

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXIX. évfolyam 1. szám 2024.

17%

15%

10%

Maradhat?!

A MOSZ tagság előnyei

- az érdekek megfelelő képviselete
- szolidaritás, kollegialitás
- munkajogi védelem
- büntetőjogi védelem
- felelősségbiztosítási védelem
- balesetbiztosítási védelem
- élet-, betegség- és balesetbiztosítás családtagoknak is köthető
- utasbiztosítás
- Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány
- kedvezményes mobilflotta
- 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



Tizenhét százalék, maradhat?!



A szakszervezeti oldal nagy többsége tizenöt százalékos bérfejlesztési elvárást fogalmazott meg, a Mozdonyvezetők Szakszervezete tizennyolc százalékos alanyi jogú alaphérfejlesztést követelt, ami csaknem maradéktalanul teljesült is. Megegyeztek a vasutas szakszervezetek és László János, hároméves bérmegállapodás került aláírásra, ami garantált reálkereset növekedést jelent a munkavállalóknak. A megállapodás eredményeként a GYSEV-nél is hasonló tartalmú egyezség született, és a MÁV dolgozók jelentős mértékű alaphéremelésének hatására az RCH is kénytelen újra nyitni a már korábban, jóval kisebb kondíciókkal lezárt bérmegállapodás fejezetét. A MÁV-Volán

csoportra érvényes bérmegállapodással megerősítést nyert, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete nélkül nem lehet olyan megállapodást kötni, amely nem csak a munkáltató, hanem a munkavállalók számára is hoz. Alanyi jogú, minden végrehajtó munkakörben foglalkoztatott számára garantált és érzékelhető reálkereset emelkedést, stabilitást és kiszámíthatóságot. A mozdonyvezetői munkaköri családban dolgozók számára pedig világossá kell, hogy váljon - amiben nekünk kétségünk sosem volt -, a MOSZ látja el az utazó munkakörök és egykori trakciós és gépész dolgozók hatékony érdekvédelmét, és azok a szakszervezetek, amelyek a Mozdonyvezetők Szakszervezete ellen határozták meg működésüket, céljukat, nem tudnak eredményeket felmutatni. Kérdés, hogy tagjaik mégis mire számítanak, mit remélnek? A MOSZ mindenkit vár soraiba, akik erős, hiteles és hatékony érdekvédelemre vágnak, akik a befizetett tagdíjért cserébe eredményeket is várnak.

A középtávú bérmegállapodás lezárása után egy jóval nagyobb feladat előtt állnak a vasutas szakszervezetek (és a munkadók). Rövid határidővel, akár már ebben az évben megvalósul a MÁV-START és a Volánbusz integrációja, létrejön egy közösségi közlekedési társaság. Harmincezer munkavállalóval, a dolgozók eltérő identitásával, más és más célgazdasággal, különböző fejlettségi szinttel, a kötöttpálya és a gumikerekes közlekedés összehangolt és hatékony működésének tulajdonosi igényével. Az ilyen megállapodások azok, amelyek általában nem teljesítik az elvárásokat soha. Ráadásul még az sem világos, hogy ebben a felállásban a vasúti közlekedés vagy az autóbuszos közlekedés kap-e elsőbbséget. Ha a fejlett európai mintát tekintem, akkor nem kérdés, hogy a vasút az elsőbbség. Ha azonban az elmúlt időszak járműfejlesztéseit, útépitéseit nézem, elbizonytalanodom. Az egészségügyben, az oktatásban, a közigazgatásban végrehajtott központosítás rosszabb működést, a szolgáltatások színvonalának romlását és pályaelhagyó szakemberek ezreit jelentette. Mit tartogat a jövő a közösségi közlekedésben foglalkoztatottak számára? Mi lesz ebben a szakszervezetek szerepe és jelentősége?

János László

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet.....3	Területi hírek	Szép volt, jó volt, elég volt!..... 28
Megállapodás - garantált reálkereset emelkedéssel.....4	Miskolc..... 12	Akinek nem inge... 30
Megállapodás	Szombathely..... 14	Kedves Kollégák!.....33
a juttatásokról a GYSEV-nél.....6	Piacnyitás a vasúti személyszállításban	Dízelmozdonyok megjelenése
A mozdonyvezetők rovására született bérmegállapodás az RCH-nál.....8	2034-ben17	a vasutakon34
Sikeres pályán az RCH9	Az ETCS vonatbefolyásoló rendszer17	Az angol hibrid 38
Együtt a munkavállalókért11	Made in Hungary 18	Segíts hogy segíthessünk!..... 40
	Vezérúrhölgyek!..... 20	
	Csak egy ugrás Bécs22	

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

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete • Főszerkesztő: Barsi Balázs elnök Szerkesztőség: 1145 Bp., Bácskai u. 11. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230
E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037, Budapest, Bécsi út 267. Felelős vezető: Tolonics Gergely

Megállapodás - garantált reálkereset emelkedéssel

Január 30-án a MÁV-csoport reprezentatív szakszervezetei és a MÁV Zrt, a munkáltatók képviseletében aláírta a vállalatcsoport társaságaira 3 évre érvényes bérmegállapodást. Az egyezség hosszú tárgyalássorozat végére tett pontot.



A Mozdonyvezetők Szakszervezete elsőként az érdekképviselők részéről, már a múlt év októberében megfogalmazta bérkövetelését és a tárgyalások során végig ezt képviseltük. Akkor és most is úgy gondoltuk, hogy az alanyi jogú 18%-os alapbérfejlesztési igényünk teljesítésével biztosítható a MÁV-START Zrt. munkavállalók körében a keresetek reálértékének megőrzése, a vállalat munkaerő-piaci pozíciójának stabilizálása, valamint a vasutas hivatás iránti elkötelezettség. Az érdekegyeztetés további szereplői vagy nem foglalmaztak meg bérfejlesztési elvárást, vagy a MOSZ követelésénél kisebb mértékű emelést tartottak elfogadhatónak, egy volános szakszervezet kivételével.

A bérmegállapodás tárgyalási folyamatában a tulajdonos képviseletében Lázár János miniszter is részt vett, a január 16-i CSÉT ülésen Ő tett bérfejlesztési ajánlatot a szakszervezeteknek. A miniszter három évre, 2026-ig szóló összesen 25%-os alapbérfejlesztési ajánlatot tett a MÁV-Volán csoport munkavállalóinak, ezen kereteken belül idénre 70.000 Ft, minden dolgozó számára azonos összegű béremelést indítványozott. A szakszervezeti oldalt meglepetésként érte Lázár János ajánlata, mind a bérmegállapodás érvényességét, mind az alapbérfejlesztés mértékét tekintve, így az elutasításra került.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete úgy ítélte meg, hogy a miniszter által kijelölt keretrendszernek létezik olyan értelmezése, amely alapján a menedzsment tehet elfogadható javaslatot a vasutas munkavállalók, köztük a mozdonyvezetők bérfejlesztésére, így a tárgyalások során láttunk esélyt érdekeink érvényesítésére. Elvárásaink a következők voltak: rendezni kell a 2024-évi bértárgyalásokat 18%-os alanyi jogú alapbérfejlesztéssel, egy hároméves megállapodás hatálya alatt a bérfejlesztésnek úgy kell megtörténnie, hogy a keresetek vásárlóértékének

növekedése, az inflációs kockázatok kezelése garantált legyen valamennyi munkavállaló számára. A miniszteri ajánlatnál nagyobb mértékű béremelést, és a mozdonyvezetői bértarifarendszer fenntartását is szükségesnek tartottuk.

A tárgyalások sikertelensége esetén a MOSZ kész volt arra, elindítja a sztrájk törvény által megkövetelt kollektív munkaügyi vitát. A korrekt munkaügyi kapcsolatok fenntartása, a munkabéke megőrzése érdekében, a hosszú távú elköteleződés feltételeként a munkavállalók reálkeresetének növelését garantálnia kell egy egyezségnek – ezt többször megerősítettük az egyeztetések folyamán.

A január 30-i CSÉT ülésre olyan ajánlatot hozott Lázár János, amely elfogadható lett a vasutasokat képviselő szakszervezetek számára, így aláírtuk azt. Kellott a megállapodáshoz mindkét fél kompromisszumkészsége, a szakszervezetek

együttműködése és a Mozdonyvezetők Szakszervezete határozott kiállása a magasabb alapbérek érdekében.

A bérmegállapodás eredményeként 2024. január 1-i hatállyal 600.000 Ft alaphéreg 17%-os, legalább 70.000 Ft mértékű alaphéremelést hajtott végre a Munkáltató, 600.000 Ft alaphértől azonos összegű 102.000 Ft-os emelés történt.

- 2025-ben legalább 6,7%-kal emelkednek az alaphérek alanyi jogon
- 2026-ban legalább 4,7%-os alanyi jogú alaphéremelés valósul meg
- Összességében három év alatt legalább 30,7%-kal növekednek az alaphérek
- Amennyiben a KSH által közölt éves infláció mértéke 2025-ben az 5,2%-ot, 2026-ban a 3,2 %-ot meghaladja, a különbséget a munkáltató alanyi jogú visszamenőleges bérfejlesztésként a tárgyévet követő év január hónapban biztosítja a munkavállalók számára, garantálva ezzel a keresetek vásárlóértékek megtartását és növekedését.
- Felek úgy állapodtak meg, hogy a jelen Megállapodás megkötésének napján hatályban lévő társasági kollektív szerződések felmondásának jogát 2026. december 31. napjáig kölcsönösen kizárják, megvédve ezzel a KSZ-ben nyújtott többletjuttatásokat
- Az egyéb juttatások intézménye továbbra is az eddigi értékén, a munkáltatói önkéntes egészségpénztári tagdíj-kiegészítés bruttó összege havonta 6 016 Ft, az év végi kifizetés 350.000 Ft, az alanyi jogú SZÉP Kártya juttatás 120.000 Ft összegben fennmarad.
- A munkáltatói önkéntes nyugdíjpénztári támogatás, amely a mindenkori alaphér 4%-a, változatlanul fennáll a megállapodás hatálya alatt
- A szolgálati idő elismerése juttatás intézménye a megállapodás időtartama alatt fennmarad

A megállapodás értelmében a bérfejlesztést úgy kellett végrehajtani, hogy az a mozdonyvezetői munkaköri család bértáblázataiban szereplő alaphérek emelésével történjen. A MOSZ megállapodást írt alá erről a MÁV-START Zrt-vel, megvédve ezzel a soros előrelépést biztosító bértarifa táblázat intézményét. A mozdonyvezető, a motorvonat-vezető, a FLIRT motorvonat-vezető, a mozdonyfelvigyázó, a külsős mozdonyfelvigyázó és a gépészeti vonalellenőr munkakört betöltő munkavállalók alaphérfejlesztése az irányadó bértáblák szerint történik.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



Megállapodás a juttatásokról a GYSEV-nél

Aláírásra került a bérmegállapodás a munkáltató és a szakszervezetek között. A bérfejlesztés 2024. január 1-i hatállyal, visszamenőlegesen kerül végrehajtásra. A Kollektív Szerződést aláíró szakszervezetek (GYSEV Dolgozók Szabad Szakszervezete, Mozdonyvezetők Szakszervezete, Vasutasok Szakszervezete) és a GYSEV Zrt., a GYSEV CARGO Zrt. 3 évre szóló bérfejlesztésről egyezett meg.



Fotók: Szőke Bendegúz

Szerettük volna, ha a Mávos megállapodással egy időben nálunk is létre jött volna az egyezés, de a munkáltató a tulajdonosra hivatkozva, nem kapott felhatalmazást.

Több fórumon és helyen, több módszerrel is sürgettük a dolgokat a lehetőségekhez képest, azonban minisztériumi szinten a háttérben zajló események tovább rontották a pozíciónkat a bérharcban. Továbbá szembesülnünk kellett azzal, hogy még a Mozdonyvezetők Szakszervezeténél a tagok az elsők, addig ez máshol nem biztos, hogy így van. Kezdetben, mivel nem volt ajánlat, elég statikussá váltak a dolgok és egyre feszültebb lett a helyzet. Még az sem volt biztos, hogy a MÁV-csoport ajánlatát vagy azzal egyezőt fog ajánlani a munkáltató. De nem adtuk fel, egyre drasztikusabb lépéseket tettünk, aminek aztán meg lett a hatása, február közepén lezárult a bértárgyalás körül kialakult folyamat.

Főbb pontok, amelyek minket érintenek:

2024. évre 600.000 Ft alapbérre szígi alanyi jogú 17% mértékű, de a teljes munkaidőben foglalkoztatott Munkavállalóknak legalább bruttó 70.000 Ft összegű alapbér emelés valósul meg. A január hónapra járó bérkülönbözöt a február havi munkabérfizetéssel egyidejűleg kerül kifizetésre.

2025. évre 6,7% - az inflációs várakozás + 1,5% - mértékű alanyi jogú bérfejlesztést hajt végre a Munkáltató.

2026. évre 4,7% - az inflációs várakozás + 1,5% - mértékű alanyi jogú bérfejlesztés kerül végrehajtásra.

A munkáltató garanciát vállalt arra, hogy amennyiben 2025. és 2026. évekre vonatkozóan az éves infláció a bérmegállapodásban prognosztizált mértéket meghaladja, akkor a tény és az előre jelzett infláció különbözetének megfelelő százalékos mértékű, alanyi jogú bérfejlesztést hajt végre az érintett naptári év első napjára visszamenőleges hatállyal, és a következő évi bérfejlesztést már a korrigált alapbérekre vonatkozóan hajtja végre.

Felek megállapodtak abba, hogy 2026. december 31-ig a Kollektív Szerződést nem mondják fel. A munkáltatói adó- és járulékteher változásából várhatóan felszabaduló összeget, a munkáltató a munkavállalók kompenzációjára fordítja.

Felek vállalták, hogy tárgyév novemberében, a bértömeghez képes feletti rész kifizetésének lehetőségét a munkáltató határozza meg a szakszervezet véleményezése mellett. A Munkáltató, a szakszervezet nyomására 2024-ben lehetőséget biztosít arra, hogy a Munkavállalók döntésének megfelelően az év végéig SZÉP kártyára tervezett összegeket

a tervezett hónapnál korábban, a május havi bérfizetéssel, legkésőbb június 15-ig megkapják.

Az év végi kifizetés és a cafeteria összegéről a felek további egyeztetéseket folytatnak.

Úgy gondoljuk, hogy a fórumokon elhangzott, általános is elfogadhatónak tartott 13-15%-os béremelési igénynél magasabb mértékű, vállalható, és elfogadható megállapodás született. Nyilván azt mindenki egy évre tervezte, de a tulajdonos közbe szölt. Konkrét ajánlat sokáig nem volt, csak feltételes ajánlatokat kaptunk. Az általunk követelt 18% és a tulajdonos javaslata között kezdetben hatalmas eltérések voltak. Elszántak maradtunk és további egyeztetéseket folytattunk különböző helyeken a bérek mielőbbi rendezésével kapcsolatban.

Pozitív az a tény, hogy folyamatosak és továbbra is az egyeztetések fő célja, a cafeteria és az egyéb béren kívüli juttatások összegének emelése. Ezek irányában mindent megteszünk, javaslatainkat a munkáltató tudomására hoztuk. Az egyéb kollektív szerződésben foglalt pontokat, továbbra is tárgyaljuk, melyben sajnos a jövőre nézve az eddigieknél is nagyobb ellenállást fogunk tapasztalni, mind a munkáltató, mind egyéb helyekről.

Szeretnénk megköszönni a támogatásokat, a véleményeiket, a türelmeteket.

A jövőben is azon dolgozunk, hogy a lehető legjobb körülményeket tudjuk kihozni Nektek! Továbbra is várjuk véleményeiket, javaslataitokat!

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Soproni társaság



A mozdonyvezetők rovására született bérmegállapodás az RCH-nál.

Míg a Rail Cargo Hungaria 18,5%-kal emeli a juttatásra fordított bértömeg összegét, addig a társaságnál foglalkoztatott mozdonyvezetőknel ez a szám mindössze 10-11%-os növekedést jelent.

Bebizonyosodott, hogy mozdonyvezetők kárára történt meg a bérmegállapodás aláírása. A Mozdonyvezetők Szakszervezete nem írt alá. Mivel az RCH-nál a MOSZ tagok száma nem éri el a társaság munkavállalóinak 10%-át, így a többi szakszervezet összefogva a MOSZ ellen, a mozdonyvezetők rovására tudta tető alá hozni a megállapodást. Köztük az az MTSZSZ, amely szavakban a mozdonyvezetők érdekeit is ellátja. Látszik, milyen eredménnyel. A béregyezség 2023. december 1-i hatállyal érvényes, a 6-17 MMK-ba sorolt munkavállalók esetében 10%, de legalább 55.000 Ft összegű alanyi jogú alapbérfejlesztést jelent. A VBKJ keretösszege 2024. évre változatlanul évi 450.000 Ft/fő. A bérmegállapodás tartalmazza az év végi RSB (bónusz) juttatás feltételrendszerét és mértékét, amely bruttó 100 000 Ft/fő egyszeri juttatást jelent. További megállapodás született egy egyszeri bérkompenzáció ezzel egyidőben történő kifizetéséről, összege bruttó 200.000 Ft/fő. Az RCH vállalta, amennyiben a hálózat-hozzáférési díj (HHD) támogatást megkapja, bruttó 200.000Ft/ fő egyszeri kifizetést teljesít a munkavállalók részére a 2024-es vasutasnap alkalmából.

