

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXVIII. évfolyam 4. szám 2023.

*Kellemes
Ünnepeket
és Boldog
Új Évet!*



Kosztolányi Dezső – Karácsony

*Ezüst esőben száll le a karácsony,
a kályha zúg, a hóesés sűrű;
a lámpafény aranylik a kalácson,
a kocka pörg, gőzöl a tejsűrű.*

*Kik messze voltak, most mind összejönnek
a percet édes szóval ütni el,
amíg a tél a megfagyott mezőket
karcolja éles, kék jégkörmivel.*

*Fenyőszagú a lég és a sarokba
ezüst tükrökből bókol a rakott fa,
a jó barát boros korsóihoz von,*

*És zsong az ének áhítatba zöngve...
Csak a havas pusztán a néma csöndbe
sír föl az égbe egy-egy kósza mozdony.*



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

Ha biztonság van, minden van!



Az ember sok mindenről képes lemondani vagy mással helyettesíteni, de a biztonság nincs ezek között. Vasutasként, mozdonyvezetőként kiváltképp fontos, hogy a biztonság minden mást megelőzve biztosított legyen és ebben ne legyen kétségünk. Ha felkapaszkodunk a vezetőállásra és elindítjuk a vonatot, tisztában vagyunk azzal, hogy a mozdonyvezetés számos kockázatot jelent egészségünkre, testi épségünkre, akár életünk is veszélybe kerülhet. Éppen ezért nem vagyunk hajlandók elfogadni azt, ha a biztonság és a gazdaságosság kerül mérlegre és a serpenyő a pénzügyi érdekek felé billen. Mint ahogy az a legutóbbi – jelentősen túlárzott és elhúzódó – vasútvonalfelújításoknál történt. Vonatbefolyásoló rendszerek nélkül hagyni fővonalakat közben kinyilatkozni, hogy az elektronikus rendszerek kifogástalanul működnek, nem más, mint elfogadni, hogy lemondunk az elérhető biztonságról. Tartozunk annyival a sápi balesetben életveszélyesen megsérült kollégáinknak és valamennyi vasúti járművezetőnek Magyarországon, hogy kijelentjük, a mi közösségünk nem hagyja annyiban a dolgot.

Új év új esély, tartja a mondás. Első pillantásra ez egy pozitív üzenet, de a lehetőség magában még nem hoz eredményt. Bértárgyalások közben vagyunk, a szokásos táncrend szerint történnek a dolgok, a munkaadók halogatnak és kifogásokat sorolnak. A Mozdonyvezetők Szakszervezete bérkövetelése gazdasági adatokra és számításokra alapozott reális igény. Rajtunk múlik, hogy mozdonyvezetőként, vasutasként, tudásunkat, képzettségünket, tapasztalatunkat, egységes fellépésünket, egzisztenciális biztonságra, magasabb anyagi és erkölcsi elismertségre, normális béremelésre tudjuk-e váltani. Ha biztonság van, minden van! Jogunk van ehhez!

Kihívásokkal teli év van mögöttünk, de nekünk mindig küzdenünk kellett a nehézségekkel, közösen a megfelelő megoldást általában megtaláltuk bajainkra. Bízom abban, hogy a jövőben is így lesz. Karácsonykor az a legszebb ajándék, amikor szereteteinkkel vagyunk együtt. Hivatásunk ezt nem teszi mindenkinek lehetővé, így elsőként azoknak kívánok békés karácsonyt és eseménymentes szolgálatot, akit az ünnep a vezetőálláson talál. A MOSZ közösségének, vasutas kollégáinknak és mindazoknak, akik e sorokat olvassák szép karácsonyt és sikeres új évet kívánok!

Jani Székely

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet.....3	Baj érhet, kár nem! 20	Máshol másként42
Vonatok ütköztek Sáp állomáson.....4	Rövid hírek..... 21	Én és a szakszervezet, a szakszervezet és Én..... 44
A helyszíni szemle megállapításai.....6	Elhunyt kollégáinkra emlékeztünk.....22	Fél életem2. rész.....47
Még egyszer a biztonságról.....8	Fél lábbal a sírban, fél lábbal a börtönben..... 24	Voltunk-Vagyunk-Lesztünk 50
Decembertől emelkedik a minimálbér...9	Végig kínlódtuk, de túléltük a nyarat...26	Egyszeri juttatás az RCH-nál októberi kifizetéssel.....53
Kezdeményeztük a bértárgyalások megkezdését 10	Pár esemény a közelmúltból.....27	Hazánk egykori mellékvonalainak „unalomig ismert” ígáslovai 54
Nehezen indul a bértárgyalás a MÁV-Volán csoportnál.....11	Vége van már a nyárnak... 30	Mozdonybérrel kezel a MÁV-START Zrt. az égető géphiányt..... 58
A bíróságok éve volt 12	Hírek Sopronból32	MOSZ-APP töltsd le, élj vele!59
ETR: jelezd a hibát, és te leszel a hibás!..16	Lázár János szerint...33	A MOSZ tagság előnyei 60
Mozdony személyzet vezénylése 18	Magyarok Poprádon34	
Beszámoló alapítványunk	Változás a biztosításoknál.....37	
2023. évi tevékenységéről 19	Szédítő volt..... 38	
	Záhonya MOSZ Kupa idei győztese 40	

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

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete • Főszerkesztő: Barsi Balázs elnök Szerkesztőség: 1145 Bp., Bácskai u. II. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230
E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037, Budapest, Bécsi út 267. Felelős vezető: Tolonics Gergely

Vonatok ütköztek

Sáp állomáson, mozdonyvezető kollégánk még mindig válságos állapotban van.

Az MMV vasúttársaság tehervonata a bejáratú jelző megállj jelzése ellenére behaladt az állomásra és ütközött az ott várakozó 6419. sz. személyvonattal. Az ütközés közel 60 km/h sebességnél történt. A személyvonat mozdonyvezetőjét közel négyórás mentéskövető szabadtóttá ki az összeroncsolódott Szili vezetőállásáról. A tehervonat mozdonyvezetője, valamint a személyvonaton tartózkodó jegyvizsgáló és az utasok könnyebben sérültek.

Az elmúlt időszakban sok politikusi nyilatkozatot hallottunk a vasúti biztonság fontosságáról, elsődlegességéről. Emlékszünk még amikor a Bz hűtőcsövének meghibásodása, az ott utazók sérülése is indoka volt a vonalbezárásoknak és az utasok biztonságának garantálása hivatkozási alapként szolgált a módváltásra. De hangsúlyos elemként szerepelt a biztonságos közlekedés az 1-es vonalra bevezetett sebességcsökkentés majd példátlan gyorsasággal elrendelt felújítás kapcsán is.

Most pedig amikor kollégánk egészségi állapota miatt aggódnak, megosztjuk egymással kérdéseinket, kétségeinket. A tények magukért beszélnek.

A véletlen, nagyon súlyos sérüléseket elszenvedő mozdonyvezető kollégánk egy hatvanéves mozdony vezetőállásán ült, ami ütközéskor papírként gyűrődött össze. Nyilvánvalóan ez is közrejátszott abban, hogy ilyen súlyos sérülést szenvedett. Fontos, hangsúlyozni, hogy az állami vasúttársaság mozdonyparkjának állapota nem felel meg a mai kor követelményeinek sem az egészségre nem veszélyes munkakörnyezet biztosítása, sem az esetleges ütközések következtében fellépő káros hatások mérséklése, elkerülése tekintetében.

A baleset bekövetkezését követően sietve megjelent közlemények biztosították a közvéleményt arról, hogy a vasútvonalat idén adták vissza a forgalomnak egy felújítás után, az „elektronikus rendszerek” működtek és vélhetően emberi mulasztás történt. Így a balesetben érintettek, a vasúti közlekedés működtetésében részt vevők, a mozdonyvezető munka kihívásaival nap mint nap megküzdő kollégáink kivételével mindenki nyugodtan hátra dőlhet, mert azt gondolhatja, egyszeri esetről és nem rendszerszintű problémáról van szó. Pedig de.



Ha „elektronikus rendszeren” a pálya mentén felállított jelzők működését értjük, akkor igaz is lehet a kijelentés. Hiszen a bejáratú jelző „megállj” jelzését figyelmen kívül hagyva haladt be a tehervonat az állomásra. A jelző működött, a mozdonyvezető vélhetően figyelmen kívül hagyta a jelzést. A vizsgálat célja tisztázni, hogy milyen okok játszottak ebben közre.

Itt van (vagyis nincs) azonban a vonatbefolyásoló rendszer, mint olyan, ami arra szolgál(na), hogy ellenőrizze, kontrollálja a mozdonyvezető munkáját, szolgálatképes állapotát és szükség esetén beavatkozzon a vonat menetébe, annak sebességcsökkentését vagy megállását kikényszerítve.

Mi mozdonyvezetők nem szakértőnek mondjuk magunkat, de tudjuk, hogy csökkentett sebességre vagy megállásra utaló jelzőhöz közeledve a sűrített éberségi felhívás pontosan arra szolgál, hogy a monotonitásból cselekvésre kényszerítse a vasúti járművezetőt. És akkor még a megállj állású jelzőnél sem vagyunk.

A 101. számú vasútvonalon a villamosítással és pályafelújítással párhuzamosan elmaradt a vonatbefolyásoló rendszer kiépítése. Az ötven milliárd forintból átépített pályán a vasút biztonsági szintje nem került növelésre, a vonatok akár 100km/ sebességgel is közlekedhetnek. Ha a mozdonyvezető hibázik nincs olyan rendszer, ami ezt a hibát korrigálja és megvédje a vonaton szolgálatot teljesítőket, az utasok testi épségét, életét. Ez azoknak a felelősségét is felveti, akik a vasúti pályák átépítését ilyen műszaki tartalommal elrendelik, felügyelik és utána átveszik.

Közismert, hogy a mozdonyvezetők munkaterhelése folyamatosan magas, a mozdonyok műszaki állapota, a vasúti hálózaton rendszeressé vált üzemzavarok növelik a pszichés nyomást és akkor még ott van az állandó változás és pörgés, amelynek a vasútbiztonságra gyakorolt hatása kiszámíthatatlan. Ebben a helyzetben vasútvonalakat biztonsági rendszerek nélkül hagyni megengedhetetlen és el kell, hogy gondolkodtassa a jogalkotókat.

Első az emberélet...aztán a felelősség kérdése...majd a következtetések levonása. **És hol marad a biztonság?**

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A helyszíni szemle megállapításai

AMÁVZrt. 2023. november 15-én, 4 óra 45 perckor jelentette a Közlekedésbiztonsági Szervezetnek, hogy 4 óra 20 perckor a 47847-2 sz. tehervonat Sáp állomásra engedély nélkül behaladt és összeütközött a 6419 sz. személyvonattal, többen megsérültek, az egyik mozdonyvezető beszorult a mozdonyba. A bejelentést követően a Közlekedésbiztonsági Szervezet vizsgálóbizottsága azonnali helyszíni szemlét tartott.

A helyszíni szemle tapasztalatai és a begyűjtött bizonyítékok alapján elsődlegesen megállapítható, hogy Sáp állomáson Püspökladányból távkezelte elektronikus biztosítóberendezés üzemel, illetve, hogy az eset helyén a vasúti pálya vonatbefolyásolásra nincs kiépítve. A biztosítóberendezés üzemszerűen működött, az eset idején az érkező 47847-2 sz. tehervonat előzetesen betárolt bejárati vágányúttal rendelkezett a III. vágányra, ami a 6419 sz. személyvonat megérkezése után, a berendezésbe

épített biztonsági időzítés leteltét követően épült volna föl, ez az időzítés az esemény bekövetkezésekor azonban még nem telt le. A 2199 tonna tömegű 47847-2 sz. tehervonat az állomás „A” jelű bejárati jelzőjén lévő „Megállj!” jelzés mellett kb. 60 km/h sebességgel elhaladt, majd ezt követően egyenletes sebességgel még kb. 980 métert megtéve, a II. vágányon az 1254+40 sz. szelvényben álló, 162 tonna tömegű 6419 sz. személyvonatnak ütközött. Az ütközés következtében a tehervonat 92 55 0609 006-5 pályaszámú mozdonyának hátsó forgóváza két tengellyel, a személyvonat 91 55 0431 198-5 pályaszámú mozdonyának első forgóváza egy tengellyel, az 50 55 2005 725-6 psz. személykocsi első forgóváza egy tengellyel kisiklott, végül a vonatok a vasúti pályát is megrongálva az 1256+60 sz. szelvényben álltak meg. A balesetben összesen 7 személy volt érintett, a személyvonat négy utasa, a vezető jegyvizsgáló és a vonatok mozdonyvezetői. Közülük a tehervonat mozdonyvezetője nem sérült meg, míg a személyvonat utasterében tartózkodók közül 2 fő könnyű, 2 fő súlyos, de nem életveszélyes sérüléseket, a személyvonat mozdonyvezetője pedig súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett.

Az esemény okainak feltárására, továbbá a tanulságok levonásával a jövőbeni hasonló események bekövetkezésének megelőzésére a Közlekedésbiztonsági Szervezet szakmai vizsgálatot indított.

Mosz/kbsz.hu

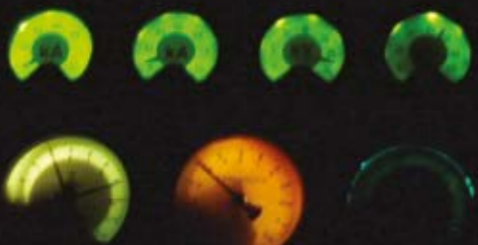


Még egyszer a biztonságról

A vonali végrehajtási utasítás hivatkozik az F2 sz. utasítás 5.sz függelékére, a vonalon közlekedő vonatjárművek, vezérlőkocsik, munkagépek kommunikációs eszközökkel való ellátásával kapcsolatban. Észterint a vonalon való közlekedéshez a kommunikációs eszközök tekintetében mozdonyrádió és mobiltelefon, mozdonyrádió és pályatelefon vagy mobiltelefon és pályatelefon szükséges. A vonali végrehajtási utasítás mozdonyrádióként a telepített 450 MHz-es rádiót jelöli meg és fogadja el. Vagyis pályatelefonos kommunikáció hiánya esetén csak olyan vonat közlekedhet, amelynél biztosított a mozdonyrádió és mobiltelefon együttes megléte. A kettő közül valamelyik kommunikációs eszköz elomlása vagy hiánya esetén a jármű nem közlekedhet a 101.sz vonalon, valamint közlekedés közbeni meghibásodáskor a jármű szolgálatképtelenné válik. A Mozdonyvezető Szakszervezet tudomása szerint vannak és voltak olyan vonatjárművek a vonalon, amelyen a telepített 450 MHz-es rádió nem működik vagy működött. A mozdonyvezetők ilyen esetekben - mivel nincsenek megfelelően információval ellátva a pályatelefonos értekezés lehetetlenségéről - joggal hitték azt, hogy az érvényes utasítások alapján, ha van pályatelefon a vonatjárművön akkor a szolgálati mobiltelefon működése esetén közlekedhetnek a vonalon. Az a körülmény, hogy a vonal nincs kiépítve pályatelefonos kommunikációra, súlyosan veszélyezteti a vasúti közlekedés biztonságát, hiszen a mobil rendszer, telefon, átjátszó adó, szolgáltatónál fellépő zavar hiba esetén a nyíltvonali útátjárók, fedezőjelzők, vasúti hidak, környékében bekövetkezett baleset, rongálás, vagy egyéb vasúti forgalmat veszélyeztető körülményt, a pályatelefonos kommunikációs pontok kiépítésének hiánya miatt nem lehet jelenteni.

A MOSZ megkeresésére a MÁV-START sietve kiadott egy parancskönyvi rendeletet, amelyben értesíti a vasúti járművezetőket a 101. sz. vonalon a pályatelefon csatlakozás kiépítettségének hiányáról és a közlekedés feltételeiről, a kommunikációs csatornák, eszközök hiánya, hibája esetén követendő eljárásról. Kérdés, hogy a többi, a vonalon közlekedő vasútvállalatnál mi a helyzet, ugyanis a MÁV Zrt. a többi vasútvállalat felé nem jelezte a mozdonyrádió feltétlen szükségességét a közlekedés feltételeként. Arról is értesültünk, hogy a vonalon rémült gyorsasággal életre keltették az A67-es csatornát. Azt nem tudni, hogy a baleset előtt vagy után.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



Fotó: Mária Zsigmond

A felújított 101. számú vonalon a vonatbefolyásoló rendszeren kívül nem került kiépítésre a pályatelefonos kommunikáció lehetősége sem.

Decembertől emelkedik a minimálbér

Már december 1-től emelkedik a minimálbér és a garantált bérminimum. A munkáltatók és a munkavállalók 15 százalékos minimálbér-, és 10 százalékos garantált bérminimum-emelésben állapodtak meg.



A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a minimálbér bruttó 266.800 forintra emelkedik a következő hónaptól, ami kedvezmények nélkül nettó 177.400 forint, míg a garantált bérminimum bruttója 326.000 forintra növekedhet, ami szintén kedvezmények nélkül nettó 216.800 forint. Ezzel a döntéssel azt lehet mondani, hogy a kormány megvédte a legrosszabbul keresőket, hiszen már december 1-től emelnek. Ráadásul ez a Központi Statisztikai Hivatal statisztikáiban még ideinek minősül, hiába csak januárban kapják meg a

dolgozók. Kimondható, hogy ebben a két körben, a minimálbéresek és garantált bérminimumosok között idén nem lesz reálbércsökkenés, hiszen ők már az év elején is kaptak 16, illetve 14 százalékos emelést. A vállalkozások korábban egyszeri, 100.000 forintos adómentesen adható juttatást javasoltak, ebbe azonban a kormány nem ment bele.

Ha ez a tendencia folytatódik, előbb-utóbb ugyanannyit fog keresni egy végzettség nélküli kezdő munkás, mint egy kezdő szakmunkás. Nem sok precedens létezik a magyar kormány gazdaságpolitikájára, ami szerint kisebb a béremelés annál, aki többet tanult, képzetlenebb, mint annál, aki kevesebbet. Ugyanilyen elvek mellett jött létre bérmegállapodás a MÁV-Volán csoportnál is a legutóbbi időszakban.

A kormány a 6 százalékos infláció mellett 4 százalék körüli reálbérnövekedéssel számol, ami azt jelenti, hogy bruttó 10 százalékos bérnövekedésre gondolnak.

Azok a szakszervezetek, amelyek 15%-os béremelést kérnek, nagyjából be is árazták magukat a 10%-os elfogadható bérfelzárkózásra.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Kezdeményeztük a bértárgyalások megkezdését

a MÁV-VOLÁN csoportnál, 18 százalékos alaphéremelés követelünk

A hároméves megállapodás következményeként előállt, a Mozdonyvezetők Szakszervezetes számára elfogadhatatlan bérhelyzet kompenzálása, továbbá a következő évre a kormány által prognosztizált infláció ellentételezése érdekében megfogalmaztuk és október végén elküldtük 2024. évre szóló bérkövetelésünket a MÁV Zrt. vezérigazgatójának.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete értékelte az év végén lejáró – szakszervezetünk által elutasított – hároméves, a 2021-2023 évi

jövedelempolitikai intézkedésekről szóló megállapodás következményeit. Megállapítottuk, hogy a mozdony-, és motorvonat vezetők, valamint más munkakörű tagjaink reálkeresete a fenti megállapodás hatálya alatt jelentősen - 10 százalékot meghaladóan - csökkent. Amíg ezen időszak alatt a pénzromlás mértéke 37,3%-ot tett ki, addig a juttatások emelkedése 25,6%-ra tehető, ráadásul folyamatosan emelkedő terhelés és növekvő túlórázás mellett.

A hároméves megállapodás következményeként előállt, a Mozdonyvezetők Szakszervezete számára elfogadhatatlan bérhelyzet kompenzálása, továbbá a következő évre a kormány által prognosztizált 6 %-os infláció ellentételezése érdekében, 2024-re az alábbi a bérkövetelésünk:

A mozdonyvezető, motorvonat-vezető, FLIRT motorvonat-vezető, jegyvizsgáló, vezető jegyvizsgáló, a MÁV-START Zrt. más, utazó munkakörű, valamint az utazó munkavállalók munkavégzését közvetlenül tervező, szervező, irányító, munkakört betöltő munkavállalói körében:

1. 2024. évi bérfeljesztés

2024. JANUÁR 01. NAPJÁVAL ALANYI JOGÚ 18 %-OS MÉRTÉKŰ ALAPBÉREMELÉS.

2. Alanyi jogú SZÉP kártya juttatás

A 2024. évben 150.000 Ft értékben SZÉP kártya juttatás.

3. Munkavállalói lojalitást elismerő juttatás

A 2024. évben egységesen bruttó 400.000 Ft.

4. „Szolgálati idő elismerése” juttatás

A 2024. évben változatlan formában és összegben.

5. Önkéntes egészség-, és nyugdíjpénztári munkáltatói tagdíj-kiegészítés

A 2024. évben az önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés változatlan formában, az önkéntes egészségpénztári tagdíj-kiegészítés 2024. január 01.-től bruttó 7.000 Ft/hó összegben.

A követelésünk teljesítésével biztosítható a felsorolt MÁV-START Zrt. munkavállalók körében a keresetek reálértékének megőrzése, a vállalat munkaerő-piaci pozíciójának stabilizálása, valamint a vasutas hivatás iránti elkötelezettség.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Nehezen indul a bértárgyalás a MÁV-Volán csoportnál

A Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács novemberi ülésén a szakszervezetek ismertették jövő évre vonatkozó bérigényüket, a MÁV azonban nem adott bér ajánlatot az érdekképviseletek számára.

A MÁV Zrt. vezérigazgatója az érdekképviseletek által a mondottakra úgy reagált, hogy továbbítja a tulajdonos felé, majd az országos minimálbér és garantált bérminimum meghatározását követő újabb egyeztetésre tett ígéretet. A CsÉT ülésén a MOSZ megismételte korábban megfogalmazott bérkövetelésének egyes elemeit, közte a 18%-os alanyi jogú alaphéremelést. Az érdekegyeztető tanácsot alkotó többi szakszervezet jellemzően 15%-os alaphéremelést tart szükségesnek, a SZAKSZ 25%-os igényt jelentett be.

Az egyeztetés napirendjén szerepelt még a MÁV-Volán csoport aktuális ügyeiről szóló tájékoztató melynek keretein belül Pafféri Zoltán a MÁV Zrt. vezérigazgatója elmondta, a Magyar Vasút jövője koncepció kidolgozásra került, a Kormány tárgyalta és elfogadta azt, finanszírozási oldala még kidolgozásra vár. A program célja a járműállomány megújítása, a lassújelek felszámolása, egy hatékonyabban működő vállalatcsoport kialakítása. Erősíteni kell a vasúti ágazat munkaerő-megtartási képességét, a magyar járműgyártás és a magyar pályaépítési kapacitások felhasználásával. Az érdekképviseletek álláspontja egyértelmű, a magyar vasút megújításához a vasutasok munkájának nagyobb mértékű elismerése is szükséges, a tulajdonos a 2024. évi bérigények teljesítésével ezt kifejezheti. A Mozdonyvezetők Szakszervezete mellékvonalak további sorsára vonatkozó kérdésére a munkáltató elmondta, hogy a módváltásra ítélt vonalak helyzetéről még nem született tulajdonosi döntés.

