

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXVIII. évfolyam 3. szám 2023.



*Szakadék
szélén*

Akkor is, most is!

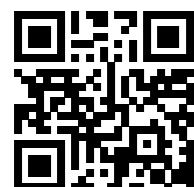
„Mi magyar mozdonyvezetők élve a szabad szakszervezeti szerveződés alapjogával, a mai napon közös akarattal megalakítottuk saját szakmai szakszervezetünket a Mozdonyvezetők Szakszervezetét. Szakmai egységben, önálló szakszervezetként, a hatályos törvények keretei között kívánjuk céljainkat megvalósítani.” 33 éve 1990. augusztus 23-án alakult meg a MOSZ. Független, hiteles. Akkor is, most is.

1990. augusztus 23-án Budapesten a Benczúr utcában 74 bátor, céltudatos és tetterre kész mozdonyvezető, akik tele voltak hittel, elhatározták, hogy saját kezükbe veszik sorsuk alakítását, érdekeik képviselését és megalakították a Mozdonyvezetők Szakszervezetét.

A MOSZ több mint három évtizedes történelme bizonyítja, hogy akik 33 évvel ezelőtt a cselekvést választották és elindultak egy ismeretlen úton, jó döntést hoztak. Eltökélték voltak, hittek abban, hogy a magyar mozdonyvezetők közössége csak együtt képes nagy dolgokra, jogaink és érdekeink kiharcolására, képviselésére. Az alapítók akkor olyan szakmai egységbe, egyedülálló érdekszövetségbe forrasztották a mozdonyvezetők közösségét, amelynek szilárdsága, stabilitása, alapértékrendje kiállta az idők próbáját. A célok változatlanok: a vontatási utazók hatékony érdekvédelme, hivatásunk értékének megfelelő bérezés és a foglalkoztatás feltételeinek javítása. Szakszervezetünk működési normáit az önálló, független és demokratikus működés, valamint a más munkavállalók iránti szolidaritás szabja meg.

A MOSZ megalakulása óta voltak sikereink, de komoly megpróbáltatásaink is. Büszkék vagyunk az elért eredményekre, a nehézségekből, zökkenőkből pedig le kell vonnunk a tanulságokat. Sokszor kemény küzdelmek, érdekviták árán sikerült megvédenünk közös értékeinket, de folyamatosan készen kell állnunk, nem szabad fáradnunk és nem lehetünk megelégedettek sem. A jelenlegi jogi helyzet ugyanis nem segíti a szakszervezetek működését és jelentősen megnövekedett, már-már ellehetetleníti a nyomásgyakorlás törvényes alkalmazását. Ehhez kell most alkalmazkodnunk, erőt gyűjtenünk és építkeznünk. A kezdeti államvasúti szakszervezetből mára országos szakmai szervezetté váltunk, Törekvésünk, hogy valamennyi Magyarországon munkát vállaló mozdonyvezető érdekvédelmét ellássuk.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



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

Szakadék szélén



Vagy már egy lépéssel előtte? A mögöttünk hagyott hónapok sosem látott válság jeleit mutatják a magyar vasút működésében, amit ma már saját bőrén érez mindenki, akinek bármilyen kapcsolata van a kötöttpályás közlekedéssel. Évtizedek óta a politika mostoha gyermeke a vasút, amire figyelem leginkább akkor irányul, amikor botrányok, balesetek kísérik működését. Kevés szó esik társadalmi hasznosságáról, a fenntartható fejlődés biztosításában, a mobilitás fenntartásában és a gazdaság működésében játszott szerepéről és a vasutat működtetők áldozatos már-már hősiességéről. Persze mondhatjuk, hogy csak a megszokott - mindig van lejjebb - forgatókönyv szerint történnek a dolgok,

de a folyamat láthatóan felgyorsult és szédítő sebességgel robot a szakadék felé. És egyáltalán nem látható, hogy ki vágja oda a gyorsfékelt!

Közel egy éve önálló tárcát kapott a közlekedési ágazat, fontos üzenetek érkeztek a vasúti közlekedés fontosságát és az abban foglalkoztatott dolgozók megbecsülését hangsúlyozva. Megszoktuk a múltból. Vezetők jönnek-mennek, stratégiák íródnak, tervek készülnek, aztán az asztalfiók mélyére kerülnek és minden megy tovább. Csalódásként kellett megélnünk a mozdonybeszerzés lemondását, a vonalbezárások bejelentését - amit egyébként a sajtóból tudtunk meg -, azt, hogy a döntéshozók a nyilvánosság előtt üzenetnek egymásnak. A munkavállalók körében érezhető a bizonytalanság, aki azon gondolkodik, hogy elhagyja az állami vasutat, most a botrányok miatt nem sokat hezitál. A vasút általános állapotáról kipattant vita is azt mutatja, hogy a MÁV hosszú évek, évtizedek óta tartó alul finanszírozása mára széles körben láthatóvá vált. Ez a vasúti infrastruktúra, az eszközök és úgy általában mindennek az állapotán könnyen megfigyelhető. A helyzet a szomszédos országokkal összehasonlítva is rendkívül elkeserítő.

A mellékvonalak állapotán jól lemérhető, mennyire tekinti fontosnak a politika a közösségi közlekedés és benne a vasút szerepét. A vonalbezárás - könnyű belátni - nem jelent érdemi megoldást sem rövid, sem hosszú távon. Ez csak a probléma elodázása. A vasút autóbuszokkal való helyettesítése pedig, ami felé elindultak, egyáltalán nem hoz minőségi változást a közösségi közlekedésben, a menetidő nem csökkent, az utak nem jobbak, a buszokon nem lehet mozgássérülteket, kerékpárt vagy babakocsit szállítani. Nem beszélve arról, hogy balesetveszélyesebb és jóval környezetszennyezőbb megoldás. Láttunk égő autóbuszokat szép számmal. Nem lehet Magyarország érdeke teljes országrészeket vasúti közlekedés nélkül hagyni.

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet.....3	Ülésezett a MÁV-Volán csoport	Fékezetlenül22
Győzött az Igazság4	érdekegyeztető tanácsa 11	Fél életem 26
Mindegy, hogy hívjuk, ez bizony	Szeptember 15-én ünnepeltük a	Egy szerencsétlen vasútvonal kálváriája 31
vonalbezárás.....6	Mozdonyvezetők Napját 12	Takarékoskodjunk, de hogyan?..... 40
Nincs majális, avagy hagyják abba a	Köszönet a támogatásért!..... 14	Arankától az S masináig..... 48
MÁV lufi? fűjását8	Területi hírek - Miskolc 15	A MOSZ tagság előnyei52
„Mit érdemel az a bűnös?”9	Tisztelt GYSEV Dolgozók!..... 18	
A MOSZ kezdeményezésére változott... 10	Ismét kirándultunk, ismét jó volt... .. 20	

© 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

Győzött az Igazság

(és a MOSZ) - döntött az

Alkotmánybíróság

Az Alkotmánybíróság alaptörvény-ellenesnek nyilvánította és megsemmisítette a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (Mt.) 276. § (8) bekezdésének „- tanácskozási joggal -” szövegrészét. Ez megteremti annak jogi lehetőségét, hogy az Alkotmánybíróság eljárását kezdeményező Fővárosi Törvényszék megállapítsa: a Mozdonyvezetők Szakszervezete jogosult a MÁV-START kollektív szerződése módosítását kezdeményezni, a módosítással kapcsolatos tárgyaláson teljes jogú tagként részt venni, és így ismét megkerülhetetlen szereplője legyen a MÁV-START Vasúti Érdekegyeztető Tanács és a MÁV-VOLÁN Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács döntéseinek.



Az Alkotmánybíróság határozatának előzménye, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete keresetet nyújtott be a Fővárosi Törvényszék Munkaügyi Kollégiumához, kértük a MÁV-START Kollektív Szerződésének vonatkozásában a módosítási és felmondási jogosultságunk megállapítását. A munkáltató és a vele kollaboráló (az írásos KSZ

megállapodásunkat semmibe vevő, lsd. később) társszakszervezetek vitatták ezt és arra hivatkoztak, hogy jogszabály csak tanácskozási jogot ad a MOSZ-nak. A Fővárosi Törvényszék bírāja az Alkotmánybírósághoz fordult mivel azt a jogszabályt, amely csak tanácskozási jogot ad a reprezentativitást utólag megszerző szakszervezetnek, Alaptörvénybe ütközőnek vélte.

Az Alkotmánybíróság III/882/2023. határozata megállapítja, hogy a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény 276. § (8) bekezdésének „- tanácskozási joggal -” szövegrésze alaptörvény ellenes, sérti az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdését, ezért azt megsemmisíti. A megsemmisítést követően a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény 276. § (8) bekezdése a következő szöveggel marad hatályban: „(8) Az a szakszervezet (szakszervezeti szövetség), amely a kollektív szerződés megkötését követően felel meg a (2) bekezdésben meghatározott feltételnek, jogosult a kollektív szerződés módosítását kezdeményezni, és a módosítással kapcsolatos tárgyaláson részt venni.”

Az Alkotmánybíróság megállapítja, hogy a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény 276. § (8) bekezdésének „- tanácskozási joggal -” szövegrésze a Fővárosi Törvényszék előtt II.M.70.251/2022. számon folyamatban lévő perben, valamint bármely bíróság előtt folyamatban lévő ügyben nem alkalmazható.

A részletes történet a következő:

A MÁV-START Zrt.-nél 2010. március 1-jén hatályba lépett kollektív szerződést három, az akkori szabályok szerint reprezentatív szakszervezet írta alá. A többi három képvisellel rendelkező szakszervezet, közöttük a Mozdonyvezetők Szakszervezete is aláírta a megállapodást azzal a megjegyzéssel, hogy a kollektív szerződéssel egyetért. Mint köztudomású, abban az időben a MOSZ tagjainak döntő része a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. létszámában került foglalkoztatásra.

A START-TRAKCIÓ-GÉPÉSZET 2014. január 1-i integrációjának következtében a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. munkavállalói a MÁV-START Zrt.-hez kerültek. A MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződésének 2013 novemberi módosítása rögzítette, hogy 2014. január 1-jét követően a szerződés a Mozdonyvezetők Szakszervezete hozzájárulása nélkül nem módosítható, ami 2021-ig nem is volt vitatott a felek között.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete, 2014. januárja óta folyamatosan tagjai között tudja a MÁV-START munkavállalóinak több, mint 10 %-át, így a munkáltatónál reprezentatív szakszervezetnek minősül, ennek ellenére 2021-től nem vehetett részt teljes joggal a kollektív érdekegyeztetés folyamatában, abból a fent említett „szövetség” kirekesztette.

2021-ben, hároméves időtartamra vonatkozóan bértárgyalások kezdődtek a MÁV Csoportnál, de mivel a MOSZ nem viselkedett kellően „lojálisan” a munkáltatóval szemben, végül a 2021. november 4-ei, a Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács megalakításáról szóló megállapodást (amely „kollektív erejű megállapodásnak minősül”), valamint a 2021. június 25-ei bérmegállapodást és annak 2022. január 17-ei módosítását csak a munkáltató meghatalmazottja és hét másik szakszervezet írta alá, a Mozdonyvezetők Szakszervezete nem.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete így kiszorult a kollektív szerződés és ezáltal a munkafeltételek alakításából, noha az ehhez szükséges felhatalmazással (taglétszámmal) rendelkezett.

A kollektív szerződéskötési joggal összefüggésben érte a Mozdonyvezetők Szakszervezetét hátrányos megkülönböztetés. A MOSZ által elszenvedett a „kollektív tárgyalások folytatásához és kollektív szerződések kötéséhez való alapjog” sérelem lényege, hogy hiába szerezte meg a „felhatalmazást a jogalkotásra”, ameddig fennáll a több, mint tíz éve megkötött kollektív szerződés, kizorul annak módosításából, így nem tud érdemi befolyást gyakorolni a munkafeltételek alakítására. Az, hogy valamely szakszervezet később szerezte meg a szerződéskötési képességet, a kollektív szerződés célja és rendeltetése szempontjából irreleváns – fejtí ki a bíróság. A kollektív szerződés intézménye akkor és annyiban képes betölteni rendeltetését, ha és amennyiben a munkáltatóval szemben a mindenkori megfelelő reprezentativitással rendelkező szakszervezetek állnak szemben.

Az Alkotmánybíróság kimondta, hogy a helyzet jogellenes megkülönböztetést valósít meg és egyértelműen hátrányként azonosítható. Az adott munkáltatónál jelentős szakszervezetek egyike sem hagyható ki az érdekegyeztetésből és a kollektív alkuból. A szabályozás tehát nem a többségi elvre, hanem a reprezentativitásra és a - vétőjogot is magába foglaló - koalíciós kényszerre épül. Az Alkotmánybíróság határozatát követően a Mozdonyvezetők Szakszervezete által indított per a Fővárosi Törvényszéken folytatódik. A bíróságnak immár a módosult jogszabály alapján kell kereseti kérelmünkről döntenie.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Mindegy, hogy hívjuk, ez bizony vonalbezárás

Augusztus 1-től tíz regionális vonalon szűnt meg a vasúti személyszállítás. A MÁV jármű- és személyzethiányra hivatkozva, a tulajdonos engedélyével döntött, a közösségi közlekedést vonatok helyett autóbuszok látják el. A Mozdonyvezetők Szakszervezete tiltakozik minden olyan intézkedés ellen, amely fejlesztési források biztosítása helyett a vasúti közlekedés felszámolásában látja a közösségi közlekedés megújítását.

biztos, hogy van alkatrész, ahol még van mozdonyvezető, ott nem biztos, hogy üzemképes jármű is található. A folyamat régóta tapasztalható, a romló tendencia csak akkor állítható meg, ha a tulajdonos társadalmi vitát követően megalkotja végre a közösségi közlekedési stratégiát és ehhez igazítja a finanszírozást is. Az nem megy, hogy csak szavak szintjén tartjuk fontosnak a vasúti közlekedést.

A VONALBEZÁRÁSBAN ÉRINTETT MELLÉKVONALAK:

- 89 sz. (Miskolc-Tiszai-) Nyékládháza-Tiszaújváros,
- 114 sz. (Fehérgyarmat-) Kocsord alsó-Csenger,
- 121 sz. Újszeged-Mezőhegyes,
- 125 sz. Mezőhegyes-Battonya,
- 38 sz. Somogyuszob-Nagyatád,
- 47 sz. (Dombóvár-) Godisa-Komló,
- 78 sz. Balassagyarmat-Ipolytarnóc,
- 98 sz. Abaújszántó-Hidasnémeti,
- 103 sz. Karcag-Tiszafüred,
- 146 sz. Lakitelek-Kunszentmárton (-Szentés).

A tulajdonos stratégiai gondolkodásának hiánya, az állami személyszállítási társaság súlyos alulfinanszírozottsága úgy látszik visszafordíthatatlan pályára állította a mellékvonali vasúti közlekedést, amelynek jele, hogy tíz vonalon augusztustól elbúcsúztunk a személyvonatoktól. És ha a helyzet érdemben nem javul, akkor további vasútvonalak, egész térségek maradhatnak vonatközlekedés nélkül.

A MÁV-START járműparkja a korszerű motorvonatok kivételével leginkább múzeumi kiállítási tárgynak tűnik és úgy is viselkedik. A mozdonyvezetők, járműszerelők, és az irányításban dolgozók mindennapi erőfeszítésére van szükség hosszú évek óta, hogy a vonatok elinduljanak és leközeledjenek. Csak hát, ahol még van járműszerelő, ott ma már nem



A MÁV álláspontja szerint az intézkedés nincs összefüggésben a nagy sajtóvilágosságot kapott hodászi Bz-balesettel - amelyben utasok sérültek - és a kiegyenlítő tartály meghibásodása nem magyarázható a Bz-járművek életkorával.

A MOSZ konzultáción kért érdemi választ a vonalbezárásokról. Mint az a MÁV-START VÉT ülésen elhangzott, a vonatok autóbuszra cserélése, jármű- és létszámhiány, karbantartási hiányosságok és magas túlóra helyzet miatt következett be. Az intézkedés hatására 5 BZ, 1 mellékkocsi, 1 BDV egységgel kell kevesebbet kiállítani, és éves szinten kb. 42 987 szolgálati óra megtakarítás

jelentkezik a mozdonyvezetők szolgálati órájában és 43 804 óra jegyvizsgálók esetében. 2000 óra éves munkaidővel számolva, így 21-22 mozdonyvezető munkaideje tűnik el a rendszerben.

A MOSZ az egyeztetésen is kinyilvánította, hogy ellenzi a vonalbezárásokat és tiltakozunk a közösségi közlekedésben tapasztalt helyzet és állapotok miatt. Lassan kellemetlen lesz a formaruhát felvenni, mert a magyar vasút teljesen lejáratódik a társadalom előtt. Felhívtuk a munkáltató figyelmét arra, hogy a jelenlegi munkaerő megbecsülése és megtartása legalább annyira fontos (lenne), mint új munkaerő felvétele. Azok a bérmegállapodások pedig, amelyek az elmúlt évben születtek egyáltalán nem segítik a képzett és stratégiaileg fontos munkaerő, így a vonatási és forgalmi utazószemélyzet megtartását.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Nincs majális,

avagy hagyják abba a

„MÁV lufi” fújását

A Mozdonyvezetők Szakszervezete felszólítja a társszakszervezetek felelőtlen vezetőit és a címlapvadász médiamunkásokat, hogy addig hagyják abba a „MÁV lufi” fújását, amíg az ki nem pukkan, „maga alá temetve” mindazt, ami ma még működteti a magyar vasutat, a vasutasok erőn felüli már-már hősies helytállását.

Avasútnak nincs szüksége a tizenöt perc hírnévre gyűrő nagyotmondásra, a feltételes módban írt „vészmadárkodásra”, a légből kapott botrányokra. Mintegy negyven év pusztítása után amire szükség van, az a finanszírozás új alapokra helyezése, a beruházás, karbantartás, felújítás súlyos hiányosságainak felszámolása, és elsősorban a vasúti szakmai munka becsületének, anyagi és erkölcsi megbecsülésének visszaállítása.

Meg kell szabadulni a morálisan lejáratódott, alkalmatlan, a vasúton belüli szolidaritást szétverő vezetőktől, vissza kell állítani a menedzsment, szakszervezetek, vasutas munkavállalók kölcsönös tiszteleten alapuló együttműködését, nem utolsó sorban meg kell szüntetni a tulajdonos, vállalat vezetés, szakszervezetek, vasutas munkavállalók közötti kapcsolat hűbérúr, vazallus viszonyrendszerként való kezelését.

Ha így lesz, akkor nem csak októberben, hanem 2024-ben és a további években is „járnak majd a vonatok”.

A magyar vasút nem lehet a súlyos válságban lévő oktatást és egészségügyet elnyelő politikai hisztéria következő áldozata!

Mozdonyvezetők Szakszervezete

„Mit érdeemel az a bűnös?”

- az egyes szám harmadik személy egyszerűsítés a véleményemhez:

- aki hagyta ezt az egész csudálatos ETR-t így, előkészítetlenül, teszt/gyakorló időszak nélkül, élesben ráereszteni a vontatási végrehajtó szolgálatra? Semmilyen érdemi oktatás, ismertetés nem volt a kulcsfelhasználóknak kívül, amit annak is lehetne nevezni. Olyan sorokat, fogalmakat és így 'megoldásokat' alkalmaz, ami köszönőviszonyban sincs a valósággal!

- Aki esetleg 'kihasználja' a programhibákat és talán nem is próbálja mielőbb ténylegesen kijavítatni a KSZ-t sértő normaidő hiányos technológiai sorokat, amivel a vonatok késését is okozzák, de az itt már - úgy tűnik - nem is számít, hiszen addig is csak munkaidőt takarít meg, egyben megkárosítja az érinett munkavállalókat?

- Ha kiderül, hogy itt is az a gond, mint anno az IVU-nál: nem kerültek megfelelően feltöltésre, kitöltésre sem, ha már át nem voltak konvertálhatók a különböző adatbázisok, így a program sem tud csodát végrehajtani és ezt tudta/tudja, de nem kezel(tet)ji?

- Aki 'elbújik' a létszámlhiány mögé, azaz jelezzük mi, - a kárvallottjai - ahol gond van és majd javítják, mert ők erre - az adatmennyiségre is tekintettel - képtelenek? Van egyáltalán - jól is működő! - önellenőrző funkció? Mert a hibákat és annak folyamányait hallva, tapasztalva a kérdés is csak költői. Szóval, amiről nincs jelzés, az jónak van tekintve. Majd az érdekképviselő és a munkavállaló megteszi azt, ha jut rá ideje a szolgálata közben, mert a végén ezzel sem növelheti meg ugye a szolgálati idejét. Tehát a hiba jelzése sem olyan sürgős - nekik. Akkor pl. miért van külön Általános Normaidő Karbantartó menüpont, ha mindeddig úgy tűnik nem is használják? Vagy ha használják,

miért nincsenek a KSZ-nek, annak Helyi függelékeinek megfelelően javítva harmadik hónapja? Az is gond, hogy - elmondásuk szerint - csak arra hónapra lehet megoldás a jelzett hiba helyben történő javítása, mert a következő haviba már nem kerül központilag bedolgozásra. Ez még a programmal dolgozók számára is elfogadhatatlan, hiszen így a kukának dolgoznak hó közben! Van telep-, jelentkezési hely, ahol ezért az egészet kézi elemekkel újra elkészítik, hurrá, de tényleg! Külön köszönet a helyi tisztségviselőnk közreműködéséért, munkájáért! De a többiekét miért is nem oldják meg így, ha már tudják, a programozási oldalon nem megy? Nincs hozzá kapacitás? Az miért nincs, de tényleg? Pláne úgy, hogy eddig volt, ami és aki - már, úgy ahogy és hosszú évek alatt, de - tudta! Abból s azok alapján miért nem okultak? Ráadásul nem is szabad-lehet még bírálni sem ezt a csudálatost? Hol vagyunk, Észak-Koreában?!

Egy biztos: a munkavállalókat nem az ETR kapcsán is kialakult a munkáltatói hozzáállással és ígéretésekkel lehet elégedetté tenni. Megfelelő eredményt biztosító tettek kellenek és nem bűnbakok. A jószándék már régen nem elég - szerintem.

*Csallos Tamás
területi ügyvivő*

MOSZ Bp. Centrum

A MOSZ kezdeményezésére

változott a baleseti eseményekben,
gázolásban érintett lelki traumát
szenvedett vonatszemélyzet rehabilitációs
programja a MÁV-START Zrt.-nél.