A nyugdíjpénztári tagdíjkiegészítés mértéke a jogosultsággal rendelkező munkavállalók havi bruttó alaphérének 3,5%-a, míg az egészségpénztári tagdíjkiegészítés mértéke 1%.

Miután a MÁV-Volán csoportnál megállapodással zárultak a bértárgyalások, a jelentős mértékű bérfejlesztés hatására a Rail Cargo Hungaria Zrt.-nél a szakszervezetek kezdeményezték az idei évre érvényes bérmegállapodás korrekcióját, a kialakult bérfeszültség kezelését. A MOSZ bízik abban, hogy az újranyitott tárgyalásokon eredményesen képviseli a mozdonyvezetők érdekeit. Az RCH a társaság gazdasági teherbíró képességéig nyitott a korrekció megvalósulása iránt, az egyeztetések elkezdődtek a felek között.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Fotó: Tilai Norbert



Sikeres pályán az RCH

Tizenöt éve jött létre a Rail Cargo Hungaria, Magyarország piacvezető vasúti áruszállító társasága, Kovács Imre vezérigazgató további kínai mozdonyokat kíván vásárolni, és osztrák bért kell, hogy adjon a mozdonyvezetőknek, hogy ne Ausztriában keressék a kenyerüket.



Fotó: Varga Mihály

Hosszú interjút adott a Világgazdaságnak az RCH vezérigazgatója, aki a társaság előtt álló kihívásokról, az áru fuvarozási piac alakulásáról, várt megrendelésekről, új mozdonyok beszerzéséről beszélt.

Erős versenyben van a közúttal és a magánvasutakkal is az RCH, az irányvonatok szegmensében a magánvasutakkal, az egyeskoci fuvarozásban pedig a közúttal. Az elmúlt 20 évben a vasút hátrányára változott a modal split (szállításimód-váltás), közben az elmúlt években megsokszorozódott és hektikusan változott a villamos energia ára a vasút számára, míg a dízelolajé a közút számára kevésbé. A fuvarozási piac tavaly egész Közép-Európában visszaesett, vagyis növekedő helyett csökkenő pályán vagyunk - jelentette ki.

Az irányvonati szegmensben a piac lejtmenetben van, az acélpár problémái miatt kiestek a Duna-ferr és a csehországi acélmű megrendelése. Már elkerüli Magyarországot az ukrán áru is – a legnagyobb tétel a gabona – Lengyelország és Szlovákia felé. A növekvő költségek továbbhárítása pedig jelenleg nem

keresztülvihető, a megoldás csak a saját kiadások lefaragása, miközben a béreket folyamatosan emelni kell.

Az RCH mozdonyvezetőknek nagy lehetőség Ausztriában dolgozni és ma már csak nyelvi korlátja van ennek. Egyértelmű, hogy amint átlépi a határt a vonat Ausztria felé, osztrák bért kell fizetni a mozdonyvezetőinknek. De továbbmegyek: ha ugyanezt a bért nem kapja meg nálunk a belföldi vonalon, az osztrák vasút tárt karokkal várja - mondta a vezérigazgató.

Két kínai villany-hibrid, akkumulátoros vonali mozdony már Magyarországon fut, és van két ugyanezzel a technológiával működő tolatómozdony is. Ilyet Európában az RCH használ elsőként, nagyon kedvezőek a bevetésükkel kapcsolatos tapasztalatok. Kifejezett előny a társaságnak, hogy a legmodernebb mozdonyokkal dolgozik: a kínaiak mellett Siemens Vectronok, Taurusok valamint Traxx mozdonyok. Most tárgyal az RCH a kínai mozdonyokra vonatkozó opció lehívásáról, ami 20 további mozdonyt jelenthet. Ezekkel Kelet-Európában egészen Görögorszáig lehet majd fuvarozni.

A nehézségek ellenére Kovács Imre bizakodó. A közép-európai térségben két üzlet ígér nagy forgalomnövekedést: az ukrán áruk forgalma - beleértve Ukrajna újjáépítését és az újra nyíló kínai tengelyt -, valamint az akkumulátorgyárak bővülése. Az Európai Unióban 40 akkumulátorgyár épül, ami hatalmas fuvarozási feladatot jelent, egyben jelentős kihívás is, amelyre az itt dolgozó minden vasúttársaságnak fel kell készülnie. A szegmens volumene 2022-ben 23 ezer tonna volt, ami ennél 2023-nak már az első nyolc hónapjában 20 százalékkal nagyobb volt, és azóta is nő. Ha a magyar

vasút középtávon fel tud készülni az ukrán forgalmakra, az akkumulátorokra és az autógyárakra, akkor megváltoztathatja a mostani, kedvezőtlen helyzetet.

Tizenöt év alatt komoly fejlődést mutat az RCH. A MÁV áru fuvarozó leányvállalatának 2009-es megvásárlásakor a Rail Cargo Austria 102,5 milliárd forintos vételárát fizetett a magyar államnak. Az akkor még MÁV Cargo néven működő társaság rossz állapotban volt: kocsijainak a többsége elöregedett, nem voltak mozdonyai, árukezelése elavult technológiával folyt. Eszközparkját azonban az új tulajdonos nagy beruházásokkal korszerűsítette, megteremtette Magyarország legmodernebb mozdonyflottáját - a tavalyi fuvarfeladatok 86 százalékát saját mozdonnal teljesítette -, számos folyamatát automatizálta, tevékenységét kiterjesztette Dél-Kelet-Európa ipari övezeteire.

A sikeres privatizáció eredményeként nagy, egységes és sikeres szervezet épült ki. A piacvezető vasúti áru fuvarozó vállalat, a Rail Cargo Hungaria mellett a vállalatcsoporthoz tartozik a kelet-nyugati áru forgalmak fordítókörongja, a Rail Cargo Terminal - BILK, Magyarország legnagyobb vasúti speditőre, a Rail Cargo Logistics - Hungaria, az adriai, balkáni és ázsiai forgalmakat kezelő Rail Cargo Operator - Hungaria valamint a Miskolcon működő járműjavító, a TS Hungaria. A Rail Cargo Group magyarországi leányvállalatai együtt mintegy három ezer munkavállalónak és az ország vasútállomásain dolgozó több ezer magyar vasutasnak biztosít megélhetést.

Mosz/vg.hu



Dr. Kovács Imre

Dr. Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria Igazgatóságának elnöke az RCH Igazgatóságában betöltött ötéves megbízatásának lejártával ismét átvette az RCH vezérigazgatójaként a társaság operatív irányításának feladatait. Kovács Imre az ÖBB kötelékében is folytatja tevékenységét: Kelet- és Délkelet-Európáért felelős vezető tanácsadóként több országot átfelöl stratégiai projekteket irányít. További változás a menedzsmentben, hogy a CFO tisztségét 2024. február 1-től Raisz Csaba, a MOL Petrolkémia korábbi pénzügyi vezetője tölti be.

Együtt a munkavállalókért.

Áprilisban Üzemi Tanács és munkavédelmi képviselő választás a MÁV-START-nál.

Az áprilisi ÜT és munkavédelmi képviselő választásokon a Mozdonyvezetők Szakszervezete a VDSZSZ Szolidaritással és a Vasutasok Szakszervezetével közösen indít jelölteket. A három szakszervezet között fennálló megállapodásnak megfelelően, az egyes szakszervezetek taglétszámát figyelembe véve kerül sor a közös lista megalkotására. Célunk, hogy a munkavállalók valós képviselete, a testületek eredményes működése megvalósuljon. Támogasd közös listán szereplő jelöltjeinket, szavazz a MOSZ, a VDSzSz Szolidaritás és a VSZ jelöltjeire!

A MÁV-START Zrt. szervezeti egységeinél a 2019-ben választott Üzemi Tanács és Munkavédelmi Bizottságok megbízatása lejár, ezért ÜT és munkavédelmi képviselő választásokat kell tartani, melynek időpontja a 2024. április 22-30. közötti időszak. A választásokon a Mozdonyvezetők Szakszervezete közösen, a VDSzSz Szolidaritással és a Vasutasok Szakszervezetével indít jelölteket, így a voksolás után remélhetőleg a MÁV START Zrt. legnagyobb létszámú, és meghatározó munkavállalói csoportjai megfelelő képviselettel rendelkeznek majd. Ez azonban csak akkor valósulhat meg, ha élsz szavazati jogoddal és a MOSZ,

VDSzSz Szolidaritás és a Vasutasok Szakszervezete hiteles jelöltjeire voksolsz. Jelöltjeink munkavégzési, szolgálati helye a MÁV-START Zrt. teljes működési területét lefedi.

A reprezentatív szakszervezetek közösen állítanak jelölteket. A jelöltállítás során az érdekképviseletek vállalták, hogy az egyes szakszervezeti jelöltek számát illetően - elsősorban a taglétszámok arányában - konszenzus alapján hoznak döntést, így biztosítva a szakszervezeti együttműködés hitelességét, a közös fellépés erejét, a választások sikerességét.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a VDSzSz Szolidaritás és a VSZ közös fellépése, az Üzemi Tanácsok és munkavédelmi bizottságok eredményes működésének garanciája. Szavazz jelöltjeinkre!

Területi hírek

Miskolc

Túl vagyunk az év végi hajrán. A december nem volt olyan feszített, mint az egy évvel korábbi, ugyanis 2022 december utolsó napjaiban vonatok lemondására is sor került a nagy létszámhiány miatt. A TSZVI mozdonyvezetői létszáma egy év alatt 17 fővel növekedett, pontosan ennyivel vagyunk többen 2023 december 31-én, mint voltunk 2022 december 31-én.

Persze jelentős mennyiségű túlóra most is keletkezett, ez pedig a naptárhatásnak is köszönhető volt, hisz a 31 napos hónapban mindössze 19 munkanap volt, ennek megfelelően alacsony volt a kötelező óra. Így előfordulhatott a közel 60 óra rendkívüli munkavégzés is 2023 december hónapjában. Ez persze nem ideális állapot, még akkor sem, ha mögötte ott a csábító javadalmazás.

Az év végére jellemző volt a munkáltató béremelési elképzelése iránti kíváncsiság. Mivel kínálja meg a vasutasságot a cégvezetés? Persze, mindenki tudta, hogy a cégvezetés igen csak kis mozgástérrel rendelkezik ebben a kérdésben – szóval vártuk a „mondást” fentről a minisztertől. Aztán szárnyra keltek az első hírek. Nem voltunk elragadtatva és természetesen elmédkedtünk azon is, mit cselekedjünk, ha nem változik a tulajdonos (munkáltató) álláspontja.

Aztán csak eredményre vezettek a viszonylag rövid ideig tartó tárgyalások, egyeztetések. A kollégák elfogadják a megállapodásokat, reálisan értékelik azokat.

Úgy vélem egy vállalható, korrekt és garanciákat is tartalmazó bérmegállapodás született. További eredménynek tartjuk, hogy aláírásra került a mozdonyvezetői bértáblázat is.

A december persze az ünnepvárás jegyében is telt.

Luca napkor a Miskolci Tagcsoport tagjai egy Miskolc-Avasi pincében kóstolták a hozzáértő borász finom borait. A Szerencsi Tagcsoport Mikulás ünnepséget tartott, ahol a gyerekeknek kedveskedtek ajándékokkal.

A kassai kollégák ötletét ellesve, 2023 december 12-én először mi is karácsonyi káposztalevessel vártuk az aznap szolgálatban lévöket. Lámer Gyula segítségével egy igazi

savanykás káposztalevest főztünk egy 50 l-es bográcsban, a vezénylet udvarán. Aki arra járt, megkóstolhatta. Nem szeretnék dicsekedni, de igen csak tartalmas és finom egytálétel sikeredett. Sokan meglepődtek, de némi bátorítás után mindenki jóízűen fogyasztotta a meleg ételt az ebédlőben.

A személyzetirányító épületében lévő ebédlő is ünnepi hangulatba öltözött – vagyis öltöztette néhány munkatársunk. A karácsonyi hangulat megteremtéséért köszönet illeti Gaál László mozdonyvezetőt és párját Gaálné Seres Mariannt, valamint Majdák Évi személyzetirányítót, Szabó Kriszti, Kis-Szabó Kati, Csiszár Erika és Réz Tamás jegyvizsgáló kollégákat. Otthonos, melegséget árasztó hangulatot tudtak a munkahelyen teremteni.

Hagyományt szeretnénk teremteni. Bemutattuk, hogy a MOSZ odafigyel a velük együtt vasutat szolgáló munkatársaira is.

Januárban a Szerencsiek megrendezték a 6. Bánsági József teremfoci emléktornát. Az elhunyt kocsivizsgáló kollégánk emlékére rendezett tornán a MOSZ csapata is részt vett és hát ezúttal nem volt velünk a szerencse. Sikerült a 8. helyen végeznie a csapatnak. Ettől függetlenül jó hangulatú, igazán barátságos mérkőzések zajlottak.

Február 15-én írom ezeket a sorokat és ma délután is ugyanúgy megérkezik Füzesabony állomásra az 546-os számú egri IR vonat, mint más napokon. De ma a FLIRT motorvonat vezetője Nagy Gábor, a Füzesabonyi Tagcsoport vezetője. Neki ez az utolsó szolgálata. Népes társaság várja az állomási peronon, akikkel együtt bemegy a felvigyázóhoz, még utoljára lejelentkezni.

Gábor 1965-ben született Budapesten és Vámosgyörkön lakik. Hosszú éveken át járt a classic gyöngyösi ingára, jó ideje pedig a füzesabonyi fordában megforduló valamennyi – szerencsére zömében korszerű – járműre.

A Füzesabonyi Tagcsoportnak a pénztárosa volt, majd a tagcsoport vezetését Kántor Kálmántól vette át 2018-ban. A Miskolci TSZVI Munkavédelmi bizottságának 2019-től tagja. Alapos, mindenre odafigyelő kolléga, aki a szakszervezeti munkáját is aprólékos gonddal végezte. Precizitása hiányozni fog.

Kívánunk Gabinak sok örömet, kellemes időtöltést a rászakadó rengeteg szabadidejében!

Tóth Ferenc Attila



Fotók: TFA, Nagy Gábor, Szatmári Tamás

Területi hírek

Szombathely

Április hónapban sor kerül az Üzemi tanácsi, és a Munkavédelmi képviselői választásokra. Az előző öt éves ciklusban mindkét testület eredményesen, hatékonyan működött. Köszönhető mindez abizottságok megválasztott tagjainak, köztük elsősorban a MOSZ által delegált kollégáknak. Mindkét testületben az érdekvédelemben betöltött szerepünknek, hatékony képviseletünknek köszönhetően többségben voltak a mozdonyvezetők, mindkét testületben az elnöki pozíciót a mi általunk delegáltak töltötték be.

Az öt évvel ezelőtti döntéseink helyesnek bizonyultak. Akkor is az volt a fő szempont, hogy jelöltjeink közismert, a mozdonyvezető kollégák által elfogadott, hiteles személyek legyenek. Az eltelt időszak bizonyította, hogy a személyek kiválasztása helyes döntés volt. A mostani választások során az első és legfontosabb szempont ismét ez lesz. A tervezés, a kiválasztás már korábban elkezdődött, mára már konkrét jelöltjeink vannak, természetesen az előírt határidőig bejelentjük személyüket. Itt ezeken a hasábokon is megragadnám az alkalmat, hogy megköszönjem a leköszönő testületek munkáját.

Megragadom az alkalmat arra is, hogy jelöltjeinknek eredményes, sikeres választásokat kívánjak. Minél nagyobb arányban nyerjék el a kollégák bizalmát, megválasztásuk után pedig éljenek a rájuk rótt bizalommal, tegyenek meg mindent közösségünk minél hatékonyabb képviselétére.

Ha már az alkalom megragadásáról van szó, természetesen nem hagyom ki hogy minden mozdonyvezető kollégát, és nem csak őket megszólítva minden, a szombathelyi TSZVI-nél és a MÁV-Startnál dolgozó összes kollégát arra buzdítsak, hogy szavazzanak a Mozdonyvezetők Szakszervezete jelöltjeire. Szerintem az elmúlt időszak is bebizonyította, hogy hatékony, nem csak szavakban, propagandában megvalósuló érdekvédelmet a Mozdonyvezetők Szakszervezete folytat. Ezzel el is érkeztünk a mostani „dilemmánkhoz”. Az előző ÜT. választások előtt a közös érdeknek megfelelően egyeztetéseket folytattunk „társ szakszervezetekkel”, hogy közös lista állításával minél jobb eredményeket tudjunk közösen elérni. Aztán az elmúlt időszak már nem feltétlenül a nagy barátságról szólt, helyi

szinten még csak-csak közös érdekek mentén tudtunk együttműködni, de felsőbb szinten már finoman fogalmazva is inkább hűvös a viszony. Van olyan magát nagynak, erősnek gondoló szervezet, amely fő tevékenységének a MOSZ elleni agitációt, a kirekesztést tűzte zászlájára, valós érdekvédelem helyett ez a fő mondandója. Ez tisztán látszik akár a Kollektív szerződésalkötési jogunk ügyében elfoglalt álláspontjukból, és más konkrét cselekedetükből is. Most ebben a „barátinak nehezen nevezhető „helyzetben még természetesnek veszik, hogy a mostani választásokon is együtt kellene működnünk. Természetesen megfontoljuk az együttműködést, de minden esetben érvényesíteni fogjuk erőnket, és ennek megfelelően fogjuk kialakítani álláspontunkat. Tehát még egyszer itt is arra biztatok minden kollégát, hogy vegyen részt a választásokon, járuljon hozzá hogy minél jobb eredményt érjenek el jelöltjeink.