A munkáltató részéről elhangzott, a vasút versenyképességének növelése érdekében folyamatban van a képzési és vizsgáztatási rendszer felülvizsgálata, az egyes munkakörökre vonatkozó tudásanyag újra fogalmazása. A MOSZ szóvá tette, hogy mindez az érdekképviseletek bevonása nélkül történik.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



2023 A bíróságok éve volt



Az idei évben a Mozdonyvezetők Szakszervezete szempontjából a bíróságoknak különösen fontos szerepe volt. Peres ügyeink jártak az ország mind a húsz törvényszékének munkaügyi kollégiumában, az ítéletlábon, a Kúrián, az Alkotmánybíróságon, de még az Európai Unió Bíróságán, Luxemburgban is. Ellenérdekű félként ült velünk szemben a MÁV-START Zrt, a MÁV Zrt, az MMV Zrt. és a Train Hungary Kft. képviselője, de van olyan eljárás, ahol nemcsak a munkáltatóval, de a társszakszervezetekkel szemben is érvelnünk kell.

Az eljárásokat négy csoportban fogom ismertetni:

1. A 2022-ben meghirdetett sztrájkok utóélete
2. A Mozdonyvezetők Szakszervezete kollektív szerződés -kötési -és módosítási képessége a MÁV Zrt-nél és a MÁV-START Zrt-nél
3. A napi pihenőidő kiadási kötelezettségének elmulasztása miatt a MÁV-START Zrt-vel szemben indított eljárások
4. Egyéb egyéni perek, jellemzően munkaviszony megszüntetésével, hátrányos jogkövetkezmény alkalmazásával, illetve tanulmányi szerződés megszegésével kapcsolatosan

1. A 2022-BEN MEGHIRDETETT SZTRÁJKOK UTÓÉLETE

Ahogy arra még jól emlékezhetünk, a 2021. évi nulla százalékos „bérfejlesztés” okozta jelentős reál-kereset csökkentés kompenzációjának kikényszerítése érdekében a Mozdonyvezetők Szakszervezete 2022. március 10-től általános sztrájkot hirdetett a MÁV-START Zrt-nél. A munkabeszüntetést elsőfokon a Fővárosi Törvényszék (II.Mpk.75.040/2022/8. sz. végzés), másodfokon a Fővárosi Ítéletlábon (2.Mpkf.35.018/2022/5. sz. végzés), majd a felülvizsgálati eljárásban a Kúria (Mpk. II.10.027/2022/5. sz. végzés) egyaránt jogszerűnek ítélte.

A sztrájkot végül – a 2022. március 9-én megkötött megállapodás hatására – nem tartottuk meg, de a munkáltató jogi úton tovább kereste az igazát: alkotmányjogi panasszal fordult az Alkotmánybírósághoz a Kúria végzésének megsemmisítése érdekében. Álláspontjuk szerint a végzés sérti a MÁV-START Zrt. kollektív szerződés-kötési, alaptörvényben biztosított jogosultságát. Bár a beadvány tíz oldalon keresztül igyekszik ezt az abszurdumot bizonygatni, az Alkotmánybíróságot ez nem hatotta meg, és megállapította, hogy a MÁV-START Zrt. indítványa nem indokolja megfelelően, hogy a sztrájk jogszerűségének megállapítása tárgyában hozott kúriai végzés miért okozza a munkáltató kollektív szerződés-kötési jogának sérelmét. Erre tekintettel az alkotmányjogi panaszt a 3029/2023. (I.I3.) AB végzésével visszautasította, ezzel a 2022. március 10-re meghirdetett sztrájkunk jogszerűségével kapcsolatos eljárás ügy zárult le, hogy mind a négy bírói testület a Mozdonyvezetők Szakszervezetének adott igazat.

Van azonban egy másik ágon is utóélete a történetnek: a 2022. március 9-i megállapodás teljesítésével kapcsolatos vita. A megállapodásban ugyanis a MÁV-START Zrt. és a tulajdonos MÁV Zrt. vállalta, hogy minden mozdonyvezető, motorvonatvezető 2022. júliusában 300ezer Ft juttatásban részesül úgy, hogy közben mindazon kifizetéseket is megkapják, melyeket a többi munkavállaló. A munkáltató eljátszotta a Mátyás királyos történetet: adott is, meg nem is. A 2022. december havi lojalitási juttatásból előrehozott minden munkavállalónak 230ezer Ft kifizetést vasutasnapra, a mozdonyvezetők, motorvonatvezetők, jegyvizsgálók pedig kaptak még 70ezer Ft-ot, de nem a megállapodás alapján, hanem egyoldalú munkáltatói intézkedésként. Decemberben azután a 230ezer Ft-ot minden munkavállaló tekintetében visszapótolták és kifizették.

A megállapodás teljesítésével kapcsolatos nézetkülönbség azóta is fennáll: a munkáltató szerint minden mozdonyvezető kapott plusz 300ezer Ft-ot a megállapodás megkötésének időpontjáig vállalt kötelezettségein felül. Ez igaz, de egyúttal az is igaz, hogy ez a plusz kifizetés nem a megállapodás teljesítésének jogcímén, hanem más hivatkozással került kifizetésre, és az sem teljesült, hogy a vonatási utazók ezen felül részesültek volna a mindenkit érintő egyéni intézkedésekből. Persze nekünk nem az fáj, ha más is kap abból, amit a Mozdonyvezetők Szakszervezete a tagjai számára elér, a problémánk a megállapodások – lassan megszokottá váló – munkáltatói be nem tartása.

Ennek gyors kimondatása érdekében kezdeményeztünk egy újabb munkabeszüntetést 2022. szeptemberében, melynek

eredményeképpen elsőfokon a Fővárosi Törvényszék (24. Mpk.75.175/2022/8. sz. végzés), míg másodfokon a Fővárosi Ítéletlábon (2.Mpkf.35.109/2022/4. sz. végzés) mondta ki indokolásában, hogy a munkáltató a 2022. március 9-én megkötött megállapodását nem teljesítette. Ezután döntött úgy a MÁV-csoport és a MÁV-START Zrt. vezetése, hogy december hónapban eredeti összegében kifizetik a lojalitási juttatást.

Két út állt immár szakszervezetünk előtt: vagy a bíróságon – egy konkrétan erre irányuló peres eljárásban – ismét kimondatni, hogy a munkáltató nem teljesített, vagy egy tagunk képviselőjeként közvetlenül követelni a 300ezer Ft kifizetését. Először az utóbbi mellett döntöttünk, és a munkáltató ismét hozta magát: ellenkérelmében azt nyilatkozta, hogy ugyan kötött egy ilyen megállapodást, de ha azt nem tartja be, akkor nem tartja be, a munkavállalók így jártak: nem követelhetik bíróság előtt a megállapodás alapján őket megillető járandóságot. Márpedig itt ez a helyzet: a megállapodás nem része a kollektív szerződésnek, ezért bíróság előtt nem lehet rá közvetlenül hivatkozni. Mindezt egy köztulajdonban lévő gazdasági társaság képviselője nyilatkozta 2023-ban!

A Gyulai Törvényszék – Dr. Juhász Gábor tanácsa – el is fogadta alperes védekezését és tagunk keresetét erre való hivatkozással, a teljesítés megtörténtének bármiféle vizsgálata nélkül elutasította. Az ítélet írásos formája lapzártánkig nem érkezett meg, a másodfokú eljárás lezárulta 2024. kora tavaszán várható.

A 2024. évi bértárgyalások folyamán mindenesetre gondolni fogunk arra is, hogy milyen álláspontot képvisel a MÁV-START Zrt. az általa kötött megállapodások jogi helyzetével kapcsolatosan.

2. A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE KOLLEKTÍVSZERZŐDÉS-KÖTÉSI ÉS MÓDOSÍTÁSI KÉPESSÉGE

Ezek a peres ügyek közvetlenül kapcsolódnak az előző üggyhöz és annak előzményéhez: a 2021-2023. évekre vonatkozó gyalázatos bérmegállapodáshoz.

Emlékezhetünk: a 2021-ra vonatkozó bértárgyalások időben jelentősen elcsúsztak az optimálishoz képest: csupán 2021. tavaszán gyorsultak fel a folyamatok, és alakult ki megállapodás-közel helyzet. A tervezet úgy tartalmazott 2021-2023. évekre vonatkozó számokat, hogy azokat kötelező lett volna évente felülvizsgálni, és a ténylegesen megvalósult növekedési és inflációs adatok figyelembevételével korrigálni. Végül a munkáltató ettől a kötelezettségvállalásától elállt, a



társzakszervezetek pedig ebbe belementek. Végül a Mozdonyvezetők Szakszervezete kivételével mindenki aláírta a megállapodást, ami 2021-re nulla, 2022-re tíz, míg 2023-ra öt százalékos bérfejlesztést tartalmazott.

Az élet pedig közbeszólt: jött olyan infláció, amire évtizedek óta nem volt példa, jött a gazdasági visszaesés, így értelemszerűen jött a jelentősnek mondható reálkereset- esökkenés is. És ekkor jött a nagy ötlet a munkáltató részéről: az ebben partner szakszervezetekkel együtt létrehozta a CSÉT-et, a vállalatcsoporti szintű érdekegyeztetés fórumát, ahol kinyilvánították, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete egyik társaságnál sem jogosult a kollektív szerződés megkötésére, módosítására, felmondására, így nekünk is lehet kollektív szerződést kötni. Majd elkezdtek ennek megfelelően viselkedni és kommunikálni: 2022. elején módosították a gyalázatos bérmegállapodást, és beleírták, hogy az a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződésének részét képezi. A szándék nyilvánvaló volt: a Kollektív Szerződésben írottak ellen annak időbeli hatálya alatt nem szabad sztrájkot szervezni, márpedig mi épp ezt terveztük.

Úgy éreztük magunkat, mint a legrosszabb propagandafilm nézése közben: bár addig senki nem vitatta, hogy a MOSZ jogosult a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződésének módosítására, hirtelen ennek az ellenkezője vált folyamatosan szajkózott „valóságá”.

Lépnünk kellett. Először, pertaktikai okokból, egy régebbi kúriai határozatra hivatkozva a – számunkra kevésbé fontos – MÁV Zrt. ellen indítottunk keresetet. Kértük annak megállapítását, hogy a MÁV Zrt. kollektív szerződésének módosítására jogosultak vagyunk. Ezt a kérelmünket a Fővárosi Törvényszék első fokon (H.M.70.047/2022/15. sz. ítélet), majd a Fővárosi Ítéletábrla másodfokon (2. Mf.31.185/2022/16. sz. ítélet) is elutasította, melyet a felülvizsgálati eljárásban a Kúria 2023. március 1-jén helyben hagyott (Mfv.VIII.10.167/2022/4. sz. ítélet). Az eljárás ideje alatt pedig beadtuk az újabb keresetlevelet, azt kérve, hogy a bíróság állapítsa meg a MÁV-START Zrt-nél fennálló jogosultságunkat a kollektív szerződés módosítására és felmondására.

Tudni kell, hogy ezekben – úgy a 300ezer Ft megfizetése iránt, mint a ksz-kötési jogosultság iránt indított – eljárásokban a MÁV-START Zrt-t nem a saját munkajogi szervezetének jogtanácsosai, hanem jól fizetett sztárügyvédek képviselik, rájuk hajlamosabb költeni a vasúttársaság, mint a mozdonyvezetői bérekre. Az is kiemelendő, hogy ebben az eljárásban nemcsak a MÁV-START Zrt. ül az alperesi oldalon, hanem a társszakszervezetek közül a VSZ, a VDSzSz

Szolidaritás, az MTSzSz és a PVDSz is. Mindannyian azt kérték, hogy a bíróság azt állapítsa meg, hogy a MÁV-START Zrt-nél a MOSZ-nak a kollektív szerződéshez semmi köze, nekünk is lehet azt bármikor módosítani.

A Fővárosi Törvényszék bírójára, Dr. Guba Veronika úgy döntött, hogy bírói kezdeményezéssel fordul az Alkotmánybírósághoz a munka törvénykönyvének azzal a rendelkezésével kapcsolatosan, mely szerint az a szakszervezet csak tanácskozási joggal jogosult a kollektív szerződés módosításában részt venni, amelyik csak a ksz hatálya alatt szerezte meg a 10%-os taglétszámot (ez a szakszervezeti tagok és a munkavállalók arányszáma, esetünkben a MOSZ a MÁV-START-nál kb. 18%-ot képvisel). Az Alkotmánybíróság pedig a 22/2023. (X.4.) AB határozatával a „tanácskozási joggal” szavakat törölte is a törvényből, ezzel pedig lehetővé tette, hogy a bíróság a folytatólagos eljárás során megállapítsa, nekünk nem lehet a MÁV-START Zrt. kollektív szerződését módosítani. (Érdekesség, hogy az eljárásban a MÁV-START-ot éppen az az ügyvéd képviseli, aki annakidején a most megsemmisített törvényi szabályozást írta a minisztérium által felkért szakértőként.)

Mivel az eljárásban elsőfokú ítélet is csak jövőre lesz, kíváncsian várjuk a munkáltató és a vele szövetséges szakszervezetek álláspontját kollektív jogi helyzetünkkel kapcsolatosan a 2024. évi bértárgyalásokon.

3. A PIHENŐDŐS PEREK

Ezek az eljárások lassan három évre nyúlnak vissza. Röviden összefoglalva: megelégedve azt a már akkor is évek óta fennálló helyzetet, hogy a MÁV-START Zrt. a heti pihenőidőt rendszeresen úgy jelöli ki, hogy még haza sem érteztünk, már elkezdődik, és még vége sincs, de már megint munkába kell menni, többszáz mozdonyvezető indított keresetet azért, hogy a munkáltató adja ki a napi pihenőidőt is a heti pihenőidő előtt, megteremtve ezzel a lehetőségét a tényleges, heti rendszerességű kikapcsolódásnak. Az eljárásokat a 2021-es évben felfüggesztették, mivel a Miskolci Törvényszék egyik bírójára, Dr. Bagjós Csaba megkérdezte az Európai Unió Bíróságát, hogy ki kell-e adni a napi pihenőidőt a heti pihenőidő előtt?

Az EUB 2023. március 2-án hirdette ki a C-477/21. sz. ítéletét: a napi pihenőidőt minden munkavégzés után közvetlenül ki kell adni, csak ezután kezdődhet el akár egy következő munkavégzés, akár a heti pihenőidő, akár a szabadság, bármi. Mire gondolhat ilyenkor a magyar valóságban tájékozatlanabb ember egy állami vállalat működéséről? Hogy ezentúl kiadják és kész.

Természetesen nem ez történt: a MOSZ május 31-i küldöttközgyűlésén a munkáltató – humán igazgatója révén – azt nyilatkozta, hogy megvárják az első magyar jogerős ítéletet, addig nem járnak el az uniós ítélet szerint. A magyar bíróságok előtt pedig $8 + 37 + 37 = 82$ oldalas beadványaikban magyarázzák, hogy tulajdonképpen az EUB ítéletét úgy kell értelmezni, hogy nem kell kiadni a napi pihenőidőt. Azóta a munkáltató új tervezési rendszert vezetett be, de az ETR sem tervez napi pihenőidőt. Még, amit ingyen meglehetnének, azt is ellenkezőleg csinálják, nehogy élhetőbb munkaidő-beosztása legyen a mozdonyvezetőknek.

A peres eljárások az uniós ítélet kézhezvételét követően folytatódtek, és immár négy törvényszéken hozott öt bírói összesen tizenkét ítéletet.

Először a Gyulai Törvényszéken utasította el keresetünket Dr. Juhász Gábor tanácsa, szerinte nem jár a napi pihenőidő, mert a szocializmusban sem járt.

Másodszor a Győri Törvényszéken Dr. Bors Szilvia tanácsa hozott hét – majd később még egy – kollégánk ügyében ítéletet: ezek szerint jár minden munkavégzés után a napi pihenőidő, de ha a munkáltató ezt nem adja ki, annak nincs szankciója. Nagyjából erre az álláspontra helyezkedett ítéletében a Szombathelyi Törvényszéken Dr. Barna Sára tanácsa is.

Októberben a Fővárosi Törvényszéken két ítélet is született: Dr. Halmos Szilvia tanácsa szerint nem jár a napi pihenőidő, de ha járna, akkor megítélné azt a követelést, amit a keresetlevelünkben kértünk. Majd Dr. Guba Veronika tanácsa hozta meg az első kedvező ítéletet: jár a napi pihenőidő, és ebből következően csak annak eltelte után kezdődhet meg a heti pihenőidő a kijelölt hosszúságban, ezért a következő munkavégzés vagy annak egy része heti pihenőidőben teljesített munkavégzésnek minősül, és ezért bérpótlékot kell fizetni. Látható, hogy az öt ítélet négyféle, a fellebbviteli bíróságok dolga lesz ezeket egységesíteni. A gyulai perben december 18-án hirdeti ki határozatát a Szegedi Ítéletábrla, míg a Fővárosi Ítéletábrla a számunkra kedvező eljárásban 2024. február 1-jén tartja tárgyalását. (A Győri Ítéletábrla még nem bocsátott ki végzést.)

Továbbra is bízunk abban, hogy valamilyen módon sikerül elérnünk az emberséges vezénlyés megvalósítását a legnagyobb magyarországi munkáltatónál.

4. EGYÉB PEREK

Az egyéni jogviták számokban: 2023. évben tíz tagtársunk ügyében láttunk el képviselőt a munkaügyi bíróságokon. Ezek közül egy eljárás 2021-ben, nyolc 2022-ben kezdődött, egy keresetlevelet pedig idén adtuk be. A bírósági

illetékességet figyelembe véve négy eljárás a Nyíregyházi Törvényszéken, három a Budapest Környéki Törvényszéken, egy-egy pedig a Fővárosi Törvényszéken, a Pécsi Törvényszéken és a Szegedi Törvényszéken zajlik, illetve zajlott.

A perek közül hét esetben a MÁV-START Zrt, kétszer a Train Hungary Kft, míg egy alkalommal az MMV Zrt. volt a munkáltató. Két esetben kértük a munkáltatói azonnali hatályú felmondás jogellenességének megállapítását, két esetben szolgálati megrovás, három másik esetben munkabért érintő vagyoni hátrány, míg egyszer kártérítéssel kapcsolatosan kibocsátott fizetési felszólítás hatályon kívül helyezését. A három magánvasúti per közül kettőt tanulmányi szerződés megszegése miatt indította a munkáltató, míg a harmadikban mi voltunk a felperesek, mert a tanulmányi szerződést megszegésével kapcsolatosan az azonnali hatályú munkáltatói felmondás jogszerűségét vitattuk.

Három esetben a MÁV-START Zrt. a peres eljárás megindulása után visszavonta a hátrányos jogkövetkezményt, illetve kártérítést megállapító határozatát, ezekben az ügyekben ezután elálltunk a keresetünktől. Az egyik ilyen módon végződött eljárás volt az annak idején nagy port kavart pécsi „füstölő esőrgő” ügy is.

Egy hátrányos jogkövetkezményt megállapító határozatot a munkáltató az eljárás megindulása után három hónap próbaidőre felfüggesztette, a keresettől itt is elálltunk. Egy eljárás jelenleg szünetel, egyben pedig első fokon a törvényszék elutasította a munkabért érintő vagyoni hátrányt elrendelő határozat hatályon kívül helyezését.

A tanulmányi szerződésekkel kapcsolatos igényét egy esetben visszavonta a munkáltató, cserébe eltekintettünk a felmondás jogellenessége jogkövetkezményeinek alkalmazásától, itt így megállapodás született. A másik esetben a megállapodás megkötése folyamatban van, míg a harmadik kollégánkat első fokon a kereseti kérelem 25%-ának megfelelő összeg megfizetésére kötelezte a bíróság.

Folyamatban van még a másik 2022-es, sok visszhangot kiváltott eljárás, amely egy Budapest-Keleti pályaudvaron történt ütközőbak-eltolás miatt alkalmazott azonnali hatályú munkáltatói felmondással kapcsolatos. Itt a MÁV-START Zrt. képes volt párszáz ezer Ft-ért szakértő kirendelését kezdeményezni, hogy megtudja, ha kihúz egy szerelvény egy vágányról, majd rögtön utána visszatol egy másikra, kell-e közben fékpróbát tartani. Pár napja érkezett meg a szakértői vélemény: nem kell...

*dr. Záhonyi Zsolt
ügyvezető alelnök*

EMNR: jelezd a hibát, és te leszel a hibás!

AVAGY, A MOZDONYVEZETŐ NEM AKAR DOLGOZNI.

Az ETR rendszer által tervezett szolgálatok hibái miatt konzultációt kezdeményeztünk a budapesti TSZVI vezetőjénél, amire 2023. szeptember 12-én került sor. A Mozdonyvezetők Szakszervezetét Barsi Balázs elnök, Birtalan Zsolt, Csallos Tamás területi vezetők, Szaniszló Zsolt és Willinger Gábor tagcsoportvezetők képviselték.



Fotó: Tihai Norbert

A konzultáción jeleztük az általunk tapasztalt hibák sorozatát: normaidők hiánya, a vonatok indulás előtti, érkezés utáni technológiai tevékenységeinek be nem tervezése, a hét minden napján azonos tartalmú szolgálatoknál való eltérő kezdés - végzés, a szinte folyamatos rendszer üzenetek a szolgálatváltozásokról, a szabadság, az éves túlórák száma nem követhető, saját eszközről a rendszer nem elérhető.

A munkáltatói oldal tudomásul vette az általunk elmondottakat, kijelentették, hogy tudnak a hibákról, de továbbra is jelezzük az észrevételeinket, amiket továbbítanak a fejlesztők felé. A mozdonyvezetőktől pedig azt kérik, hogyha eseményjelentést írnak egy-egy szolgálat hibájával kapcsolatban, akkor azt szalonképesen tegyék, mert a sértő modorban írt jelentéseket nem fogják továbbítani. Továbbá vállalták, hogy korábban kiküldik a tisztségviselőknél a következő havi szolgálatleírásokat, és amennyiben hibákat találunk bennük azt még időben kijavítják, és a munkaidő-beosztásokat már úgy adják ki. Tapasztalat alapján kijelenthetem, hogy ez utóbbi dolog még várat magára.

