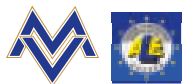


Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXIX. évfolyam 2. szám 2024.



FŐ AZ EGÉSZSÉG

Fotó: Vasszil Barna

VASUTASNAPRA...

Vasutasnap alkalmából köszöntjük a magyar vasutasokat, gratulálunk a kitüntetésben részesülőknek! Elismerésünket fejezzük ki kollégáinknak és kollégáinknak azért a helytállásért, áldozatos munkáért, amellyel mozgásban tartják az országot az egyre romló feltételek és munkakörülmények között.

1951-ben ünnepelték először Magyarországon a Vasutasnapot. A termelésben élenjáró vasutas dolgozókat kitüntetésben részesítették, a vasúti munkaversenyben legjobb eredményt elérő Északi Fűtőházat pedig Hámán Kató Fűtőházzá keresztelték. Nincs már Hámán Kató, az Északi sem olyan már, mint régen, azért a kitüntetések átadása még megmaradt. Igaz egyre kisebb számban részesülnek elismerésben a valóban vasutasok, a végrehajtó szolgálatban, üzemvitelben dolgozók. A Vasutasnap kevésbé szól már azokról, akiknek mindene a vasút, akik többet látnak benne, mint egy munka. Az ünnepi szónokok vasútról beszélnek, minden évben ígéretet tesznek a hallgatóságának és a nyilvánosságnak, hogy már ebben az évben, de jövőre biztosan... elindul a magyar vasút a fejlődés útján. Azok a vasutasok, akik hivatásuknak tekintik a magyar vasút

szolgálatát kevesebb figyelmet kapnak. Nincs is mivel büszkélkedni akkor, amikor egyre kisebb az esély európai mozdonybeszerzésre, a mellékvonali közlekedés megnyugtató rendezésére, megfelelő munkakörülmények megteremtésére, a munka és családi élet összeegyeztethetőségét biztosító, emberséges vezénlyésre. Magyarország egyelőre csak szavakban elkötelezett a vasúti közlekedés modernizációja mellett. Hiányzik a közösségi közlekedés jövőjéről folytatott társadalmi vita, majd döntés, a vasutasok társadalmi megbecsültsége -- köszönhetően főleg a műszaki feltételek drasztikus romlása következtében tapasztalható napi üzemzavaroknak - a mélyponton van. Most különösen nehéz a végrehajtó szolgálatban dolgozók helyzete, a napok óta tapasztalható forráság már-már egészségügyi kockázatot jelent.

Különösen minket mozdonyvezetőket állít nehéz helyzet elé a kánikula, a mozdonyok vezetőállása ilyenkor akár 50 Celsius fokra is felhevülhet azokon a 40-60 éves járműveken ahová utólag beszereltek egy alacsony hatásfokú klímaberendezést, ami hamar megadja magát. És akkor azokról a járművekről még nem esett szó, amelyekeken nincs is klíma. A magyar vasutasokban minden nehézség ellenére még él a hivatástudat, az, hogy a vonatnak mennie kell, hogy a vasúti közlekedés biztonsága a legfontosabb szempont. Mi mozdonyvezetők tudjuk, hogy mögöttünk

utasok százai és fuvaroztatók bíznak felelősségtudatunkban, szakmai felkészültségünkben, fegyelmezett és pontos munkavégzésünkben, de elfogadhatatlan, hogy ilyen körülmények között kell dolgoznunk.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete felhívja a döntéshozók figyelmét a vasutasok egyre romló munkafeltételeire, az egészséget veszélyeztető áldatlan állapotokra. Cselekedjenek, biztosítsanak forrást egy élhető vasutas életpálya megteremtésére!

HOGY NE CSAK SZAVAKBAN LEGYEN VASUTASNAP!

Fő az egészség



Megint váratlanul érte a legnagyobb magyar személyszállítási vasúttársaságot a nyár. Felelős vezetők ránéztek a naptárra, meghallgatták az időjárás jelentést, talán a hőségriadóról is értesülést szereztek és kiadtak egy közleményt, miszerint a vasúti járműveket és pályát sem kíméli az extrém hőség. Hogy ezen kívül – a nyári közlekedésre, a megnövekedett utasforgalomra, a munkavállalók fokozottabb igénybevételére, az időjárás körülmények előre prognosztizált kedvezőtlen alakulására figyelemmel – milyen más munkáltatói intézkedések történtek, hogy ne botránys körülmények alakuljanak ki megint a vasút háza táján, azt nemcsak homály fedi, de semmi érdemleges nem látható, tapasztalható

belőle. Most abba nem mennék bele, hogy a MÁV-START szolgáltatásait igénybe vevő utasok milyen állapotokkal találkozhatnak az „emelt komfortfokozatú” és pótdíj fizetésére kötelezett, rendkívül gyors és tervezhető intercity vonatokon, maradok inkább az utazó személyzet, közelebbről a mozdonyvezető személyzet dolgaival.

A vontatójárművek, motorvonatok meghatározó része kritikus műszaki állapotban van, a mozdonyvezetők munkakörülményei egyre romlanak, az egészségre nem veszélyes munkakörnyezet biztosítása láthatóan nehézségekbe ütközik. A forráság miatt a vezetőállásokon olyan körülmények uralkodnak, ami már-már a biztonságos vasúti közlekedést veszélyezteti, a mozdonyvezetők számára pedig egészségi kockázattal jár. A hőártalmak kialakulása és fennmaradása a tartós magas hőmérséklet, az árnyékolás hiányosságai, a gépek, berendezések beltéri hőkibocsátása, az elégtelen légáramlás miatt következik be, ezen ok pedig a mozdonyok, motorvonatok klímával való ellátottságának hiányára vagy nem megfelelő működésére, a napellenzők, üvegfóliák hiányára vezethető vissza. Meg arra a hozzáállásra, ami a problémák megoldását egyedül a hűvös idő eljövételében látja és az üzemi naplóba tett „elhalasztva” megjegyzéssel konstatálja. Olyan is előfordul, amikor a JBI klímaberendezés nélküli járműnél végzi el a klíma karbantartását, és ez dokumentálva van. Ezért nem jut nagyobb figyelem a tényleges problémákra? Csak kérdezem!

Számtalan magyarázat született, amelyek ma már elfogadhatatlanok. Több mint egy évtizede folyamatos részünkről az elvárás, hogy történjen végre hatásos intézkedés egészségünk megóvása érdekében és a Startnak éppen elég ideje lett volna megoldani azt. Nem tűzoltásra és rövid távú látszatintézkedésekre, hanem olyan cselekvési tervre van szükség, ami megnyugtatóan kezeli a tartós hőség okozta kockázatokat. A hőség ideje alatti munkavégzés fokozott kockázattal jár, a munkáltatói felelősség ebben a kérdésben egyértelmű és megkerülhetetlen.

Zsuzsanna Zoltán

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet.....3	MÁV-START újra tervezés! 10	Kétvizsgásként Ausztriában..... 21
Végre kimondta a bíróság.....4	Gyász.....11	Magyar kártya 24
Hiteles MOSZ jelöltek voltak, sikeres ÜT és MVB tagok lesznek6	Területi Hírek Miskolc..... 12	Csak az tekinthető halnak, ami a szákban van..... 28
Megalakult a MÁV-START Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottság7	Beszámoló Alapítványi 2023. évi tevékenységéről 15	Középdöntő a MOSZ Kupáért..... 30
Megalakult a Központi Üzemi Tanács a MÁV-START Zrt.-nél7	Hírek Sopronból..... 16	Magyar-Szlovák Barátság32
Nem mi mondjuk, hanem a Kúria8	Tagcsoporthi beszámoló és fórum!..... 18	AZ Egyesült Államok híres villanymozdonyai34
A MOSZ Küldöttközgyűlésén.....9	Az RCH személyzetesére nélkül közlekedtetni a vonatokat..... 20	Catlakozz a MOSZ-hoz 40
	RCH hírek röviden 20	

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

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

Végre kimondta a bíróság:

A Mozdonyvezetők Szakszervezete teljes jogú fél a MÁV-START kollektív szerződésének vonatkozásában



Emlékeztet, hogy a MÁV-START - miután szakszervezetünk nem írta alá a 2021-2023. évi gyalázatos bérmegállapodást - 2021. novemberétől kezdte szajkózni, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezetének aláírása nélkül is lehet kollektív szerződést módosítani. A helyzet ismerős: az észérvek nem hatnak, csak mondják-mondják minél többször, akkor talán elhiszi más is. A bíróság végül nem hitte el nekik és megállapította, hogy a MOSZ taglétszáma 2014 óta folyamatosan meghaladja a MÁV-START munkavállalói létszámának 10%-át, emiatt reprezentatív szakszervezetnek minősül, és nélkülünk nem lehet érvényesen kollektív szerződést módosítani.