Egy „különös” ügy borzolta a közelmúltban tagjaink, elsősorban a szombathelyi mozdonyvezető kollégák kedélyeit. Számotokra, számunkra nem kell bizonygatnom, hogy mit jelent egy mozdonyvezető számára az egyik legnagyobb traumát okozó esemény, a gázolás. Ez olyan esemény, amelynek bekövetkezése a kollégák számára kivédhetetlen, sajnos minden esetben nehezen feldolgozható következményekkel jár. Nem ismerem a pontos statisztikákat, de az utóbbi időben megszapordtak az ilyen jellegű események, balesetek. A sors „fintora” hogy a közelmúltban pont egy telephely mozdonyvezetőit érintve egymást követően négy ilyen eset is történt. Ezen esetek után a kollégák hosszabb-rövidebb időre táppénzes állományba kerültek. Évek kitartó munkájának köszönhetően a cégnél

működik egy úgynevezett rehabilitációs program, amelynek igénybevétele segít elviselni a megrázkódtatást. Természetesen ezen túl az érintettnek van lehetősége arra, hogy betegállományba vonulna, különböző szakirányú segítséget vegyen igénybe. Ez az egyén felelőssége is, hogy csak az átélt trauma feldolgozása után, teljesen egészségesen térjen vissza a mozdony vezetőállásra. De ez nem csak az Ő felelőssége, a munkáltatónak is kötelessége, és elemi érdeke, hogy ezt minden eszközzel elősegítse. Azt hogy ehhez mennyi idő, támogatás és segítség szükséges, ez egyénenként eltérő. Van, akinek erre rövidebb, van kinek hosszabb időszak szükséges. Az hogy mikor történik ez meg, a szakorvosok, foglalkozás egészségügyi szakemberek kompetenciája.

Most, gondolom, hogy az esetek nagy száma, egyidejűsége miatt különböző, akár vezénylési problémákat okozott a munkáltató számára. Így fordulhatott elő, hogy a munkáltató egy helyi képviselője telefonon felhívta az érintetteket, érdeklődött az iránt hogy „meddig kívánja igénybe venni a betegállomány áldásait.” Mivel ez a munkáltató számára jelentős problémát okoz, mindenki gondolkodjon el azon, hogy minél hamarabb „illene” vissza térni a betegállományból. A kollégák ezt presszióként élték meg, ez mindenképpen arra utalt, hogy nyomást helyeztek rájuk. Miután ez a tudomásomra jutott, természetesen felvettem a kapcsolatot a munkáltatóval. Tisztáztuk, hogy a cégnek is elemi érdeke hogy csak a trauma teljes feldolgozása után térjen vissza a mozdonyvezető a munkába, senki nem szeretné, hogy a legkisebb mértékben is bizonytalan munkavállaló továbbítsa a vonatokat. Az sem „szerencsés” hogy pont egy ilyen gyógyulási folyamat közben olyan dolog történik, amely esetleg inkább hátráltatja azt. Szerintem az ilyen presszió erre pont alkalmas. Reméljük a jövőben ilyen eset sem nálunk, sem máshol nem fordul elő.

Kellemesebb téma. A pápai tagcsoport szervezésében került sor a területen működő tagcsoportok tagjai számára a „szokásos” tekeverseny megrendezésére.

ÚJÉVI TEKEVERSENY PÁPA

A pápai tagcsoport decemberben meghirdette a területéhez közeli tagcsoportok számára a január 24.-én megrendezésre kerülő versenyét. Határidőig 12 csapat adta le a nevezését 7 tagcsoportból. Külön öröm, hogy új tagcsoportok is neveztek a már megszokott állandók mellett.

Délelőtt 9:20-kor szépen gyülekeztek a csapatok a Pápai Sport Centrumban, amely méltó hely egy ilyen verseny megrendezéséhez. Sajnos a betegségek és a vezénylési

anomáliák miatt nem minden csapat tudott teljes létszámmal eljönni. Így a szervezőknek gyorsan át kellett írni a csoportbeosztást a négyes pálya. Bemelegítés után – ki így, ki úgy – 10 órakor, 10 csapat kezdte el döntögetni a bábukat. Fél egytől folyamatosan lehetett pótolni az energiát egy finom marhapörkölttel és galuskával. Közben akár YouTube-on is követhető volt az esemény, így sok családtag itt szurkolt az aktuálisan dobó tekézőnek! A hangulat és a szurkolás magas hőfokon égett, nem kímélve a dobókat egy-egy élces és vicces beszólással! Jó volt látni, hogy nyugdíjas kollégák milyen jól elbeszélgetnek fiatal aktív kollégákkal, majd együtt buzdítják kedvenceiket!

Délután 15 órára kialakult az egyéni és a csapat végeredmény, nem kis izgalmak közepette!

Végeredmények:

Egyéni:	1. hely	Gáspár Ervi	
		Szombathely	268 fa
	2. hely	Takács Krisztián	
		Pápa	224 fa
	3. hely	Garamvölgyi Miklós	
		Sopron	221 fa
Csapat:	1. hely	Szombathely I.	
		(Gáspár E., Frigy T., Németh J. Szombathelyi K.)	861 fa
	2. hely	Pápai Tökös Tekések I.	
		(Tóth B., Kapcsándi Zs., Takács K., Winhoffer J.)	787 fa
	3. hely	Soproni Vén Rókák (Simon L., Nagy J., Garamvölgyi M., Szőke B.)	780 fa
	4. hely	Szombathely II.	627 fa
	5. hely	Győri és Soproni Vakok	620 fa
	6. hely	Veszprém	555 fa
	7. hely	Celldömölk I	547 fa
	8. hely	Celldömölk II.	525 fa
	9. hely	Tapolca	505 fa
	10. hely	Pápai Tökös Tekések II.	451 fa

1. – 3. helyezettek kupát kaptak. A többi csapat pedig elismerő oklevélben részesült.

A maradék ételek és italok elfogyasztása után a társaság egy része átment a közeli Várkert Fürdőbe és itt pihente ki

a tekeverseny fáradoalmait.

A hagyományosnak mondható tekeversenyünk rámutatott, hogy a mozdonyvezetők körében még mindig van igény a munkahelyen kívüli összetartozásra, jó beszélgetésre, eszmecserére, ismerkedésre, versengésre, barátságok kötésére!

Winhoffer Jenő Tagcsoport vezető Pápa

Vida Tamás Szombathely Ter.ügyv.



Piacnyitás a vasúti személyszállításban 2034-ben

Tíz év múlva lehet többszereplős Magyarországon a vasúti közszolgáltatások piaca, mivel az ÉKM az uniós jogszabály lehetőségeivel élve tavaly decemberben új tíz évre szóló személyszállítási közszolgáltatási szerződést kötött a MÁV-START és a GYSEV társaságokkal. A buszközlekedésben idén márciusban írják ki a pályázatot, ott már versenyhelyzet lesz.

Az Európai Unió 1370/2007-es rendelete szerint tavaly december 23-ig lehetett utoljára tendereztetés nélkül meghosszabbítani – legfeljebb tíz évre – a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatási szerződéseket az egyes

tagállamokban. A Volánbusz szerződése már 2019-ben lejárt, ott nem volt lehetőség további hosszabbításra, a vasúti személyszállításban azonban még igen. A tulajdonos magyar állam így még tíz évig a közszolgáltatás keretében az eddigi vasúttársaságokkal szerződött vasúti személyszállításra.



Fotó: Tilai Norbert

Az ETCS vonatbefolyásoló rendszer

Az ETCS vonatbefolyásoló rendszer fejlesztése, kiépítése egyre több vonalon és járművön teszi lehetővé és kötelezettséggé a rendszer működtetését, az ETCS-sel történő közlekedést a mozdonyvezető számára. Az ETCS rendszerben való közlekedés feltétele, hogy a mozdonyvezető a vonatkozó utasításból oktatáson részt vegyen, majd sikeres vizsgát tegyen. Az oktatás során az utasítás megismerését túl szükség lenne a különböző ETCS fedélzeti berendezések kezelésének, a különböző forgalmi helyzetek esetén követendő eljárásoknak a begyakorlására. A Mozdonyvezetők Szakszervezetéhez érkezett mozdonyvezetői jelzések, észrevételek azt mutatják, hogy az ETCS oktatás jelenlegi gyakorlata nem felel meg az elvárásoknak és nem készíti fel a mozdonyvezetőt az ETCS-sel történő közlekedésre, amely vasútbiztonsági kockázatot jelenthet. Az elméleti tananyag megismerésén túl szükség van gyakorlati oktatásra vagy olyan módszerre, amellyel megismerhető és megtanulható a rendszer kezelése és működtetése.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete kezdeményezte az alkalmazott ETCS képzési módszertanának áttekintését, a gyakorlati oktatás erősítését.



Made in Hungary

*ETCS to MÁV mode
(ETCS MÁV módra)*

A 40a vonalon, mostanában, nagyon felkapott dolog lett az ETCS üzemben történő közlekedés. Nem tudhatom, hogy sikertörténet lesz-e, mert egyelőre nem az. Küzdelmes egy valami, csörte a javából, humán és eszköz oldalról egyaránt. Az ETCS sztori nem új keletű, kortársnak kortárs irányzat, de kórtörténet is egyben. A magyarországi cselekménysor régebből indult: talán, a 2000-es évek elején került szóba először - nem tudom már behatárolni. A Vasútunkon sok óriásinak tűnő ötlet, hatalmas áttörést ígérő elképzelés, fantasztikus lehetőségekkel kecsegtető terv látott már napvilágot, amelyből vagy nem lett semmi, vagy úgy félresikerült, hogy az eredeti irányra nem is emlékeztek a beletört bicska romjai fölött elmélkedve. Már-már megszokott, a grandiózusnak hirdetett koncepciók kapcsán, az a folyásirány, amely mentén a dolgok sosem úgy alakulnak, ahogy azt meghírdették: mindig valami nem jön össze, vagy nem úgy ahogy megígérték. Mint az egyszerűember, aki bővítené, fejlesztené, szuper dolgokat akar, a tervezgetés utánégetős, de az érdemi munka olyan tessék-lássék, ráadásul csóringér, és még béna is. Ilyen vonalvezetéssel nem nagyon jönnek ki szép eredmények - ezt tapasztaljuk is nap-mint-nap. Hát... ez az ETCS is ilyen.

Valamikor, 20-25 évvel ezelőtt, hirtelen felindulásból (ez egy jogi kategória is, amely esetenként enyhítő körülmény), nekiálltak az I-es vonalon olyant építeni, amit még magyar ember nem látott: európai szintű vonatbefolyásolót - de csak úgy óvatosan, olcsón. Hogy a kócerájt magyar gép is tudja használni, néhány Gigantra telepítettek, azt hiszem Alcateles szerkezeteket. Emlékeztek még a Pixi kijelzőkre, a trombitaszóra, meg az állandóan le akasztó vonatbefolyásolóra (még ott is ahol jelfeladás se volt)? Mindenféle trükk meg titkos fogás kialakult arra, hogy viszonylag nyugalomban lehessen vele közlekedni. Volt, aki mindezek ellenére sem volt hajlandó felülni az ilyen gépekre... Idézzük fel, merre kanyarodott a Gigantos ETCS sorsa, meg egyáltalában, az I-es vonali egyes szintű rendszer! Az egyiket leszerelték, a másik meg sehova - legfeljebb a GSM-R struktúra teljesedett ki - azért teljes hosszban, maradéktalanul telefonálni most sem lehet.

Az újabb átépítések során, állítólag, valami fejlesztési forrás, támogatás megnyerésének kötelező eleme az ETCS 2. szint kiépítése. A 30a vonalon, évekig nyűglődtek a rendszer élesítésével, a GSM-R-rel egyetemben: volt, hogy lehetett

használni, volt, hogy nem. A 40a-n valahogy kisebb volt az az átfutási idő, mert ott a kezdetekben, már a GSM-R rendszer sem a béka fenéke alatt volt: bár, itt nem a tapasztalatokból merítettek, inkább véletlenül jól alakultak a dolgok. A lényeg: nem tudni milyen oknál fogva, de a 40a-n valamiért gyorsabban megvalósult az ETCS bekapcsolása, mint a 30a-n. A jó kezdet ellenére, a 40a-n a GSM-R projekt egy sorscsapás, csodálom, hogy egyáltalán használható szintre került. Illetve, úgy került használható szintre, mint körülbelül az ETCS.

A GSM-R oktatás, évekkel ezelőtt, egy e-learning oktatás keretében történt. Kedves Olvasó, emlékszel még a T25 tananyagra? Én nem. Szerencsére, az ETCS oktatás már jelenléti oktatás volt. Az ETCS utasításhoz szimulátoros program is készült, de az ALSTOM berendezés működésének ismertetése csak vetítés volt. Összességében, olyan lett amilyen, a tapasztalatok szerint, a használható tudás hamar elpárolgott. A rendszer élesztésekor a tudásmorzskákból, a kisebb-nagyobb pofonokból, egymástól kapott infókból alakítottuk ki a napi rutint. Eleinte estünk-keltünk, aztán bejött az adminisztrációs gyakorlatból ismert arány: az egész ismeretanyag 20 százalékából a feladatok 80 százalékát meg tudjuk oldani - legalábbis a jobbak. Ezzel tudással a vonatközlekedés folyik ugyan, de az ismeret hiányból fakadóan rengeteg a kezelési hiba. Emiatt, e kétfalás rendszer, nem is működik rendesen. A bajt csak tetézi, a rohammunkával telepített fedélzeti berendezés, nem illeszkedik hézag nélkül a FLIRT rendszeréhez. Pusztaszabolcsiként, végig éltem fedélzeti berendezés bedrótázását, volt, amikor a Stadler műhely ászai is csak a fejüket fogták. Az 59-es FLIRT volt az első ALSTOM áldozat, több mint egy évig tartott, mire olyan szintre került az upgrade, hogy hogy használni lehessen, vagy pontosabban, egyáltalán mozogni tudjon a FLIRT. Az első néhány szikraeső után, többé-kevésbé összeszedték magukat az ALSTOM-osok, és a felkerültek az ETCS szekrények a FLIRT-ekre. Olyan lett az egész, amilyen maga az oktatás végeredménye: kívánnivalót hagy maga után. Egy tök ismeretlen, új rendszert kellett annak idején leoktatni, aztán eltelt két év mire olyan készségi szintre kerültünk az ETCS-sel, hogy végre használni lehet. Mit gondolsz, ki emlékezett minden részletre? Csak egy felületes oktatást kaphattunk az ismeretanyagból, mert az oktató sem gyakorolhatott be minden trükköt arról hogyan működik az ALSTOM rendszere, ugyanis akkoriban még senki nem látta napi szinten, élőben az üzemet. Amikor lezavarták az oktatásokat, az elméleti részen kívül, gyakorlatilag oktatás nem is lehetett belőle, mert még a valóságban nem is működött üzemszerűen a struktúra. Azért ez végig gondolandó az elvárások megfogalmazásakor! Mit is kellene, hogyan is kellene

csinálni? Senki nincs képben, de vesszük a bátorságot osztani az ész! Ez a Magyar Vasút valósága, ilyenek a főnökeink, ilyenek a döntéshozók! Vannak elvárások, amennyi esze van az illetékesnek olyan megfogalmazásban és tartalommal! Ráadásul nézőponttól függően: a dolgozónak maximum a minimum joga van, de köteleességben a minimum az a maximum!

Az eleve reménytelen képzés ellenére hibátlan működtetést várnak. Azért vannak sikerek! Működnek a berendezések, tudunk közlekedni ETCS üzemmódban! A régi szlogen szerint: addig jó, amíg jó. Ha valami extra van akkor, az ember próbál improvizálni, a régi reflexek szerint, csak menjen a vonat! A cselekedetek e szerint nyilvánulnak meg. Ez nem jó így, mert rossz nyomvonalon halad a metodika! Csakhogy ezt a hozzáállást már büntetik! Főnökeink mit tettek azért, hogy minden jól menjen? Hát semmit nem tettek érte! Elküldtek egy oktatásra, ahol végig csináltunk egy oktatási programot az ETCS közlekedésre. Az ETCS utasításra épült ez az oktatási program nem az ETCS-sel történő közlekedésre. Azaz tulajdonképpen úgy, mint a T25 képzés: nem a kezelésem volt a hangsúly, hanem a körítésen - és ennek mentén megy az a vonatközlekedés ETCS-sel. Ennek szellemében, biztos, ami biztos, már elkezdtek a büntetéseket, szankcionálják a rossz kezelésből adódó eseményeket.

