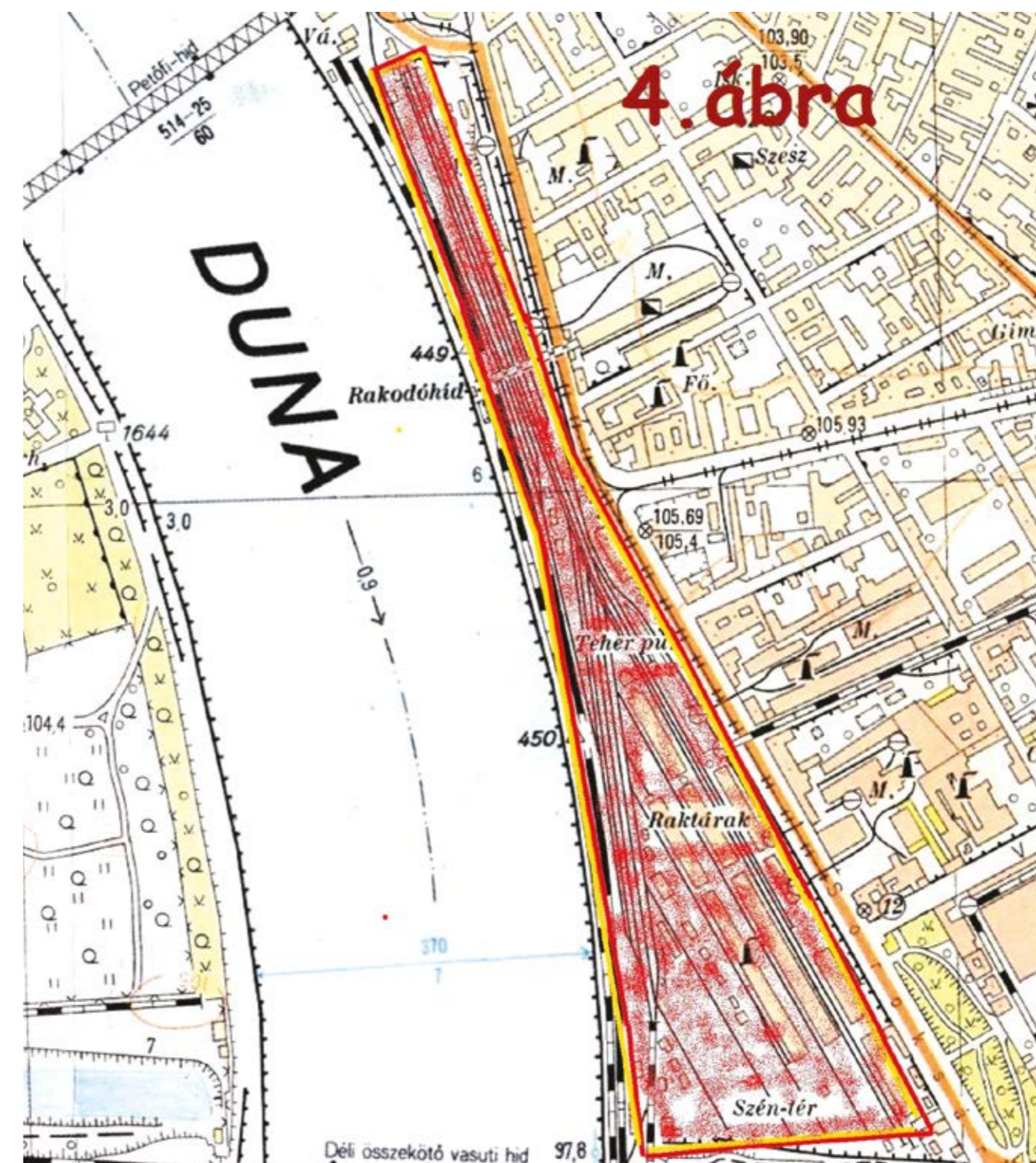
– Na idefigyelj szívcském! Ha most nem indulsz el Dunapartra, akkor a jövőben iszonyúan megszívatlak, annyira, hogy ezerszer megbánod, miszerint a mozdonyvezetői hivatást választottad.

(Történetem idején még nem volt külön vezénylő, a mozdonyvezetők beosztását is a felvigyázók készítették, tehát valójában tejhatalommal rendelkeztek. Ráadásul senki nem foglalkozott olyan felesleges csekélységekkel, mint Munka Törvénykönyve vagy Kollektív Szerződés. A főnököknek az volt a fontos, hogy gördülékenyen menjen a vasút, ne macerálják őket fentről. E gördülékenység érdekében pedig szemet hunytak a felvigyázói vagy menetirányítói túlkapasok felett.)