Konkrét példával alátámasztva, október 22-én megkaptam a november havi szolgálatleírásokat, amire még aznap válaszoltam, tételesen leírva az észlelt hibákat. Október 24-én jött a válasz: „A jelzett észrevételek vizsgálata megtörtént, a tervező kolléga a javításokat elvégezte és november hónapra a módosítások kiterjesztésre kerültek.” November 2-án csütörtökön, oktatásra voltam vezényelve, amikor 14 óra körül felháborodva hívott egy kollégám, hogy aznap megváltoztatták a vezénylését és munkaközi szünet nélkül 6 vonatot akarnak vele továbbítani. Türelmét kértem, utánakérdezek mi az oka ennek. 14:14-kor telefonon megpróbáltam elérni az illetékeseket, de nem vették fel. A sikertelen próbálkozás után a szolgálatban levő mozdonyfelvigyázónál érdeklődtem, hogy miért változtatták meg a kolléga vezénylését úgy, hogy a KSZ és az MT munkaközi szünetre vonatkozó rendelkezését sértik vele. Ő elmondta, hogy aznap szembesült vele, hogy több szolgálat nem egyezik a gépfordulóval, van olyan vonat, amihez nincs mozdonyvezető tervezve, és próbálja menteni a helyzetet a szolgálatok módosításával. Én ekkor mondtam, hogy ezeket a hibákat időben jeleztem a technológia felé, de ezek szerint mégsem javították. Mivel tudtam, hogy melyik szolgálatokkal van probléma, elmondtam miként lehet átforgatni azokat úgy, hogy minden rendben legyen. Ezután egyeztetett az

irányítóval, majd felhívta a fordulótervezőt, és közölte vele, hogy hibásak a szolgálatok. Ő állítólag nem tudott róla. Ez utóbbi azért érdekes, mert az általam jelzett hibák egy része ki lett javítva, amit az ETR-ben láttam, és a megkérdézett kollégák is ezt állítják.

Az oktatásból hazaérve újabb e-mailt írtam az illetékeseknek, hogy a mai napon derült ki, mégsem lettek maradéktalanul javítva a hibás szolgálatok. Másnap, november 3-án szolgálatban csörgött a telefon, az igazgatóhelyettes úr hívott.

Közölte velem, hogy a vezetőtársainak is van munkaideje, a hibák javítva lettek, a mozdonyvezető, aki engem felhívott, az pedig nem akart dolgozni, ugyanis havária helyzet volt, mert vonatok maradtak ki a 75-ös vonalon aznap, és az irányító elrendelhetne volna neki a vonatok továbbítását, az mksz-t meg kifizették volna!

Én erre azt mondtam, hogy nem a havária helyzet okozta a problémát, hanem a ki nem javított szolgálatok, a kolléga fordulót meg pont nem érintette a kimaradt két vonat. Tudok róla, hogy ma reggel átadták a hétköznapra vonatkozó módosításokat, a hétvégék viszont nincsenek javítva.

Válasz: miért nem jeleztem azt is.

Erre én: jeleztem.

Újabb válasz: maradjunk a parlamentáris formánál, ki lesznek javítva a hétvégék is!

És akkor eljött november első hétfője. Mégsem lettek a szolgálatok javítva, helyette lett szombat – vasárnap szolgálat hosszabbodás 4 mozdonyvezetőnél, illetve 2 vonat késése 17, illetve 24 perccel, mert a személyzet nélkül hagyott gépeket be kellett vinni Drégelypalánkról Balassagyarmatra.

Jól van ez így, a MÁVINFORM megoldja, majd kérjük az utazóközönség szíves türelmét és megértését! Egyszer azt mondta egy ország vezetője, hogy ez egy következmények nélküli ország. És tényleg. Van egy olyan érzése az embernek, hogy a jogszabályok, utasítások, előírások figyelmen kívül hagyásának, csak a vasúti végrehajtói szolgálat dolgozóira nézve van következménye.

Szaniszló Zsolt
MOSZ Balassagyarmat



Mozdonyszemélyzet vezénylése

Augusztus 1-től a mozdony személyzet vezénylése az ETR keretein belül történik a MÁV-START Zrt.-nél és megállapítható, hogy a rendszer nem tudja biztosítani a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződésben foglalt követelményeit a munkaidő-beosztások általános szabályai tekintetében.

2020. augusztus 3-án élesítésre, 2020. augusztus 4-én pedig használatbavételre került a MÁV-START Zrt. vállalatnál az ETR (Erőforrás Tervező Rendszer) Személyzettervező modulja. A 2020. szeptember havi munkaidőbeosztások az Üzemirányítás-, illetve az Ügyfélszolgálat (call center) szervezetek összes vezényelt munkavállalója számára már ezzel az eszközzel készül. Ezt az üzenetet kaptuk anno.

Azóta 3 (három) év telt el, 2021 decemberétől a rendszer további munkakörökre is kiterjesztésre került, majd 2023. augusztus 1-től immár a mozdony személyzet munkaidő-beosztása is az ETR keretein belül történik. A MÁV-START a mozdony személyzet vezénylésére történő bevezetésről, a rendszer működéséről tájékoztatást a Mozdonyvezetők Szakszervezete felé nem tett.

Most, az ETR éles üzemben történő működésének három hónapi tapasztalatait - munkaidő-beosztások kiadását - összegezve, kijelenthető, az ETR nem tudja biztosítani a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződés szerint előírásait, azokat megsértve hozza a mozdony személyzet tudomására a munkaidő-beosztásokat.

- a munkaidő-beosztását egy havi időtartamra, a munkaidőkeret életbe lépését megelőző hónap 23-áig kell írásban közölni a munkavállalóval. Ezt a MÁV-START Zrt. sok esetben nem tudja biztosítani és a határidő lejártá után 2-3 nappal sem látható a következő hónapra előírt munkavégzési kötelezettség.

- az egyes TSZVI területén eltérő módon történik az értesítés, a munkáltató ebben rendkívül kreatív. Van, ahol csak egy elektronikus értesítést kap a dolgozó, van, ahol emellé még PDF formátumban is látható lesz az

előrevezénylés, de tudomásunk van arról, hogy akár befényképezett dokumentum is kiküldésre kerül.

- azon esetekben, amikor csak egy üzenetben értesítik a munkavállalót a munkaidőbeosztásról az ETR felületen nem biztosított az a feltétel, amely rendkívüli munkavégzés elrendelése esetén megköveteli, hogy munkaidő-beosztás közlésekor meg kell pontosan határozni a rendkívüli munkavégzésként elrendelt időtartam (szolgálat) kezdő és befejező időpontját. Így a Kollektív Szerződés ismét megsértésére került.

A MOSZ kezdeményezésére először augusztus 16-án egyeztetünk az ETR bevezetése kapcsán tapasztaltakról és számos javaslatot fogalmaztunk meg, amelyek megvalósítására akkor a Munkáltató ígéretet tett. Javaslatunk egyrészt arra irányultak, hogy az ETR alkalmazása megfelelően a KSZ előírásainak, másrészt a vontatási utazószemélyzet megfelelő módon értesüljön és nyomon kövesse munkaidő-beosztását, annak változásait, és az eddig megszokott adatokat is megismerje. Azóta érdemi előrelépés nem történt, és kijelenthető, hogy az ETR nem tudja biztosítani a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződésben foglalt követelményeit a munkaidő-beosztások általános szabályai tekintetében.

A kérdés költői: van-e felelőssége a Kollektív Szerződés szerinti munkáltatásban a MÁV-START Zrt.-nek?

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Beszámoló alapítványunk 2023. évi tevékenységéről

A Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány a 2023 év folyamán is az alapító okiratban leírt célok érdekében végezte a tevékenységét.

Általános tapasztalat, hogy a tíz évvel korábbihoz képest lényegesen csökkentek a hozzánk érkező kérelmek, az év folyamán összesen 26 kolléga keresett meg minket. Két kérelmet továbbítottunk az alapító felé, mivel nem mozdonyvezető munkakörben dolgozott a kérelmező. Egy kérelmet utasítottunk el, mert a szociális rászorultság esete nem állt fenn, vagy a kérelmező nem tudta/akarta hitelt érdemlően alátámasztani kérelmét.

Az év folyamán hat esetben folyósítottunk támogatást mozdonyvezető, vagy mozdonyvezető felesége, élettársa halála miatt. A kérelmezőknek összesen 1.075.000 Ft-tal segítettünk.

Hét esetben kerestek meg minket olyan kollégák, akik kritikus betegsége estek át (daganatos megbetegedés, stroke) részükre 930.000 Ft támogatást utaltunk.

A további 10 kérelem jellemzően egyéb megbetegedések miatt hozzánk forduló kérelme volt. Ugyanakkor a kérelmezők indokai bővültek, a kép változatosabb lett: pl. egyre többen kérnek támogatást munkaviszonyuk kapcsán lezajlott bűnügyi költség térítéséhez. A 10

hozzánk forduló kollégán összesen 1.105.000 Ft-tal segítettünk. Egy kérelmezőre jutó támogatás átlagosan 130.000 Ft!

Összefoglalva a 2023-es évet elmondható, hogy az esetszámok csökkentek. Egyértelmű, hogy a napi gondok miatti segélykérelmek megszűnőben vannak, előtérbe kerültek a halálesetek és a kritikus betegségek miatti kérelmek. Eddig a 2022 év folyamán összesen 3.110.000 Ft segélyt, támogatást utalt át alapítványunk. Úgy véljük ez komoly segítség, hatásos védőháló a mozdonyvezető társadalom számára.

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

Mozdonyvezető halála esetén 175.000 Ft, mozdonyvezető felesége, élettársa és 22 évnél fiatalabb gyermeke halála esetén 120.000 Ft, daganatos betegségben szenvedő, magas kockázatú szív és érrendszeri betegségben szenvedő, transzplantáción áteső mozdonyvezető esetében szintén 120.000 Ft az adható támogatás.

A novemberben Sáp állomáson történt balesetben megsérült kollégánk segítségére siettünk, a kuratórium rendkívüli ülésén arról döntött, hogy azonnali anyagi támogatást nyújt kollégánk családjának.

Bevételeink döntő része az adó 1%-a felajánlásából származik. Ez az összeg 2023-ban lényegesen több volt, mint az előző évben, összesen **5.241.913 Ft**.

Köszönjük a MOSZ, mint alapító azon tisztségviselőinek munkáját, akik az alapítványunk érdekében tevékenykednek, segítik az 1%-os gyűjtést, és felhívják a figyelmet az alapítványunk szolgáltatásaira.

Várjuk a nehéz élethelyzetbe kerül kollégák megkeresését. Alapítványunk megfelelő forrásokkal rendelkezik ahhoz, hogy hatásos segítséget tudjon nyújtani! Számíthatunk rá, ha bajba kerültél!

Tóth Ferenc Attila
a kuratórium elnöke

Baj érhet, kár nem!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete által nyújtott kárfelelősségi biztosítás anyagi biztonságot nyújt és megtéríti azokat a károkat, amelyekért a MOSZ rendes tagjai munkaviszonyban elkövetett gondatlan károkozásuk folytán kártérítési felelősséggel tartoznak. A MOSZ szolgáltatása által nyújtott védelem a teljes kártérítési összegre vonatkozik (10%, de max. 10.000 Ft önerő kivételével).

A kárfelelősségi biztosítás fedezetet nyújt a szakszervezeti tagsággal rendelkezők, mint munkavállalók által okozott dologi károkra. A munkavállaló a munkaviszonyból eredő kötelezettségének vétkes megszegésével okozott kárért kártérítési felelősséggel tartozik. A kártérítési kötelezettséget az Mt. és az érintett vasúttársaság Kollektív Szerződése szabályozza. A kártérítés alapja a kártérítési kötelezettséget megállapító jogerős munkáltatói határozat, amely tartalmazza a kártérítés összegét. A kifizetés feltétele, hogy a munkáltatói eljárásban a MOSZ tisztségviselője a tag képviselőjeként a munkáltatói határozat kézhezvétele után egyeztetési eljárást kezdeményezzen és folytasson le. A kárfelelősségi biztosítás keretein belül a kártérítés kifizetésének további feltétele a szakszervezeti tag által rendezett rendes tagsági díj. A kárfelelősségi biztosítás csak a munkaviszonyban bekövetkezett gondatlan károkozás esetén nyújt anyagi, egzisztenciális védelmet. Munkavégzésre irányuló vállalkozási vagy megbízási szerződés alapján létrejött jogviszonyban bekövetkezett esemény, valamint szándékos károkozás következményeinek kompenzálására nem terjed ki a szolgáltatás.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



A decemberi menetrendváltást követően sem közlekednek a személyszállító vonatok az augusztusban bezárt tíz vasútvonalon. A késve nyilvánosságra hozott menetrend valamennyi érintett vonalon továbbra is autóbuzsós kiszolgálást mutat. Az augusztusi vonalbezárás után a tulajdonos az utazási igények felmérésének eredményéhez, az utasok számának alakulásához kapcsolta a vonatközlekedés további sorsát. Miközben a decembertől érvényes menetrendet olyan hangzatos kifejezésekkel vezetik be, mint azt „ingázók kérték”, meg a „nyári társadalmi egyeztetések eredményeként”, akkor kérdésként felmerül, hogy a vonalbezárásokban érintett önkormányzatok, civil közösségek, érdekképviseletek, magyar állampolgárok körében milyen társadalmi egyeztetések történtek, ha egyáltalán. Az is látható, hogy a mellékvonalak kiszolgálását végző vasúti járművek beszerzése, pótlása, felújítása kapcsán sem távlati tervek, sem azonnali intézkedések nem történtek. Az nem stratégia, hogy ameddig bírják a vasutasok, meg bírják a gépek, addig elvegetálnak valahogy.

Nyolc év szünet után november végén újra indult a személyvonatok közlekedése Szeged és Szabadka között. Napi öt pár vonat jár, amelyet magyar és szerb üzgyi szolgálnak ki. A magyar motorvonaton Szegedtől Szabadkára és vissza magyar mozdonyvezető teljesít szolgálatot, a szerb szakaszon a szerb kolléga pilótaként van jelen. A szerb üzgyin Szegedtől Röszkéig, illetve vissza magyar mozdonyvezető, Röszkétől Szabadkáig szerb mozdonyvezető továbbítja a vonatot. Szeged-Rendező és Röszke oh. között 13 km hosszan újult meg a vasúti pálya, tavaly augusztus óta közlekednek a tehervonatok, november 28-tól pedig a személyforgalom is elindult. A Szeged-Szabadka vasútvonal fejlesztése 2025-ben fejeződik be. A vonatok közel másfél óra alatt teszik meg a 45 kilométeres távolságot.



Folytatódik a központosítás (integráció) az állami közlekedési közszolgáltató társaságoknál. Egyelőre csak közös vezetés, aztán ha a jogi előkészítés megtörténik, akkor a társaságok teljes egybeolvadása sem kizárt. Az Építési és Közlekedési Minisztérium részvényesi határozatában úgy rendelkezett, hogy 2023. december elsejétől közös vezérigazgató és egyesített igazgatóság irányítja a két nagy, személyszállítással foglalkozó közszolgáltató vállalat, a MÁV-START és a Volánbusz tevékenységét. Az egységes irányítású két társaság közös vezérigazgatójának dr. Mosóczy Lászlót, a MÁV-START vezérigazgatóját kérte fel a közgyűlés. A MÁV-VOLÁN-csoport egészének tevékenységét, a közlekedésfejlesztési stratégia végrehajtását továbbra is dr. Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. vezérigazgatója irányítja. A két cégről már gyakorlatilag leválasztásra kerültek azok a feladatok, amelyeket a Start és a Volánbusz részére immár a MÁV SZK végez, innen már csak jogi aktus a társaságok összefésülése.

Nem tudni, mi tartalmaz a közlekedésfejlesztési stratégia, arról sem a társaságok központi érdekképviseleti testületei, a Központi Üzemi Tanácsok, sem a szakszervezet nem kaptak tájékoztatást. Vélhetően azért, mert vonalbezárások, cégösszevonások, létszámleépítések tervei lapulnak meg stratégiaként.

Lázár János építési és közlekedési miniszter az Országgyűlés gazdasági bizottságában való meghallgatásán többek között a közlekedésfejlesztési tervekről is beszámolt és elmondta: a kormány a kötöttpályás közlekedést szánja a magyar közlekedéspolitikai főszereplőjének.

A kormány tárgyalásokat folytat a következő tíz év vasúti beruházásairól, melyekre összesen 6500 milliárd forintot költenének. 1500 milliárd forintos uniós forrással számolnak, ehhez az összeghez viszont jelenleg nem fér hozzá a kormány, mert az EU visszatartja. A fennmaradó 5000 milliárdból háromezret költenének a vasútvonalak építésére és fejlesztésére, 2000 milliárdból pedig mozdonyokat, motorvonatokat és személykocsikat vásárolnának. A miniszter szerint ehhez „gigantikus pénzbevonás kell”, amiről már tárgyalnak a Pénzügyminisztériummal. A vasút kap prioritást, a Volánt a MÁV alá fogják szervezni: a buszoknak az lesz az elsődleges feladata, hogy a vonatokhoz vigye az utasokat.

Mosz/ihó.hu



Elhunyt kollégáinkra emlékeztünk

Október 20-án a Mozdonyvezetők Gyásznapján emlékeztünk mindazokra, akik szolgálatteljesítés közben életüket adták a mozdonyvezetői hivatásért, a magyar vasút szolgálatáért! Családapák, barátok, kollégák voltak Ők, akiket a Fekete Mozdony elvitt közülünk. A magyar mozdonyvezetők nagy családja nem felejt el azokat, akik még az utolsó pillanatban is azt tartották szem előtt, hogy a tragédiát valahogy megakadályozzák. Ők a mi hőseink, nyugodjanak békében!

Mindenünk a mozdonyvezetés, ám amikor szolgálatba jelentkeztünk majd felszállunk a vezetőállásra és elindítjuk a vonatot, tisztában vagyunk a kockázatokkal. Tudjuk, szolgálatunkat hibátlanul ellátva is kiszolgáltatottjai vagyunk mások felelőtlen viselkedésének, figyelmetlen és szabályszegő magatartásának. Sokszor csak a szerencsében bízhatunk, ezt az érzést azonban - miután elkerültünk egy rendkívüli eseményt - nem lehet megszokni. És vannak kollégáink, akikhez a sors nem volt kegyes.

2010. október 20-án egy szép őszi napon Szlávik István mozdonyvezető tehervonattal közlekedve sóderszállító autóval ütközött Délegyháza és Kiskunlacháza között. Szolgálatát pontosan, az utasítások szerint végezte, minden tőle elvárhatót megtett, hogy a balesetet elkerülje, mégis véletlen áldozata lett a tragikus eseménynek. Értelmetlen halála megrendítette a mozdonyvezető társadalmat és a Mozdonyvezetők Szakszervezete akkor úgy döntött, hogy október 20-át a Mozdonyvezetők Országos Gyásznapjának nyilvánítja. Ezen a napon emlékezünk szolgálatteljesítés közben elhunyt kollégáinkra, így Szlávik Istvánra is. Sajnos nem ő volt az első és nem is az utolsó, aki a mozdonyvezetői hivatás teljesítése közben tragikus körülmények között életét vesztette.

Szinte naponta halljuk a híreket balesetekről, vonattal ütköző gépjárművekről és elgondolkozunk, hogy ez akár velünk is megtörténhetett volna. Hiába végezzük munkánkat felelősen, a magas követelményeknek megfelelően, a mozdony vezetőállásán sosem vagyunk biztonságban. A Magyarországon tapasztalható közlekedési morál, a megnövekedett motorizáció, a türelmetlenségből, figyelmetlenségből bekövetkező útátjárós balesetek aggasztó mértéke miatt

munkavégzésünk biztonsága nem javul, pszichés terhelésünk viszont egyre magasabb.

A vasúti átjárókon való közlekedés veszélyeire felhívó kampány nem elég a balesetek megelőzésére. A vasúti járművezetők biztonságának növelésére korszerű mozdonyokra, motorvonatokra, az útátjárók biztonsági szintjének emelésére és olyan cselekvési tervre van szükség, ahol az élet védelme, a közlekedés biztonságának fontossága megelőzi a rövidtávú gazdasági érdekeket. Felszólítjuk a döntéshozókat, tegyenek meg mindent életünk megóvása, biztonságunk megőrzése érdekében, hogy a Mozdonyvezetők Gyásznapján újabb kollégák emléke előtt ne kelljen fejet hajtanunk!

A magyar mozdonyvezetők nagy családja nem felejt el azokat, akik szolgálatteljesítés közben veszítették életüket, akik még az utolsó pillanatban is azt tartották szem előtt, hogy a tragédiát valahogy megakadályozzák. Ők a mi hőseink, nyugodjanak békében!

Mozdonyvezetők Szakszervezete



Fél lábbal a sírban, fél lábbal a börtönben.



Fotó: Szóka Bendegúz

Amikor e sorok íródnak a gondolataim kavalkádjából próbálok valami érthető anyagot előadni! Megtörtént a Sári baleset, aminek következtében mozdonyvezetők álmai, életei törtek ketté!

SZOMORÚ VAGYOK ÉS EGYBEN MÉRGES IS!

Előzményként leírom, hogy anno a Közlekedésfejlesztés jegyében korszerűsítés kezdődött a Püspökladány és Biharkeresztes vasútvonalon, mintegy 54 kilométer hosszan végzik el a szűk keresztmetszet kiváltását és a villamosítást nettó 47,2 milliárd forint európai uniós forrásból! A projekt alapkövetelményének díszvendégei 2020 októberében örömmel adták hírül, hogy az nagy vasútvillamosítás következtében biztonságosabb lesz a közlekedés. Megszűnik a mozdonycsere Püspökladányban, illetve nőni fog a pályasebeség 100 kilométer per órára. A fejlesztéssel XXI. századi vasútelemekek valósulnak meg. Átépítik a pályát, megerősítik a vasúti töltést. Négy állomásépület - Báránd, Sáp, Berettyóújfalu, Biharkeresztes - is megújul. A fejlesztésekkel együtt nő a szolgáltatás színvonala, könnyebb lesz a fel- és leszállás, kényelmesebb lesz a várakozás, modernebb tájékoztatási rendszer épül ki. Azt nem tudom, hogy mi köze a biztonságosabb közlekedéshez a villamosításnak, ám mégiscsak jó hír, hogy Magyarország 7500 kilométeres vasúthálózatának akkor a 41 százaléka villamosított volt, a kormánynak pedig eltökélt szándéka, hogy ez az arány minél hamarabb elérje az 50 százalékot. Ma már tudjuk, hogy a 2023-as módosítással (vonalbezárásokkal) nagyon nagy ugrást tettek ez irányban. Ám térjünk vissza a biztonsághoz! A biztonsághoz, kiemelten az utasok biztonságát, ami az I-es vonalon (csak a I-es vonalon?) a legfontosabb! Emiatt káoszt teremtve, felkészületlenül, de annál nagyobb hévvel bele is csaptak az említett pálya szuper

biztonságossá tételéhez. Pár évvel ezelőtt hasonlóan, ám kicsit tervezettebben előttem zajlott le a Rákos - Hatvan (80a) pályaszakasz reformja. A munkagépek azóta már a I50-es, illetve az I-es vonal nyomvezetésén dolgoznak, de az említett 80a-s vonalszakasz még mindig nincs kész, a mai napig nem biztonságos rajta a közlekedés. A vonatbefolyásoláshoz szükséges pályán a jelfeladást nem sikerült normálisan kiépíteni! Szinte minden állomásközben kilométereken keresztül megyünk a „nagy fehér fény” után. Állomásokon pedig a kijárat jelzők előtt kb. 150-200 méteren jön meg a várva várt jelzés. Ezek többsége garanciális hiba, aminek kijavítása a mai napig várat. Ugye a jelfeladás hiányában maximum 100 km/h-ra kell csökkenteni a sebességet, illetve amennyiben a távolbalátás a majd beköszönő ködös időjárás miatt korlátozott lesz, lehet nagyokat fékezni a vonatokkal. A beépített nyíltvonal sorompók meghibásodás esetén automatikus a térköz megállj, amit jelfeladás hiányában majd csak az utolsó pillanatban vesszük észre. Bátorabb kollégáknak üzenem, hogy ne legyenek restek lassítani, mert bármilyen probléma lesz annak az elmulasztásából (az ördög pont ezekre figyel) nehéz lesz kimagyarázni, miért nem vette figyelembe az utasítás ezen pontját. Azt azért még egyszer kiemelem, hogy e pont az utasításban nem azért íródott, hogy a pálya hiányosságait hónapokon keresztül ezzel fedezzék. Ide most egy olyan adatot szerettem volna leírni, hogy kicsi hazánkban mennyi az a vasúti kilométer, ahol jól működő vonatbefolyásolóval lehet közlekedni (legyen az EÉVB, EVM, ETCS). A hosszabb kitérő után röviden visszatérek a mai eseményekhez. Az ETCS oktatáson számtalanszor hallottam, hogy miért fontos a korszerű vonatbefolyásoló berendezés. Az emberi tényező alpból hiba faktor, s akkor még nem beszéltünk arról, hogy a túloráztatásba hajtott kollégák mennyivel jobban kivannak téve a sorsnak.