A fentiekén kívül, van egyéb nézőpont, amelyből az ETCS használata az elővárosi forgalomban, annyira hiányzik, mint üveges tótnak a hanyatt esés. Én nem látom a hasznát. Gondoljuk végig! Annak idején az alábbi volt a szlogen: az a jó az ETCS-ben, hogy nem engedi szándékosan meghaladni a vörös jelzőt! Hát... nem tudom! Mondjon valaki példákat, az elmúlt száz évből, vörös jelző szándékos meghaladására! Persze, előfordultak rémtörténetek, amelyeket az ETCS megakadályozott volna. A félküllős jelzőmeghaladásokat a jó felvételi szisztéma, és a gyakorlati, felfogóképesség súlyozása a mindennapi kategóriából visszatolná a kuriózum kategóriába - oda, ahol régen is volt. Az ETCS létének, amúgy sem a jelzőmeghaladás megakadályozás a célja - régen rossz, ha másra nem jó! De miben penge ez a szerkezet?

Nagyon jó dolog az, hogy figyeli a pályát, messzire ellát - ez I60-as tempónál különösen előnyös. Viszont a 40a-n az elővárosban (Kelenföld - Százhalombatta) van az érdemi szakasz, ott, ahol sűrűn vannak a megállók, úgyhogy a következő megállókig, vagy a következő állomásig van értelme előre látni. Mondjuk, ha mennénk 400-zal, akkor persze szükséges akár lenne rá, akár 30 kilométert is előre monitorozni. Itt maximum négy-öt percet megyek folyamatosan, aztán meg kell állni: nem kimondottan szükséges a távolbalátó

funkció. A berendezés ismeri a lassújelek helyét - a célsebességet ezeknek megfelelően állítja be. Ez marha jó, de azért kivágunk egy erdnyi fát a lassújelek kinyomtatása végett - lényegében attól függetlenül, hogy ETCS üzemmódban közlekedünk vagy sem; a rendelkezések megkövetelik.

Gondoljuk végig milyen műveletsort igényel a berendezés működtetése az EVM-hez képest - tulajdonképpen az ETCS kezelése egy tragédia.

Az EVM beüzemelése egyszerű: bekapcsolom az akku főkapcsolót, szinte azonnal feléled, lefuttat egy öntesztet és tulajdonképpen üzemkés: max. 20 másodperc. És csak egy kapcsolót kell elfordítani. Ha működik a sínáramkör, az EVM máris akcióban van. Az ETCS-t csak bizonyos feltételek mellett lehet beüzemelni, programozni kell, egy csomó adat kell a működéséhez, és ha nincs baliz a közelben még jó ideig nem tette kész.

Vannak fűtőházak, ahol a ETCS oktatása nem prioritás. Például, én eljövök Pusztaszabolcsig ETCS üzemben, jön a kolléga, akit nem képeztek ki az ETCS használatára, levált és már iktatja is ki a berendezést. Retúrban, EVM üzemben érkezik a vonat és percek vannak az ETCS felélesztésére, pont egy ilyen kényes műveletre. A tapasztalat szerint éppen a beüzemelés az ETCS gyenge pontja, viszont az élet úgy hozza, hogy naponta többször ki-, be kell kapcsolni - óriási. Egy amúgy is érzékeny rendszer stabilitását veszélyeztetjük a spórolással, nemtörődomséggel. Senki nem akar időt, energiát, pénzt fordítani, e rendszer használatának menedzselésére, úgy, hogy közben követelik a rendszer használatát! Jó illusztráció erre a Kék FLIRT-es SIEMENS ETCS: nincs pénz a szoftver frissítésre, a STADLER meg nem csinálja meg ingyen.

Marha jó ez az egész vezetői hozzáállás! Igazából nincs min meglepődni, mert pont beleillik a Cégről alkotott képbe!

Cégünknel elvárják, hogy az ember erőlködjön, vállaljon mindig többet! A propaganda szerint, az lenne a jó, hogyha felszállnánk a mozdonyra és addig fent lennénk, amíg nincs meg a kötelező, aztán még utána itt maradnánk éjszakára is, meg holnap reggelre is! Tegyük ezt, a rissz-rossz személyzetfordulók mellett, az ebből adódó féllábú vezénylések végig járásával. Jópofát kell vágni ahhoz, hogy a vezetői a csapat nem képes megfelelni az igényeknek. Emiatt én sem felelek meg az elvárásoknak, nem vállalom többet a kötelezőnél! Tudomásul veszem, nálunk csak a sok munkáért jár sok pénz - van, ahol nem! El kell fogadni, Cégünknel semmi nem azért van, hogy nekünk jó legyen (az ETCS sem), hanem a felsőbb szinteken jó legyen! Sajnos, nem az utasokról van szó!

*Veres Győző
Pusztaszabolcs*

VEZÉRÚRHÖLGYEK!

Jó szándék vezérelt, amikor úgy gondoltam, hogy írok néhány gondolatot a motorvonat vezető és mozdonyvezető hölgyekről. Íme az általam tapasztaltakra való hivatkozás - nevek nélkül, és az általánosságban.



E me cikk megírásával nekem sem az a célom, hogy kiemelt figyelmet, megkülönböztetést kérjek a hölgyek számára, hiszen ők is ugyanolyan emberek, mint mi, férfiak a vezetőálláson! Többet várunk el tőlük, miközben bennünk van a „tessék akkor megmutatni”, illetve a „nehogy már jobban csinálják, mint mi” gondolatok kavalkádja. Az esetleges hibáikat pedig az „ugye megmondtam” követi. Akár tetszik, akár nem: a nemi alapú diszkrimináció a magyar munkahelyeken - így köztünk, mozdonyvezetők között is - jelen van. Azonban sok minden hatására egyre inkább kialakul egy beletörődés, megszokás, ami azért még igencsak messze van a teljes elfogadástól! Szerencsére többünknek az első pillanattól természetes a nők jelenléte a vezetőálláson. Évszázadok bizonyítják, hogy jó úton járunk, még hozzá jó hosszú úton járunk a nemi esélyegyenlőség jogi és mindennapi útvesztőjében. Ki ne emlékezne a G.I. Jane című moziban Demi Moore

alakítására...? Bár a vasút sokak szerint egy félkatonai szervezet, azért szerencsére a lányainknak nem kell annyira kisarkosítva küzdeni az elfogadásért, mint Jordan O'Neill hadnagynak a már említett filmben.

Kanyarodjunk vissza a saját magam által szerzett vasúti szilánkokra, amelyekből talán a cikk végére reményeim szerint összeáll egy általam elgondolt, kevésbé ködös kép! Az első ilyen emlékem, amikor a felügyeletem alatti szolgálat végén a gyakornokomtól egy apró puszit kaptam a peronon - amit később úgy hallottam vissza, hogy nagyon bátor vagyok, hogy fényes nappal a barátnőmnek adtam át a vezetésket. Máig látom magam előtt a meglepett arcokat, amikor elmondtam, hogy a hölgy nem a kedvesem volt, hanem egy leendő munkatársam.

Később, amikor már a motivációs utazásokat kezdték a gyakornokok jelöltek, az egyik rám bízott kollégánőt abban a szolgálatban szinte mindenki megpróbálta lebeszélni arról,

hogyan belevágjon a feladatba. Főleg az éjszakai vezénylésekre, a gázolásokra, a balesetek körülményeire, illetve a rendszertelen életvitelre helyezve a hangsúlyt.

Amikor 2012-ben kiírták az első olyan álláshirdetést, amire már hölgyek is jelentkezhetek motorvonat vezetőnek, akkor még maga a szakszervezet sem támogatta a másik nem irányába történő nyitást. A kialakult helyzetben az első fecskék kapták a legtöbb jogtalan piszkálódást, támadást: „a lányok maradjanak a konyhában a fakanál mellett”, „ne vegyék el a férfiak munkáját”, „amúgy sem való nekik a járműkapcsolás”...stb...

2012-ben elindult az első olyan OPSZÁT tanfolyam, ahol a hét női hallgatóból a tanfolyam végén, 2014-ben négyen tettek sikeres hatósági vizsgát. Így lettek ketten a MÁV-nál motorvonat vezető és ketten a GYSEV-nél már akkor mozdonyvezetők.

2015-ben indult el az a OPSZT képzés, ahol FLIRT 1-10. elnevezésekkel csak motorvonat vezetőket képeztek, majd 2019-től ismét OPSZÁT vizsgát adó FLIRT képzések kezdődtek, ahol a férfiak már mozdonyvezetők is lehettek, ám a nőknek csak a motorvonat vezetői státusz adatott meg. Háy Imre Attiláné vette fel a harcot a vasútegészségügygel, és annak jogi oldalával. Sikerrel vette az akadályt, mikor az orvosi vizsgálat eredményeit fellebbezte. Négy év alatt elérte, hogy lekerüljön az a korlátozás, ami csak motorvonatra alkalmas engedélyt adott. Ezután a MOSZ jogi osztályának támogatásával folytatódott a küzdelem. A munkavédelmi szabályok értelmezése után végre minden adott lett ahhoz, hogy a nők is teljes jogú munkakörben mozdonyvezetőként dolgozhassanak.

A Budapest központúság még mindig adott a női munkavállalók között, lévén, hogy a képzések is főleg a fővárosban zajlanak. Ugyanakkor 2024-ben - lassan 10 éve az első női mozdonyvezetők megjelenése után - már az ország több területén jelennek meg hölgyek a tanfolyamokon, majd a mozdonyok vezetőállásain. A szebbik nem ezen szerepvállalása jó ideig nem lesz hétköznapi, annak ellenére, hogy nemcsak a vasúton, hanem a BKK járatain is gyakran találkozhatunk hölgyekkel a buszok, trolis, villamosok „kormányánál”. Amikor a vasúti pálya mentén integetnek a gyerekek, a szülők is sokszor zavarba jönnek, mert alaphoz úgy bátorítanak a csemetéiket, hogy „nézd, ott van a mozdonyvezető bácsi”...Ám a mozdonyvezető néni is tudja, hogy ilyenkor és egy rövid hangjelzés nemcsak mosolyt csal a csöppségek arcára, hanem akár egy életre is szólhat az adott pillanat. A mai világban már nem a mozdony füstje csapja meg az embereket, és nemcsak a hozzám hasonló

kisfiúk fognak álmodozni a vezetésről, hanem a vonatnak integető lányok közül is egyre többen szeretnek bele a sínek, a mozdonyok világába...

A munkáltató 2012-ben talán a létszámbeli pótlása miatt is nyitott a hölgyek felé. Azonban azt elfelejtette, hogy eddig nem látott feladatai, hiányosságai is vannak e tekintetben. A női öltözők, mosdók, pihenőszobák hiánya a felszínre hozza azt is, hogy ezek az helyiségek olykor a férfi munkavállalók részére is igencsak korlátozottan vehetők igénybe. Amikor kifogásokat kell keresni, akkor elemében van a munkáltató, ám ténylegesen csak ritkán történik érdemi változás. Azt hiszem, ezen a területen lesz még bőven tennivaló: munkavédelmi képviselők, üzemi tanács tagok, szakszervezeti ügyvivők célja nemektől függetlenül is a munkakörülmények javítása. Még ha szélmalom harcnak tűnhet is, folyamatosan tenni kell a tűzre, hiszen a feladat állandó.

Visszatérve a hölgyekhez: több, mint 10 évig voltam egy női focicsapatnál elnök, edző és a mindennapi problémák megoldója. Az akkori tapasztalatomra támaszkodva írom, hogy ha a nők akarnak valamit, akkor jobban tudnak koncentrálni, figyelni és tanulni, mint a férfiak. A monotonitás tűrésük is magasabb. Szerettem velük dolgozni, így természetes, hogy most is szívesen dolgozok együtt a női munkatársakkal.

A vasúttól azonban ne távolodjunk el. Itt is megfigyeltem, hogy mi, férfiak elbizonytalanodunk, ha egy kollégánőt találunk, akár a vezetőálláson, akár máshol. A nagy kérdés az, hogy köszönéskor hagyományosan kezdet fogunk a kollégákkal, ám mit tegyünk a kollégánők esetében?

Azt hiszem, hogy jól jönne egy kis bemutatkozás-illetment! Egy kis tanulással, figyelmességgel könnyebb lehet egymás elfogadása. Ne feledjük, hogy mindig a nő a férfinak, az idősebb a fiatalabbnak, és a magasabb rangú az alacsonyabb rangú embernek nyújt kezét elsőként. Gyakori hiba, ha valaki csak a keresztnévét mondja köszönéskor, vagy nem tiszta ujjakkal nyújt kezét a másiknak, esetleg nem néz a szemébe. A tekintet az egyik legfontosabb része a kapcsolat felvételének. Étkezést végző kollégától pedig ne várjuk el a kézfogást.

Anno minket, férfiakat vezéruraknak hívtak a vasutasság - ennek apropóján szeretném megjegyezni, hogy mire ebből a cikkből nyomtatott megjelenés lesz, akkor már március 8. közelében járunk majd. Így a nemzetközi nőnap alkalmából a vezérurak nevében, sok szeretettel köszöntök minden vezérúrhölgyet!

Birtalan Zsolt

Csak egy ugrás Bécs

Augusztus elején tizenhárman kezdtük meg a MÁV-Start és az ÖBB közös szervezésében az átképző tanfolyamot, hogy a 2023 decemberi menetrendváltástól néhány vonatpárral egészen Bécsig közlekedhessünk. Rengeteg kérdőjellel vágtunk neki az egésznek, hisz az egyetlen dolog, amit biztosan tudtunk, hogy hetedikén hétfőn várnak minket Bécsben, a többi majd alakul.

Érkezés után rögtön meg is kaptuk a kb. 1600 oldalnyi utasítást és az előttünk álló 15 hét órarendjét, amit – szemben a magyar tanfolyamok moduljainál – szinte teljes mértékben sikerült is tartani a tervezett módon. Eredetileg szerepelt benne 3 nap Railjet típusoktatás októberben, de mire odáig eljutottunk, elismerték az idehaza megszerzett típusismeretet. Hétfőnként 10:00-18:00, a többi napon 8:00-16:00 között tartott az oktatás, pénteken 14 óráig voltunk. Az órarend úgy épült fel, hogy minden héten hétfőtől csütörtökig új anyagot tanultunk, a péntek az egész heti ismételésre volt szánva, illetve ilyenkor írtuk a dolgozatokat az elmúlt heti anyagból. Kellett is az ismétlés nap, egyrészt így kicsit kevesebb tananyag zúdult a nyakunkba hetente, másrészt a szóbeli vizsgák felépítéséhez hasonló módon gyakorolhattuk a beszédet is. A nyelvtudással kapcsolatban fontos megjegyezni, az összes oktató szépen és érthetően beszélt hozzánk, így a hallott és olvasott anyag megértése általában egyikünknek sem okozott nehézséget, de beszélni és válaszolni a kérdésekre mindig sokkal nehezebb idegen nyelven. Az első három hetet Bécsben töltöttük az ÖBB Bildungszentrumában Meidlingben. Felszereltségét tekintve egyik általam ismert BGOK helyszínhez sem tudnám hasonlítani, röviden úgy fogalmaznék: jobb. Természetesen rajtunk kívül folyamatosan voltak ott leendő jegyvizsgálók, szolgálattevők, mozdonyvezetők és időszakos oktatásokat is tartottak. Ami az étkezést illeti, minden oktatási központban jelen van az ÖBB üzemi konyhája, a BahnBistro (amit egyébként bárki igénybe vehet). Ezt a lehetőséget a magyar képzésről hiányoltam annó, itt minden délben

változatos és finom meleg ebédet kaptunk a helyszínen relatív jó áron.

Az oktatás menete is merőben eltér a nálunk megszokottaktól. Nem felolvasták az utasítást, esetleg meséltek hozzá néhány példát, hanem konkrétan minden témakörhöz készült prezentáció, ami tele van animációkkal. Ez különösen hasznos volt az ottani forgalmi utasításnál, ami a mi F2-esünkhöz hasonlóan elég száraz tananyag, de minden forgalmi szituációra kaptunk példát. Bár maga a fékpróba menete egyszerűbb az osztrákoknál, mint nálunk, de sokkal több variáció van, hogy mikor milyen fékpróbát kell csinálni. Szerencsére erre is rengeteg animációs példa készült, hogy a legvalószínűtlenebb szerelvény-manipulációk során is tudjuk, melyik fékpróba esedékes és éppen miért.