– Ha azonban elmész – folytatta mondandóját, akkor garantálom neked, hogy olyan életed lesz, mint Aliznak a meseországban. Ezt megígérem neked. Tehát választhatsz! Választottam. Az éjszakát a Duna partján toltam végig. Természetesen ezt is megúsztam, ráadásul elmondhatom, hogy megérte. Sanyi bá' ugyanis tartotta a szavát. A racionalitás határán belül ugyanis éveken át minden kívánságomat teljesítette, sőt később igaz barátok lettünk.

A 3. és a 4. ábrán Ferencváros Dunapart pályaudvart mutatom be. A fényképen az állomás bejáratának első váltója látható, a térképről pedig kitűnik, hogy a pályaudvar területe egészen a Boráros térig terjedt. A rissz-rossz vágányokon nem számított leányálomnak a tolatás. Mivel csak egy tartalék dolgozott ezen a borzasztó szolgálati helyen, rengeteget kellett tolatni. Gyakorlatilag az éjszakai 14 órás szolgálat alatt egyáltalán nem volt megállás, még a vacsorát is állva, munka közben fogyasztottam el. A tolatószemélyzet három főből állt, ők felváltva pihentek. Magyarul: utálatos helynek számított ez a Dunapart-rendező.

Móricz Zsigmond



4. ábra

LENIN ÉL

Biztosan tapasztaltatok már: vannak időtlen dolgok. Se-szeri-se-száma példát lehetne hozni ennek igazolására, például közismert axióma: a hülyeség egyidős az emberiséggel. Igen, a lustaság is. Az emberek és a defektes történések kézen fogva járnak. Sokszor, azt gondolná az ember, hogy szakállas események nem léteznek, mert már régen kivesztek, de nem, mert egy idő után újra és újra felbukkan valami, régen kihaltnak hitt eseménysor.

A vasútbarátkodás is egyidős a vasúttal - nem dicsekvés-képpen írom: velem is megesett. Talán jobb is lett volna, ha annyiban marad, de végülis nem bántam meg, hogy a rajongás hivatással érett - az illetékeseknek mondom: szembeszél is eloltja a tüzet. Csak annyi bánt pályafutásomon végig tekintve, hogy lassan a sok tapasztalatnak nem veszem hasznát, mert vagy meghalok idejekorán, vagy elfogy az út a pályaváltás elől. A vasúton belül pedig, ezt tudjuk jól, nem lehetséges a hülyeség védelmet beiktatni, mert betonacéllal van leólmozva.

Bizonyosan dolgoznak még olyan kollégák, akik emlékeznek még rá, régen az írásbeli rendelkezések első lapja volt a tőlap, második a jegyvizsgáló példány, és az utolsó a mozdonyvezető példánya volt. A tőlapot akkor még kézzel írták, tollal. A jegyvizsgáló-, mozdonyvezető példányra indigó vitte át a kézzel írott szöveget. Már akkor is csóringerek voltak a forgalmászok, mert mindenféle rissz-rossz indigót használtak az írásbeli tömbbe - a jó kellett máshová. A spórolásnak az volt az eredménye, hogy a mozdonyvezető, többnyire, alig látta mi van az írásbelire írva. Ráadásul, a bajt csak tetézte, némely ogam stílusban alkotó hamiskártyás.

Gyümölcs gyakornok koromban, Kelenföldön, elküldött a mozdonyvezető az írásbeliért. Útközben talákoztam a forgalmistával, aki annyit mondott, hogy ott a papír a bódéban, tépjem ki. A kaminkóba érve meg is találtam a tömböt, letéptem a kézzel írott példányt, mert az asztali pilács fényénél úgy láttam, hogy a többi lapon nincsen semmi. Visszatérve a mozdonyra a mozdonyvezető rémülten vette észre, hogy a tőlapot hoztam. Mire elmeséltem miért is, már ott is volt a feldúlt piros ász. A vezetőállás 60-as égőjének fényében már látszott a halovány írás a mozdonyvezető

példányon. Visszaadtuk a tőlapot, majd saját tollal felülírtuk a hókás szöveget.

