

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXVIII. évfolyam 2. szám 2023.



Fotó: Ilyés Csaba

Mozdonyvezetők a mozdonyvezetőkért



Fotó: Szandor János



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



Köszöntjük a Vasutasokat a 73. Vasutasnap alkalmából

A Mozdonyvezetők Szakszervezete köszönti a magyar vasutasokat és gratulálunk a kitüntetésben részesülőknek! Elismerésünket fejezzük ki kollégáinknak és kollégáinknak azért a helytállásért, áldozatos munkáért, amellyel mozgásban tartják az országot és biztosítják a mobilitást. 1951-ben ünnepelték először Magyarországon a Vasutasnapot. A természetben élenjáró vasutas dolgozókat kormánykitüntetésben részesítették, a vasúti munkaversenyben legjobb eredményt elérő Északi Fűtőházat pedig Hámán Kató Fűtőházzá keresztelték – írta a korabeli sajtó.

Azóta eltelt majdnem három emberöltő, egy gyorsvonat sebességével változott meg körülöttünk a világ. A vasúti hivatás gyakorlása, a kötöttpályás közlekedés szolgálata azonban akkor és most is sok lemondással, felelősséggel, alkalmazkodóképességgel jár, fegyelmettel munkavégzést követel.

Napjainkban a technikai fejlődés és a digitalizáció sem tudja ellensúlyozni azt a létszámbírányt, megnövekedett pszichés és fizikai terhelést, amely a végrehajtó szolgálatban, a kulcsmunkakörökben tapasztalható. A magyar vasutasokban minden nehézség ellenére még él a hivatástudat, az, hogy a vonatnak mennie kell! Ezért minden tiszteletet és elismerést megérdemelnek.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete céljai az elmúlt évtizedekben mit sem változtak: hatékony érdekvédelem, hivatásunk értékének megfelelő bérezés és foglalkoztatásunk feltételeinek javítása. Azt valljuk, hogy a biztonságos vasúti közlekedés fenntartásához, az utas és megrendelői igények teljesítéséhez képzett, anyagilag és erkölcsileg megbecsült, motivált dolgozókra és megfelelő munkakörülmények biztosítása van szükség. Még nem késő tenni ezért!

Zsuzsanna Zoltán

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet.....3	A MOSZ Ignézi József Horgászverseny végeredménye.....21	A MOSZ Kupa Középdöntőjének eredményei.....42
Hatvan éves mozdonyoknak múzeumban van a helye.....4	Területi hírek Szombathely.....22	Száguldás.....44
Mozdonyvezetők Országos Találkozója a Gyermekvasúton.....6	Meddig marad még a Szili!?.....24	Kilencmilliárdos állami támogatást kap az árufuvarozás.....45
Mozdonyvezetők a mozdonyvezetőkért!10	ALE elnökségi ülés.....26	Mégis venne új vonatokat a MÁV-START?.....46
A férjemről kiderült.....14	Jelenések könyve I.3.....29	Utashbiztosítás.....47
MOSZ érdekvédelem a GYSEV-nél.....15	Vasút határok nélkül.....32	A MOSZ tagság előnyei.....48
Hal mindennap van, fogás csak Dombóváron!.....17	Az ETCS-ről.....34	
	A magyar óriás.....40	

© 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: Tolonics Gergely

Hatvan éves mozdonyoknak

múzeumban van a helye



*A május 31-i
Küldöttközgyűlés
vendége volt Dr.
Mosóczy László
a MÁV-START
vezérigazgatója,
Dr. Tura Szvetlána
humán-erőforrás
igazgató és Szórád
Róbert vezérigazgatói
tanácsadó.*

A Start vezetője tájékoztatást adott a MÁV-START mozdonyvezetőket is érintő aktualitásairól, a vállalat előtt álló

feladatokról, kihívásokról és válaszolt a mozdonyvezető kollégák kérdéseire. Mosóczy László mondandójának fókuszában a küldöttek kérdéseire is igazodva, a jármű beszerzéssel, a gépek állapotával és karbantartásával kapcsolatos helyzet értékelése állt. Mint elmondta, a Vectron beszerzésének szerződése úgy van megkötve, hogy az első jármű szállításig a Siemens köteles tartani az árat. A MÁV-START mindent megtesz, hogy létrejöjjön a beszerzés, de a Kormány egyelőre nem engedélyezte a hívást. Új mozdonyok vásárlására nagy szükség lenne mert a 60 éves mozdonyok helye inkább a múzeumban és a retró közlekedésben lenne, mint a mindennapokban. Még kritikusabb a helyzet a mellékvonali szolgáltatások biztosításában. Egyrészt az alkatrész utánpótlás akadozása, másrészt az útátjárós balesetekben megsérült járművek nagy száma miatt rendkívül fontos a járműhelyzet javítása. A vezérigazgató elmondta, hogy dolgoznak a problémán, használt járművek vásárlása lehet a rövid távú és hidrogén hajtású motorvonatok beszerzése a hosszú távra szóló megoldás. Az elővárosi közlekedésben már bizonyítottak a motorvonatok, megbízhatóságuk, kedvező üzemeltetési paramétereik miatt a Start további 40 db jármű vásárlását tervezi, a tender kiírása még idén megvalósulhat. Szó volt a MÁV VAGON eladásáról is, a fenntartási rész kiszervezése összességében valószínűleg megvalósul. A járműkarbantartás így piaci viszonyokra kerül, remélhetőleg ettől javul majd a járművek rendelkezésre állása, üzemképessége.

Mosóczy László végzetlenül kijelentette, hogy a közösségi közlekedés kapcsán a cél a vasúti és az autóbuszos közlekedés arányának meghatározása és egyensúlyban tartása. Minden nehézség ellenére az idei év valamivel kedvezőbb gazdasági környezetet biztosít a vállalat működtetésére, mint a tavalyi.

Tura Szvetlána humán-erőforrás igazgató elsősorban a számok nyelvén adott tájékoztatást a területet érintő helyzetről. Mint elmondta, a Start munkavállalóinak létszáma most 12.270 fő, jelentős létszámbeli hiány főleg az utazói munkakörökben tapasztalható. Mozdonyvezetők létszáma 2400 fölött van, a gyakornokok közel 400-an vannak. Folyamatosan igyekeznek a nyugdíjba vonulókat pótolni, idén még 100 fő frissen végzett járművezető áll munkába. A motorvonat-vezetők létszáma



Fotó: S. Papp Zoltán

Tamás területi vezető például az iránt érdeklődött, ha a MÁV-START valóban remek munkahely, mint ahogy a vezetők hangoztatják, akkor miért hagyják el jelentős számban mégis a munkavállalók? Mitől lesz jobb a géphelyzet, mint a mostani, mikor találkozunk majd az üzemi naplóban kevesebb hibával, és mikor csökken végre a mozdonyvezetők terhelése. A MÁV-START vezetője megismételte, amit a tájékoztatójában mondott, a matuzsálemi mozdonyok működésének örül, de nem a napi közlekedésben kellene már szolgálniuk. Az, hogy megbízhatóbb mozdonyok üzemeljenek, arra új járművek beszerzéséig a bérlelést igyekeznek megvalósítani. A mozdonyvezetők

elvándorlása attól is függ, hogy nagyon sok magánvasút van az országban, de úgy látja, sokan onnan is visszajönnek, mert a Start jó munkáltató. 103 fő, ebbe a munkakörbe már nem vesznek fel és nem képeznek ki új munkatérre. A Startnak univerzális munkatérre van szükség, az átképzésre helyezik a hangsúlyt. Sokan jelentkeznek a hölgyek közül is járművezetőnek, jelenleg a motorvonat-vezetők közel negyede nő. Összességében elmondható, hogy továbbra is sokan érdeklődnek és jelentkeznek mozdonyvezetői munkakörbe, de a magas egészségügyi és pszichológiai követelmények miatt csak 10% kerül felvételre. A túlóra a mozdonyvezetői munkakörben a legmagasabb, már április végéig 92 óra volt átlagban. A bérfejlesztés megtörtént a Startnál, ennek költségeit most ki kell gazdálkodni. Kérdésre válaszolva Tura Szvetlána a munkába járás költségtérítése kapcsán kijelentette, hogy a törvény alapján kizárólag a legkedvezőbb bérlet árának 86%-át adhatják költségtérítésként. Ez a konstrukció jelenleg a vármegegyeztetés, ehhez kell igazodni. Az egyedi elszámolási problémákat összegyűjtik és vizsgálják, mert helyi szinten leginkább eltérő értelmezésből adódnak a félreértések. Szórád Róbert a gyakornok képzéssel, a jelző meghaladásokkal kapcsolatos kérdésre válaszolva elmondta: Szigorú a felvételi rendszer, ezen nem kívánunk változtatni, inkább a képzésben lát lehetőséget a jelentős javulásra. A gyakorlati vasútszakmai oktatók helyzetén is módosítanának, fontos lenne, hogy egy-két oktató vigye végig a hozzá beosztott gyakornok képzését. Ebben az évben már több rendkívüli esemény történt, remélik, hogy a képzés megváltoztatása segíteni fog ezen kockázatokat csökkenteni. A jegyvizsgáló nélküli közlekedésre hatósági jóváhagyás van, nem kívánja a Start rendszer szinten bevezetni, csak a jelenleg is hatályos utasítások szerint működik. A vasútbiztonság nem szenvedhet csorbát az egy fő kiszolgálás esetén sem.

A Start vezetők után a küldöttek tették fel kérdéseiket. Vida

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A munkaidő-beosztás kérdése állandó viták tárgya a MOSZ és a mindenkori munkáltató között, a Startot elhagyók nagy része ma már főleg a vezénylés miatt lép. A Start mégsem változtat, az EU Bírósági Határozattal sem foglalkozik, úgy tesz, mintha meg sem történt volna. Kérdésre válaszolva a humán-erőforrás igazgató kijelentette; jogerős magyarországi ítéletek nélkül a munkáltató álláspontjában nem lesz elmozdulás, kivéve, ha a jogalkotásban lesz változás.

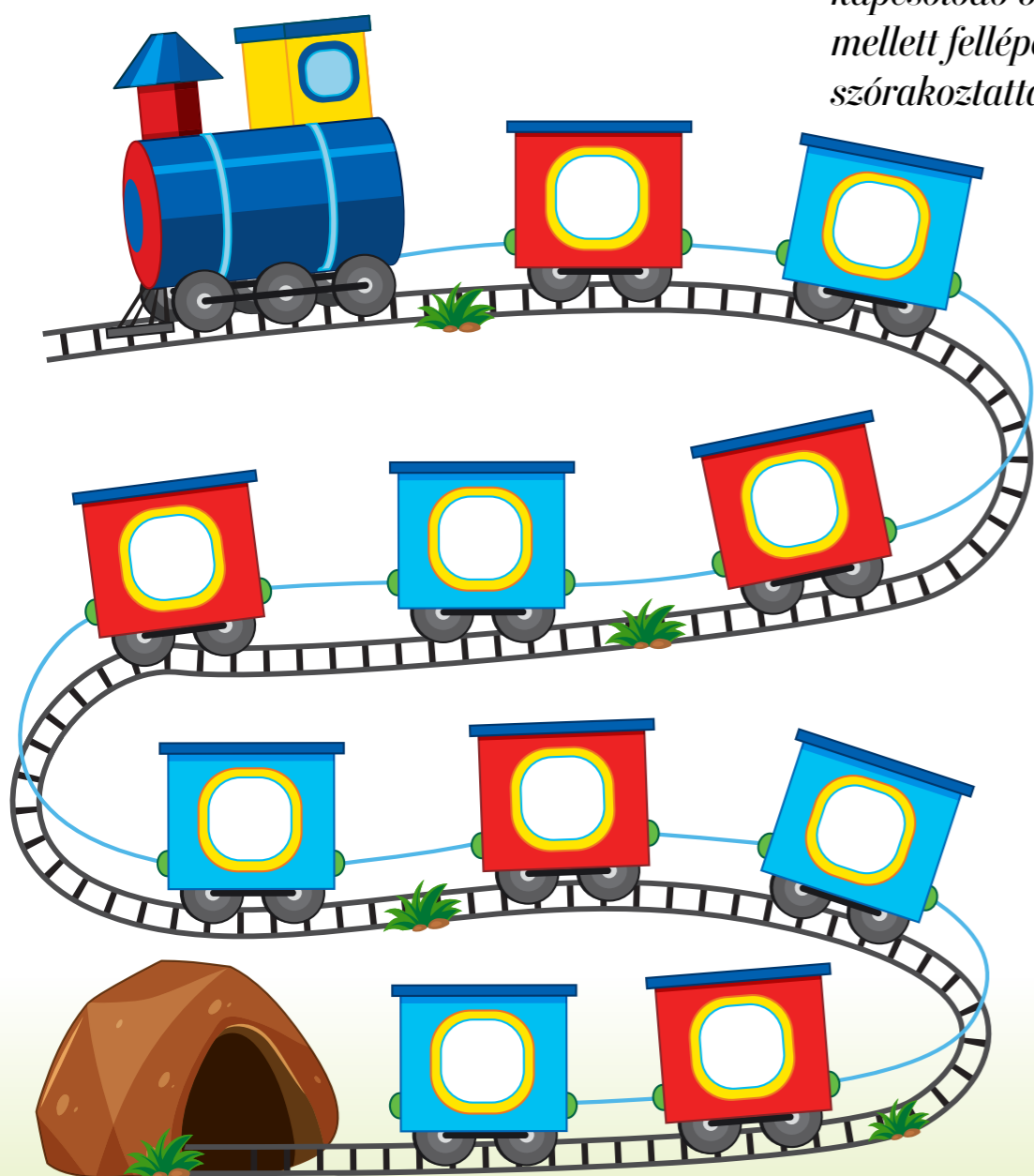
Csallos Tamás területi vezető főleg a TSZVI Budapest területén elterjedt gyakorlatot sérelmezte, amikor munkaszerződés módosításához kötik egy-egy típusismeret megszerzésének lehetőségét. Ez nem etikus munkáltatói magatartás, leginkább a zsarolás rá a megfelelő meghatározás. Tura Szvetlána szerint az nem kifogásolható, ha megállapodik a társaság a dolgozóival, az munkaszerződésben legyen rögzítve. Zsarolásnak nincs helye, ha ilyen megtörténne vagy erre kísérlet történne, az vizsgálatot igényel.

Csépai Zoltán a gyakornok képzésben alkalmazott módszerek elméleti és gyakorlati részére kérdezett rá. A munkáltató úgy tájékoztattott, hogy minisztériumi szinten folyik egy felülvizsgálat a kérdésekkel kapcsolatban. Az utazási gyakorlatra fordított időt megfelelőnek tartják, 320 óra alatt ki kell derülnie, hogy ki lesz alkalmas mozdonyvezetőnek. A Start az oktatás gyakorlati részében látja az áttörést. A Küldöttközgyűlésen a MOSZ és a MÁV-START is hangsúlyozta a rendezett munkaügyi kapcsolat fontosságát, a rendszeres párbeszéd ilyen formáját is.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Mozdonyvezetők Országos Találkozója a Gyermekvasúton

Csodás természeti környezetben, különleges vasúti díszletek között került megrendezésre az idei MOT, amelynek a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút adott otthont. Változatos programok, a mozdonyvezetői hivatáshoz kapcsolódó bemutatók mellett fellépők és játékok szórakoztatták a közönséget.