Költőiek lennének a kérdéseim:

Miért nem állították meg a jól működő vonatbefolyásoló berendezés a Sáp állomásra vörös mellett behaladó tehervonat mozdonyát???

Azaz miért nincs a XXI. századi vasútelemekek közt a jelfeladás kiépítése és jól működtetése?

Miért csak szavakban fontos az utasok biztonsága, a kollégáink élete, egészsége?

Önmagam ismétlem: Miért nincs pénz arra, hogy a biztonság mindenhol elérje a jelennek megfelelő követelményt?

Édesanyám jegyvizsgáló volt. Emlékeim szerint a 80-as évek közepén tőle halottam először, hogy a mozdonyvezető fél lábbal a sírban, fél lábbal a börtönben van!

Mondandóm azzal kezdtem, hogy kollégáink álmai, életútjai törnek ilyenkor ketté. Hozzáteszem, hogy a hátszág (feleségek-férjek, barátnők-barátok, szülők, gyerekek, rokonok és munkatársak) élete is megváltozik a tragédiák után. Furcsa a következőket kijelenteni, de a szenvedőkön túl mutatva „a minden csoda 3 napig tart” elve érvényesül. S azután újra visszatérünk a bátrabb és tán felelőtlenebb, hétköznapi munkavégzésbe. Az ördög pedig várja a következő áldozatait. Sokan emlékeznek még azokra a táblákra, amin a következő szöveg állt: SZEMED A PÁLYÁN LEGYEN

Ennek fényében úgy érzem rendet kell tenni a fejekben, az utasításokban, a környezetben. Ez nem fog menni egyedül. Szükség van egy egészséges munkáltató - munkavállaló - szakszervezet háromszögére, ahol ha bármelyik rosszul áll a feladathoz, egy rögzöttebb úton kell közlekedni, és nehezebb lesz a szemünket a pályán tartani...

Birtalan Zsolt

Végig kínlódtuk, de túléljük a nyarat....

Szombathely

A nyári forgalom lebonyolítása évről évre nem kis igénybevétellel jár mozdonyvezetőnek, jegyvizsgálónak minden vasúti dolgozónak, utasnak egyaránt. Minden évben a nyár előtti HÉT ülésen elhangzik: minden dolgozónak, a technikának csúcsra kell „járnia”, hogy a nyári megnövekedett igénybevételt, a balatoni főszezon, sikeresen ki tudjuk szolgálni. Kévszám, meglehetősen fáradt emberrel, megfogyatkozó kocsiparkkal, 40-50 éves mozdonyokkal újra és újra nekifutunk a nyárnak, aztán több kevesebb sikerrel „túléljük”....Kíváncsi leszek a szezon értékelésekor a menetrendszerúségi adatokra, mert nem volt nap amikor jelentős késésekkel megúsztuk volna. Az úgynevezett hibrid IC vonatokban az egy szem légkondicionálással felszerelt kocsi csurig, a többi vegyes részben izzadó dühös utasok. Hát még ha tudnák, hogy milyen körülmények között, milyen elavult technológiával dolgozik az a mozdonyvezető amelyik a vonatot „húzogatja”. Legtöbbször egymotoros, szerencsés esetben legalább H100 V-os motorfeszültséggel, hatástalan légkondival, huzatos zajos vezetőálláson gyalázatos pályákon, próbálunk koncentrálni, küzdünk a technikával, a menetrenddel, a mozdonyvezető szék meglovagolásával. És nem is látszik fény az alagút végén. Járműbeszerzés a ködös jövőben, villanymozdonyok még talán talán egyszer valamikor, de fővonalis és mellékvonalis dízel jármű, motorkocsi még a fantázia szintjén sem szerepel. Addig marad a szokásos: nehéz nyár elé nézünk. Bár most már minden évszak az, és nyugi: bárki bármit mond, van még lejjebb...

Aztán mikor kicsit kezdünk fellélegezni a nyár végén a kicsit hűvösebb fuvallatokban, elkezdődtek a szokásos, és a nem szokásos vágányzárak. Szombathely állomás átépítése nem kis nehézséget okoz- okozott utasnak, vasutasnak egyaránt. Ezt tetézte az I-es vonalon nem tervezett vágányzár, gyakorlatilag nem lehetett átszállás nélkül utazni. A mozdonyvezetők számára hab volt azon a bizonyos tortán, hogy az ETR-nek nevezett csodán próbáltunk eligazodni a hiányos, sokszor értelmetlen szolgálattelírásokban. Már ha egyáltalán kaptunk vezénylet

időben, kimondható, hogy hónapról hónapra visszatérő TÖRVÉNYTELEN gyakorlat, hogy többen nem kapnak határidőig vezényletést. Ez egyértelműen a program rendellenes működéséből adódik. Ha a mozdonyvezetők ilyen hozzáállással tevékenykednének, mint ennek a programnak a készítői hát elég gyakran szerepelnek a híradásokban. Elvárjuk a MÁV-Start vezetésétől, hogy tartásuk be törvényi határidőket, javítsák- javíttassák ki a program hibáit, végezzék el azokat a szükséges fejlesztéseket, amelyektől használható lenne végre.

Aztán még mindig nem „lélegezhetünk fel” a vágányzárak után, következik az évi rendes menetrendváltás. Az idén decemberi még több bizonytalanságot, változást tartogat. Zajlik egy pontosan még nem definiált vonatátcsoportosítás a MÁV-Start és a GYSEV között. A még mindig csak szivárogtatott információk szerint egyes telephelyeket többekévé érintő feladatátcsoportosítások várhatók, a leterheltséget érintően még vannak bizonytalanságok. A TSZVI vezetése szerint nem várhatóak foglalkoztatási nehézségek, a jelenlegi túlterhelés fog valamelyest csökkenni. Mire ezek a sorok megjelennek addigra már túl leszünk a menetrend és feladatváltáson. Ami fájó történet, hogy ebből kifolyólag több mozdonyvezető kolléga döntött munkahelyváltásról. Volt olyan kolléga, aki a már említett szolgáltatóváltás miatt a GYSEV-nél, más a térségben tevékenykedő magánvasutaknál folytatja pályafutását. Hát ismét bebizonyosodott, hogy a Start milyen vonzó perspektívát nyújt. Nem régen hallottam egy előadáson az általam igen tisztelt Vezérigazgatótól, hogy a cég az ország 5 legjobb munkahelye között van. Félve kérdezem milyen lehet a többi????

Én ezúton is köszönöm a kollégáknak a helyállásukat, és kívánok további balesetmentes szolgálatot.

És most következzenek kicsit örömtelibb hírek. Szerencsére a tagcsoporthoz a tisztségviselők próbálnak minél több olyan programot szervezni, amelyek tovább erősítik a kollégák összetartozását.

Pár esemény a közelmúltból:

TAPOLCAI ŐSZI BOGRÁCSOZÁS

Idén október 6-án a tapolcai tagcsoporthoz ügyvivői rendeztek bográcsozást a munkatársaknak és családtagjaiknak. A rendezvényen a tavalyi évhez hasonlóan szép számmal jelentek meg a már nyugdíjba vonult kollégák is. Volt, aki a feleségével, volt, aki a fiával és egy kollégánkkal az unokájával érkezett az összejövetelre. Az aktív mozdonyvezetőknek és a régi kollégáknak is alkalmat adott ez az esemény a találkozásra. A rendezők már kora délelőtt nekiláttak a feladatoknak, hogy az ebédre érkező vendégeket egy tál meleg pincepörkölttel vendégül láthassák.

A mozdonyvezető társainknak, akik szintén már jóval korábban megérkeztek, ezúton is szeretnénk megköszönni az önzetlen segítségüket az előkészületekben és a mosogatásban. Nagyon nagy örömmel fogadtuk a segítséget és a remek hangulatot, jókedvet, amit hoztatok.

Délután egy óra körül megérkeztek a vendégek és közösen elfogyasztottuk a finom ebédet, ami nagyon jól sikerült. Az ízletes lakomára bizony nagyon jól esett kinek egy pohár bor, kinek egy korsó sör. A bort az egyik kollégánk a saját hegyén termelte és igazán jó minőségű italt sikerült készítenie.

A délután többi része baráti beszélgetéssel, szakmai eszmecserevel és jó humorú viccelődéssel telt. Később aztán a jó zene és a vidám hangulat meghozta a kedvet az énekléshez, táncoláshoz. Czipezer Zoli kollégánk élete úgy alakult, hogy elköltözik és már nem Tapolcán fog szolgálatokat teljesíteni, hanem a hatvani telephelyen. Ezen a rendezvényen még ő is részt vett és emelte az est hangulatát.

Kívánok neki a tapolcai mozdonyvezetők nevében is minden jót, eseménymentes szolgálatokat és legalább ilyen jó kedvet mindig, mint ezen az estén.

A derűs órák gyorsan elteltek és sajnos ez a szép délután is nagyon hamar elröppent. Bízunk benne, hogy nem kell sokat várni egy újabb helyi szakszervezeti rendezvény megszervezésére és sikerül mihamarabb egy legalább ilyen jó hangulatú találkozást megvalósítani.

Gróf Károly Tapolca



KIRÁNDULÁS SOPRONBA!

2023. október 21.-én a pápai tagsoport kirándulást szervezett a „hűség városába”!

Egy tagsoport társunk már rég mondogatta, hogy jó lenne újra elmenni a szomszéd vármegyébe, a GySEV székvárosába. Decembertől úgysis átalakulnak a személyszállítási kiosztások itt Nyugat-Magyarországon.

Hát már az oda út megszervezésével is gondok akadtak! Régen Pápara a reggeli órákra összetrombitáltuk a csapatot a „kis vicinálissal” 42 perc alatt Csornán voltunk. Ott egyből volt csatlakozás Sopron felé, újabb 50 perc és már ott is voltunk a Scarbantia-ban!

Ma: Pápa – Csorna 61 perc valójában 75-80 perc. Csatlakozás elmege, következő 40 perc múlva! Nézem Győr irányába! 50 perc Győr, átszállásra van 2 perc, de ha késik nem vár! Mint tudjuk ilyenkor mindig késik! Másik lehetőség Szombathelyen át. Ooo! Vonatpótlás! A lényeg, hogy bármelyik irányban is indulunk, írd és mond Pápa – Sopron 3 óra!!!

Hogy azért a kirándulásról is essen szó!

Megérkezésünk után Jani bácsi az idegenvezetőnk üdvözölt minket. Kértük, hogy ne a szokványos módon mutassa be

nekünk a várost! Ő ezt maradéktalanul be is tartotta. Érdekes történetekkel, szűk utcákon, kapualjak között jutottunk el a Tűztoronyhoz és a Fő térre. Én még iskolás koromban jártam Sopronban, mondhatom nagy változáson ment át a város. Épületeket, sétáló utcákat szépen felújították, kialakítottak egy múzeum negyedet, ahol koronként lehet megismerni a város történetét. Úgy elreppent ez a 3 óra, hogy észre sem vettük, hogy már indulnunk kell az étterembe, amit lefoglaltunk. Papa Joe Steakhouse-ban igazi western kocsmái hangulatban fogyasztottuk el – egybe hangzóan – az ízletes steak-et. Bátorabbak felpattantak a bárpultnál lévő lónyergerekre és ott hörpintettek pár pohárral!

Ebben a zsúfolt vezénylési világban ismét sikerült egy napot úgy együtt töltenünk, hogy minden gondunkat elfelejtve, vidáman sztorizgatva, új élményekkel gazdagodva indultunk haza. Tervezgetve a következő együtt töltendő napot, napokat!

Külön öröm volt számomra, hogy nyugdíjas kollégáink is velünk tartottak. Remélem kedvet csináltam azon új kollégáknak is, aki most nem tudtak eljönni, hiszen ez egy jó alkalom, hogy még jobban megismerjük egymást!

Winhoffer Jenő

Tagsoport vezető Pápa



Mozdonyvezetők Lapja

„TÁRSADALMI MUNKA” VESZPRÉMBEN

Fiatalabb kollégák számára már ismeretlen fogalom a társadalmi munka elnevezése. Mi vének még sokszor voltunk résztvevői a túlnyomórészt nem túl önkéntes munkavégzésnek. A mai világban már nem túlságosan jellemző, hogy bárki „ingyen” bármilyen munkát végezzen. Szerencsére még a mozdonyvezetők közössége azon ritka kivételek közé tartozik, akiket egy egy nemes ügy mellé lehet állítani. Ahogy az előző területi beszámolóban már megírtam a veszprémi vasútállomáson kiállított kis gőzmozdony állagmegőrzésében résztvevők is ilyenek, a főszervező Seregélyes „Uborka” András felhívására ismét összejött a kis csapat. Az előző alkalomkor elvégzett előkészítő munkák után most az időjárás kegyelméből elvégeztük a gépezet festését. Késő délutánra a ruhánkon és a kezünkön kívül a mozdonyra is sikerült kellő mennyiségben festéket juttatnunk, a kis gőzös ismét majdnem régi fényében tündököl. A munkavédelmi szabályok szigorú betartása mellett kellő mennyiségű folyadékra a MOSZ, a szilárdabb táplálékról „Uborka” édesanyja nagyon finom gulyásleves formájában gondoskodott.

A továbbiakban egy tanösvény elkészítésével, valamint a környezet szépítésével folytatódik a „társadalmi munka”.

Köszönet minden tisztelt közreműködőnek az elvégzett munkáért, remélve, hogy a jövőben hasonló akciókkal továbbra is meg tudjuk menteni a gőzöst a hálás utókornak.

Vida Tamás

MOSZ szombathelyi Ter.ügyv.



Vége van már a nyárnak...

Záhony

Mint azt az általam használt cím is mutatja, vége van a nyárnak, de már az ősznek is lassan, viszont eseményekben bővelkedett a területünk.

Elsőként talán a legnagyobb büszkeségünkkel kezdeném, ami nem más, mint a Záhonyi MOSZ tagsoport focistái (kisegítve a debreceniekkel) zsinórban harmadszor nyerték meg a MOSZ kupát, így végleg hozzánk került a trófea. Az elmúlt öt évben négy első és egy második helyük volt e patinás sportrendezvényen, így jár nekik a gratuláció (mindenki mozdonyvezető, amatőr futballista). Tagsoportunk az első évtől kezdve résztvevője ennek a sporteseménynek és szinte majdnem minden alkalommal el is jutottak a döntőig. Gratulálunk a csapat tagjainak, aminek gerincét immáron az új generáció, azaz az elmúlt években vizsgázott ifjú mozdonyvezetők alkotják.

Szeptember 09-én megrendeztük a Záhonyi tagsoport nyugdíjas búcsúztatójával egybekötött MOSZ bálját Fényeslitkén, ahol nyolc egykori kollegától köszöntünk el, a hagyományaink szerint arany pecsétgyűrűvel, amibe a MOSZ pajzsa van gravírozva. Az eseményen száz fő jelent meg, köztük a meghívottak, azaz TSZVI vezetője, a telephely vezetője és a reszortosa is. Az elbúcsúztatott kollégák névsora nyugdíjba vonulásuk (korhatár előtti ellátottságuk) időpontja szerint: **Mihalkó József, Kovács Antal, Balogh László, Harmati Tamás, Lippai Sándor, Boros László, Lakatos József, Ősz Béla.** Gratulálunk nekik, hogy e hosszú és küzdelmes pálya végéhez érhetek és egészségben élhetik meg a nyugdíjasok hétköznapjait!



Október 18-án, Záhony szomszédságában, Zsurkon elhelyezkedő CSOKI tavon bonyolítottuk le immár kilencedik alkalommal a Varga Gyula horgászversenyt. (Gyula oszlopos tagja volt a tagsoportunk horgász csapatának, és a 2015-ben bekövetkezett tragikus haláláig (brutális gyilkosság áldozta lett) rendszeresen részt vett versenyeinken. Halálát követően a tagsoport horgászversenyt néhai kollégánkról neveztük el.) A szép őszi napon reményekkel telve indultak neki horgászaink a versenynek. Amíg a köddel és párával borított tófelszín magába fogadta az etetőanyagokat, addig tárcsalapon sült házikolbász készült reggelire. Talán túl hűvös volt a víz, vagy a szerelések nem voltak megfelelőek, de nem mondhatjuk azt, hogy bőséggel áldotta meg horgászainkat a víz. Mindenesetre az ebédre elkészült babgulyás feledtette az egésznapos sikertelenséget és vidáman adtuk át a vándorkupát az idei győztesünknek, nevezetesen **Simon Zoltánnak.**

December 05-én megrendezésre kerül a tagsoport ez évi második bowling versenye Kisvárdán. Reményeink szerint a tavaszhoz hasonló jókedv és eredményesség fogja jellemezni az őszi (téli) fordulót is.

A karácsonyi ajándécsomagot a 2024 évi naptár és zsebkönyv megérkezése után, december második felében tervezzük kiosztani.

Persze nem csak sportból áll a világ, így fontos megemlíteni, hogy a **MOSZ Mátészalka** tagsoport, az immár hagyományosnak mondható „MOSZ nap” megtartását sem felejtette el, csak éppen nem tartotta meg, helyette az összefogást és a segítségnyújtást választották. 2023. július 20-án a délutáni órákban Nagyecsedet történetének egyik legsúlyosabb katasztrófája sújtotta. A heves esőzéssel, viharos erejű széllel kísért, 5-10 cm átmérőjű jég elképesztő méretű károkat okozott. A településen 640 lakóépületben esett kár. Az egyik ilyen ingatlan tulajdonosa a mátészalkai közösség egyik mozdonyvezető tagja. A tagsoport úgy döntött, hogy gyűjtést szervez és a MOSZ napra elkülönített összeget is átadja a károsult tagnak. Ez a tagsoport már többször bizonyította, hogy az összefogás ereje hatalmas és az összefogás ereje végtelen.

A **MOSZ Nyíregyháza** tagsoport júliusban két kollegától búcsúzott el, akik ezután a megérdemelt, nyugdíjasoknak kijáró éveiket élik tovább. A rendezvény rendhagyó módon (lehet ezután hagyomány lesz) a vonatási telephely parkjában volt megtartva, a felvigyázói épület előtt. Volt itt minden, tárcsalapon sült hús, gulyás, ital minden fajta és a jóhangulatról karaoke party gondoskodott. A helyszínválasztás tökéletes volt, mert sok kolléga fordul meg egy napon a felvigyázónál, így sokan lehettek részesei **Seres Antal** és **Román László** búcsúztatójának. Gratulálunk nekik, hosszú, boldog nyugdíjas éveket kívánunk számukra!

Gyüre Ferenc
Debrecen - Kelet



Hírek Sopronból

Egyeztetésen vettünk részt a GYSEV gépészeti vezetőivel, nevesül Varga András gépészeti igazgató, Lőkös Endre vontatás vezető és Juhász Zsolt vezetőmérnök. A Mozdonyvezetők Szakszervezete részéről minden tisztségviselőnk jelen volt

Hivatalos, hogy a szombathelyi átépítés tervezett befejezésének időpontja változik, sajnos a munkálatok kitolódnak 2024. 01. 31.-ig.

Munkáltatói visszajelzési rendszer, immár második hónapja bevezetésre került. Sokan érdeklődtek, hogyan is működik ez az egész pontozás, értékelés, mi alapján megy a döntés. A dolgozókat a munkakörének megfelelően, a feljebbvalói értékeli különböző szempontok alapján. A mozdonyvezetőknel olyan kritériumok alapján, mint a például a megfelelő időben történt fel és lejelentkezés, az IMAKRE és az üzemnapló megfelelő kezelése, átvezénylésre való hajlandóság. A pontokat egy táblázatban összesítik,

majd ez alapján lesz egy végeredmény, ami alapján a munkavállaló megkapja a megfelelő összeget. Ebből a rendszerből, az egy adott hónapban büntetést (TPM, megrovás) kapott személyek, abból a hónapból kimaradnak.

Fontos dolognak tartottuk, és szerettük volna eloszlatni a folyosói pletykákat a decemberi menetrend váltással kapcsolatos szövegekről, így a következő témakörünk ez volt. Tájékoztattuk bennünket, hogy Budapesten az Iskola utcában (régii Gysev székház) lesz a mozdonyvezetőknek egy szoba, amely megfelelően ki lesz alakítva pihenő helyiséggé. A jegyvizsgálóknál még teljesen nem tisztázott a helyzet, de addig a Mávos kollégák pihenőhelyiségét használják. Ebben és több más dologban is kezdeményezzük az egyeztetéseket az illetékesekkel. Zalaegerszegen az állomással szemben, a panzióban lesz egy állandó szoba, ahol biztosított lesz a pihenő. A további szolgálati helyeken, Celldömölk, Rédics, folyamatban van a megfelelő pihenőhelyiségek kialakítása, amik menetrendváltásra rendelkezésre fognak állni. A rédicsi kiszolgálás miatt, megkezdődött és folyamatos a kollégák képzése.