A bíróság megállapította, hogy a MOSZ kollektív szerződés módosítási és felmondási jogosultsággal rendelkezik a 2010. február 2. napján kelt kollektív szerződés tekintetében. A bíróság megállapította, hogy a MÁV Zrt. és a konszolidációs körébe tartozó gazdasági társaságok átszervezése gyakori jelenség. 2014. január 1-jétől a mozdonyvezetőket jogutódlás következtében a MÁV-START Zrt. foglalkoztatta. A 2013-2014. évek fordulójára eső jogutódlásra való felkészülés érdekében az kollektív szerződését a KSZ-t megkötő felek módosították, melynek részeként rögzítették, hogy a kollektív szerződés 2014. január 1. napját követően a felperes egyetértése nélkül nem módosítható. A jogutódlás következtében 2014. január 1-jétől fogva a MOSZ taglétszáma a Startnál folyamatosan meghaladta a munkaviszonyban álló munkavállalók létszámának tíz százalékát. 2014. január 1-jétől 2021. év második feléig a felek között zökkenőmentes volt az együttműködés, a MOSZ valamennyi kollektív szerződést érintő tárgyaláson részt vett, és valamennyi elfogadott módosítást aláírta.

2021. év első félévében a MÁV Zrt. és a konszolidációs körébe tartozó társaságoknál képvisellel rendelkező szakszervezetek bértárgyalásokat folytattak, melynek eredményeképpen 2021. június 8. napjára megszületett egy megállapodás-tervezet a MÁV-Volán - csoport középtávú, 2021-2023. évekre vonatkozó javadalmazási kérdéseiről. A további tárgyalások folyamán kialakult újabb tervezetet a Mozdonyvezetők Szakszervezete nem fogadta el, a MÁV Zrt. és hét szakszervezet azonban 2021. június 25-én aláírta. A megállapodásban a MÁV Zrt. vállalta, hogy az abban foglaltak végrehajtását a konszolidációs körébe tartozó gazdasági társaságoknál, így a MÁV-START Zrt.-nél is tulajdonosként biztosítja.

Majd ezt követően a 2021. november 4. napján kelt megállapodással létrejött a MÁV-Volán Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács (a továbbiakban CSÉT), melynek tagjai a MÁV Zrt. és a konszolidációs körébe bevont gazdasági társaságok (a továbbiakban MÁV-Volán-csoport), valamint a MÁV-Volán-csoport valamely munkáltatójánál a hatályos kollektív szerződést megkötő szakszervezetek voltak. A CSÉT megállapodásban rögzített feladata az volt, hogy „a MÁV-Volán-csoport munkáltatói oldala és a MÁV-Volán-csoport valamely munkáltatójánál hatályos kollektív szerződést megkötő szakszervezetek itt rendezzék és fejlesszék a vállalatcsoport-szintű munkaügyi kapcsolatokat,

valamint választ és megoldást találjanak a MÁV-Volán-csoport munkavállalóit érintő átfogó, valamint alapvető gazdasági-, jövedelmi-, szociális- és munkaügyi kérdésekre.” A felek akként rendelkeztek, hogy a CSÉT megállapodás a MÁV-Volán csoport egyes munkáltatóira vonatkozóan kollektív erejű megállapodásnak minősül.

A CSÉT megállapodás megkötésére irányuló egyeztetésen a felperes kizárólag tanácsozási joggal vehetett részt, így próbálták a MOSZ-t kirekeszteni az érdemi munkaügyi kapcsolatok rendszeréből, a valós érdekérvényesítés lehetőségéből.

A MOSZ ezt követően -miután érvelésünk süket fülekre talált - jogi útra terelte a vitát. Keresetünk után a Bíróság az Alkotmánybírósághoz fordult, az Alkotmánybíróság pedig a 22/2023. (X. 4.) AB határozatában megállapította, hogy a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény 276. § (8) bekezdésének „- tanácsozási joggal -” szövegrésze alaptörvény-ellenes, ezért azt megsemmisítette. Ezzel egyidejűleg kimondta, hogy az Mt. 276. § (8) bekezdésének „-tanácsozási joggal -” szövegrésze jelen eljárásban, valamint bármely bíróság előtt folyamatban lévő ügyben nem alkalmazható. Az a törvényi hivatkozás, amivel a MÁV Zrt. és a többi szakszervezet megpróbálta kirekeszteni a Mozdonyvezetők Szakszervezetét az érdekegyeztetési rendszerből nem állta ki az alkotmányosság próbáját.

Az Alkotmánybíróság a szabályozás azon elemét és koncepcióját találta alaptörvényellenesnek, hogy az egy adott időpontban kollektív szerződéskötési képességgel - és ennek megfelelően szabályalkotásra való felhatalmazással - rendelkező szakszervezetek a kollektív szerződés módosítására irányuló folyamatban eltérő jogokkal vehettek részt annak függvényében, hogy mikor érték el a reprezentativitási küszöbértéket. A „tanácsozási joggal” szövegrész megsemmisítésének az indokolásból világosan kiolvasható célja és rendeltetése az volt, hogy felszámolja az eredeti jogszabályszövegből fakadó alaptörvényellenes különbségtételt. Másként fogalmazva a célja az volt, hogy egyenlő jogokat biztosítson a reprezentativitási küszöböt elért szakszervezetek között. Azt is egyértelműsítette az Alkotmánybíróság, hogy ez konkrétan mely jogok egyenlő mértékű biztosítását jelenti. Ezek a következők: a) a kollektív szerződés kötésére irányuló ajánlattétel; b) a kollektív szerződés megkötése, avagy az abban való részvétel (a reprezentatív szakszervezetek együttesen, konszenzussal

döntenek); c) a kollektív szerződés módosítása, avagy az abban történő részvétel; és d) a kollektív szerződés felmondása. Mindez az Alkotmánybíróság által megfogalmazott, a törvény előtti egyenlőséghez való alapvető jogból fakadó olyan alkotmányos követelmény, melyhez a bíróság a fentiekben kifejtettek okán kötve volt. Az Alkotmánybíróság tehát egyértelműen megadta a jelen eljárásban alkalmazandó jogszabályszöveg egyetlen lehetséges alkotmányos értelmezését.

Következésképpen egyedül az az értelmezés tekinthető alaptörvény-konformnak, mely a különbségtétel felszámolását szolgálja. A kollektív szerződéskötési képesség kapcsán a törvény előtti egyenlőség a reprezentatív szakszervezetek között csak akkor valósulhat meg, ha az utóbb reprezentatívá vált szakszervezetek is rendelkeznek

a kollektív szerződéskötési képesség valamennyi jogosítványával, vagyis, ha kollektív szerződés alakításában nem csupán korlátozott jogokkal (kezdeményezői, illetőleg tanácskozási joggal), hanem teljes jogú félként vehetnek részt.

Egy szakszervezet kollektív szerződéskötési képessége a szakszervezet jelentőségének, képviseleti erejének, bizonyos tekintetben az érdekérvényesítési képességének is egyfajta mutatója az adott munkáltatónál. Ebből adódóan a jogvédelmi érdek fennállása megkérdőjelezhetetlen azokban az esetekben, mikor egy szakszervezet kollektív szerződéskötési jogosultságának teljessége áll a felek jogvitájának középpontjában, mint azt MOSZ elsődleges kereseti kérelmében megfogalmazta.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Hiteles MOSZ jelöltek voltak, sikeres ÜT és MVB tagok lesznek

A MÁV START Zrt. szervezeti egységeinél áprilisban lezajlott ÜT és munkavédelmi képviselő választásokon a MOSZ jelöltjei eredményesen szerepeltek. A TSZVI-nél jelöltjeink kapták a legtöbb szavazatot, az eddig kiosztott mandátumok több mint felét mind az ÜT, mind a MVB tekintetében a Mozdonyvezetők Szakszervezete nyerte el. Most is megerősítést nyert, hogy a MOSZ a legerősebb szakszervezet a Startnál, a mozdonyvezetők pedig a leginkább egységes munkaköri csoport.