Az új megállapodás 2023. július 1-től hatályos, a rehabilitációs szabadság tartama öt napra (legfeljebb három szolgálatra vonatkozó) nőtt, igénybe vehetik a vasúti gázolással járó, személyi sérüléssel vagy halállal végződő baleseti eseményben (ideértve a vasúti átjárókban történt személyi sérüléssel és/ vagy anyagi kárral járó baleseteket is), érintett lelki traumát elszenvedő vasúti járművezetők, valamint a szolgálati kötelezettségei alapján az eseménynél ténylegesen közreműködő személyszállítási utazó munkavállalók.

A rehabilitációs szabadság, a mentori támogatás és a pszichológiai segítségnyújtás igénybevétele továbbra sem zárja ki a lelki megrázkódtatás miatti munkaképtelenséget, a munkabaleset miatti betegállományt. A megállapodás értelmében a munkáltató rehabilitációs szabadság, mentori támogatás és pszichológiai segítségnyújtás biztosításával segíti az eseményben érintett munkavállalók mentális egészségének megőrzését, és az átélt trauma pszichés hatásainak feldolgozását.

A munkáltatói jogkörgyakorló – a munkavállaló kérelmére – a baleseti eseményben érintett munkavállalót az eseményt követő öt naptári napra, legfeljebb három szolgálatra rehabilitációs szabadság jogcímén a munkavégzési kötelezettség alól köteles felmenteni. A munkavállaló rehabilitációs szabadságra abban az esetben jogosult, ha a munkavégzés alól más jogcímen (pl. előre tervezett szabadság, keresőképtelenség) nem mentesül. A rehabilitációs szabadság idejére a munkavállalót a kieső szolgálatok időtartamára távolléti díja illeti meg. A rehabilitációs szabadság napjaira a munkavállalót átvezénylési díj és rendkívüli munkavégzési pótlék nem illeti meg.

A mentori támogatás biztosítása érdekében a támogatásra szoruló munkavállaló kérheti, hogy a munkaidő-beosztás szerinti soron következő, illetve a munkavállaló távollétét követő két szolgálatára egy általa választott, vele azonos munkakört betöltő vagy azonos munkaköri csoportba tartozó



munkatársa – amennyiben az érintett vállalja – mentorként elkísérje. A mentorált munkavégzés idejére a mentort rendes munkabére illeti meg, de felügyeleti pótlékre ezen idő alatt nem jogosult. Mentor az a vasúti járművezető vagy személyszállítási utazó, aki a baleseti eseményben érintett kollégát személyesen, a közöttük fennálló bizalmi kapcsolaton alapuló tanácsadással segítőként támogatja a lelki trauma feldolgozásában. Az előírásoknak megfelelő szolgáltatatlátásért továbbra is a mentori segítséget kérő munkavállaló felelős.

Mentorként kizárólag olyan munkavállaló választható, akinek a mentori kísérettel érintett szolgálatai szerinti jelentkezési helyén – a reá irányadó szabályok szerint – a mentorált is jelentkezhet. A mentorált munkavállaló a szempontoknak megfelelő lehetséges mentorok közül választva megjelöli (akár vaglyagosan) az általa felkérni kívánt személyt. A mentorként eljáró munkavállalót a személyszállító vonatok esetében előírt minimális létszámnormán felül kell biztosítani az érintett szolgálatok idejére.

Mentorálás esetén a mentor munkaidő-beosztását a sérelmet szenvedett munkavállaló munkaidő-beosztásához kell igazítani.

A Megállapodást aláíró szakszervezetek támogatják a munkavállalók önkéntes részvételét a pszichológiai segítségnyújtás programjában.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

ÜLÉSEZETET a MÁV-Volán csoport érdekegyeztető tanácsa

Napirendjén a bérek alakulása, az egyéb juttatások rendszerének áttekintése szerepelt.

A CSÉT ülésen az érdekképviseltek eltérően ítélték meg a 2023-ra vonatkozó bérmegállapodás eredményeit. A MOSZ álláspontja szerint a stratégiai munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók nagy része – így a mozdonyvezetők – nem részesült olyan béremelésben, ami az infláció okozta veszteséget kompenzálná. A Mozdonyvezetők Szakszervezete hangsúlyozta, ahhoz, hogy a vasút működtetésben ne keletkezzenek mindennapos zavarok, a kulcsmunkakörökben dolgozók elismerésére nagyobb hangsúlyt kell fektetni már a 2024-re vonatkozó bértárgyalásokon is.

Pafféri Zoltán a MÁV Zrt. vezérigazgató ügy tájékoztatót, hogy idén 5-26,5% közötti alaphéremelés valósult meg a vállalatcsoportnál és a dolgozók 60%-a legalább 15%-os béremelésben részesült. A tulajdonos biztosította azt a 60 Mrd Forintot, amely a béremelés fedezetéül szolgál.

A CSÉT úgy döntött, hogy a lojalitást elismerő 350.000 Ft év végi kifizetést választhatóvá teszi. Így lehetőség lesz a juttatást csak készpénzben, csak SZÉP Kártyára vagy a kettő között fele-fele arányban megosztva kérni. Az erre vonatkozó szabályok kidolgozása folyamatban van. A csak készpénzben kifizetésre kerülő 350.000 Ft nettó értéke 232.750 Ft, a SZÉP Kártya juttatás nettó értéke 308.980 Ft. A kifizetésekre decemberben kerül sor.

A felek határoztak, hogy a munkáltatói önkéntes egészségpénztári tagdíj-kiegészítés rendszerét továbbra is fenntartják. Erről és a „szolgálati idő elismerése” juttatás részleteiről a bértárgyalások során döntenek. Továbbra is fennmarad a megváltozott munkaképességűek részére járó önkéntes egészségpénztári rehabilitációs támogatás eddigi formája.

A MOSZ kérdésére, Mosóczy László a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója elmondta, hogy a társaság tárgyalásokat folytat 3 részes használt diesel motorvonatok beszerzéséről. A kritikus járműhelyzet kezelésére azonnali, az M41. sorozatot érintő programot dolgoz ki a Start, és az alkatrészutánpótlás gondjai is enyhültek. A Desiro motorvonatok forgóvázainak felújítása elkezdődött. A MÁV vezérigazgatója kijelentette, hogy a 10 mellékvonalon történt közlekedési módváltás következményeit a minisztérium vizsgálja. A decemberi menetrendváltást megelőzően az elemzés figyelembevételével történik majd döntés a mellékvonalak sorsáról.

A CSÉT ülésen Pafféri Zoltán megköszönte a MÁV-VOLÁN csoport dolgozóinak erőfeszítéseit, helytállását a közösségi közlekedés fenntartásában.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Európa számos országában, így Magyarországon is, szeptember 15-én ünnepeltük a Mozdonyvezetők Napját. Legyünk büszkék hivatásunkra!

A mozdonyvezetői hivatást gyakorolni csak magas fokú elhivatottsággal és a vasút iránti elkötelezettséggel lehet. Munkánk fegyelmezett, precíz munkavégzést, állandó figyelmet, határozott döntést igénylő tevékenység, amely másra nem hárítható, közvetlen felelőséggel jár. Rendszeretlen munkaidő-beosztás, állandósult stresszhelyzet és nagyfokú pszichés terhelés mellett kell helytállnunk. Mi, akik a mozdonyvezetői munkát gyakoroljuk, egy életre választottunk magunknak hivatást, annak minden kockázatát, nehézségét és szépségét ismerve és mérlegelve.

A társadalomban, gazdaságban végbemenő kedvezőtlen változások a magyar vasúti környezetre is káros hatást gyakorolnak. Évtizedek óta alulfinanszírozott és a közlekedéspolitikai által alulértékelt, ám egyre magasabb követelményeket támaztó helyzetben kell ma működtetni a vasúti közlekedést Magyarországon. A megnövekedett elvárásokkal és kockázatokkal fordított arányban csökken a mozdonyvezetői munka megbecsültsége, miközben a társadalom jelentős igényeket fogalmaz meg a mozdonyvezetői munkával kapcsolatban, amely felelősségtudatunkban, szakmai felkészültségünkben, fegyelmezett és pontos munkavégzésünkben ölt testet. Nem csoda, hogy a vasúttársaságok egész Európában mozdonyvezetői létszámhiánnyal küzdenek. Mindez annak a következménye, hogy a munkadók nem becsülik meg eléggé szakmai tudásunkat, elkötelezettségünket és nincsenek tisztában a munkakör sajátosságaival, nehézségeivel.

Nap mint nap meg kell küzdenünk az emberhez méltó vezénlyésért, a pihenőidőhöz való jogunk biztosításáért, az egészségre nem veszélyes munkakörnyezet biztosításáért. Szinte állandó rendelkezésre állás mellett folyamatos a munkavégzésünk, alig van időnk szeretteinkre, ritka kincs a szolgálatok nélküli ünnepnap és hétvége.

Minden megpróbáltatás ellenére mindannyiunkban ott van az az érzés, amely a mozdony vezetőállásán tart minket és nem ereszt. Amikor egy mozdulattal mozgásba hozzuk vagy megállítjuk a vonatot, amikor sebesen fut velünk a táj, tudjuk, hogy mögöttünk utasok százai és fuvaroztatók bíznak felelősségtudatunkban, szakmai felkészültségünkben, fegyelmezett és pontos munkavégzésünkben, amely biztosítéka a balesetmentes vasúti közlekedés fenntartásának, annak, hogy biztonságban vannak.

Tisztában vagyunk a hivatásunkkal járó felelőséggel, büszkék vagyunk arra, hogy megfeleljünk ennek.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Fotó: Fejes Lajos

Köszönet a támogatásért!

ÖRÖMTELI HÍRT KAPTUNK A NEMZETI ADÓHIVATALTÓL.

Alapítványunk, a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány a Ti 1%-os felajánlásotokból 5.228.666 Ft támogatásban részesül. Ezt az összeget az alapítványunk céljainak megfelelően, a rászoruló mozdonyvezetők érdekében használjuk fel. Köszönjük mindazoknak, akik adójuk 1%-val támogatták a rendkívüli élethelyzetbe került mozdonyvezetőket, családtagjaikat, a mozdonyvezetők egészségi állapotának megőrzését, különféle programok, sporttevékenységek megszervezését. Köszönet illeti a gyűjtést segítő, támogató kollégákat.



Alapítványunkat 2001. június 19. napján jegyezte be a Fővárosi Bíróság, és 2002-től végezzünk a gyakorlatban is az alapító okiratban bejegyzett tevékenységet. Alapítványunk fennállása óta több mint 3300 alkalommal tudtunk segítő kezelt nyújtani és százmillió forintot meghaladó összeggel támogattuk a hozzánk fordulókat. Ez nélkül nem sikerült volna.

Tóth Ferenc Attila
kuratóriumi elnök



Miskolc

Április végén levizsgázott 16 gyakornokunk. Végre, enyhül a túlóra szorítása, a vezénylők sem tűzoltással foglalkoznak, nem (sűrűn) kell lemondani egy tartalékot vagy előfűtőgépet sem. Aztán jött a nagy pofára esés. A frissen levizsgázott kollégák a hétvégén már szolgálatba álltak – volna. De nem érkezett meg a hón áhított jogosítványuk. Iszonyatos munkával próbálták őket a vezénylők kiváltani, ment a csere-bere, de így sem jutott minden vonatra mozdonyvezető...

Néhány személyvonat ismét lemondásra került. Persze jött odafentről, hogy ezt jobb szervezéssel el lehetett volna kerülni, stb. Én meg nem értem: az a hivatal, amelyik retorziókat alkalmaz, büntet az egy perces vezetési idő túllépéséért – amúgy helyesen – miért nem gyakorol ilyenkor önkritikát? Hogy fogadhatja, hogy ő maga sem tud határidőket tartani? Nem tud 21. századi szolgáltató hivatal lenni! Miért nem történik semmi? Egy éve ez van. Nem érkeznek meg a lejárt jogosítványok, csak egy ideiglenes papír. És ha már jogosítvány: semmire nem való ez a plasztik lap. Ha nincs mellette 20-30 db ilyen olyan igazolás, elővizsga, tanúsítvány, akkor az önmagában annyit sem ér, mint a Lidlben két perc alatt kinyomtatott vevőkártya. Ha már ezt valaki több, mint tíz éve kitalálta, miért nem térünk át lassan arra, hogy minden adat a kártyán van és arról/abból kiolvasható?

A tavasz után elérkezett a nyár is, és jöttek a klasszikus esetek: Bz vezetőálláson 41 és 45 fokokos hőmérsékletek. A napellenző nem húzható le, csak a szélvédő feléig – nagy szerkezeti átalakítás lenne, ha teljesen lehúzhatók lennének. Húúú, de nagy... Így a lezárt vezetőfülkébe tódlul be a napfény, aztán az üvegházhatás jelensége rögtön 50-60 fokra varázsolja a benti klímát. És egy vacak ventilátor sincs!

A járműállapotok katasztrofálisak. Nem is értem, hogy csúszhattunk le ide. Nincs érzékelhető minőségű karbantartás. Dőlnek ki a mozdonyok, a BDV-k hullanak, aztán azokat pótolják 80 km/h-ra



vagy 100 km/h-ra alkalmas egymotoros szilikkel. A világ leghatékonyabban vonattovábbítását végezzük: 80 tonnás mozdonnyal húzunk 80 tonnás vonatot. Az IC-k Budapestig vagy gyorsítanak vagy fékeznek, mert sebességtartásra nincs alkalmas pályaszakasz. Személykocsijaink majd fele áll, mert alkatrésze, fővizsgára, kerékesztergára vár. Nincs olyan fuvarozó vállalkozó, aki ezt eltérné saját háza táján. Nagyívű elképzelések, megnövekedett megrendelések, na azok vannak, de az eszközpark állapota több éve zuhan

lefelé – úgy is írhatnám, hogy rohad szét.

Eddig legalább a láthatáron volt egy kis fény: hosszú egyeztetések, alkuk, tárgyalások után finisbe érkezett az új villamosmozdony beszerzése. A H15 új

mozdony jelentősen javítana, javított volna a siralmas állapotokon. Az energiahatékonyságról, szervizigény csökkenéséről nem is beszélve. Aztán ez a fény kihunyni látszik, egy miniszteri, kissé vicces, de véresen komoly kiszólásból adódóan. Marad a 3-4 millió kilométer futott szili, a kigyulladó 41-es és a mozgásképtelen Bz.

A rohadásnak meg is lett a következménye: ma még csak 10 vonalon állt le a közlekedés eszköz és létszámhiányra való hivatkozással. A Miskolci TszVI területén két ilyen vonal van és milyen érdekes: ezeket a vonalakat, a most leállító/bezáró kormányzat nyitotta ki vagy 10 éve, nagy esindadrattával és nagy politikai lözöngök kíséretében...

A lecsökkent létszám miatt egy kis plusz teljesítmény vagy egy kis plusz megrendelés erősen érezteti a hatását. A két vonal bezárásával havi 1400 szolgálati órával csökken az elvégzendő munka. Egyelőre van túlóra, de a tendencia – hallgatva az újabb bezárásról szóló híreket – ijesztő. És nem bízok abban az ígéletben sem, hogy ha majd lesz eszköz, akkor újraindítják ezeket a vonalakat...

Evezzünk is vidámabb vizekre, a szó átvitt és igazi értelmében egyaránt.

A Miskolci Tagcsoport megrendezte májusban a szokásos horgászversenyét, ezúttal egy régi új helyszínen, a Lázberci tavon. Erről így számol be az egyik rendező, Bajnóczy Ádám: A versenyt egy szép és festői környezetben a Lázberci

víztározón tartottuk, amely lehetővé tette a résztvevők számára, hogy teljes mértékben élvezzék a természet szépségét. A versenyzők sokszínűsége hozzájárult a verseny izgalmaához. Voltak tapasztalt horgászok és újoncok is, ami még izgalmasabbá tette az eseményt. A versenyzők lelkesedése és elkötelezettsége a horgászat iránt ragyogó hangulatot teremtett, és mindenki érezhető volt az izgatottság. A verseny folyamán az időjárás kegyes volt, ami tovább fokozta az összes résztvevő élményét. Szinte mindenkinek sikerült halat fognia, volt, aki sok kicsit, volt, akinek nagyobb hal is a horgára akadt. A legnagyobb halat Abkorovics Balázs fiatal mozdonyvezetőnek sikerült kifognia egy 4,2 kg-os pontyot, ezzel meg is nyerte a versenyt. Az esemény alatt a résztvevőknek lehetőségük volt egymással ismerkedni és tapasztalatokat cserélni, ami a horgászat közösségi aspektusát erősítette. A verseny előtt és alatt zsíroskenyér és kávé – némi sör is a versenyzők rendelkezésére állt. Külön köszönet a segítőknek, akik ezeket elkészítették. A verseny végén díjakat és elismeréseket osztottak ki a legnagyobb fogásokért és a különleges teljesítményekért (pl. a legkisebb hal is díjazására került). Összességében a horgászverseny sikeresnek tekinthető és kitűnő emlékké vált az összes résztvevő számára. A jó hangulat, a szép környezet és a sikerélmények hozzájárultak ahhoz, hogy ez az esemény hosszú ideig emlékezetes maradjon a résztvevők és a horgász közösség számára.



Első helyezést Abkorovics Balázs, második helyezést Hidasi István, harmadik helyezést pedig Sinkó Tamás kollégák érték el. Külön öröm, hogy fiatal kollégák is kilátogattak, közülük ketten is helyezést értek el!

Szintén a miskolciak rendezték meg a Miskolci Mozdonyvezetők Napját. Új lehetőséget próbáltunk ki, a Mezőkövesdi Zsórit. Jó választásnak tűnt a helyszín, a kiszemelt vendéglőssel is megegyeztünk, aki a kollégáknak juttatott kuponokat elfogadta és remek ételeket kínált cserébe. A rendezvényre vártuk – már csak a hely közelsége miatt is a füzesabonyi kollégákat is. Igazi strandidőt fogtunk ki, a rendezvényen összesen 40 vettek részt. A Szerencsi Tagcsoport több mint 20 tagja kivonult a tópartra hogy az évtizedes hagyományokkal rendelkező eseményen az IVÓ-napi horgászversenyen és pikniken részt vegyenek. A kétnapos rendezvény ismét sikeres volt. Míg mi örömködtünk a füzesabonyi kollégák inkább azt érezték, hogy rájuk jár a rúd. Egy szolgálatban 6-8 járműre ugranak le és fel, kemény éjszakai munka után még egy fordulóra maradnak reggel. És mintha a balesetek is jobban sújtják őket. Egy Bz motor siklott Egervár megállóhely közelében egy figyelmetlen autós miatt. Júliusi munkaidőbeosztásos körülmények között volt egy kisebb vita. Hosszú évek alatt megfigyeltem, hogy azok a dolgok, melyek évek óta egyszerűen szinte természetessé váltak és működtek, hirtelen újragondolásra kerülnek. Így volt ez a májusi munkaidőbeosztásokkal. Nem kaptuk meg a szokásos PDF formátumú havi beosztást elektronikus formában sem. Az volt a mondat, ott az IVU-ban, oszt jónapot. Néhány napos vita és vacakolás után, csak kiküldésre kerültek az elektronikus levelek és élvezhettük a vezénylésünket. Igen, élvezhettük, mert azóta van már egy új nyálánság, az ETR. Hát mit mondjak: nem értem. Miért nem maradtak meg azok a dolgok benne, amik az IVU-ban megvoltak? Pl. a számláló, melyben követhetők voltak, különböző óraadatok, módosítások száma. Én, ha ilyet terveznék, akkor azt, ami eddig, mint kényelmi funkció megvolt, és jól is működött, meghagynám. (Ugye ami jó, azt nem kell megjavítani...)

Aztán hogy a rendszer átláthatatlanabb legyen minden szolgálatban van egy csomó felesleges sor, minden érdemi tevékenység után ott szerepel a „várakozás 5 órán belül” sor. Minek írják le, hogy ott nincs semmilyen elvégzendő tevékenység? Jól mutat? Persze, az önköltségi utazások, a hozzá tartozó vonatszámokkal meg nem szerepelnek a leírásban. Az egyéb szolgálatmentesülések (pl. kikérő) egyszer csak eltűnnek, mintha egy lyukas nap lenne ott.

Ha módosul egy szolgálat, megkapjuk ismét az egész hónap leírását, aztán lehet bogarászni, hogy mi is módosult...

Normaidők tömegesen hiányoznak, vagy ami még érdekesebb: random módon hol ennyi, hol annyi, és az külön izgalmas, ha a szolgálat elején hiányzik. A rendszer nem tekinthető meg saját telefonon, vagy otthoni számítógépen. Szóval van, amit megbonyolítottak, és van, amit kifejejtettek. Az ETR első napjai káosszal teli voltak, nem volt ember ide, oda sem, vagy nem volt a vezényléshez megfelelő kompetenciája. Ki gondolta volna, hogy még egyszer visszavágyunk az IVU-ra. Reméljük ezek csak kezdeti döccenők és folyamatosan fejlesztik, javítják a rendszert. És a beosztást most sem kaptuk meg papíralapon. Pedig az ETR-ben nem látszik minden, aminek a KSZ szerint látszania kellene. Nem vagyok hajlandó és nem is kötelezhetek erre, hogy folyamatosan nézzem a telefonomat, munkaidőn kívül, hogy ép mi is változott.

Egyre kevesebbszer látogatjuk meg az egykori munkahelyünket, a Fűtőházat. Valamelyik nap egy mozdonyt vittem be és jobban körülnéztem. A főnöki épület és az egykori felvigyázó közötti kis parkkal szegélyezett utat a tavaly elhunyt utolsó „igazi” fűtőházfőnök után elnevezték Sasi sétánynak. Szegény Sasi István, ha ma látná a fűtőházat...

A kép, ami fogadott... egy nagy bontóra emlékeztetett. Rozsdásodó, festékruháját levedlő mozdonyok, enyészet és elmúlás. Akaratlanul is egy verssor kúszott agyamba:

„Kunyhói mind hallgatva, mint
Megannyi pusztá sir.”

Tóth Ferenc Attila



Tisztelt Tagjaink,

Tisztelt GYSEV Dolgozók!

Az augusztus 3-i Érdekegyeztető Tanácskozáson a következő témák kerültek napirendre, valamint az alábbi megállapodások születtek:



Az év eleji bérfeljesztésről szóló megállapodás alapján megvizsgáltuk az általunk szükségesnek tartott évközi alpbér emelés mértékét, mivel az infláció csökkenésének üteme jóval alul maradt az előjelzett prognózishoz képest, azonban a Munkáltató tájékoztatott arról, hogy a tulajdonos nem járult hozzá semmilyen mértékű emeléshez és jelenleg az egyösszegű kompenzáció kifizetését sem engedélyezi. Ennek kapcsán nyomatékosan felhívtuk a Munkáltató figyelmét arra, hogy függetlenül a Szakszervezetekkel való (jelenlegi) elfogadható kapcsolatától, az idei év végén lejáró, három évre szóló bérmegállapodást követően már nem lesz elegendő a körülményekre és a tulajdonosra való hivatkozás.....