Több témában is kerestetek minket, mint például, hogy Szentgotthárdon, egy mozdonyvezető pihenőhelyiség kialakítása

lehetséges lehet a közeljövőben. Felvázoltuk ennek a lehetőségét, amelyre azt a választ kaptuk, hogy az ingatlanos kollégákkal egyeztetnek és amennyiben lehetséges, semmi akadálya nem lesz. A szakszervezet kellő nyomásának köszönhetően a taurusok ledesítése is elkezdődik, meg vannak a megfelelő engedélyek, így ennek sincs már akadálya, csak úgy, mint a szélvédő mosás, ami várhatóan tavasszal szintén beindul. A munkáltató humán képviselőivel volt egyeztetés. Bértárgyalásról egyelőre érdemi előrelépés nem történt még. A vállalat képviselői nem kaptak felhatalmazást a tulajdonostól a tárgyalások megkezdésére. Ennek ellenére a Mozdonyvezetők Szakszervezete elküldte a vállalat részére a 2024.-re vonatkozó bérköveteléseit. A másik két reprezentatív szakszervezet közül, a VSz, a VDSZSZ és a PVDSZ szakszervezetekkel közösen szintén benyújtották a bérkövetelésüket. A GyDSZSZ egyelőre még nem nyújtott be semmit, a Liga

Szakszervezetek közös álláspontjára vár. A vállalat jövő évi üzleti terve kidolgozás alatt van, amit hamarosan a tulajdonos elé fognak terjeszteni.

A kollektív szerződésben foglaltak nem sokban változtak eddig. Amik anyagi jellegű változások, azokat a vezetés szeretné, ha a bértárgyaláskor lenne megvitatva. Részünkről felmerült, és be is adtuk a kollektív szerződésbe foglalását, a pihenő helyiség megfogalmazásának, hiszen nem egyértelmű a megfogalmazása, illetve semmi függelék, vagy melléklet nem tartalmazza. Szempontjaink szerint alkalmas pihenőhelyiséggé minősül az alábbi feltételeknek megfelelő helyiség. A munkáltató által biztosított tiszta ágyneművel és ággyal rendelkezik, mosdási, zuhanyzási lehetőség biztosított, illetve a munkavállaló zavartalan pihenésére alkalmas.

Továbbra is fenntartjuk azt az álláspontunkat, hogy a várakozási idő sokkal inkább a munkáltató érdeke, mint sem a munkavállalóé. Tekintve, hogy alvásra (legalábbis pihenésre) van kijelölve, elfogadható, hogy nem munkaidő, nem műszakpótlékos óra, nincs rá ünnepi pótlék és ne generáljon túlórákat. De, hogy az alapbérét se kapja meg erre az időre a munkavállaló, az véleményünk szerint nagymértékben kizsákmányoló. Arról nem is szólva, hogy ennek az atipikus munkaidő-beosztásnak a célja eredetileg az (volt), hogy - az osztott munkaidőhöz hasonlóan - a dolgozók távolléti órája a törvényes kereteket betartva növelhető legyen (ezzel a vezényelt létszám csökkenthető). Ezzel szemben most ott tartunk, hogy az is elfogadott, hogy olyan szolgáltatásokban is van várakozási idő, amelyek amúgy „kivett idő” nélkül sem érnék el a 12 órát, de emiatt még a 7 órát sem, tehát a létszámhiány miatt jelentkező túlórák lefaraadására van alkalmazva. Ez főként a jegyvizsgálóknál sarkalatos probléma.

A személyzet fordulókban még arra sem látunk törekvést, hogy a várakozási idő a 4 óra tartamot csak annyival haladja meg, hogy a napi munkaidő a 12 órán belül maradjon. Ez elfogadhatatlan!

A MOSZ soproni tisztségviselői békés karácsonyi ünnepeket, sikeres új évet kívánnak

*Mozdonyvezetők Szakszervezete
Sopron*

Lázár János szerint...



...a magyar állam lát fantáziát abban, hogy felvásárolja az osztrák állam részesedését a GYSEV vasúttársaságban. Az osztrák Strabag 6,1 százalékára is tettek ajánlatot.

Az építési és közlekedési miniszter az Országgyűlés Gazdasági bizottságában való meghallgatásán kijelentette: a kormány lát fantáziát abban, hogy a jelenleg 65,6 százalékban a magyar állam tulajdonában álló Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV/Raaberbahn) az osztrák állam birtokában lévő 28,2 százaléknyi részvényét, sőt, az osztrák Strabag részvényeit is meg akarják szerezni. Lázár szavai szerint hiába a magyar állam a többségi tulajdonos, az osztrákok „vannak felül”, a magyar fél „balekként alul van”, ezt a helyzetet meg kell szüntetni. Lázár a magyar tulajdonosok kezdeményezésére november elején azonnali hatállyal, indoklás nélkül elbocsátotta a GYSEV osztrák kirendeltsége, a GYSEV-Raaberbahn vezérigazgató-helyettesét, Hana Dellemant, aki 2017 óta töltötte be a posztot.

Mosz/ihó.hu



Fotók: Szőke Bendegúz

Magyarok Poprádon

- szlovákok a Hortobágyon a nemzetközi kapcsolat jegyében

Az őszi folyamán meghívást kaptunk a kassai kollégáktól. Végre módjukban állt viszonzni a lassan két évtizedes, rendszeres kétnapos találkozókat, melyekre mi hívtuk meg őket.



Igazi szakmai csemegének ígérkezett a két nap. Autóval kellett kiutaznunk Kassára, mert igencsak kora reggelre tervezték a kassaiak az indulást. A program a tervek szerint haladt, felutaztunk Poprádra. Megtekintettük a Tátrai Elektromos Vasút (Tatranská Eelektrická Železnica röviden a TEŽ) fűtőházát, karbantartó bázisát.

A vasútvonalat bizonyára sokan jól ismerik, a rövid története a következő:

A tátrai villamosvasút vonala még a Monarchia idején épült. Az 1897-ben megnyitott Csorbatói Fogaskerekű Vasút után 1908-ban elkezdődött egy Popráddal való közvetlen összeköttetés kiépítése is. A Tátrafüredi Helyiérdekű Villamos Vasutak (T.H.É.V.V.) vonalai 1912-ben készültek el. A villamosvasút meghosszabbítására további tervek születtek, a hálózat keleti irányban Barlangligetig szerették volna tovább építeni, de erre végül az első világháború kitörése miatt nem került sor. Első pillanattól fogva villamos motorvonatok közlekedtek rajta.

A vonal 1922-ig magyar tulajdonban volt. A vonalat 1965–1969 között felújították, mivel 1970-ben Csorbatón tartották a sí-világbajnokságot. Ekkor kerültek a vonalra a prágai CKD Tatra által gyártott 420.95 sorozatú villamos motorvonatok (Ezen a vonattípuson még utaztam én is...). A 80-as években a poprádi végállomást

átépítették, azóta a szerelvények a Zsolna–Kassa fővonal fölötti – egyfajta híd-peronról indulnak. 2000–2006 között álltak üzembe a Stadler ruttikai (Vrútky) üzemé által gyártott új Stadler GTW motorvonatok, ezzel egy időben a régi Tatra típusú villamosokat fokozatosan kivonták a forgalomból. A 2004. november 19-én pusztító hatalmas orkán a villamosvonalra is súlyos károkat mért. A sínekre eső fák több szakaszon megsemmisítették a felsővezetékét és a tartóoszlopokat. Fél éven keresztül pótlóbuszok közlekedtek Ótátrafüred és Csorbató között.

A fejlődés nem állt meg azóta sem: 2022 februárjától új hibrid villamosok – fogaskerekűek melyek a hagyományos síneken folytatják az útjukat – közlekednek ezeken a vonalakon, de ezek elsősorban a Csorba/Štrba – Csorba-tó/Štrbské Pleso szakaszon trakcionálnak.

Egyébként is: mindig az jött át, hogy a szlovák vasút jobb állapotban van, mint a MÁV. Már 20 éve 60 kg-os síneken közlekedtek a fővonalon. A Bz-k mára eltűntek, (tényleg, kéne venni tőlük használtat...) ami van, az modernizált, iker motorkocsi. Van saját járműgyártásuk, motorkocsik készülnek Ruttkán.

Nincs Bhv kategóriájú kocsik, mindenféle IC minőségű kocsik közlekednek a személyvonatokban is. A régebbi mozdonyaik

is egy fokkal korszerűbbek, mint a mieink és szép számmal húzták Vectronok a prágai, pozsonyi IC-eket.

A Poprádi depóba is vonattal mentünk le. Ott körülnéztünk a karbantartó helyen. Tisztaság, rendezettség fogadott minket. Rövid megbeszélést is tartottunk a helyi szakszervezeti irodában. Megtudtuk, hogy a létszámhiány ott is jelen van, de talán nem annyira égető, mint nálunk. Több az a nyugdíjas, aki még marad a cégnél, mint az, aki végleg nyugállományba vonul! (Jelenleg 62 év a nyugdíjkorhatár Szlovákiában de hosszútávon lassú korhatáremelést vezetnek be.) Ugyanakkor a nyugdíjrendszerük rugalmasabb, hamarabb is el lehet menni nyugdíjba, persze alacsonyabb ellátmányért.

Mindig leírom, hogy a szlovák mozdonyvezetők napi munkaideje 5 óra 8 perc és ezt naptári napokra kell érteni. Tehát a kötelező óra vagy 154 vagy 159,1 óra! Túlóra ott is van, előfordul, hogy közelítik a 400 órát éves szinten. De éves szinten fél hónappal kevesebb a munkaidejük, mint nekünk (2023-ban 70 óra a különbség.) Ugyanakkor emelni kívánják a munkaidőt a jelenlegi heti 36 órától 37,5 órára, és ennek ellentételezéséről nincs szó...

A 2023-as év folyamán május 01-től emelkedtek az alaphérek méghozzá egységesen 150 Euróval. Kollektív Szerződésben módosítás nem történt. A munkaközi szünetük 30 perc, ami



már nem a munkaidő része! (Korábban az volt.) Rengeteg pótlék féle van, pótlékokkal kezelik (ismerik el?) a szombati, a vasárnapi az éjszakai munkavégzést. Pótlékkal honorálják a több típus és vonalismeretet!

Egy jellemző adat: egy 30 éves szakmai gyakorlattal rendelkező mozdonyvezető alapbére 1312 Euro, és egy hónapban bruttó 1700-1900 Euro jövedelem „jön össze” némi túlórával stb.-vel. (Az adóterhelés alacsony, kb. 20%- az összes tb, nyugdíj stb.)

Egy Stadler járművel vonatoztunk fel Ótátrafüredre/Starý Smokovec-re, majd a modern siklóvasúttal fel Tarajkára/Hrebienokra. Itt (vezetésemmel) egy rövid kirándulást tettünk a Tarpataki vízesésekhez. A túra után jól esett az ebéd egy igazi szlovák hangulatú vendéglőben. A visszaút kellemes fáradtságban telt, de azt az aranyos, kissé szocreál feelinget sugárzó iglói szállodába hús medencéjében oldottuk fel...

A következő napot már Iglón/Spišská Nová Ves kezdtük. Esős reggelre ébredtünk, de ez minket nem zavart, kitrappoltunk a fűtőházba. Útközben benéztünk egy kis vasúti múzeumba, valamint az Iglói forgalmi irodába, melyben egy általam ismeretlen biztosítóberendezés tette a dolgát a forgalmista utasítására. Tetszik, hogy van saját megoldásuk a dolgokra...

A depó teljes mértékben ZSSK Cargo tulajdona, azaz a szlovák teherszállító társaságé. Ide vannak állomásítva a kétszekciós mozdonyok, a nagyjavításukat is itt végzik. Ezek a 131-es sorozatú mozdonyok (leánykori nevükön E 479-es) nehéz tehervonatok továbbítására lettek tervezve, beszerezve, és manapság közel 40 db üzemel belőlük. Egy ottani oktató és mérnök/reszortos, rendkívül alaposan és lelkesen elmagyarázta a járművek működését. Ugye ezek egyenáramú gépek, és csak az egyenárammal villamosított (3000 V-os) szakaszokon közlekednek, tehát alapvetően Kelet-Szlovákiában. (Amúgy erre vannak a hegyi pályák is...) Ugyanakkor eljutnak pl. Lengyelországba, vagy Csehország keleti felébe (Ostrava) is.

Mivel egyenáramú gépek, meglehetősen szellős a géptérük. Nincs főtranszformátor, nincs egyenirányító és ezek függelékei. Fokozatkapcsolós mozdonyok, egy viszonylag nagy fokozatkapcsolót helyezkedik el a géptérben, jól hozzáférhető helyen. A fokozatkapcsoló a tetőellenállások ki-be iktatásával juttatja el a megfelelő feszültséget a vontatómotorokhoz. Egyszerű. Ugyanitt javítják pl. a széles nyomközű mozdonyokat is. Ismert, hogy a Kassai Vasmű

és az Ukrán határ (anno a szovjet határ) között megépült a széles nyomközű vasút. (Minek is raknák át a 2000 km-t utaztatott vasércet arra az alig 80 km-re...) Így az orosz vasérc széles nyomközön, átrakás nélkül érkezik a Kassai Vasműbe. Itt ürítik vagonokat, sőt egy hurok-vágány is van. A 4000 tonnás vonatokat két-három ikermozdony (kétszekciós) húzza, illetve tolja. Ha valaki utazik Kassa/Košice – Ágcsernyő/ierna vonalon gyakran találkozhat ezekkel a vonatokkal, hiszen több helyen a normál nyomközű vasút mellett halad a széles nyomközű vonal is.

A javításra ide küldött mozdonyokat vendégforgóváz segítségével hozzák ide.

Az udvaron kerékpárok és abroncsok voltak szép számban. Kérdeztem is, nem gond az alkatrészellátás? Válasz az volt, hogy nem gond, Csehországból érkezik, van. Így számomra érthetetlen a magyar vasút azon hivatkozása, hogy nincs alkatrész, mert Ukrajnában háború van...

A fűtőházlátogatás után visszamentünk Iglóba és egy nagyon egyszerű helyen, nagyon finom ételt kapva, megebédeltünk. Hazafelé vettük az irányt és egy kassai megállással gyorsan haza is értünk.

Mi az ilyen kitekintésnek, kapcsolatnak a haszna?

Megismertük a szomszéd országban tevékenykedő kollégáka, munkáltatásuk körülményeit.

Megismertük azt a technikát, amivel dolgoznak és ahogy dolgoznak. Így a tapasztaltakat a benyomásainkat, élményeinket át is tudtuk adni nektek. Információt tudunk



Lejegyezte: Tóth Ferenc Attila

Fotók: Tóth Ferenc Attila

adni, milyenek a foglalkoztatási bérezési viszonyok a szomszédban, és persze felvillantottunk egy két érdekes utazási tippet is....

A szeptemberi meghívást októberben viszonzottuk, október 04-én és 05-én a kassai kollégákat – 8 főt vendégül láttunk. Őket nyolc magyar kolléga kísérte a kétnapos hortobágyi találkozóra.

A magyar kollégák között gyakorlatilag a közelmúltban levizsgázott fiúk voltak. Célunk ezzel az is volt, hogy ők kitekintést nyerjenek a nemzetközi viszonyokra, ismerkedjenek, tapasztalatot gyűjtsenek és tovább vigyék a lángot...

Mivel ez volt a 18. találkozó már alig tudunk a kassai barátainknak újat mutatni. Ezúttal a Hortobágyra utaztunk. Kopjafás temetőt néztünk meg Balmazújvárosban, majd kiutaztunk a Hortobágyra. Itt érezhető volt, hogy milyen sík is tud lenni a vidék, elbűvölt minket a Kilenelyukú-híd látványa, valamint az őstulok húsából készült szalámi illata. Barátaink csattintgattak a csikósok ostorával, és a délutánt a Kamilla hotel fürdőjében töltöttük. Este a szerény szállásunk udvarán szalonnát sütöttünk és olyan juhtúrót kentünk a csepegtetett kenyérre, melyre a felvidéki, sőt echte szlovák kollégák is azt mondták, hogy fantasztikus!

A rövid éjszakai pihenést követően Tiszafüredre utaztunk. A Tisza-tó fővárosában egy barátunk már várt minket. Két-három órás Tisza-tavi hajózás következett. Szerencsére az idő remek volt, és a tó élővilágát is remekül megfigyelhettük.

Kikötés után jött a gasztróélmény: jegyvizsgáló barátunk fantasztikus halászléje. Felkészíttem a kassai barátainkat, hogy ez egy tiszai halászlé lesz. Tehát pikáns, paprikás, de ez nem is zavarta őket, mindenkinek nagyon ízlett. Mi mással is zárhatuk volna ezt a turnét, mint azzal, hogy elugrunk a közeli Bükk-aljához és benézzünk egy bogácsi pincébe. Nem sokat időztünk, hiszen a távolabb lakó szlovák kollégáknak is haza kellett érkezniük.

Kétszer két szép napot tudhatunk a magunkénak. Fontosnak érzem azt, hogy ez a kapcsolat ne szakadjon meg. Fontos az információk átadása, az egymástól elcsúszott ötletek alkalmazása. Fontos az, hogy tudjatok arról, mi történik egy szomszédos országban, egy társvasúton a mozdonyvezetők foglalkoztatása során.

Változás a biztosításoknál



MOSZ - UNION csoportos Élet-Baleset-Betegbiztosítás díjai a biztosítás 2024. évi évfordulójától, 2023. december 01 napjától a következők szerint változnak:

„A” módozat:	600,- Ft-ról	850 Ft-ra
„B” módozat:	800,- Ft-ról	1100 Ft-ra
„B+” módozat:	1600,- Ft-ról	2000 Ft-ra

A módosított díjakat első alkalommal 2024. január elején fogjuk levonni az Ön által megadott megszokott bankszámláról.

A Biztosító új tájékoztatóját és a Módosító adatlapot, amelyen kezdeményezhetik a díjcsoportok közötti átlépést (pl. A-ból B-be stb) a MOSZ honlapjáról tudják letölteni: <https://mosz.co.hu> -> Biztosítás -> Élet-Baleset-Betegbiztosítás menüpont alatt.

Aki nem szeretne változtatni, azt nem szükséges jelezni! Amennyiben nem kívánja fenntartani a biztosítását, azt kérem írásban jelezni, csak úgy lehetséges a biztosítás törlése!

Hegedűs Gizella

hegedus.gizi@mosz.co.hu

Szédítő volt...



*Hiába na, tót
gyerek vagyok, ez
most már biztos...
Ez évi buszos
kirándulásunk
szervezését én
kaptam meg
(rám lett bízva)...*



Így a tavalyi sikeres Szlovák Paradicsom túra után a Miskolci Tagcsoport idei buszos kirándulása ismét Szlovákiában valósult meg, úticélunk a Szlovák Paradicsom Nyugati kapuja volt Káposztafalva/ Hrabusice. Imádom ezeket a neveket...

Buszunk végigrohan a Kassa felé vezető autópályán (ma már ilyen is van) és a Kassa Eperjes Poprád közötti szakaszon (ez meg már vagy 40 éve létezik...). Nem ígért jó időt a meteorológia, de ugye tudjuk: rossz idő nincs, csak rosszul felkészült turista. Persze a buszon utazók inkább kirándulók – és nem turisták – voltak, az 50 fős buszon 49-en ültek. Ez a szám azért fontos, mert ma már nehéz egy jó közösségi programot szervezni, de nem lehetetlen. És itt idézném egy, a túrán résztvevő fiatal kollégánk gondolatait is: A továbbiakban dőlt betűvel szintén az ő benyomásairól olvashattok.

Ez a 49 fő elég vegyes összetételű volt, a szó legnemesebb értelmében. A miskolci mozdonyvezetői brigád egyes tagjai családdal, gyermekkel, barátokkal érkeztek, de természetesen az „egyedül” érkezők sem unatkoztak. Minden korosztály képviseltette magát, így a beszélgetések végtelen tárháza tárult elénk akár a túra közben (ha a sűrű léghőzést megengedte), akár az itt-ott megtartott pihenők közepette vagy éppen a buszút alatt. A fiatal kollégák kötetlen hangulatban tanulhattak az idősebbektől (hiszen jó vasutasokhoz híven szabadidőben is csak-csak szóba kerül a szakma), míg az idősebbek „fiatalodhattak” egy-egy koccintás alkalmával az újoncok körében.

Az időjárás kegyes volt, reggel pár csepp esővel frissítette orcánkat, aztán a szokatlan meleg, valamint a magas páratartalom volt a zavaró.

Buszunk már kilenc óra után a Hrabusicei kempingnél pod Lesom-nál vagyis Erdőaljánál volt. Itt némi szőlőszőlés vacakolás következett, megvettük a belépőket és neki is vágunk a túrának.

Belépő: igen az erdőben járáshoz belépő kell. Azért kell, mert a lelkes természetjárók és a nemzeti park szakemberei ebből a bevételből (is) újítják meg/fel a turista utakat.

Szívesen fizetem meg ezt a belépőt (1.50 euró/fő/nap) mert úgy érzem ez jó célt szolgál, ez jó helyre kerül.

Az első lépések az erdő alján kempingi környezetben valósultak meg. Aztán egy kis sziklaalakzat után befordultunk a Hernád völgyébe. Innentől kezdve a kis folyó volt az, ami vezetett minket. A Hernád áttörés/Prielom Hornadu könnyű túra. Alig 16 km az út, minimális szintemelkedéssel (na azért kellett ott himbilimbizni kb. 400 m „szintet megcsinál” ott a túrázó). Mivel busszal voltunk az a bejáratnál tett ki és a kijáratnál vett fel minket, azaz nem kellett visszakutyagolnunk. Az sem lett volna baj, mert a Tamásfalvi-kilátón keresztül visszamenni, egy másik élvezet...

Szóval befordultunk a kis folyó mellé. Hol a folyóparton, majd kis függőhídon vezetett az utunk az eleje, amolyan light bemelegítés volt. A túra során kisebb csapatokban haladtunk egymás után, attól függően, hogy kit milyen erőnlétben talált a túra. Aki erőre kapott, az jobban haladt és felzárkózott egy másik társasághoz, aki pedig egy kicsit visszább vett a tempóból, az hátrébb lévő csapathoz került. Ennek



köszönhetően a túra során mindenki mindenkivel megismerkedhetett, vagy éppen meglévő barátságokat ápolhatott. Az izgalmas részek inkább ezután a Kolostor-völgyi út/Klastericka roklina-ba való elágazás után következtek. A folyó alattunk, mi pedig 5-10 m-rel fölötté, sziklafalba szögelt trepniken. (A kírásban szerepelt az is, hogy tériszonyosoknak nem ajánlom ezt a túrát.) Hol a Hernád jobb, hol pedig a bal partján haladtunk egészen a Lénártfalvi malomhoz. Ott egy helyes kis turistaház üzemel, de az most épp zárva volt. Vége a szezonnak hiába na... A buszon utazó 49 kolléga azért le tudott ülni az asztalok mellé és elfogyasztotta kis kajáját, melyet magával hozott. Előkerültek a hátizsákjából a finom falatok és itókák... Ebéd után nehéz volt az indulás, de csak nekivágtunk. Haladtunk egy kis elágazásig, ahol fel lehetett volna menni a Tamásfalvi-kilátóhoz. De ott tavaly voltunk... így nem mentünk föl,

Vidáman trappoltunk a sík szakaszon Csingóig/Čingov. Csingóban már várt a busz minket és egy rövid Kassai megállóval Miskolcig robogott velünk.