A választások kiírását követően a MOSZ az együttműködés érdekében - az egyes szakszervezetek taglétszámát is figyelembe véve - a társszakszervezetekkel közös jelöltet állított, azon szervezeti egységeknél, ahol a VDSZSZ Szolidaritás és a Vasutasok Szakszervezete is nyitott volt erre. A TSZVI Budapest területen végül a VDSZSZ Szolidaritással közös listán, míg Miskolc TSZVI területen a MOSZ önálló szereplőként méretette meg magát. Akár a társszakszervezetekkel közösen, akár egyedül állítottunk jelöltet, a Mozdonyvezetők Szakszervezete aspiránsai elnyerték a választók bizalmát és kimagasló eredményességgel szerepeltek. A választások a TSZVI tekintetében mindenhol érvényesek voltak, Budapesten az ÜT és MVB választás eredménytelen lett, ott a még kiadó helyekre pótválasztást kellett tartani. A TSZVI Budapest területen azonban valamennyi ÜT és MVB jelöltünk mandátumot kapott. Köszönjük a választásban közreműködő, a voksolás szabályos lebonyolítását biztosító választási tisztségviselők munkáját. Köszönjük a Mozdonyvezetők Szakszervezete jelöltjeire és a velünk közös listán szereplő munkavállalókra adott szavazatokat. Következő feladat a központi testületek megalakítása és a munkavállalók bizalmának megszólalása. A Mozdonyvezetők Szakszervezete ehhez kíván jó egészséget és eredményes munkát valamennyi ÜT és MVB képviselőnek.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Megalakult a MÁV-START Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottság

Június 13-án létrejött a MÁV-START Központi Munkavédelmi Bizottság. Az áprilisi MÁV-START munkavédelmi képviselő választáson mandátumot szerzett és a KMvB alakuló ülésén megjelent képviselők választották meg maguk közül a 15 fős bizottságot. A testület elnöke Nemes Zsolt mozdonyvezető, elnökhelyettese László Gábor és Hodosán Zsolt lett.

A MÁV-START Zrt. szervezeti egységeinél megtartott választáson a Mozdonyvezetők Szakszervezet jelöltjei sikeresen szerepeltek, ennek eredményeként a központi testületbe 6 főt delegáltak közülük a helyi munkavédelmi bizottságok, Gaál László, Káposztás Zsolt, Lőkös Csaba, Körbel Norbert, Nemes Zsolt és Winhoffer Jenő személyében. A most megalakult KMvB további tagjai Bráda Ferenc, Hodosán Zsolt, Hronyecz László, Iklódi Imre, Kolláth János, Petró István, Tureczki Tibor és Zolcsák Katalin.

A munkavédelmi képviselők ezután a 10 fős munkavédelmi paritásos testület munkavállalói oldal 5 tagját és 5 pótagját is megválasztották: tagok: Hodosán Zsolt, Körbel Norbert, László Gábor, Lőkös Csaba, Tureczki Tibor. Pótagok lettek: Bráda Ferenc, Hronyecz László, Nemes Zsolt, Winhoffer Jenő, Zolcsák Katalin. A paritásos testület elnökévé Körbel Norbert mozdonyvezetőt választották meg a munkavédelmi képviselők.

Eredményes munkát kívánunk!



Megalakult a Központi Üzemi Tanács a MÁV-START Zrt.-nél

A 15 fős testületben 6 fő a MOSZ, 5 fő a VDSZSZ Szolidaritás, 4 fő a VSZ jelöltjeként kapott mandátumot az Üzemi Tanács választáson. A KÜT Gyüre Ferenc mozdonyvezetőt választotta meg elnökének, elnökhelyettes lett Papp Károly Attila és Somorjai Gábor. Gratulálunk a megválasztott tagoknak, sikeres és eredményes munkát kívánunk.

A MÁV-START Zrt. Központi Üzemi Tanácsának tagjai: Elnök: Gyüre Ferenc TSZVI Debrecen, elnök-helyettes: Papp Károly Attila TSZVI Debrecen és Somorjai Gábor JBI Szombathely Tagok: Bagi Csaba TSZVI Budapest, Czibolya Gábor TSZVI Budapest, Csallos Tamás TSZVI Budapest, Darázsdi Ákos JBI Pécs, Fábrián Zoltán TSZVI Szeged, Kurunczi Imre TSZVI Szeged, Mikó Zsolt TSZVI Szombathely, Pintér Norbert TSZVI Pécs, Rácz Gábor TSZVI Pécs, Pusztai Lajos Róbertné TSZVI Szeged, Szabó László JBI Debrecen, Willinger Gábor TSZVI Budapest

A Mozdonyvezetők Szakszervezete köszöni valamennyi munkavállalónak, hogy megértették az ÜT választások fontosságát, jelentőségét és elmentek szavazni, biztosítva ezzel a helyi Üzemi Tanácsok megalakulását és működését, valamint a KÜT létrehozását. Köszönet illet mindenkit, aki szavazatával bizalmat adott a MOSZ jelöltjeinek és a velünk szövetségben indult társszakszervezeti jelölteknek a választáson. Sikeres választáson vagyunk túl. Az elért eredmény nem csak a mandátumot kapott személyek, hanem a Mozdonyvezetők Szakszervezetének az érdeme is, hiszen az elmúlt időszakban ismételtelen bebizonyítottuk, hogy a MOSZ a MÁV-START Zrt. keretein belül a legnagyobb befolyással és a legmegbízhatóbb szavazóbázissal rendelkezik. Fontos eredmények ezek szakszervezetünk életében és erős alapokat adhatnak a helyi Üzemi Tanácsok és a MÁV-START KÜT előtt álló kihívásokkal szemben, hiszen most úgy látszik, hogy nem lesznek unalmasak az előttünk álló hónapok és évek.

Nem mi mondjuk, hanem a Kúria:

minden munkavégzés után ki kell adni a napi pihenőidőt, a heti pihenőidő csak ennek letelte után kezdődhet meg

Jó pár éve követeli a Mozdonyvezetők Szakszervezete, hogy a MÁV-START ne úgy jelölje ki a heti pihenőidőket, hogy épp leszállunk a mozdonyról, még haza sem értünk, de már megkezdődik.

Mire kipihenjük magunkat a szolgálat után, már eltelt a heti pihenőidőből nyolc-tíz óra. És amikor befejeződik, már ismét a munkahelyünkön kell lennünk, mert egy perccel később már kezdődik is az újabb szolgálat. 2021-től kezdődően többszáz

tagtársunk képviselőjét látjuk el a törvényszékeken, ítéletláblakon. Ők mind azt követelik, hogy a fenti munkaidő-beosztási gyakorlatot nyilvánítsák jogellenessé.

2023-ban az Európai Unió Bírósága már nekünk adott ígazat, majd idén július 8-án a Kúria is meghozta az első határozatát és kimondta: Az ügyben eljáró magyar bíróságoknak követniük kell az EUB MÁV Start ügyben hozott és a MOSZ számára kedvező ítéletét. A magyar bíróságoknak arra figyelemmel kell a pihenő idős kereseteket vizsgálni, hogy a napi és heti pihenőidő külön is megilleti a munkavállalókat, ezeket az időket nem lehet egybe számolni és együtt megjeleníteni, minden munkavégzés után jár a napi pihenőidő. Ebből az is következik, hogy megerősítést nyert, a MÁV-START Zrt. munkaidő-beosztása

nem jogszerű. A Mozdonyvezetők Szakszervezete a Kúria végzését követően konzultációt kezdeményezett a munkáltatónál.

A konzultáción tisztázni szeretnénk, hogy

- a múltira vonatkozóan hajlandó-e a MÁV-START Zrt. anyagi kompenzációt biztosítani azoknak a munkavállalóknak, akik még nem fordultak bírósághoz, elkerülendő az újabb tömeges keresetindításokat;
- a jövőre vonatkozóan mi a MÁV-START Zrt. elképzelése a mozdony- és motorvonatvezetők munkaidő-beosztásának szabályairól.

Utóbbi kérdéssel kapcsolatban szakszervezetünk határozott álláspontja, hogy – mivel az EUB C-477/21. számú ítélete több mint 16 hónapja ismert – épp ideje volt a munkáltatónak felkészülnie az éppen ebben az időszakban bevezetésre került ETR rendszer ilyen irányú működésének előkészítésére, így elvárjuk, hogy a 2024. augusztusi vezénylést már a Kúria által megfogalmazott elvek szerint készítse el a MÁV-START Zrt.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



A MOSZ Küldöttközgyűlésén

Mosóczi László a MÁV-START és a Volánbusz vezérigazgatója, valamint Tura Szvetlána HR igazgató volt vendégünk.