Mindemellett fontosnak tartottuk megjegyezni azt is, hogy a cégesoporra az utóbbi pár évben érezhetően egyre nehezedő tulajdonosi nyomás mennyire kártékony hatással van a munkavállalói lojalitásra és a munkabéke fenntartására vállalatunknál!



Az Érdekképviseletek közös javaslatot tettek arra, hogy a Munkáltató vizsgálja meg a Kormányrendelet szerinti, augusztus 1-től év végéig adható, legfeljebb 200ezer forint egyösszegű SZÉP-kártya juttatás lehetőségét, hogy ezzel is mérsékelje a Munkavállalók január óta elszenvedett reálbér csökkenését.

A kocsivizsgálókat és mozdonyvezetőket érintő, járműkapcsolások elvégzéséről szóló megállapodás tervezetét a Szakszervezetek - a Tagság meghallgatása után - egyöntetűen elutasították, illetve a MOSZ kérésére a mozdonyvezetőkre vonatkozó részt a tehervonatos megállapodással együtt kíséreljük meg kezelni, amivel kapcsolatban még ebben a hónapban megkezdjük az egyeztetéseket.

A GYDSZSZ, a MOSZ és a Személyszállítási Üzletág között hónapok óta folyamatosan zajló egyeztetések végre lezárultak. Itt két megállapodás is született: - Október 1-től a vezető jegyvizsgáló kollégák előkészítő és befejező tevékenységének normaidői módosításra kerülnek, melynek eredményeképp az egy-egy szolgálathoz kapcsolódó teljes műveleti idők 10 perccel (motorvonat) ill. 15 perccel (hagyományos szerelvény) növekednek, továbbá az önköltségi utazástól függetlenül lesznek a szolgálat végi lejelentkezések. A „jv” fordulók esetében csak a normaidők összetétele került módosításra, ott összességében nem lesz változás.

December 1-i hatállyal szintén aláírásra került egy olyan megállapodás, ami szabályozza a decemberben induló ún. „IC Fordát”. Ennek lényege, hogy az önkéntes alapon jelentkező és az egyéni megállapodást aláíró vezető jegyvizsgáló kollégák – tehát akik ezt vállalják - 10ezer forint/szolgálat díjazásban részesülnek azokban az előre meghatározott szolgálatokban, melyekben legfeljebb 24 tengelyig akár egyedüli vonatkísérőként is teljesítik majd a szolgálatukat. A Munkáltató erre a feladatkörre 15-16 főt fog majd kiválasztani a jelentkezők közül. Fontos megjegyezni, hogy mindkét Szakszervezet kifejezetten ragaszkodott ahhoz, hogy a díjazás akkor is járjon, ha csak 4 kocsiból áll a szerelvény, illetve akkor is, ha ugyan 6 kocsi, de két vonatkísérő van vezényelve az adott vonathoz. Szintén lényeges eleme lesz majd az egyéni szerződéseknél, hogy azok 15 napos határidővel a hónap utolsó napjára felmondhatók lesznek.

Megállapodás született négy új munkakör bevezetéséről: Informatikai oktató, Informatikai szakértő, Forgalmirányító-vonatfelvevő (Csorna) és TVG vezető-vt. Ez utóbbi munkakört tekintve szükségesnek tartottuk egyrészt, hogy minden munkagépvezetőre ki legyen terjesztve, függetlenül attól, melyik szakszolgálat létszámába tartoznak (tehát UDJ, FJ vezetőkre is), másrészt, hogy a vonali tolatásvezető vizsgával rendelkező, illetve megszerző kollégák magasabb bérkategóriába kell, hogy kerüljenek a munkaköri családon belül. A Munkáltató a szakágakkal egyeztetve ezeket az elvárásainkat, melyről folyamatos tájékoztatást kértünk.

*Mozdonyvezetők Szakszervezete
Sopron*



Fotó: Dani Szabolcs

Ismét kirándultunk,

ismét jó volt...

Soproni tagcsoportunk ismét egy közös családi napra invitálta tagjainkat és családjukat. A szakszervezet és az alapítványunk közös támogatásával kiruccantunk a szomszédba, a sógorokhoz.

Augusztus 12.-én reggel indultunk útnak Sopronból, mint egy nagyjából 50 fővel. Indulás után mindenkit megleptünk egy kis reggeli csomaggal, melyben egy finom szendvics, egy barackos-diós péksütemény és egy ásványvíz volt. Első úti célunk Payerbach-ba vezetett, ahol felszálltunk a világörökség részét képező semmeringi vasútra. Már a buszos út is gyönyörű tájakon vezetett, de aztán a vonatkozás hihetetlenül szép tájakon vezetett, tele alagutakkal, völgyeken keresztül. Nagyjából egy órás vonatkozás után, aztán megérkeztünk Mürzzuschlag-ra, ahol megnéztük a több mint 2000 négyzetméteren elterülő Südbahn vasúti múzeumot. A vasút kezdetétől fogva, napjainkig használt vasúti közlekedési eszközök, tárgyak, ruházat és szinte minden megtalálható volt. Eredeti járművek, tökéletesen lemodellezett makettek, és minden, amit csak el lehet képzelni. A régi vasutasokat a gőzmozdonyok és a velük kapcsolatos dolgok ejtették rabul, míg a fiatalabbak inkább a modern kor vívmányait csodálták. A legapróbbakat pedig a terepasztalok hihetetlen világa ejtette rabul. Tökéletes úti cél mindenkinek, aki egy kicsit is kedveli a vasutat.

Sajnos az idő repül, mi is indultunk tovább a következő állomásunkra, ami az 1340 méter magasságban lévő Semmering volt. Az idő tökéletes, az évszaknak megfelelően napos, meleg. Tökéletes, hogy a felvonóval meghódítsuk a Hirschenkogel hegycsúcsot. A látvány, ami elénk tárul odafentről, egyszerűen leírhatatlan. A nap gyönyörűen tündököl, a levegő tiszta, egy felhő sincs az égen, és amerre a szem ellát, hegyek veszik körül az embert. Egy kis nyugalom, a rohanó hétköznapokban. A gyerkőcök élvezték a játszótérek, csúszdák adta lehetőségeket. A fiatalabbak és bátrabbak a kaland és mászó parkot próbálták ki. Az idősebbek pedig kerestek egy kis árnyékos helyet a fák alatt és megindultak a nagy sztorizgatások, nosztalgizások. Akadtak olyanok is, akik elszenderültek a friss levegőnek köszönhetően. A kilátót is sokan megmászták, ahonnan remek fotókat lehetett készíteni. A hely pazar, a látvány hihetetlen. Közben mindenki megebédelt, mert lassan már kora délután lett. Ahogy telt az idő és kezdett lemenni a nap, mi is lelibegőztünk.

Haza felé még útba ejtettük Maria Schutz falucskát. A település a csodatevő forrásáról híres. Sajnos, ahogy a dolgok folynak a nagyvilágban és körülöttünk, mindenkire ráért, hogy kortyoljon belőle. Természetesen sokan merítették is belőle, de persze csak azért, mert a jó magyar csodatevő barack elixír sajnos elfogyott. Nyilván a két nedű gyógyító hatását nem lehet egy lapon emlegetni, de a szükség nagyúr.

A nap végére kellemesen elfáradtunk, de szerencsére senkit sem hagyott el a jókedve. Haza felé a buszon folytatódtek az eszmecsere és a világmegváltó gondolatok. A jövőbeni tervekről is esett pár szó. Hamarosan ismét találkozunk, már szervezzük a következő túrát. Köszönjük, hogy itt voltatok, és reméljük, hogy jól éreztétek magatokat!

Soproni tisztségviselők





Fékezetlenül

Fotó: Hetesi József

A Mozdonyvezetők Lapja egy-egy számának születése, jóideje, úgy szokott kezdődni, hogy fő lelki vezetőnk, Elnök Úr, keresztnevén Balázs, ír egy kör-e-mailt néhányunknak, hogy írjunk már valamit, ugyan töltsük meg az újság lapjait! A felhívás sikerének nívózásához végig kell lapozni az Újságot. Láthatóan, a területeken nem történik semmi, legalábbis olyan nem, amit papírra lehet vetni - vagy ha mégis az jobb, ha titokban marad.

Az amúgy, nem egy szószátyár tisztségviselői gárda részéről, a fékhatást csak gyorsítja az az idegesítő vélt defektus, amely a krónikás szerep iránti hajlandóság hiányában nyilvánul meg. A valóságban, nem tudni ki szeret büszkélkedni a Mozdonyvezető Újsággal. Azoknak biztosan dagad a keblük, akik hisznek a közösség erejében, és öntudatosan mondják: - Erre IS képesek vagyunk! Azt csak úgy megjegyzem, szerintem nem vagyunk képesek semmire, csak az az egy-két húzó ember, és a szakma nimbusza miatt nem sülyedt még el a hajó. Az Újságért pedig még ennél is kevesebben dolgoznak. Szokott még leadási dátum is szerepelni az üzenetben: ez utóbbi valami biztatás féle lehet: "Nehogy lemaradj!". Mondják, a téma a földön hever, csak le kell hajolni érte. Hát... nem elég lehajolni! A porban kell felkutatni melyik kérdéskör a szóra érdemes. Ez amiatt elkésztő, mert ha rossz irányból világítom meg a témát, és ezért nem tetszetős az alkotás, szó nélkül megy a kukába, hiába kotorásztam négykézlábon állva. Ezt tekintve, kérdezem én: elég-e az előbbi buzdítás a kapirgáláshoz? Gyanítom, általában nem. Én, amúgy, szeretnék iránymutatást a kidolgozandó mondanivalót illetően - ezzel kifejeződne a véleményem iránti

igény. Egy embernek mindenről van véleménye, főleg a mozdonyvezetőknek - azt egy külön tanulmány elemzi, hogy miért hallgat mégis az egyén egy adott esetben. Vajon melyik írás az, amely hasznára van a köznek? Ennek eldöntése a szerkesztő feladata. Ha lenne miből válogatni, elképzelhető, volna koncepció is. Csakhogy a pohár mindig félig üres, ritkán van, hogy félig tele van. Ez nem csak a tájékoztatás, hanem a tagság iránti közöny is! Ennek a hozadéka számomra: nem a gondolataimra kíváncsi a szerkesztő, hanem csupán annyit akar, hogy hordjam a vizet - ez elég ciki. E megállapítás valódisága ölt testet a nulla támogatásban: saját erőből, saját forrásból dolgozunk. Remélem, erről beszélgetni még lehet.

Az írás, nem megy magától az én szintemen, de minden botcsinálta amatőr így van vele. A profi tud magától értetődően, bármikor írni, nekem kell hozzá ihlet, vagy legalábbis egy kis düh. A tudósításban elég megfogalmazni a történet lefolyását, a mélyebb tartalom átadásához viszont meg kell találni a megfelelő szavakat ahhoz, hogy a fogadó pontosan megértse a mondanivalót. Amikor az közönség képzeletére bízom a szavakba öntött világ megformálását az már irodalom, ilyenre is van példa a Mozdonyvezetők Lapja hasábjain - az más kérdés miért.

A fentiekből kitűnik, miért hosszadalmas dolog az írás, főleg ha jól akarom megírni azt a valamit. Hiába a tehetség, ha a mozgatórugó nem mozdít - bár, ez a profiknál is gond. Nem a gondolatok, érzések, tapasztalatok, tanulságok formába öntésének a síkján élünk. A mindennapi élet gondjai eléggé elvonják a figyelmet a fentiek megfogalmazásától - főleg otthon. A munkahelyen ugyan cífrán mondja az ember a magátét, de ott nem ennek a dokumentálására koncentrálni senki (eseménylap írásakor sem mindig). A mezei munkavállaló otthon sem betűvetéssel tölti azt a kevés idejét ami van. Maximum a családnak szoktunk panaszkodni, nyomjuk a sódert a farpüre világról - sokszor nem is értik a család tagjai mi az ami fáj. Akkor könnyebb egy kicsit kiönteni a szívünket, ha otthon valaki vasutas, mert ő legalább érti, miről van szó. Persze nem csak Cégünknel sántikálnak a dolgok: az első feleségem nem vasutas volt, egy varrodában dolgozott, ahol ugyanúgy dühöngött a hülyeség mint a vasúton, bár nem értette pontosan a szakmai vonalat, de azt igen, hogy miért gond a defektes főnök, és miért rossz a félküllős kolléga. A mostani párom forgalmista (írtam már arról, miért fontos Ő az életemben), tehát vasutasként ismeri, megérti azokat a problémákat, amelyek elérnek engem szakmailag, és a munkatársi kapcsolatokban. Azonban, hatásos trükköket sem Ő, sem

más nem tud mondani kárelhárításra, hiszen erre nem vagyunk kiképezve. Úgy általában, persze lehet a vicces jótanácsokat osztogatni, a vasutastól a gúnyolódás sem idegen, de óriási, világmegváltó ötleteket senki nem tud mondani: már az is jó, ha más szemszögből láttatják velünk a kérdéskört. Ez hasonlít arra, amikor a gyerekek kérdeznak az életről: mondunk nekik valamit a tapasztalatainkból merítkezve, olyat, amiről úgy gondoljuk segít megoldani, elkerülni a problémát, vagy tompítja a pofára esést. Ez vagy bejön vagy nem, mindenesetre megvillantottuk rutinos öreg róka vagy rókalány mivoltunkat. Ha nem jön be a hadoválás, még mindig mondhatjuk: a balsors is benne volt a pakliban. Na pontosan ez a bibi az itteni dolgokkal kapcsolatban, a vasúton is meg a szakszervezetnél is, hiába szajkózza az Akárki mi itt a tuti, frankó megoldás semmire sincsen! Mint a képkirakóban: csak a lyukat tologatjuk ide-oda. Mindig a lyuk szabja meg a határokat.

Legutóbb adott némi instrukciót Balázs a témaválasztásra: az aktualitások mellett próbáljunk reagálni a vonalbezárásokra, és sztorizgassunk (nem ezekkel a szavakkal) az ETR rendszerről.

A vasúton éppen az aktualitásokkal van a legnagyobb baj! Ugyanis, nálunk a harminc évvel ezelőtti dolgok még mindig aktuálisak. Ahol soha semmire nincsen időtálló megoldás, folyton minden marad a régiben. Ez előző példánál maradvá: csak a lyukat tologatjuk. A fő taktika a manőverezés, összevissza, mint a Red Bull Air Race-en, csak ne látszódjon a tanácsstalanság. Érthető módon, a mezei vasutas iparkodik védeni a hátsóját, igyekszik bagatellizálni a problémákat, megkísérli elkerülni az érdemi cselekvéseket, minimalizálni próbálja a leb@zásokat. Ez többé-kevésbé sikerülni is szokott. Az a gond, hogy a vezetés is ezt csinálja. A főnököknek az a legnagyobb problémája, hogy ő maga rá ne faragjon - neki viszont van egy óriási előnye: ránk tudja tolni a rakást. Röviden, a gubanc megoldása senkinek nem érdeke, ilyenformán születnek azok a megoldások, amelyekért köpködni szoktunk - emiatt nem évül el itt semmi! Annyi elég szokott lenni, hogy rádobunk a hurkára egy darab papírt...

Harminc évvel ezelőtti dolgokat is simán fel lehet sorolni maiként. Gyuri bácsi 1975-ben megírta a vasútról szóló szociográfiáját, mindenki ismeri: "Akit a mozdony füstje megcsapott". A könyvben lefestett kép 98%-a még ma sem más - aki ismeri a könyvet azt tudja mire gondolok. A Balázs által felkínált témákat tekintve, például a vonalbezárások metodikája mit sem változott. Aki nem olvasta a könyvet tegye meg! Szerintem, ez minden igazi vasutas alapműve,



Fotó: Sándor János

az utasítások mellett - elolvasását beemelném a felvételi követelmények közé. A lényeg az, hogy ugyanolyan rossz állapotok vannak a vasúton 2023-ban, mint a 1970-es években, illetve a 1990-es években. Gondoljunk csak a munkakörülményekre, gépekre, létszámra, személyzetfordulókra, pihenőidőkre. Persze idomult a korhoz a probléma, de az analógia megvan, azaz nem oldódott meg semmi. Nagyon kevés nyűg tűnt el (most pont nem jut eszembe egy sem) a 30 évvel ezelőttiek közül. Nem szűnik az az érzésem sem, amely szerint inkább csak befelé megyünk a kakaóba, nemhogy kifelé jönnénk! Ismételnem? A rossz gépek, munkakörülmények: csak be kell menni mondjuk Eresiben a bakterházba, ugyanaz van mint 30 évvel ezelőtt. Persze, nem mondom, van egy-két új dolog, vannak felújítások, néhány, de olyan amit már muszáj volt. Mondjuk, ha szétrohad egy szék, akkor nem lehet mit csinálni, hozni kell egy másikat! Szerencsés esetben újat kap a munkavállaló. Hurrá!

Az ismert szlogen szerint, fejlesztjük a szolgáltatás. Mivel, talicskában mégsem tolhatjuk az utasokat, vettünk új járműveket! Igazából muszájból vásároltunk, és maga az új jármű hozta a fejlődést - nem azért léptünk előre, mert a penge vezetőség kibulizta! Említhetném a pályafelújításokat is, milyen patent minden, mekkora fejlődés! Persze, az új pályán nem dobál a Szili, a Szergej sem zörög. A malór abból

fakad, hogy nem azért indult az egész, hogy az utasoknak jó legyen, mert akkor már évtizedekkel ezelőtt meg kellett volna ejteni a tuningot!

A vonalbezárások kapcsán szokott felmerülni egy érdekes effekt. Amely bezárt vonal nem lesz az enyészeté, átélheti a paradigmaváltások sorozatát: megszüntetünk egy vonalat, valaki becsap egy irodaajtót, erre valaki felriad, mire megint járni kezd a vonat. Jön a Jani, aki meg úgy gondolja, így nem jó, ezért megint nem jár a vonat. Keringenek a koncepciók, mint a gólya kloáka egyik terméke a levegőben, az utast kivéve mindenki azt gondolja, ez így jó. És ez mindig is így volt!

Másik aktualitás a gépek állapota. Évtizedek óta, ugyanúgy össze-vissza futjuk a köröket. Ami 30 évvel ezelőtt is tré volt, az most is az, a lejtmenet folyamatos. Van aki emlékszik még az ősz Bz-re, klasszik Szergejre, öreg Csörgőre - e járműveken volt remotorizálás. Voltak még egyéb újítási kísérletek, de ezek csak az érdekesség szintjéig jutottak, például a 300-as Púposok, vagy az iker Bz, a V43 1011. Az életkor előrehaladtával a test öregszik, tehát van az állapot per pillanat, aminél jobb már nem lesz. Azaz, ami 30 éve nem volt jó, az később sem lesz az - csodák elvileg nincsenek. Remotorizálnak egy gépet, amolyan vasút módra, csak félig. A gép egy kicsit jobb lett, mert került valami új bele. Innentől csak lefelé van, mert a lényeg nem változott: a karbantartás

tragikus volta. Van egy fele új, fele régi gépünk, attól függetlenül, hogy akármit is csináltunk vele, vagy akár mennyit is költöttünk rá azzal csak egy pillanatra lett jó. A régi fél képességei miatt a gép csak annyit tud teljesíteni, amit a gyengébb fele elbír. A karbantartás is a régi maradt, így aztán máris elindultunk lefelé - csak a régi géphez képest fáziskésésbe kerültünk. Mindenki azt gondolja a megjobbított állapot örökös lesz, többet nem kell költeni rá - csak úgy, mint a felújított vasúti pályánál. Ez igaz egy darabig. Ha árnyaljuk a dolgot, akkor a számításba belevesszük a kivitelezések azon rákfenéjét is, miszerint, valahogy soha nem sikerül úgy a műalkotás, ahogy szeretnénk. Mindig egy kicsit rosszabb lesz, mint ahogy elképzeltük - azaz fel sem jutunk a csúcsra.

Most megint eljutottunk most oda, hogy újra bezárnak vonalakat, mert egyszerűen a vezetés képtelen áttörésekre! Naná, hogy csak körbe-körbe járunk. A vasútnál sok diplomás embert fizetnek, miként lehet, hogy egy sor dologban nemhogy ötről a hatra, egyről a kettőre sem jutunk? Ezért!

Egy-egy kis változtatás mindig akadt, de attól, hogy másként kellett csinálni valamit, összességében nem lett jobb. Olyan a fizikája a jelenségnek, mint amikor az érme nem fér át egy nyíláson, lapjára fordítva meg igen. Nálunk így működik minden: egy bizonyos keresztmetszeten próbáljuk áttuszkolni a dolgokat, amikor nem megy át, akkor forgatjuk jobbra-balra, előre-hátra hátha át tudjuk dugni a lyukon. Amikor sikerül, akkor mindenki megvan elégedve: húú, hát milyen ügyesek, okosak, pengék vagyunk! Valójában nem csináltunk semmit, csak úgy forgattuk a dolgokat, hogy átfértjen a résen. Hurrá, büszkéek lehetünk magunkra! Például olyant még nem hallottam, hogy egy rissz-rossz Bz-n a kanyargástól, összehányta magát egy utas, de a buszon ez gyakran előfordul. De példa lehet a vonalbezárás is, mert nem 30 éve, hanem már 60 éve vannak vonalbezárások, azonban itt senki nem annyira talentum, hogy rájöjjön arra, mit kell másként csinálni azért, hogy járhatson a vonat.

Az ETR rendszer olyan, mint az elforgatott pénzdarab. Megint nem tudunk elszakadni egy módszertől, variálunk össze-vissza: IVU, ETR. Az IVU sem volt 100-as, az ETR sem az. Vajon miért?

Én technokrata vagyok, amikor az IVU még új volt szídtuk tízezerrel, most az ETR-re köpködünk. Ez sem a megváltás, csak ezt még kezelni sem nem tudjuk rendesen. Majd felnövünk szépen a feladathoz. A programhoz is lesznek fejlesztések, bár azt, hogy milyen informatika guruk vannak

nálunk, az már kiderült. Maga az informatika is olyan, hogy vannak pengék, meg vannak kevésbé jó képességűek. Mostohatestvérem programtervező matematikus, egy-két kulisszatitkot elárult erről a szakmáról, főleg magáról a kiválasztásról, ki mit, mennyiért csinál: ezért a fizetésért nem a vasúthoz jönnek a legjobbak. Hát ez látszik is, nem kell ezen megsértődni - ez van! Meg kell csak nézni az MVA-t, vagy bármilyen más informatikai megoldást: olyan amilyen. Ne csak a programokat nézzük, hanem a technikai megoldásokat is - némelyik félelmetes!