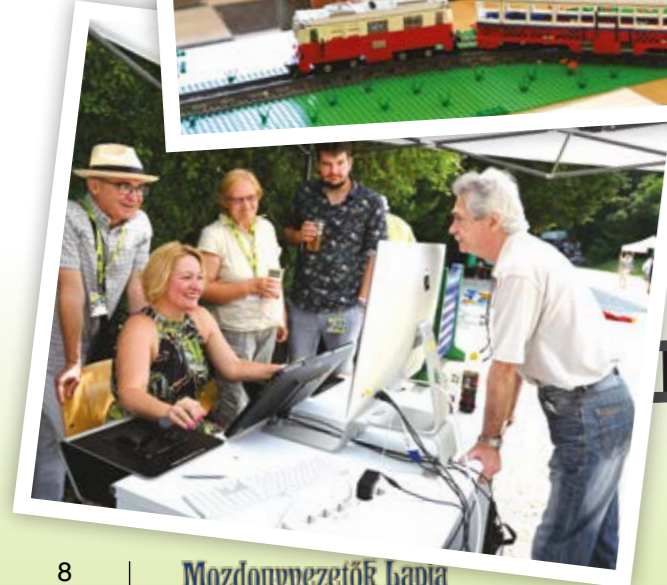
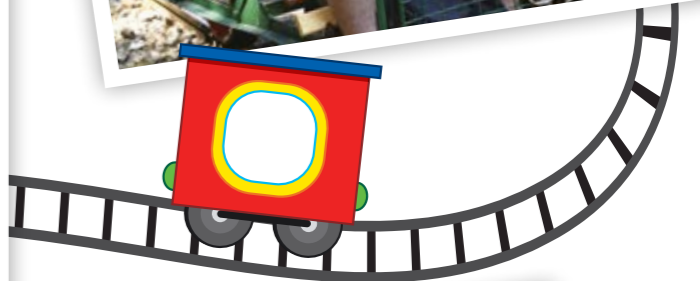
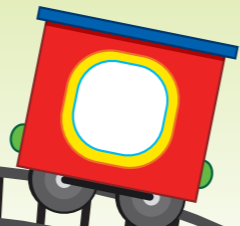


A rendezvény a Gyermekvasút történetét bemutató kiállítás megtekintésével indult. Itt Besztercán Kornél érdekes előadása adott betekintést az egyedülálló vasút mindennapjaiba és különlegességeibe, majd különvonat szállította a MOT vendégeit Széchenyi-hegyről Hűvösvölgybe, ahol a rendezvénysátor és ebéd várt mindenkit. A megnyitón Barsi Balázs a MOSZ elnöke és Besztercán Kornél a Gyermekvasút vezetője köszöntötte a résztvevőket, ezt követően kezdték a programok. Lehetőség volt a mozdonyvizsgáló kezelésére, a vasúti terület meglátogatásakor pedig a Gyermekvasút rejtett kincseinek közelebbi megismerésére. A vonatúti telepen szolgálatot teljesítő szakértő kalauzolásával még szívesebb és érdekesebb volt a bemutató akár gyermeki, akár felnőtt szemmel. Különösen „Lajos bácsi” a gőzmozdony aratott nagy sikert, és a C50-es vezetőálláson utazás, a hajtányozás is sokakat vonzott. A rendezvénysátorban közben fotószínház nyílt és óriásjátékok állították próba elé a látogatókat. A kávé forró, a sör hideg, a sátor árnyékot adó volt, a koncerteken lehetünk volna többen is.

A rendezvényen a MOSZ által alapított elismerések átadására került sor, végül Szulák Andrea műsora zárta a találkozót. Köszönjük a Gyermekvasútnak, hogy otthont és egyedi hangulatot biztosított az idei Mozdonyvezetők Országos Találkozójának, köszönet illeti a mozdonyvizsgáló üzemeltető kollégákat, a szervezőket és mindenkit, aki közreműködött és segített a MOT lebonyolításában. Jövőre? Meglátjuk...

Mozdonyvezetők Szakszervelete





Fotók: Ilyés Csaba

Mozdonyvezetők a mozdonyvezetőkért, jók közül a legjobbak!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete az egyéni teljesítmények elismeréseként 2010-ben alapította a „Mozdonyvezetőkért” emlékérmet, az elismerés egyik formáját. Az emlékérem azoknak adományozható, akik a mozdonyvezetőkért, a Mozdonyvezetők Szakszervezetéért, a szakszervezeti mozgalomért, a vasúti közlekedésben dolgozók érdekeiért, a vasúti közlekedés társadalmi elismertségéért kiemelkedő munkát végeztek, hozzájárultak a szakszervezeti tevékenység megismertetéséhez, a MOSZ hírnevének emeléséhez, gyarapították a Mozdonyvezetők Szakszervezete értékeit, kimagasló munkát végeztek. Az idei díjazottak a Mozdonyvezetők Országos Találkozóján vették át a kitüntetést.



Csallos Tamás 1971-ben született, 1990 szeptemberétől dolgozik vasúti területen. A Mechwart vasútgépész technikum elvégzése után Kaposváron mozdonyvezető gyakornokként kezdte, mozdonyvezetői vizsgát 1992 januárban tett. 1995-től Budapestre költözésekor Ferencváros telephelyen dolgozott, 2000-től a Déliben van. A szakszervezetnek kezdetektől tagja, 2004-ben lett tisztségviselő. A MOSZ tisztségviselőjeként már akkor azt gondolta, hogy hatékony érdekvédelmet csak úgy lehet biztosítani tagjaink számára, ha a munkavédelem területén is eredményes munkát végzünk. Érdekvédelmi tevékenységének fókuszába a munkavállalók egészségének és biztonságos munkavégzésének biztosítása került, munkavédelmi technikus végzettséget is szerzett. Tamás 2007 óta végzi kimagasló, fáradhatatlan munkáját a munkavédelem területén, jelenleg, mint a TSZVI Budapest munkavédelmi bizottságának elnöke és a MÁV-START központi munkavédelmi bizottságának tagja. Állhatatos tevékenységével sokszor a lehetetlen helyzeteket megoldva igyekszik javítani a mozdonyvezető munkakörülményeit, biztosítani az emberi munkakörnyezet tárgyi feltételeinek megteremtését. Munkavédelmi munkája során mindig pontos és precíz, aprólékos gonddal, minden részletre kiterjedően dokumentálja és közvetíti a munkáltató

felé a megoldandó problémákat, így sokat tesz a munkabalesetek megelőzéséért, kockázatának mérsékléséért. Tevékeny részese volt a vállalati szintű munkavédelmi szabályzat megalkotásában, a munkavédelmi helyi függelék kidolgozásában. Helyi, és országos szinten is a munkakörülmények javításáért, a munkavédelmi szabályok betartásáért, az egészséges és biztonságos munkakörnyezet megteremtéséért dolgozik. Számára a munkavállalókat megillető, jogszabály szerint is biztosított munkakörnyezet nem lehet vita tárgya. A járműbeszerzések, korszerűsítések során részt vesz a közbeszerzési bizottságok munkájában, javaslataival folyamatosan napirenden tartja a megfelelő munkakörnyezet biztosításának igényét. A munkabalesetek bekövetkezése után határozottan képviseli a munkavállalók érdekeit, tanácsaival segíti őket.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a mozdonyvezetők munkakörülményeinek javítása érdekében tett áldozatos és állhatatos munkájáért, a helyi és az országos munkavédelem területén végzett elhivatott tevékenységéért, a „Hornok Béla Emlékdíjat” adományozta Csallos Tamás mozdonyvezetőnek.



Gusztos Károly 1964. április 12-én született Kiskunhalason, nős, 2 gyermek édesapja.

A nagy múltú Szilády gimnáziumban szerzett érettségi után kezdte pályafutását a vasútnál 1982. augusztus 28-án. 1984-ben villamos, 1989-ben dízel-mozdonyvezetői képesítést szerzett. Mindvégig tagja a Mozdonyvezetők Szakszervezetének, annak ügyvivője, hosszú éveket vezető ügyvivője volt. Szilárd alapokon fejlődni, utat keresni, olykor utat törni, a hivatást teljes mellszélességgel képviselni és mindezt a tudást méltó módon továbbadni a jövő nemzedékének – ez egy igazán elkötelezett és felelős szakszervezeti tisztségviselő feladata.

Karcsi életútjában mindez visszaköszön. Évtizedekkel ezelőtt az egyik akkori KÜT-tag, egy területi ügyvivő és tagsoport vezető igyekezett meggyőzni az akkor még fiatal, ambíciózus mozdonyvezetőt, hogy vállaljon feladatot a kiskunhalasi tagsoport munkájában. Ez nem volt könnyű, hiszen már akkor tudta, hogy a mozdonyvezetői közösségért, ha szívvel, lélekkel akar tenni az ember, sok áldozatot kell hozni. Ennek ellenére vállalta, hogy kevesebb szabadidővel gazdálkodva több felelősség nehezedik majd a vállára és állandóan

a tagsági nyomás, amely igények és követelések formájában folyamatosan megfogalmazódik a mozdonyvezetők részéről. Állta a sarat, rengeteg írás tanúskodik arról, hogy a tagokat nemcsak szóban tájékoztatta, hanem emlékeztető anyagok sokaságával is ellátta őket.

Eredményesen képviselte a tagsoport állásfoglalását, véleményét, mint területi, mind országos szinten. A MOSZ érdekvédelmi munkáján túl a kultúra terén is színesítette a szervezetről kialakított öszképet: a kongresszusra csábított ismert zenészekkel lépett fel, továbbá olyan eseményeket is szervezett, amelyek a mozdonyvezetői hivatást ismertebbé és elismertebbé tették a civil világ felé is. A régió életében olyan jelentős események szervezője, házigazdája volt, mint különböző fotókiállítások, modellkiállítások, vasúti ereklyék bemutatása, gyermekprogramok, vasutasnapok, s ki tudja még mennyi más egyéb mozdonyvezetői hivatást népszerűsítő esemény. Személye nagyban hozzájárult a szervezet és a szakma hiteles megjelenítéséhez a helyi médiában is.

Szakszervezeti munkáján túl több mint százán váltak ízig-vérig mozdonyvezetőkké, akik a mai napig hálásak Gusztos Károly felkészült, következetes, ugyanakkor emberléptékű oktatói tevékenységéért: Karcsi a szakma minden csínját-bínját beégette fejükbe, szívükbe, vérükbe, ha ezt Ők is így akarták.

Egész életpályáját szívvel-lélekkel dolgozta végig, folyamatosan szem előtt tartva a szakszervezet és a mozdonyvezetői közösség érdekeit. A szakszervezet kiemelt értékékként tekint az ilyen szakmai tudásértékre, emberi hozzáállásra.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a MOSZ hírnevének ápolásáért, a mozdonyvezetői hivatás népszerűsítése, társadalmi elismertsége érdekében folytatott tevékenységéért, a Mozdonyvezetők Lapja számára végzett munkájáért a „Mozdonyvezetőkért” emlékérmet adományozta Gusztos Károly mozdonyvezetőnek.





Dömösi Zsolt 1971-ben született, három gyermek édesapja. Mindig is mozdonyvezető szeretett volna lenni, ezért útja Szegeden a Bebritsbe vezetett majd a középiskolát befejezve, érettségi után szolgálatát 1989-ben kezdte meg a vasútnál mozdonyvezető gyakornokként. Mozdonyvezetői vizsgát 1999-ben tett, a közbenső időben felsőoktatási tanulmányokat folytatott és egyéb vasúti munkakörökkel ismerkedett. Közösségi emberként hamar a Mezőhegyesi MOSZ tagcsoporthoz tagja lett, aktívan részt vett a programokban és a munkában is. Érdekvédelmi feladatokat MOSZ tisztségviselőként 2006-tól látott el, közben bekapcsolódott a helyi tagcsoporthoz és üzemi tanácsi választási testületek munkájába, ahol számítástechnikai érdeklődését, felkészültségét kamatoztatva fáradhatatlanul végezte feladatait, így hamar a központi szervezetnél találta magát. A Mozdonyvezetők Szakszervezete Országos Választási Bizottság tagjaként, majd elnökeként több választási időszakban is bizonyította és bizonyítja szervezőképességét, kezdeményezőképességét, informatikai ismereteit, biztosítva ezzel a helyi, területi és kongresszusi választások zökkenőmentes, zavartalan és pontos menetét, az eredmények kétségteljes hitelességét. Jól fogja össze munkatársai tevékenységét, az OVB naprakész és precíz

nyilvántartásának is volt köszönhető a választások megfelelő előkészítése és lebonyolítása. Szakmai tudásával, problémamegoldó képességével és tanácsaival támogatja a helyi választási bizottságok munkáját, a tisztségviselők tevékenységét. Javaslataival segítette a MOSZ elektronikus szavazási rendszerének kifejlesztését, majd fáradtságot nem ismerő hozzáállással, ötleteivel támogatta annak bevezetését, a hibák megoldását, a rendszer tökéletesítését.

Renezánsz ember, aki hagyományőrzéssel, írással és zenéléssel is foglalkozik, gazdagítja a közösséget.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete az Országos Választási Bizottság elnökeként végzett munkájáért, közösségépítő tevékenységéért a „Mozdonyvezetőkért” emlékérmét adományozta Dömösi Zsolt mozdonyvezetőnek.



A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE 2022-BEN ALAPÍTOTTA A HORNOK BÉLA EMLÉKDÍJÁT. A DÍJ ODAÍTÉLÉSNEK CÉLJA, HOGY EMLÉKET ÁLLÍTVAN A NÉVADÓNAK, ELISMERJE AZON SZEMÉLYEK TEVÉKENYSÉGÉT, AKIK A MUNKA- ÉS EGÉSZSÉGVÉDELMEK TERÜLETÉN VÉGZETT SZAKMAI MUNKÁJUKKAL SEGÍTETTÉK A VASUTASOK, ELSŐSORBAN A VASÚTI JÁRMŰVEZETŐK BIZTONSÁGOS ÉS EGÉSZSÉGES MUNKAKÖRÜLMÉNYEINEK JAVÍTÁSÁT, A MEGFELELŐ MUNKAKÖRNYEZET SZEMÉLYI ÉS TÁRGYI FELTÉTELEINEK BIZTOSÍTÁSÁT, A MUNKAHELYI BALESETEK SZÁMÁNAK CSÖKKENTÉSÉT, MEGELŐZÉSÉT. AZ ELISMERÉS ÁTADÁSRA AZ IDEI MOT-ON KERÜLT SOR.



Bartha Géza 1960.06.03-án született Esztergomban. Az általános iskola után tanulmányait az esztergomi I. István Gépgyártástechnológiai szakközépiskolában folytatta, ahol 1978-ban gyártástechnológusként végzett. A középiskola befejezése után kezdte meg vasúti pályafutását az akkori Hámán Kató Vontatási Főnökségen, mint jármű villamossági szerelő, illetve mozdonyvezető gyakornok. A sorkatonai szolgálat után 3 év kihagyást követően 1989. február 2-án került a Dorogi Fűtőházhoz. Kimagasló eredményt ért el a Komáromban megrendezett szakma ifjú mestere vetélkedőn. 1989-ben indult miskolci tanfolyam elvégzése után 1990.11.27 -én dízel mozdonyvezetői, majd később a budapesti tanfolyamon villamos mozdonyvezetői képesítést szerzett. 2015.05.21-én. A Mozdonyvezetők Szakszervezete megalakulása óta tagja. A szervezet munkájába először pénztárosként kapcsolódott be, majd 2000-tól tagcsoporthoz vezetőként folytatta a tevékenységét egészen 2022-ig. Azóta kollégái kérésére nyugdíjasként is segíti a dorogi Tagcsoporthoz munkáját, most is pénztárosként, mint a kezdeti időkben. A fiatalabb tisztségviselőket segítette tanította, példát mutatott számukra, tudását szívesen osztotta meg munkatársaival. Elkötelezettsége, szaktudása miatt kollégái elismerték, szerették. A MOSZ tisztségviselőiként

határozottan, megalkuvást nem ismerve képviselte a mozdonyvezetők érdekeit. Hosszú éveket, egészen nyugdíjazásáig az üzemi tanácsban is képviselte a mozdonyvezetőket. A Dorogi Tagcsoporthoz egyben tartásában nagyon nagy szerepet játszott, ez a Tagcsoporthoz vonzó volt más telephelyeken dolgozók számára is. A közösség igazi, hiteles vezetője volt.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete egy életút elismeréseként, több évtizedes érdekvédelmi és érdekképviseleti munkájáért, a helyi közösség összetartozása érdekében végzett tevékenységéért a „Mozdonyvezetőkért” emlékérmét adományozta Bartha Géza mozdonyvezetőnek.



Fotó: Ifjús Csaba

A férjemről kiderült, hogy nem csak a vasúti sínek ura, aki akár egy gombnyomással is képes uralni egy hatalmas mozdonyt (*porszívót, mosógépet, vasalót is egyébként*).

Igen, igen, valódi hősiünk lett a „Mozdonyvezetőkért” emlékérem kitüntetés révén!

Hát, nem is meglepő ez annyira, mert ugyebár az áldozatos munkájukról ismertek a mozdonyvezetők, ami inkább már hivatás és szolgálat, mint munka. Felkelnek a világ legkorábbi időpontjaiban, és hazatérésük sem a legideálisabb, ahogy a munkakörülményeik sem és a felelősség óriási. Az ünnepek? Azok a szolgálatokra valók! Azok a reggeli szenderegős karácsonyok a vezetőálláson és a Húsvéthétfők a hajnali 2-es ébredéssel mind hozzánk tartoznak! De ez a kitüntetés nem csak a férjemé, hanem a miénk, a családé is! Ezért is nevezhetnénk családi kitüntetésnek, hiszen az összes plusz munkaóra, a szolgálatban töltött idő és a szakszervezetért vállalt tevékenységek mind a családból „hiányoznak”, őt viszont kiteljesítik. És az mindenkinek jó. Legyen ez az írás a tisztelem és hálám kifejezése mindazoknak a mozdonyvezetőknek, mozdonyvezetőNŐKnek és családjaiknak, akik mindennapjainkat színesítik és a vasúti közlekedés működéséért és biztonságáért felelősséget vállalnak.

Büszke vagyok a férjemre, és büszke vagyok rájuk is!