Szeptemberben négy hét „Stájerország” következett, egészen pontosan Knittelfeld. A helyi dialektus már nagyobb kihívást okozott, de velünk ott is az irodalmi németet használták az oktatók (aztán ha egymással beszéltek vagy épp telefonáltak, szinte egy szót sem értettünk). Bár szép helyen voltunk, nem volt idő kirándulni: hétfőnként a Daciával indulva is csak délre értünk Knittelfeldbe, aznap szokás szerint 18 óráig voltunk. A többi napon – hogy a heti óraszám meglegyen – 17 óráig tartott az oktatás. Mire a szállásra visszaértünk, a rendszeres közös vacsorázás során vitattuk meg az aznapi anyagot és bizony igencsak erőt kellett vennünk magunkon, hogy a napi 9 óra németezés után még este kezünkbe vegyük az utasítást. Knittelfeldben az állomásépület egyik hatalmas oktatótermében voltunk, a miénken kívül nem volt ott más képzés. Még Bécsben átvettük a teljes jelzési- és fékutasítást, illetve a forgalmi utasítás jó részével is végeztünk, így szeptemberre maradt a rengeteg függelék, mindenféle kiegészítő utasítás. Számomra meglepő volt, mekkora hangsúlyt fektetnek egy-egy témára, sőt, olyan dolgok vannak precízen leszabályozva, ami a magyar utasításokban szóba sem kerül. Ilyen például a vonat elején, a közbesorozott vagy a vonat végén dolgozó mozdonynál kifejezhető maximális vonó- és fékerő, a vonatok maximális sebessége az áramszedők állásától függően vagy épp az első áramszedővel való közlekedés előírása bizonyos esetekben. Ausztriában a szolgálat közben kötelező magunknál tartani bizonyos ellenőrző listákat, amikben lépcsőről lépcsőre le van írva, hogy egy adott rendkívüli helyzetben mi a teendő. Ilyenek például a veszélyes árukra, utasbalesetekre vagy az ellenőrzőkapuk jelzéseire (forró csapág, fék stb.) vonatkozó checklisták. A negyedik hét végén végre volt egy nap gyakorlatunk, amikor Unzmarktba utaztunk és egy Talenten vettük át a naponta végrehajtandó

teszteteket, amik főként a kalauz nélküli közlekedés feltételeinek meglétére irányulnak. Mivel az ÖBB-nél nagy hangsúlyt fektetnek az utasok biztonságára, csináltunk egy vonatkiürítési gyakorlatot is, a magyar képzésben ilyen szituáció szóba sem kerül, nemhogy még elpróbáljuk...

Knittelfeld után másfél hétig kettéoszlott a csapat, a szimulátoros gyakorlatokat öten Bécsben, nyolcan St. Pöltenben teljesítettük. Én az utóbbi csoportot választottam, mert érdekelt az ÖBB új oktatási központja. A Meidlingben tapasztalt körülményekhez képest itt még rátettek egy lapáttal, sajnos elfogultság nélkül írhatom azt, hogy Magyarországon évtizedekre vagyunk ettől. Rengeteg tanfolyami képzés folyik egyszerre és ott is tartanak időszakos oktatásokat. Nyolcunkat még két részre osztottak, mert termenként 4 szimulátoros pult van, így jutott mindenkinek. Mindegyik teremben 2 oktató dolgozott velünk, bárkinek kérdése volt, azonnal tudtak segíteni.

A szimulátorozást 2 nap PZB üzemmellel kezdtük, ez nem igényelt külön elméleti oktatást, mert azt már augusztusban Bécsben megkaptuk. Tulajdonképpen hétfőn 10:15-kor értünk oda, 10:25-kor már mindenki a szimulátorban ült és vezetett, mintha mindig is ezt csináltuk volna. Valós pályákon vezettünk valós menetrendekkel, mentünk gépmenetben, tehervonattal, ingavonattal és hosszú ablakos vonattal is. Rengeteg forgalmi szituáció van beprogramozva, sok írásbeli rendelkezést diktáltak, amivel valószínűleg találkozni fogunk Hegyeshalom és Bécs között is. Fontos kiemelni, hogy a szimulátor teljesen életszerű menetdinamikával rendelkezik és a Taurus szinte összes funkciója bele van programozva. A beüzemelés az egyik kijelzőn a géptérben a megfelelő elzáróváltók kezelésével kell kezdeni, aztán az igazához hasonlóan lehet a vezetőállás hátfalán beakkuzni a gépet. A kismegszakítókat is le lehet húzni, ekkor ugyanazt a hibaüzenetet kapjuk a displayen, mint a valóságban. Az ETCS kijelzőn meg kell csinálni a vonatbefolyásoló tesztjeit, be kell írni az adatokat, a GSM-R rádióba is be kell jelentkezni, a fékpróbát ingavonatnál szoftveresen a fékpróba menüvel csináltuk. Forgalmi szituációk mellett műszaki hibákkal is találkoztunk az utak során, jellemzően figyelemelterelés céljából mindig olyankor történt valami a mozdonnyal, amikor amúgy is épp a PZB-t kellett kezelni vagy vörös jelzőre fékeztünk a vonattal. A hátralévő szimulátoros napokban kizárólag az ETCS-sel foglalkoztunk. Az oktatás menete a következőképp nézett ki: 30-60 percre beültünk egy terembe és meghallgattuk az adott témakörrel az elméleti anyagot, aztán mentünk át a szimulátorokhoz és lepróbtuk azokat a szituációkat,



amikről előtte szó volt. Ezt követően megint vissza az oktatóterembe, újabb elméleti rész, újabb gyakorló utak. Az oktatás során az összes hibajelenségről szó volt és mindet le is próbáltuk, hogy mikor mi a teendő. Ezzel szemben a magyar oktatáson a hibák szóba sem kerültek... Legalább 15 féle utat teljesítettünk ETCS-ben és mindig más történt: voltak pályaoldali hibák, járműoldali hibák, szintváltások, valamint az ETCS olyan funkciói, amik idehaza nem is működnek (pl. automatikus átmenet vonatközlekedésből tolatásba, ha a szolgálattelvő a berendezéssel elrendelte). Nagyon gyorsan eltelt az a másfél hét St.Pöltenben és nagyon sokat tanultunk az ETCS működéséről annak ellenére, hogy idehaza teljesértékű vizsgánk van belőle és ezért eredetileg csak 2 napot szántak volna rá az átképzőn.

Egy nap bécsi állomásismeret és egy nap „bécsi körvasút” vonalismereti oktatás után elérkezett a tanfolyam általam legjobban várt része: a vezetési gyakorlat. Már az első vezénylésnél nyilvánvalóvá vált, hogy nem csak Hegyeshalom és Bécs között, illetve nem csak Railjeten fogunk utazni, hanem mindenben és minden felé, amerre oktatóink járnak. Az oktató mozdonyvezető kifejezés ott egy picit mást jelent: tulajdonképpen 3 éves szakmai tapasztalat után mindenki lehet trainer, akihez utána beoszthatnak vezetési gyakorlatra (míg az oktató mozdonyvezető igazából elméleti oktatót jelent, aki emellett havonta teljesíthet néhány szolgálatot, éves szinten pedig kötelező is vezetniük bizonyos óraszámot). Az ÖBB-nél minden telephelyen rangrendszer működik és a létszámtól függően van több szint is. Bécsben egész pontosan 10 „plan” van, ahol a 10-es jelenti a kezdőt és az 1-es a szakma csúcsát. A szintek között kizárólag az idő előrehaladtával jutnak feljebb a kollégák, ahogy a felsőbb szintekről mennek el nyugdíjba az emberek. A planokon belül a vezénylés kialakítása is olyan, hogy felkészítse az idősebb kollégákat a nyugdíjra. Míg kezdőként kizárólag az elővárost járja az ember és persze sok az éjszakás szolgálat is, úgy az 1-es planba konkrétan csak 2 éjszakás szolgálat tartozik, mindegyikben 4 óra tervezett alvással (és havi szinten 2-3 éjszakás szolgálatot kell csak csinálni). Emellett a távolsági vonatok is a fentebbi planokba tartoznak, mi javarészt az 1-es, 2-es planba tartozó kollégák mellé lettünk vezényelve. Így kaptunk szolgálatokat a Semmeringen át Grazba és Villachba, Csehország felé Břeclavba, de azért Hegyeshalom és Bécs között voltunk a legtöbbször. Volt szerencsém dolgozni 1144-essel, 4020-assal, 1064-essel, 1216-ossal, emeletes ingával, osztrák Talenttel és a saját Traxxunkkal is, amit osztrák üzemben mintha kicserélnének: bekapcsolható az utánfékező funkció, tudja

a 240kN villamos féket és a vonat végét is le lehet csipogni... Némiképp árnyalta a vezetési gyakorlatot, hogy a mozdonyvezetők nem lettek megkérdezve velünk kapcsolatban, csak vezényeltek mindenkit mindenhol, ahogy az nálunk is szokás. Ezáltal sokan futottak bele olyan kollégába, aki vezetni nem is engedett, de jobb esetben legalább el lehetett beszélgetni vele (sajnos ez sem mindenre volt igaz). Sokan sérelmezték, hogy miért az ilyen „előkelő” szolgálatokba írtak minket. A tanfolyam átképző jellege miatt 80 órát kellett vezetnünk, mindenki 10-12 nappalos szolgálatot kapott. Én a 12-ből 11-ben vezettem, ezzel szemben valakinek csak háromszor volt lehetősége odaülni.

Már zajlott a vezetési gyakorlat, mikor október végén egy hétre még vissza kellett ülni az iskolapadba az úgynevezett §37 miatt. Mint kiderült, ez egy műszaki utasítás az ÖBB-nél, amiből csak náluk kell vizsgát tenni. Jelenleg egy ember vizsgáztatja az egész országban, aki az utasítást is írta. Az egész tananyagot a mi E12-es utasításunkhoz tudnám hasonlítani, egy 400 oldalas szakszavakkal és képekkel teli anyagot kaptunk akkor hirtelen, hogy ezt még gyorsan meg kellene tanulni a vizsgára. Személykocsik és teherkocsik alkatrészei az utolsó csavarig, feliratok, jellemző meghibásodások, bárcázás, üzemképesség meghatározása. Szerencsére ez a vizsga teljesen elkülönült a nagy komplex vizsgától és egy esetleges bukás esetén elég lett volna csak ezt ismételni.

A tanfolyamot egy egész napos vizsgával zártuk, ami egy teszt kitöltésével kezdődött. A vizsgabiztosok szabad kezet kapnak a vizsgáztatás módjában, ez már az írásbelinél megmutatkozott. Az első napokban 25 kérdéses volt a beugró, a következő héten a másik vizsgabiztosnál már 50 kérdést kellett megválaszolni (sok olyan kérdés van, ahol több helyes választ is meg kell jelölni). Az írásbelit egy fejenként 45-60 perces szóbeli rész követte, ahová kettesével hívtak be minket és felváltva kaptuk a kérdéseket. Nem volt idő pihenni, mert ha az egyik vizsgázó nem tudott válaszolni vagy egy felsorolásból valamit kifelejtett, azonnal adott volt a feladat a társának, hogy javítsa ki. A vizsgán nem nyelvészkedés zajlik, az aktív tudásunkra kíváncsiak, nem arra, hogy el tudjuk-e mondani szó szerint, hogy néz ki egy jelző... Az egész nagyon gyakorlatias volt, kivetített prezentáción végig lépkedve mentünk át az egész tananyagon a jelzési utasítástól kezdve a tolatásokon át a vonatközlekedésig, szinte minden témakörből kaptunk kérdést egy elképzelt szituációval. Az egyik vizsgabiztosnál a tolatásos feladatokat terepasztalon kellett csinálni. A

vizsga napján tudtuk meg, hogy lesz szimulátoros vizsga is ETCS-ből, a sikeres szóbelit követően kellett kb. 20 percet vezetni. Természetesen nem eseménytelenül, az egyik St.Pöltenben lepróbált szituációval találkoztunk (nálam egy jelző visszaesett, menetengedély megszűnt, írásbelit diktáltak). Ezt követően mentünk vezetni élesben, a 63-66 számú vonatok vittük Bécs-Hegyeshalom-Bécs között, így 16:45-kor végeztünk. A vizsgamenet során minden a szabad jelzéstől eltérő jelzsképet mondani kellett, amiből volt elég, mert a vágányzári menetrend miatt sokáig egy személyvonatot követtünk. Ha a nap folyamán bármelyik vizsgarésznél megbukik a vizsgázó, az egész napot ismételnie kell, ilyen szempontból szigorúbban működik a rendszer, mint nálunk. Szerencsére mindannyian sikerrel zártuk a tanfolyamot és immár teljes Ausztria területére érvényes jogosítvánnyal rendelkezünk.

November elején volt egy határátmeneti próba egy Railjet szerelvénnel, ahol még együtt volt jelen egy ÖBB-s és egy Startos mozdonyvezető, tudtommal már akkor sikerült megállás nélkül áthaladni. A menetrendváltás előtt pár nappal lett volna még egy próba Bécs és Komárom között, immár csak Startos személyzettel, de a nagy havazás miatti káosz következtében az ÖBB-nél nem állt rendelkezésre szabad szerelvény, ezért a próba elmaradt. Így az első menetrend szerinti vonattal volt lehetőségem tesztelni a rendszert, ami a várakozásokkal ellentétben működött, oda-vissza haladtunk Hegyeshalomban. Az ETCS-t Győrben iktatjuk be a mozdonyon, egy új adatbevitelre és egy öntesztre van szükség, ami a 2 perc tartózkodás alatt meg is van. A kijárat jelzőnél automatikusan beléptet az 1-es szintre, ami egyelőre botrányosan üzemel a magyar szakaszon, mert az infill balizokat még nem helyezték üzembe. Szinte minden állomásközben fékezett az állomási sorompók késői lezárása miatt, ez a menetidő növekedése mellett nem kevés energiapazarlással is jár. Eddigi tapasztalataim alapján a kritikus szakaszokon 145-148km/h sebességgel lehet további fékezés nélkül haladni, de csak kikapcsolt AFB-vel, mert az már sokkal korábban jobban lefékezné a vonatot. Persze sikerült a kimlei I50-es lassújelet is beleprogramozni mindkét irányba, ami amúgy is csak páratlan irányban érvényes és csak az előjelző és bejárat jelző közötti távolság miatt van, ami az ETCS szempontjából pont teljesen mindegy lenne... Hegyeshalomban az esetek többségében az átmenő fővágányokon haladunk át 100-zal, a felhatalmazást végző szolgálattelvő fedezi az átjárót olyankor. Persze Bécs felől érkezve nehezebb időben észlelni, jó lenne erre egy külön szabályozás, hogy ha áll a haladó,

akkor hadd haladjunk (mint ahogy Ausztriában így működik egyébként). Az állomás végpontján lévő fázishatárnál elég a főmegszakítót kikapcsolni, a displayen kiválasztjuk az osztrák rendszert, utána az ETCS kiléptet és PZB-vel folytatjuk az utat Bécsig. Páratlan irányban értelemszerűen fordítva működik. A vezérlőkocsin Mosonmagyaróváron már ki szoktam iktatni az ETCS-t, mert sajnos még vállalhatatlanabbanul menne vele, mint a Taurus. A kiiktatás a DI teszttel együtt szintén megvan 3 percen belül, cserébe Győrig felesleges fékezés nélkül lehet haladni 160km/h-val, ami rossz tapadási viszonyok között, 3 motoros gépnél igencsak nem mindegy.

A menetrendben az osztrák oldalon eddig is volt kb. 8-10 perc tartalék, ami a hegyeshalmi áthaladással most még többet jelent. Egyik alkalommal páratlan irányban Bécsből 17 perc késéssel indulva és szinte végig egy zölddel haladva sikerült Kelenföldön pontosan megállnom, 2 óra 5 perces menetidővel. Tehát amiért a projekt létrejött, az teljesíthető, elméletileg valóban lehetne 15 percet faragni a vonatok menetrendjéből, de gyakorlatban a jelenlegi megállási renddel ennél azért kevesebbet, különben nagyon zavarérzékeny lenne az egész. A laza menetrend egyébként gyakori az osztrákoknál, részben ez is hozzájárul az ÖBB 95%-os pontossági rátájához. Mivel nagy hangsúlyt fektetnek az energiatakarékos közlekedésre, a csupán elektronikus formában létező szolgálati menetrendeknél van egy folyamatosan frissülő sebességadatokat tartalmazó oszlop, ahol kék színnel látjuk, mekkora sebességgel elég közlekedni ahhoz, hogy pontosak legyünk a vonattal. Ez az érték a menetrendi sebességnél persze mindig kisebb vagy egyenlő, a rendszer GPS pozíció alapján folyamatosan figyeli a késést és újrakalkulál.

A menetrend és a lassúmenet kimutatás az „ÖBB-s MVA-ban” online elérhető akár a saját eszközünkről is. Az országos lassúmenet kimutatás 2 hetes intervallumokban kerül kiadásra, benne minden meglévő és előre tervezett lassúmenettel és egyéb információkkal (pl. főjelzők pozíciója megváltozott, fénysorompó üzemben kívül stb.). Írásbeli rendelkezést csak akkor kapunk, ha valami eltérés van a kiadott dokumentumhoz képest (pl. pályahiba miatt egy új lassújel), ebben az esetben ezt Győrben adják oda vagy az út során (persze álló helyzetben) rádióan diktálják le és mi kitöltünk egy nálunk lévő formanyomtatványt. A páratlan vonatok magyar papírjait e-mailben elküldik Bécsbe és ott kapjuk meg a szolgálattelvőtől. Valószínűleg a két vonatunknak több papírt nyomtatnak egy nap alatt, mint az összes többi vonatunknak együttvéve... Kaptunk

beléptetőkártyát, amivel be tudunk menni az ÖBB-s mozdonyvezetők pihenőhelyiségébe. A nappalos szolgálatban 2, az éjszakásban 1 óránk van Bécsben. Keletis jegyvizsgálók jönnek velünk végig, értelemszerűen a magyar szakaszon ők dolgoznak, osztrák szakaszon az ÖBB kollégái. Visszainduláskor a főpályaudvaron a GSM-R rádión keresztül a mozdonyvezető jelenti készre a vonatot a forgalom számára, miközben a magyar kalauz indulás után szintén elküld egy készre jelentést Hegyeshalom országhatárra a magyar rendszerben.