Remek példa erre, szerencsétlen táblagépünk története! Amilyen nagyívű tervek voltak vele kapcsolatban, annyira nem jutottunk messzire - valahogy csak a használat korlátozásában voltak jók az illetékesek. Néhány céges alkalmazásban merül ki a használhatóság - amire szánták, abból pedig nem lett semmi.

A táblagép körüli visszásságok akkor értek a csúcsra, amikor a T-Mobile bezárta 3G szolgáltatását. Jött a pénzforgatás! A használhatóság megőrzése érdekében, a szolgálati telefon 4G-s mobilinternetét lehetett megosztani a táblagéppel - ugye megint nem volt nagy választás: ez vagy a kuka. Érdekes, az előző szolgálati telefonunk (Samsung J3) is a 4G kapcsolattal rendelkezett, a hotspot-ot is tudta, mégsem lehetett megosztani az internetet a táblagéppel, mert Valaki úgy gondolta, vége lesz a vasútnak ha ez megtörténik. Most meg kötelező a hotspot-ozás.

Hány ilyen sztori van: ezt nem lehet, azt nem lehet! Ki tudja a világmegváltó intézkedéseket időrendben helyezni? Amikor meg zátonyra fut a hajó, akkor bármit lehet, csak ki ne derüljön a navigációs hiba! Esméletlen, de se szeri, se száma a hasonló történeteknek, már annyira mindennaposak az ilyen és hasonló históriák, főleg azok, amelyek a helyileg megoldandó címke alá tartoznak, hogy már-már senkit nem érdekel, mert a főnökség úgysem képes értelmes megoldást találni, és az illetékes, aki intézkedhet, azt gondolja, hülyeség az egész, ezért nem akar vele foglalkozni érdemben - például a személyzetforduló az ilyen. Azért ez gáz - szerintem.

Úgyhogy ez az egész egy fékevesztett dolog, mindenki küzd a túlélésért - amíg sikerül, addig sínen vagyunk, amikor meg nem, akkor jön a mutogatás, és a parancskönyvek. Mi meg csináljuk a hülyeséget, úgy ahogy a főnök leírta.

A párom azt mondta ne írjak ilyen lekvár barnamaci cikkeket, mert ettől úgysem változik semmi! Igaza van, ez sem volt soha másként az elmúlt harminc évben.

Véres Győző
Pusztaszabolcs

Fél életem

Egy munkáltatói igazolásnak köszönhetően június végén ért a vegyes érzésekkel teli felismerés, hogy biz immáron a fél életemet a Cégnél éltem le. Vagy ennek a Cégnak adtam. Feláldoztam a húszas éveimet és a harmincasok nyolcvan százalékát, s amivé lettem...

2004 júliusában kezdődött ez a bizonyos utazás. Rögtön az érettségit követően rohantam Győrbe, s jelentkeztem a Révai út 4-ben, az első emeleten a lépcsővel szembeni iroda ajtaján bekopogtatva, hogy márpedig én mozdonyvezető szeretnék lenni. Akkor még MÁV Zrt. néven futott a vállalat és senki nem sejtette, hogy mivé fajul.

Hogy miért épp Győr, s nem Komárom?

Akkoriban szülővárosom lepusztított fűtőházában jobbra csak dízelszagú perspektíva volt, s nem akartam a Bz-n megrohadni. Mily meglepő: most meg a legszívesebben arról mennék el nyugdíjba. Mondjuk holnap... A villanygépek vonzottak, a „huccagú” ingák, a bautzeni, poznani és Rába kocscikból összeállított gyorsvonatok V43-sal az elején és mindez csak győri mozdonyvezetőként látszott elérhetőnek.

Helyet foglaltam tehát az irodában a sopronkőhidai BV intézetben gyártott széken az anyám által gondosan vasalt világos ruháimban, a gondosan hátrafésült hajammal, benyújtottam a kívánt irataimat a kedves hölgynek, majd jött a bizonyos kérdés:

- Kit ismer a vasúton?

Akkoriban ez még elhangzott egy felvételi elbeszélgetésen. Számított, ha valakinek a valakije voltál, így elkezdtem sorolni a neveket – amiket valójában az egy évvel előttem járó Trekács Karesz barátomtól hallottam. A kamu bejött, mert elküldtek orvosira, bár nem bíztattak túl sok reménnyel, hiszen szemüvegesként hátrányból indultam. Leutaztam tehát Fradiba, a Fék utcába, ahol a rendelőben előbb kivizsgáltak, majd átküldtek a szemközi épületbe, ahol a tekintetes Budai doktor szentélye volt megtalálható. A várakoztató próbán elbuktam, mert kétszer is csengettem öt percen belül, s meg is jegyezte:

- Ha mozdonyvezető akar lenni, sokkal türelmesebbnek kell lennie!

Szerencsére nem én húztam ki nála a legjobban a gyufát, hanem egy megtermett srác, aki miután a „fonál-fűzős” feladatnál azt az utasítást kapta, hogy szedje le, leemelte a táblát a falról... Az első pszichológiai próbámon sikeresen átjutottam egy vastagon karcolt alfával, de azért Mengele megjegyezte, hogy figyelni fog rám minden vizsgálatnál. (Nem semmi volt a fickó, mert hat évvel később – már a MÁV Kórház SZTK épületében – emlékezett rám, s megjegyezte: örül neki, hogy már nem vagyok olyan türelmetlen, mint az első találkozásunknál).

A sikeres orvosit követően bemutatottak egy Ferencz Lajos nevű, egykori tűzoltónak,

aki a műhelyben a tűzvédelmi biztos feladatát látta el. Első mondatára máig emlékszem:

- A vasút veszélyes üzem.

Majd elkísért a ruhásokhoz, ahol felpróbáltam a rám megfelelő méretű ruházatot. (Ma már ez az intézmény is megszűnt Győrben). Kaptam szekrényt az öltözőben, majd a műhelyesek étkezőjében. Bemutatott a halkszavú műhelyfőnöknek (Major Lajosnak), valamint Szani bának, a csoportvezetőnek, majd a kezembe nyomott egy munkavédelmi utasítást, hogy az étkezőben olvassam. Az elkövetkező három hónapban megismertem a munkába járást, az igazi fáradtságot, a javításra beérkező mozdonyokat, s nem utolsó sorban a kollégákat, akiknek egy része már nem él, a többségüket elküldték, vagy nyugdíjazták. Egy hónap után már felügyelet nélkül végeztem a VI-es vizsgálatokon az egyes részlegek karbantartását, közreműködtem a V2-re, V3-ra érkezett mozdonyok bontási, karbantartási, összeszerelési munkáiban – megismertem azon mozdonyok szerkezeti részeit, amiket később típusismereten az iskolapadban ismét elmondtak -, s időnként a reszortosok utasítására kiküldetési megbízásokat is végeztünk. Ez úgy működött, hogy kaptunk egy utazási naplót, két vonatszámot, BKV jegyet, s valamely EC-n elutaztunk a Keletibe, vagy a Nyugatiba, ahol X, vagy Y vezető beosztású illetőt kellett keresni ezért, vagy azért. Egy alkalommal például a Nyugatinál található „Fehér házba” kellett mennem. Zórád Zoltán akkoriban került oda, s tőle vettem át egy nagy bevásárlótáskában azokat a mozdonyvezető azonosító kártyákat, amiket azóta is használunk. (2013-ban pedig a komáromiakkal Zoltánnal vizsgáztunk le Desiro típusból ugyanott).

November közepén kerültünk el tanfolyamra, Szombathelyre. Igen, én is Seffer-tanuló lettem, így ismerem az összes rumi, szentgáli és pácsonyi sztorit, az ABmotort és 060-as Szergejt, s hogy mindig az erősebb kutya alapít családot. Egy alkalommal még az Északiba is elvitt bennünket tanulmányi kirándulás céljából. Annyit azóta se ittam vonaton... (Ez év szeptember elején párommal elutaztunk a Közlekedési Múzeumba, s érdekes volt oda visszatérni. Látni azt a csarnokot, ahol 2005-ben még a Remot Szergejeket építették, ahol mozdonyok ezrei újultak meg, s most egy elcseszett kiállítás porosodik).

Néhány napja, mikor eme cikkhez szedtem össze az irányvonalat, elgondolkodtam, vajon hányan vagyunk még ebből a tanfolyamból a Cégnél? Két celli kollégával szoktam találkozni (Szketivel és Gyurcival), és tudom, hogy itt van még Imike az Északiban, és néhány hete láttam a

szombathelyi „Ölbőt” a győri beíróban. Ha rákeresek az MVA-ban, akkor még látom Ferinket Tapolcán, és Szabit Zalában. És voltunk vagy 25-en. Tudom, hogy volt, aki perfekt német tudásának köszönhetően az első alkalommal külföldre igazolt, van olyan, aki elhagyta a pályát, de a többségük a magánvasút berkeiben találta meg a számításait. Nagyjából fél éve találkoztam az egykori fehérvári „Kis-Brekivel”, mikor a komáromi fűtőház területén húzkodta az Akiem mozdonyait a nosztalgia M32-esével. Hamar fel is kapaszkodtam hozzá, hogy megszerezem a típust – el is terjedt a híre, hogy le akarok lépni a sokkal csodálatosabb Cégünkötől. Akkor mesélte, hogy lelépett.

A 2005-ös év nyarára kerültünk ki az egyes tanfolyamról. Egy hónapig féklakatos gyakorlaton voltunk. Engem a komáromi csapathoz tettek, mondván bejárás szempontjából az a legoptimálisabb. Tomozi Laci bácsi brigádjába kerültem – az meg sem lepett, hogy az öreg egykor munkásór társa volt apámnak. Egyik este épp a lábunkat lógattuk, mikor hangos döndülés törte meg az addigi nyugalmat, mire felkaptam a fejem. A kollégák legyintettek:

- Nyugi. Csak a Vadászgőrény tolat. Ha befejezte, kimegyünk és átvizsgáljuk az állomást.

Az öreg bármelyik pillanatban képes volt elaludni! Teljesen mindegy volt, milyen napszak, vagy mivel közlekedett, ha eljött az idő, neki lefityedt a feje. Évekkel később önköltség mentem vele Lábatlanra a tartalékot váltani. Elindultunk Neszmélyről, s ahogy a Bz elérte a negyvenet, az öreg bealudt. Mikor már féktávra értünk Várhegyalja megállóhoz, anélkül hogy felnézett volna húzott a D2-n három fogat. Ahogy koppant a vonat felnézett, kinyitotta az ajtót és feloldotta a féket. Kérdeztem tőle, hogy fáradt-e, vagy átvegyem esetleg Lábatlanig, de leintett. Ma ez már elképzelhetetlen!

El tudnád azt képzelni, hogy egy járművezető, mikor röviddel jön vissza (éjszakásból éjszakásba) felhívja indulás után a jegyvizsgálóját, hogy megállt-e az előző megállóban, vagy se? Kizárt, hogy ilyen előforduljon! A régi öregek, akik mellett tanultam havi háromszáz órát utaztak és nem fordultak elő ilyen esetek. Persze, azért az sem elfelejtendő, hogy az a szám hogyan jött össze: önköltségben ütötték az asztalt, sok esetben vagy egy állomásközt, vagy annyit se vezettek, majd hazafelé szintén önköltségben olyan időket hazudtak a papírra, amit nem szégyelltek. A teheresek, mert a személy fordások persze hajtottak: 12 órában leközlekedtetek két vonatot, miközben nyugodtan megebédelték, lemosták a mozdonyt, netán még hajtották a nőket is. Aztán lehajtottak 260 kilométert? Ritkán adatik



meg, hogy ilyen szerény távot teljesítsek. Mikor a KISS típust csináltam a ceglédi oldalon, megkérdeztem az idősebb kollégát, hogy ott ilyen laza szolgálatok vannak, hogy kétszer megjárják a Nyugatit azzal a böszme nagy döggel, Vmax 120km/h, és köszönik a részvételt? A 12:45-be több is beleférne, nem? Kellene a francnak, és tippeket se szeretnék adni a spóroláson gondolkozó irodistáknak. Bár azért az elgondolkodtató, mikor egy típus-, vagy vonalismeretést úgy vezényelnek valakihez, hogy adnak mellé egy oktató mozdonyvezetőt is, mert a kijelölt vonaton nem ilyen minőségű munkavállaló teljesít szolgálatot. Pedig egy szolgálatcserével megoldható lenne.

Bár az új vezénylőprogramot kezelők örülnek, ha minden szolgálat le van fedve! Emlékszem, gyakornokként azt mondta nekünk a Kopasz a második hónapi vezénylés átadásakor:

- Megírtam, de nem érdekel, hova mentek! A kötelező legyen meg! Szilít és Csörgőt utazzátok le többször, mert a vizsgán az számít! Túlórát nem fizetnek!

Azzal szélnek eresztett bennünket. Nem kellett minket féltetni: az első két hétben leutaztuk az óraszámot, majd a maradék időben otthon lógattuk a lábunkat. Egy alkalommal

fel is hívott a győri felvigyázó – talán a Csikar, vagy a Rudi bá:

- Nem kellett volna szolgálatba jönnie, gyakornok úr?

- Sipossal megbeszéltük, hogyha leutazzuk a kötelezőt, nem kell bemenni, mert a túlórát nem fizetik. Már megvagyok vele.

- Nekünk nem szólt.

Azzal letette, de igazolta a Kopasznál, hogy hazudtam-e? Ettől függetlenül később azért jobban tartottam magam a vezényléshez, mert nem esett jól a hajnali ébresztő.

Azért vártam is már azt a lehetőséget, hogy olyan mellé kerüljek, akiket ajánlottak, s akiktől érdemes volt tanulni: Bodó Frici, Lénárt Peti, Lengyel Béla és Bakos Attila. Utóbbihoz kerültem egyedül, s máig minden egyes dicséret, amit begyűjtök a kényelmes utazásért, az Ő érdeme! Ez nem azt jelenti, hogy senkitől nem tanultam semmit! Mesterem a vezetés fortélyait verte belém, míg mások egyéb hasznos információkkal láttak el. Az akkori százhusz fős győri állományt egyébként sem gyakornokként ismertem meg, hanem az évek folyamán, többnyire váltáskor, vagy az időszakos oktatások alkalmával. A fentebb említett Fricivel is csak így hozott össze a sors: nappalos tehervonati szolgálat végén Hegyeshalomban zártam a gépet. A sógorék felől

érkező Régióval önköltség tértem volna haza, sétáltam a peronon, mikor a piros teknő ablakán kilógva Frici bácsi szólított meg:

- Hova, hova?

- Már csak önköltség Győr. – feleltem csüggedten az éjszakai túrának köszönhetően.

Intett az ujjával, hogy gépre szálljak. Az ember fiatalon nem mond nemet. Mire a vezetőállásra értem ő már a VVK ülésén ücsörgött, s intett a kezével, hogy a kontroller mögött foglaljak helyet. Hiába tiltakoztam, hogy erre nekem nincs képzésem:

- Ha nem vezetsz, akkor nem jutsz haza! – felelte kedves, de ellentmondást nem tűrő hangon.

Vezettem. Életemben először Taurus-t. A mai napig az ő instrukcióinak megfelelően kezelem ezeket a korszerű mozdonyokat, s lám: se panasz, se problémám nem adódott azóta.

Még két Régiós történet jutott eszembe: 2007, vagy 2008 lehetett. Az ütemes menetrend akkoriban talán csak a szobi vonalon volt ismert, így nem úgy volt, hogyha lekéstem az egyiket, akkor csak egy órát kellett várni a következőre, hanem nagyjából másfelet, de inkább az osztrák kocsikból kiállított Régióval mentünk haza kicsit (néhány sörrel) később, mint a saját Bhv-s vonatunkkal. (Azon az osztrák kocsik egy részét a GySEV vette meg, s a nyár folyamán Észak-Komáromban darabolták fel a fővizsgájuk lejártával, másik részét a miskolci oldalon a Start használja). Ha olyan kollégák voltak, mint mondjuk a Vizler Balázs nem kellett a szőnyi megállóban leszállnunk, mert letett a molaji foci pályához vezető úttájáróban. De olyan is előfordult, hogy felültem a vonatra, s elbóbiskoltam. Mikor felnéztem még csak Ácson jártunk, így nyugtáztam magamban, hogy még negyed órát sunyhatok – akkor Komáromban előzött valami nagyablakos. Kicsivel később rázzák a vállam:

- Nem Szőnyben akartál leszállni? – kérdezi széles mosollyal a jegyvizsgáló.

Mondok: de.

- Akkor ne kapkodj, mert elhagytuk Füzitőt! Tatán meg ne szállj le, mert mi jövünk vissza leghamarabb!

Így elutaztam Tatabányára, felmentem a Priorba, vettem egy Metal Hammert, kiolvastam, s ugyanúgy délre értem

haza éjszakás után, mint manapság. Viszont nem a túlterheltség miatt aludtam el, hanem az éjszakás után elfogyasztott sörrel.

Már megint elkalandoztam...

Az új vezénylő program, az E. T. hogy tetszik? Nyugodt lehetsz, ez nem mondja majd, hogy „Haazaaaaa!” Tudod mennyit fizetett érte a Cég? Én se, de túl sokat, az biztos. A zuhany-híradó szerint két milliárdba és másfél évbe került ennek a csodának a fejlesztése. (Az IVU licenc a fele lett volna). Ennyiért egy végzős programozó olyan számítógépes játékot fejleszt le, ami megállja a helyét a piacon, és nem bugos. Ehelyett itt van ez. A telefonon állóhelyzetben nem alkalmazkodik a kijelzőhöz, így a vasárnap nem látszik. Ha elforgatod, akkor az oldalsó menü csúszik össze. Zseniális! Betűméretet nem tudsz változtatni, így könnyen másra tudsz nyomni, mint amire szeretnél. Ha eljutsz a havi leosztáshoz, maximum két hetet látsz. De hogyan?! Először, mikor megláttam, elgondolkodtam a felmondáson: három hétig jöjnek minden nap? Ez 2013 nyara óta elképzelhetetlen – legalábbis nálam! Két hetet sem vállalom már el! Inkább fordulok a fehérköpenyes vezénylőhöz és keresek kevesebbet! Aztán nagy nehezen ráközelíték a katyvaszra, s látom, hogy valójában egy éjszakás szolgálat két napot fed. Eddig eljutottunk, rendben van. Nézem a kódot: BN (vagyis Bánhida – nem ám Tb, azaz Tatabánya) és az alsóvonás után 41560. Rájövök, hogy ez valami Flirt-tel teli szolgálat. Teljes az öröm – kizárt! Olvasom a részleteket és hát... rég láttam ennyi marhaságot. Az egy perces teleportálások, a számtalan 5 órán belüli tartózkodás, körbejárás azonos



irányba, MKSZ többlet... Ez mégis minket miért érdekel? Erre nekünk mind szükségünk van? Az legyen benne, hogy számú vonatot A-ból B-be továbbítom, óra perc, mikor kell szerelni, és hogy hol adja ki az MKSZ-t. A többit meg lehetőségekhez mérten majd mi szabályozzuk! Aprópó, ha már szerelés és MKSZ: jeleztük, hogy az eddigi forda úgy alakult, hogy a 32936 után kisereltük a Bz-t, majd kivettük a 45 perccel. Most, ha két perccel kések, már csipog az MFB, hogy nem kellene a vezetőálláson tartózkodnom. A fehér persze kiégeti a retinát a lemenő Nap fényét túlfordítva, hogy ideje lenne menned szerelni. Megtanolunk, mert a szombathelyi irányítók máskülönben kitépik a hajukat, ha az E.T. alapján látjuk el a szolgálatot, ugyanis abban nem szerepel a gázolajkút látogatás... Másik dolog: az új csodának köszönhetően újra meg kell tanulnom az állomások kódját, mert az MVA-ban csak az szerepel, az eddigi nevek helyett. Ezek után kíváncsi lennék, hogy kinek a kölyke programozta le ezt a vezénylő rendszert, mert normál körülmények között kizárólag diktatúrákban fordulhat elő, hogy előzetes versenyzetés helyett egy ilyen – hogy első gazdát, Gósi Feri bácsit idézzem – fost ráerőltettek az illetékesekre! Volt idő, mikor a munkavállalók véleménye számított: például az EVM kijelzők esetében, bár lehet ez volt az utolsó ilyen. (Ne legyenek illúzióink: az elmúlt 20 évben már inkább a munkavédelmi és szakszervezeti nyomás hatására alakultak úgy a dolgok, ahogyan – bár a munkavédelmi bakancs terén lassan nyolc éve nem jött el a változás).

Bár nem a mellékvonalakon akartam megőregedni, mára szívügyemmé váltak. Előbb a II-es vonalon éltem meg, hogy kis híján elkaszálják. Nem kérdés, hogy a nagy bezárások

sok ember életét változtatták meg. Majd jött a választási kampány, ami azt ígérte, hogy újranyitják az összes bezárt vonalat. 2010-es menetrendváltást követően így kerülhettem Komáromba. (Épp jókor, mert már a felmondásomon gondolkodtam – meglehetősen megcsömöröltem a győri léghőkörtől és mindentől, ami azzal járt). Majd jött 2011 novembere, s nem találtam a vezénylésem: kiderült, hogy ismét csökkentik a forgalmat, megszüntetnek néhány tartálékot, így visszakerülök a régi kerékvágásba. 2020 tavaszán, mikor Totyi bácsi nyugdíjba vonult örökölttem meg a helyét, s lettem újra komáromi. (Ez azzal is járt, hogy már nem lettem jogosult a 690-re, ha Trébányán kell szolgálatot adnom. Duzzogva ugyan, de elviseltem a havi két szolgálatot – ami azóta négyre, ötre változott). Majd eljött az idejé, s belengtették a következő bezárást. Előbb szeptember elsejével, majd a decemberi menetrendváltást követően. Azt már halkán jegyeztem meg, hogy a négyes vonalon azért sűrítették a járatokat, mert buszjáratok maradtak ki a sofőrhiány miatt; az ötösön azért, mert nem volt közvetlen összeköttetés Komárom és Fehérvár között. Az utasok visszatértek. Az más térszta, hogy a Cég finanszírozási okok miatt nem képes két revízió között hibátlanul üzemelő járművet kiállítani – de erről már korábban írtam. Mikor pótlózní kell, akkor se a megyéből kotornak elő buszt sofőrrel. Azért nem lennék meglepve, hogy előbb-utóbb koncepció lesz a mozdonyvezetők buszos képzése is.