Kassán mindenki elintézhette ügyes-bajos dolgait, illetve volt egy kis idő boltba menni, ahol mindenki bevásárolhatott olyan termékekből, amiket itthon kevésbé kapni. Szlovák csokoládék, nassolnivalók, chips-ek, üdítők és sörök is kerültek a kosarunkba, melyekből a hazaút során egy-kettőt el is fogyasztottunk, végül pedig jóleső fáradtsággal érkezünk meg túránk végére, Miskolc Tiszai állomásra.

Lejegyezte: Tóth Ferenc Attila és Kovács Viktor

Fotók: Tóth Ferenc Attila és Kovács Viktor



Záhony a MOSZ Kupa idei győztese



Sorozatban harmadszor. Második helyen Mezőhegyes, harmadik helyen Bp. Keleti végzett. Nyolc együttes részvételével zajlottak a MOSZ Kupa meccsei Szolnokon.

Beigazolódott a papírforma, de a vártnál nagyobb küzdelemben büntető rúgással győzött a döntőben Záhony, így 2021 és 2022 után idén is elnyerte a MOSZ Kupát. A rendes játékidőben 2:2 lett az eredmény, Mezőhegyes méltó ellenfél volt, a büntetőpárbaj végül 5:4-es záhonyi sikert eredményezett. A dobogó harmadik fokára Bp. Keleti léphetett, a kisdöntőben 2:1-re verték Kiskunhalas csapatát.

A torna legjobb játékosa Laduver Tamás lett Mezőhegyesről, gólkirály Illés Attila György Záhonyból, míg a legjobb kapus díját Szegi Gábor a Keleti hálóőre kapta.

A Szolnoki Tiszaligetben lezajlott döntőn két csoportban négy-négy együttes küzdött a továbbjutásért, és mindkét csoportban csak a gólkülönbség határozta meg a végső sorrendet. Az A csoportban így előzte meg Mezőhegyes Kiskunhalast, míg a másikban Záhony Keletit. Az 5-8. helyen Sopron, Északi, Szombathely és az RCH gárdája végzett.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



Máshol másként



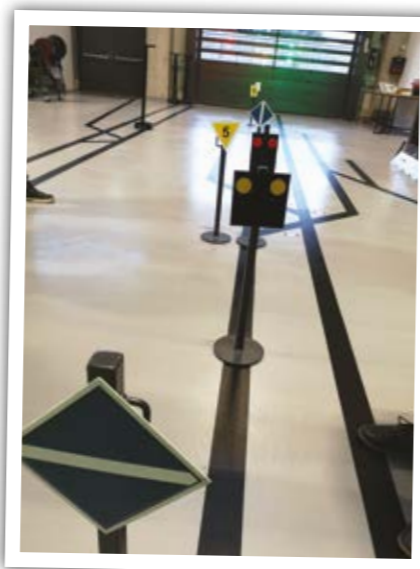
A program az ÖBB Oktatási Központjában St. Pöltenben és Bécsben az ÖBB székházban volt. Főleg az ÖBB mozdonyvezető képzést, a körülményeket, az ottani rendszer felépítését mutatta be, a gyakorlati oktatás és elméleti képzés sajátosságait láthattuk a két nap során.

Mivel az I-es vonal nem épp a legstabilabb és az idő is szűkös volt, így busszal mentünk, először St. Pöltenbe. Ebben a frissen elkészült komplexumban, szó szerint minden megvan egy helyen, amire egy gyakornoknak szüksége van. Jól felszerelt kollégium, működő étterem, sportoláshoz pályák, tantermek a legmodernebb eszközökkel, szimulátorok, gyakorlati termek. Először egy olyan teremben voltunk, ahol hatalmas terepasztal volt. Itt a gyakornokok forgalmi szituációkat gyakorolnak, majd elemeznek. Nekik kell irányítani a szerelvényeket, melyeken apró kamera van, hogy valósághűen láthassák az eseményeket. Nagyon ötletes megoldás szerintem. Ezután megnéztük a szimulátorokat. Jómagam is beültem és hogy otthonosan érezzem magam, kértem egy beugró tehenet is.

Ez a része nagyjából olyan, mint nálunk, annyi különbséggel, hogy profi módon építik be az oktatási modulokba a szimulátorozást. Láttunk termet, ahol a forgalmisták gyakorolhatják a forgalomirányítást, illetve olyanokat is, ahol gépek, eszközök voltak szétszedve segítve azok megismerését. Egy másik csarnokban működő jelzőket, illetve tologatók kiskocsival és felállítható jelzésekkel működő gyakorló pályát találtunk.

Ezután érkeztünk meg talán a leghasznosabb csarnokba. Itt működő vezetőasztallal szemléltetik a fékezést, az áramszedő működését, de lehet gyakorolni a kapcsolást, a kocsik összes funkcióját kipróbálni stb. Nagyon

2023 november 7.-én és 8.-án volt lehetőségem részt venni a Vasúti Szállítási Alágazati Párbeszéd Bizottság tanulmányútján. Soros elnökeként a Mozdonyvezetők Szakszervezete szervezésében a bizottság munkáltatói oldala, a MÁV, a MÁV Start, az RCH és a GySEV oktatással-képzéssel foglalkozó vezetői, munkatársai, az érdekképviseleti oldal, a Mosz, az Mtszsz, a VSZ, a VDSzSz Szolidaritás tisztségviselői, valamint a BGOK vezetője és munkatársai társaságában töltöttem két napot Ausztriában.



kellene itthon is ilyen. Az utolsó egy alagút mentés szimuláló csarnok. Két kocsi áll benne, teljes sötétséget csinálnak és füsttel, hanghatásokkal szimulálják a mentést.

A második napon az ÖBB székházába voltunk hivatalosak, ahol elsősorban a mozdonyvezető képzés moduljait ismertették velünk. 52 hét alatt végez egy gyakornok, de a rendszer sokkal hatékonyabb, logikusabb a miénknél, ami követi az EU-s direktívákat és monitorozzák a gyakornokok véleményei alapján, hogy jobba tehessék. Nem untatnák itt titeket a modulok részletezésével, inkább kiemelek 1-2 érdekesebb dolgot. A képzés elején megkapják a plastik kártyát, ami jogosítja őket már a későbbi utazásokra. 29 hét után van egy vízváltó vizsga. A felügyeleti utakat 1 oktatóval csinálják végig. Taurus az alaptípus, majd még 4 gépre kapnak képzést, telephelyi igények függvényében, (de csak villany kategóriájuk lesz) illetve 200 km vonalismeretet. 1 típus megszerzése 1 hét elméleti képzésből és 1 hét vezetési gyakorlatból áll. A vizsga utáni kb 3 hónapban csak ezen a 200 km-en járhatnak maximum 160km/h-val.

Náluk is nagy a hiány mozdonyvezetőből, ezért, ha 3 éven belül elmennének akkor egy kb 50000 Eurot csekket is kapnának a kollégák, ezzel is eltántorítva az elvágókat. A bemutató végén pár elképzelést is felvázoltak a jövő oktatásáról, VR technológiával kocsivizsgálat, ahol az avatarral lehet szemléltetni, gyakorolni. Szuper elképzeléseik vannak az oktatással kapcsolatban és nem restek időt, pénzt áldozni rá.

Magyar szemmel hihetetlen dolgokat láttunk, de azt gondolom, hogy ha ezeknek már csak a felét meg tudnánk csinálni, sokat fejlődhetne az oktatásunk.

Tényleg szerencsésnek gondolom magam, hogy ilyen programon vehettem részt, mert bevallom őszintén féltem, hogy olyan előadások lesznek, amik unalomba fulladnak és mindenki csak azt nézi mikor megy az első vonat haza. Gondolom mindenki ismeri ezt...

Nagy köszönet jár az ÖBB-s kollégáknak, hogy szakítottak ránk időt és ilyen lelkesen kalauzoltak és válaszoltak nekünk.

Csepai Zoltán

MOSZ Székesfehérvár



A Vasúti Szállítási Alágazati Párbeszéd Bizottság a munkaügyi kapcsolatokat és a munkaviszonyt érintő ágazati jelentőségű kérdésekben az ágazati munkáltatói és munkavállalói érdekképviseletek részvételével működő kétoldali szociális párbeszédet folytató testület. Tagjai a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete, a Vasutasok Szakszervezete és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete Szolidaritás, mint ágazati szakszervezetek és a Magyar Vasúti, Vízi és Légiközlekedési Szövetség, mint ágazati munkáltatói érdekképviselet. A Felek együttműködnek a Vasúti Szállítási alágazati szintű társadalmi párbeszéd erősítése és fejlesztése, a szociális párbeszéd intézményrendszerének létrehozása, kiépítése és működtetése érdekében. Az együttműködés kiterjed mindazon területekre, intézkedésekre, amelyek az ágazat helyzetét, jövőjét, munkáltatói vagy munkavállalói érdekeit érintik, illetve elősegítik az ágazat versenyképességének biztosítását, megtartását, fokozását.

Én és a szakszervezet, a szakszervezet és Én

A sokat emlegetett 80-as évek legvégén érettségiztem a hatvani Zagyva-parti egyetem falai között.

A tudatosan felépített életem (szinte) a következő napon azzal folytatódott, hogy többed magammal átsétáltam a vasútállomás túloldalán található fűtőházba és jelentkeztem mozdonyvezető gyakornoknak. A mai napig emlékszem, hogy mennyire örült nekünk az akkori vezető. Szavai, hogy megjöttek a leendő dízel-mozdonyvezetők mai is itt cseng a fülemben. S azt hiszem itt kezdődött minden, hiszen mind a magam és mind a társaim érdekeit képviselve határozottan és viccesen kijelentettem, hogy azok a jelöltek majd a következő nap jönnek. A kellő határozottság vagy inkább a poén, netalán mindkét dolog elérte sikerét: villamos mozdonyvezető-gyakornoknak körözött az aznapi csapat. Azon a napon mindenféle a belépési nyilatkozatot aláírtam. Észrevétlenül tagja lettem minden létező szervezetnek, gyülekezettnek, ÖTA-nak, VABÉ-nak, VABSÉ-nak, szakszervezetnek... A gyakornok éveket hatósági vizsgámenet zárta le. Miskolc kilencedik vágányáról külön vonattal indult a csapat, hogy felváltva megmutassuk tudásunk a nagyhatalmú vizsgáztatóknak. Tokajig ment az a vonat, melynek mozdonya a V43-1022-es pályaszámú Szili volt. Egy apró kérés: Kedves kollégák! Fényképeket küldjete már, azokról az időkről! Előre is köszönöm! A tokaji vizsga bankett csak tovább erősítette közösséghez tartozást.



Ott a banketten azaz a vizsgánapiján mindenki megkapta az „Országos Mozdonyvezetői Jogosítványát”, amit biztosan nem így hívtak, de kézzel foghatóan ott volt nálunk már a hazaúton. Annak ellenére, hogy sok finom Tokaji nedű lefolyt a nyelőcsövön „Tisztán Emlékszem”, mit mondtuk (énekelve kiabáltunk) a kallernak, amikor megpróbálta elkérni a jegyeket - bérleteket.

Arcképes igazolványunk van, sőt nem is azt mutatunk, hanem mozdonyvezetői jogosítványt!

A vonalismeret megszerzése könnyen ment. Akkoriban egy úgynevezett vonalismereti kartonba nekünk kellett beírni a „megszerzett” vonalat. A szolgálatba papír alapú indigós kétpéldányos menetigazolványt vezettünk, havi Lassújel Kimutatást kaptunk és hurcoltunk magunkkal a kiosztott Szolgálati Menetrendekkel. Nem kaptunk vezénylést, a szolgálatok végén lejelentkezéskor tudtuk meg mikor jövünk legközelebb. Az eseményekről egy mindenki által hozzáférhető, olvasható Eseményjelentő könyvben írtunk. Nem volt kifejezetten oktató mozdonyvezetőm, de szinte éveken át valaki mindig fogta a kezem, még esemény írás közben is. Itt van mindjárt egy példa: gondolataimba mélyülve írtam egy számomra „nehézményes” dologról a sorokat, amikor egy rutinos kolléga a segítségemre sietett. A mit csinálsz te gyerek, és ugye elolvashatom kérdések után, úgy tépte ki a könyvből soraimat, hogy köpni-nyelni nem tudtam. Elmondta, hogy nem jelentjük be magunkat, nem kell litániát írni, elég egy pár sor, és majd kérdeznek, ha akarnak valamit. Az első teljes mozdonyvezető évet kinn

a vonalon párban jártam, akkoriban egy évig nem mehettünk ki egyedül a nagyvilágba. A sorkatonaság hamar megszakította a folyamatot, s így a vizsga után még másfél évvel később sem kellett egyedül vonatoznom. 1993 tavaszán egy munkahelyi baleset 7 hónapra mellékvágányra tett. A 100%-os táppénz mellé akkor még nem járt egyéb „jutalom”. Akkoriban is sokat olvastam a mostani internet elődjét, a NÉPSZABADSÁG, NÉPSZAVA, NÉPSPORT, ESTI-HÍRLAP újságokat. Eme sajtók egyikében olvastam, hogy valami törvénybe lett foglalva, a saját gépjárművel történő munkabajlás... Az akkori helyi bizalmat kezdtem ezzel nyaggatni, nyaggatni és még egyszer nyaggatni. Tudom, hogy többször le lettem rázva, ám a végén, ha nem is miattam, de csak-csak lett belőle valami. Érdekesség, hogy a COVIDOS vészhelyzetet nem számítva, nekem a mai napig nem jár a költségtérítés, annak ellenére, hogy ténylegesen saját gépjárművel járok munkába. (Itt egy Önös érdek, amit ideje lenne tisztába tenni). A sorkatonaság után egyébként az ÖTA kivételével sokan kiléptünk a pénzügyi szervezetekből. Mai fejjel átgondolva, lehet nem kellett volna hirtelen döntést hoznunk. Tudniillik, az ok előzményeként, hogy akkor először is úgy gondoltuk egy kis bevonulási segély jól jön majd a „könyvtári díjakra”. Ám mindenhol 3 év tagsághoz kötötték azt a bizonyos segélyt. Ez elsöre mindegy is volt, ez csak pillanatnyi probléma, hiszen az egy év országvédelem után is lesz majd mit „olvasni” és akkor is jó lesz az a pár száz forint vadpénz. Ám ezek a pénzügyi szervezetelek másképp gondolták. Leszerelés után is hiába



Fotó: Hangács Krisztián

álltunk be a sorba. Úgy jártunk, hogy járni jár a segély, de 5 év tagság kell hozzá! Hamar ott volt az aláírásunk a kilépési nyilatkozatokon.

Időközben egyre jobban működött a MOSZ. A KSZ-ben, annak helyi függelékében, a bértáblában, a közösségi életben volt mérhető ez a siker. Sikeres munkabeszüntetésekkel is nyomást tudtunk gyakorolni az érdekeink megvédéséért. Furcsa mérőszáma a sikernek az irigység, mert sajnos sokan irigyelték a mozdonyvezetők kiharcolt „kiváltságait”.

A Hatvani tagcsoportban mi is aktív életet éltünk! Összejövelesek, kirándulások, helyi bálók, táncos – beszélgetős esték követték egymást! Kezdeményezésemre pár évet még fociztunk a MOSZ kupában is. Később pedig sikerült eljutnom Sopronba, Kecskemétre és Szolnokra a MOT rendezvényekre.

Többször halottam már, hogy a nehéz idők erős embereket szülnék...

Aminek sajnos a fordítottja is igaz.

Úgy érzem, hogy akkoriban utolérte ez a sors a szakszervezetünket is. Talán a startos érával kezdődött minden, talán nem, de erre már tisztán nem emlékszem. Arra azonban igen, hogy a nagy elkényelmesedésben lemaradtunk a kordedvezményünk megvédéséről, a KSZ kötésről, a bértáblázatunk ütemes fejlődéséről.

Lehet mutogatni, még ha jelentősen igaz is, hogy a jogi környezetet a hatalom mindig úgy irányítja, hogy a munkavállaló kerüljön ki a hátrányosabbán belőle.

Saját érintettségem is volt a nagy csalódásban. Nem kaptam segítséget a szakszervezettől. A problémát egy utas által elhagyott táskával kapcsolatos büntető ügy okozta. Az akkori helyi tisztségviselő annyit mondott, hívjam a központi segítséget. Ám ott még csak a telefont sem vették fel, és vissza sem hívtak. Nem lehet szépíteni a dolgot egyszerűen rosszkor voltam rossz helyen. Kollégáimmal megosztottam ezt a tapasztalatomat. Megfordult a fejemben, hogy semmit sem ér ez az egész társaság. Ki kell lépni, majd a saját kezünkbe vesszük a dolgokat, keresünk biztosítót, ahol jogi és felelősségbiztosítást kötünk... Hatvanban sokan tudják rólam, hogy egy biztosítónál dolgoztam másodállásban, így lehet még eredményes is lehet az elképzelés. Vadalmának hívták azt a kollégát, akivel könyvtáron kívüli állapotában értelmesen elbeszélgetve, arra jutottam, hogy rombolás helyett megvédeni, újjáépíteni kéne eme meggyengült szervezetet. Hiszen minden olyan dolog, ami még mindig előny a javunkra a

vasutas munkavállalók között a MOSZ-ban aktívan dolgozó tisztségviselőknek köszönhető!

Tapasztaltuk ugye, hogy nehéz idők jöttek, ám mire ugye erős emberek jönnének a megfelelő helyekre egy törvényileg rossz helyzetbe hozott pozíciót megörökölve kell visszaépíteni, visszaállítani a munkavállaló- munkáltató – szakszervezet háromszög egészségesen egészséges mivoltát. A Bermuda-háromszögben elveszettek sorsára nem juthatunk.

A hátországban élve is azt láttam, hogy az érdekképviselőt lesüllyedt a rendezvény szervezői szintre. Semmi gond, akkor ott leszek mindenhol, akkor újra aktívan élem a rendezvények adta előnyöket.

Amikor pedig Hatvanban az elődöm Czibolya Gábor először megkért, hogy a következő tagcsoportválasztásra a jelöltek közé felírhasa a nevem örömmel ígént mondtam.

Ám nem sikerült, még csak póttagként sem bekerülnöm az ajtón belülre. Talán csalódott voltam, talán nem, nem is tudom mit vártam, hiszen egyszer már eljátszódott e történet az előző érában. S akkor az volt az indok, hogy azért fogadjam csak el a jelölt állítást, hogy ne csak 3 név legyen a választási lapon.

Úgy fordultunk be 2022-be, hogy ismét tagcsoporti választás! Gábor most azért keresett meg, mert Ő biztosan nem fogja elvállalni a jelölést, neki elég volt a 8 év az ajtó mögött! Részemről természetes volt a NEM válasz! Kétszer „leszerepeltem”, így nem láttam értelmét az egésznek. Gábor nem adta fel, még párszor megkérdezte, s talán az utolsó kérdése talált abban a fázisban, amikor Vadalma mondatai jutottak az eszembe, hogy tenni kellene valamit a szakszervezet megmentéséért!...

Folytatás következik...

Birtalan Zsolt



Fotó: Fényes Lajos

Fél életem

2. rész

Az egyik ilyen – aminek némi aktualitása is van-, a számtalan vágányzár. A szükséges kellemetlenség. Az elsőbe 2007 elején csöppentem bele. Akkor még a szokásos, szinte kötelező jellegű tartalékos időszakomat éltem, ami a pályakezdő és a nyugdíj előtt álló mozdonyvezetők kiváltsága volt. Nem mindenki örült ennek és voltak, akik némi helyezkedéssel igyekeztek más pozíciókat, fordákat kikuncsorogni maguknak. Bizonyos szempontból volt némi haszna, hogy a friss jogsis (első teles) kollégák nem egyből fővonalon pózoltak a nagyablakos vonatok élén. Megint elkalandoztam... Szóval ugorjunk vissza az időben 2006 decemberéig. Az év utolsó hónapjának 27-dik napján Lébény-Mosonszentmiklós és Kimle állomások között a Hegyeshalom felé tartó tehervonat négy kocsija kisiklott. A pálya két kilométer hosszon rongálódott meg. Ha jól emlékszem a lébényi szolgáltató mikor lefogadta az áthaladó vonatot már észlelt valamit és értesítette a szomszédos állomás dolgozóját, hogy ne engedje tovább a Keletibe tartó nemzetközi vonatot. Így akadályozták meg, hogy az belerohanjon a bal vágányra kiborult teherkocsiba. Hajnalban jelentkeztem tartalékra, de helyette „gazdám”, a már sokat emlegetett Gósi Feri bácsi azt az utasítást adta, hogy üljek fel a 2204-es Csörgőre és majd valamelyik EC végére rápattintanak, mert át kell emelni Csornáról Hegyesbe. (Az a vonal akkor még a MÁV kezelésébe tartozott és csak a Mosonszolnok – Hegyeshalom szakasz volt villamosítva). A fiatalok kedvéért mondanám el, hogy bár vonalismerettel nem rendelkezem egy „kiskapunak” köszönhetően továbbíthattam a vonatot: írásbeli rendelkezésen tájékoztattak, hogy vonalismeret nélkül közlekedem és elláttak minden szükséges okmánnyal (menetrenddel, lassúmenet kimutatással). Ezt hívtuk „papírpilótának”. Néhány héttel később ugyanezzel a géppel mentem dozátorozni a helyszín helyreállításakor. (Ezzel a géppel azonban van két másik első alkalmam is: ez volt az első Csörgő, amit beindíthattam, igaz még csak tizenöt évesen. Trekács Karesz barátommal Győrben felkopogtunk a



A legutóbbi lapszámban megjelent írásomat nem feltétlenül akartam folytatni, de visszaolvasva észrevettem, hogy néhány dolog kimaradt. Szinte hihetetlen, hogy ily rövid idő alatt ennyi dolog történt velem.

hetedik vágányon álló celli személy élén álló gép ajtaján, s megkérdeztük az idős mozdonyvezetőt, hogy megnézhetjük-e? Mivel közeledett az indulási idő, így mondta, hogy be is indíthatjuk. A sors fintora, hogy mikor gyakornokként először mentem M41 járművezetési gyakorlatra, ugyanez a gép járt rá az első vágányon álló gyorsvonat élére). Néhány évvel később a II-es vonalon éltém át újabb részleges kizárásokat: előbb a felső szakaszon, Zirc és Veszprém között volt kizárás nyombővülés miatt (ekkor jártunk százas vezérlőkocsikkal – már amikor működött a vezérlés), majd később az alsó szakaszon Győrszabadhegy és Pannonhalma között végeztek síncserét. Már akkoriban jeleztük, hogy a Csörgő szétnyomja a pályát, de valaki jobban lobbizott a nagyobb vonatok létjogosultsága mellett.