(Ugye az olvasók közt nincs olyan, aki azt gondolja, hogy a vonatok miattuk késnek??)
Dömösi Emese



MOSZ érdekvédelem a GYSEV-nél

Gépészeti Üzletágnál

- Kértük a 415 sorozatú Flirtek vezetőállás ajtóinak lefóliázását abból a célból, hogy biztosítva legyen a mozdonyvezetők magánszférája a kíváncsiskodó tekintetek elől. Igazgató Úr ígérte, hogy megvizsgálják ennek lehetőségét, de nagy valószínűséggel ez megoldható és reményeink szerint rövid időn belül meg is valósul.
 - A tehervonatos kollégák kérték, hogy a hegyeshalmi pihenő helységben kerüljön elhelyezésre egy kis méretű hűtőszekrény. Vezetőmérnök Úr javaslatára egy a mozdonyokon is használatos hűtő fog hamarosan odakerülni.
 - Szintén a tehervonatos kollégák jelezték, hogy ismételten nem takarítják megfelelően a hegyeshalmi szobát, gyűlik a szemét bent. Igazgató Úr megteszi a szükséges lépéseket az illetékesek felé.
 - Többen kérdezték, hogy miért kellett levenni az ágyakat a Taurusokról: a „szőrfdeszák” nem a GYSEV Zrt tulajdonát képezik, emiatt egy esetleges ellenőrzés során ebből problémák adódhattak volna, ezért a munkáltató jobbnak látta eltávolítani azokat a mozdonyokról.
 - A segédfelügyelő Hölgyek bérbesorolásának megvizsgálását kezdeményeztük, mert véleményünk szerint az nem megfelelően van meghatározva, emiatt egyel alacsonyabb munkaköri családba vannak sorolva. Ezekon túlmenően ismételten szót ejtettünk az oktató mozdonyvezetők kiemelkedően fontos szerepéről a jövőbeni mozdonyvezető gyakornokok vezetési ismereteinek elsajátítása kapcsán, valamint az évekkel ezelőtt is alkalmazott és jól bevált „mentor” jellegű gyakorlati képzés hatékonyságáról.
- A sokakat érdeklő, jövő évi közszolgáltatásról és az ehhez társuló „kiszolgáló” vonalakról – mivel ez egy folyamatban lévő és még nem végleges ügy – egyelőre csak annyit, hogy a megrendelő Magyar Állammal az egyeztetések kedvezően haladnak és a GYSEV a saját meglévő, felújítandó és beszerzendő gördülőállományának erejéig vállalja is a megrendelések teljesítését.
- Talán a leglényegesebb változás a következő menetrendi időszakról az lesz, hogy a közszolgáltatási szerződés az eddigi terület alapúról járat alapúra módosul, azaz a vállalt vonatok saját személyzettel és saját eszközzel kell majd leközeledtetni a teljes útvonalon.

Fotó: Dani Szabolcs

Humán Erőforrás területen

A megbeszélés legfőbb, elsőrendű témája a Kollektív Szerződés módosítása volt. A hosszan elhúzódó bértárgyalások okán az ideai módosító javaslatok megtárgyalása háttérbe szorult, ugyanakkor figyelembe véve a jelen körülményeket és a Munka Törvénykönyv január 1-gyel hatályos módosításait, mi magunk is úgy véltük, hogy a tavaly októberben benyújtott javaslataink helyett egy új, aktualizált szerződési ajánlatot terjesztünk a Munkáltató és az Érdekképviseltek elé. Kértük a Munkáltatót, hogy legkésőbb a rendelkezésre álló 30 nap leteltét követően jelölje ki a dátumot az Érdekegyeztető Tanácskozás megtartására.

A nagy számban kitöltött, ruhaellátmányról szóló kérdőívekből levonva a konzekvenciákat, jeleztük az Igazgató Asszonynak, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete kész megkezdeni a ruhaellátmányi rendszer komplex átdolgozását, ami magában foglalja a mozdonyvezetők formaruhájának részbeni arculatváltását, kiegészítését a javaslataikkal, a pontrendszer újra gondolását. Ahhoz, hogy ez mind megvalósulhasson, természetesen szükséges a többi szakág produktív hozzáállása, valamint, hogy a Munkáltató és Ti is partnerek legyetek benne.

Személyszállítási Üzletágnál

Vincze Róbert, a GYDSZSZ elnöke, és a MOSZ közösen kezdeményezte a találkozót az Igazgató Úrnál a május 1-én bevezetett mobil jegykiadó berendezéssel kapcsolatban felmerült, a jegyvizsgáló kollégákat érintő problémák miatt, melyek a következők:

- Minden feljelentkezés alkalmával a jegykiadó gépet fel kell venni és üzembe kell helyezni, valamint minden lejelentkezés alkalmával a személy pénztárnál – ahol több esetben hosszantartó sorbaállás van - le kell számolni és a gépet le kell adni. Ez kétségtelenül plusz időt igényel, amit a jelenleg érvényben levő normaidők (KSZ 10. melléklet) nem tartalmaznak. Sajnos ennek mértékében nem tudunk közös álláspontra jutni, ezért az a döntés született, hogy június második hetén egy újabb megbeszélés keretében ismételt megkísérelünk egy mindkét fél számára elfogadható megoldást találni. Remélhetőleg arra az időpontra már rutinszerűbbé válik a jegykiadó gépek kezelése és mi is pontosabb képet kapunk a jegyvizsgálók munkavégzéséhez kapcsolódó előkészítő és befejező tevékenységek hiteles tartamáról, hogy konkrét javaslattal élhessünk.

- Az utazási idővel kezdődő és végződő „pozsonyi” forda tekintetében azonban már munkajogi kérdések vetődtek fel, ugyanis míg az utazási idő nem minősül munkaidőnek – tehát a munkavállalót nem terheli munkavégzési kötelezettség -, addig a munkavégzéséhez kapcsolódó előkészítő és befejező tevékenységek tartama (mint például a jegykiadó gép felvétele/leadása) a munkaidő részét kell, hogy képezze. Így viszont ez a szolgálat jóval meghaladja a maximális 16 órát. Véleményünk szerint ez csak a nevezett szolgálat két részre bontásával orvosolható, ezért kértük az Igazgató Urat, hogy ebben az ügyben tegye meg a szükséges intézkedést.

MOSZ Soproni tagcsoport



Mosz Kupa 2023 Soproni szemmel

Az idei évben egy különleges focitornán vehettünk részt. Kezdve azzal a ténnyel, hogy ha jól tudom először került megrendezésre úgy a kupa, hogy egy magánvasúti csoport szervezte meg a rendezvényt. Hatalmas gratuláció az MVM tagsoportnak, hogy egy remekül megszervezett tornán vehettünk részt. A lebonyolítás kezdetétől fogva ment minden tökéletesen, az idő pazar volt, a helyszín szintén. Az öltözők rendben voltak, mindenki számára volt elegendő hely. Délelőtti órákban megérkeztek a csapatok is, sajnos kettő csapat visszamondta a részvételt, de így is szép számmal versenyeztünk a döntőbe jutásért. Egészen pontosan 14 csapat küzdött meg egymással a továbbjutás érő helyekért. Úgy gondolom, hogy mint a szervezők, mint a csapatok kitétek magukért. Remek hangulat, remek meccsek voltak, ismét egy élménnyel teli nap. Hamarosan döntő, ahol szerencsére, az előző évekhez hasonlóan, ismét ott leszünk mi is. Még egyszer szeretnénk megköszönni a szervezőknek, hogy egy remek hangulatú focitornát sikerül összehozniuk.

Üdvözléssel: Sopron csapata

Hal mindennap van, fogás csak

Dombóváron!

Június közepén immáron nyolcadik alkalommal került megrendezésre Dombóváron a MOSZ Ignéczi József Horgászverseny.



A verseny szervezésekor az időjárás nem épp legszebb arcát mutatta, melynek következtében a tó vízszintje jelentősen megemelkedett, és a versenyre sem apadt le teljesen. Ennek ellenére, külön öröm számunkra, hogy három év után ismét szép számú csapat látogatott el a dombóvári Tüskei-tóra.

Dombóvári viszonylatban, rekord számú nevezés érkezett, azaz közel 200 fő, ebből 150 a tóparton próbált szerencsét. Érkezést követően jó volt újra látni a vidám arcokat az évenkénti találkozásokkor. A versenyt megtisztelte Barsi Balázs, elnök úr és Dr. Záhonyi Zsolt alelnök úr is.

Érkezés után mindenki regisztrált, majd a kiadós ebéd elfogyasztása után köszöntötte a csapatot Bischof Attila, a Dombóvári Városi Horgászegyesület elnöke, és Barsi Balázs, a MOSZ elnöke. A köszöntők után sorsolás következett, majd a helyek elfoglalása, és felkészülés a 16 órától másnap délelőttig tartó pecára.

A kiszámíthatatlan időjárás kegyeibe fogadta a MOSZ horgászcsapatait, így kellemes horgászidőt biztosított a résztvevőknek. A kürtszó után mindenki, nagy reményekkel vetette csaliját a vízbe, várva a nagy fogást.

Estig bezárólag, kimagasló fogások nem születtek, így mindenki nyugodtan gyönyörködhetett a Tüskei-tó idilli szépségében. Az éjszaka már mozgalmasabbnak bizonyult, itt már sűrűbben megcsendültek a kapásjelzők, megtörve az éjszaka csendjét. Nagyon sok, szép hal került a szálkákba, majd mérlegelés után vissza az éltető elemükbe, a tóba. Ezek közül a legnagyobb 14,11 kg-os tőponty volt, melyet hajnali negyed háromkor sikerült megszákolni. Ezen felül még sok 9-10 kilós példány került kifogásra.

A hajnal is tartalmasnak bizonyult, mivel a szálkák csak teltek, és teltek. A reggeli zárás, hosszú mérlegelést követően az összesítéskor, a dombóvári rendezések történetében rekord fogás született, mely 704,685 kilóban jelesült meg. Ez dicséri a horgászok ügyességét, rafináltságát, felkészültségét, és nem utolsósorban a tó halállományát.

Eredményhirdetés után ebéd következett, majd délutánba nyúló baráti beszélgetések, eszmecserek helyévé vált a tó. Összességében tartalmas, fogásokkal teli, kellemes két napot töltöttek el a résztvevők a dombóvári Tüskeitavon. Külön köszönet illeti valamennyi csapatot a rendező dombóvári tagcsoport és a városi horgászegyesület részéről, a kulturált, sportemberhez méltó, környezetbarát hozzáállásért!

A MOSZ Ignéczi József Horgászversenyt Dombóvár 4. csapata nyerte, dobogós lett másodikként Kiskunhalas 1., harmadikként Celldömölk 3. A legnagyobb halat Simon Zoltán szálkolta, aki Záhonyból érkezett.

Reméljük, hogy a 2024-es megrendezésre kerülő horgászversenyen is ilyen szép fogások születnek valamelyik tagcsoport szervezésében.

Pintér Norbert





Fotók: Kiss László

2023.

A MOSZ IGNÉCZI JÓZSEF HORGÁSZVERSENY VÉGEREDMÉNYE

1.	Dombóvár 4	92,785 kg
2.	Kiskunhalas 1	75,885 kg
3.	Celldömök 3	59,98 kg
4.	Záhony 3	50,56 kg
5.	Szombathely	46,36 kg
6.	Debrecen 1	45,40 kg
7.	Záhony 2	31, 71 kg
8.	Kaposvár 1	28, 03 kg
9.	Sopron 2	27, 045 kg
10.	Bátaszék 2	23,0 kg
11.	Celldömök 1	20,47 kg
12.	Püspökladány 4	19, 295 kg
13.	Celldömök 2	17, 575 kg
14.	Szeged 2	16, 71 kg
15.	Dombóvár 1	15,0 kg
16.	Pécs 2, Püspökladány 1	11,2 kg
17.	MMV 1	11,0 kg
18.	Train-Hungary	10,65 kg
19.	Sopron 3	10,3kg
20.	Bátaszék 1	9,4 kg
21.	Békéscsaba	8,7 kg
22.	Kiskunhalas 2	8,14 kg
23.	Székesfehérvár	6,9 kg
24.	Szentes 3	6,62 kg
25.	Kiskunhalas 3	6,4 kg
26.	Pécs 1	6,2 kg
27.	Debrecen 2	5,07 kg
28.	Dombóvár 2	4, 87 kg
29.	Dombóvár 3	4,63 kg
30.	Szeged 1	4,5 kg
31.	Nagykanizsa	3,2 kg
32.	Szeged 3	2,6 kg
33.	Pápa	2,0 kg
34.	Északi 1	1,3 kg
35.	MMV 2, Pusztaszabolcs, Püspökladány 2, Sopron 1, Északi 2, Veszprém, Püspökladány 3, Püspökladány 5, Záhony 1, Kaposvár 2, Szentes 1, Szentes 4, Szentes 2, Sopron 4, Pécs 3, Pécs 2	

2023.

Szombathely

A nyári uborkaszegzon előtt újra történtek olyan munkáltatói intézkedések, amelyek sikeresen „felborzolták” a mozdonyvezetők idegeit. Nem elég a nyári túlfeszített igénybevétel, a vontató-vonatolt járművek műszaki állapota miatti stressz, még csavarhatunk egyet a mozdonyvezetőkön...

Mottó:
„a vonatnak mennie kell”

Ez még igaz is: De minden áron?! És a szabályok? Félve kérdelem meg a törvények?

A 2023.07.06.-i HÉT. ülés mintegy „zárszavakként” a munkáltató Horváth József Igazgató úr bejelentette, hogy a nyári menetrend bevezetésekor újra közlekedő Isztria nemzetközi gyorsvonat közlekedése során „rendhagyó” megoldáshoz kell folyamodniuk. Akkor még csak tervként említett technológia, közlekedési rend miatt a nevezett vonat a 968. sz. vonattal egyesítve közlekedik Ajka állomásig. Ott a két szerelvény oszlik, majd az első rész Isztriként tovább közlekedik Hódosig. Mivel a pályavasútnak kapcsolásra igénybevehető dolgozója nem áll rendelkezésre, ezért azt a menetvonal tulajdonosának, jelesül a MÁV-Startnak kell a rendelkezésre álló módon megoldania. Ezért azt tervezik, hogy a tavaly december óta éjszakai időszakban rendelkezésre álló kocsivizsgáló, valamint a 9021-es vonat ott tartózkodó mozdonyvezetője közösen oldják meg a teljes technológiai folyamatot, végezzék el a szükséges kapcsolási műveleteket. A szükséges teendők közül a mozdonyvezető feladata a kapcsolatok- fűtés, levegős kapcsolatok, vonókészülék- , a kocsivizsgáló pedig az UIC kábel és az átjáróhidak kezelése. Elmondásuk szerint a menetrendben a tartózkodási idő 8 perc, ezalatt kell a szükséges teendőket elvégezni, ezért van szükség az ott tartózkodó mozdonyvezető bevonására is. Terv szerint a kocsivizsgáló a vonat „futtatása miatt”, az idő rövidsége miatt nem tud a vonat elejére menni, a szükséges teendők, a fűtési reteszkulcs elkérése érdekében. Ez a mozdonyvezető tevékenységét igényli, sőt ezek után még a fentnevezett kapcsolásokat is el kell végeznie.

Már ekkor jeleztük, hogy szerintünk semmi nem indokolja a feladat ilyen módon történő megosztását. Attól nem zárkozunk el, hogy munkaidőben a végzettségünknek

megfelelő más tevékenységet is elvégezzünk, de nincs rá ok, hogy a járműkapcsolásokat a mozdonyvezető végezze el. Megítélésünk szerint a teljes folyamatot egy -arra kiképzett, kellő gyakorlattal rendelkező- munkavállalónak, aki rendszeresen végzi a többi járműkapcsolást is, a kocsivizsgálónak kell elvégezni. Pont ez a feladatmegosztás okoz kapkodást, teremt balesetveszélyes helyzetet.

Ezek után „körbejárva a témát” több általunk is ismert és elismert forgalmi és műszaki szakember állásfoglalását kikérve bizonyossá vált, hogy a tervezett intézkedés nem sért utasítást, igaz, hogy nem „megszokott”, de ha minden szabály be van tartva akkor végrehajtható.

Ezek után megpróbáltunk érvelni a munkavédelemi szabályok oldaláról, de kifogásaink után a munkáltató közölte, hogy az egyéni védőeszközöket, a névre és méretre szóló munkaruhát is hajlandó biztosítani, járjon ez akár plusz költséggel is. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az érintett mozdonyvezető szolgálat megkezdése előtt kis csomagban megkapja a munkásruhát, majd annak használata után arra alkalmas időben a legközelebbi szolgálatában azt leadja. Ezek után a munkáltató vagy kidobja a kukába, vagy gondoskodik a tisztításáról. Költséghatékony ugye?!