Idáig jutottam. A fél életem ennél a Cégnél éltem le. Fejlődtem szakmailag, emberileg. Leépültem mentálisan, fizikálisan. Voltak nehéz pillanataim és lesznek is. (És remélem nem a jellemtelen, akadékoskodó, túlbuzgó Agest apónak köszönhetően, mert jelen helyzetben nem hinném, hogy az utolsó lehetőségig güriző munkavállalókban kellene a hibát keresni, majd büntetni, vagy szankcionálni). És bár nyugdíjig terveztem itt szolgálatot teljesíteni, az első adandó alkalommal, miután lepasszolják a négyes és ötös vonalak személyforgalmát másnak, én ott fogok kikötni!

Dankó Balázs



Egy szerencsétlen vasútvonal kálváriája

A Balassagyarmat-Ipolytarnóc vasútvonal is bekerült az augusztus 1-jétől nagy hirtelen „közlekedési módváltásra” kijelölt viszonylatok közé. A Nyugat-Nógrádban történtek jól lemodellezik az elmúlt bő harminc év vasutat nyomorító magyar közlekedéspolitikáját.



Rendszerváltás és remények

A nyugat-nógrádi vasútvonalak szerencsétlenségükre mellékvonalakként épültek ki, amelyeket a trianoni határ felszabdalt. Mindezek ellenére a térség közlekedési rendszerének fontos elemeivé váltak. Az itt élő emberek a nyugat-európai példákat látva a rendszerváltástól azt remélték, hogy az ország gazdasági felemelkedésének részeként korszerű vasút lesz a nógrádi dombok között is. Éppen ezért a rendszerváltás alapkövetelése közé tartozott, az 1919. évi honmentő harcok nyílt kibeszélése, amely az Ipoly-völgyi Vasút birtoklásáért a vasutasok kezdeményezésére robbant ki, és a vasútvonal időközben értelmetlen módon felszedett Drégelypalánk-Ipolyság szakaszának visszaépítése, a Balassagyarmat-Losonc személyforgalom beindítása.

Új politikai rendszer, nagy csalódás

Kezdetől fogva látható volt, hogy a demokratikusan megválasztott kormány intézkedései messze nem az

elvárásoknak megfelelően történnek. Aki egy kicsit is figyelte a magyar közlekedéspolitikát, felismerte, hogy az 1960-as évektől túlhatalmat kapott közúti lobbí emberei a rendszerváltás ellenére is minden fontos pozícióban továbbra ott vannak, sőt a szabadpiaci körülmények között a közlekedés tortájából egyre nagyobb szeletet követelnek. Bizonyos helyeken az egész tortát is. A bomba 1991-ben egy tikkadt júliusi napon robbant. Egy nő és egy férfi jelentek meg a

balassagyarmati vasútállomáson. Nézelődtek, jegyzeteltek, fényképeztek. Ez feltűnt az állomásfőnököknek, aki megkérdezte tőlük, hogy mi járatban vannak. A válasz döbbenetes volt: A minisztériumból jöttünk, és bejárjuk azokat a vasútvonalakat, amelyeket az év végén be fogunk zárni - mondta a férfi. Az állomásfőnök majd hanyatt esett. És mi lesz az utasokkal, és a kétmilliói tonna áruval - kérdezte. Közútra tereljük - volt a nő válasza. No de asszonyom, ez egy hegyvidék, kanyargós bűn rossz állapotú utakkal, ezt a többlet forgalmat nem bírják el. Ezzel maga ne törődjön - volt a válasz. A vendégek látogatása után - főképp az ellenzéki a sajtóban - különféle összeállítású listák kezdtek terjedni a tervezett mellékvonal bezárásokról. Ezekben mindig előkelő helyen szerepeltek a nyugat-nógrádi vonalak. A kormány persze tagadott.

Lassú fejlődés vargabetűkkel

Az 1990-es években még a parlamenti képviselők az emberek között éltek, a tőlük érkező probléma felvetésekre próbáltak megoldást találni, egy-egy ügyért akár lobbizni is. Ennek a hozadéka volt a MÁV minden gáncsoskodása ellenére a Balassagyarmat - Budapest Keleti pályaudvar között beindított virtuális díjszabású közvetlen személyvonati kapcsolat, amely a térség évszázados álma volt. Látva a vonat kihasználtságát a MÁV is köpönyegét váltott, és az évtized egyik sikertörténeteként emlegette a sebes vonatot. Ide érkeztek az első korszerűsített Bz motorkocsik, és Balassagyarmat lett az egyik központja a regionális vasúti kísérletnek, amely egy nyugati mintájú üzemeltetést tűzött ki célul. A regionális vasúti szervezet az önkormányzatokkal jó kapcsolatokat épített ki, ez alapján ahol csak tudták segítették a vasutat. Például egyes falvak az állomás épület külső tatarozását végezték el, mások átvállalták a szemétszállítást, saját hálózatukra kötötték az állomás térvilágítását. Más önkormányzatok a felvételi épületbe bevezették a gázt, vezetékes vizet, a szennyvíz csatornát. A sötét árnyak ellenére a vasút még is működött, az emberek szerették és használták. Az őszi-tavaszi osztálykirándulások része volt a vonatozás, a budapesti állatkert és színházlátogatások is elképzelhetetlenek voltak vonatozás nélkül. A terület egyedi természeti szépségét felismerve pedig egyre több különvonat érkezett, néha az ország távoli vidékeiről is. Orbán Viktor hatalomra jutásakor azt mondta, hogy az ország felemelkedése autópályák építésében fog megnyilvánulni, ezért nem volt meglepő hogy a kormánya ismét elővette a mellékvonal kártyát, és vizsgálni kezdte a bezárások lehetőségét, egészen a rekultiválásig bezárólag.

Nem volt meglepő, hogy a regnálásuk alatt két alkalommal rendelték el 10 %-os menetrendi kínálatcsökkentést a MÁV-nak. Azért, hogy az átlag kijöjjön, a vasút társaság ennél nagyobb mértékben ezt a mellékvonalakon realizálta. Az intézkedések egyik vesztese a térség lett. Számos népszerű, jó kihasznált vonatot, köztük a már közel húsz éve közlekedő Budapest Nyugati pályaudvar- Romhány közvetlenjáratot is megszüntették, váci és diósjenői átszállásra kényszerítve az üdülő tulajdonosokat. Az Orbán kormány nem duplázott, így nem derült ki, hogy 2002. után mit tett volna a

mellékvonalakkal. Erre tíz évet kellett várni, de majd sorjában.

És akkor megérkezett Antall Attila

A Volán vállalatoknak előírták a nyereséges működést. Az évi 300 millió forintos deficittel működő Nógrád Volán élére 2004-ben a becsődölt East Taxi KFT éléről érkezett vezetőnek Antal Attila. Ettől kezdve a Volán részéről erőteljes nyomulás kezdődött. Eddig a térségben jól működött az autóbusszjáratok vasútra ráhordó szerepe. Az emberek azt

vették észre, hogy a csatlakozó állomáson az autóbussz már nem állt meg, és nem fordult vissza, hogy a következő vonathoz a vasútra merőleges irányban lévő településekről hozza az újabb utasokat, hanem a vasútvonallal párhuzamosan folytatta útját olyan menetrendben, hogy a vasútállomásokra 2-3 perccel előbb odaérve onnan elvigye a vonatra várókat. A volános munkatársak pedig jegyet váltva a vonatokra magukat egyszerű utasnak álcázva „magán” utasszámlálást végeztek. Ahol olyan eredmény született, hogy sok az utas, ezért jó bevétel ígérkezik, oda



rövid időn belül beállítottak egy párhuzamos autóbusz járatot. Persze ez minisztériumi hátszél nélkül nem működhetett volna. Meghirdették „A háza előtt tesszük le” mozgalmat. Ennek részeként a vasút által érintett falvakat végig rakták autóbusz megállókkal, kihasználva azt a vasutat gúzsba kötő bürokráciát, ami egy vasúti megálló létesítése elé gördít a szinte megoldhatatlan akadályokat. Egy árokpartra leszárt autóbusz megálló táblához viszont elég csupán a falu jegyzőjének az engedélye is. A Nógrád Volán nem állt meg a terjeszkedéssel, alvállalkozója lett a BKV-nak, ahol három újpésti járat üzemeltetését vette át.

Az akkor beszerzett BKV sötétkék színű autóbuszok máig is járják a nógrádi utakat. Autóbusz pedig lett bőven, mert Antal fiának cége szerezte be apjának az új járműveket. Ezeknek pedig kellett a munka, amit tudatosan a vasúttól vettek el. Másfajta utasszámlálások is történtek. Kóka János minisztersége alatt a 2006-os, „stílszerűen” a Vasutas Napon bejelentett vasúti reformként előadott 27 mellékvonal tervezett bezárásának előzményeként az SZDSZ-hez köthető közvélemény kutató intézetek érezhetően pártelkötelezett munkatársai tartottak a vonalhálózaton utasszámlálást. Ezek milyenségéről álljon itt két példa. Az egyik állomáson

az utas cserekor a jegyvizsgáló rálátott a számláló lapjára, aki egy főt írt be a felszálló hét helyett. Ezt szóvá is tette, mire az volt a válasz, hogy ne foglalkozzon vele, ide neki ilyen számokat kellett beírni. Egy másik alkalommal Szécsényben az óvoda szállt fel a vonatra óvónőkkel, dajkákkal és még kísérő szülőkkel kiegészítve. A számláló nulla főt írt be. A jegyvizsgáló kifogására az volt a válasz, hogy ez az utas szám eltért az átlagos trendektől.

A látványos lecsúszás 2007-ben kezdődött
2007. március 3-án Nyugat-Nógrád abba a „szerencsés”

helyzetbe került, hogy a jelentős kiránduló, hivatás és forgalommal is rendelkező – papíron kimutatva a pálya fenntartására rengeteget ráköltött, pontosabban csak ide könyvelt pénz ellenére még is látványosan leromlott - Diósjenő - Romhány vonalon megszüntették a személyszállítást, az akkori cinikus szóhasználattal a vasútvonalat ideiglenesen forgalom szüneteltették. A Volán közben szemet vetett a világszenzációnak számító ipolytarnói ősseletek akkortájt évi hetvenezerre tehető, főképp csoportosan vonattal érkező látogatóira is. Az év őszén Szécsényben bemutatták a Balassagyarmat – Ipolytarnóc vonalszakasz személyforgalmának kidolgozott autóbuszos menetrendjét. A kellően felháborodott önkormányzatok, és civil szervezetek feltették a kérdést, hogy a vonal Ipolytarnóc - Nógrádszakál szakaszán kormányközi egyezmény alapján pályahasználati díj ellenében áthaladó szlovák tehervonatokkal mi lesz ez után. Az eddig hallgató minisztériumi ember azt a meglepő választ adta, hogy a vonalat odaadják a szlovákoknak. Erre kitört a botrány, mindenki második Trianont emlegetett, az előterjesztő volánosoknak és minisztériumi embereknek szinte menekülni kellett a teremből. A vonalon a személyforgalom maradt. Közben ezekben a napokban Antal Attila a BKV vezérigazgatója lett. Az ipolytarnói vonal mentén élők ez nem vigasztalta és nem is nyugodhattak meg. A 2007-es év egy másik negatív változást is hozott. Az ekkor már térségi vasútnak nevezett regionális vasúti kísérletet nagy gyorsasággal megszüntették, és a szervezetet visszaintegrálták a MÁV-ba, és igen rövid idő alatt sikerült a vonalhálózatot minden tekintetben visszazülesztetni a nagy vasút színvonalára. A kísérlet során ugyanis kiderült, hogy a MÁV egy hatalmas kolonként telepszik rá a mellékvonalaira, és az egyre nagyobb mértékű vízfej és indokolatlan túlköltekezés költségeit ezekre a helyekre is leosztja. Ez az év volt az, amikor az uniós csatlakozás után megnyíltak a brüsszeli pályázati források. Ha lett volna gazdája a nyugat-nógrádi vonalaknak, akkor a pályázati pénzek felhasználásával rövid idő alatt európai színvonalú mellékvonali közlekedést lehetett volna kialakítani. Ebbe belefért volna az Ipoly-völgyi Vasút felélesztése is, mert írtak ki olyan pályázatot, ahová címként ezt csak be kellett volna írni, minden más paraméter egyezett a meglévő valósággal. No de ez hogy nézett volna már ki, ezért tudatosan elvették a fejlődés lehetőségét is. 2009 októberében a bezárásra kiszemelt újabb vasútvonalak által érintett parlamenti képviselőket húsz perces időközönként berendelték a minisztériumba, ahol érveket kellett mondani a vonalak



Fotó: Galbács Tamás

megmaradása mellett. A Balassagyarmat- Ipolytarnóc vonal azért nem került be a végső 24-es keretbe, mert ekkor nyert uniós támogatást a megyei Területfejlesztési Ügynökség és a szlovákiai Ipoly-Táj Területfejlesztési Társulás határon átnyúló közös pályázat az Ipoly-völgyi Vasút újjáépítésének megvalósíthatósági tanulmányára. Jó példázta a pályázat esete, hogy Brüsszelben mennyire fogékonyak az ilyen témákra, ugyanis a pályázati adatlap amúgy semmire sem kötelező támogató nyilatkozatát a MÁV részéről nem volt, aki alá merte volna írni. A hiányosan beadott pályázat ennek ellenére még is nyert.

A 2010-es parlamenti választásokra a FIDESZ azzal kampányolt, hogy a vasutat helyezik előtérbe, és újranyitják azt, amit a Gyurcsány-Bajnai kormányok bezártak. Ilyen ígérek után szinte természetes, hogy az itt élők is kemény részesei voltak a FIDESZ kétharmados győzelmének.

A győzelmi mámor után az új kormánypárt hamar megmutatta a valódi arcát. Csak azokat a vonalakat nyitották újra, ahol a FIDESZ belső körös, vagy erélyes embere hallatta a szavát. Köszönet azonban ebben sem volt. Olyan módon állították vissza a forgalmat, a napi egy-két vonatpáros menetrenddel, amit még akarat ellenére sem tudtak az ott élők használni. Mintha csak azt mondták volna: Vonat kell nektek? Nesztek! A 76-os számú Diósjenő-Romhány vonal természetesen nem került újranyitásra. Egy erős politikus aztán egy konferencián kérdésre adott válaszában elszóla magát, mi szerint a FIDESZ nem zár be egy vasúti mellékvonalat sem, majd halkán hozzátette: majd bezárják azok magukat. Azt nem mondta, hogy a folyamatot a háttérből tevékenyen segíteni fogják. A mikéntre a válasz 2012. tavaszán érkezett.

Hosszan tartó zuhanás

Egyeztetés nélkül, titkosítva kidolgozták az „optimalizált” menetrendet, amit 2012 húsvétja után, ráadásul a tanév közben be is vezettek. A teljes magyar vasúti mellékvonali közlekedésnek adtak egy olyan pofont, amiből máig sem tudott felállni. Nyugat-Nógrádban az eddig utasbarátnak mondható, szinte ütemes menetrend működött. Most megszüntették a vonatok 48 %-át! Az új menetrend szándékosan ellehetetlenítette a hivatás, és diák forgalmat, és egyáltalán nem számolt a távolról érkező kirándulókkal. A Balassagyarmat - Ipolytarnóc vonalon csupán négy pár vonat maradt a tizenkettőből. Bár ez a menetrend már nem elégítette ki az utazási igényeket még „szerencsésnek” is mondhatták magukat a vonal mentén élők, mert sok helyen a két vonatpáros menetrendet hozta el az új világ. A vasúti

menterend tönkretételével párhuzamosan a megszünt vonatok helyett autóbuszokat állítottak be, de minden megmaradt vonatnak is lett párhuzamosan közlekedő autóbusz járat párja is. Csuklós, és a Bz motorkocsival azonos hosszúságú háromtengelyes buszok jelentek meg. Ez utóbbiak a hegyi utakon csak úgy tudnak kanyarodni, hogy áttérnek a szemközti sávba. A budapesti sebes vonatot úgy szüntették meg, hogy Aszódon éppen előtte ment el a fővonalai csatlakozó, hogy ezért egy óra várakozásra kényszerítsék a tovább utazni kívánókat, hogy ezzel is elriasszák őket a vonatozástól. Közben Balassagyarmat és Budapest között óránkénti autóbusz közlekedést vezettek be. A minisztérium ennek a megvalósítását nagy sikerként kommunikálta. Igaz, hogy a közvetlen vonatot a Galga-menti településeket fűzte fel, lévén teljesen más útvonalon haladt, mint az autóbuszok, de ez a tervezet kidolgozóinak mellékes volt. Az embereket szinte sokkolta, hogy Balassagyarmatról Vác felé délelőtt nyolc óra hosszan nem indult vonat, de itt még nem volt megállás. Elkezdődött a rendszer „finomhangolása”. Májusban a MÁV-START indoklás nélkül módosította a vonatok szerelvény összeállítását. Azoknál a vonatoknál, ahol még mindig sok volt az utas, drasztikusan lecsökkentették a kocsik számát, hogy mesterséges zsúfoltságot idézzenek elő. A fordából kivett mellék kocsikat rövid idő után selejtezték. Bevezettek egy sajátos „tarifaközösséget is. Az autóbuszra megváltott havi jegy érvényes volt a vonatra, de a vonatra váltott az autóbuszokra nem. Ősszel a még működő állomási személypénztárakat zárták be. A jó bevételt hozó nógrádi pénztár ügyében az akkori polgármester asszony írt Dávid Ilonának. A válasz is jött: Hamarosan lesznek a bezárt pénztárak helyett jegy automaták. Ezek máig sem érkeztek meg. A vonalhálózaton csupán két helyen lehet jegyet vásárolni. A jegyvizsgálók a kieső bevételt persze nem tudják beszélni, így nem csak a használhatatlan menetrend miatt esett vissza drasztikusan a bevétel. 2015. elején egy újabb rendelkezés is kijött. Nagy vágányzárral járó munkát ez után a főpályamesteri szakaszok nem végezhetnek. Ez első körben a mellékvonalaknak volt egy újabb pofon, mert a munkájukat becsülettel végző, a vasutat féltő főpályamesternek fővonalai bontott anyagokból meg tudták állítani a pályák romlását, sőt látványos felújításokat tudtak végezni. Az FKG KFT lett ezeknek a munkáknak a kizárólagos kivitelezője, de mivel drágán dolgozik, így a mellékvonalakra ettől kezdve alig kapott megrendelést. Látványosan elindult a pályaállapot romlása, ami mára elérte a fővonalakat is. A következő években az önkormányzati vezetők hiába írtak a menetrendi

anomáliák felszámolását kérve, vagy tették ezeket szóvá a menetrendi egyeztetéseknek hívott színjátékokon, a válasz mindig ugyanaz volt: Ezekon a vonalakon a minisztérium többlet teljesítményt nem enged. A mellékvonalak ügyének „végső megoldása” túl hosszú sikerült. Majdnem tíz évig tartott a lassú kivézetetés.

A pandémiás menetrend: a józanész hiánya és azon is túl Tarlós István a vasúthoz beejtőernyőzött bukott főpolgármester mondta ki a szándékot: Nem kell tovább húzni a mellékvonalak bezárásnak ügyét, a járvány erre egyszerű lehetőséget ad. A 2020. június elején, a 36 mellékvonalon bevezetett pandémiásnak titulált menetrend a főpróbája volt a már régóta sürgetett vonalbezárásoknak. Igaz, hogy a kormánykommunikáció továbbra is a távortartás fontosságát szajkózta, de ezzel szöges ellentétben a tágasabb vonatokról autóbuszokra zsúfolták az embereket. A menetidő sem volt szempont, ha hosszabb lett, hát az érintettek így jártak. A „szerencsés” 36 vonalba most már az Ipoly-völgyi Vasút teljes magyarországi szakasza bekerült, kiegészítve a 75. számú vonallal Nagyorosziig. Az intézkedés eszetlen volta miatt a térségben összetársadalmi felháborodás kezdődött, így azt Nógrádban hamarosan visszavonták. Ahol viszont esendben maradt a nép, megmaradt a buszozás. Így jutottunk el ez év augusztus 1-jéig. Már a „szokásosnak” mondható módon egyeztetés, és a törvényes tájékoztatási idő mellőzéseivel tíz mellékvonalon – vélhetően egy hosszú sorozat első részeként- megszüntették a személyszállítást. A Balassagyarmat - Ipolytarnóc vonalszakasz ismét felkerült a listára. A vonalbezárások kellemetlen feladatát Lázár János miniszter vállalta magára. Az indokok gyermetegek, a magyarázatok pedig szájalmasak, de a kommunikáció ismét épít a néphülyítésre. Nem zárták be a vonalakat csak üzemmódot váltottak - mondják. Aztán Lázár János és a MÁV vezér Pafféri Zoltán magyarázata már létszám és eszközhiányról szólt, - amelyeket csupán szervezéssel át lehetne hidalni, ha lenne akarat - de végül előkerült a kócai időkből származó kulcsmondat is: nem vagyunk olyan gazdagok, hogy két közlekedésmódot üzemeltessünk párhuzamosan. Az indokok közt szerepelt, hogy túl nagy volt a vonatkilométer teljesítmény kiáramlás, amit finanszírozni kell. Azt nem tették hozzá, hogy a MÁV által üzemeltetett hódmezővásárhelyi tram-train felelős ennek az igen jelentős részéért, és a vármegeve bérlet bevezetése is erős lyukat ütött a MÁV-START bevételén. Még tartja magát az az elgondolás is, hogy a bezárt mellékvonalakról felszabaduló munkavállalókkal pótolják a fővonalai

létszámbiányt. Csak hogy tudni kell, hogy a tizenkét órás műszak mellett napi 4-6 óra ingázást senki sem fog vállalni, inkább itt hagyják a vasutat. A valóság viszont az, hogy a magyar gazdaság már egy éve recesszióban van, és az ország az uniós pénzek hiánya miatt folyamatosan a csőd szélén táncol. A kormány Gyurcsányék 2007-2009. évi kottája szerint ismét a mellékvonalakon próbál spórolni. E sorok olvasói meg tudnák mondani, hogy az egészségügy, az oktatás, és a közösségi közlekedés helyett hol lehetne látványos összegeket megtakarítani.