Ellenben ekkora volumenű felújítást még eddig nem értem meg, mint ami idén szeptember 18-án kezdődött. Az nem lepett meg, hogy az első napokban teljes lesz a káosz – vonatok maradnak ki, személyzet vagy szerelvény hiánya és az utasok zúgolódásától lesz hangos a sajtó a kevés busz miatt. (Azt már csak halkán jegyzem meg, hogy az elmúlt években egyébként is divat lett kipécézni egy közszereplőt, vagy közszolgáltatót és totális lejárato kampányt folytatni ellene). Néhány dolgot azért nem értettünk: például miért kellett Komáromból hajnali 2:30-kor egy újabb személyvonatot indítani? Utas nincs és a személyzetet, valamint a szerelvényt üresben is le lehetett volna közlekedtetni. Miért kellett a tatabányaiakat átutaztatni a Délibe, hogy aztán ott ingázzanak Budaörsre/Biatorbágyra, majd utána visszabuszozzanak? Ki lobbizott azért, hogy a sztárligeti szolgálattevőknek ne kelljen írásbeli rendelkezéseket, lassúmeneteket és menetrendeket nyomtatni, majd kézbesíteni/kézbesíttetni? Ehelyett ráterhelték a győri külsősökre. Állítólag arra hivatkoztak, hogy ligeten egyedül vannak... Persze, tudjuk jól, hogy mindenki túl van terhelve és minden szakág létszámhiánnyal küzd.

Most jut eszembe – kicsit visszakanyarodva a Csörgős élményeimhez -, hogy volt még egy pályaszám, amihez különös élményeim kapcsolódnak. Ez a 2143-as. A gépet még 2003-ban festették át bordóra a típus harmincadik évfordulója alkalmából. (Igaz '78-ban vérnarancs köntösben gurult ki a Ganz-ból, de épp ez a gép volt felújításon ekkoriban, így esett erre a gépre a választás). Tíz évvel később kerültem rá először, amikor a tavaszi árvíz idején bevezetett kizárás miatt két-két Flirt-öt emeltem át vele az 5-ös vonalon. A géptér úszott az olajban, gyakorlatilag korcsolyázni lehetett a trepnin. Egy évvel később ugyanezzel

a géppel továbbítottam egy pütkösi különvonatot: osztrák munkanélküliek látogatták meg a fehérvári szovjet hősi temetőt. Persze, nem ez volt a cél, de osztrákok voltak. A gépet a fehérvári érkezés után a fűtőházba vittem vizsgálatra. Ekkor derült ki, hogy elrepedt benne egy kenőolajeső és a márkaszervíz szakemberei negyven liter olajat pótoltak, amíg én laktanyáztam. A vonatra visszajárva megjelentek az utasaink, akik rengeteg képet készítettek, egyikük még engedélyt is kért, hogy megnézze a vezetőállást. A széles vigyor akkor halványodott el az arcán és nyúltak meg a szemei, mint a fénysebességre lépő éticsigának, mikor a feltett kérdésre azt feleltem, hogy ez nem egy múzeumi példány, hanem mindennapi használatban van. (Ekkor talákoztam először az erőforrások pazarlásának: küldtek egy veszprémi kollégát, hogy pilótaként működjön közre Fehérvár és Veszprém között. Vonal és típusismerettel is rendelkezett, mégis inkább nekem fizettek közel 13 órát). És még egy apróság! Bár sokszor vettem ki a részem a típus amortizálásában, de mindössze egy alkalommal maradtam fekvéssel: a reggeli első személyvonattal indultam el Zirc állomásról Veszprém felé. Felgyorsultam negyvenre, majd visszazártam, hogy a három kocsi álló vonatomból utolsó forgóváza is lelépjen a kitérőről, de az emelkedőn tovább gyorsítani már nem tudtam: a hajtóműből nagy mennyiségben távozott el az olaj. Felhívtam a szolgálattevőt, közöltem vele a tényt, s kértem engedélyt, hogy visszagurulhassak. Mire megérkezett a veszprémi tartalék segélyképként, már az utolsó cseppek is távoztak.

Hogy visszakanyarodjak kicsit a felújításokhoz: testközelből végignézhettem a győri Nádor aluljáró építését 2006-ban (egy ideig az Észperantó úton vezettek a sínek), majd a győri állomás 2008-as felújítását is. Kitoló és anyagoló munkákat is végezhettem. Megesett, hogy tizenkét órás szolgálatban mindössze egyetlen felsővezeték-tartóoszlopának betonozását végezték el a szakemberek. Egy alkalommal pedig a rendezőben akartak kitérőt cserélni daru segítségével, de a vezérlőrendszer meghibásodása miatt az eszköz az oldalára dőlt. Néhány napig állt a munka. Új biztosítóberendezés készült, az állomás irányítóközpontját az indóház keleti sarkán alakították ki a régi irányítótorony helyett, a rendezőt jelentősen átalakították, a személyben három peronon térköveztek (a negyedekre már nem jutott pénz – ahogy az épület homlokzatának rekonstrukciójára, vagy a mozgáskorlátozott lift kialakítására sem). 2014-ben pedig két hónap alatt újították fel a Baross hidat.

Ami minden mozdonyvezető számára nagy esemény egy új, vagy felújított járművel közlekedni. A régi leharcolt

körülmények után egy festékszagú vezetőálláson szolgálatot ellátni felüdítő tud lenni – és okoz némi fejfájást is, ha alig pár napos az a bizonyos illat. Részt vehettem például a 064-es Flirt futópróbáján – azóta se mentem vele. Nyikorgott a munkavédelmi bakancsom talpa alatt a PVC padozat és a szekrények nagy részén nem voltak fenn a burkolatok. Az első kilométerein hajtottam az 1239-es és 1240-es remot Daciákat. Megtiltották, hogy az ülésekről lekerüljön a nylon. Így viszont a ruháink segítségével sikerült némi statikus elektromosságot termelni. Kesztyűben volt ildomos vezetni, hogy a kisülés ne a kezünkön keresztül vezetődjön le. (Mondjuk az elmúlt években kiadott munkaruháinknak köszönhetően a kulcsok zárba helyezésekor is észlelhető efféle jelenség). 2007-ben érkeztek az országba a németek által kiselejtezt „Halberstadti” kocsik. Egy alkalommal az E312-es Szilivel Hegyestől Fradiig továbbítottam egy ilyen szerelvényt, amik akkor még a DB színterzeit viselték magukon és meglehetősen lepusztult állapotban voltak. 2010 tavaszán jött ki felújításból a 2120-as Csörgő, amit géphiány miatt ideiglenesen Cellbe állomástitottak, így néhányszor megjártam vele a Bakonyt. 2016 nyarán, mikor a 004-es Traxx megkapta a 170 éves évfordulóra készült köntösét, az első útján én igazíthattam egy különvonat élén Keleti-Győr-Keleti viszonylaton... Ahogy pörgetem a képeimet újabb és újabb emlékek törnek elő. Jók és rosszak, klasszikus, remot, lepusztult és friss fővizsgás járművek. Alakjelzős pályák, állomástávolság, jelfeladásra kiépített önműködő térközös közlekedésre berendezett vonalak, vagy a sokáig különlegesnek számító 8-as számú vonal. Megannyi élmény fél életen át. Ki tudja mi jön még? Ha negyven év munkavisztonnal elmehetnék nyugdíjba – valami utópisztikus elmélet alapján bevezetnék a munkakörünk különleges volta miatt -, akkor is van még 21 évem hátra. Kicsivel több, mint amit eddig lehúztam. Ha meglenne a két év karkedvezményem, amit 2014 december 31-ével töröltek el, akkor még huszonöt



év vár rám. Viszont hatvanöt évesen kellene elhagynom a vezetőállást – és most kapaszkodok nagyon az a szerencsétlen vérző agysejtem, ami megmaradt -, akkor is... oh, anyám borogass... Belegondolni is rémisztő, hogy 60 év felett 160-nal rohangáljak ETCS-es gépen. Milyen reflexeim lesznek akkor? Aki olvasta legutóbbi írásomat, emlékszik a jelenetre, amikor az első napon elbeszélgettem a személyzetis hölgygel és kamuztam neki a nevetet. Akkor mondta nekem ugyanez az illető, hogy hát a mozdonyvezetők bizony korán mennek nyugdíjba. Mára ez a kijelentés elég nevetségesen hangozna.

Dankó Balázs



Voltunk-Vagyunk- Leszünk



A legtöbben nem ismernek, hiszen magamat is most kezdem megismerni, a MOSZ világában pedig aztán annyira új vagyok, hogy a festék még sem száradt a választási jegyzőkönyvön.

A jászberényi anyakönyvvezető a szüleim döntése alapján a Nagy Attila nevet írta a hivatali okmányba! Földi karrierem eddigi közel 40 éve alatt először a Jászapáti az Általános iskolában kezdtem el barátkozni azzal a ténnyel, hogy a születésnapom (1985.09.02.) ünneplése sokszor egybe esik a tanév kezdetével. Középiskolás tanulmányaim gyümölcse, hogy 2004-ben Gépgyártás-Technológus Technikus szakirányú végzettséget szereztem.

Gyermekkori álmom nehezen akarta a valóság talaját járni. Többször jelentkeztem Mozdonyvezetői tanfolyamra. Hiába sikerültek az írásbeli felvételi vizsgáim, a szóbeli elbeszélgetések után valamiért csak nem akartak kiválasztani a feladatra. Csalódottságomat csak tetézte, hogy jó lett volna már rendes állandó jövedelemhez jutni, így egy hosszabb kitérő következett az

életemben. Persze elképzelhető az is, hogy ha a sors azt szerette volna, ha részben megtanulom magamnak megépíteni a vasúti pályát. Így elszegődtem a MÁV Fkg Kft-hez Vasútépítő gépkezelőnek, ahol sikerült „nagyforgalmi vizsgát” tenni és így a KIAG típusú aláverőgépen dolgozni. A vasútépítést a Szentesi Vasútépítő Kft.-nél, később pedig a Strabag Vasútépítő Kft.-nél fejlesztettem a Gépláncvezetői esúcsra, ami ebben a szakágban valóban a szakmai besorolás netovábbja. A vasútépítés és pályaszépítés alatt bizonyára szídtuk a tehervonatokat, hogy a tengelyterheléseket és sebességi korlátokat be nem tartva, rontják el mindazt, ami mi az anyagi korlátok közt is igyekeztünk jól és megcsinálni. Ez idő alatt a sok éjszakai megmunkálást megtanított arra, hogy hogyan kell gyorsan sokat aludni, akár munka közben is, így számomra nem okoz nehézséget az éjszakai szolgálatok ellátása :) Az álmom azonban 2017-ben beteljesülni látszott, az MVÁ Kft. indított átképző tanfolyamot, aminek sikeres elvégzése után napjainkig Mozdonyvezetői beosztásban dolgozom a magánszektorban. Azzal, hogy átültem a vasútépítő pozícióból a vasúti pálya használóinak halmazába, az általánosan megszokott tézis szerint nem bírálok a pályaeépítőket, hogy milyen munkát végeznek, hiszen jól ismerem a kiszolgáltatókat és a korlátjaikat. A mai napig egy-egy pályaeépítés munkálatai közé sodródó szolgálat nosztalgiaiával tölt el.

A Jászapáti tagcsoportnál több mint 20 évig, azaz 2014-ig édesapám Nagy István látta el vezető ügyvivői tisztségét. Később ő lett a pénztáros, a mai napig óvja a kincses ládát, látja el a könyvelési feladatokat. Kimért, megfontolt embernek ismerik, akinél helye van a komolyságnak és a vidámságnak, de mindennek meg van a maga ideje... Soha nem voltak egy nagy taglétszámú tömörülés, aminek egyik nagy előnye, hogy meg tudta tartani a családi/baráti társaság hangulatát.

Városunk Jász-Nagykun-Szolnok megyében található, a vasúti csomópontoktól (Szolnok – Vámosgyörk – Hatvan) szinte azonos távolságra.

A létszám az utánpótlás hiánya miatt apadni kezdett, a fiatalok inkább a kalandot keresték és nagyobb városokban találták meg a számításaikat.

Amikor édesapám javaslatára 2018-ban beléptem a MOSZ-ba, éppen hogy csak 10 fő fölött volt a létszám a Tagcsoportban, így az a megszűnés, azaz mostani kifejezést használva a szakadék szélén mozgott. Csatlakozásom után

a szektorban dolgozó kollégáimat megkerestem és azok beléptetése után egyenesbe jöttünk. Az újonnan belépő kollégák legfőbb indíttatása a Tagkártya által biztosított kedvezmények felett a jogi védelem és a felelősségbiztosításnak a megléte volt.

Belépésem előtt fiatal csikó koromban, a MOSZ-ról annyi fogalmam volt, amit Édesapám otthon engedett látni belőle. Banketteket, és kirándulásokat rendezett. Az évente kiosztott mikulás csomagból pedig nekem is jutott. A mai napig emlékszem arra, amikor küldöttgyűlésre ment. Édesanyám a szokásosnál is frissebben vasalt inget készített ki számára. Az igazsághoz tartozik azonban, hogy a napi munkavégzése során sem volt megengedhető a slamposság.

A MOSZ tagság előtti időkhöz az első munkahelyemen megkeresett a VSZ. Beléptem, s így kezdtek gyűlni a tapasztalatok, melyek közül a legnagyobb tudás ott annyiban merült ki, hogy itt írd alá, ezt add be, majd jó lesz ez így... Természetesen minden év végén „zseléslet” kaptunk. Második munkahelyemen a Szentesi Vasútépítőnél, a felettes vezetőm az Építők Szakszervezetének Szövetségének Tagja a Szentesi Vasútépítő Kft SZB titkára mutatta meg egy jól vagy jobban működő szervezetben, hogy a tagok nem csak nettó befizetők, hanem kapnak is... pl évente 3szor étkezési utalványt, (akkor ezt lehetett). Aztán volt Tagkártya sok-sok kedvezménnyel, hasonló önszegélyező rendszer, mint az ÖTA, stb, stb. Személyesen tartotta a kapcsolatot a tagokkal, ténylegesen segített, ha problémája volt a dolgozónak

Visszatérve a MOSZ-hoz. A már említett belépésem és a tagság sikeres megmentése után gyorsan elrepült 4 év. A 2022-es Helyi Ügyvivői választás jelölt állításának lezárása előtti héten kerestem fel édesapám azzal a kérdéssel, hogy fogadjam el a jelölésem, mivel addig a napig senki nem jelezte szándékát, ami miatt a Tagcsoport léte ismét veszélybe kerülhet. Kikértem pár kolléga véleményét és mivel ők is jónak tartották az elképzelést, bekerültem a választási névjegyzékbe, amit sikerült rajtam kívül az utolsó pillanatokban még két fővel kiegészíteni. A választás eredményeként személyem kapott bizalmat, így jelenleg én igyekszem megfelelni eme feladatnak. Munkámat édesapám segíti, mint már említettem pénztárosként, illetve mentorként, tanácsadóként.

Úgy vállaltam a jelölést, hogy jól tudtam a következőket: a munkahelyemen nincs KSZ, jelenleg nincs lehetőség

érdekképviselőre ezért nem lesz munkaidő kedvezmény sem. A szakszervezeti munkát csakis a szabadidőm terhére tudom végezni. Rászántam a megfelelő időt az indulásra, ami ilyenkor mindenképpen többletfeladatokkal jár. Ennek ellenére nehezen jött össze a megfelelő információ az aktív tagok elérhetőségéről, illetve a tagsoporthoz anyag átadás - átvételének elhúzódnása okozott még problémát! A munkaanyag az első Küldöttközgyűlést követően kezdett összeállni. A már említett KKGY után megtartottuk a Területi vezető ügyvivő választást. Mivel nem ismertem a területi előzményeket, a szavazás előtt kikértem az elődjeim véleményét. Az események ezután felgyorsultak, pár hétre rá kaptam egy központi értesítést, hogy tagsoporthoz minden MÁV-START-os munkavállaló egy másik tagsoporthoz lépett át. A váratlanul történő váltást nem érttem, ám a döntéseket úgy érzem tiszteletben tartottam. Így lett egyik napról a másikra egy alig 12 fős csapat. Az egyik átlépőtől megtudtam, hogy miért is hagyták el a tagsoporthoz. Többek közt nem látták biztosítottnak azt, hogy tudtam/tudtuk volna megfelelő módon őket képviselni a munkáltatójuk előtt. A vezető ügyvivői munkám alatt hamar megtapasztaltam, hogy nem könnyű feladatot vállaltam el. Sebet nyalogatni nem volt idő. Sokat segített egy általam nagyra tartott ember kedvence szavazására: ÚJ JÁTÉK, ÚJ NYEREMÉNY!

Innen kezdtem, illetve kezdtünk el újra építkezni, mára átléptük a 20 fős határt. Nem volt könnyű terepmunka. Rengeteg információt gyűjtöttem: sokat beszélgettem tagokkal és nem tagokkal, ügyvivőkkel, területi ügyvivőkkel. Rájöttem, hogy az IC I osztály az igazi információs szuper forrás :) Ami feltűnt számomra és ezt biztosan sokan gondolják így, egy Szakszervezet csak olyan erős, mint amilyen erősek a tagok. Ez mérhető a létszámban, aktivitásban vagy a mozgósításban. Sajnos pártunk és kormányunk egyik legfontosabb lépése az volt, hogy a Szakszervezetek jogát jelentősen csorbította. :(Azaz ez van, ezt kell szeretni, ezzel kell dolgozni a „demokráciában”! Ami a legfeltűnőbb, szinte mindig ugyan oda lyukadunk ki akkor amikor egy csalódott régi, vagy a rossz hírek miatt még belépni sem akaró kollégával beszélek (vagy csak

meghallgatom a személyes gondjait mit-miért lát úgy ahogy). Sokan csalódtak a MOSZ-ban, az ott lévőkben: vezető ügyvivőkben, a Területi vezetőkben, a tagokban. Sokan azt sérelmezik, hogy egy tagsoporthoz belül csak egy bizonyos belső kör jár ebédre, vacsorákra, rendezvényekre. Úgye ezt látják, vagy hallják és lássuk be a vasutas közösség pletykás, jobban, mint Magdi anyus a Barátok Közt-ben – Isten nyugosztalja :)).

Kialakult bennem is egy vélemény, amit a beszélgetések alatt próbálok megértetni a tisztelt kollégáival. Elmondom, hogy a Szakszervezet nem egyenlő az XY Ügyvivővel, vagy épp Nagy Attilával vagy épp Barsi Balázzsal. Minket is a tagok választanak. Ha valamit rosszul és eredménytelenül csinálunk akkor legközelebb nem leszünk megválasztva. Új irányt lehet, és kell is mutatni, ha a többség úgy akarja, és ehhez kell a többség. De könnyebb megsértődni, befordulni, vagy épp haragot tartani, minthogy belássuk azt az egyszerű tény, hogy mások máshogy látják, vagy máshogy közelítik meg. A beszélgetések közben mikor megkérdezik miért érdemes belépni, azért az év végi semmiért!? A válaszom mindig ugyan az: egyik szakszervezet sem jótékonyági intézmény. Hanem Érdekképviselő, tehát ez is a célja, amit finanszírozni kell (ezt pedig a tagok teszik meg). De ebben a felgyorsult, social-média által behálózott világban, mikor egy esemény másodpercek múlva a világhálón köt ki, és a „FotelVBO” azonnal pálcát tör az ember felett, nem is tudva, hogy épp egy élet munkáját, más emberek/családok megélhetését teszi tönkre... Tehát a baj könnyen megvan, legalább legyen egy jó jogi háttér és egy jó biztosításod, mert a munkáltató addig amíg nincs baj nem csesztet, de ha bele hajszolják az embert egy rázó szituba onnantól beindul a gépezet, és a főnökség (vagy ha közvélemény gyakorol nyomást a munkáltatóra) nem áll mellettünk, bármilyen jól is dolgoztunk előtte. Bizonyos megtörtént események lehet nem bírják el a közvélemény súlyát. Ám fontos tudni, hogy nem keresem a revans lehetőségét, senki felett nem szeretnék pálcát törni, ám úgy érzem, hogy a tájékoztatás ezen formája, a valós információk átadása segíti egy jól működő közösség jobbá válását.

Szóval egy évvel később, azaz 2023 júniusában - újra - megkeresett a korábban kilépett a kolléga, hogy ő és a többiek vissza szeretnének térni a Jászapáti-ba, azzal a feltétellel, hogy azt az összes „magánvasutas” elhagyja. Elmondta, hogy a véleményük/meglátásuk szerint nincs helye egy ilyen „Nagy múlttal” rendelkező tagsoporthoz más cégeknél alkalmazásban álló mozdonyvezetőknek. A telefonos beszélgetés után volt egy személyes egyeztetés, ahol mindkét fél elmondta álláspontját. Az egyeztetés végén kijelentettük, hogy a feltételeket nem tudjuk elfogadni, ugyanakkor szívesen látjuk a tagokat az anyaszervezetnél. Véleményem szerint jelenleg szabad Tagsoporthoz választás van, akkor 22 fő volt a létszámunk, így nem éreztem, illetve éreztük fair-nek, ha 7-8 ember kedvéért a 22 keres vagy alapít magának másik tagsoporthoz. Úgy vélem, ha anno 2018-ban jók voltak, senkit nem zavartak és elfértek azok az emberek, akik a jelenlétükkel tettek azért, hogy a Tagsoporthoz ne szűnjön meg. A megbeszélésen – mint már említettem - az elérendő célok és érdekek nem közeledtek egymás felé, így maradt a 2022-ben kialakult felállás. Tisztában vagyok azzal, hogy elfogult vagyok a tagsággal szemben, de ezek az emberek megérdemlik, hogy egy olyan közösségben legyenek, ahol felelősséggel tartoznak egymás felé. Büszke vagyok arra, hogy ezt a Tagsoporthoz választották.

Eleget prédikáltam már, így azzal zárom soraimat, hogy ha van köztetek olyan, aki nem tartozik egyik tagsoporthoz sem, esetleg a jelenlegiben nem találja helyét, de szeretne tartozni egy jó közösséghez, ahol meghallgattatik, ahol megkaphatja a MOSZ jogi és anyagi védelmét.

Keressetek meg minket bizalommal...

Nagy Attila
MOSZ Jászapáti

Egyszeri juttatás az RCH-nál októberi kifizetéssel

A Rail Cargo Hungaria VÉT-ülésen megállapodás született a munkavállalók részére idei évben fizetendő egyszeri juttatásról. A VBKJ-kereten felül a munkáltató egyszeri juttatásként 200 ezer forintot utal minden munkavállaló SZÉP-kártyájára. A kifizetés a tavalyi évhez hasonlóan októberben valósult meg.

A szakszervezetek és a munkáltató tovább tárgyalnak a bérmegállapodásban foglalt egyszeri kompenzáció kifizetéséről, amelyet decemberben fizet ki a munkáltató. Idén is mindent elkövetnek azért, hogy december 1-ig megállapodásra jussanak, és hogy minél nagyobb összeget tudjanak év végén kifizetni.

Az RCH-nál a mozdonyvezetői létszám 316 fő. Szeptemberben indult nyolc mozdonyvezető interoperabilis képzése Grazban, első éles bevetésük a sikeres vizsgákat követően a menetrendváltás után, decemberben várható. A komplex mozdonyvezetői képzést az RCH egyelőre 18-20 mozdonyvezető bevonásával pilotprojektként indítja el, a megvalósítás keretrendszere még kidolgozás alatt áll.