Az ezredforduló tájékán ez feltűnt valakinek a káosz, és a mozdonyvezető példány került első helyre, a tőlap pedig alulra. Érdekes, ezután, előkerültek a jó indigók és végre az alsó lap, a tőlap is jól látszott, bár a krisz-krasz jellegű betűvetésre ez az újítás nem volt hatással.

Ahogy haladt az idő, egyre több forgalmi irodában megjelent a számítógép és elkezdtek szaporodni a mátrix nyomtatóval nyomtatott írásbelik. Eleinte, csak leporellóra nyomtatott lapokkal találkozott a mozdonyvezető. Ebben az időben még külön, külön nyomtatták a példányokat.

Mintegy, egy évtizeddel az első leporellóra nyomtatott írásbeli után, megjelent a tintasugaras nyomtatóval nyomtatott írásbeli rendelkezés is. Ez utóbbiakkal soha nem volt, és mostanság sincs gond: ugyanis mindhárom példány egyforma.

Az idő előrehaladtával, a leporelló technika fejlődött: a kezdetek után röviddel megjelentek az indigós leporellók, ahol a második, harmadik papírra a „beépített” indigó kopírozza a

mátrix fej által, az első papírra pontozott szöveget. A baj itt kezdődött!

A leporelló beépített indigójával nincs baj. Viszont a forgalmi irodákban a mátrix nyomtató festékszalagját addig használják, amíg a szöveg valamennyi része még látszik, azaz ott tartunk mint 25 éve: alkalmanként az írásbeli mozdonyvezető példányát alig lehet elolvasni.

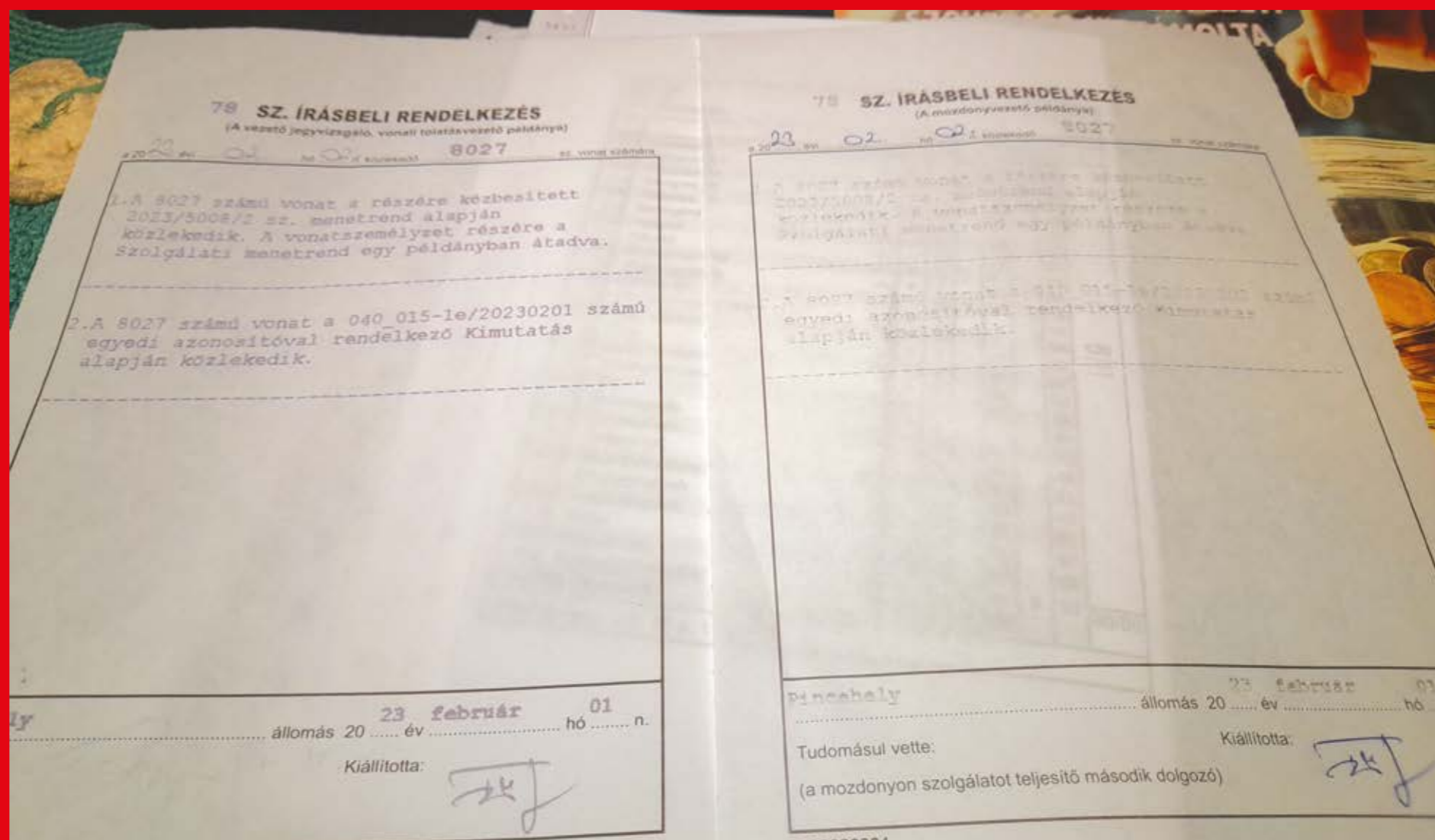
Végrehajtás oldalon, a spórolás, a szegénység át és áthatja ezt a cégesoportot - legalábbis, a dolgozók munkáját könnyítő vonalon. De a biztonságot, a színvonalat, a minőséget hirdető szövegek csak addig szépek, amíg a propagandát szolgálják. Arról sosincs szó, hányadik bőrt kell lenyúzni a munkavállalóról, hogy a határterhelésen működő rendszer egyáltalán szuperáljon. Amikor a vasutasnak adni kell, akkor megmagyarázzák, hogy a döglött ló alszik, amikor a vezetés impotenciáját, hozzá nem értését, megújulásra-, áttörésre képtelenségét kell fedezni, akkor semmi sem drága! Ráadásul, a társszakszervezetek is segédkeznek ebben.