Nógrád, ahol megállt az idő, és nem is hagyják, hogy elinduljon

Budapest körül kialakult az agglomerációs gyűrű. Ezt északról Nógrád vármegeve zárja be, de a gyűrűnek nem szerves része. A rendszerváltás előtt, és az után sem tartották a kormányok fontosnak a térség fejlesztését. Most ott tartunk, hogy Nógrád az ország megyéinek a rangsorában minden tekintetben a legutolsó, és jó idő óta stabilan az Európai Unió második legszegényebb régiója is, holott igen jók az adottságai. Egy normálisan működő országban kiemelt figyelmet szentelnének a területnek. A kitérés pont lenne az infrastruktúra, de a 75, 78, és a 81-es fővonal állapota látványosan romlik. A 81-esen a személyforgalmat is a balassagyarmati Bz motorkocsikkal végzik, ami mindent elmond. Egyetlen infrastruktúra beruházás történt, a 2010-es éveken átívelő 21-es út négysávosítása, amire el is költöttek 22 milliárdot, de ebbe a szintbeli kereszteződések megszüntetése már nem fért bele. Éppen ezért az itt élőknek irritáló, hogy a vasút leépítési tervekben mindig előkelő helyen szerepeltetik a megyét. Ez különösen fájó az ipolytarnóci vonal mentén élőknek. A falvakban már régóta nincsen óvoda, és iskola. A reménytelen küzdelmet a vegyes boltok, végül a kocsimák is feladták. Az utolsó posták épp most zártak be. Most pedig megszüntették a vasúti közlekedést is, ami egy jó kapocs volt a két nagyobb város, és az ország felé. A kormányon kívül mindenki látja, hogy a kitérés pont lenne a Balassagyarmat - Losonc személyforgalom beindítása, és a hiányzó Drégelypalánk Ipolyság szakasz visszaépítése. Az előző a múlt évben karnyújtásnyira került. Szlovákia kezdeményezte a két város között a személyforgalom beindítását egyelőre csak hétvégén, és nyári időszakban. A pozsonyi minisztériumban tartott egyeztetés biztató volt. Persze a magyar fél nem volt őszinte, mert már valahol a levegőben lógott a vonalbezárás. Kellemetlen lett volna, ha a határforgalom beindulása után két hónappal a magyar vasút egyoldalúan visszalép, már

csak azért is, mert a technika és a személyzet nagy részét a szlovák fél adta volna. Inkább –ahogy ez már többször is történt- ismét elszabotálásra került a kezdeményezés.

A politikai háttér

A döntést nem véletlenül időzítették parlamenti szünetre, és a nyári szabadságok idejére. Az érintett önkormányzatok még nem ocsúdtak fel. Az ellenzéki pártok – a magukat zöldnek deklaráló is - pedig továbbra sem képesek a vasúttal érdemben foglalkozni. Egyelőre a civil szervezetek mozgolódnak. A MÁV-nál is felemás volt a fogadtatás. A két nagy reprezentatív szakszervezet –akiknek vezetői ott ülnek a felügyelő bizottságban- „kötelességüknek érezték”, hogy csendben maradjanak. Csupán a MOSZ és a KVSZ emelt szót az intézkedések ellen. És a helyi politika? Ha meg kívánjuk ismerni a megyét mozgató erőket, akkor el kell olvasni Mikszáth Kálmán regényeit, aki a balassagyarmati vármegyeházán szerezte hozzájuk az élményeit. Regényeinek karakterei, és a leírt történetek a 150 évvel ezelőtti Nógrád jellemrajza. Mára a változás csupán annyi, hogy be kell helyettesíteni a jelenlegi vezető politikusok neveit. Azt szokták mondani, hogy a megyét ma a négy „B” irányítja. A megye keleti felének parlamenti képviselője Becsó Zsolt, a nyugati terület képviselője Balla Mihály, aki 1998. óta megszakítás nélkül a parlamentben van. Elmondható róla, hogy huszonöt év képviselősége alatt alig szólalt fel, de érdemben nem is intézett el a választókerületének semmit sem. A terep munkát egyik bizalmasa végzi, akinek emberei ott vannak minden településen, és ha kell, akkor mozgósítják az embereket. Ha valahol a szülők kifestik az óvodát, akkor ott a képviselő megjelenik és átvág egy nemzeti színű szalagot, mondván lám ezt is elintézte. Vasút ügyben egy érdemi lépést nem tett. Azonban látva, hogy a pandémiás menetrend mekkora felháborodást váltott ki, és a sorban nemtetszésüket nyilvánították ki a kormánypárti polgármesterek is, ezért ő is kiment a vasútállomásra, és egy videó bejegyzés erejéig kinyilvánította, hogy bizony ő kiáll a nyugat-nógrádi vasútvonalak mellett. Kérdezhetnék, hogy eddig hol volt. A bejegyzést később eltávolították az oldaláról. Július végén aztán aktivizálta magát a sajtósa. Hatásvadász képekkel kísért videókat rakott fel az internetre, bennük kijelentve olyan dolgokat, hogy a vasút ideje a XXI. században lejárt, Nyugat-Nógrádban a vasút jövőjét a trianoni béke végérvényesen elvágta, a vasútnak azért nincs jövője, mert a megye lakossága fogy. A gyöngyszem csak ez után következett: Hamarosan eléri Nyugat-Nógrádot az M2 autópálya, és kiépülnek a megyében a közutak, ami tíz-húsz

év múlva meg is történik. A kiváló minőségű utakon pedig nagyszerű minőségű légkondicionált autóbusszokkal végzik majd a tömegközlekedést, mi közben minden családban lesz legalább két autó. Nooormális? –mondaná Besenyő Pista bácsi.

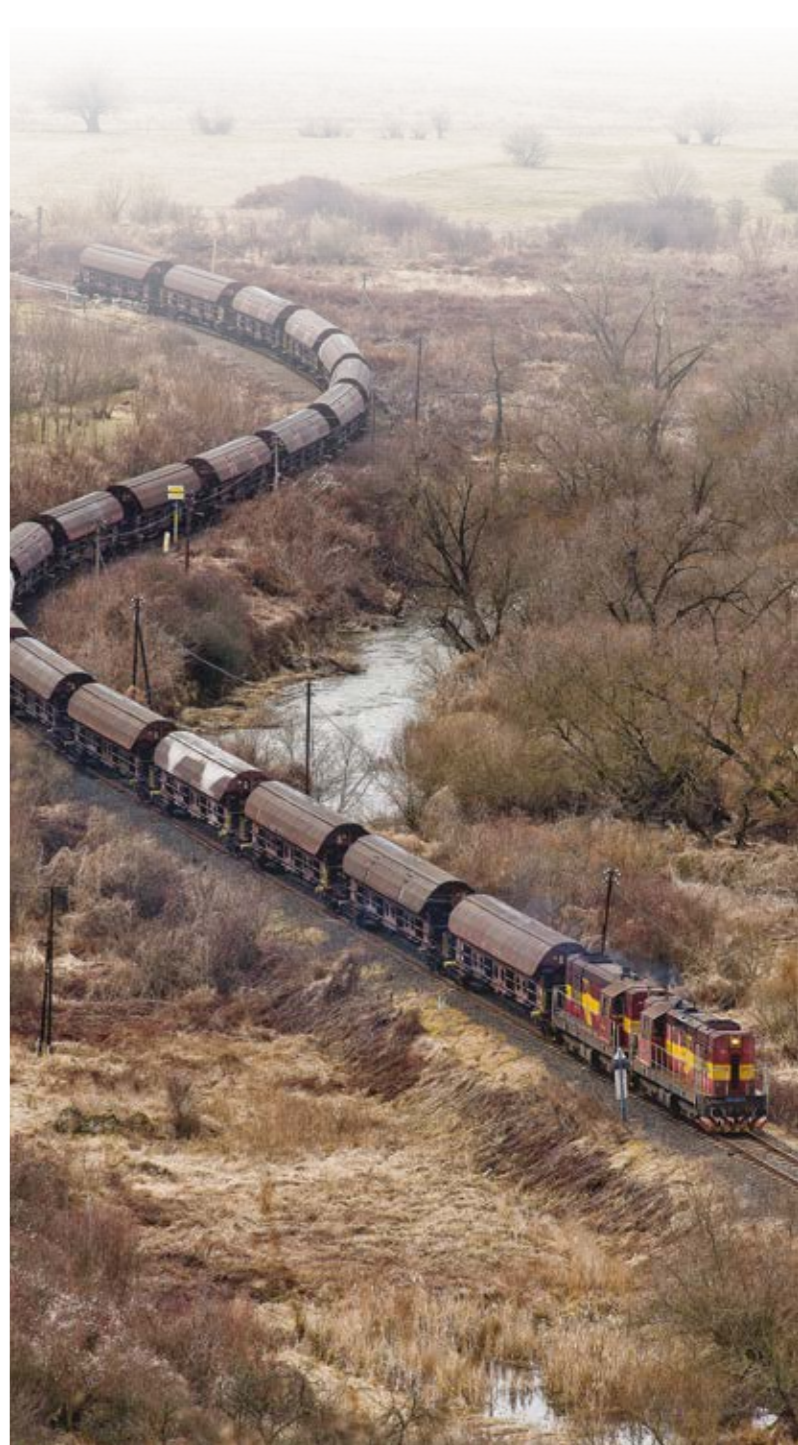
Van térségi kormánypárti politikus, aki nyíltan hirdeti, hogy Nyugat-Nógrádban a vasútnak nincs jövője. Az uniós pénzek felhasználásáról szóló legutóbbi megyei fejlesztési terv vitájában a hozzászólásban kifejtette, hogy a sínek közeit le kellene aszfaltozni, amelyek így akár Losoncig is kiváló kerékpárutak lehetnének. Ilyen emberekkel a háttérben talán nem véletlen, hogy eddig még Brüsszelbe nem jutott ki egy értelmes gondolat sem a nógrádi vasútfejlesztés ügyében. A megyei önkormányzat egyetlen rögeszméje a 81-es vonal villamosítása, ami tudjuk, hogy a tüzelőanyag cellás vasúti járművek elterjedésének korában még gondolat szintjén is értelmetlen.

Ez a harc lesz a végső

A kommunikáció része lett az is, hogy a buszozás csak ideiglenes intézkedés, majd a tapasztalatok alapján a decemberi új menetrendig születik döntés. Így most utast számlál a Volán, a MÁV-START és a Pályavasút is. Nagy számlálásra nincs szükség. A busz a nem jó menetrendű vonatokat pótolja, így az utasok legfeljebb annyian vannak, mint voltak, illetve annyian sem, mert az autóbusszra csoport nem válthat jegyet, és a kerékpárosokat sem viszi el. Az itt élőknek a 76-os vonal bezárása kapcsán nagyon is elevenek a rossz emlékei. Gyurcsány már seholy, de az általuk okozott torzó és kár megmaradt. Az autóbussz vonatpótlás három hónapig maradt, majd lett helyette egy átdolgozott autóbussz menetrend, később ennek egy szűkített változata. A pályát kezdetben még permetezték, később az is elmaradt, az állomásokat feltörték, a berendezéseiket ellopták, sőt a síneket is elkezdték elhordani, mi közben elvileg még a bezárt vonal ma is őrzés alatt áll, pontosabban valakik pénzt vesznek fel érte. Rétság közben járási székhely lett, ahol egészségügyi központ létesült. A város közepén lévő vasútállomáson pedig közel két méteres a gaz, amit az útátjáróról a 2-es úton áthaladó külföldiek is jól látnak. Kitűnő országimázs. Ami 2007-ben még nem volt látható, hogy a 75-ös vonal mentén déli irányból spontán módon elindult az agglomerációs övezet terjeszkedése észak felé. Észak felől pedig az ingatlan felvásárló szlovákiaiak nyomulnak déli irányba, miközben a közutak által érintetlen Börzsöny egyre népszerűbb lett a kirándulók körében. Ma már nagyon hiányzik a vasút, amit már csak úgy lehetne

forgalomba helyezni, ha újjáépítenék. Ezt a sorsot szánják a többi nyugat-nógrádi vonalnak is. A példa is mutatja, hogy a kormányok előbb-utóbb eltűnnek a történelem süllyesztőjében, de az itt élőknek a káros örökségük megmarad. Az ipolytarnóci vonal helyzete speciális. A szlovák átmenő forgalom biztosítása miatt az állomásokon a személyzetet ott kell tartani. Ezért érthetetlen a közlekedéspolitika csinálóinak a görcsös igyekezete a személyforgalom mindenáron történő megszüntetésére és átjátszására a Volánbusznak. Az ezredforduló környékén offenzívan nyomuló egykori autóbussz cég amúgy ma már csak az árnyéka önmagának. Ők is minden nap a túlélésért küzdenek. Belső információk szerint Balassagyarmat környékén még legalább tizenöt autóbussz vezetőre lenne szükség, de a túlórák radikális csökkentéséhez húsznál is többre. Tovább szűkíti a lehetőségeiket, hogy egyes buszvezetőket ilyen-olyan okból csak bizonyos járatokra lehet beosztani. A Balassagyarmat - Ipolytarnóc vonal vonatpótlására ki kellett állítani egy jó állapotban lévő autóbusszot, ahol a klíma is működik. A meglévő létszám hiány mellett - a szabadságolások közepén- a vonatpótlás további három autóbussz vezetőt köt le, ami nagyon nem hiányzott nekik. Persze a volánosok is értenek az ön lábbon lövéshez. Balassagyarmaton az amúgy jó adottságú, ma is korszerűnek mondható telephelyen megszüntették az autóbusszok javítását, karbantartását. A tevékenységet átvitték Főtra. Javítás karbantartás csak a megye keleti felében lévő Salgótarjánban maradt. Az átszervezés után az ingázást sokan nem vállalták, ezért megcsappant a karbantartó szakember gárda is. Újak pedig ide sem jönnek. A közútkezelőnél sem jobb a helyzet. A területileg illetékes mérnökségnél Idén már több mint tízen mondtak fel, és még jó páran fontolgatják a kilépést. Ezek csak a nógrádi példák, de az országban másol sem jobb a helyzet. A kormány pedig a vasút lezüllesztését nem kívánja megállítani. Jól példázza ezt a kiszivárgott vasúti vontatójármű beszerzési koncepció. Megdöbbentő, hogy egyetlen mellékvonali jármű beszerzése sem szerepel a listán. Vagy is a kormány eltökélten számol a magyar vasúti mellékvonal hálózat felszámolásával, amely megvalósulása esetén borítékolhatóan jó pár fővonalat is magával rántana. A választási szlogen szerint így megyünk előre nem hátra, mi közben az Európai Unióban már csak Bulgáriával vagyunk versenyben az utolsó helyért. A negatív folyamatokat, és kilátásokat látva a pandémiás menetrend idején néhány civil szervezet keserű iróniával megfogalmazta, hogy talán még sem kellett volna 1919-ben kivenni a cseheket,

azért hogy az Ipoly-völgyi Vasút egy része Magyarországon maradjon. Ha most a terület Szlovákiához tartozna, itt egy villamosított fővonal lenne, és az embereknek nagyobb létbiztonság, kiszámíthatóbb jövő. Azt is nyíltan kimondták, hogy mivel a magyar állam, és az azt képviselő MÁV rossz gazda, ezért még a nógrádi vonalhálózat teljes összeomlasztása előtt, - és nem a megszokott mellékvonali nihilt megtartva- akár a 2023-24-es menetrendtől kezdődően az uniós piacnyitás jegyében a közszolgáltatásba más -akár külföldi- társaságokat kell bevonni, mert ez így nem mehet tovább.



Fotó: Galbács Tamás

Takarékoskodjunk, de hogyan?

Amint az köztudott, napjainkra az energiahordozók váltak a nyugati világ szinte legrágább kincseivé. Nos, kenyéradó gazdánknak, a vasútnak – mint nagy energiafelhasználó szállítványozási vállalatnak – fokozott nehézségei támadtak az olaj és a villany világpiaci árának elképesztő mérvű emelkedéséből. A józan ész azt diktálja, hogy most aztán minden pazarlás ellen drasztikusan fel kell lépni és ahol lehetséges, a túlfogyasztást fel kell számolni! Ebben a cikkemben arra próbálok választ keresni, hogy miképpen lehetne optimálisan felhasználni az aránytalanul drágán megvásárolt üzemanyagot. Szokásomhoz híven most is múltidézőssel kezdem.

Az első világháborút követően Magyarországra, a magyar gazdaságra katasztrofális hatást gyakorolt a Trianonban ránk erőszakolt békediktátum, hiszen nyersanyagokban gazdag területek kerültek idegen kezekbe, a határainkon túlra. A vasútra például csaknem megsemmisítő csapást mért minőségi szénbányáink jelentős részének elvesztése, hiszen akkoriban a gőzvontatás még egyeduralkodó volt, a gőzösöknek pedig szénre, mégpedig sok és jó minőségű szénre volt szükségük. E szénforrások azonban 1920 után jórészt elapadtak. Szerencsére néha megeshet, hogy egy-egy borzasztó kényszerhelyzet fantasztikus dolgokat hoz világra. Persze csak akkor, ha a szükség találkozik a zsenialitással. Hadd hozzak eme mondatom igazolására két vasutat érintő hazai példát!

Kandó Kálmán az 1915-ös olasz hadba lépésig a taljánok földjén dolgozott, ott tervezte az újabb és újabb háromfázisú mozdonyait az észak-olasz vasutak számára. (5. ábra.) Amikor hazajött – mint hadköteles polgár – hamarosan megkapta a katonai behívóját. A Monarchia hadvezetésének szerencsére volt annyi esze, hogy nem frontszolgálatra küldte a zseniális feltalálót, hanem népfelkelő hadnagyi rangban a bécsi hadügyminisztériumba osztotta be szolgálatvégzésre. Ő lett ugyanis Ausztria-Magyarország vasútjainak szénellátásáért felelős referense. E beosztásban alkalma nyílt mélyrehatóan tanulmányozni a vasutak szénfelhasználását. Megdöbbenve tapasztalta, hogy milyen sok, kitérő minőségű szenet nyelnek el a mozdonyok rettentően rossz hatásfokkal működő kazánjai.



Akkoriban, a már több mint egy évtizedes vasút villamosítási tapasztalatai alapján tudta, hogy rengeteg kitérő minőségű szén takarítható meg azáltal, ha nem mozdonyokban, hanem erőművi kazánokban használják fel a föld gyomrának fekete gyémántját. Az erőművi kazánok ugyanis a gőzmozdonyokhoz képest jó hatásfokkal üzemelnek csapnivaló minőségű szenekkel is, tehát ha ezekben tüzelik el a gyenge minőségű szenet, majd az így keletkezett hőt villamos energiává alakítva juttatják el a mozdonyokba, a megtakarítás igen nagy lesz. További spórolást eredményez, ha egy ország (például, Svájc vagy Észak-Olaszország) olyan szerencsés helyzetben van, hogy vízerőműveket tud építeni.

Az 1910-es években Európa több országában a nagy villamos erőművek már nem csupán egy-egy fogyasztónak (gyárnak vagy vasúttársaságnak) szállítottak energiát, hanem kezdtek kialakulni az országos hálózatok, amelyek lehetővé tették, hogy bárki hozzáférhessen a villamos energiához. E hálózatok kezdetben 42 Hz-es feszültséggel látták el a fogyasztókat, később szinte mindenütt áttértek az 50 Hz-es táplálásra. Alacsonyabb frekvenciatarományban ugyanis a villany a fény vibrálása miatt világításra teljességgel alkalmatlan. Részben emiatt vált Európában egységessé és általánossá az 50 Hz-es táplálású országos hálózat. (A tengeren túl ma 60 Hz a szabványos frekvencia.)

Kandó alkotó fantáziáját a lehető legoptimálisabb energiafelhasználás megteremtésének módja izgatta. Úgy gondolta, a nagyvasutak villamosításával elérhető energiamegtakarítás csak akkor lesz teljes értékű, ha a vasút, mint fogyasztó, egyszerű alállomások közbeiktatásával közvetlenül rákapcsolódhat az országos hálózatra. Igen ám,

de abban az időben 50 (42) Hz-es váltakozóárammal még képtelenek voltak a villanymozdonyok működni. E ponton találkozott a szükséghelyzet a zsenialitással. Megszületett a világgraszáló csoda, az ötven periódusú, egyfázisú, fázisváltós villamos mozdony, amely energetikai szempontból abban az időben a legkitérőbb vontatási eszköznek bizonyult.

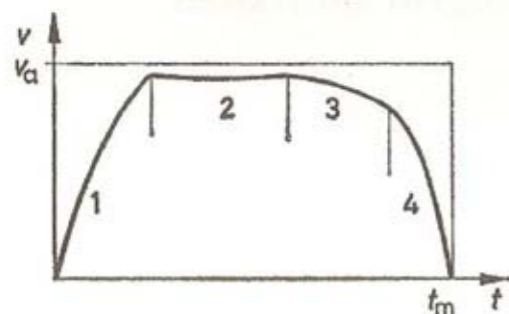
A két háború közötti időszakban a mellékvonalak és a gazdasági vasutak még a nagyvasutak fővonalainál is

kilatástalanabb helyzetbe kerültek. A gőzmozdonyok rossz hatásfoka és a kicsi forgalom együttállása gyakorlatilag vállalhatatlanul drágává tette e vonalakon a gőzvontatást. Eleinte a személyszállításban gőzmotorokat, később benzin üzemű motorokat is bevetettek, hogy csökkentsék az üzemi költségeket, de ezek csak kezdeti próbálkozások voltak. Aztán a harmincas években a kreativitással párosult zsenialitás újfent diadalmaskodott a nehézségek fölött. Jendrassik György dízelmotorjai kiválóan alkalmasnak bizonyultak a mellékvonali gőzmozdonyok egy részének kiváltására, ezzel a vicinális vasutak mentőangyalaivá váltak. (6. ábra.)