Persze a hegyeshalmi áthaladás sem megy mindig zökkenőmentesen. Az egyik első alkalommal az osztrák vonatkísérő (akinek Győrben kellene felszállni) lekészte a vonatot, ezért a 162-es Hegyeshalomban kapta meg a 60-as személyzetét. Máskor Győr helyett Hegyeshalomnak küldték ki az osztrák írásbelit, az miatt kellett megállni. Valamelyik gépen pedig az ETCS nem működik, természetesen akkor is meg kell állni és a hagyományos módon lehet rendszert váltani. Ennek ellenére, ha a kezdeti nehézségektől eltekintünk, szerintem jól működik a megállás nélküli határátlépés, a projekt rácsáfolt a sok negatív jóslatra, amit hallani lehetett korábban.

Bár az utolsó pillanatig nagyon sok kétely volt bennem, vajon jól döntöttem-e, de néhány szolgálattal a hátam mögött már nagyon örülök neki, hogy jelentkeztem erre a projektre. Sok lemondással és kemény munkával teli hónapokon vagyunk túl, de úgy gondolom megérte és mindenki egy életre szóló lehetőséget kapott ezzel a tanfolyammal. Szerintem jó lett a fordánk, szívesen megyek Bécsbe és legalább egy picit változatosabbá teszi a szürke győri munkanapokat. Hogy lesz-e folytatás? Valószínűleg igen, ha lesz elég alkalmas jelentkező, biztosan indítanak még átképző tanfolyamot – a jövőben már több tapasztalattal.

Szabó Bence
Győr



Fotók: Szabó Bence

Szép volt, jó volt, elég volt!

Avagy, hogy jut el az ember oda, hogy felmondjon? Mi megy végbe a munkavállaló fejében?



Fotó: Tilai Norbert

Körülbelül másfél évvel ezelőtt fogalmazódott meg bennem a gondolat, hogy talán nem az állami vasúttársaságnál van a helyem. Annak ellenére kíváncsi voltam, hogy azon kevesek közé tartozom, akiknek véleményem szerint kivételesen jó dolga volt a cégnél abból a szempontból, hogy modern és új vonatokkal jártam, nem pedig a sok évtizedet szolgált régi járművekkel. Sőt, az utóbbi években szinte csak Railjeten. Sokan gondolhatják most, mi kell ennél több? Bevallom, nagyon szerettem és szeretném is a mai napig, de szerintem ez nem a megbecsülés jele vagy valami kiváltság kellene, hogy legyen hiszen 2024-et írunk.

De kezdjük az elején... Az egész történet ott kezdődött, hogy amikor a vasútra jöttem kicsivel több mint egy évtizede azt mondta az akkori vezénylőnk, hogy a vezénylő és mozdonyvezető között oda-vissza működnek a dolgok. Ha ő kér valamit és plusz munkát vállalunk, cserébe ő is megoldja a beosztással kapcsolatos ilyen-olyan kéréseinket. Hozzáteszem sosem voltak lehetetlen kéréseim, csak ami alapból is elvárható lenne. Ez hosszú ideig, egészen addig úgy ment, amíg már annyi túlórára lettem, hogy elszabadultak a dolgok. Lassan azt vettem észre, már az sem volt biztos, hogy egy pihenőnapot vagy szabadságot biztosítani tudnak vagy ha mégis akkor alkudozni kezdtek, hogy mikor kezdődjön,

illetve érjen véget a szabadság ahhoz képest, mint amit én elterveztem.

Annak idején a kijelölt pihenőnapjaimon, ha rendkívüli munkát kellett végezniem előtte megkérdezték tudom-e vállalni. Utóbbi időben leszoktak erről és csak megjelent a vezénylésben a pihenőnap szolgálat. Az új vezénylési rendszernek köszönhetően néha csak pár nappal előtte jelent meg, de olyan is előfordult, hogy a szolgálatot megelőző nap délután. Természetesen telefonos értesítés nélkül. Egyszer még az is előfordult, hogy mindenki látta, hogy dolgoznom kell csak én nem, a saját felületemen. A végére eljutottunk oda, hogy teljesen tervezhetetlenné vált az életem. A fentiek miatt lehetetlen volt előre tervezni egy baráti összejövetelt, családi programot vagy akár egy kötelező szervízt az autónak, de sokszor még a szomszéd utcába fodrászhoz sem jutottam el időpontra. Ez utóbbi ugyan nem nagy dolog, de ilyenkor már elgondolkodik az ember, ha ez is ilyen nehezen jön össze. Azt éreztem csak aludni járok haza. Ha valaki ezek után hétfőtől vasárnapig két-három héten keresztül folyamatosan dolgozik előbb-utóbb teljesen motiválatlanná válik. Nem csak mentálisan, fizikailag is igénybe veszi az embert az ilyen leterheltség. Amíg valaki ezt nem tapasztalja saját magán, csak üres szavaknak gondolja. Nem szerettem volna eljutni oda, hogy kiégjek és megutáljam az egészet. Úgy véltem ekkor jött el az ideje váltani.

Szerintem a történet nem egyedi, volt kollégáim hasonló dolgokról számolnak be és vannak, akik szintén ilyen terveket szőnek és másfelé kacsingatnak. „Ha nem érezzük jól magunkat váltani kell” – mondta egy jó barátom. Sokszor eszembe jut ez a mondat, mert először én is azt hittem naivan, majd az államvasúttól fogok nyugdíjba menni, de tudomásul kell venni, hogy a világ változik. A még nálam is fiatalabbak pedig már nem kifejezetten egy munkahelyben gondolkodnak, ezáltal pedig a megtartásuk még nagyobb kihívást jelent a jövőben a munkáltató számára. A munkavállalót pedig azzal a hozzáállással, amit tapasztaltam, amit elszentvedtem, nem lehet megtartani. Legfeljebb elveszíteni. Alapból versenyképesebb fizetésért, emberségesebb vezénnyel többet vállalnának az emberek, de jelenleg túlórával csábítják csak a fizetés. Megérttem azokat, akik olyan helyzetben vannak, hogy például egy hitel vagy terveik megvalósításához több bevételre van szükségük, de hosszútávon ezt nem lehet csinálni, mert a szervezet megbosszulja magán. Abból kiindulva, hogy velem egykorú és hasonló iskolai végzettségű, nem vasutas barátaim túlóra nélkül keresik meg ugyanazt a jövedelmet (van, aki nappalos

munkarendben) ugyancsak nem motiváló ilyen helyzetben, és ez jó pár évvel ezelőtt még nem így volt. Hozzáteszem nekem a pénz sohasem az első helyen volt. 32 éves koromra sok helyre eljutottam, mindent meg tudtam venni, amire szükségem van, néhány éve egy 6 éves prémium kategóriás autót vezetek, mindezt saját erőből valósítottam meg. Erre büszke vagyok és ezt azért tartottam fontosnak megemlíteni, mert nem lehetetlen pályakezdőként egyről a kettőre jutni mozdonyvezetői fizetésből sem. Viszont az előbbi összehasonlításból látszik, hogy a mozdonyvezetők anyagi megbecsülése valamelyest csökkent, a felelősségünk viszont nem...

Az év eleje óta már az új munkahelyemen dolgozok és ugyanazt a lelkesedést és motiváltságot érzem, mint amikor elkezdtem anno az egészet gyakornokként. A légkör teljesen más, családiasabb. A munkáltató és a munkavállaló közötti kapcsolat is gördülékenyebb. Az, hogy így alakult hosszasan utánajárás és érdeklődés előzte meg és eddig csak pozitívan csalódtam. Tulajdonképpen nem volt zsákbamacska számomra. Minden cégről mondanak jót és rosszat is az emberek, mindenki más szempontok alapján értékeli, de azt kijelenthetem, hogy a két munkáltató hozzáállása és munkáltatási színvonala nem azonos. A számomra fontos és értékes tényezők több figyelmet kapnak az új munkahelyemen, amely magamra nézve kedvezőbb feltételeket teremt.

Visszatekintve az eddigi 13 évre, pozitívan emlékszem vissza korábbi munkáltatómra. Nem bántam meg, hogy nem hoztam meg ezt a döntést korábban. Sok jó kollégát ismertem meg, feletteseimről sem tudok negatívan nyilatkozni, jó hangulatban váltunk el. A kialakult helyzet miatt jutottam el ide. Végül egy gondolattal zárom írásomat:

„Nem azért élek, hogy dolgozzak, hanem azért dolgozok, hogy éljek.”

Egy volt startos mozdonyvezető

Fotó: Sándor János



Akinek nem inge...

Nem folytatom a közismert szólást, mindenki tudja, hogyan végződik. Sajnos a mai világban már nem csak az öltözködik, akinek kellene, hanem mások is. Mert a mundér védelme – az egyéni érdekek kiteljesítése céljából – fontossá válik, még akkor is, ha valójában egy orbitális marhaságról van szó.

De hogy miért is indítottam ezzel a gondolatmenetet?

Lássuk.



szélzúgásként hat. Pedig az újtól nem ódzkodik a kíváncsi ember. Az egészséges mozdonyvezető pedig kíváncsi. (És itt nem csak a kolléganők szoknyája alatt rejlő tartalom iránti lelkesedést értem).

Ismét elkalandoztam...

Történt egykor, hogy a munkáltató kötelezettséget vállalt arra, hogy a dolgozóit felruhazza. Egyrészt, hogy ne a civil ruhájuk teljen meg azzal a szennnyel, amit a vasút szolgálatban rájuk rak, másrészt a formaruha, vagy egyenruha egyfajta közösséggé is teszi a viselőit. (Azt már nem is említem, hogy tiszteletet parancsolt). Messziről meg lehetett mondani, hogy az adott ruházatot mely szakág dolgozója viseli, és milyen régóta van a társaság berkein belül. Aki azt gondolja, hogy csak a szovjet mintára készült uniformis volt katonás, az bizony téved. A különbség csak a szabásban tűnik ki. Míg száz évvel ezelőtt szűk, garbó szerű hajtókát terveztek, addig a második verekedés után, a coccialista időkben már egy nyitottabb nyakkal, nagyobb hajtókával rendelkező darabot írt elő és megjelent a váll-lap. A színek, csillagok, sávok jelentéssel bírtak, akár csak a katonaságnál. Az uniformis folyamatosan változott, míg a kétezres évek elejére már egy teljesen új kollektív jelent meg. Például a kocsivizsgálók ekkoriban kaptak egy láthatósági csíkkal ellátott kantáros nadrágot és hozzá tartozó kabátot. Mivel már nem volt akkora becsülete az egyenruhának, mint egykor, beindult a

cserekereskedelem is. Néhány fröccsért a restiben bárki hozzáférhetett egy-egy ruhadarabhoz, ma pedig a facebookon külön csoport van ugyanerre.

Az első ingemhez (világoskék sötét szárnyaskerekkel) nem tudom már hogyan jutottam hozzá. Ábrándos tekintetű gimnazistaként csak az érdekelt, hogy méretben passzol. Hozzá kell tennem, hogy minőségben messze kenterbe vágja a ma kiosztott darabokat! Mily csacsaságokat beszélek! Kiosztott darabok? Kitöltöd az igénylő ívet – már ha sikerül -, majd vársz. Csak vársz. Még mindig vársz. Az elmúlt három év alatt kaptam surranót, néhány túlméretezett szárú farmert, meg nejlonszákot. Az utóbbiról, vagyis a műszálas pólók egészségügyi és egyéb kockázatát már korábbi írásaimban fejtegettem – talán még emlékeztek a fóliasátras hasonlatomra -, s nem hiszem, hogy bármi érdemi változás történt volna a felhasznált anyagok terén. A túlméretezett farmereket kedvelem. Nem éppen az a kifejezett farmer (denim) típus, amit annakidején felpróbáltunk, vagy amit harminc éve még annak hívtak, hanem egy jóval gagyibb, kínai változat (china-denim: chinim). Az első tíz mosásig a színe megjelenik a bőrödön, az alsógatyádon (már ha hordasz), vagy bármin, ami világosabb (nekem a bőr sportcipőm fehér betéteit és cipőfűzőjét is). Ezért szoktam a régebbi, világoskék pólóimmal együttmosni – kicsit feljavítja. Nagyjából a tizedik mosást követően elkezdi belőle drasztikusan kikopni a szín. Megszürkül. Nem baj, kapunk másikat. A régi kabátnak meg levágom az ujját s jó lesz mellénynek. A nadrágokkal kicsit más a helyzet.

Az valamiért mindig az ülepénél kopik ki. (Lehet túl sokat igazgatom a családi ékszer). Azt meg házimunkáknál, otthoni „játsszós” ruhának még simán elhordható. A kertben legfeljebb a kutya veszi észre, hogy ásás közben fartájon valami nem stimmel. Amit sokáig nem kaptam, ezért - az Aranylabdásnak köszönhetően - kézen-közön hozzájutottam egy null kilométeres darabhoz. Tippelj, meddig bírta? Június elején kaptam, szeptemberben már megnyílt a varrás, decemberben pedig előszedtem a pilótatáskámat. És az említett kereskedelmi csoportban 5 és



20 ezer között kínálják ezt a szemetet! Az ezeréves pilótatáskám egy helyen van felhasadva: még talán 2008-ban Fradiban szálltam fel talán a 026-os Szöcskére. Feldobtam a táskát és pont egy felhajlott szegélyléc sarkában elakadt. Ahogy felemeltem kihasadt. Megvarrtam. Tart. Oh, és kiestek a talpai! Azok is elakadtak itt-ott. Erre januárban kapom az e-mailt: 2023 negyedik negyedévre járó táskát a raktár kiadta. Megkaptam. Ahogy megkaptam a két surranómat is. Itt jegyezném meg, hogy még Totyi bácsi az utolsó évet húzta a Cégnél, mikor egy új típusú munkavédelmi lábbelit tesztelt. Ennek minimum négy éve. Akkor még arról volt szó, hogy az lesz a régi helyett. Ahelyett a modell helyett, amit most is kaptam... Még a 2013-as árvíz idején próbáltam a kivezényelt tartalékos katonákkal üzletelni. Ott héderezünk a szőnyi megállóban, s vártuk a tetőzést. (A fiatalabbak és az utókor kedvéért: a most látható árvízvédelmi töltés még nem volt. A vasút akkor a XIX. században készített építményen haladt. Felsőbb körökben tervezték a gát átvágását, hogy megvédjék a fővárost. A helyiek dühének köszönhetően ebből nem lett semmi.) Kérdeztem az öreg katonákat, hogy volna-e lehetőség cserére, de sajnos nem jutottam hozzá a sokkal jobb lábbelihez. Azóta se...

A téma lezárásaként csak pár gondolat: valamikor 2007 nyarán Tóth Laci bácsi, a győri utazófelvigyázó egy meleg reggelen lecseszett, amiért kék rövidnadrágot viseltem a Cég által biztosított műszálas szövetnadrág helyett. Igaz, akkor az utasítás még előírta. Ma meg feltépi az ajtót egy húszas éveinek

elején járó civil fiatalember, majd közli, hogy váltani jött... Nem vitás, hogyha belátható időn belül nem változik a pólok minősége, akkor minden bizonnyal magam is kénytelen leszek a hétköznapi öltözkémben megjelenni a munkahelyemen. Meglehetősen furcsán néznek rám így is – többnyire a nagy szakállam miatt-, de még szebb lesz, ha különböző metálzenekarok pólóiban, s bőrkabátban jelenek meg. Talán a pilótatáskám alapján elhiszik, hogy tényleg az vagyok, aki.

El szerettem volna mesélni, hogy sikerült friss műszakit csinálni. Nem volt egyszerű. Még novemberben emlékeztető e-mail érkezett (Mi más? Már a módosítást is így kapjuk. Egyik napról a másikra. Ha meg nem tartom bekapcsolva a telefont, vagy elutazom pár országgal arrébb egy hétvégi pihenőre, csak a hétfő hajnali híváskor tudom meg, hogy egyébként már két órája szolgálatba kellett volna mennem. Egy apró szösszenet, ami a zuhanyhíradó szerint felső szintről jött utasításként: nincs szükség telefonos értesítésre, ott az e-mail. De ugyanígy ott lesz majd a bíróság is...) Szóval az állt az üzenetben, hogy le fog járni a műszakim február elsején. Pont nem érdekel. Augusztusban aláírtam egy adásvételi szerződést egy ingatlanra, amit fel kell újítanom, ráadásul alulról közelítette az éves túlóráim száma a háromszázat és a hátam is egyre jobban fáj – egyéb problémák mellett. December végét vártam, hogy végre pihenhessek. Január elején jött a módosítás, hogy két szolgálatom helyett orvosi

felülvizsgálaton kell megjelennem. Legyen. Győrben az üzemorvosi rendelő a Szárnyaskerek hotelben van, közvetlenül az indóház mögött. A városban négy buszsför, és két egyéb volános dolgozó várakozott rajtam kívül, de mikor a Géprongáló kijött a vizsgálatról megkönnyebbültem, hogy még mindig jó helyre jöttem. Váltottunk pár szót, majd kirobbant a rendelőből Kustos főorvos és a rá jellemző humorral azonnali távozásra és a páciensek zaklatásának mellőzésére szólította fel barátomat. Nagyjából még háromnegyed órát várakoztam, mire sorra kerültem.