Amikor megjelent a vonatkozó parancskönyvi rendelet, akkor éltünk a törvényes lehetőséggel, konzultációt kezdeményeztünk. Az MT. vonatkozó szabályai szerint ekkor a bevezetni kívánt intézkedést fel kellett volna függeszteni, azt nem lehetett volna alkalmazni. Ezt nem tették meg, sőt a konzultáció során ezt el is ismerték. Ekkor a konzultáció eredmény nélkül zárult, annyit elérve, hogy az idézett parancskönyvi rendeletet módosították, az abban levő ellentmondásokat korrigálták, új a tevékenységeket munkavállalókra lebontva leszabályozták.

Ezek után az új parancskönyvi rendelkezés kiadása után újra konzultáció kérelmet nyújtottunk be. Fenntartva a korábbi érveinket, kértük, hogy a járműkapcsolásokat a kocsivizsgáló végezze el.



Természetesen, ha nekünk kell járművet kapcsolni, az nem derogál, nem „esik le az aranygyűrű az ujjunkról”.....Nem ez motiválja tevékenységünket.

De megítélésünk szerint, ha ott van, rendelkezésre áll kapcsolásra kötelező dolgozó, jelesül a kocsivizsgáló, aki szolgálatában már ügyis járműkapcsolásokat végez, rendelkezik az összes munkavédelmi feltétellel védőeszközzel, ugyan mi indokolja többlet anyagi forrás igénybevételével is, hogy egy különben is balesetveszélyes helyzetet tovább fokozva a feladatot megosszák?!

A rendelkezésre álló idő rövidsége sem indokolja feladatmegosztást, mivel a vonatkozó utasítások szerint egyszerre csak egy, egymás után következő tevékenységet lehet csak végezni.

Érveink nem találtak elfogadásra. Jelenleg is zajlik a kiadott technológia szerint a feladat elvégzése. Semmivel nem gyorsabban, de drágábban, többletköltség árán, de akkor is zajlik.

Ezúton is kérek minden Kollégát, hogy a kiadott parancskönyv, az utasítások szerint, nem kapkodva végezzék a tevékenységüket. Nincs időkényszer, mindenki a saját gyakorlatának megfelelően tegye a dolgát. Más fajta tevékenység, nem a megszokott mozdonyvezetői feladat, úgy látszik a céget már megint nekünk kell kihúznunk a sz...-ból, bocsánat csávából...

Továbbra is megpróbálunk minden lehetőséget megragadni, megtenni minden jogi lépést, hogy a kialakult helyzetet megváltoztassuk.

Azért történnek a területünkön is ennél pozitívabb események is.

Ilyen a veszprémi nyugdíjas mozdonyvezetők éves rendes összejövele, amely az elmúlt egészségügyi helyzet miatt két év kihagyással tudott megvalósulni. Szerencsére annak

ellenére, hogy ez a korosztály fokozottan veszélyeztetett volt Covid által, minden volt kollégánk jó egészségnek örvend. Nagyon várták a találkozás lehetőségét, amelyet az is bizonyít, hogy majdnem teljes létszámban részt tudtak venni az eseményen. Jó hangulatban beszélgetéssel anekdotázással telt a délután. Az is örömteli, hogy a kordedvzmény megszüntetése óta ismét nagyobb számban vannak friss, „fiatal nyugdíjasok”, akik remélhetően hosszú ideig jó egészségben élvezhetik jól megérdemelt pihenésüket.

Szintén veszprémi esemény, hogy újra egy kis „társadalmi munkára” jöttünk össze. A vasútállomás matuzsáleme a kiállított MÁV egykori ikonikus 375.-ös gőzmozdonya, amely bár a Közlekedési Múzeum védett ipari emléke, állaga fokozatosan romlik. Ha nem lennének gondos kis közösségek, némi megszállottsággal fertőzve, ezek a múlt fontos emlékei lassan elporladnának...Vannak nagy értékű kiállított tárgyak



több állomáson, de állagukat elnézve lassan eltűnnek...

Itt Veszprémben is van néhány „örült”, szerencsére köztük pár fiatall, akik energiát, drága szabadidőt feláldozva időről időre megpróbálják ezt a kis mozdonyt megőrizni az utókornak. Múlt hónapban ismét összejöttünk, hogy csinótsuk kicsit a gépet. Sajnos most az időjárás, az előző napi kiadós esők nem tették lehetővé a festést, de a kiállítóhely környezetének rendbetétele is adott elég elfoglaltságot. Következő alkalommal remélhetőleg lehetőség lesz festeni, és ismét „régí fényében”, fog sűtkérezni a kis gőzös, a látogatók öröme. Ezúton is köszönet a fő szervezőknek, Seregélyes „Uborka” Andrásnak, Erdősi Ferencnek, és természetesen a sok szorgos, nem csak mozdonyvezető vasutas kollégának is. Remélem lelkesedésük sokáig kitar!

Területünkről több kolléga, családjával részt vett az idej MOT rendezvényén, a budapesti Gyerekvasúton megrendezett találkozón. A rendezvény kitűnő helyszíne adott volt a mostaninál nagyobb részvétellel is, de aki eljött, az nagyon jól érezte magát. Ezúton is köszönjük a szervezőknek a lehetőséget.

Vida Tamás

Meddig marad még a Szili!?

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a Kormány döntésének háttérét nem ismeri, ugyanakkor elhibázott és szakmaiatlan döntésnek tartja a Vectron mozdonyok megrendeléséről szóló szerződés felmondását. A Startos mozdonyvezetők közül sokan a jelenlegi mozdonyok általános állapota, a mindennapos meghibásodások miatt fordítanak hátat az állami vasúttársaságnak és mennek át a magánszektorba; emiatt jelenleg is létszámhiány és túlterheltség tapasztalható.

Egy évvel ezelőtt nagy sikerként, történelmi előrelépésként adta hírül a Magyar Nemzet, hogy lezárult a 115 új villamos mozdony beszerzésére kiírt közbeszerzési eljárás, és – a magyar állami bevásárlásoknál szinte példa nélküli módon – az előzetesen becsült értéknél olcsóbb ajánlattal a Siemens Mobility Kft. és a Siemens Mobility Austria GmbH konzorciuma lesz a befutó a Vectron típusossal. A 2022. áprilisi hír szerint az akkori szakminiszter arról beszélt, hogy az új vonatok már 2024-ben forgalomba állnak; a 200 kilométer/órás sebességre is alkalmas mozdonyokkal modernizálják az IC és az IC+ szolgáltatást, de megjelennek a járművek a személyszállítás kevésbé frekvenciált frontszakaszain is. A nagy tételű mozdonybeszerzésnek finoman szólva itt volt az ideje: mint a vonatosszeallitas.hu adataiból kitétni, a MÁV-Start vonatflottája 467 villanymozdonyból áll, ám



Fotó: Dani Benjámin

közülük csupán 35 (25 Bombardier TRAXX és 10 Siemens Taurus) készült az ezredforduló után. A vasúttársaság tavaly tavasszal, a Siemens mozdonyok beszerzésére aláírt keretmegállapodás kapcsán azt közölte: megújulhat „a MÁV-START 40 éves átlagéletkorú vonatjármű állománya.” A TRAXX és a Taurus, valamint a felújított V63 (amelyből 45 darab fut a hazai síneken) akár 160 kilométeres sebességgel is haladhat óránként, a V43 (összesen 307 darab) viszont csak 120-at tud. Az utóbbiak



Fotó: Benke Zoltán

zöme a 60-as, 70-es években készült, magas a karbantartás-igényük és a fogyasztásuk.

Egy éve a MÁV vezetése még arról beszélt: az országban több százmilliárd forint értékben vannak folyamatban olyan vasúti pályarekonstrukciók, amelyek a felső sebességhatár 160 kilométer/óra emelését célozzák. Az új Siemensek emellett azzal az előnnyel is kecsegtettek, hogy sokkal kevesebb áramot fogyasztanak, ráadásul több áramneműek (vagyis a nemzetközi közlekedésben is részt tudnak venni), és 10 országban rendelkeznek üzemi engedéllyel. Tavaly a kormány azt ígérte: a Vectronoknak köszönhetően a Budapest-Debrecen, Budapest-Miskolc, Budapest-Székesfehérvár viszonylatban is be lehet vezetni 160-as tempót, ami a mostaninál jóval rövidebb – Debrecenig 2 óra, Szolnokig 1 óra, Miskolcig 105 perc, Kecskemétiig 70 perc, Szegedig 127 perc – menetidőt ígér.

Mivel a V43-as típus is Siemens-alapokra épült, messze a német gyártó számít a MÁV legnagyobb vontató-beszállítójának, így a cégnél a tavaly beharangozott 115 Vectron mozdony hírére is bizakodással fogadták. Ehhez képest információink szerint erős megütközést keltett a vasutasok között, amikor Lázár János, a Palkovicsot követő új tárcavezető a Vasutas Szakszervezet rendezvényén jelentette be – az ATV tudósítása alapján –, hogy a Vectron-beszerzésből nem lesz semmi. Lázár szerint „a járműpark felújításánál a kormány már nem számít a Siemens közreműködésére (...) már nem barátokozunk velük (...) nem tervezzük, hogy Siemens járműveket vásárolunk”. Pedig a gyártó iránt nagy volt a bizalom vasutas körökben, emellett kifejezetten jó volt az ár, a magyar kormány által visszautasított mozdonyokat is pillanatok alatt eladják, még hozzá jelentős ártöbbséggel.

Hogy miért visszakozott az Orbán-kabinet, arra a szakmában kétféle magyarázatot is hallani. Az egyik a bosszú: mivel a német kormány a háborúra tekintettel nem engedélyezte a Siemensnek, hogy az orosz Roszatom fővállalkozásában épülő új paksi atomerőműhöz vezérlőrendszert szállítson, így vágnának vissza. A vezérlést majd a francia Framatome-től rendelik, a német Siemenstől pedig nem vesznek semmit. Vagyis az orosz partnerség fontosabb, mint hogy a magyar vasút végre európai színvonalú szolgáltatásra legyen képes. A másik a pénzühiány: mivel az uniós források késése, illetve a gazdasági válság miatt a beszerzésre nincs forrás, kapóra jött egy ürügy a visszalépéshez. Nincs fennakadás viszont a vasútmodernizációban ott, ahol Mészáros Lőrinc a kedvezményezett, így például a Budapest-Belgrád vonal építését nem fenyegeti veszély. Itt érdemes felidézni, a

Világgazdaság már tavaly decemberben felhívta rá a figyelmet: megjelent egy módosítás a Magyar Közlönyben a vasúti személyszállítás járműállományának korszerűsítésével összefüggő feladatokról szóló kormányhatározathoz. A módosítás – a határozat egyes pontjainak visszavonása – nem csak a mozdonybeszerzést érintette, hanem 39 plusz 10 darab, 230 kilométeres óránkénti sebességre képes távolsági személyszállító szerelvény beszerzését is. Azaz a kormány kedvenc vasútépítői dolgozhatnak ugyan tovább a vágányhálózaton, de a sebesség szempontjából teljesen feleslegesen. Új, gyorsabb vasúti járműveink ugyanis a belátható jövőben nem lesznek.

Barsi Balázs, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének elnöke szerint a kormány döntésének háttérét nem ismerik, ugyanakkor elhibázott és szakmaiatlan döntésnek tartják a Vectron mozdonyok megrendeléséről szóló szerződés felmondását.

Az állami vasúttársaság vonatjármű-parkja elöregedett, napi szintű szolgálatképtelenségek jelentkeznek a vonatközlekedésben, a mozdonyok paraméterei már nem elégségesek a minőségi vonattovábbításra sem az engedélyezett sebességet, sem a biztonsági berendezéseket tekintve, a vezetőálláson tapasztalható munkakörülmények pedig károsak az egészségre – fogalmazott lapunk kérdésére az elnök. Barsi szerint nagyon várták már a magyar mozdonyvezetők az új gépek megjelenését és rendkívül csalódottak most. Sokan a jelenlegi mozdonyok általános állapota, a mindennapos meghibásodások miatt fordítanak hátat a MÁV-nak és mennek át a magánszektorba; emiatt jelenleg is létszámhiány és túlterheltség tapasztalható.

Korszerű mozdonyok nélkül lehetetlen vállalkozás a magyar vasúti közlekedés megújítása, pedig Lázár János ehhez kéri a munkavállalók támogatását és a szakszervezetek együttműködését – hangsúlyozta Barsi Balázs.

Mosz/nepszava.hu



Fotó: Tilai Norbert

ALE elnökségi ülés

2023. június 7-8, Brüsszel

Az idei első ALE elnökségi ülés június 7-én és 8-án került megrendezésre a brüsszeli székhelyű CESI (Független Szakszervezetek Európai Szövetsége) székházában, a Mozdonyvezetők Szakszervezete képviselőiben Gyüre Ferenc területi vezető és Róka György nemzetközi referens részvételével.

Az első nap délutánján a napirend elfogadása után a 2022. októberében lezajlott ALE kongresszus jegyzőkönyvének elfogadásával indult a tárgyalás. (Mint azt tudjuk tavaly októberében Madridban került megrendezésre az ALE kongresszusa, ahol a vezető tisztségviselők megválasztása és az alapszabály korrekciója volt az elsődleges feladat.) Ezt követően az ügyvezető elnökség jelentése került a jelenlévőkkel megosztásra, amely a kongresszus óta eltelt időben elvégzett feladatok összesítése volt.

Megtudhattuk, hogy több kérdéskörben is voltak egyeztetések uniós szinten, melyek nagyobb része online formában zajlott, de a különösen fontos események személyes jelenléttel lettek lebonyolítva.

Részt vettek az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) valamennyi ülésén (október 22, január 21 és március 23), ahol az átjárhatóság (tagállamok közötti) műszaki feltételeit érintő tárgyalások voltak középpontban. Minden találkozón elmondták, hogy az ALE meggyőződése, hogy a

felülvizsgálatok hagytak kívánnivalót maguk mögött a vasúti közlekedés biztonsága tekintetében, különösen a havaria (baleseti) helyzetekben. Elmondták, hogy a különféle vállalatok működési eljárásaiban, kockázat értékelés elemzésben, eltérések tapasztalhatóak, hiányzik a közös biztonsági eljárások keretrendszere és az egységes eljárásrend. Ez különleges kockázatot rejt magában és szükségtelen jogi problémákat hordoz magában a mozdonyvezetők tekintetében.

2022. november 18-án részt vettek a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv (2007/59/EK) felülvizsgálatáról Brüsszelben tartott workshopon. Határvonalként mutatták



Május 11-én és 12-én az ügyvezető elnökség támogatásáról biztosította a görög kollégákat a február 28-i tempe-i drámai baleset követően, találkozott a Görög Vasútbiztonsági Szabályozó Hatósággal, majd sajtótájékoztatót tartott, amelyet a média nagy örömmel fogadott. A mozdonyvezetők európai képviselőinek fő érvei a balesettel kapcsolatban kerültek az asztalra. Ugyanezen a délutánon megbeszélést tartottak a Hellenic Trains társaság

be a határokon átnyúló műveletekre vonatkozó nyelvi követelmények csökkentésével és az európai engedély harmonizálásának szükségességével kapcsolatos igényünket anélkül, hogy leértékelnénk az európai mozdonyvezetők képzési folyamatát. Azt is láthattuk, hogy a résztvevők többsége továbbra is nagyon kritikus álláspontot képvisel azzal a (nem világos) folyamattal kapcsolatban, amelyet az Európai Bizottság követni kíván egy olyan javaslat elérése érdekében, amely a mai napig kérdőjel marad az egész ágazat számára.

2023. január 6-án az Európai Bizottság határozatot tett közzé, amely hivatalosan megerősítette az ALE jelenlétét az ERA igazgatótanácsában, és munkatársunkat, Alejandro Martínez Treceño-t (az ALE titkárát) nevezte ki a szociális oldal képviselőjének. Ez a tény még inkább megerősítette az ALE szerepét az európai intézmények szintjén.

Részt vettek az ERA munkacsoport ERTMS Működési Harmonizációs ülésein február 15-én és május 10-én. Ebben az összefüggésben szakmai tapasztalatunkkal, mint az ERTMS üzemeltetését végző mozdonyvezetők járultunk hozzá, és változtatási javaslatokkal továbbra is hozzájárulunk az ehhez a biztonsági rendszerhez kapcsolódó európai szabályozás további javításához, amelyeket a következő években a tagországok nagy részében bevezetnek az uniós infrastruktúráik többségében.

vezérigazgatójával és annak üzemeltetési igazgatójával is, hogy véleményt cseréljenek és tisztázzák az ALE álláspontját, valamint a PEPE kollégáinak nyújtott teljes támogatást és a görögországi helyzetet.

Az ALE láthatóságát az ERA által támogatott más európai eljárásokban és eseményekben is megerősítették. Együttműködve a JNS munkacsoporttal is a fékmelegedési problémák és az esetleges futótűzek elkerülésére irányuló intézkedések végrehajtásában. Emellett március 15-én részt vettek az Európai Bizottság által meghirdetett „Hogyan mérsékelhetjük az automatizálásra és a digitalizációra való átállás társadalmi hatását a közlekedési szektorban” című rendezvényen.