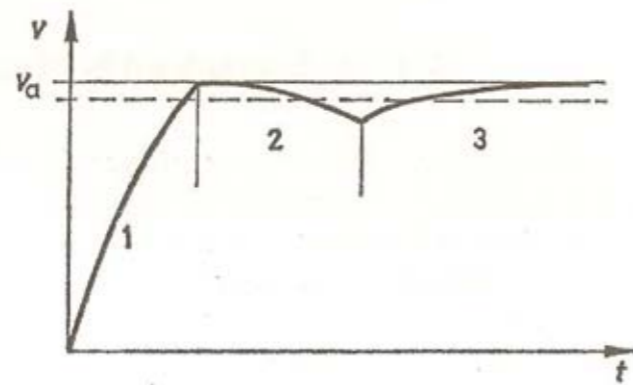
Sajnos, harminckilencben jött az újabb háború, majd a háborút követő ínséges időszak. 1945 után a vaspályák hazánkban meglepő gyorsasággal épültek újjá és rövidesen megindult rajtuk a forgalom, hiszen a romokban heverő ország felépítéséhez elengedhetetlen szükség volt a vasútra. A szállítási teljesítmények hamarosan elérték a MÁV kapacitásának felső határát, a gőzmozdonyok gyomra emiatt nagyon sok szenet igényelt. De, mint tudjuk, szén nem volt elegendő. Ezekben az időkben a zsenialitásra sem lehetett számítani, a kommunista hatalom rettegett az okos emberektől. (Jendrassik György is kénytelen volt 1947-ben elhagyni az országot.) Így aztán maradt a pótcselekvés, a szénnek gyakran alig nevezhető alacsony kalóriaértékű, a fűtőknek keserves túlmunkát okozó gyakran összesülő tüzelőanyag, a mozdonyokat és azok személyzetét kiszígerelő ötszáz és kétezzer tonnás mozgalom, a túlterheléssel indított vonatok, a „szénecsata”, a mozdonyszemélyzet félelemben tartása, stb. (1. ábra.) A háború után meglehetősen hosszú időre konzerválódott hazánk



3. ábra



179. ábra. A legkisebb energiafogyasztást adó menetábra



180. ábra. Gazdaságos utazási mód kevés menetrend szerinti megállás esetén

államvasútjának alacsony színvonalú technikai fejlettsége, folyamatos csőd közeli állapota. Aztán 1968-as országgyűlés által elfogadott, Csanádi György nevével fémjelzett közlekedéspolitikai koncepció hozta meg a kibontakozáshoz szükséges pozitív változást. (Amint azt tudjuk, e változás sajnos a kis forgalmú, elavult, kicsiny teherbírású, gyenge felépítményű mellékvonalak bezárásával járt. Azonban a megszüntetett mellékvonalak felszabadult forrásait a fővonalak, és a gördülőállomány fejlesztésére lehetett fordítani.) Elkezdődött a pályák rekonstrukciója, új, korszerűbb járművek beszerzése és ezzel párhuzamosan a dízelesítés. Akkoriban a kőolajat még igencsak megfizethető áron kínálták a világpiacon, tehát a dízelesítés jó és hosszú távon fenntartható megoldásnak tűnt. Elsősorban azért, mert a gőzmozdony alacsony hatásfokához képest a belsőégésű motorral üzemelő mozdonyok jobban hasznosították az akkoriban könnyen és olcsón beszerezhető, a szénnél egyszerűbben szállítható és tárolható olaj energiátartalmát. A motoros mozdonyok fenntartása könnyebbnek és kevésbé időigényesnek bizonyult gőzzel üzemelő társaikhoz képest, amellet a hatótávolságuk is jelentősen nagyobb lett. Ezzel a „széncsata” végleg lekerült a napirendről. Csak, hogy jobban elképzelhetővé váljék a hatvanas-hetvenes évek dízelesítésének mértéke, néhány adatot említek. 1960-ban a gőzvontatás részaránya nyolcvan százalék felett mozgott, a dízeleké pedig alig érte el a tíz százalékot. 1970-re ez az arány már sokkal szebb képet mutatott, ugyanis ekkorra a motoros mozdonyok már nagyjából hetven százalékban vették ki a részüket a vasúti vontatásból. Tehát jó irányba mozdult el a MÁV, biztosítva látszott a vontatáshoz szükséges energia gazdaságilag rentábilis, hosszú távú beszerzése. De mint tudjuk, semmi

nem tart örökké. 1973. október 17-én történt valami, ami az egész világot megréngette. A kőolaj ára drasztikusan emelkedni kezdett. Majd 1979-ben újabb árrobbanás következett be. E két egymást követő krízis komoly kihatással volt hazánk gazdaságára is, emiatt aztán az országgyűlés alapvetően megváltoztatta a magyar vasút állami finanszírozásának addigi formáját. A MÁV újfent rendkívül nehéz pénzügyi helyzetbe került. De lépett! Látta, hogy a dízelesítési program már nem járható út, ezért előre menekülve megkezdte a nagyobb arányú villamosítást. Amíg 1970-ben a villamos vontatás részaránya mindössze harminc százalék körül mozgott, addig 1990-re ez az arány a villamosmozdonyok javára meghaladta a hatvan százalékot. Ma a fővonalaink jelentős többségén villamos mozdonyok és alacsony fogyasztású, visszatáplálásra képes villamos motorvonatok végzik a szállítást.

Most pedig engedjék meg, hogy egy személyes emlékekkel folytassam gondolataimat! Valamikor a nyolcvanas évek második felében a MÁV és a VATUKI lefolytatott egy, a V43-as mozdonyok fogyasztását vizsgáló és azt optimalizálni kívánó kísérletsorozatot. Két mozdonyt, a V43.1172-est és a V43.1155-ös gépet felszerelték egy-egy számítógéppel. Persze ne olyan komputert képzeljenek el, amelyik egy kicsit is hasonlít a maiakhoz, hanem egy viszonylag nagy műanyag dobozban elhelyezett szerkezetet, ami éppen elfért a vonatvezetői asztalon. A doboznak azon az oldalán, ahol a mozdonyvezető láthatta, kijelzőt helyeztek el, amelyen zöld betűkkel olyan szöveges üzenetek jelentek meg, hogy „gyorsítson!” „zárjon le!” „fékezzen!” „tartsa a sebességet!” stb. A mozdony mögé sorolták a mérőkocsit, mögötte pedig ott futott az etalon szerelvény, amely hattengelyes Sap

4. ábra



kocsikból állt. A kocsikra betonlapokat helyeztek, mindegyikre ugyanannyit. A vonat terhelése pontosan 1500 tonnát tett ki.

A kísérletsorozatnak mozdonyvezetőként magam is részese lehettem. Az 1172-es mozdonnyal továbbítottam az egységnyi terhelésű szerelvényt. Kettőt kellett fordulnom Kelenföld és Pustaszabolcs között. A feladatom abban állt, hogy az első fordulóban úgy vezessek, ahogyan máskor is szoktam, persze fokozottan ügyelve a menetrendben megszabott menetidőkre. A másodikban muszáj volt pontosan követnem a számítógép kijelzőjén megjelenő írásbeli utasításokat. Menet közben a mérőkocsiban a szakemberek folyamatosan figyelték és regisztrálták a mozdony fogyasztását. A második forduló végén a próba vezetőjének meglepő, nem várt eredménnyel kellett szembesülnie. A számítógép által regisztrált adatok kinyomtatása után kiderült, hogy az első fordulóban, amikor a saját stílusomban vezettem, a szili 100 kWó -val kevesebbet fogyasztott, mint amikor a komputer utasításait követtem. Erre jegyezte meg a próba vezetője: „Egy gyakorlott mozdonyvezetővel a mi kis gépünk nem tud versenyezni.” Ezzel a történettel le is zárom a múltat és egy nagy ugrással visszatérek a jelenbe.

Napjaink magas üzemanyagárai arra kényszerítik a kisebb-nagyobb vasúttársaságokat, hogy fennmaradásuk érdekében valamiképpen csökkentsek a költségeiket. Sokféle megoldás lehetséges, amint azt a későbbiekben látni is fogják. Első és legfontosabb, hogy felismerjük azokat a tényezőket, amelyek pazarláshoz vezetnek. A második fázis, hogy ezek

közül annyit igyekezzünk kiiktatni amennyit csak lehet, még akkor is, ha ez látszólag sokba kerül!

Az RCH például első lépésként intenzíven oktatni kezdte mozdonyvezetőinek az energiatakarékos vonattovábbítást. Gondolom, most sokan felkapják a fejüket és azt gondolják, minek? Amint azt fentebb olvashatták, egy kellő gyakorlattal bíró, ügyes mozdonyvezető ezt magától is tudja. Igen ám, de nem minden masiniszta rendelkezik kellő gyakorlattal, gondoljunk csak a friss vizsgás vagy kevésbé rátermett kollégákra! Ahhoz,

hogyan valaki igazán jó masiniszttá váljék, bizony hosszú idő, akár több év is szükségeltethet.

(Csak zárójelben teszem hozzá, hogy nem nagy számban ugyan, de akadnak – én csak úgy hívom őket – „vadorzó” masinisztták. Ők azok, akik – ne szépítsük a dolgot – hihetetlen barbár módon vezetnek. Számukra a korszerű, nagy teljesítményű mozdonyokon a vonóerő-szabályzó és a fékezőszelep karja csak a két végállásban képzelhető el. Egész útjukon csapkodnak, ütök-vágják a gépet. Szerencsére a régebbi, kisebb teljesítményű, hagyományos felépítésű és vezérlésű masinák nem voltak alkalmasak az olyan barbarizmusra, mint a mai modern vontatójárművek. A technika fejlődése azonban amellet, hogy könnyebbé tette a járművezetők munkáját, megszülte a maga vadorzóit is. Magam is találkoztam ilyen emberrel, a nevét borítsa homály! Jellemzően, ugyanazzal a vonattal a lassújelekkel bőségesen megtűzdelt hegyeshalmi vonalon csaknem másfélszer annyit fogyasztott mint én. Ezzel persze elérte, ha nem jött közbe semmi olyan forgalmi helyzet, ami a menetét akadályozta volna, akkor nagyjából rendesen, a menetrendben előírt időben állt meg Hegyeshalomban, miközben én a visszafogott stílusú vezetéssel általában 3-6 perc késéssel landoltam ugyanott. Most persze mondhatják, hogy ő volt a jobb, az ügyesebb, hiszen a nehéz körülmények ellenére képes volt tartani a menetrendet. De a dolognak van egy másik oldala. Vajon e néhány perces menetidő csökkentés megéri-e a tetemes túlfogyasztást? Arról már ne is beszéljünk, hogy az ilyen durva vezetési stílus erősen igénybe veszi a mozdonyt, a járművek ütköző

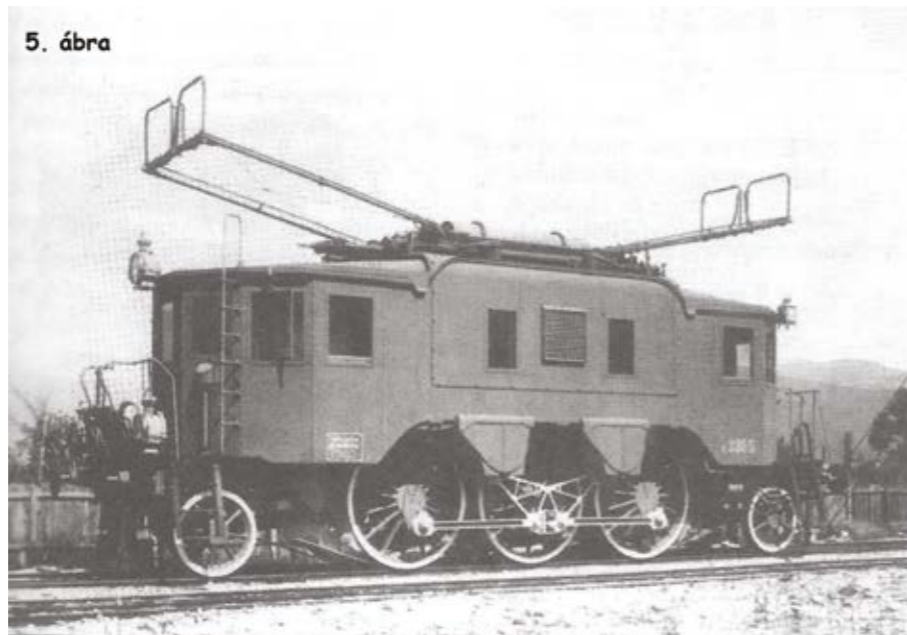
és vonókészülékét, ráadásul rontja a kocsikban helyet foglaló személyek komfortérzését. Tartok tőle, az ilyen kollégának felesleges az energiatakarékos vezetésről beszélni, azt oktatni, szimulátoron gyakoroltatni, mert úgyis a kemény feje után megy, azután majd veregeti a saját vállát és elkönnyveli magában, hogy már megint roppant ügyes volt. Ezzel a zárójellel itt be is zárom.)

No, de térjünk vissza az RCH vasúttársasághoz! Ők felkérték a BGOK-t, hogy az istvántelki mozdonyvizsgálótelepre telepítsen olyan tehervonatos programot, amely alkalmas arra, hogy a masinisták gyakorolhassák vele a takarékos vonattovábbítás fogásait, trükkjeit. (2. ábra.) Szerintem a program elég jól sikerült, a mozdonyvezetők szívesen vesznek részt a foglalkozásokon, sokan versengenek egymással, hogy ki tud olcsóbban eljutni vonatával A-ból B-be. Ezeket a jó hangulatú oktatásokat én is kifejezetten szeretem. A masinisták pedig a program által már könnyebben felismerik és kezelik azokat a helyzeteket, amelyek túlfogyasztást okozhatnak. Talán egyszer majd erről is részletesen beszámolok itt, lapunk hasábjain. Beláthatjuk azonban, az energia pazarlásának legkevésbé a mozdonyvezetők az előidézői. Persze most feltehetik nekem a kérdést, ha nem a masinisták, akkor kik vagy mik okozhatják a túlfogyasztást? Lássuk tehát a legkézenfekvőbb okokat!

A kötött pályás közlekedés behozhatatlan előnye a közúttal szemben, hogy a kisebb súrlódási tényező lehetővé teszi a nagy tömegű szerelvények alacsony energiaigényű továbbítását, ráadásul a korszerű villamos mozdonyok fékezéskor képesek a mozgási energiát villamos energiává alakítva visszajuttatni a hálózatba.

Ezúttal ismét a múltba invitálom olvasóimat. Annak idején, amikor én gyakornok voltam, a következőket tanították nekünk a gazdaságos utazásról.

A vonat továbbítása során az energiafogyasztást a sebességen és a vonat tömegén kívül jelentősen befolyásolja a menetrend szerinti közlekedés is. Egy vonat mennél jobban eltér a

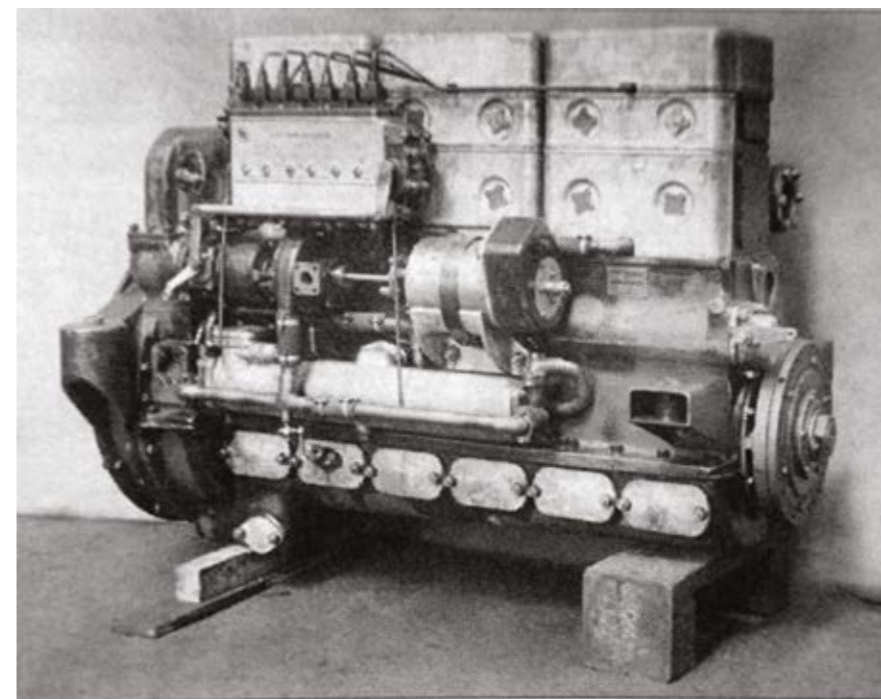


menetrendtől, többnyire annál nagyobb energiafogyasztással jut el a végállomásáig. Ennek okai többek között a menetrendtől eltérő, esetleg a tervezettől jóval sűrűbb megállások, a rendkívüli áthaladások alkalmával – amelyek késétt vagy korábban közlekedő tehervonatok esetében gyakran előfordulnak – a „Felhívás az indításra” jelzés elmaradása, valamint nem utolsó sorban a legnagyobb sebesség alkalmazása és a menetidő csökkentése érdekében a kifuttatások elhagyása.

A vonat menete során a sebességére és a tömegére jellemző mozgási energiát képvisel. Fékezéskor ezt a mozgási energiát alakítjuk át hővé, a visszatáplálásra képes járműveknél pedig részben villamos energiává. Megállás vagy sebességcsökkentés után a vonatunkat újból fel kell gyorsítanunk, tehát újból fel kell halmozunk benne a menetrendben előírt sebességhez szükséges mozgási energiát. E gyorsítás nagy energiaszükséglettel jár. Ezzel szemben sík pályán a sebesség tartás meglepően kis fogyasztással is megvalósítható. Ebből pedig az következik, hogy kerülni kell a felesleges lassításokat és megállásokat annak érdekében, hogy minél gazdaságosabbá tegyük a vonattovábbítást. Fontos az is, hogy a gyorsítás – az ésszerűség határán belül – minél rövidebb időt vegyen igénybe. A fent leírtakból következik, hogy akkor járunk el helyesen egy gyakran megálló vonat továbbítása során, ha intenzíven felgyorsítjuk, majd tartjuk a sebességet. Megállás előtt a menetrendi lehetőségeket figyelembe véve érdemes kifuttatni, hogy a felhalmozott mozgási energiából mind többet felhasználjunk. Mennél hosszabb a kifuttatás, annál kevesebb mozgási energiát alakítunk át hővé. Olyan

vonatoknál, amelyek hosszan nem állnak meg (tehervonat, gyorsvonat) praktikus menet közben kisebb kifuttatásokat alkalmazni. (3. ábra.) A visszatápláló fékezésre alkalmas járműveknél pedig arra kell törekedni, hogy lassításkor a lehető legtöbb felhalmozott mozgási energiát alakítsunk át villamos energiává. Ilyenkor az sem baj, ha a fékút elnyúlik. A hazai elméleti és gyakorlati vizsgálatok azt mutatják, hogy helyes utazási mód alkalmazásával visszatáplálásra képtelen mozdonyok esetében a sűrűn megálló személyvonatoknál mintegy 15%, tehervonatoknál pedig 5-8% energiamegtakarítás érhető el. E számok jelentősen növelhetők a rekuperációra alkalmas járművek villamos fékjeinek ügyes használatával.

Hadd hozzak ismét egy személyes példát! A nyolevanas években gyakran továbbítottam személyvonatokat Józsefvárosból Kiskunhalas állomásra. E vonat sebességcsoportja akkoriban 90/100 volt. Egy nyolc Bhv kocsiól összeállított, mindenütt megálló szerelvényt Szilivel többnyire 1200 kWó fogyasztással képes voltam Halasig elvinni. Természetesen csak akkor, ha menetrend szerint mehettem, mert ilyen esetekben hosszú kifuttatásokat engedett a kiszabott menetidő. (A vonatok menettartama 2 óra 34 perc és 2 óra 27 perc között mozgott. Ez alatt az idő alatt 132,8 kilométert kellett megtennünk. 7. ábra.) Amikor késtem, a kifuttatások természetesen elmaradtak és 90



6. ábra. VI JaR 135/185 típusú Ganz-Jendrassik dízelmotor

helyett 100 km/ó sebességgel döngöttem. Késétt vonatoknál a fogyasztásom – az egykori jegyzeteim alapján – gyakran elérte, sőt előfordult, hogy meg is haladta az 1400 kWó -t.

Ha már a villamos fékeknel tartunk, nem mehetek el szó nélkül egy, a MÁV hálózatán megfigyelhető jelenség mellett. Sajnos azt tapasztaltam pályafutásom során, hogy döntéshozó szakembereink gyakran veszélyt szimatolnak a hatékony villamos fékek üzemeltetésében, ezért időről, időre korlátozni igyekeznek azok használatát. Vagy úgy, hogy konkrétan lebutítják, vagy rosszabb esetben megtiltják, meggátolják a működtetésüket. Sajnos pályafutásom során előfordult olyan eset is, hogy bizonyos intézkedésekkel ellehetlenítették a villamos visszatápláló fékezést.

Az első esetre a példát szerencsére nem személyesen tapasztaltam meg, azt csak hírből, a kollégák elbeszéléseiből ismerem, hiszen már jó másfél évtizede nem vezetek mozdonyt. Azt mesélték, hogy valami kenetlen, rozsdás vonókészülék a vonat szétakadását okozta. A halandó ember azt hihetné, hogy ezek után az arra kötelezettek fokozottan figyelik majd a csavarkapcsok állapotát, ha kell, kenik, javítják, cserélik azokat, amennyiben nem felelnek meg a balesetmentes közlekedés feltételeinek. De nem ez történt, hanem korlátozták a villamos fékek használatát, ezzel rontva a modern járműveink energiahatékonyágát.

A dinamikus fékek használatának ellehetlenítése régebbi keletű történet, még abból az időből, amikor magam is mozdonyvezetéssel kerestem a kenyerem.

Abban az időben nem egyszer előfordult, hogy vonatok szoros kapcsolása okán az ívekben fellépő megengedettnél nagyobb nyomóerő az ügynevezett munkaemésztős ütközők sérülését okozta. Emiatt adta ki a MÁV azt a rendelkezést, hogy a csavarkapocs orsóinak végére lávtartó gyűrűket kell felszerelni. E gyűrűknek azt a feladatot szánták, hogy ne lehessen túl szorosra összehúzni a kapcsolókészülék orsóját, ezáltal az ívekben tehermentesülhessenek a munkaemésztős ütközők gyűrűi. Azt azonban – nekem legalábbis úgy tűnt

- senki nem vizsgálta, hogy a különféle csavarkapcsokra milyen méretű gyűrű lenne a legmegfelelőbb, egyszerűen valamennyi kocsis csavarkapcsának orsójára ugyanazon méretű gyűrűk kerültek. Ebből adódóan aztán előfordult, hogy csak „laza” kapcsolást lehetett létrehozni két jármű között. Mi lett ennek a következménye? Az, hogy csak AFB nélkül, a villamosfék teljes mellőzésével lehetett a mozdony mögé kapcsolt vonatot továbbítani. Ha a mozdonyvezető nem így járt el, akkor bizony a szerelvényben létrejövő iszonyú rángatások az utasok számára gyötrelmessé tették az utazást. Gondoljunk csak bele! Egy 140 km/ó sebességű vonat emelkedő után ráfut egy lejtős pályaszakaszra. Ha az AFB aktív, akkor először a villamos féket hozza működésbe. Az addig emelkedőben haladó vonat vonókészüléke kifeszült helyzetben látta el feladatát. A laza kapcsolás miatt ekkor az ütközők néhány milliméterre, esetleg egy-két centiméterre is eltávolodtak egymástól. (Lásd az általam 2007. 08. 17-én készített fotót! 4. ábra.) Abban a pillanatban, amikor a vontatómotorok generátor üzemmódban kezdtek dolgozni, az első kocsi

7919 sz. távolsági személyvonat. 1. és 2. osztály. ⑤

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Kiskunhalas							3:53				
8:0	Pirtó	* 7	4:00	1	4:00							0
2:8	Pirtói szőlők mh. ...	3	03	1	04							
6:2	Soltvadkert	* 5	10	1	11							5
6:3	Feketehalom mh. ...	6	17	1	17							5
3:6	Kiskőrös	* 4	21	1	22							3
6:1	Tabdi mh.	5	28	1	29							5
4:2	Csengőd	* 4	33	1	34							
5:7	Soltszentimre mh. .	5	39	1	39							4
4:3	Csengőd elág.	* 3	43		43							4
1:8	Fülöpszállás	* 2	45	1	46				1:53			1
6:1	Szabadszállás	* 5	52	1	53							5
8:5	Homokszentlőrinc	* 7	5:00	1	5:01							6
8:3	Homokszentl. elág. .	* 7			08							6
1:7	Kunszentmiklós-Tass	* 2	10	1	11							1
10:4	Dömsöd	* 8	19	1	20							7
8:8	Kiskunlacháza	* 7	27	1	28							6
7:8	Délegyháza	* 7	35	1	37							6
2:3	Dunavarsány mh. .	3	40	1	41							2
5:2	Taksony	* 5	46	1	46							4
2:7	Dunaharaszti alsó mh. .	3	49	1	50							2
1:2	Dunaharaszti ..	* 2	52	1	53							2
6:2	Soroksár	* 5	58	1	59							5
4:6	Pesterzsébet mh. ...	5	6:04	1	6:05							4
2:5	Sz.-Soroksári út	* 3	08	1	09				0:34			80
1:8	Bpest-Ferencváros ..	* 3	12	1	12							2
2:5	Ferencváros elág. ...	* 3			15							60
3:2	▽ Bpest-Józsefváros	* 4	6:20									60

Menetidő 2 ó. 07 p. — Tartózkodás — ó. 20 p. — Menettartam 2 ó. 27 p.