Hazánk egykori mellékvonalainak

„unalomig ismert” igáslovai

„Meghitt ünnepség keretében adták át Baja város lakosságának a vonatkerti mozdonyt, amely 1974-ben, leselejtezését követően vált kiállítási műtárggyá, az elmúlt nyár folyamán pedig új köntöst kapott, a Bajai Városvédő és Szépítő Egyesület vezetőségi tagja, Nagy Dezső ötlete, kezdeményezése és fáradhatatlan szervező munkája nyomán.” – olvastam nemrégiben a Facebookon. E néhány sor erősen megmozgatta a fantáziámat, ezért aztán megszületett az itt olvasható cikkem.



A MEGMENTETT MOZDONY

A bevezetőben említett, romjaiból újjáélesztett, szépen kicsinosított 376 633 pályaszámú masina 1972-ig üzemelt a Baja-Gara, illetve a Baja-Hercegszántó vonalon. Amikor a Csanádi György nevével fémjelzett közlekedéspolitikai koncepció kapcsán az említett vonalakat bezárták, a mozdonyt selejtezték, majd, némi ráncfelvarrás után kiállították a bajai állomás előtt elterülő parkban, a Vonatkertben. Sajnos mint a legtöbb társát, e szép lokomotívot sem kerülte el a kiállított szobormozdonyok borzalmas sorsa. Az idők folyamán szinte mindent leloptak róla, festése megkopott, oldalán pedig egyre több rozsdafolt jelent meg. Néhány éve, amikor Baján jártam szomorúan tapasztaltam, hogy valójában már nem a park díszeként

tetszeleg talapzatán, hanem félelmetes ócskavasként mutatja magát a hatalmas platánok árnyékában. Mára azonban – hála a gondos kezek munkájának – ismét régi fényében ragyog.



Nos, e számomra kedvező fordulat arra sarkallt, hogy lapunk hasábjain röviden meséljek a 376-os sorozatról, valamint nagyobb testvéreiről, a 375-ös mozdonyokról. Íme:

A Magyar Királyi Államvasutak TV. és TVa. osztályú, ismertebb besorolásuk szerint 375-ös és 376-os lokomotívjainak története dióhéjban.

ELŐSZÖR LÁSSUK A TV. AZAZ A 375-ÖS GÉPET!

Az 1900-as évek elején a helyiérdekű vasutakon a személy- és teherszállítás rohamos növekedésnek indult. A 377-es és 370-es mozdonyok teljesítménye akkoriban már elégtelennek bizonyult a forgalom zökkenőmentes lebonyolításához, tehát más, erősebb és korszerűbb gépekre volt szükség. Ebből



adódóan az államvasutak igazgatósága új típus tervezésébe fogott. A tervek hamar el is készültek, majd 1907-ben kigördült a MÁV Gépgyár kapuján az első 375-ös sorozatú (akkor még TV. osztályú) lokomotív.



E kompaund, Polpnceau-tűzszekrényű, ICI tengelyrendezéssel épült, Prairie típusú, szertartályos, telített gőzzel dolgozó 375-ös sorozatú mozdony 1180 mm átmérőjű hajtó és kapcsolt kerekekkel épült, engedélyezett sebességét pedig 60 km/ó-ban maximálta a hatóság. A jármű hajtó és kapcsolt tengelyeinek terhelése egyenként 10,250 tonnát tett ki. E masina az erősebb felépítményű másodrangú vagy helyi érdekű vonalakon továbbított személy- és tehervonatokat. Meglehetősen nagy teljesítménye és 60 kilométeres engedélyezett sebessége folytán gyakran dolgozott fővonalakon is. A tapadási vonóereje elérhette a 48 281 N-t, teljes teljesítménye pedig megfelelő szén esetén akár az 560 effektív lóerőt. Vízszintes pályán 30 kilométeres sebességgel 1441 tonnás vonatot vontathatott. A kéthengerű kompaund gépezet a középső tengelyt hajtotta, a belső beömlésű dugattyúkat pedig Heusinger-Walsheart vezérmű mozgatta. Indítókészüléke teljes mértékben megegyezett a kompaund 324-es gépeken használt Borries-féle berendezéssel. A mozdony annyira jól sikerült, hogy továbbfejlesztése mindenképpen kívánatos volt. A 375.501 pályaszámú masinák már túlhevítős változatban jöttek ki a gyárból. A túlhevítős 375-ösök terhelhetősége sík pályán 30 kilométeres sebesség mellett 1450 tonnára változott, a tapadási vonóerejük pedig 48 783 N-ra növekedett és

mindemellett szénfogyasztásuk az eredeti kompaund gépekhez képest jelentősen csökkent. Teljesítményük ellenben csodálatos módon 690 effektív lóerőre nőtt. Az első háború kitérését követően a vörösréz hiánya miatt ezek a gépek 375.801 pályaszámúként már Brotan-kazánnal készültek. E pompásan bevált gőzöskökből nagyon sok gördült ki a gyár kapuján és állt forgalomba, így a MÁV egyik meghatározó, jellegzetes típusává vált. Rengeteg változata futott vaspályáinkon. Az idők folyamán módosították a vezérművet, készültek acél tűzszekrényvel, sőt, e gépekbe beépítették az ötvenes években kikísérletezett úgynevezett csillagfűvót, megváltoztatván ezzel a kémény formáját.



Érdekes azonban, hogy a kisebb testvérnél, a 376-osnál tudtommal nem alkalmazták a csillagfűvós huzatképzést. (Csak zárójelben említem, az első csillagfűvóval végzett terhelési mérések 1954-ben kezdődtek egy 324-es mozdonnyal.) 1958-ban – a típus első megjelenése után 51 évvel – a 375.1032 pályaszámú mozdony gyártásával ért véget a MÁVAG-ban a gőzmozdonyok építése.

ÉS ÍME A TVA, VAGYIS A 376-OS!

A nagyon gyenge, 10 tonnánál kisebb tengelyterhelésre engedélyezett másodrendű vonalakon nem járhattak a 10,25 tonna tengelynyomású 375-ös masinák, ezért szükségessé vált megépíteni a kisebb testvéreiket, a TVA-t, vagyis a 376-ost. (6. ábra) E jármű csak kisebb méreteivel különbözött nagyobb testvérétől. A kicsikből az első 1910-ben hagyta el a gyár szerelőcsarnokát. Hajtó és kapcsolt kerekeinek átmérője 1040 mm, tengelynyomása 9 tonna, engedélyezett sebessége pedig 45 km/ó volt, amit később 50 km/óra-növeltek. Terhelése 30 kilométeres sebesség esetén vízszintes pályán akár 1215 tonna is lehetett. Teljes kihasználáskor a teljesítménye megfelelő minőségű szén esetén elérhette a 455 effektív lóerőt, a tapadásból számított

legnagyobb vonóereje pedig a 42 379 N-t . 376,401 pályaszámától már – hasonlóan a 375-ösökhöz – túlhevítés kivételben épültek. Emiatt a jármű paraméterei kis mértékben változtak. Gépezeti vonóereje 43 635 N-ra nőtt, terhelése pedig vízszintes szakaszon 30 kilométeres sebesség mellett már 1275 tonna is lehetett. Teljesítménye jó szén és teljes kihasználtság esetén elérte az 520 effektív lóerőt. A nagy háború kitörése után Brotán kazánal kezdtek gyártani. E típus is sokáig, nagy darabszámban dolgozott a MÁV hálózatán.

NÉMI ISMERTETŐ MAGYARÁZAT A CIKKBEN SZEREPLŐ MŰSZAKI MEGOLDÁSOKHOZ.

Túlhevítő. A hagyományos, telített gőzzel üzemelő mozdonyoknál közvetlenül a kazánból felszállt gőzt vezeték a munkahengerekbe, amely gőznek a fajsúlya pontosan megfelel hőfokának és feszültségének, azonban már a legkisebb lehűlésnél kezd lecsapódni. Az úgynevezett túlhevítős gépeken a gőz túlhevítését úgy érjük el, hogy a kazánban termelt telített gőzt kívülről hevített csőrendszeren, a túlhevítőn vezetjük át, miközben a nyomása változatlan marad, de a hőfoka és ezzel majdnem egyenes arányban a térfogata is jelentősen megnő. A túlhevített gőz a gázok fizikai állapotához közelít, a lecsapódási határtól nagyon messze eltávolodik, a többlet hő miatt még egészen nagy expanzióval sem észlelhető jelentős lecsapódás. A gőz nagyobb térfogata miatt a kazán méretének növelése nélkül fokozható a gépezet teljesítménye. A túlhevített rendszer esetében a kazán gőznyomása alacsonyabb lehet, ezzel az élettartama megnő. A túlhevítéssel megtakarítható víz és szén mennyisége elérheti a 20%-ot.

Akik olvasták az előző számban megjelent cikkemet, jogosan kérdezhetik: Ha ennyi előnnyel kecsegtet a túlhevítő elemek használata, ráadásul a MÁV néhány gépén az 1910-et követő években már tapasztalhatta is eme előnyöket, akkor az „S” masinát miért telített gőzű változatban rendelte meg a gyártótól annak ellenére, hogy a tervezők a túlhevítős változatot ajánlották?

A válasz roppant egyszerű. A túlhevített gőz hőmérséklete abban az időben általában 100%-kal nagyobb volt, mint a telített gőzé, ezért e járműveknél bizonyos alkatrészek – amelyeket most nem sorolok fel – módosítása szükségeltetett, ráadásul a magas hőmérséklet miatt csak kiváló minőségű hengerolajat használhattak. Az ilyen gépek gondozása, fenntartása jóval nagyobb odafigyelést és szakértelmet kívánt mint a telített gőzű társai. Az első nagy háború egyik következménye volt, hogy nem lehetett beszerezni az



6. ábra. Az Államvasútnak másodrangú vonalakra szerkesztett, túlhevítő, 376. sor. mozdonya Brotán-rendszerű kazánal.

amerikai eredetű, jó minőségű hengerolajat. Az alacsony lobbaspontú, silányabb minőségű hazai olajok arra készítették a MÁV szakembereit, hogy a háború idejére csökkentsék a gőz hőmérsékletét, ezért a túlhevítő elemek tizenkettő részét kiszerezték a mozdonyokból. A telített gőzzel üzemelő masinákhoz azonban nem kellett hozzányúlni, azok vidáman működtek a gyenge olajokkal is. Brotán kazán. A mozdonykazánok ügyét nagy lépéssel vitte előre Johann Brotan bécsi mérnök. A róla elnevezett kazán esetében a hosszkazán gyakorlatilag változatlan maradt, azonban a tűzszekrény vízcsövekből lett megalkotva. Ennek következtében nemcsak a gyártása vált egyszerűbbé, de tartóssága is messze felülmúlta a lemezes tűzszekrényekét. Mint a vízcsöves kazánoknál általában, ennél is rendkívül élénk a vízkeringetés, miáltal a gőztermelő képessége is jobb lemezes társainál. A MÁV már 1906-ban komoly kísérleteket folytatott a Brotán rendszerű kazánokkal, minek következtében oly tökélyre emelték e szerkezetek működési biztonságát, hogy 1913-ban – mint ahogyan arról már egy korábbi cikkemben beszámoltam – a 601-es sorozatú hatalmas gőzmozdonyt ilyen kazánal építették meg.



Akkoriban ez volt Európa legnagyobb mozdonykazánja. Elődei, a 651-es és a 401-es sorozatú malett mozdonyok vörösréz tűzszekrényei a hegyvidéki pálya erős terhelését nehezen viselték, gyakorlatilag 2-3 évi használat után elpusztultak, cserére szorultak. Ráadásul a háború mellékhatásaként eltűnt a piacról a vörösréz, mert az a fegyvergyártáshoz kellett. Németországban például az

rézhiány miatt a tűzszekrényeket folytvashból készítették, de ez nem vált be, mert az így megépített kazánok egy-két hónapos üzem után rendre elpusztultak. Nálunk a réz hiánya nem okozott nagyobb fennakadást, hiszen a MÁV a Brotán kazánokat a tökéletességig kifejlesztve építette be mozdonyaiba. Külföldről – elsősorban Ausztriából és Németországból – nagy számban érkeztek szakértők Brotán kazánjaink tanulmányozására. Például a Porosz Vasutak két 342-es mozdonyt kölcsön is vett tőlünk, hogy azokat odahaza, üzem közben tanulmányozhassák. Korlátozott számban a MÁV is épített folytvash kazánokat, de azok, hasonlóan a külföldi példákhoz, nem váltak be, bár nálunk az élettartamuk azért hosszabb volt, mint a németeknél. Ennek oka pedig abban keresendő, hogy az államvasúti mozdonyokon akkoriban már víztisztítókat használtak.

Petz-Rejtő -féle víztisztító: Ezt a berendezést 1910-ben alkalmazták először. A kedvező eredmények alapján nemcsak a meglévő mozdonyokra szerelték fel fokozatosan, hanem 1912-től valamennyi új mozdonyt a Petz-Rejtő típusú víztisztítóval kezdték gyártani. E berendezések hadrendbe állításával a gőzkazánok kazánkö-mentesítésére irányuló törekvések az idő tájt megoldódtak. Mivel a víztisztító közvetlen összefüggésben van a kazán gőzterével és mert a tápvizet közvetlenül a víztisztítóba tápláljuk, a kazánkö-képző sok nagy része már a víztisztítóban kiválik, a kazánba befolyó víz már kevesebb szilárd alkotóelemet tartalmaz és ennek minősége is olyan, hogy csak iszapszerű lerakódást okoz, amely rendszeres lefúvatásokkal eltávolítható, az a kevés pedig, amely makacsul odabent marad, kazánmosások alkalmával hideg vízszugárral kiöblíthető. A víztisztító kazánok kimosástól-kimosásig terjedő időszaka a régieknek akár tízszeresére is fokozható. Az első 424-es sorozatú mozdonyok is Petz-Rejtő -féle tisztítóval készültek. Később más típusú víztisztítókat kezdtek használni, majd a kezelt víz alkalmazása lassan feleslegessé tette ezeket, a maguk idejében roppant hasznos berendezéseket.

Kompaund mozdonyok: Olyan gépezettel épült lokomotívok, amelyek esetében a kazánból a munkahengerbe vezetett gőz a munkavégzés után nem a szabadba távozik, hanem egy másik munkahengerbe, ahol a maradék energiáját felhasználva újból hasznos (tágulási) munkát végez. Így, a kétszeresen kihasznált expanzió folytán csökken a lecsapódásból származó veszteség. Mivel a második hengerbe áramló gőz – az elsőben végzett tágulási munkája folyamánként – már kisebb nyomással rendelkezik, ezért

a második hengert nagyobb keresztmetszetűre kell készíteni, ezzel biztosítván a két henger nagyjából azonos erőfejlesztését. Működési elvükből adódóan e gépeknél az indítás meglehetősen nehézkes, ezért többnyire ilyen-olyan segédindító készülékekre van szükség, amelyek a jármű megmozdításának idejére mindkét hengert friss gőzzel táplálják. Túlhevítővel rendelkező mozdonyoknál nincsenek jelentős lecsapódási veszteségek, ezért ezeknél nem érdemes bonyolult, kompaund gépezetet alkalmazni.

Egyelőre ennyit akartam elmondani ezekről az egyszerű és jól bevált lokomotívokról. Gondolom, egyesekben (talán sokakban) felvetődik a kérdés: miért írok gyakran ilyen régi, múltba tekintő dolgokról? Miért nem próbálok aktuális maradni, hiszen téma van bőven. Nos, az e kérdésre adott válaszom két részre bontható. Az egyik ok abban keresendő, hogy immáron tizenhárom éve abbahagytam a mozdonyvezetést (nyugdíjba vonultam), azóta csak szimulátoros oktatóként tevékenykedem. Emiatt aztán személyesen nem, csak hallomásból találkozom a mozdonyvezetőket érintő problémákkal, közvetve megszerzett információk alapján pedig nem óhajtok állást foglalni a különböző vitás ügyekben. Írásban pedig végképp nem. Ha netán valami olyan téma akad, amely az oktatások során felmerül – gondolok itt a forgalmi-jelzési utasítások értelmezésére vagy az ETCS működésével, kezelésével kapcsolat kapcsolatos kérdésekre – azokról szívesen írok e lap hasábjain. A másik ok egy régi emlékemre vezethető vissza. Egyszer nagyon régen, amikor még gyakornokként szolgáltam a vasutat, vonaton utazva megismerkedtem két fiatalemberrel. Ők is ugyanabban a fulkében utaztak, amelyikben én, hát társalogni kezdtünk. Kiderült róluk, hogy az ELTE első éves bölcsész hallgatói, tehát irodalomról beszélgettünk. A társalgás folyamán felmerült egy kortárs amerikai író neve, akiről én addig nem is hallottam. (John Updike-ről volt szó, akinek azóta minden magyarra lefordított könyvét elolvastam.) Ők e tájékozatlanságomon kissé elcsodálóztak és megkérdezték, mivel foglalkozom? Megmondtam nekik. Erre azt kérték, hogy meséljek a 242-es gőzösről! Mondanom sem kell, nem tudtam róla érdemben semmit sem mondani. Roppant elszégyelltem magam. Akkor határozottam el, hogy amit csak lehet, megtanulok a szakmámról, annak múltjáról, jelenéről, hogy ne hozzak szégyent szakirányú műveletlenségemmel a magam vagy kollégáim fejére. Mert akik velem ott, a vonaton 1975 őszén beszélgettek, nyilván nem azt gondolták, hogy személy szerint csak én, Móricz Zsigmond vagyok tudatlan, hanem

feltételezem, jó emberi szokás szerint egyből általánosítottak. Magyarán, megszületett bennük a gyanú, hogy a vasutasok általában tudatlanok. És ezt módfelett rösteltem. Ehhez társul még, hogy napjainkban mindenféle előképzetség nélkül vesznek fel embereket mozdonyvezetőnek, a tanfolyamokon pedig egyre kevesebb időt és energiát fordítanak a műszaki ismeretek, a szakirányú műveltség megszerzésére.

Nos, e hiányt szeretném – ha csak mákszemnyit is – pótolni, hogy lehetőleg senki ne kerüljön olyan kellemetlen helyzetbe, mint akkor én ott, azon a bizonyos a vonaton!

Azért mégis hozzáadok némi aktualitást e cikkemhez! Poénként csatolok egy furcsa képet. Egyszer, valamikor régen, ugyanis valaki – hogy ki, arra már nem emlékszem – készített rólam egy felvételt valamelyik 376-os sorozatú mozdony konyháján. Néhány éve, amikor a kezembe került a fotó, belém bújt a kisördög. Beszkenneltem majd egy számítógépes applikáció segítségével kissé manipuláltam a felvételt. Az utóbbi időben ugyanis az ETCS (European Train Control System) vonatbefolyásoló berendezés működését és kezelését tanítom a mozdonyvezetőknek. Így aztán erre az ősrégi fényképre odahelyeztem egy ETCS kijelzőt (DMI-t). Néha, amikor a hallgatóság már fáradnak és azzal mérgecsenek, hogy régi gépekre úgy sem lehet felszerelni e nagy biztonságot nyújtó vonatbiztosító berendezést, csak megmutatom nekik a fotót, amely általában nagy derűtséget vált ki, a csapat feldobódik és ezután jobb hangulatban folytatható az oktatás.

(8. ábra)

Móricz Zsigmond

A cikkben felhasznált fényképekről:

Az első kettő színes fotót, amely a bajai Vonatkertben mutatja a kiállított mozdonyt, Nagy Dezső készítette.

A negyedik, hatodik és hetedik helyen bemutatott ábrák Pottyondy Tihamér 1918-ban napvilágot látott, az *Államvasutak mozdonyparkja* című albumából valók.

A harmadik és az ötödik helyen látható képek eredetileg a *Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon* című albumban találhatóak.



8. ábra

Mozdonybérlettel kezeli a MÁV-START Zrt. az égető géphiányt

Tizenöt ES64U2 Taurus érkezett egy 10 évre szóló bérleti szerződés keretében.

A Bosporus Sprinter gépek több országra szóló futási engedéllyel rendelkeznek, így elsősorban nemzetközi forgalomban vesznek majd részt.

Az ÖBB hálózatára a decemberi menetrendváltástól csak az ETCS-sel felszerelt járművek léphetnek be, így ezek váltják majd a Startos Traxxokat és Taurusokat. Az ott felszabaduló mozdonyokkal a belföldi forgalomban közlekedő IC vonatok továbbítását végzi a MÁV-START. A bérelt gépek a Startos Taurusokkal egykorúak, az állapotfelmérés és a hibák kijavítása után álltak forgalomba, jelenleg tíz üzemel.



Fotó:Pusztai Zoltán

MOSZ-APP töltsd le, élj vele!

Elkészült a Mozdonyvezetők Szakszervezete által létrehozott telefonos alkalmazás, mely a jelenlegi és a jövőbeni mozdonyvezetők, MOSZ tagok részére készült.

Célja tagjaink munkájának segítése, jobb, gyorsabb, hatékonyabb kommunikációs csatorna kialakításával. A regisztrációhoz nem szükséges szakszervezeti tagság, de annak megléte esetén további funkciók érhetők el a programon belül. Az alkalmazás a regisztrált felhasználóknak információs platform, szakszervezeti tagsággal rendelkezőknek kapcsolattartási lehetőség is a szakszervezettel. Lehetőség van a szakszervezeti tagsági ügyek intézésére, kérések indítványozására, személyes adatok módosítására, amit folyamatosan bővítünk.

Várjuk a fejlesztési javaslatokat. Adjunk a szavadra!

A regisztrációhoz szükséged lesz arra az e-mail címre, amit a MOSZ részére elsődlegesen megadtál. Tagoknak szükséges még a tagszám (MOSZ tagkártyán szerepel), amivel össze tudja kapcsolni magát a MOSZ rendszerével.

Az alkalmazás neve: MOSZ-APP

Letöltése:

- IOS telefonokra: APP Store
- Androidos telefonokra: Google Play áruház

Ha már regisztráltál:

- Személyes adatok: Itt tudod összekapcsolni magad a MOSZ rendszerével. Ehhez szükséged lesz az az érvényes tagkártyán lévő számra is. Ha ezt a műveletet elvégezted, akkor fogod tudni teljeskörűen használni a funkciókat.
- Munkaidő nyilvántartás: Itt tudod figyelemmel kísérni a napi és havi munkaidődet
- Üzenj nekünk: Itt tudsz a MOSZ részére üzenetet, javaslatot küldeni
- Nyomatványok: MOSZ által használt nyomatványok / űrlapok elérése (Folyamatosan bővülni fog)
- MOSZ évkönyv: Itt jelennek meg a közérdekű információk (Folyamatosan bővülni fog)



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
- MOSZ App
- sport-, szabadidős- és kulturális rendezvények
- nemzetközi kapcsolatok
- Mozdonyvezetők Lapja
- MOSZ kiadványok
- MOSZ ajándéktárgyak
- MOSZ tagkártyával járó kedvezmények



**Mozdonyvezetők
Szakszervezete**

**LÉPJ BE HOZZÁNK!
NE FÉLJ VÁLTANI!**

www.mosz.co.hu