Az ügyvezető elnökség nagyon pozitívan értékelte a CESI (Független Szakszervezetek Európai Konföderációja) ajánlatát, hogy Brüsszelben helyet biztosítson számunkra (az ALE Elnökségi ülés számára), ezzel is támogatva bennünket abban, hogy szakmánk jövője szempontjából





legmagasabbak közt van nálunk, de az élelmiszerinfláció Európa szinten a legmagasabb, amely teljesen értéktelenné teszi a béremelésünket. Fontos lenne, ha az érdekképviseleti oldal együttműködne (velünk) a munkavállalók érdekében és nem szolgálná ki a munkáltatói oldal igényeit olyan megállapodásokkal, amelyekkel a MOSZ nem ért egyet. Tájékoztatást adtunk arról, hogy közel 600 tagunk nyújtott be keresetett 17 különböző bíróságra az országban, egy

alapvető pillanatban intézményi találkozót szervezzünk. Az, hogy megtarthatjuk ezt a rendezvényt, ahol az európai vasutat alakító szabályozási kontextus formálódik, lehetővé teszi számunkra, hogy intézményi szinten pozicionáljuk magunkat, és láthatóvá tegyük szakmánk védelmére tett erőfeszítéseinket.

A következő napirendi pontokban meghallgathattuk az ALE pénztárosi jelentését, és áttekintettük az ALE pénzügyi helyzetét.

Ezt követően a tagszervezetek beszámolóit következtek. Megtudhattuk többek között azt, hogy például Szlovákiában a nemzeti szabályzás nem kellő erőt prezentál és teret ad a mozdonyvezetők saját kizsákmányolásának, azaz az állami vasútnál letelt szolgáltatát követően a mozdonyvezető átül a magánszektor valamelyik mozdonyára, így képezve magából vasúti kockázatot, amelyre az anyagi szükség, vagy telhetetlenség szorítja rá. A csehek elmondták, hogy az tény, hogy kevés a mozdonyvezető, amire szerintük megoldás lenne, ha jobban megfizetnék őket, ugyanakkor a képzést is meg kellene reformálni, mert nem kellő gyakorlati tudással kerülnek ki a képzésből a mozdonyvezetők.

Bulgáriában politika válság van, különféle döntésekkel próbálják meg befolyásolni a vasúti személyszállítás liberalizációját, ami 2024-ben kezdődik, de jelentős létszámhiánnyal küzdenek, mind az üzemeltetési, mind a fenntartási oldalon mindkét vasútállalatnál. A bérük alacsony és a kollektív szerződésük is lejár ez év végén. A MOSZ részéről előadtuk, hogy az infláció mértéke uniós szinten a

alkotmánybírósági ítéletre hivatkozva, mely szerint a napi és a heti pihenőidőt nem lehet egyszerre, egy időben kiadni, azoknak követnie kell egymást, emiatt a heti pihenőidőt követő első szolgálat részben, vagy egészben pihenőnapon végzett munkának minősül, mely jelentős (több millió forint) értékű ki nem fizetett pótlék megfizetését vonja maga után. Az Európai Unió bírósága 2023.03.02-án a MOSZ tagok számára hozott kedvező ítéletet.

[HTTPS://CURIA.EUROPA.EU/JURIS/DOCUMENT/DOCUMENT.JSF?TEXT=&DOCID=270828&PAGEINDEX=0&DOCLANG=HU&MODE=REQ&DIR=&OCC=FIRST&PART=1&CID=3684033](https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=270828&pageindex=0&doclang=hu&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=3684033)

Másnap délelőtt az Európa Unió szakpolitikusaival volt találkozó, ahol az előző napon megfogalmazott igényeinket vezette elő az ALE vezetősége és kértük azt, hogy a mozdonyvezetőket érintő kérdésekben keressenek bennünket, hogy olyan - konszenzus mentén - született döntések jöjjenek létre, amelyek mindkét fél megelégedésére szolgálnak.

Gyüre Ferenc/Róka György



Jelenések könyve

1.3

Boldog, aki olvassa és aki hallgatja ezeket a prófétai szavakat, és meg is tartja, ami bennük meg van írva, mert az idő közel van!



És valóban. Az összeomlás, az a bizonyos apokaliptikus hamarosan eléri a Céget, amiért mindannyian annyit dolgoztunk. Hogy miért, azt már korábban leírtam, s nem szeretném önmagamot ismételni. Olvastam azonban egy érdekes cikket az egyik közismert közlekedéssel foglalkozó portálon, de a HVG is lehozta valamikor május közepén. A MÁV-Volán-csoport tulajdonosi jogkörgyakorlója, L. János és hivatala, az Építési és Közlekedési Minisztérium elhivatott munkatársai jelenleg azon munkálkodnak, hogy az ágazatra fordított 800 milliárd forintot racionálisabban, hatékonyabban használhassák fel. Ez nem mást jelent, mint hogy kiszámolják, mennyivel kevesebb összegből lehet még rugdosni a vállalatot, hogy mozogjon. Az nem ráció, hogy többet fordítsanak rá, hiszen komoly fejlesztéseket fűjtak le az elmúlt két évben. Ott van például a körvasúti fejlesztés: ment a kukába! Ezúton üzenném a leendő ex-miniszternek: ahhoz, hogy a vasúti közlekedés fenntartható szintre jusson azt a bizonyos nyolcszáz milliárd romló forintot fél évente kellene juttatni a kasszába három éven keresztül, s akkor talán(!) a meglévő infrastruktúra és járműpark biztos üzemkészséggel tudná ellátni feladatát! Jelezném, hogy ebben kijelentésben mindössze fenntartásról van szó, új járművek beszerzése, vagy pályahálózat építése, pályasebesség növelésről szó sincs! A bérrendezést már nem is említem... Azonban az felettébb fontos lett, hogy Ágest apó havonta vonalbeutazást és állomások ellenőrzését hajtsa végre. Mintha attól jobban menne a vasút. Nem vitatom, hogy szükség van a hibák célirányos feltárására, de ettől vajon megjavul bármi is? Talán egy-két forgalmazó megtanulja, hogy mi az

utasvédelem; néhányan felmondanak, mert a fizetésük egy részét büntetésekre költik, de attól még az ágak belógnak majd az úrszelvénybe, a tatai biztosítóberendezés ugyanúgy összeomlik majd minden héten legalább egyszer és a járműveink üzemkészsége sem fog javulni!

És még valami nem fog változni: a munkáltató által megvalósított bércsalás! Gondolom, ez némi magyarázatot kíván. Tegyük fel, hogy a kaposvári kollégáknak van egy fordája, aminek az elején önköltségben mennek Dombóvárra, a végén pedig ugyanígy onnan haza. Az első vonatjukkal onnan indulnak – mondjuk – a Délibe, az utolsóval pedig oda érkeznek. A szolgálat hossza 11 óra. Eddig ez még rendben is van. Azonban a munkáltatói jogkörgyakorló gondolat egyet és módosítást hajtat végre a fordában, s lecsippenti az önköltségeket, majd közli, hogy onnantól kezdve a feljelentkezés helye Dombóvár. A szolgálatot nem adja át a telephelynek, a kódban is marad a kaposvári jelölés. Azzal indokolják, hogy így ugyanazt a szolgálatot egymás után követő napokon le tudja vezényelni a dolgozónak, hiszen a törvényileg előírt pihenőidőt biztosítja, viszont az nem érdekli, hogy a munkavállaló hogyan és mivel jut be a feljelentkezési időre, illetve haza.

Hogy egy másik – számunkra – érthetetlen húzást említsék: ebben a történetben legyen mondjuk az egyik feljelentkezési hely Püspökladány, a másik pedig Debrecen. A ladányiak Biharkeresztes és Szolnok felé szeretnek járni, míg a debreceniek Nyírábrány és Záhony felé, mert lakóhelyük és fűtőházaik között a távolság meglehetősen kicsi. Röviddel

ébredés és a gyerekek/asszony lerendezése után szolgálatba tudnak állni, majd megfáradt testüket a hosszú nap után rövid időn belül, netán könnyed sétát követően otthonuk ölelő melegségében tudhatják, így mindkét fél jobban szeret a saját háza táján munkát vállalni. Mivel mindkét telephelynek van vonalismerete a másik szárnyvonalaira, ezért a munkáltatói jogkörgyakorló gondolat ismét egy merészet (és egyben értelmetlent) egyes dolgozókat a másik telephelyen is feljelentkezteti. Megteheti, hiszen a törvény biztosítja számára a lehetőséget, viszont azzal nem törődik, hogy mindkét helyen biztosított a létszám, és a munkavállalóknak többlet terhet (értsd időt és fáradságot) okoz a másik helyre el- és hazautazni. Ezek a plusz utazással töltött idők nincsenek megfizetve sem, a család pedig ezen rendszer mentén sokkal kevesebbet látja az aggódva hazavárt családfőt! Pedig még a fentebb említett dohányboltos L. János is azt vallja, ha sokat kell ingáznia a dolgozóknak a lakóhelyükről munkába, akkor előbb-utóbb elköltöznének olyan helyre, ahol erre nincs szükség!

(A fentebb két példa nem az említett telephelyek sajátossága. A helyszínek nevét a szerző biztonsági okokból változtatta meg – hátha magasabb beosztásban levők nem veszik észre, hogy a valósággal való egyezés nem a pusztán véletlen műve!)

Még egy dolog jutott eszembe! Nagyon friss, hiszen eme sorok írásakor még létező problémáról szólni. (Nem is lehetne másképp, hiszen hétvégén irodisták nem dolgoznak... nincsenek benn a munkahelyükön). Történt ugyanis, hogy egy határállomás

gázolajkútján egy borongós szerdai napon elfogyott a nafta. Nem akkora probléma, hiszen itt mindössze néhány Bz tankol naponta, időnként a szomszédos telephelyről jönnek át vételezni Csörgővel/hegyi oroszlánnal, vagy remot Daciával, meg alkalmasint

mert különben járhatok Trébányára a svájci villamosokkal boxolni 140-160-nal. Az alap felállítás szerint hétfőtől péntekig a 32928 személyzetét Komáromba érkezéskor az eggyel korábbi vonattal beeső esztergomiak váltják. Ezután viszik el a kútra

az a bizonyos borjú. Leváltó sehol. Csörög a telefon, s mondja a rendelkező, hogy akkor nafta hiányában álljak már legyen szíves félre a „Javitóra”, ne legyen útban a szerelvény! Mondanom sem kell, hogy másnap érkezett az e-mail a szolgálat felülvizsgálatáról, amiért nem fordít szerint zártam a papírt...

Még egy dolog történt – s most már valóban zárom soraimat: június harmadikán tartottuk az egykori komáromi fűtőház utolsó felvigyázójának, Bartha Csabinak nyugdíjas búcsúztatóját. Az eseményen számtalan nyugdíjas és elvándorolt komáromi, s tatabányai kolléga tette tiszteletét az aktívakkal egyetemben. A rendezvény jó hangulatban telt, számos helyi legendát és anekdotát ismerhettem meg magam is. Személyesen talán 2007 körül találkoztam először Csabival.

Egy éjszakai szolgálat hajnalán érkezett a Déliből egy személyvonat élén az 1290-es Szilivel Tatabányára, amiről aztán leváltottam. Sajnos néhány héttel, vagy talán hónappal később kaptam sztrókot, s a felépülése után lett felvigyázó. Az egyik komáromi motoros találkozón barátokoztunk össze, 2010-ben pedig együtt mentünk Black Label Society koncertre az azóta megszűnt PeCsa-ba, majd az évek során még számtalan koncertre. Csabánk megszállott horgász, s egyedülállóan számító oldalkocsis Harley Davidson Road King-jének szerelmese. Ezúton kívánok neki kellemes és hosszú nyugdíjas éveket erőben, egészségben!

Dankó Balázs



hazánk sínjeit koptató pár tucat magánvasút valamely dízelgépe fordul meg. Úgyhogy itt maradtunk olaj nélkül egész hétvégére – aminek folyománya volt, hogy borultak a szerelvényfordulók -, mert az illetékes nem hosszabbított szerződést a beszállítóval. Azért kíváncsi lennék, hogy ennek a trehányásnak is bércsökkentés lesz a büntetése? Vagy egy bizonyos öltönyár felett már csak a reggeli kávékat kell állni egy hónapig?

Már majdnem befejeztem volna soraimat, mikor beugrott egy másik, szintén vezényléssel kapcsolatos dolog - de ezt a vonalat aztán abbahagyom,

szerelni a Bz-t (ugye ami június második hétvégéjén nem jött össze a hiány miatt), s zárják azt le. Igen ám, de pénteken ugyanennek a dolgozónak el kell jutnia a 23:03-kor induló személy segítségével előbb a Délibe, majd a Nyugatiba, hogy onnan hajnalban egy Flirtet még felvigyenek Egomba. Hétvégén a szokásos első vonat a négyesen nem közlekedik, csak az 5:46-kor induló, ami szombaton a komáromiaké, vasárnap az egomiaké.

A pénteki változást az északisoknak eszközölték, de nekünk nem minden esetben, így érkezés után néztem körül, forgattam a fejem csodálkozva, mint

Vasút határok nélkül

Ezúttal a MOSZ volt a házigazdája az osztrák, szlovén, cseh, szlovák és magyar mozdonyvezetők képviselőit ellátó szakszervezeti vezetők találkozójának. A tanácskozásra Sopronban került sor, napirenden aktuális kérdések, főleg a mozdonyvezetői munkáltatás és juttatások, a létszámhelyzet szerepelt.

Mindegyik országban jelentős a munkaerőhiány, állandó a túlóra. Ausztriában 1000 fő hiányzik ahhoz, hogy csak a kötelező órát kelljen teljesíteni. Évente 500 mozdonyvezető megy nyugdíjba, pótlásuk egyre nehezebb, a gyakornokokat egy év alatt képzik ki. A tanfolyamon végzettek 5 típusra kapnak képzést, vonalismeretük legfeljebb 200 km. A képzés ideje alatt 2100 Euro, majd a vizsga után 2800 Euro a bér. Átlagos jövedelem a mozdonyvezetőknél

4000 és 5200 Euro közé tehető havonként, függően attól, ki melyik vasúttársaságnál van létszámban, és teljesít-e rendkívüli munkát. Csak zárójelben. A pihenőnap munkavégzés díjazása 300%-os. Ausztriában 77 vasúttársaság van, 51 hazai, 10 német, a mozdonyvezetői létszám összeségében 6000, ebből 4500 fő az ÖBB Produktion alkalmazásában.

Szlovénia kisebb területű ország, a vasúti hálózata sem jelentős. Összesen 6560 vasutasból 850 mozdonyvezető van. A vontatási utazóknál a létszámhiány 50 főre tehető, idén csak 16 pályakezdő mozdonyvezető van. Kiképzésük 9-12 hónapig tart. Az állami vasúttársaságnál a mozdonyvezetők átlagosan 55 éves korukban mennek nyugdíjba. Szlovéniában él az a rendszer,

hogy minden 9 év mozdonyozás után 12 év munkaidőnek számít a nyugdíjba vonulásnál, és 42 év munkaviszony jogosít teljes jogú nyugdíjra. Az állami vasúttársaság 300 Euro kiegészítő nyugdíjbiztosítást fizet a munkavállalóknak. A szlovén kollégák átlagban havi 2150 Euro juttatásban részesülnek.

Csehországban 135 vasúttársaság működik, a személyszállításban 30, ebből 5 számít jelentősnek. Az állami vasúttársaság piaci részesedése 90% a személyszállításban, a CD Cargo 65 %-át viszi a fuvaroknak az áruszállításban. A cseh mozdonyvezetők főállásuk mellett több vasúttársaságnak

is dolgoznak, akár 8-10 szerződésük is lehet, ha a munkáltatójuk engedélyezi. Túlóra minden cégnél meghatározó, évenként legfeljebb 450 óra az engedélyezett. A vasúti balesetek nagy részének oka a mozdonyvezető túlerhelése.

Szlovákiában a vasúti szektorban kevés a pénz, az infrastruktúrában kis számú fejlesztés valósul meg. A vasút területén 15 szakszervezet van, egy megállapodás feltétele valamennyi érdekképviselet egyetértése. Ez nem könnyű, de nem is lehetetlen feladat – jelentette ki Peter Dubovsy alelnök. Ebben az évben 14%-os infláció mellett 35%-os béremelésben részesültek a mozdonyvezetők a személyszállításban, így jövedelmük 2000 Euro. A Cargonál 30%-os béremelés valósult meg. A szlovák átlagfizetés 1300 Euro.