7. ábra

Bizonyára nem felejtették még el, hogy néhány sorral feljebb arról írtam, miszerint erősen rontja a gazdaságos vontatást, amikor kiesik a vonat a menetrendjéből. Megemlítettem, hogy ennek az egyik oka a rendkívüli áthaladás esetén adandó „Felhívás az indításra” jelzés elmaradása. Saját tapasztalatból írom, hogy általában az éjszaka közlekedő tehervonatoknál – főleg esőben vagy hidegben – a legritkább esetben jön ki a szolgálattevő jelzést adni. Ilyenkor a kötelességtudó mozdonyvezető megállítja vonatát, majd miután megállt, újra megindul, hiszen az egyéni kijáratú jelző szabad jelzési képe felhatalmazza az indításra. Sokszor volt alkalmam elgondolkodni e szabály energiapazarló mivoltán. Egyszerűen soha nem érttem. Ha áthaladó vonat esetén az állomás bejáratú jelzője előjelzést ad a szabad jelzési képet mutató egyéni kijáratú jelzőre, mi szükség van a vonatindító jelzőeszközzel történő felhatalmazásra?

Amennyiben a forgalmi szolgálattevő azt szeretné, hogy állomásán megálljon a vonat, egyszerűen nem kezel kijáratot és kész. Remélem, a szabályok alkotói is elgondolkodnak e kérdésen és kivezetik eme pazarló szabályt – ami ráadásul semmiben nem növeli a biztonságot – a forgalmi utasításunkból.

Említettem még a lassújeleket, amelyekből rengeteg kerül kitűzésre a hálózatunkon, sajnos az újonnan átépített szakaszokon is. Érdemes volna kiszámolni, hogy ilyen horrorisztikusan magas üzemanyagárak mellett nem lenne-e olcsóbb, gyorsan megszüntetni azokat a sebességkorlátozásokat, amelyek olyan pályahibák miatt kerültek ki, amelyek hosszas vágányzárások nélkül könnyen és gyorsan megszüntethetők. No persze ismerem a kifogásokat, az okokat, hiszen közel fél évszázada szolgálom a vasutat, de napjaink energiaválsággal küzdő világában a kifogások helyett inkább a megoldáson volna érdemes gondolkodni, még akkor is, ha azok nagyon nehezen valósíthatók meg! Amikor sebességkorlátozó táblát látok, mindig fülemben cseng az a mondat, amely egy 1953-ban készült oktatófilmben hangzott el, miután trehány módon hajtottak végre egy síncserét és a vonatot csak lassújel kitűzése után lehetett a rosszul kijavított pályára bocsájtani. „Bizony sok szén kell ahhoz, hogy a vonat ismét elérje a menetrendben előírt sebességét.”

Aztán van itt még valami, amire többnyire egyáltalán nem gondolunk. Az EVM (Mirel) típusú vonatbefolyásoló berendezés működése. Cikkem elején említettem, hogy az RCH számára készült a szimulátorunkra egy olyan program, amelynek segítségével a mozdonyvezetők gyakorolhatják a gazdaságos vonattovábbítás alapjait. Ebben a szimulációban egy rövid, mindössze nyolc gabonaszállító kocsi álló szerelvényt cibálnak A-ból, B-be. E programnak azonban volt egy őse. A pálya, a vontatójármű, az állomások ugyanazok voltak mint a jelenlegi nyolc kocsis szimulációban, de a vonat nehéz, hosszú, ráadásul nagy levegőigényű kocsiból lett összeállítva. Ezen a programon mutatkozott meg kristálytisztán az EVM energiafaló mivolta. Most nem az indokolatlan leoldásokra gondolok, hanem a rendszer üzemszerű működéséből adódó súlyos problémára.

E probléma a következő. A szimulátorunkon – mint említettem – adott egy hosszú és nehéz tehervonat. A menetrend szerinti sebessége 90 km/ó. Az egyik állomásra kitérő irányba álló váltókon át kell behaladnia. A bejárat

előjelzője mellett elhaladva, a harmadik éberségi felhívást a mozdony vezetője csak akkor tudja törölni, ha előírt mértékben csökkenti a fővezeték nyomását. E csökkentett nyomást addig kell tartania, amíg a sebessége 40 km/ó alá le nem esik. Csak ezután kezdheti meg az oldást. A vonat azonban annyira hosszú, hogy mire újból feltölt a fővezeték az üzemi 5 bar nyomásra, a vonat gyakorlatilag megáll. Így aztán minden sebességcsökkentésre kapott jelzési parancs a vonat megállásához, jobb esetben az előírtnál nagyobb sebességcsökkenéshez vezet. Magyarul, szórjuk a pénzt ezerrel. Tudom, a biztonság a legfontosabb, de nem mindegy, milyen áron tudjuk azt garantálni! A mai technikai lehetőségek már lehetővé tennék, hogy ne a fővezeték pillanatnyi nyomása befolyásolja a vonatbiztosító berendezés működését. Ez valahogy korunkban már rendkívül primitív megoldásnak tűnik. Tartok tőle, az EVM még sokáig jelen lesz hálózatunkon, az ETCS nem tudja olyan gyorsan leváltani, mint azt sokan szeretnék. Emiatt érdemes volna az EVM-et okosan továbbfejleszteni, mégpedig úgy, hogy a biztonság maximális garانتálása mellett is költséghatékonyan legyünk képesek vonatainkat célba juttatni.

Móricz Zsigmond



Arankától az S masináig

1. ábra



Potyondy: Az államvasútak mozdonyparkja III

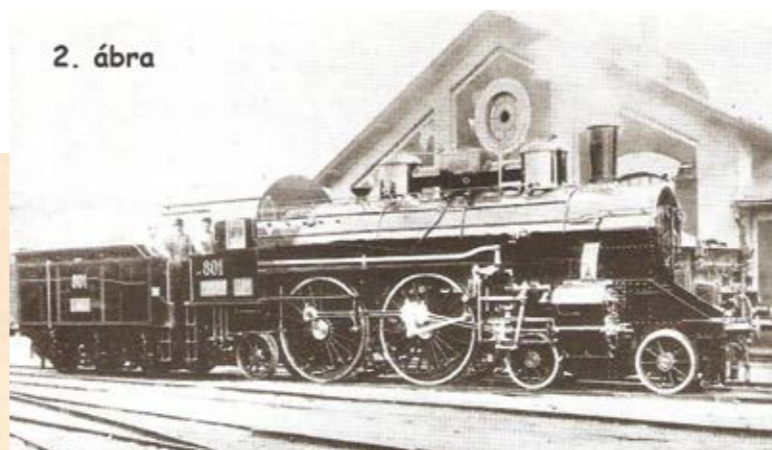
5. ábra. Az államvasútak I.1 oszt. mozdonya

Egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy híres, nevezetes gépgyárunk, amelynek kapuján nem egyszer az iparilag fejlett nyugati világot is ámulatba ejtő mozdonyok gördültek ki. Mostani írásom első szereplője egy olyan lokomotív, amely az 1900-ban Párizsban megrendezett nemzetközi ipari kiállítás nagydíját nyerte el. E mozdony – gondolom, már sokan kitalálták – a budapesti MÁV Gépgyárban 1900-ban elkészült I.1. oszt. 701-es, később, az 1911-ben bevezetett számozás szerint a 201, 001-es típus. A vasutasok e különlegesen szép lokomotívna az „Aranka” nevet adták.

A jármű annak idején nagy feltűnést keltett hatalmas, 2100 mm átmérőjű kerekeivel és a magasan elhelyezett kazánjával. Menetsebességét óránként 100 kilométerre engedélyezte a hatóság.

Az I.1. oszt. 701-essel egy időben a MÁV gépgyár megépítette e jármű ikertestvérét, az I. m. oszt. 801-es mozdonyt is.

2. ábra



A különbség a két mozdonynál csak a gépezetben volt. A 701-es kompaund gépezete síktolattyúval épült, kormánycsavarja pedig roppant érdekes módon kombinált rendszerű kialakítással működött. E módszerrel ugyanis az alacsony nyomású hengernek nagyobb töltést lehetett adni. Az ikergépezetű 801-es külső beömlésű, dugattyús tolattyúkkal rendelkezett. Mindkét mozdonynál Heusinger – Walshcaert vezérmű végezte a gőz kormányzását. A hosszkazán felett a két gőzdómot cső kötötte össze, így a gőztér megnövekedett. Emiatt azonban nem lehetett a MÁV-nál szabványos, hengeres homoktartályt alkalmazni a hosszkazán tetején, hanem – kénytelen-kelletlen – kevésbé mutatós szekrény alakú homoktárolót helyeztek el a gőzdóмок között.

A két mozdony a Budapest – Pozsony – Marchegg vonalon húzta a 240 tonna súlyú gyorsvonatokat, mégpedig 80 – 90 kilométeres sebességgel. E teljesítmény kifejtésére mintegy 980 effektív lóerő szükségeltetett.

Ebben az időben kezdett – elsősorban Németországban – elterjedni a Schmidt-féle, füstcsöves túlhevítő. A túlhevített gőz alkalmazásával a mozdonyok teljesítőképessége láthatóan növekedett. Magyarországon sem akartak a mozdonytervezők a fejlődésben elmaradni, ezért az ikergépezetű 801-es mozdonyt túlhevítőssé alakították.

3. ábra



A mérések bizonyították az átépítés helyességét, hiszen, amíg a korábban telített gőzzel üzemelő gőzös sík pályán 240 tonnás vonatot tudott 80 kilométeres sebességgel vontatni, addig az átépítés után ugyanezen a pályán 350 tonnás szerelvényt cibált mindenféle erőlködés nélkül ugyancsak nyolcvannal. A kedvező eredményeket látva, a 701-es masinát is túlhevítőssé alakították. Az imígyen nagyjából egyformává varázsolt mozdonyok 201, 001 és 202, 001 pályaszámmal dolgoztak tovább. Többnyire a fiemei gyorsvonatokat húzták Budapest és Újdombóvár között 80-90 kilométeres sebességgel.

E mozdonyokból nem készült széria, csak a két prototípust rólta a vaspályákat. Ennek oka abban keresendő, hogy eme gépeket a gyár és a MÁV egyfajta kísérleti példányoknak szánta. Addig még ugyanis nem építettek ilyen nagy kerékátmérővel és magasan elhelyezett kazánú gőzöset. Ezért aztán e két prototípussal szerzett tapasztalatokat óhajtották felhasználni a később építendő nagy teljesítményű, magasan elhelyezett kazánú masinák megtervezésénél. Így született meg e szép prototípusok tökéletesített, nem kevésbé mutatós változata az I. m. oszt. (1911 után 203-as) besorolású, Atlantic típusú gőzös.



6. ábra. Az államvasútak négyhengerű, 203 sor. kompaund mozdonya

Az I.1. oszt. 701-es (201, 001) mozdony megépítése után 3-4 évvel, de még a túlhevített gőz általános elterjedése előtt Németországban és Franciaországban a négyhengeres, úgynevezett kiegyenlített gépezetű, nehéz, Atlantic típusú gyorsvonati mozdonyokat kezdték gyártani. Azért vártak sokat ezektől a mozdonyoktól, mert erős gépezetük ellenére rendkívül nyugodtan futottak és így, a nagyobb sebesség dacára is kímélték a pályát. Tudvalévő ugyanis, hogy a pályaeépítők állandó harcban állnak a mozdonytervezőkkel. A pályásoknak sohasem elég könnyű, sohasem elég „hajlékony” a mozdony. A mozdonytervezőktől a megrendelők viszont azt várták el, hogy minél nagyobb vonóerővel – tehát minél több hajtott tengely alkalmazásával,

és minél nagyobb tengelyterheléssel – épüljön a mozdony. A Magyar Királyi Államvasutak pályaviszonyai különösen indokolták a pályávekben könnyen gördülő, nyugodt járású Atlantic mozdonyok építését. Így született meg 1906-ban az In. oszt. (203-as) sorozatú mozdony. Tervezésekor figyelembe vették az I. és az I m. osztályú gépekkel szerzett tapasztalatokat.

Az II. és az Im. mozdonyok kazánjai a növekvő vonatterhelések miatt már sok esetben gyengének bizonyultak. A 201-es, 202-es gépeken jól megfigyelhető, hogy az állókazán részben beszorul a kapcsolt kerékpár közé, emiatt kicsi a rostélyfelületük. E tény pedig erősen korlátozta a kazánok teljesítményét. Ez a probléma a gyári próbákon használt magas fűtőértékű angol szénkeveréknél kevésbé mutatkozott, de a MÁV hétköznapi üzemében használt gyengébb minőségű szénkeverék esetében már igen. Gépezeti szempontból is nagyon értékes összehasonlító adatokhoz jutottak e mozdonyokból a további gyorsvonati mozdonyaink építéséhez. Az I n. osztályú sorozat esetében a fenti probléma miatt került a hátsó futókerék jóval hátrébb, mivel így a rostély szélessége és ezáltal a felülete is jelentősen megnőtt.

Az új jármű hajtott kerekeinek átmérője – hasonlóan az elődeihez – 2100 mm volt. A hajtó-kapcsolt kerekek tengelyterhelése pedig 15,85 tonnát tett ki. Vanderbilt-típusú, 22 köbméteres szerkocsijával mindenféle nagy feltűnést kellett. E sorozatból mindösszesen 24 mozdony épült. Kezdetben Budapest és Marchegg között, később Budapest és Királyhida között vontattak nehéz gyorsvonatokat. Egy próbamenet során valamelyik I n. osztályú masina 142 kilométeres sebességet ért el. Végül a hatóság 100 km/ó-ban határozta meg e sorozat alkalmazható sebességét.

Négyhengeres, telített gőzű, kompaund gépezetének elrendezése Vauclain rendszerű. A nagynyomású hengerek belül, a kismomásúak kívül helyezkedtek el és valamennyi henger az előlről számított harmadik tengelyt mozgatta. A dugattyús tolattyúk külső beömlésűek voltak, a két külső tolattyút Heusinger – Walschaert vezérmű mozgatta. A belső tolattyúk mozgása a külsőről emeltyű-karok segítségével történt. Indításkor az indító készülék megfelelő kezelése után négyhengeres ikergépként mozdította meg a szerelvényt, majd menet közben a kompaund működést vissza lehetett (és kellett) állítani. Sajnos az első nagy háború kitérését követően a gyorsvonatok közlekedését leállították, a megmaradt személyszállító vonatok terhelése pedig

annyira megnövekedett, hogy ezek a kecses, elegáns gépek a nagy és súlyos szerelvényekkel már nem tudtak megbirkózni. Emiatt a MÁV a háború alatt egy kissé mellőzte őket. Később, 1944-ben (amikor megint háborús éveket élt át a vasút) Fialovits Béla egy 203-as mozdonyt tervezett úgy át, hogy az lett Magyarország leggyorsabb gőzöse. A gépet túlhevítős, kéthengeres ikergéppé változtatta. A hajtást az előlről számított harmadikról, a negyedik tengelyre helyezte át. Így a gép engedélyezett sebessége 125 km/ó-ra nőtt. (A mozdony teljesítményéről és vonóerejéről azért hallgatok bölcsen, mert az általam fellelt források szinte mindegyike más és más adatot említ.

5. ábra.



Mielőtt tovább gombolyítanám történetem fonalát, engedjék meg egy személyes emlék felidézését. Annak idején, amikor még mozdonyvezető gyakornokként szolgáltam a vasutat, első mesterem – akit, ha jól emlékszem, Honthy Sándornak hívtak – mindig arról mesélt, hogy milyen szép világ volt az, amikor ő még S masinán dolgozott. Másról sem szóltak a történetei, mint így az S masina, úgy az S masina. Elbeszélései mindenesetre roppantul felcsigázták az érdeklődésemet, aminek következtében elkezdtem keresgélni régi dokumentumok, iratok és újságok között, hogy valós képet alkothassak magamnak a mesterem által oly csodálatosnak leírt mozdonyról. Nos, mai témám következő szereplője éppen ez a mozdony.

Tehát most ismerkedjünk meg vele is egy kicsit. Hogy miért éppen vele? Egyszerű. Mert ez a típus a 203-asok módosított változata, amely első példányát a Magyar királyi Államvasutak 1908-ban állította szolgálatba. Akkori típusjelzése III s. osztály – innen az S masina elnevezés – amelyet 1911 után a MÁV 322-esre változtatott. A mozdonyok a nagyobb kifejthető vonóerő érdekében három csatlós változatban épültek. Gépezetük négyhengeres, telített gőzű, kompaund rendszerű szerkezetként működött. Kérdezhetik, hogy mi szükség volt erre a típusra? A válasz roppant egyszerű. A 203-as (In oszt.) sorozatú gépek üzembe

állításával ugyanis a MÁV már rendelkezett korszerű, gyorsvonati vontatójárművekkel, de a nehéz személyvonatokat továbbra is az elavult 220 és 222 sorozatú gőzösök húzták. Mivel e gépek teljesítménye gyakran kevésnek bizonyult, ezért nem egyszer előfordult, hogy a tehervonatokra készült 60 km/ó engedélyezett sebességű 325-ös masinákat kellett a nagy terhelésű személyvonatok elejére kapcsolni. E hiányon segítőként rendelkezett a Magyar kir. Államvasutak a MÁV Gépgyártól a 40 darab ICI elrendezésű Prairie típusú mozdonyt.

6. ábra.



7. ábra. Az államvasutak négyhengerű, 322. sor. mozdonya

A gyár eleinte túlhevítősre tervezte a majdani szállítandó gépeket, de az államvasút vezetése ennél a mozdonynál valamiért ódzkodott a túlhevített gőz alkalmazásától, így végül maradt a régi, telített gőzű megoldás. E típust univerzális felhasználásra tervezték, ezért a gyengébb felépítményű pályákon is korlátozás nélkül felhasználható kellett, hogy legyen. Ebből adódóan a gyártó egy érdekes megoldást talált ki. A hordrugók közötti himbák csapszegeinek áthelyezésével a hajtó és kapcsolt tengelyek terhelése könnyedén állítható volt úgy, hogy azok csak 14,420 tonnát nyomjanak, de úgy is, hogy 15,2-t. Ez utóbbival természetesen a futótengelyek részben tehermentesültek. A mozdonyok kazánja azonos volt a 203-as lokomotívokéval, gépezetük ferde hengerű, amely négyhengeres mozdonyoknál minden aggály nélkül alkalmazható volt. Terhelésük 80 kilométeres menetsebességnél sík pályán akár 534 tonna is lehetett. Az eredeti gyári leírás szerint a gépezet teljesítménye elérte a 2000 effektív lóerőt, teljes vonóereje pedig 10.230 kilogrammra rúgott. (A teljesítmény és a vonóerő eredeti gyári adat.) A négyhengeres gépezet közösen a középső tengelyt hajtotta. A dugattyús tolattyúk belső beömlésűek, a külső tolattyúkat Heusinger-Walschaert vezérmű mozgatta, amelyekről átfordítós emeltyűk vitték át a mozgást a belsőkre. Indítókészüléke a 203-as mozdonyéval teljesen azonos kivitelben készült. Ami viszont roppant érdekes, az az egyvezetékű keresztfej-vezetés. Meg

merem kockáztatni, hogy a MÁV gépgyár államvasutaknak készült mozdonyai között e megoldás teljesen egyedülállónak tekinthető. Talán azért idegenkedett a MÁV gépészeti előjárósága az egyvezetékű keresztfejektől, mert kétvezetékű rendszer esetében a kopásból eredő pontatlanságok könnyebben és biztosabban korrigálhatók voltak egyszerű mellékek kezelésével. A remekül bevált típus további terjedésének útját állta, hogy a 14 t tengelynyomásra épült pályákról kitiltották őket annak ellenére, hogy tengelyterhelésüket 14,420 tonnára lehetett redukálni és a MÁV hálózatán a 3%-os túlsúly még megengedettnek számított. Nagy összsúlyára való tekintettel azonban egyes vonalakról mégis kitiltatott, tehát korlátlanul felhasználható típusnak többé nem lehetett rájuk tekinteni. Emiatt aztán a vasút a további beszerzésektől eltekintett. E mozdonyok az 1910-es években a Budapest – Marchegg vonalon nehéz személyvonatokat, a Zsolna – Lipótvár szakaszon pedig tehervonatokat továbbítottak. Az első nagy háború után e sorozatból is több mozdony „külföldre szakadt”. A CSD-hez került példányokból a ruttkai főműhelyben hat mozdonyt 1929-ben és 1930-ban iker túlhevítősé alakítottak. Az imigyen átépített gépek 1938-ban visszakerültek a MÁV-hoz. Besorolásuk 322, 501 – 506-ra változott.

7. ábra.



A második világhéget követően a mozdonyok „restitúciójáról” kötött szerződés nyomán az ide-oda elcsámborgott vagy fogságba esett 322-es mozdonyok jó része visszakerült a MÁV-hoz. Többségük ferencvárosi színekben látta el feladatát, de volt olyan is, amelyik a váci vagy a rákosi fűtőházhoz tartozott. Tudtommal napjainkra egy példány sem maradt fenn eme szép és remekül bevált mozdonyokból, amit roppantul sajnálok. Ha jól tudom, az utolsó 322-est 1960 augusztusában selejtezték. Sic transit gloria mundi!

Móricz Zsigmond

A MOSZ tagság előnyei

- az érdekek megfelelő képviselése
- 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