Első kézből kaptak Mosóczi Lászlótól tájékoztatást szakszervezetünk küldöttei a közösségi közlekedésben várható MÁV-START és a Volánbusz integrációjáról, annak várható eredményeiről, következményeiről, a JBI esetleges kiszervezéséről, a MÁV-START járműbeszerzési kilátásairól, hangsúlyosan a mellékvonalat kiszolgáló dízel járművekről, a KN (kalauz nélküli) közlekedés várható kiterjesztéséről. A vezérigazgató előadásában részletesen szólt a járműhelyzet alakulásáról, itt jelentette be használt diesel gépek beszerzését és a személyszállítási törvény várható módosításáról is tájékoztatott. Mint elmondta, bízik abban, hogy anyagi források is rendelkezésre állnak majd a vállalat átalakításához és a közösségi közlekedés minőségének javulásához. Tura Szvetlána a MÁV-START és a Volánbusz integrációjáról, az érdekegyeztetési rendszer működtetésére gyakorolt hatásáról, a MÁV-START Kollektív Szerződés alakulásáról szólt hangsúlyosan. A munkáltatói álláspontot ismertette nem aratott nagy tetszést a MÁV-START Kollektív Szerződés esetleges módosításának szükségessége és tartalmi elemei egységesítésének magyarázata. A társaságok HR vezetője KN (kalauz nélküli) közlekedés várható kiterjesztéséről, az oktató mozdonyvezetői pilot tapasztalatairól, a program folytatásáról, a változásokról is tájékoztatott majd a Start létszámhelyzetét, rendkívüli munkavégzés alakulását mutatta be a MOSZ küldötteinek.



MÁV-START újra tervezés!



Foto: Kóródy Ádám

Az integrációnak hatása van, lehet a Kollektív Szerződés további tartalmára. A munkáltató elképzelése szerint – vélhetően a tulajdonos elvárásának megfelelően – egy egységesített, leegyszerűsített Kollektív Szerződés vonatkozna közel 30.000 dolgozóra. Összemosva az egyes munkakörökben foglalkoztatott munkáltatási feltételeit, a munkakörökre jellemző eltérő viszonyokat, terhelést és feladatokat, lenullázva az eddigi KSZ eredményeit és juttatásait, fellazítva a munkavállalók védő szabályokat és nagyobb szabadságot adva a munkáltatói igényeknek. Legalábbis a szakszervezetek által megismert első munkáltatói javaslat ezen elvek mentén íródott.

Az integráció úgy következik be, hogy a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződése marad hatályban 2025. január 1-től. Ha a munkáltató nem tud megállapodni a reprezentatív szakszervezetekkel a KSZ módosításáról, minden marad (?) a régiben. Jogilag nem új Kollektív Szerződésről van szó, a munkáltatói módosító javaslatok mélysége azonban világosan mutatja a szándékot. Megszűnik azonban a most hatályban lévő Kollektív Szerződés, ha az integrációt követően nem lesz olyan reprezentatív minőségű vasutas szakszervezet, amely az eredeti startos Kollektív Szerződést aláírta.

A MÁV-START és a Volánbusz integrációja (a Volánbusz beolvadása a MÁV-START Zrt.-be) január elsejétől következik be, ha minden a tervek szerint alakul. Minden aszerint alakul, csak közben megváltozott a terv. Tulajdonosi határozat rendelkezik arról, hogy a MÁV-HÉV személyszállítással foglalkozó üzletága és a MÁV Rail Tours Kft is a MÁV-START ZRT-be kerül.

A MOSZ jelenleg Kollektív Szerződés módosítására jogosult szakszervezet a MÁV-START Zrt.-nél. Egyetértésünk, aláírásunk nélkül nincs KSZ módosítás. Érdemi bebeszélésünk van abba, hogy mi legyen a KSZ jövőbeni sorsa. Az eddigi tárgyalásokon és a további egyeztetéseken is kifejezzük azt az elvárásunkat, hogy tagjaink védelme, egzisztenciánk biztosítása, a mozdonyvezetői munkakör és a vasutas hivatás értékének megfelelő díjazás biztosítása a legfontosabb, a foglalkoztatási szabályok munkavállalók számára hátrányos változása elfogadhatatlan számunkra. Álláspontunkat megalapozza tagjaink közös érdeke, összefogása, kiállása és elvárása a méltó anyagi és erkölcsi megbecsülés érdekében. Kemény tárgyalások elé nézünk azért, hogy elért eredményeinket megvédjük, foglalkoztatásunk feltételrendszere nem romoljon, kiszolgáltatottságunk nem nőjön tovább. KSZ felmondási, kötési és módosítási jogosultságunk megőrzése fontos feladatunk volt és az is marad.

Az integráció kapcsán veszélybe kerülhetnek azok a KSZ-be foglalt eredmények, juttatások és védelem, amelyek évről-évre, folyamatosan épültek be a jogi dokumentumba és adnak egy alaphéren felüli egzisztenciális biztonságot, kiszámítható munkáltatást és megalapoznak egy működő munkaügyi kapcsolatot a MÁV-START Zrt-vel. Jogos az aggodalom, hogy ezek akár a múlt részévé válhatnak. Az egyeztetések elkezdődtek...

Mozdonyvezetők Szakszervezete



SEBESTYÉN LAJOS (ROZSDÁS)

volt kollégánk, a MOSZ Keleti egykori tagcsoporthoz vezetője, Mozdonyvezetőkért Emlékéremmel díjazott tisztségviselő életének 70. évében, rövid betegség következtében elhunyt. Temetése július 5-én volt a mendei temetőben. Nyugodj Békében Lajos, sosem feledünk, köszönjük a kollégákért tett fáradozást, a MOSZ tisztségviselőjeként végzett munkát.



VELKEI BÉLA

szolnoki mozdonyvezető, a MOSZ egykori tisztségviselője, területi vezetője méltósággal viselt betegség következtében, életének 65. évében május 11-én elhunyt. Búcsúztatása május 23-án volt a Szolnoki Városi temetőben. Kedves Béla! Fájdalommal búcsúzunk tőled, nyugodj békében! A Mozdonyvezető Szakszervezete köszöni a közösség érdekében végzett munkáját.



SZOVÁN ISTVÁN

egykori mozdonyvezető életének 69. évében április 23-án elhunyt. Nyugodj Békében.

Területi Hírek

Miskolc

Miskolcon is, mint a MÁV-Start többi szervezeti egységeinél 2024 áprilisban Üzemi Tanács és Munkavédelmi képviselő választásokra került sor. A Miskolci TSZVI-ben ez a választás 2024 április 23-24-25 napokon zajlott le. A miskolci felvigyázó, azaz a személyzetirányító helyiségében a szavazás folyamatos volt, míg Szerencsen és Füzesabonyban az említett napokon csak nappal lehetett leadni a voksokat. Két mozgóurna is útnak indult, hogy a vidéki pénztárakban dolgozó munkatársaink is tudjanak élni a választás lehetőségével.

A választások előtt koalíciós tárgyalást kezdeményeztem a két társszakszervezettel. A MOSZ képviseletében két tárgyaláson vettem részt a VDSZSZ Szolidaritással és a Vasutasok Szakszervezetével.

Öt évvel ezelőtt, az ugyanilyen választásokat megelőzően megállapodott a három szakszervezet (MOSZ, VDSZSZ Szolidaritás, és a VSZ) hogy közösen indulnak a választásokon. A megállapodásban világosan rögzítésre került, hogy a szakszervezetek az általuk képviselt munkavállalók létszámának arányában állítanak jelölteket. Öt évvel ezelőtt a létszámarányok mások voltak, vagy ami valószínűbb, mi voltunk nagyvonalúbbak.

Akkor a 9 fős ÜT-ben mindhárom szakszervezet 3-3-3 főt jelöltet indított, a 11 fős MVB -ben a VDSZSZ, VSZ 4-4 jelölttel indult, a MOSZ pedig csak 3 főt jelölt. Itt megjegyzem, hogy minden MOSZ jelölt hozta az eredményt, de volt olyan VSZ jelölt, aki a póttagok közé sem jutott be...

Nézzünk a mostani helyzetet: A létszámarány a három szakszervezet között a következő (a két társ által bementett alapján): 3:2:2 - a MOSZ javára. Két tárgyalást kezdeményeztem a két társszakszervezettel. Őszintén elmondtam, hogy létszámarányunk alapján négy hely illeti meg az ÜT-ben a MOSZ-t, ez számunkra prioritás és kértem, hogy ezt fogadják el. Ugyanakkor kompromisszumkés voltam az MVB jelöltek számát illetően. A társszakszervezetek az ÜT-t illetően elsősre megértőek voltak, persze, megkérték volna az árát: a MOSZ elégedjen meg az MVB- ben 2

képviselővel. A 11 fős MVB-ben! Ez nagyon távol áll a létszámarányunk alapján minket megillető öt főtől...

A második megbeszélés rövid volt: a két „társ” összezárt. Még a korábbi megértés is elmúlt. Nyilván eldöntötték: vagy behódolnak a mozdonyvezetők, vagy ők összefognak. Le volt már ez egyeztetve...Természetesen ezt a súlyunkat alulértékelő, megállapodás-tervezetet a MOSZ nevében nem fogadtam el. Kicsit nem is bánom, hogy nem jött létre egy alig vállalható megállapodás... Így a MOSZ egyedül vágott neki Miskolcon az Üzemi Tanács és Munkavédelmi képviselő választásnak. Jó nevekkkel, tette kész kollégákkal bízva sikerünkben. Megkezdjük a plakátkampányunkat is, valamint az elektronikus felületeken, FB csoportokban is hirdettük jelöltjeinket.