A szakszervezeti szolgáltatások, a szervezethez tartozás témája is napirenden szerepelt. A szakszervezeti tagság legfőbb oka az egybetartozás kifejezése, az együtt erősebb, hatékonyabb érdekérvényesítés lehetősége. A szlovének 99%-os szervezethez tartozással dicsekedhetnek, tagdíjuk a bruttó bérük 1%-a. Az érdekképviselet ellátja a tagok munkajogi és büntetőjogi védelmét. Tagjai részére a szakszervezeti tulajdonban álló üdülőknél rekreációs lehetőséget nyújt. Ausztriában a VIDA a mozdonyvezetők 98%-t képviseli, ügyvédi és bírósági védelmet, biztosítási szolgáltatásokat ad a tagjainak. A tagsághoz kapcsolt vásárlási kedvezmények is jelen vannak. Szlovákiában 90%-os a szervezethez tartozás, a szakszervezeti tagságra a legfőbb indok a bírósági, ügyvédi költségek átvállalása. Csehországban a biztosítási védelem, szakszervezeti pénzügyi támogatások a jellemző szolgáltatások. A szervezethez itt is 90%-ot meghaladó. A határok átjárhatósága, a személyzetváltás nélküli átmenet is áttekintésre került. Itt az osztrák-magyar határátmenet, a Hegyeshalomnál megálló nélküli vonatközlekedésről is szó volt.

Hamarosan nemcsak az áru fuvarozásban, hanem a személyszállításban is biztosítani kell majd az EU területén az átjárhatóságot, 2027. végére lehet ez realitás. Ennek azonban feltétele egy egységes nyelv bevezetése a vasúti közlekedésben, amelynek kiemelt jelentőség főleg a rendkívüli események bekövetkezésekor van.

A megbeszélésen a baleseti eseményben, gázolásban részes mozdonyvezetők mentális támogatása is áttekintésre került.

Az egyes országokban eltérő, de azonos irányba mutató megoldásokat alkalmaznak a maradandó sérülések, betegségek elkerülésére. Ausztriában 72 óra szabadság jár, majd 3 hetes pihenés az ÖBB költségére. A balesetet követően egészségügyi személyzet kérdezi meg a mozdonyvezetőt, hogy tovább viszi-e a vonatot. Szlovákiában egyelőre a mozdonyvezetőre van bízva a vonattovábbítás folytatásának eldöntése, ha gázolás következik be. Hét nap szabadságra jogosult a személyszállításban dolgozó és 2 hét rehabilitációs szabadságra a Cargós mozdonyvezető. Ezek Kollektív Szerződésbe foglalt megállapodások. Csehországban a CD Cargonál egy hét pótszabadságra mehet, míg a CD-nél mindaddig otthon maradhat, míg jónak látja és ezt a munkaidőnek megfelelő díjazással. Az ilyen távollét átlagosan hossza azonban csak 3 nap. Mozdonyvezető dönt a további vonattovábbításról. Szlovéniában nincs programszerű megoldás a helyzetek kezelésére.

A találkozón részt vett az osztrák VIDA vasúti szakszervezeti elnökeként Gerhard Tauchner, a Cseh Mozdonyvezető Szakszervezet, az FSCR elnökeként Jaroslav Vondrovic, nemzetközi kapcsolatokért felelős tisztségviselőjeként Jindrich Telin, a Szlovák Mozdonyvezető Szakszervezet, az FSSR elnökeként Dusan Kasa, alelnökeként Peter Dubovsky, a Szlovén Mozdonyvezető Szakszervezete, az SSSLO vezető tisztségviselőjeként Boris Pust. A Mozdonyvezetők



Fotó: Huba Gábor



Szakszervezetét Barsi Balázs elnök és Róka György nemzetközi referens képviselte. Nikolette Wikgölm tolmácsként járult hozzá a tanácskozás sikerességéhez. A találkozó is megerősítette, hogy a vasút határok nélkül köti össze az egyes országokat, a mozdonyvezetőket foglalkoztató, a szakszervezeteket érintő problémák pedig azonosak.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

AKTUÁLIS,

tehát ejtsünk néhány szót az ETCS vonatbefolyásoló működéséről!

Az itt olvasható cikkem Marton Péter 2023. 04. 21-én tartott előadása alapján készült.

Ez év április 21-én Szabó Dezső kollégánk jóvoltából egy roppant érdekes és hasznos előadáson vehettünk részt a Thales cég Alkotás utcai laboratóriumában. A téma természetesen az ETCS volt. Jobb helyre nem is mehettünk volna, hiszen hazánkban (mások mellett) ők végzik a MÁV számára az ETCS tervezését, rendszerbe állítását, tehát gyakorlatilag mindent tudnak, amit tudni kell-e korszerű vonatbefolyásoló berendezésről. Azért volt rendkívül fontos számunkra ez az ismertető előadás és bemutató, mert szimulátoraink segítségével már több mint egy éve próbáljuk a mozdonyvezetőkkel megismertetni eme nálunk még újdonságnak számító biztonsági berendezés működését, kezelését, de sajnos sok esetben még mi, oktatók is sötétben tapogatózunk. Az is köztudott, hogy a virtuális világ képtelen teljes egészében lefedni a valóságot, ráadásul e megállapítás úgy tűnik, esetünkben fokozottan igaz. A 21-én megtartott előadás szerencsére rengeteg ETCS-sel kapcsolatos „titokról” lerántotta előttünk a fátylat. Most azonban rajtam a sor, hogy leleplezzem a mozdonyvezetők előtt az ETCS rejtett, vagy kevésbé rejtett tulajdonságait mégpedig úgy, hogy az ott készült jegyzeteim alapján összefoglalom az Alkotás utcai laboratóriumban hallottakat. Kezdjük is el!

INDULÁS ÉS MENET EGYES SZINTEN

Első nekifutásként foglalkozunk egy kicsit az egyes szintű, pontszerű ETCS jellemzőivel!

Ha egy új vonattal el akarunk indulni adott állomásról, a mozdony üzembe helyezése után elsősorban muszáj türelmesen kivárnunk, amíg a járművünk végrehajtja az öntesztet, majd ennek megtörténte után az adatokat be kell táplálnunk a gépbe. Ha a bevitt adatok helyesek, hiánytalanok



és azokat elfogadta a computer, akkor a „Start” (Indítás) feliratot kell megérinteni ahhoz, hogy a vonatunkkal ténylegesen elindulhassunk. 1. és 2. ábra. Amennyiben a START felirat nyugtázása megtörtént, a rendszer felajánlja a mozdonyvezetőnek az „SR” (saját felelősségű közlekedés) üzemmódot. Ekkor a sárga négyzetben megjelenő áthúzott szem szimbólumát – amely azt jelzi, hogy nincsen gépi felügyelet – kell megérinteni ahhoz, hogy valóban el tudjunk indulni, bár egyelőre legfeljebb 15 km/h sebességgel „SR” üzemmódban. Az első balizscsoport eléréséig ugyanis számítógép nem tudja, hol vagyunk, így a pálya adatait nem képes megjeleníteni. 3 és 4. ábra



(Itt muszáj elmondanom, hogy van olyan gyártó, amelyik bizonyos jeleket nem érintőképernyőn nyugtáztat, hanem nyomógomb felhasználásával.) Ha járművünk átállt „SR” üzemmódra, a sebességmérő jobb alsó sarkában megjelenő fehér színű, áthúzott szem szimbólum megérintése után a számítógép fehér vonallal ki is jelöli a sebességmérő skáláján az alkalmazható legnagyobb sebességet. Ekkor praktikus az AFB-t erre a kis fehér csíkra állítani. 5. ábra. Ilyenkor semmiféle pályára vonatkozó jelzés, adat nem jelenik meg a képernyőn, a jobb oldali mező teljesen üres.



Amikor aztán áthaladtunk az első balizscsoport felett, a rendszer regisztrálja a vonatunkat, majd a DMI-n megjelennek a teljes felügyelethez tartozó jelek és adatok. 6. ábra. Így, most már gépi felügyelet mellett száguldhattunk a nyílt vonalon célunk felé.

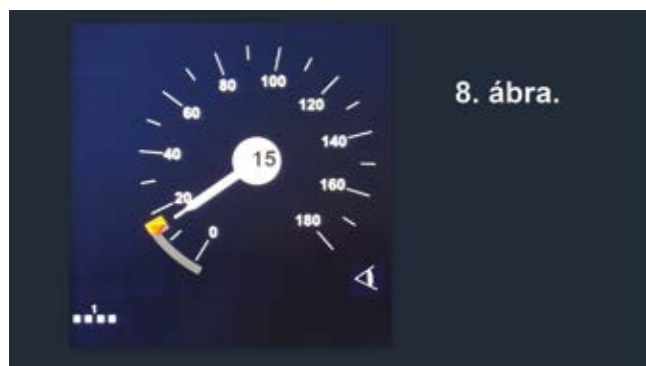


Tudjuk, hogy egyes szinten a pályáoldali információkat „jeleket” csak a pályára telepített balizok adják fel. Ezek a balizok a jelzők aktuális jelzési képei alapján a biztosítóberendezés jelzőt működtető fényáramköröiből, valamint a kitérők állásait ellenőrző áramkörökből veszik

az információt, tehát valójában nem tudják, hogy a pálya szabad-e vagy sem, csak azt, hogy például a térközjelző melyik fény világít. Az így feladott jelet a jármű egészen a következő baliz csoportig – ez idő szerint a következő jelzőig – tárolja és azt nem tudja módosítani még akkor sem, ha a pályán vagy a következő jelzőn valami változás következne be. Vegyünk egy esetet! Előttünk a térköz legyen foglalt! A rendszer megengedi, hogy a fehér árbocú, vörös térközjelző mellett a látra közlekedés jelének megérintése (nyugtázása) után megállás nélkül elhaladjunk. Ha a nyugtázás elmarad, akkor bekövetkezik a kényszerfékezés, amit csak álló helyzetben lehet törölni a bal alsó sarokban látható ikon megérintésével. 7. ábra. Amennyiben időben megtörténik

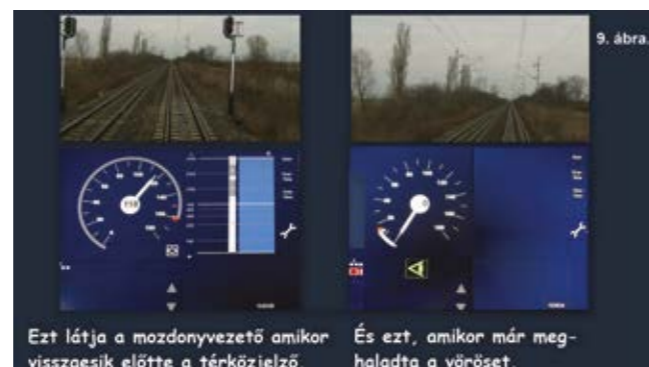


a nyugtázás, a rendszer automatikusan átáll „OS” (látra közlekedés) üzemmódra és enged a legfeljebb 15 kilométer per órás menetet. A gép a pálya adatait ebben az üzemmódban tárolja, a menetengedély görbét kirajzolja a sebességmérő skálája mellett. Ha a térköz időközben felszabadul, azt az ETCS I-es nem képes érzékelni, tehát addig, amíg a következő baliz csoport felett nem haladtunk el, csak látra közlekedve haladhatunk vonatunkkal. 8. ábra.



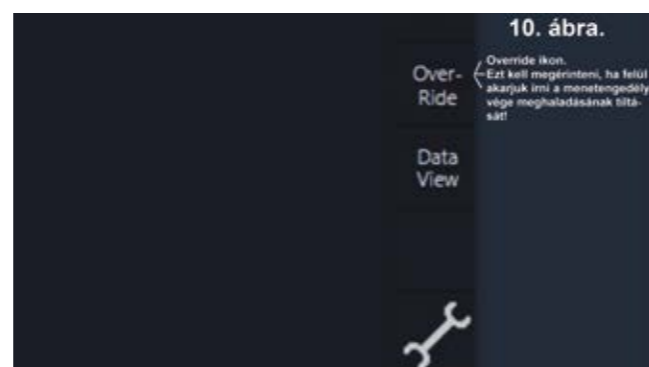
És most elérkeztünk egy érdekes jelenséghez. Mi történik egyes szinten, ha az előttünk lévő térközjelző visszaesik – vagy visszaveszik – zöldből vörösbe? Mint már említettem a mozdonyfedélzeti rendszer ezen a szinten az információit baliztól, balizig tárolja, azt megváltoztatni két jeladó pont között nem tudja. Tehát esetünkben az a furcsa helyzet áll elő, miszerint azt látjuk a DMI-n, hogy a menetengedély az

előttünk lévő – immáron továbbhaladást megtiltó – jelzőn túli területre is érvényes. Ilyen esetre írja elő az utasítás, hogy azonnal meg kell állni! Ha a megállás a jelzőig a rövid távolság vagy egyéb okok miatt nem sikerülne, abban az esetben a vörös jelzőhöz tartozó baliz csoport felett elhaladva a rendszer automatikusan befékezi a vonatot. És most jön a furcsaság! A vonat nem azért áll meg, mert a berendezés a menetengedély végének meghaladását érzékelte, hanem sebességtúllépés miatt. Ugyanis, amint azt már fentebb leírtam, a fehér árbocú vörös vagy jelzést nem adó térközjelző mellett a pontszerű ETCS „OS” módban engedélyezi az elhaladást, de legfeljebb 15 kilométeres tempóban. Tehát – leszámítva azt a ritka esetet, amikor a visszaesett térközjelző előtt olyan távolságra kezdtük meg a fékezést, hogy a hozzá tartozó baliz felett 15 km/ó vagy annál kisebb sebességgel haladtunk el és még a nyugtázásra is volt időnk – a vonat kényszerfékezéssel meg fog állni. 9. ábra.



Ilyenkor csak és kizárólag rádió kapott engedély után szabad megindulni a kényszerfékezés ikon megérintését követően, természetesen a pontszerűségéből adódóan a következő térközjelzőig legfeljebb tizenötös tempóban.

Ha nem fehér árboccal jelölt, hanem fehér-vörös árbocú jelző mellett kell úgy elhaladnunk, hogy azon nincsen hívójelzés, de van írásbeli, vagy élőszóval kapott engedélyünk a jelző mellett elhaladására, akkor azt csak a jelző meghaladása után „SR” (saját felelősség) módban tudjuk megtenni, de úgy, hogy az „override”, magyarul „felülírás” feliratot a képernyő jobb oldalán megérintjük (10. ábra.),



majd az újabb megjelenő „override EOA” (11. ábra) felirat megérintését követően aktiválja magát az „SR” üzemmód.



Ha az over ride felirat megérintését elmulasztjuk, nem tudunk tovább haladni, a számítógép időről-időre (a nemzeti értéknek megfelelően 50 m távolság és 255 s időzítéssel) kényszerfékezést fog alkalmazni. Amennyiben a helyes kezelést követően a DMI megjeleníti a menetengedély végének meghaladása ikont, akkor a vonatunkkal legfeljebb 15 kilométeres sebességgel cammoghatunk tovább. 12. és 13. ábra. Ez az állapot egészen addig fennáll, amíg egy balizból a berendezés nem kap újabb kiértékelhető információt a pályáról. Ha a kapott információt a rendszer feldolgozza, automatikusan helyreáll a teljes felügyelet.

Az oktatások alkalmával a mozdonyvezetők gyakran feltették azt a kérdést, hogy mi a különbség az „SR” és az



„OS” üzemmód között? A kérdés jogos, hiszen látszólag semmi különbség nincsen – legalábbis cselekvési szinten – a két közlekedési mód között, a mozdonyvezető mindkét esetben csökkentett, legfeljebb 15 kilométeres sebességgel

haladhat. Az eltérés a gép működésében van. „SR” szinten ugyanis a pálya, a váltók, a jelzők megfigyelését teljes egészében a mozdonyvezetőre bízta a rendszer, a fedélzeti berendezés csak az SR mód maximális sebességét felügyeli, a képernyő jobb oldala teljesen üres. „OS”, azaz látra közlekedés üzemmódban a statikus pályaoldali menetengedély információk feladásra kerülnek (pl. lejtési viszonyok, távolság, következő baliz csoport azonosító) és a fedélzeti berendezés rendelkezésre állnak, a menetengedély szürke görbéje a sebességjelző skálája mellett megjelenik. Hívójelzés, valamint fehér árbocú vörös vagy jelzést egyáltalán nem adó térközjelző mellett tehát megállás nélkül el lehet haladni „OS” üzemmódban. Minden más továbbhaladást megtiltó főjelző mellett csak megállás után, „SR” üzemmódban tudunk közlekedni. Ha ETCS I-es szinten a főjelző az útsorompó működését is ellenőrzi, akkor térközi közlekedés esetén, amennyiben rossz a sorompó, ez idő szerint a teljes térközben csak 15 kilométeres sebességgel cammoghatunk.