A teljes vizsgálatról nem számolnék be. A legérdekesebb az volt, mikor az asszisztens kérte, hogy olvassam a táblát. Ekkor elkezdtem neki sorolni a legalsó vörös vonal alatti számokat: 81, 73... Ő meg nézett nagyot, hogy mégis hol keresse? Mikor megtalálta, nyugtázta, hogy 2015-ben jól sikerült a szemműtét. Másnap leutaztam a fővárosba. Hat éve nem jártam a MÁV kórház rendelőjében. Semmit nem változott... A vizsgálat elején ismét előkeveredett a Géprongáló a szomszédos helyiségből, összemosolyogtunk, majd ő távozott. Csodálom, hogy sikerült neki... Lezavartam a kötelezőt, beszélgettünk pár szót Zerkovitz doktorral, majd a jó eredményeim tudatában távoztam. Siettem, mert néhány négyzetméter vakolatot le kellett még vernem. Másnap elaludtam, így nem értem be Győrbe negyed nyolcig, hogy találkozzam a doktorral. Gondoltam majd következő héten. Aztán megfedekeztem róla. Tele volt a fejem mindennel, nem csoda. Az utolsó hét elején meg már azt közölte velem a balta arcú portás a Szárnyaskerekben, hogy nincs a Kustos doktor, mert előző hét elején eltörte a lábát. Ment a telefonálgatás, hogy mi legyen? Nyertem pár nap bónusz pihenőt, ami alatt nem dolgozhattam a lejárt orvosim miatt. Elküldtek a komáromi üzemorvoshoz, ahol a rosszul kitöltött beutalóm miatt indított telefonálgatást követően kiderült, hogy a papírjaim aláírva várnak a győri rendelőben.

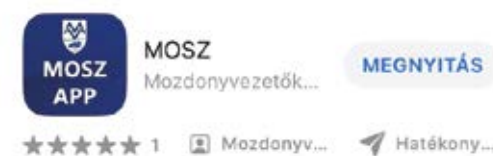
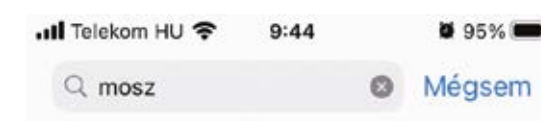
Legalább haladtam a házzal, a kerttel, tudtam pihentetni a hátam és még gyógytornára is jutott némi idő...

Dankó Balázs



Kedves Kollégák!

Elkészült a Mozdonyvezetők Szakszervezete által létrehozott telefonos alkalmazás, mely a jelenlegi és a jövőbeni mozdonyvezetők részére készült. Célja a mozdonyvezetők munkájának segítése, jobb és gyorsabb kommunikációs csatorna kialakításával.



A regisztrációhoz nem szükséges szakszervezeti tagság, de tagság 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.

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

Az alkalmazás neve: MOSZ (mosz-app (képl))

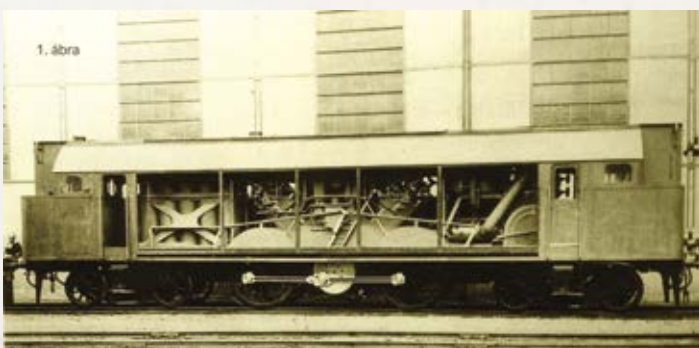
Letöltése:

- IOS telefonokra: APP Store
- Androidos telefonokra: Google Play áruház
- Ha már regisztráltál (és visszaigazoltad az e-mail címedet): (mosz-app (kép2))
- 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 tudod 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. A javaslatokat összegyűjtjük és a további fejlesztéseknél fogjuk felhasználni.
- Nyomtatványok: MOSZ által használt nyomtatványok / űrlapok elérése (Folyamatosan bővülni fog)
- MOSZ évkönyv: Itt jelennek meg közérdekű, hasznos információk (Folyamatosan bővülni fog)

Dízelmotordonyok megjelenése a vasutakon

Azok, akik rendszeresen olvassák lapunk hasábjain megjelenő cikkeimet észrevehették, hogy eddig mindig csak villanymozdonyokról és gőzösökről meséltem, valamiért soha nem foglalkoztam dízelmotordonyokkal. Magam sem tudom, mi lehet ennek az oka, de most elérkezettnek látom az időt, hogy véget vessek eme áldatlan állapotnak! Ebben az írásomban a dízelmotordonygyártás hőskorát igyekszem dióhéjban bemutatni a kezdeti sikertelen próbálkozásokról elindulva egészen az első nagy sikerű, német dízel-hidraulikus motordonyig. Hogy miért éppen a német ipar termékeit választottam? Nos, erre roppant egyszerű a magyarázat. A huszadik század első évtizedeiben ugyanis Németország gyárai vállalták a sok-sok buktatóval teli úttörő szerepet a gőzerőgépek nagy teljesítményű gázmotoros vontatójárművekkel való kiváltására.

Tehát fussunk neki! Kezdetben a belsőégésű motorok azért nem tudtak meghonosodni mint motordonyokat mozgásba hozó erőforrások, mert működésükből adódóan képtelenek rugalmasan alkalmazkodni a járművek változó sebességéhez, hasznosítható forgatónyomatékot csak



nagyon szűk fordulatszám-tartományban képesek kifejteni. Mindebből az következik, hogy erőátviteli berendezés nélkül alkalmatlanok vasúti vontatási feladatok ellátására. A közúti járműveknél és a kis

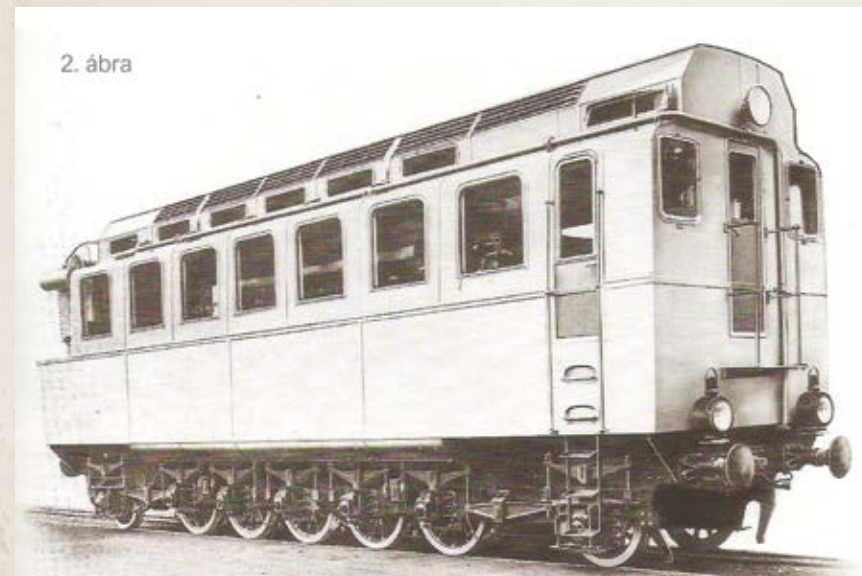
sebességlépcsőről a másikra való átkapcsolás többnyire csak a vonóerő hosszabb-rövidebb idejű megszakításával lehetséges – gondoljunk csak a MÁV ABb, Bb, Ab, ABy típusú motorkocsijaira – és a vonóerő kimaradása a több száz,

esetleg több ezer tonnás vonatok gyorsítása közben nem engedhető meg. Komoly gondot okozott még a nagy teljesítmények biztonságos átvitelére és adott esetben megszakítására szolgáló tengelykapcsolók

megtervezése és kivitelezése. Ezek után nem véletlen, hogy a dízelmotordonyok sokáig nem tudtak elterjedni annak ellenére, hogy az ipar már képes volt viszonylag erős és megbízható dízelmotorok gyártására. A kisebb motorvonatok és motorkocsik

azonban a húszas évek végétől úgy idehaza, mint a határainkon túl szépen szaporodtak. (Csak mellékesen megemlítem, hogy a vasúti motorkocsi-üzem megteremtésében hazánk igencsak a világ élvonalába tornázta fel magát. Az angol „Diesel

Railway Traction” folyóirat 1933. augusztus II-i számában megjelent statisztika szerint az említett év június haváig az Európában futó motoros vasúti járművek közül 86-ban dolgozott Ganz Jendrassik motor, ezáltal ez az



erőforrás az említett statisztikában felölelt 15 típus közül az előkelő második helyet foglalta el.) A motordonyok területén azonban sokáig nem volt előrelépés. A komolyabb vasúttársaságok mégsem akartak belenyugodni abba, hogy képtelenek a gőzmotordonyokat motoros lokomotívokkal kiváltani, ezért a bátrabbak mindenféle próbálkozásnak helyt adtak.

Egy ilyen próbálkozás volt a Porosz Vasutak részéről egy közvetlen, erőátviteli berendezés nélkül meghajtott dízelmotordony megrendelése. Az előzmények dióhéjban: Rudolf Diesel a saját fejlesztésű nyersolaj motorjainak próbái során már komolyan fontolóra vette azt az ötletet, hogy talán egy napon motordonyok meghajtására használhatja ígéretesnek tűnő erőgépeit. Úgy gondolta, e cél hamarosan elérhető lesz, hiszen a dolog politikailag és pénzügyileg egyaránt előnyösnek mutatkozott. A hajógyártás nagymértékben felgyorsította az erős és kompakt dízelmotorok fejlesztését. 1907-ben Diesel Winterthurban megalapította a Sulzer testvérekkel és Adolf Kloséval karöltve a Diesel-Klose-Schulzer néven bejegyzett részvénytársaságot. A

társaság gyára termikus motordonyok tervezésére és kifejlesztésére rendezkedett be. 1909-ben szerződést kötöttek a műszaki újításokra igencsak nyitott Porosz Államvasúttal, amely egy 740 kW-os (1000 Le) gép szállítását kérte a gyártótól. A motordony járműszerkezeti elemeit a berlini Borsig készítette, az erőgépet a hajtási rendszerrel a Schulzer cég szállította. 1912 szeptemberében Svájcban megkezdődtek e nagy – és ez idő szerint egyetlen – dízelmotordony tesztjei. Motorját a haladási irányra merőlegesen építették be a járműszerkezetbe, a főtengely két vége közvetlenül, rudakon keresztül hajtotta a kerekeket. Az indítás sűrített levegővel történt, amelyet egy segédegység szolgáltatott és a gőzgépekhez hasonlóan hozta mozgásba a furcsa kinézetű lokomotívt. Csak akkor lehetett a gépet dízel üzemre kapcsolni, amikor a kerekek fordulatszáma, tehát a jármű sebessége már elég magas volt ahhoz, hogy a kéthengeres, V elrendezésű motor hasznosítható forgatónyomatékot tudjon kifejteni. Komoly problémát okozott, hogy a motordony éppen a legkritikusabb szakaszban, a vonat indításakor meglehetősen kicsiny vonóerővel bírt. A kísérleti jármű

meglepően magas üzemanyag-fogyasztása és a hűtési nehézségek 1914-ben, a háború kitörését követően a tesztek leállításához vezettek. 1920-ban a járművet leselejteztek anélkül, hogy menetrend szerinti forgalomban valaha is részt vett volna. Ezzel ért véget egy érdekes, nem mindennapi próbálkozás. A gép fotója az első ábrán tekinthető meg.

A kudarcha fulladt kísérlet ellenére a feltalálók nem adták fel. Amint már említettem, a dízelmotorok motordonyokban való alkalmazása esetén a legnagyobb problémát huszadik század hajnalán az okozta, hogy ki kellett találni a hajtáshoz valamiféle erőátviteli berendezést. Az 1920-as évek elején a dízeltechnológia komoly érdeklődését váltott ki Európa szinte minden országában. Az első világégés következményei ugyanis gazdasági-pénzügyi racionalizálásra kényszerítették a társadalmakat, azon belül pedig a nagy szénpusztító vasutakat. A háborúban vesztes Németország újonnan alapított vasúttársaságának, a DRG-nek természetesen más gondjai is adódtak. Elsősorban a különböző tartományi vasutakat kellett szabványosítani, de leginkább a járműparkot volt muszáj egységesíteni. A háborúban leállított villamos vontatás és az ehhez kapcsolódó próbák is felélesztésre vártak. Ezek után a DRG-nek nem igazán maradt energiája a dízelesítés próbálkozásaiban részt vállalni. A még nagyon fiatal és kipróbálatlan dízeltechnológia továbbfejlesztésének kezdeményezését az egyes cégekre bízták. Érdekes módon a legerősebb impulzusok a Szovjetunióból érkeztek, amellyel Németország aktív gazdasági együttműködést alakított ki. Lenin maga is érdeklődött a dízelmotordonyok



fejlesztése iránt, és jóváhagyta a tesztjárművek építéséhez szükséges sok-sok pénz folyósítását a német gyárak felé. 1924-ben az esslingeni gépgyárban elkészült az első Szovjetunióknak szánt mozdony. A fejlesztés és a gyártás irányítása az orosz tervező, Georg Lomonoszov professzor (nem keverendő össze a 18. században élt híres Mihail Vasziljevics Lomonoszovval) kezében futott össze, mellette Felix Meineke, a Charlottenburg Műszaki Egyetem professzora tanácsadóként vett részt a munkában. Az általuk tervezett, majd Esslingenben megépített jármű villamos erőátvitellel rendelkezett. (Itt hadd jegyezzem meg zárójelben: abban az időben a szakemberek még nem láthatták, hogy a jövő bizony a villamos erőátvitelű mozdonyoké. E gondolatkörhöz kapcsolódva érdekes sorokat olvastam az 1934 januárjában megjelent MAGYAR VASÚT ÉS KÖZLEKEDÉS című újság ünnepi számában a motoros járművekkel kapcsolatban: „... az áttétel tekintetében ... az elektromos áttétel műszakilag egyszerű, gazdaságilag azonban igen rossz eredményeket adó segédeszközhöz fordultak...”.) A mozdony működéséhez szükséges energiát egy, az Augsburg-Nürnberg gépgyárban készített 740 kW teljesítményű, hat hengeres dízelmotor szolgáltatta. Az öt TC (Tatzlager)

motort a Brown-Boveri & Cie cég által gyártott egyenáramú dinamó látta el villamos energiával. Az 1925-ben megkezdett Moszkva környéki próbautak rendkívül sikeresek voltak, a mozdonyt augusztusban üzembe is állították. A jármű futásteljesítménye 1927 tavaszára meghaladta a 80 000 km-t. Tervezték még egy érdekes, nagynyomású víz felhasználásával működő erőátvitellel meghajtott dízelmozdonyt is (eredeti szöveg szerint: „mit Druckwasser-Kraftübertragung”). Sajnálatos módon azonban erről a berendezésről szerény könyvtáramban sehol nem találtam semmiféle utalást, konkrét leírást vagy ismertetőt), de ehelyett a düsseldorfi Hohenzollern mozdonygyár mechanikus erőátvitelű gépet javasolt. Az esseni Friedrich Krupp cég ki is fejlesztett egy nagy teljesítményű, háromfokozatú sebességváltót a hozzá ideálisnak gondolt elektromechanikus tengelykapcsolókkal. 1926 áprilisában a mozdony el is készült, és ígéretes próbafutásokat végzett a Német Birodalmi Vasút vonalain. E masina sebességváltóját azonban roppant nehéz volt kezelni, működtetéséhez nagyon ügyes és tapasztalt mozdonyvezetőre volt szükség. 1927 elején Moszkvában átadták ugyan a járművet, de a mechanikus erőátvitelű rendszer hosszú távon egyáltalán nem vált be. Emiatt aztán a gép nem sokat

dolgozott, egy idő után végleg elfelejtették. A Krupp ugyan gyártott még egy mechanikus erőátvitelű mozdonyt 1929-ben az észak-amerikai Boston & Main Railroad számára, csak most nem elektromechanikus, hanem hidraulikus tengelykapcsolóval. Azonban ez az átviteli forma itt sem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Ilyen előzmények után nem csoda, hogy nagy mozdonyok esetében a mechanikus erőátvitel végleg a feledés homályába merült. A második ábrán a Szovjetunióknak gyártott villamos erőátvitelű masina látható.

Nos, elérkeztünk a német dízelmozdonyokról papírra vetett gondolataim harmadik fázisához. Ez alkalommal egy rendkívül furcsa, levegő meghajtású dízelmozdonyról fogok mesélni.