Közel 20 éve vagyok ÜT elnök. Szó szerint érezhető volt a legutóbbi összeszervezés után, hogy kissé megijedtek a TSZVI-nél attól, hogy „mozdonyvezető uralom” jön, az várható az Üzemi Tanácsban. Úgy vélem, azt ÜT MOSZ-os tagjai a kiegyensúlyozottságot, a korrekt együttműködést, a megértést, az esetekben való segítség tartották szem előtt. Tehát nem uraltuk el az ÜT-t. Ezt megerősíthetik az ÜT VDSZSZ, valamint VSZ tagjai is!

Meggyőződésem az is, hogy a MOSZ-os üzemi tanácstagok színvonalas, folyamatos munkát végeztek, jó kérdésselvetéseik voltak. Az Munkavédelmi Bizottságot illetően: 3 személy vett részt az eddigi bizottság munkájában a MOSZ részéről. Egyikük munkaviszonya két éve megszűnt, más céghez került a másik képviselő munkaviszonya pedig

nyugdíjazás miatt nemrég szűnt meg. Így elolvadt a MOSZ létszáma a Miskolci MVB-ben.

Sajnálatos módon – számtalan kérés ellenére – semmilyen kommunikáció nem zajlott a bizottság és a munkavállalók között. Míg az Üzemi Tanács havonta Hírlevélben tájékoztatta a munkavállalókat, addig az MVB öt éve egy rövid összefoglalót sem tudott kiadni tevékenységéről. A jövő MVB-nak első feladata kell legyen, hogy ezen a gyakorlaton változtat!

Nos, ha ott is kicsit komolyabb (természetesen MOSZ) jelöltek lesznek, ez változni fog. A fenti sorokat még a választások előtt írtam le. Lezajlottak a választások és beigazolódtott a várakozásunk. Ilyen előzmények után, nagy várakozással és bízva jelöltjeink támogatásban mentünk bele a megmérettetésbe és nem csalódtunk. Sőt. Az Üzemi Tanácsba 7 jelöltünk, a Munkavédelmi Bizottságba pedig 8 jelöltünk jutott be! Óriási siker!

Hogyan sikerült?

Jó jelölteket állítottunk. Jó kampányt folytattunk. Két miskolci közösségi felületen, belső levelezési rendszerünkön folyamatosan informáltuk a kollégákat. Vagány plakátokat készítettünk, szóval felhívtuk a figyelmet magunkra. Ráműtöttünk, hogy min is kellene változtatni, főleg a Munkavédelmi Bizottság tevékenységében. Ugyanakkor nem folytattunk harcot senki ellen és nem pocskondiáztunk senkit sem. A jelöltek kiválasztásánál szem előtt tartottuk a fiatalítást, de a stabilitást is. Sikerünkhöz hozzájárult,

hogy a többi érdekképviselet későn kezdett kampányolni. A VSZ és a VDSZSZ végül nem fogott össze, de még csak egymás jelöltjeit sem ajánlották, sőt a lehetséges számú jelöltet sem állították ki. Nem tudom milyen kommunikációt folytattak az elektronikus csatornáikon, de a plakátkampányuk totál unalom volt.

Mi, a bejutott MOSZ jelöltek érezzük a felelőségünket! Szeretnénk képviselni mindkét fórumon a többi munkavállalót is. Várjuk a megkeresésüket, örülnénk, ha bíznanak bennünk. Nem pozíciót akartunk szerezni, hanem értelmes, munkavállalókat segítő, támogató, problémákat feltáró és megoldó tevékenységet szeretnénk végezni.

A korán jött tavasz egyik jó híre, hogy kezd megváltozni a korábbi túlfeszített túlórahelyzet. Egyre ritkábban hívják fel a vezénylők a kollégákat, egyre kisebb a túlóráztatás iránti igény. Jó ez a helyzet, mert a korábbi két évre jellemző, 300 órához közeli éves túlóra már-már elviselhetetlen volt. Persze, biztos van, aki rabjává is vált annak, de hát az élet rendje mégis csak az, hogy normális leterheltség mellett dolgozzunk.

A 2023-as évet több mozdonyvezetővel zártuk, mint a hírhedt 2022-est. Míg 2022 december 31-én 219 fő mozdonyvezető, addig 2023 december 31-én 234 fő mozdonyvezető igazgatta járműveink menetszabályozóját. A napokban is kirajzott hét fő (ennyi maradt a harminc fős induló tanfolyami létszámból!) gyakornok és megkezdtek a vezetési gyakorlatukat. Ezúttal nem sikerült őket olyan jól összerendezni – jellemzően egy, vagy két esetleg három



mozdonyvezető mellé, mint a korábbi nagyobb létszámú csoportot. Van olyan gyakornokunk, aki egy hónapban öt kolléga mellett tanul vezetni és megismerni a vasúti forgalmat a vezetéstechnikát. Ebben az ügyben levélben fordultunk az igazgató úrhoz, választ nem kaptunk.

Nőnap alkalmából egy különleges virággal köszöntöttük a hölgytagjainkat és a TSZVI női munkatársait. Mindig el vannak ragadtatva a hölgyek attól, hogy a mozdonyvezetők nem feledkeznek meg róluk, köszöntik őket ilyenkor, tisztelve női mivoltukat. Most is nagy sikerünk volt náluk.

Az idén átcsúszott márciusra a hagyományosan februárban esedékes bowling-buli. Azért írom bulinak, mert nem vesszük komolyan, nincs verseny, egyszerűen gurítunk egy jót, élvezzük a játékot, örülünk egy-egy jól sikerült tarolásnak. A Miskolci Tags csoport rendezvényén az idén kevesebben, csak 14-en vettünk részt.

Ha már bowling: ez a sportág Szlovákiában is népszerű, áprilisa volt egy meghívásunk is a kassai kollégák részéről. A gurítás itt is inkább buli jellegű volt, és finom ételeket tálaltak fel a helyszínen. Annak ellenére, hogy itt sem volt verseny nagyon is jól szerepeltünk. Sajnos a kassai szakszervezeti vezetők is arról panaszkodnak, amiről mi: egyre nehezebb megszólítani, becsalogatni egy-egy rendezvényre a kollégákat. Mindenesetre, aki ott volt, remekül érezte magát. A találkozó alkalmat adott arra, hogy ismertessem a barátainkkal a bérmegállapodásunkat. Ezúttal egy fiatalabb, nemrég megválasztott kassai kolléga Csaba Ličko segített tolmácsolni. Értékelték az új bértáblázatunkat, tetszett a magas százalék. Ugyanakkor nagyon kíváncsiak voltak pl. arra, hogy mit is ér a pénz a boltban, vagy pl. milyen lakásarak vannak nálunk. Kicsit meglepődtek amikor mondtam, hogy a határ Kassához közeli, 10 km-es sávjában lévő magyar falvakban, az eladó ingatlanokat szlovák állampolgárok felvásárolták. Hiszen Kassa csak 30 km, az ingatlanárak pedig jóval kedvezőbbek

nálunk. Egyúttal ez a kis Zempléni településeknek a túlélését, sőt a felvirágzást is jelentheti.

Április elején (ismét) egy kollégát kísértem a Kerepesi útra VBO-s meghallgatásra, majd aztán a Könyves Kálmán úti irodaházba, ahol a Start biztonsági igazgatója is meghallgatta őt. Nem a meghallgatás a lényeg, nem is az esetet szeretném itt kitérgetni, hanem az esemény utáni történet.

Az eset egy jelzőmeghaladásról szólt. A Budapest Hatvan vasútvonalat pár éve átépítették. Szép lett, jó is lett. (Persze az nagy baj, hogy Rákostól a gázos, szétrohadt vágányzaton, szemétkupacok között kanyargó pályán dőcögünk 40 km/h sebességgel, be a Keletibe...) A pályahálózat üzemeltetője által kiadott útvonalkönyv szerint, ezen a szakaszon a jelfeladás kiépített.

Nos mióta a vonalszakaszt átadták, hol egy, hol több térközben, mindkét vágányon, időnként hónapokig nincs jelfeladás. (Az állomás fővágányokról most nem is írok...) Én, mint a kollégát képviselő személy kértem, hogy ezt a tényt rögzítsék a meghallgatási jegyzőkönyvben. Számtalan eseményjelentés született, magam is írtam ilyeneket. Hatvani kollégák nem egyszer tették meg ugyanezt, akár csak a mozdonyvezetőt ellenőrző személyek is. És minden maradt úgy, ahogy volt. Persze, 3-4 hónap múlva megoldották a problémát a szakemberek, de aztán ez a jelfeladási hiányosság egy másik pályaszakaszon újra jelentkezett. (Minden bizonnyal megvan ennek valamilyen műszaki magyarázata...)