ETCS egyes szinten találkozhatunk egy rendkívül bosszantó jelenséggel. Ha egy állomásra úgy járunk be, hogy a bejárat jelzőn előjelzést kapunk a szabad kijárat jelzőre, de a vonattal valamiért meg kell állnunk, akkor három perc tartózkodás után már hiába marad szabad a kijárat jelzőnk, a rendszer a menetengedélyt a jelzőig vagy a vonatunk elejéig rövidíti (elveszi, attól függően, hogy a váltókörzetben vagy a vonatfogadó vágányon ér minket a három perces időzítés lejártja) és ennek megfelelően a szabad jelzési képet mutató kijárat jelzőt (ETCS oldalról tekintve mint megállás jelzőt) közelítjük, és mellette az oldási (15 kilométeres) sebességgel tudunk elhaladni. Marton Péter előadását hallgatva világossá vált, hogy ennek a biztonsági okból szükséges rendszertulajdonságnak a forgalmat korlátozó hatását az átépítés során úgynevezett infill (köztes) balizok telepítésével (általában a peronvégeken elhelyezve) igyekeznek majd csökkenteni.

Egyes szinten találkozhatunk még egy veszélyesnek mondható hiányossággal. Pontszerűségéből adódóan ez a vonatbefolyásolás – ha a szerelvényünk már elhaladt a bejárat jelző előjelzője mellett – egy bejárat visszavonást képtelen érzékelni. A hegyeshalmi vonalon emiatt alkalmaznak bizonyos állomások bejárat jelzői előtt akár kettő vagy több ismétlőjelzőt is, hogy ha már a rendszer nem képes lekövetni a változást, legalább a mozdonyvezető lássa azt és időben tudjon cselekedni. A szakemberek itt is infill balizok telepítésében látják az egyelőre még nem minden részletében tisztázott, de talán kivitelezhető megoldást.

NOS, AKKOR UGORJUNK EGY SZINTET ÉS LÁSSUK, Milyen LEHETŐSÉGEKKEL TALÁLKOZHATUNK AZ ETCS L2 RENDSZERÉBEN!

Először itt is egy új vonattal próbálunk meg elindulni! Ebben az esetben is azzal kezdünk, hogy a mozdony üzembe helyezése után elsősorban kivárjuk, amíg a gép végrehajtja az öntesztet, majd amikor ez megtörtént – hasonlóan az egyes szinthez – az adatokat betápláljuk a gépbe. Ha ezek után megkapjuk a felhatalmazást vonatunk megindítására, akkor az LI-estől eltérően megjelenhet a képernyő felső, jobb sarkában egy úgynevezett „TAF” kérdés, amely arról kérdez bennünket, hogy előttünk a pálya szabad-e. 14. ábra.



14. ábra.

Ha kétséget kizáróan megállapítható, hogy a kijáratú jelzőig semmi akadálya nincs a vonat mozgásának, akkor a „Yes” („Igen”) feliratot kell megérinteni. Amennyiben ez így megtörténik, a gép feladja a teljes menetengedélyt a járműre, tehát az egyes szinttől eltérően, nem muszáj egészen a kijáratig 15-tel slattyogni. E kérdést a gép a kijáratától visszafelé számított, elméletileg tetszőleges távolságra, de nálunk ez idő szerint **400 méteres távolságon belül** teszi fel. Ha a kérdés nyugtázása (megválaszolása) elmarad, akkor a kijáratig csak „SR” (saját felelősség) üzemmódban, tehát legfeljebb tizenötöt lehet haladni. Ilyen „TAF” kérdést feltesz a gép akkor is, ha hívójelzéssel hagyjuk el az állomás területét. Ebben az esetben a Thales rendszerében a hívójelzés feloldása jelző előtt megjelenik ez az üzenet a képernyő jobb felső sarkában, amelyet természetesen az adott helyzetnek megfelelően nyugtázni kell, mert – a Thalesz szimulátorán látott bemutató alapján – az OS > FS módváltás mindig TAF eljárás alkalmazásával valósul meg. Ha a „TAF” kérdést a „Yes” („Igen”) megérintésével nyugtáztuk, arra mindenképpen vigyázni kell, hogy az alkalmazott sebességet az ilyen esetekre az utasítás által megfogalmazott szabályok betartásával válasszuk meg! (Csak zárójelben fűzöm ide, nem egészen világos előttem, hogy önműködő térközjelzőkkel felszerelt pályára való hívójelzéses kihaladás alkalmával mi szükség van TAF kérdésre? Bizom azonban benne, hogy erre a kérdésemre

is előbb vagy utóbb választ kapok.) Ha a térköz foglalt, abban az esetben a vörös térközjelzők mellett itt is „OS” (látra) közlekedés üzemmódban, megállás nélkül el lehet haladni, az eljárás gyakorlatilag ugyanaz, mint az egyes szinten, azonban ETCS kettős szintű közlekedés esetén, ha felszabadul előttünk a térköz, azt a rendszer érzékeli. A nagy kérdés azonban az, mi történik, ha a „téreköz megállj” esetével találkozunk a jármű vezetője?

Marton Péter előadásából megtudtuk, hogy ETCS L2 -vel közlekedő vonatknál „téreköz megállj” esetére különböző megoldásokkal találkozhatunk. Ezen a szinten ugyanis, ha téreköz megállj kezelés történik (ilyenkor fehér árbocot térközjelzők „visszaesnek” vörösbe), akkor egyik megoldás a menetengedélynek az előttünk levő térközjelzőig történő azonnali megrövidítése, meghatározott fékgörbe szerint. A fedélzeti rendszer így egészen a visszaesett jelzőig engedélyezi a menetet, majd csak a jelző meghaladása után áll át „OS” üzemmódra. Bár az is igaz, ha a jelző már a gép által kiszámított fékúton belül van, akkor a mozdony vezetője nem igazán tudja a jármű sebességét a kívánt értékre időben lecsökkenteni, tehát bekövetkezik a kényszerfékezés. A THALES rendszere viszont úgynevezett „feltétel nélküli megállj” RBC üzenet küldésével reagál a „téreköz megállj” kezelésére.

A kettős szinten maradván, közlekedünk vörös fényvel világító, fehér árbocokkal jelölt térközjelző mellett úgy, hogy kaptunk rá előjelzést is adó főjelzővel sárga előjelzést. Mi okozhatja a jelző továbbhaladást tiltó jelzési képét? – merül fel ilyenkor a jogos kérdés. Az egyik eset a jelző meghibásodása, a másik, a térköz foglaltsága, a harmadik – és esetünkben a legizgalmasabb – , hogy a térközjelző az útsorompót nem önálló jelzéssel ellenőrzi. Az első kettő esettel nem érdemes külön foglalkoznunk, de a harmadikkal igen. Ugyanis, ha egy önműködő térközjelző mögött az útsorompó meghibásodik, akkor EVM esetén a jelzőt bizonyos esetben akár megállás nélkül is meg lehet haladni legfeljebb tizenötös tempóval, majd a hibás sorompót elhagyva a vezetőállás-jelzőn megjelenik a következő térközjelzőre utaló jel, tehát a vonatot lehet gyorsítani. Az ETCS egyes szinten a vörös mellett elhaladva a rendszer (nyugtázás után) „OS” üzemmódra kapcsol, és a következő balizsoportig (ami ez idő szerint még a következő térközjelzőt jelenti) legfeljebb 15 km/ó sebességgel haladhatunk függetlenül attól, hogy már elhagytuk a hibásan üzemelő sorompót. És most térjünk rá a kettős szintű ETCS rossz sorompóira! Ami a legérdekesebb, hogy az RBC a teljesen autonom vonali sorompót kvázi nem látja, nem

tudja, hogy jó-e vagy sem. Ezért itt – hasonlóan az egyes szinthez – ezen átjárók elé és után (nagyágrendileg általános fékútra) balizokat telepítenek, amelyek figyelik a sorompó működését és zavar esetén ezekből a vezérelt balizokból történő üzenetek feladása kényszeríti ki a csökkentett sebesség alkalmazását. De – és ez a legfontosabb – csak és kizárólag az átjáróra. A térközjelző működéséből adódóan természetesen vörös a használhatatlan sorompó előtt, de az ETCS (RBC) tudja, hogy a pálya szabad, ezért engedélyezi a fehér árbocú vörös jelző mellett – attól függően, hogy milyen messze van a használhatatlan sorompó az öt fedező jelzőtől – az akár a menetrendben előírt sebesség alkalmazását is. Azonban a sorompótól visszafelé számolva a fedélzeti gép által megszabott fékút elején a menetengedély görbéje tizenöt kilométeres sebesség felett kifehéredik és elkezd visszavenni az engedélyezett tempót úgy, hogy az átjáró előtt harminc méterrel már tizenöt csökkenjen a jármű sebessége. Az átjárót elhagyva azonban újból a menetrend szerinti (vagy az RBC központ által valamilyen oknál fogva korlátozott, vagyis a menetrendben előírtnál kisebb) sebességre kúszik fel a menetengedély szürke görbéje.

Utoljára mindenképpen szeretném megemlíteni azt, az ETCS-sel történő közlekedés esetén tapasztalható újdonságot, miszerint akkor, ha teljes felügyelettel továbbítjuk vonatunkat, nem a jelzőre kell sebességcsökkentés esetén fékezni, hanem a fedezett pontra. Például kettő sárga esetén – ha az első érintett, kitérőbe terelő váltó és a jelző között elég nagy a távolság – előfordulhat, hogy a negyven kilométeres sebességet engedélyező jelző mellett akár nyolcvannal, vagy annál nagyobb sebességgel is elzúghatunk. Ezzel megdőlt egy 1967 óta alkalmazott szigorú szabály, de mint tudjuk, semmi nem tart örökké. (F1 Utasítás 2.4.2.2.)

Zárásképpen hadd említsek még egy hasznos információt, mégpedig azt, hogyan közlekedjünk optimális sebességgel, ha a képernyőn sebességcsökkentésre utaló szimbólumok jelennek meg!

Ilyenkor praktikus módon olyan ütemben jó csökkenteni a sebességet, hogy a menetengedély görbéjén lefelé haladó „kampó” és a sebességmérő óra mutatója lehetőleg egymástól csak minimális mértékben eltávolodva, azonos intenzitással (tempóban) kússzon lefelé. Ebben az esetben a sebességmérő skálája körül az eredetileg fehér görbe citromsárga színűvé válik. Ez azért is hasznos lehet, mert sötétben a szemünk a periférikus látómezőben érzékeli a sárga szint, így anélkül is pontos sebességcsökkentést

hajthatunk végre, hogy a képernyőt folyamatosan figyeljünk. 15-ös, 16-os, 17-es ábra.



15. ábra.



16. ábra.



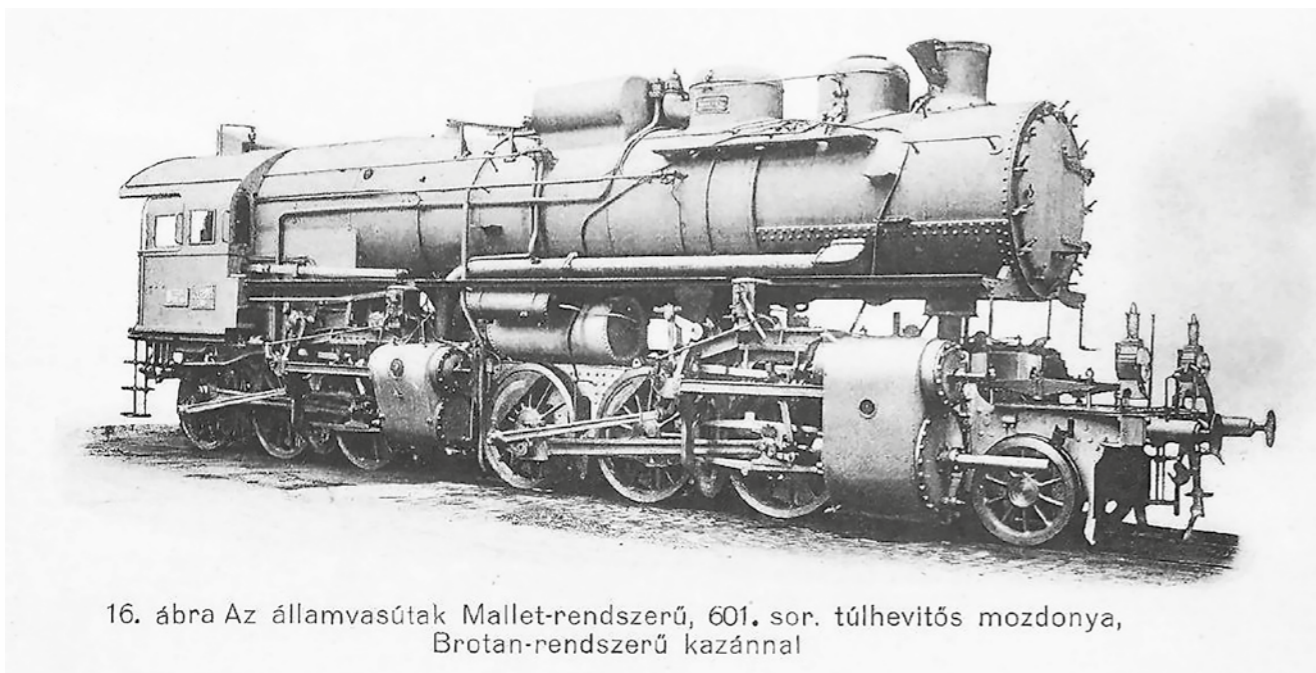
17. ábra.

Nos, engem ennyi hasznos információval gazdagított a huszonegyedikéi előadás és bemutató. Legalábbis ennyit tudtam le- és megjegyezni belőle. Azért adom közzé lapunkban, hogy azok a mozdonyvezetők, akik majd ezután kezdenek el ETCS vonatbefolyásolóval utazni, kevesebb görccsel láthassák el az első néhány szolgálatukat, mint annak idején én. Aztán majd úgy is mindenki hozzászokik, egy idő után olyan napi rutinná válik ez is, mint az EVM.

Természetesen, ha az oktatások alkalmával merülnek még fel ilyen-olyan problémák, akkor – most más Marton úr segítő-készségét és tudását kihasználva – igyekszem mindennek utána járni és a megszerzett információimat itt, vagy akár más fórumokon is megosztani minden érdeklődővel.

Móricz Zsigmond

A magyar óriás



16. ábra Az államvasútak Mallet-rendszerű, 601. sor. túlhevítős mozdonya, Brotan-rendszerű kazánal

Nemrégiben a Facebook oldalamon és egy másik, „Magyar gőzmozdonyokat kedvelők klubja” elnevezésű internetes portálon közzé tettem egy rövid ismertetőt hazánk legerősebb gőzmozdonyáról, az 1914-ben épült 601-esről. A kedvelések és a hozzászólások nagy száma azt mutatta, hogy igencsak van érdeklődés e masinák története iránt, ezért arra gondoltam, mi lenne, ha itt, a mi lapunkban is bemutatnám e hatalmas gépszörnyeteget. Az mostani cikkem alapjául a birtokomban lévő korabeli újságok és egyéb tanulmányok szolgáltak, de felhasználtam a FB-on tett hozzászólásokból kiemelt érdekes és hasznos információkat is.

Ugorjunk tehát vissza az időben az első világháború megelőző korszakba, amikor még Fiume kikötője Magyarországhoz tartozott és az arra vezető vasútvonalat a MÁV üzemeltette. Ahhoz, hogy a vonatok ebbe a kikötőbe eljussanak, fel kellett mászniuk a Dinári-karszt vízválasztójára. Ez nem volt egyszerű feladat, hiszen oda, a cameralmoravicza – fiumei vasút egyik oldaláról mintegy 50 km hosszúságú 16 ezrelékes, a fiumei oldalról pedig 40 km hosszú, 25 ezrelékes emelkedésének leküzdése után lehetett csak feljutni. A kikötő forgalma a háborút megelőző időszakban jelentősen megnőtt, ezért a vonatok terhelését emelni kellett, hiszen számukat az egyvágányú vonal átbocsájtóképességének korlátai miatt nem lehetett tovább

fokozni. Emiatt aztán elengedhetlenné vált egy nagyon erős típus forgalomba állítása, amely segítségével a legnehezebb vonatok is maximum egy tolómozdony közreműködésével át tudtak kelni a hegyen. A kis sugarú ívek és a nagy emelkedők miatt csakis Mallet-rendszerű gép jöhetett számításba. Így született meg 1914 tavaszán az első 601 sorozatú lokomotív, amely IC+C jelleggel, Brotán kazánal és Schmidt-féle túlhevítővel épült. Ugyan a gépet még jóval a háború előtt tervezték, a mérnökök mégis a Brotán-Deffner kazán mellett döntöttek, mivel a túlzottan nagy igénybevétel folytán az ott már régebb óta dolgozó 401-es és 651-es mozdonyok nagyméretű, szabványos vörösréz tűzszekrényeit 2-3 évi használat után rendszeresen cserélni kellett. Az első 601-es

mozdony adatairól az általam fellelt források nem egyöntetűen írnak, ezért az 1918-as, még igencsak frissnek tekinthető adatok mellé zárójelben megemlítem az úgynevezett „ezüst könyvben” szereplő számokat is. Tehát a mozdony adhéziós vonóereje: 22.300 kg (148.610 N), hajtó és kapesolt kerekeinek terhelése: 16 t (16,4 t), tapadási súlya: 94,7 t (106,5 t), a gép jellege: ICC-h4v. A kazán megengedett legnagyobb nyomása 15 bar, a jármű engedélyezett sebessége pedig 60 km/ó. A mozdony teljesítőképességét jól mutatja, hogy 25 ezrelékes emelkedésen egy 375 tonnás vonatot 30 km/ó sebességgel is képes volt vontatni. Az eredeti leírás szerint a gép hasznos teljesítménye elérhette a 2900 effektív lóerőt.