Az M.A.N. cég és az esslingeni gépgyár egy nagy, sűrített levegős erőátvitellel működő mozdonyt fejlesztett ki. A tervezés és a kivitelezés nagyon hosszú időt, csaknem öt évet vett igénybe. Mondanom sem kell, az elkészült mozdony hihetetlenül nagy feltűnést keltett a szakértők körében. E megoldás sokak szemében azért tűnt lenyűgözőnek, mert egyesítette a gőzösök egyszerű mechanikáját és az erőátadás rugalmasságát a dízelmotor vitathatatlan előnyeivel. A felületes szemlélő, ha a hátulról tekintett eme gépre, nyugodtan hihette, hogy gőzmozdonyt lát. A kerekeket rudazat által forgásba hozó dugattyúkhöz egy dízelmotorból és kompresszorból álló gépcsoport szolgáltatta a sűrített levegőt. A gépezet a szabványos gőzmozdonyok elvei szerint került kialakításra, de a gőzkazánt sűrített levegő előállítására és tárolására alkalmas berendezés váltotta fel. Ez az esslingeni gép lett a Német Birodalmi

Vasút első nagy dízelmozdonya, amelyet a vasúttársaság V3201-es pályaszám-csoportba sorolt be. A DRG az 1929 novemberében Obertürkheim és Augsburg között megtartott próbaút végeztével vette át a mozdonyt a gyártótól. Ezután következett a grunewaldi tartampróba időszaka. A próbák után a gépet a stuttgarti igazgatóság hálózatára osztották be, ott állt (volna) szolgálatba. Sajnos ez a roppant érdekes masina soha nem továbbíthatott menetrend szerint közlekedő vonatokat. Üzeme közben derült ki, hogy az elgondolás nem volt minden részletében kidolgozva, emiatt sok nem várt problémával kellett a menetek során megküzdeni. Végül a harmincas évek végén az alig tíz éves mozdonyt leselejtezték. A harmadik fotó ezt az érdekes mozdonyt mutatja meg. De, hogy ne csak a kudarokról emlékezzem meg, most röviden bemutatom a németek első sikeres hidraulikus dízelmozdonyát. Az említett mozdony járműszerkezeti részét a müncheni Kraus-Maffei AG, a motorját a nürnbergi M.A.N., a hajtóművet pedig a Voith, Heidenheim készítette. A gyár kapuján kigördült jármű első „keresztisében”

a V16, 101-es nevet (pályaszámot) kapta. E besorolást 1936-ban a DRG V140, 001-re változtatta. Érdekes módon annak ellenére, hogy vadonatúj, a tárgyalt időszakban még ki nem próbált konstrukcióról beszélünk, a gép viszonylag gyorsan, nyolc hónap alatt, 1935 júliusára elkészült, még éppen időben ahhoz, hogy a DRG fennállásának 15. évfordulójára Nürnbergben megtartott nagyszabású jubileumi ünnepségen bemutatassák a szakemberek és a nagyközönség

számára. A mozdony fejlesztésénél döntő szerepet játszottak a korábban forgalomba állított kismozdonyok és gyorsmotorkocsik hidrodinamikus hajtóműveivel szerzett kedvező tapasztalatok, bár ezek teljesítménye nem volt összehasonlítható az új projektben megszületett erőátviteli berendezés teljesítményével. A V16, 001-es energiaforrásként egy alacsony fordulátú, turbófeltöltős, nyolchengeres, soros elrendezésű dízelmotort kapott, melynek teljesítménye körülbelül 1000 kW-ot (1400 LE) tett ki. Az elkészült mozdony oly jól sikerült, hogy gond nélkül felvehette a versenyt akár a nagyobb gőzmozdonyokkal is. A szerkezet jó hatásfokát és megbízható üzemét döntően a kifejezetten ehhez a járműhöz kifejlesztett sebességváltónak köszönhetette, amely többek között két hidraulikus tengelykapcsolóból és egy Föttinger nyomatékmódosítóból állt. A



két tengelykapcsoló egy bolygókeres hajtómű áttételén keresztül a mozdony sebességét három részintervallumra tagolta. E sebességintervallumok a következők voltak: 0 - 48 km/ó, 48 km/ó - 70 km/ó és 70 km/ó -100 km/óra. A tengelykapcsolók a menetsebesség függvényében automatikusan kapcsoltak egyik fokozatról a másikra, azaz hidraulikaolajjal töltődtek fel, illetve ürültek. A sebességváltó kimenetén lévő nyomatékátalakító biztosította a

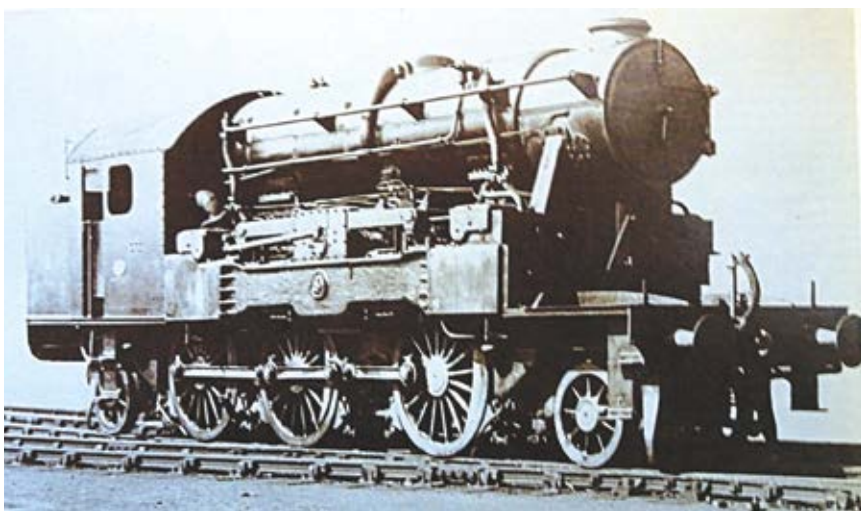
fordulatszám és a nyomaték beállítását a köztes tartományokban. Az erőátviteli láncban ezt követte az irányváltó mechanizmus, amellyel az előre és a hátramenetet lehetett beállítani. A három kapcsolt kerékpárt vakforgattyús tengely által mozgatott rudazatok kényszerítették forgómozgásra. Természetesen, mint minden új konstrukciónak, ennek a masinának is megvoltak a maga gyermekbetegségei, amelyeket azonban lehetett orvosolni. A legnagyobb probléma érdekes módon nem magával a hajtóművel, hanem a rudazathajtással kapcsolatban merült fel. Működés közben ugyanis a hajtómű erősen felmelegítette a keretet. Ha a felhevült keret hőtágulása meghaladta a rudazat csapágyhézagainak nagyságát, a csapágyak rendre kiolvadtak. A háború alatt a V140, 001-est üzemanyaghiány miatt a forgalomból kivonták, félreállították. Végül egy légítámadás során leégett. Mivel a szövetségesek élénken érdeklődtek az akkoriban igencsak újszerűnek tekintett mozdony iránt, kötelezték a németeket a gép újjáépítésére. 1947-ben a felújítás

befejeződött, a masina ismét készen állt a szolgálatra. Ezek után a Német Szövetségi Vasút átvette és Frankfurt környékén egészen 1953-ig használta. A jó üzemi eredmények erősen hozzájárultak ahhoz, hogy a Német Szövetségi Vasút (DB) sokáig kizárólag hidraulikus erőátvitelű dízelmozdonyokat üzemeltetett. A V140-001-es a negyedik képen látható.

Móricz Zsigmond

Az angol hibrid

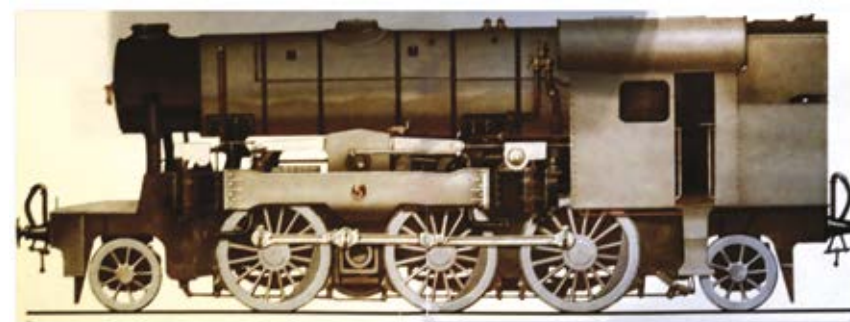
Kedves Olvasóim! Bizonyára sokaknak feltűnt, hogy a Dízelmozdonyok megjelenése a vasutakon című írásomban kizárólag a német ipar próbálkozásait mutattam be. Ebből néhányan talán azt a téves következtetést vonhatják le, hogy egyedül a németek játszottak fontos szerepet a vasút dízelesítésének magvalósításában. (Itt természetesen csak a nagy mozdonyokra gondolok, hiszen a motorkocsik és – ugyan jóval később – a kisebb mozdonyok terén mi, magyarok is meghatározó szerepet játszottunk.) Nos, eme általam gerjesztett tévhitet úgy próbálom eloszlatni, hogy most képzeletben a Ködös Albionba röpítem el azokat, akik hajlandóak időt áldozni legújabb mesém olvasására.



Vasúti járművek meghajtására azonban önmagában alkalmatlannak bizonyult merev, mindössze egy szűk fordulatszám-tartományban hasznosítható forgatónyomatéka okán. Ennek ellenére erősen foglalkoztatta a mérnökök fantáziáját egy gázmotorral üzemelő mozdony létrehozásának ideája, hiszen a gőzmozdonyok az eltüzelt szén energiájának jó esetben is csak 5-6 %-át hasznosították, míg egy jó dízelmotor hatásfoka elérhette a 35%-ot. A gőzösöknek az üzemeltetésükhöz

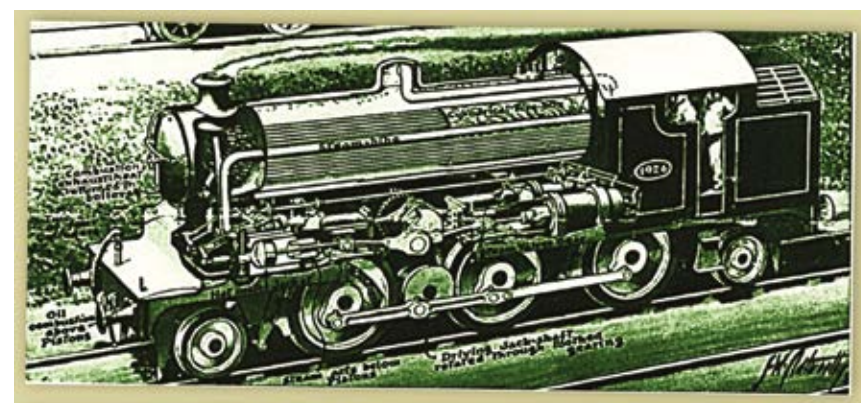
elengedhetetlen nagy munkaigény és a rossz hatásfok mellett megvolt az a vitathatatlan előnyük, hogy széles sebességtartományban voltak képesek nagy vonóerő kifejtésére, tehát alkalmasnak mutatkoztak nehéz vonatok indítására és menet közben egy adott határig a sebesség tetszőleges változtatására. Annak érdekében, hogy a gőzüzemű vontatójárművek jó tulajdonságait a gazdaságilag előnyösebb dízelmotorokkal egyesítsék, a leedsi Kitson & Co 1920-ban egy gőz-dízel „hibrid” motort szabadalmaztatott, majd ezzel a kettős üzemű motorral mozdony építésébe fogott. A kettős üzemű mozdony 1924-re készült el. Gyakorlatilag a jármű egy normál gőzmozdony formáját öltötte magára, kazánnal, kéménnyel, vezetőállással (konyhával), szertartállyal, meghajtó és csatló rudazatokkal, 1 C 1 tengelyelrendezéssel. A különbség a működtető

Ismerkedjünk meg tehát a leedsi Kitson & Co Ltd. 1924-ben gyártott hibrid, Kitson-Still néven híressé vált masinájával! Először is lássuk az előzményeket, azon okokat, amelyek e furcsa szerkezet megalkotásához vezettek! Rudolf Diesel 1892 februárjában szabadalmaztatta olajjal működő belsőégésű erőgépét. Motorját sokáig gázmotornak nevezték, mivel működéséhez gázolajat használtak fel. Ez az elnevezés nálunk is teret nyert, olyannyira, hogy amikor a hetvenes években lettem a dízelmozdony-vezetői vizsgát, az oklevelemen a szakképesítésem megnevezéseként a következő szöveg volt olvasható: „Fővasúti gázmotoros vontatójármű-vezető”. De térjünk vissza 19. század végére, a huszadik század elejére! Diesel találmányát évek során oly tökélyre fejlesztették, hogy úgy stabil, mint hajózásban alkalmazott erőgépként egyaránt kiválóan megállta a helyét.

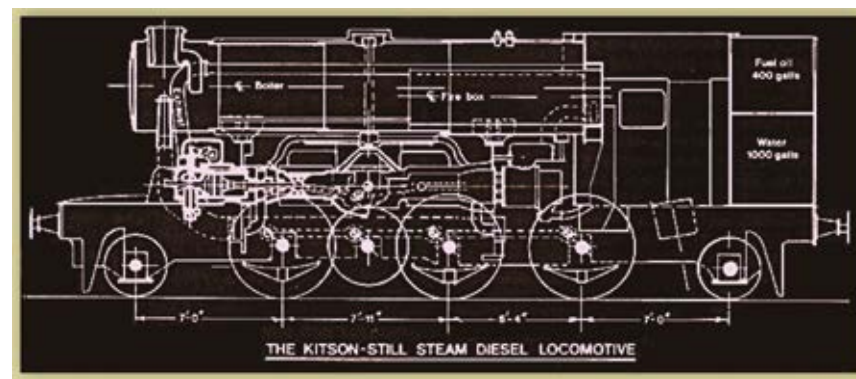


1928-ban, mint saját mozdonyát mutatta be egy kiállításon, majd a futó-, a fékpados és a tartampróbák sikeres lezárását követően, 1933-ban a yorki fűtőházához osztotta be szolgálatra. A mozdony napi rendszerességgel továbbított tehervonatokat Dairycoates-ba és vissza. Üzemanyag fogyasztása egy klasszikus gőzmozdonyéval

mechanizmusban volt tetten érhető. A mozgató erő létrehozásához nyolchengeres gépezetet alkalmaztak. A nyolc munkahengert vízszintesen, párhuzamosan a hajtórudakkal helyezték el a hosszakazán alatt. A forgatónyomatékat alul a főkeretbe épített központi tengelyre fogaskerekek közbeiktatásával juttatták el. A központi tengely végeire vakforgattyúkat ékeltek, amelyről a működtető erő csatlórudazat továbbításával forgatta a kerekeket. A dugattyúk felépítése rendkívül érdekes és bonyolult alakot öltött, ugyanis egyik oldalukra gázolajat fecskendeztek be, a másik oldalukon pedig a kazán gőze fejtett ki tágulási munkát, természetesen nem egyszerre, nem egy időben. Indításkor egy adott sebességig – amely esetünkben 5 km/ó volt – a hengerek egyik oldalára gőzt vezettek. Amikor a jármű elérte e sebességet, a munkahengerek másik oldalára gázolajat fecskendeztek be, majd néhány fordulat után a gőzt elzárták. Előfordult, hogy extrém nagy vonóerő-szükséglet kielégítésére gőzt és dízelolajat egyaránt juttattak a hengerekbe. A hatásfok javítása érdekében a kipufogó gázokat a hosszakazánban található füstcsövek mellett, azokkal párhuzamosan vezetve a víz melegítésére használták. Azt gondolom, mondanom sem kell, hogy szén helyett gázolajjal fűtötték a kazánt. Az LNR vasúttársaságnak kifejezetten tetszett ez a hibrid erőgép, olyannyira, hogy



említhetjük. A roppant hosszú ideig tartó kísérletek a Kitson & Co pénzügyi tartalékait gyakorlatilag felemésztették. Mivel e furcsa jármű valójában soha nem került hivatalosan az LNR állagába – ott csak dolgozott – 1935-ben visszavitték a gyárba. Később – többek között a villamos erőátvitel megjelenése és világméretű térhódítása miatt – a feledés homálya borult rá. A fent ismertetett gép fontosabb műszaki adatai: Teljes súlya: 60 tonna. A tapadásból kifejthető legnagyobb vonóereje: 125 kN. A gép maximális sebessége: 69 km/ó.



Móricz Zsigmond



*Mozdonyvezetők
Szakszervezete*

SEGÍTS HOGY SEGÍTHESSÜNK!

MINDENKIRE SZÁMÍTUNK!

10%

**Mozdonyvezetők a
Mozdonyvezetőkért!**



**A BAJBA JUTOTTAK,
A MEGBETEGEDETTEK
KOLLÉGÁINK ÉS
CSALÁDTAGJAINK
MEGSEGÍTÉSÉRE.**

**ADÓSZÁMUNK:
18174432-1-42**



**MOZDONYVEZETŐK
A BIZTONSÁGOS ÉS EGÉSZSÉGES ÉLETÉRT
ALAPÍTVÁNY**