Hat évvel ezelőtt, a mozdonyvezetők kaptak egy, fél milliót alulról nyálós árú, táblagépet azzal az álommal, hogy a menetokmányok elektronikus kezelése fog megvalósulni. Most, hogy új táblagépesítés van a láthatáron, fél évtized után, bebizonyosodni látszik, hogy ezen álom, inkább valakinek a lázálma volt. Időt, pénzt, emberi erőforrást áldoztak egy reménytelen vállalkozásra. Az elektronikus menetokmány délibábja kezd szertefoszlni.

Továbbra is fogunk találkozni százalmas megoldásokkal, jó lesz az ügy felfogással, trehány kivitelezéssel és ezek hozadékának nyomorúságával, aminek mi ihatjuk a levét. Egyszer már írtam erről a jelenségről eseménylepet, de tettek rá. Most csak jelzem: „Lenin még él” és valószínűleg élni is fog.

Veres Győző

Pusztasabolos



Kedves Mozdonyvezetők, Kedves MOSZ Tagok!

A JÓ HÍRT MINDIG ÖRÖM MEGOSZTANI.

Ezúton szeretnék tájékoztatni Benneteket a MOSZ és az UNION Biztosító között létrejött új megállapodásról, a PrivateMed Next egészségbiztosítás bevezetéséről.

Az egészségügyi ellátás korunk egyik legfontosabb kérdése, melyben előbb-utóbb mind érintettek leszünk. A közellátás egyre szorosabban összefonódik a magánellátással.

A magánellátók közül az UNION Biztosító a Doktor 24 csoporttal szövetségben a legnagyobb magánszolgáltató, ami országos lefedettséggel rendelkezik. Törekvése az ügyfelek gyors és szakszerű kiszolgálása a legfejlettebb technikával. Megtartotta a szabad orvosválasztást, a Biztosított a szerződött partnereken túl akár saját orvosához is mehet, így garantált, hogy a beteg mindenkor a legjobb kezében, a legnagyobb biztonságban érezhesse magát. Ezt hivatott fokozni az az erős kontrollrendszer is, mely a páciensek visszajelzésére alapul. Minden kezelés után a biztosító véleményt kér a betegről az ellátás minőségéről. A rendszerben csak a legjobb ellátók maradhatnak.

Sajnos hajlamosak vagyunk elhallgatni panaszainkat, mert nagyon macerás utánajárni, illetve nem tudjuk, hogy kihez menjünk, és hová. Ha mégis utánajárunk, akkor nagyon távoli időpontokat kapunk a kivizsgálásra, és addigra sokszor súlyos dolgok is kialakulhatnak.