(A 2900 lóerő az eredeti, 1914-es gyári adat. Ettől eltérő számokat is olvashatunk a különböző leírásokban, hiszen a gőzmozdonyok teljesítménye erősen függött az eltűzött szén minőségétől. Ezért a gyári adatok többnyire magasabbak, mint a műtanrendőri próbákon bejegyzett számok, és ugyancsak más adatok jelenhetnek meg a MÁV hivatalos táblázataiban, hiszen ott már a napi gyakorlat szerint használatos MÁV szabvány szénkeverékkel fűtött kazánok teljesítményét vették alapul.)

A gőzgép dugattyús tolattyúi belső beömlésűek, Heusinger Walschaert vezérművel. A mozdonyt és a szerkocsit felszerelték ún. szabályzó légfékkel, amely valójában nem volt más, mint a napjaink mozdonyain használatos kiegészítő, más néven direkt fék. (Itt zárójelben meg kell jegyezni, hogy abban az időben tehervonatok még nem közlekedtek üzemszerűen légfékkel, csak és kizárólag kézfékezéssel. Magyarországon 1917-ben kezdődtek a Kunze-Knorr tehervonati légfékkel a tényleges próbák, de háborút követően e próbálkozások lelassultak. A rendszeres, légfékezéssel történő tehervonati közlekedés 1930-ban vette kezdetét. Szob és Rákosrendező között a 268-as és 269-es számú tehervonatok futtatták ebben az időben légfékezéssel. Az E53 számú „Fékútmutató” – ma úgy mondanánk, fékutasítás – csak 1950-ben, vagyis fél évszázaddal a kontinensünkön is meghonosítani kívánt tehervonati légfékezés első kísérletei után vált hazánkban általánossá.)

A Facebook bejegyzésem után egyik ismerősöm, név szerint Ludwig Niethammer von Kesselschmidt (nomen est omen) megjegyezte, hogy szerinte annak oka, miszerint a mozdonyok Brotán-Deffner kazánal és nem réz tűzszekrényvel készültek, elsősorban abban keresendő, hogy az Osztrák Magyar Monarchia már a háborúra készült és a fegyvergyártáshoz nagy szüksége volt a rézre.

Erre a felvetésére a következőket válaszoltam neki (szó szerint idézem a válaszom): Hadd vitakozzam egy kicsit! Elsősorban

lássuk a rezet! Ausztria-Magyarország mindig is küzdött a réz hiányával. A legjelentősebb rézbányája Salzburg közelében volt, de ez a bánya az akkori igényeknek csupán cca. 70 százalékát fedezte. Magyarország e fontos nyersanyag jelentős részét importból, elsősorban amerikai behozatalból szerezte. Aztán 1914-ben kitört a háború. Amikor az USA az Antant oldalán hadviselő félle vált, ez a forrás eldugult. De eleinte nem volt semmi baj, hiszen a tervek szerint őszre véget kellett volna érnie a csatározásoknak. Sajnos nem így történt, tehát a gazdálkodást újra kellett tervezni. A rézhiány 1916-ra vált kritikussá. A harangok és az egyéb rézből készült tárgyak rekvirálása 1916 nyarán kezdődött. Így aztán egyáltalán nem látom bizonyítottnak, hogy a 601-es kazánjának

tervezésekor – még jóval a háború előtt – a rézzel való hadigazdálkodás bármilyen szerepet is játszott volna.

Természetesen az ismerősöm kontrázott, mégpedig jól megalapozott forrásokra hivatkozva, így végül arra a kompromisszumra jutottunk, hogy a 401-es és a 651-es masinák erősen igénybe vett réz tűzszekrényeivel szerzett kedvezőtlen tapasztalatok és az ország rézhiánnyal sújtott hadigazdálkodása együttesen vezettek oda, hogy a 601-es lokomotívot vízcsöves, Brotan-Deffner tűzszekrényvel konstruálták meg.

Sokan érdeklődtek a mozdonyok háború utáni sorsáról. Felek Ferentől tudtam meg, hogy ezekből a mozdonyokból Trianon után egy sem maradt nálunk. 1920-ban a MÁVAG-ban a MÁV számára készült még egy 601-es mozdony, amely a 601.058-as számmal állt szolgálatba. 1921-ben aztán még kettő ilyen óriást épített a mozdonygyárunk (601.059; 601.060). Ha minden igaz, ezek a gépek a ferencvárosi fűtőház állagában szolgáltak. Az I. Bécsi Döntést követően hazatért a CSD-től a 021-es, a 036-os, a 038-as, a 040-es, a 055-ös és a 056-os pályaszámú gép, majd a II. Bécsi Döntés után a 012-es is. Az újabb vesztes háború után, 1945-ben ismét lecsökkent, mégpedig hat példányra e masinák magyarországi képviselőinek száma. Az sorozat utolsó darabját a MÁV 1954-ben selejtezte.

Van még egy érdekesség a 601-esekkel kapcsolatban. Ugyanis a MÁVAG külföldre, egészen pontosan Törökország számára is készített három példányt. Bárdos Imrétől megtudtam, hogy ezeket egy török magánvasút üzemeltette, részben a mai Bulgária területén. E mozdonyok sorsa sajnos ismeretlen, mert amikor a TCDD (Török Államvasutak) átvette a vasúttársaságot, ezek a gépek már nem kerültek a TCDD állagába.

Móricz Zsigmond

A MOSZ Kupa Középdöntőjének eredményei

Szolnok 2023.05.20.



A CSOPORT:

Keleti-Nyíregyháza	5-0
Déli-Északi	2-4
Keleti-Déli	8-0
Nyíregyháza-Északi	1-3
Keleti-Északi	7-0
Nyíregyháza-Déli	5-6

Döntőbe jutott Bp. Keleti és Északi csapata

B CSOPORT

Záhony-Miskolc	3-0
Szombathely-Pápa	5-3
Záhony-Szombathely	5-1
Miskolc-Pápa	3-1
Záhony-Pápa	4-2
Miskolc-Szombathely	0-5

Döntőbe jutott Záhony és Szombathely együttese

C CSOPORT

Mezőhegyes-Csaba Cargo - Mosz Cargo	4-2
Mezőhegyes-Csaba Cargo-Nagykanizsa	2-0
Mosz Cargo-Nagykanizsa	4-1

Döntőbe jutott Mezőhegyes-Csaba Cargo és a Mosz Cargo gárdája

D CSOPORT:

Kiskunhalas-Sopron	1-6
Kiskunhalas-Szolnok II	4-0
Sopron-Szolnok II.....	2-0

Döntőbe jutott Sopron és Kiskunhalas

A MOSZ Kupa döntőjének tervezett időpontja

SZEPTEMBER 21, a helyszínről később születik döntés.

Nagyné Libor Orsolya

MOSZ Sportbizottság

SZÁGULDÁS a Gömörringen



A MOSZ Miskolci Tagcsoportja megrendezte III. Gokart versenyt.

Az előző évekhez hasonlóan, szép számban, tizennyolcan jelentkeztek a versenyre. A megmérettetésre Putnokon a Gömörringen került sor. A pálya sajátossága, hogy műgyanta bevonat található rajta, ami tovább nehezítette a versenyzők dolgát. A versenyzők háromszor 10 percet száguldoztak, mindenki folyamatosan gyorsult és javultak a köridők. Szoros küzdelem volt a pályán, néha csak tized másodpercek voltak közöttünk. Hálaistennek mindenki épségben és egészségben fejezte be a versenyt. A leggyorsabbnak Kovács István bizonyult, a második helyen jómagam végeztem, a dobogó legalsó fokát pedig Bakos Baláznak sikerült megszereznie. Fiatalos, adrenalindús verseny volt. Reméljük legközelebb még többen veszünk részt, és legalább ilyen szoros versenyben lesz részünk.

Gratulálok mindenkinek!

Bajnócsi Ádám mozdonyvezető, ügyvivő Miskolc

Megmutatták a fiúk: a gumit is tudják égetni, nem csak a féktuskót...

Kilencmilliárdos állami támogatást kap az áru fuvarozás

A július 17-i Magyar Közlönyben jelent meg a Kormány határozata a vasúti teherszállítás versenyképességének javításáról. A dokumentum vissza nem térítendő támogatás bevezetését írja elő a hálózat-hozzáférési díjrendszer (HHD) módosításával, valamint az új szisztéma benyújtását az Európai Bizottsághoz.

A kedvezmény átlagosan a HHD 40 százalékára tehető, ez jelentős, mintegy 9 milliárd forintnyi megtakarítást jelenthet a vállalkozó vasutaknak (zömmel a teherfuvarozó vállalatoknak) ebben az évben. A kedvezmény visszamenőleg, 2023. január 1-jétől lesz érvényes. A támogatás a hálózat-hozzáférési díj (HHD) úgynevezett felár részének elengedését jelenti bizonyos speciális tételek kivételével.

A vasúti pályát használó minden vonat – az útdíjhoz hasonló, de annál a vasútvállalat költségstruktúrájában nagyobb (mintegy 20 százalékos) költségszeletet jelentő HHD-t köteles fizetni, amelynek alapdíja az uniós szabályozás szerint legfeljebb a vonat közlekedtetése miatt közvetlenül felmerült költség lehet. Ha azonban a pályauzemeltető finanszírozása máshogy nem biztosítható, a HHD-alapdíjon felül felár is alkalmazható.

Magyarországon a pályavasút alulfinanszírozottsága miatt a felár sok díjtétel esetén akár kétszeresen is meghaladja a HHD-alapdíjat, összességében pedig a vasútvállalatok HHD-tömegének nagyjából 40 százalékát adja. Így nálunk európai összehasonlításban is költséges a vasúti infrastruktúrát igénybe venni.

Ezen a problémán segít a felár elengedése. Természetesen a pályákat működtető MÁV és GYSEV részére a kieső bevételeket pótolni kell, ez történné az Energia- és klímapolitikai modernizációs rendszer fejezeti kezelésű előirányzat terhére. Az uniós több országában született hasonló intézkedés a pályadíjak mérséklésére, azonban azok ideiglenesek, a Covid-okozta károk enyhítésére szolgálnak. A magyar megoldás annyival jobb ezeknél, hogy befejezésére nincs határidő, korlátlanul folytatható az uniós szabályok betartásával.

A MÁV-START is fizet felárat, ennek összege lényegesen nagyobb is, mint a vállalkozói szektor tétele, de ennek „elengedése” csupán formális változás: a költségvetés támogatása ebben az esetben a MÁV-START helyett a MÁV-hoz kerül át. A kormányhatározat erről a 48,3 milliárd forintos tételről is rendelkezik.

Ma Magyarországon a magánvasutak szerepvállalása a személyszállításban kivételnek számít. Ha azonban a jövőben lenne ilyesmire vállalkozó vasút, a HHD-csökkentés az ő piacralépését is érdemben segítené.

magyarvasut.hu



Fotó: Sándor János

Mégis venne új vonatokat a MÁV-START?

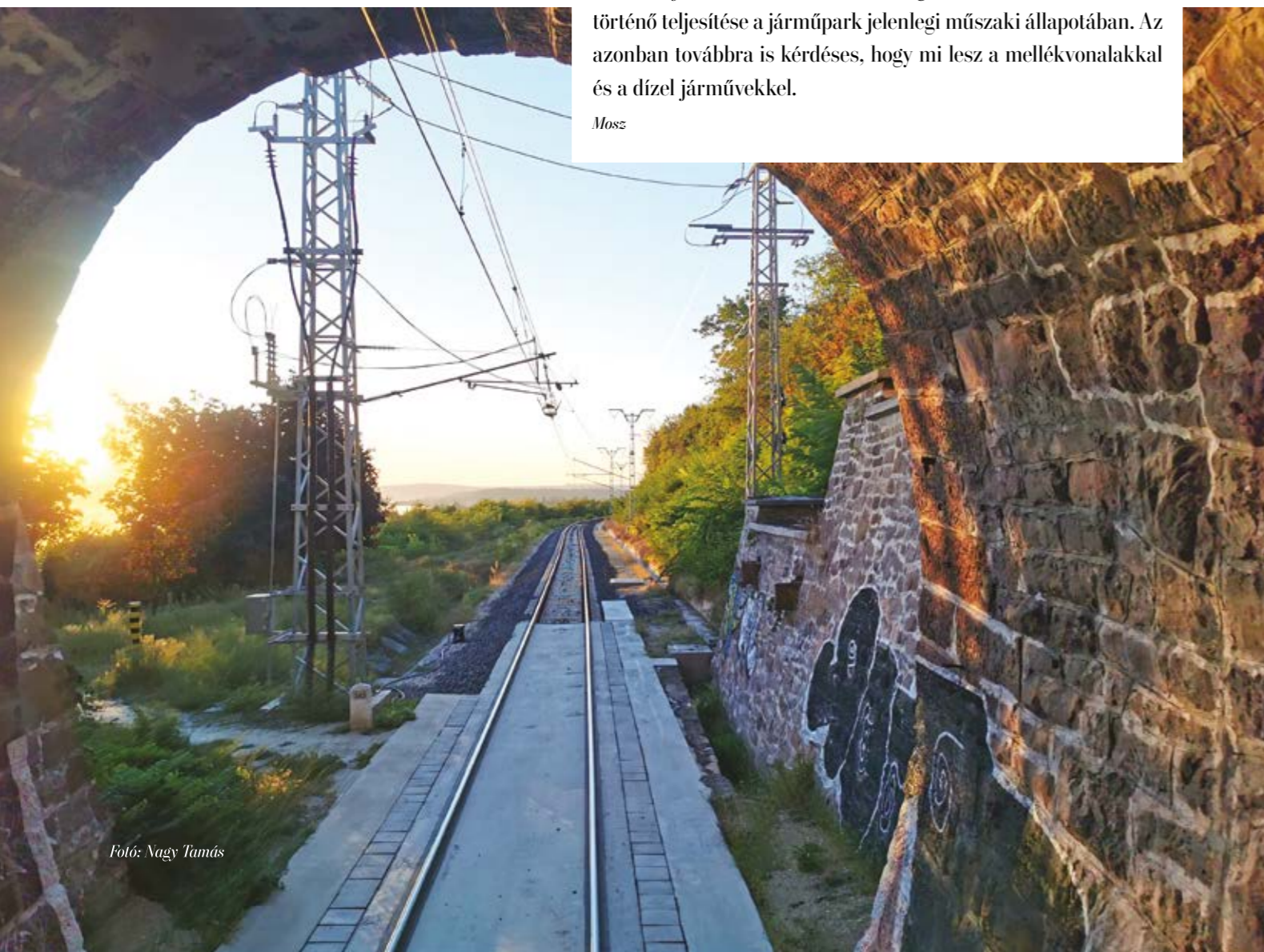
Amiről Mosóczi László a Start vezérigazgatója a MOSZ Küldöttközgyűlésének beszélt, az július elején vált hivatalossá. Összesen 80 darab villamos motorvonat beszerzését tervezi az állami vasúttársaság – erről a közösségi oldalán számolt be.

Olyan megállapodást szeretne a cég, hogy első körben 20 darab motorvonat beszerezhető legyen, és forrás rendelkezésre állás esetén további járműveket is meg lehessen rendelni. A motorvonatokat a belföldi regionális és régiók közötti, úgynevezett interregiós forgalomban tervezik felhasználni többek között Hatvan, Szolnok, Miskolc és Debrecen környékén, a Pécs-Kaposvár-Gyékényes viszonylaton, továbbá a Szombathely-Cellödömölk/Zalaegerszeg-Ajka vonalon.

A beszerzési folyamat első állomása az előzetes piaci konzultáció (EPK), amely 2023. július 11-én megindult. A keretmegállapodás megkötése legkésőbb jövő év elején történhet meg.

Nagyon indokolt lehet a járműbeszerzés, mert egyre nagyobb kihívást jelent a Startnak a közszolgáltatás elvárt színvonalon történő teljesítése a járműpark jelenlegi műszaki állapotában. Az azonban továbbra is kérdéses, hogy mi lesz a mellékvonalakkal és a dízel járművekkel.

Mosz



Fotó: Nagy Tamás

Utazz, 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
 - bújárkodás 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 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 társázní kell a fedezetigazolóson lévő éjjel-nappal hívható telefonszámot, a kár bejelentése miatt. Minden egyéb fontos tudnivalót és teendőket el fognak mondani.

Haladéktalanul hívd a MOSZ Központot a napok visszairása (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>



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