Nos, az ominózus esetben sem volt már legalább egy hónapja a bejáratú jelző és előjelzője között jelfeladás. Íves pályaszakaszcsoport van szó, és mire a mozdonyvezető észlelte a vörös jelzőt, már késő volt. És a mai napig nincs a probléma megoldva! Minek kell még történnie ahhoz, hogy az illetékesek ezt rendbe tegyék?

Tóth Ferenc Attila



Beszámoló

ALAPÍTVÁNY 2023. évi tevékenységéről

A kuratórium az év folyamán januárban, februárban, áprilisban, júniusban, szeptemberben, októberben, novemberben és decemberben is ülésezett.

A kuratórium összetétele 2022 szeptember 15.-től az alábbi:

Tóth Ferenc Attila	a kuratórium elnöke
Gyüre Fruzsina	a kuratórium tagja
Hegedűs Gizella	a kuratórium tagja
Keserű Zsolt	a kuratórium tagja
Magyar Lajos	a kuratórium tagja

A korábbi tendencia ebben az évben is folytatódott. csökkentek a hozzánk érkező kérelmek: Jó hír, hogy kevesebb a rászoruló, ugyanakkor a hozzánk fordulókat tényleg a legnehezebb esetekkel keresnek meg minket.

A tavalyi év folyamán összesen 33 kolléga keresett meg minket. Két kérelmet továbbítottunk az alapító felé, mivel nem mozdonyvezető munkakörben dolgozott a kérelmező. Csak egy kérelmet utasítottunk el, mert a szociális rászorultság esete nem állt fenn, vagy a kérelmező nem tudta/akarta hitelt érdemlően alátámasztani kérelmét.

Az év folyamán hat esetben hunyt el mozdonyvezető, vagy mozdonyvezető felesége, élettársa. Rajtuk összesen 1 075 000 Ft-tal segítettünk.

Kilenc esetben kerestek meg minket azok a kollégák, akik kritikus betegségen estek át (daganatos megbetegedés, stroke) és részükre 1 170 000 Ft támogatást utaltunk.

A további 15 kérelem jellemzően egyéb megbetegedések miatt hozzánk fordulókat kérelme volt.

Ugyanakkor két esetben kértek támogatást tags csoporti sport és kulturális programok megvalósításához.

A sápi balesetben sérült kollégánk családja részére is jelentős támogatást utaltunk át.

A 15 hozzánk forduló kollégán (tags csoporton) összesen 1 630 000 Ft-tal segítettünk.

Összefoglalva a 2023-as évet elmondható, hogy az esetszám csökkent, de az egy főre jutó támogatás növekedett, 125 000 Ft/fő összegre.

A 2023 év folyamán összesen 3 875 000 Ft segélyt, támogatást

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

utalt át az alapítvány. Úgy véljük ez komoly segítség, egy hatásos védőháló a mozdonyvezető társadalom számára.

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

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

Az áprilisi ülésünkön elfogadtuk az alapítvány 2022 évi költségvetési beszámolóját, a 2023 évi költségvetéstervezetét, az éves beszámoló mérlegét, eredménykimutatását, és közhasznúsági mellékletét. A közhasznúsági melléklet az alapító honlapján elérhető.

Az alapítvány tevékenységéről az alapító újságjában a Mozdonyvezetők Lapjában több alkalommal is (2023/01 és 2023/03 lapszámokban) beszámoltunk.

Az 1%-os felajánlások megtételére honlapon és az alapító újságjában hívtuk fel a figyelmet.

Bevételeink döntő része az adó 1%-a felajánlásából származik. Ez az összeg 2023-ban a reméltnél jóval magasabb volt 5 307 791 Ft volt! Emlékeztetül: a 2022-es 1% 4 141 912 Ft volt. Ismét jelentős adomány is érkezett alapítványunkhoz, Hornok Béla néhai tisztségviselő özvegyétől 500 000 Ft támogatást kaptunk, melyet egy levélben hálásan megköszöntünk. Ezen felül 27 000 Ft adomány érkezett a kollégáktól, köszönet illeti a felajánlást tevőket.

Köszönjük az alapító azon tisztségviselőinek munkáját, akik az alapítványunk érdekében tevékenykednek, segítik az 1%-os gyűjtést, és felhívják a figyelmet az alapítványunkra. Várjuk a nehéz élethelyzetbe kerül kollégák megkeresését. Alapítványunk megfelelő forrásokkal rendelkezi ahhoz, hogy hatásos segítséget tudjon nyújtani!

Tóth Ferenc Attila
a kuratórium elnöke

Hírek Sopronból.

Szakszervezetünk kezdeményezésére érdekegyeztető tanácskozást folytattunk, amelyen a munkáltató (Gysev és Gysev Cargo) mellett a szakszervezeti oldalt a MOSZ a GyDSZSZ és a VSZ képviselte. Több fontos dolgot is a munkáltató elé vittünk megvitatásra



Fotók: Szóke Bendegúz

- Az utazó munkavállalók várakozási idejének szabályrendszere
 - A Kollektív Szerződésben és a kollektív erejű megállapodásokban rögzített alaphétfüggetlen díjazások (infláció miatti) aktualizálása;
 - A foglalkozás-egészségügyi orvosi vizsgálatra elszámolt munkaidő mértéke;
 - A ruhaellátmányi rendszer felülvizsgálatának megkezdése, az irányelvek lefektetése.
 - Videós oktatás megvizsgálása, lehetőségek felülvizsgálata.
 - Az utazási költségtérítés nyilatkozatának felülvizsgálata
- Tájékoztatást kaptunk a munkáltatótól, az IC motorvonatok beszerzésével kapcsolatban. Megtudtuk, hogy mindenhol zöld utat kapott a beszerzés, a kivitelezővel és a hitelezéssel kapcsolatban is. Az utolsó akadály, az állami garanciavállalás várta még magára, amire a megfelelő minisztériumnak nagyjából 3+3 hónap áll rendelkezésére. Az arcképes igazolványokat továbbra sem fogadják el az osztrák oldalon, egy jogszabályra hivatkozva, - ami eddig is hatályos volt, viszont eddig elfogadták- ezért érthetetlen számunkra a dolog.

A jegyvizsgálók várakozási idejében pozitív változás történt, a szakszervezet nyomására a munkáltató az elmaradt normaidőket kiszámolta és a tényleges kifizetés megtörtént. A KSZ-ben meghatározott alaphétfőtől független díjazásokat a munkáltató jelen helyzetben nem fogja megemlíteni, a nem kielégítő keretösszegek hiányára való hivatkozás miatt.

Aztán elérkeztünk egy másik témához, az orvosi vizsgálat és vérvétel kérdéséhez. Jelen helyzetben a munkáltató egy napra vezényli a munkavállalókat az időszakos orvosi vizsgálat elvégzésre. Amivel mind addig nincs probléma, ameddig a munkavállalónak nincs vérminta adási kötelezettsége. A mozdonyvezetőknek van. Ez viszont azt a problémát hozza magával, hogy nem elég egyszer az orvosnál megjelenni, hiszen a laboreredmény csak másnapra lesz meg. Tehát másnap, mindenképp meg kell jelenni az orvosnál, hiszen a papírokat át kell venni. Javaslatainkat elmondtuk, a munkáltató is elénk tár majd egy javaslatot, addig türelmünket kérte.

A ruhabizottság létrehozására ígéretet kaptunk, hogy a következő hetekben meg fog alakulni, ahova mind a munkáltató, mind a szakszervezetek megteszik az ajánlásukat a megfelelő emberekkel kapcsolatban.

A tehervonatos kollégáknál a tehervonati pótlék emelésével kapcsolatban, a gépészet és a humán között patlogott a labda. Ezt megelőzve, egy közös egyeztetést kezdeményeztünk, a gépészet, a humán és a szakszervezet között, az eddigi félreértések elkerülése miatt. A segédfelügyelő kollégák a szakszervezet nyomására a megfelelő munkavállalói csoportba kerültek, ami számukra emelt bérezést jelent. A régi munkaköri megnevezést felváltja a „Vontatási költségelszámoló” megnevezés. Az utazás költségtérítés nyilatkozattal kapcsolatban várjuk a humán választ.