Az **UNION PRIVATEMED Next** egészségbiztosítás erre is megoldást kínál. Otthonod kényelméből telefonon vagy interneten keresztül kérhetsz időpontot és gyors választ problémádra, mellyel egyúttal rengeteg időt is megspórolsz.

Az eddigiekhez hasonlóan (élet és utasbiztosítás) a szerződő most is a Mozdonyvezetők Szakszervezete. Az egyének (MOSZ Tagok és családtagjaik 18-tól 70 éves korig) biztosítottként csatlakozhatnak a szerződéshez. Ennek a formának az előnye, hogy a fizetendő díj jóval alacsonyabb, mint az egyéni szerződés esetén. Egységes díjakat alkalmazunk, ami az egyéni szerződéshez képest fele, akár harmada attól függően, hogy hány éves a biztosított.

Meglévő Élet-Balesetbiztosítást is érdemes kiegészíteni ezzel az Egészségbiztosítással.

- A biztosítási díjakat mindenki a saját bankszámlájáról csoportos beszedési megbízással tudja rendezni. A rögzítés és az első sikeres díjlevonás után az egyén már közvetlenül az Union Biztosítóval áll kapcsolatban.
- A szolgáltatás az első sikeres levonást követő hónap első napján indul. A folyamatos díjfizetés alapvető fontosságú, csak egy hónap elmaradt díja pótolható a következő hónapban!
- Jelentkezni a MOSZ Központnál lehet MOSZ honlapjáról letöltött belépési nyilatkozat és csoportos beszedési megbízás kitöltésével.

További információ a MOSZ honlapján: <https://mosz.co.hu> a Biztosítás / Egészségbiztosítás menüpont alatt található.

A mozdonyvezetői hivatás fizikailag és szellemileg is megterhelő, embert próbáló. Az időbeosztás hektikus, az éjszakázás és az ezzel járó életforma próbára teszi szervezetünket. Azért javasolt ez a biztosítás, mert sokat segít a baj megelőzésében. A legfőbb előnyei a gyorsaság, a magas szintű orvosi ellátás kiváló orvosokkal, a kényelem és a váratlan nagy összegű kiadások kivédése.

MOSZ tagként a legjobb ellátást érdemled, csatlakozz a szakszervezeten keresztül!

Ha kérdésed van: Balázs Gyula: +36 30 239 9200, Hegedűs Gizella: +36 30 177 7660

MOSZ Ignéczi József Horgászverseny

2023. június 13-14. Dombóvár Tüskei tó

A nevezési díj egységesen: 10.000 Ft/fő, jelentkezés és nevezés a dombovar@mosz.co.hu, és Pintér Norbert: 06-30-749-55-65 telefonszámon.

Jelentkezési határidő: június 05.

Számlaszám: 11784009-20604345

A VERSENYEN CSAK VALAMELY VASÚTVÁLLALATHOZ TARTOZÓ MOSZ TAG, VAGY NYUGDÍJAS TAGCSOPORTI TAG VEHET RÉSZT.

A versenyre egyéni nevezés nem lehetséges, csak 3 tagú csapatok nevezhetnek. Kísérő több is lehet. A nevezés a nevezési díj átutalása után kerül elfogadásra, amelyről a rendező értesítést küld.

A bajnokcsapat kiléte az előző versenyekhez hasonlóan egy forduló alatt dől el. Az elmúlt évek egyfordulós, osztatlan sikert aratott versenyekből kiindulva, az idén is hasonló lesz a lebonyolítás menete. A versenyre érkezéskor regisztrálni kell, melyre 10:30-tól lesz lehetőség. Az ebéd 12:00-tól 13:30-ig, majd ezt követően 14:00-tól megnyitó, sorsolás, horgászhelyek elfoglalása. A horgászhelyek sorsolása a regisztrációnál kizúzott sorszám alapján történik. A verseny 16:00 órától másnap 09:30-ig tart.

Díjazásban az első három helyezett csapat és a legnagyobb halat kifogó versenyző részesül. A díjak kupákban és ajándéktárgyakban testesülnek meg.

DOMBÓVÁR TÜSKEI TÓ, AHOL A FOGÁS ÉS FOGADTATÁS IS EMLÉKEZETES!

Mindenkit vár a MOSZ Dombóvári tagcsoportja



Mozdonyvezetők
Szakszervezete

Ignéczi József Horgászverseny

2023.
június 13-14



Dombóvár Tüskei tó
Ahol a fogás és
fogadtatás is emlékezetes