A munkáltatónak kifejeztük aggodalmunkat ezzel kapcsolatban, hiszen egy mozdonyvezető, illetve jegyvizsgáló kolléga, rendszertelenül jár dolgozni, ami miatt ez a nyilatkozat minden egyes szolgálatra, vonatra érvényes lehet, amivel kapcsolatban

aggályainkat fejeztük ki. A humán ígéretet tett arra, hogy megvizsgálja a helyzetet és rövid időn belül választ ad a kérdéseinkre. Abban viszont megegyeztünk, hogy ameddig ebben nincs megállapodás, addig az utazó kollégák ne töltsék ki a nyilatkozatot.

Az oktató mozdonyvezetők, és egyéb szakágak oktatói a közelmúltban kaptak levelet a humántól, illetve a más szervezettől, melyben egy videós oktatás és tudás felmérés szerepel. Több javaslatunk is volt ezzel kapcsolatban, akár oktatás keretében, az oktatások megnövelésével, vagy a szolgálati tabletre való feltöltéssel ez megoldható lenne. Abban maradtunk, hogy a lehetőségeket megvizsgálják, és tájékoztatnak minket. Addig a videós oktatást nem kell megnézni, a kérdéseket megválaszolni. Amúgy is sokan még a regisztrációs levelet sem kapták meg.

Több kérdésben még nem sikerült megegyezésre jutni. Természetesen amennyiben a munkáltató képes a kompromisszum vállalásra, úgy mi is készek vagyunk a megvizsgálni a lehetőségét annak, hogy megfelelő egyezség kerüljön aláírásra, természetesen tagjaink érdekeit figyelembe véve.

*Mozdonyvezetők Szakszervezete
Sopron*



Tagcsoporti beszámoló és fórum!

A Püspökladányi tagcsoport éves gazdasági beszámolót és fórumot tartott. A rendezvényen az aktív tagokon kívül a nyugdíjba vonult kollégák közül is jelen voltak páran.

A megjelenteket egy kis reggélivel vendégteltük meg majd utána az éves gazdasági beszámolót Ordasi Zoltán, a tagcsoport pénztárosa tartotta meg, aki részletesen ismertette az elmúlt 2023-as év pénzügyi mozgását, a rendezvények és egyéb dolgokat magába foglaló költségeket. A tavalyi év lezárása után rátért a 2024-es évi rendezvények terveire és a várható költségekre. Mikor ezeket a sorokat olvassátok, már túl is leszünk a helyi horgásznapiunkon, amin remélhetőleg mindenki jól fogja magát érezni. A gazdasági beszámoló után tájékoztatást adtunk a kollégáknak a Munkatörvénykönyv, Kollektív szerződés és a Helyi Függelék mozdonyvezetőket érintő pontjaiból. Kitértünk a törvényes foglalkoztatás, a napi pihenő idő, heti pihenőidő kiadás tekintetében és a közszolgáltatás zavartalan biztosítása érdekében elrendelhető munkavégzés szabályaira. Ebben a témában ismertetésre került a pihenő idős perek alakulása és mintha a sors is csatlakozni akart volna ehhez a ponthoz, felolvasásra került az épp a rendezvényünk alatt a MOSZ elnöke által közzétett, Északis mozdonyvezető kolléga másodfokú ítélete, mely elnyerte a jelenlévő kollégák tetszését. A rendezvényünkön jelen volt Nemes Zsolt Területi Ügyvivő és a Központi Munkavédelmi Bizottság elnöke, akivel a fórum talán legjobban várt és a jelenlévők figyelmét legjobban lekötő témát - közösen ismertettük, mivel jól bevált stratégia szerint ezekben az ügyekben mindig együtt képviseljük az érintett kollégákat. Ez a témakör pedig a 2023-as évben történt püspökladányi mozdonyvezetőket érintő munkáltatói intézkedések, hátrányos jogkövetkezmények azokkal kapcsolatos szakszervezeti egyeztetések és ezen ügyek végkimenetelei. Természetesen ezekben az ügyekben gondosan figyeltünk arra, hogy az érintett kollégák hozzájárulása mellett személyes adatokat ne hozzunk nyilvánosságra. Ezeknél az eseteknél a kollégák megismerhették a VBO jegyzőkönyv felvételi metodikáját és a leggyakrabban feltett kérdéseket, amik, ha egyszer majd szükség lesz rá, talán némi segítséget adhat a kollégáknak. Mert sajnos be kell látni, hogy senki nem született Superman-nek, maximum csak kiváló képességű mozdonyvezető lehet belőle. A rendkívüli helyzetek és a balesetek egy hosszú mozdonyvezetői pályafutás alatt sajnos kódolva vannak és ilyenkor minden segítség és emlék jól jöhet. A rendezvény utolsó napirendi pontjában pedig szóba került a szervezetpolitikai helyzet a reprezentativitás tekintetében a Máv-Volán csoport összevonása miatti helyzetből kifolyólag, hogyan alakulhatnak a különböző szakszervezetek, köztük a MOSZ. helyzete. Fel lett téve a kollégáknak a kérdés és nyitva lett hagyva a válasz lehetősége azzal kapcsolatban, hogy ki hogyan gondolja a reprezentativitás megőrzését az új vállalat csoportnál. A helyzet komolysága miatt, most, itt ezen sorok között újból

felteszem azt a kérdést, hogy vajon mit gondolhatnak azok a kollégák, akik mozdonyvezetőként nem tagjai egy szakmai szervezetnek és mit fognak majd akkor mondani vagy gondolni, ha a munkáltató majd az egyik napról a másikra kukába vágja a Kollektív Szerződést és vele együtt a bértáblánkat és a bérmegállapodást? Mert hát ugye azzal mindenki tisztában van, hogy a szakszervezet által megkötött Kollektív Szerződés részét képezi a mozdonyvezetői bértábla is! Vajon majd akkor is könnyebb lesz szidni a szakszervezetet és ezzel a saját kollégáikat is? Vagy majd elgondolkodnak azon, hogy ha talán tagja lenne egy szakmai szervezetnek akkor nagyobb lenne a taglétszám és meg lehetne őrizni azt az erőt, ami kell egy reprezentatív szakszervezethez és megőrizhetnénk az évtizedek alatt kiharcolt jogokat és vívmányokat. Nagyon igaz az a mondás, hogy nincs baj, amíg nincs baj, valamint az, hogy könnyeb segítséget kérni, ha van kitől. Mozdonyvezetőként a vasúti közlekedésben ez fokozottan igaz! Ezzel a napirendi ponttal el is érkeztünk a fórum eredetileg meghirdetett végéhez a 16 órához. A tavalyi és idejei tapasztalatai azt mutatják, hogy egy olyan külső helyszínen, ahol a fórumot tartottuk és mindenki tabuk és zavaró tényezők nélkül kérdezhet és beszélhet, bizony nagyon érdekesnek és hasznosnak bizonyult. Hogy miért? Mert a foglalkoztatásunk az évek során átalakult, valamint zajlik egy jelentős mértékű generációs váltás a mozdonyvezetői társadalomban. Ezért egyre kevésbé alakulnak ki azok a szakmai beszélgetések a szolgálatok közben és a szolgálatok végén, amik a régebbi időkben megvoltak és amiből a kollégák okulhatnak vagy bármilyen segítséget kaphatnának egymástól, tanulhatnak mások eseteiből.

Ezzel a fórummal ezeket a hiányosságokat próbáltuk meg pótolni.

*Keserű Zsolt
püspökladányi
tagcsoportvezető.*

*Minden kollégának
balesetmentes közlekedést
kívánok!*



Az RCH személyzetcsere nélkül közlekedtetni a vonatokat Budapest és Bécs között

Áprilistól Budapest és Bécs között valamennyi szórt elegyes küldeménnyel rakott RCH vonat mozdony- és mozdonyvezetőcsere nélkül a Rail Cargo Hungaria kizárólagos üzemeltetésében közlekedik. A heti 15 vonatpárhoz az RCH adja az osztrák vasúti infrastruktúrán közlekedésre is felkészített mozdonyvezetőket és magyar szakaszon a kocsivizsgálókat is.

Az RCH 2023-ban kezdte meg a mozdonyvezetők felkészítését az osztrák vasúti hálózaton történő közlekedésre. Az országhatárokon átvélő vonatjavításához szükséges végzettség megszerzése ma még kuriózum: Európa-szerte is kevesen rendelkeznek egyszerre több ország infrastruktúrájának ismeretanyagával. Jelenleg az RCH nyolc olyan mozdonyvezetőt foglalkoztat, akik nemcsak a magyar, hanem az osztrák infrastruktúrán is közlekedhetnek. Az első mozdony- és mozdonyvezetőcsere nélkül közlekedő szerelvény 2022 októberében közlekedett Győr és Bécs között. 2023-ban, a téli menetrendváltástól kezdve az időközben az osztrák infrastruktúrára újonnan levizsgázott mozdonyvezetők segítségével bővült az interoperábilis mozdonyvezetővel közlekedő vonatok száma. Idén az első negyedévben további kollégák szereztek meg az osztrák engedélyt, ami lehetővé tette a teljes Budapest–Győr–Bécs útvonal interoperábilissá tételét a szórt elegy továbbításának tekintetében. Az RCH a jövőben tovább növeli az osztrák vasúti hálózaton közlekedésre kiképzett kollégák számát, és ennek érdekében megkezdte a következő képzés elindításának előkészítését. A „kétvizsgás” mozdonyvezetői csapat kiépítésével az RCH vonzó és jelenleg Magyarországon egyedülálló szolgáltatást kínál ügyfeleinek.

RCH hírek röviden

Az RCH-nál halad előre a komplex mozdonyvezetői képzés pilot projektje. A 17 résztvevő már a második szakaszban, a kocsivizsgálói képzésnél tart, a tervek szerint éles szolgálatba ősz elején állhatnak. Emellett az interoperábilis képzés is eredményes, jelenleg már 9 mozdonyvezető rendelkezik a szükséges vizsgákkal, és további 4-5 fő nyelvi oktatása is folyamatban van. A jelenlegi cél 14 RCH kolléga felkészítése a Bécsig történő vonatközlekedésre. A mozdonyflotta: az ÖBB-PR 2068-as járműveiből nyolc áll rendelkezésre, ebből hat stabil fordában fut. A 2016-os Herkulesekből kettő dolgozik Magyarországon, egy közlekedik a röszkei határban, a másikat szükség szerint foglalkoztatják az országban, azonban május 24-től mindkét mozdony három hétig Romániában teljesít szolgálatot. A dízel TRAXX-okból hattal rendelkezik a vállalat, a flottához még a hónapban csatlakozik a hetedik jármű. Összesen tíz mozdony szolgálatba állítása a távlati cél.

A kínai villany-hibrid tolatómozdonyok a működési engedély megszerzését követően csomóponti kiszolgálásban teljesítenek szolgálatot. A kínai villany-hibrid vonali mozdonyok tekintetében kettőt hívtak le, közülük az egyik Bulgária után Horvátországban futópróbázik, a másik Budapest és Miskolc között teljesített próbaüzemet.

Kétvizsgásként Ausztriában

Lassan új értelmet nyer a kétvizsgás kifejezés, mert jelentheti az is, aki nem csak egy ország vasúthálózatán jogosult mozdonyvezetőként dolgozni. Horváth László a Rail Cargo Hungaria mozdonyvezetőjeként már otthonosan mozog nemcsak Magyarországon, hanem Ausztriában is. Most elmeséli a Mozdonyvezetők Lapja olvasóinak történetét.



A történet 2023-ban kezdődött egy áprilisi napon. Kaptunk egy emailt a munkáltatótól, amiben német nyelvtudással rendelkező mozdonyvezetőket kerestek az RCH-RCA közös projektjéhez, amely a határok átjárhatóságát, az egy mozdonyvezetővel történő kiszolgálást, a hatékony mozdonysemélyzet felhasználást hivatott elősegíteni úgy, hogy magyar cargós mozdonyvezetők osztrák mozdonyvezetői vizsgát tesznek. Természetesen egy nyelvi felmérőt kellett tenni írásban és szóban egyaránt. Ezek június hónap folyamán meg is történtek, és akik sikerrel vették ezt az akadályt, azok beiskolázásra kerültek egy szakmai nyelvi előkészítőre. A nyelvi képzés a mozdonyvezetői munka mellett, szombatonként volt július-augusztus hónapban. Ekkor még az osztrák mozdonyvezetői átképzőről semmilyen információval nem rendelkezünk.

2023. szeptember 11. a következő dátum, ekkor kezdődött az átképző tanfolyam Grazban a GKB társaságnál. Összesen tízen kezdtük meg a tanulást, nyolc RCH-s és két olasz mozdonyvezető. Az olasz kollégák már rendelkeztek osztrák

vizsgával, de elmondásuk szerint a munkáltatójuk ragaszkodott ahhoz, hogy ők is részt vegyenek a képzésen. Az elméleti képzés 3 hétbe volt belesűrítve, ehhez még egy hét ETCS és PZB oktatás és szimulátorozás jött pluszba, amit kis csoportokban teljesítettünk a szimulátor kapacitása miatt. A GKB oktatóitól minden segítséget megkaptunk a képzés alatt. Egyetlen dolog hiányzott csak, a tudáskontroll, ami akkor nem tűnt fontosnak, de utólag végig gondolva, bizony





a vonatszámmal az ÖBB GSM-R rendszerébe beregisztrálni, mert enélkül nem fogják tovább engedni a vonatot. Alapvetően, ha nincs semmi rendkívüli esemény egy adott vonalon, kevés az élősavas beszéd. Sokszor kapunk szöveges üzenetet rádión, ha egy adott állomáson félre kell állnunk, hogy mikor lesz a várható tovább indulás.

Az osztrák vasúton a vonatbefolyásoló rendszer a PZB, amit elméletileg minden magyar mozdonyvezető is ismer, hiszen nálunk Indusinak hívják. A PZB-nek is megvan a maga logikája és

hiányzott. Az elméleti tudásanyag megszerzése után, kötelező 80 óra vezetési gyakorlatot kellett teljesíteni. Itt a csapatot két részre osztották, mert az ÖBB Produktionnak nem volt elegendő kapacitása, így a csapat másik része a Frachtbahn nevű osztrák magánvasútnál teljesítette a vezetési gyakorlatot, többekkel együtt én is. Az előírt gyakorlatot kb. három hét alatt sikerült teljesíteni az intenzív vezénylésnek köszönhetően. Vonatjaikkal általában Hegyeshalom/Pozsony-Passau viszonylatban közlekedtünk, de sikerült eljutni Salzburgba, Breclavba és Bécs különböző teherpályaudvaraira is. Meglehetősen rugalmasan állt a kéréseinkhez a Frachtbahn. Így alapvetően 4-5 napot tartózkodtam kint Ausztriában. A pihenőidőket hotelekben töltöttük.

Az ausztriai magánvasutaknál jelentős a külföldi munkavállalók száma, akikkel a kommunikáció természetesen német nyelven folyt. A gyakorlat alatt sok tapasztalatot szereztünk az osztrák vasút működéséről. Érdekes volt látni, hogy Ausztriában mennyire előrehaladott állapotban van a digitalizáció a vasútban. A menetrend, a lassúmenet kimutatás, az „útvonalkönyvek”, stb, mind elektronikus formában van kiadva. Papíron csak a Befehl (Írásbeli rendelkezés) és a Wagenliste (VTK) van. A lassúmenet kimutatás kéthetes időtartamra érvényes, a változásokat Befehlen kapja meg a mozdonyvezető.

A kommunikáció GSM-R-en folyik szinte mindenhol. Hegyeshalomból indulva kötelező

ha az ember megérti és elfogadja az előnyeit és hátrányait egyaránt, akkor egy üzembiztos rendszert tapasztal meg. Ausztriában megismerhettem az igazi ETCS 2 vonatbefolyásolást is. Rendkívül izgalmas volt olyan pályán közlekedni, ahol nem voltak jelzők és a vonatnak kb. 32 kilométerre előre volt menetengedélye. Mivel nem minden vonal van kiépítve teljesen ETCS üzemre, ezért a vonatbefolyásoló rendszerek közötti váltásokat is sikerült megtapasztalni egy úton, akár 4-5 alkalommal is. Azok a mozdonyok, amelyek nem rendelkeznek ETCS fedélzeti berendezéssel vagy nem megbízható verzió működik rajtuk, olyan pályán nem is közlekedhetnek, ahol csak ETCS van, illetve tilos bekapcsolni a mozdonyon az ETCS-t. Ezek az adatok az osztrák pályavasút rendszerében rögzítve vannak, így a menetvonal engedélyeket is úgy utalják ki, hogy figyelembe vannak véve a korlátozások.



Fotó: Varga Mihály

December 15-én sikeres írásbeli, szóbeli és gyakorlati vizsgát tettem. Majd következett az önálló munkavégzés. Első körben Győr-Bécs viszonylatban, majd Ferencváros-Bécs között közlekedő vonatokat továbbítottunk.

Bécsben a központi rendezőpályaudvarig (Zentralverschiebebahnhof) közlekedünk, az egész állomás több kilométeren keresztül nyúlik el, a várostól délkeletre. Az egész munkafolyamat a pályaudvaron nagyon jól kitalált és megszervezett, úgy, mint a vonatok érkezése és indulása, a mozdonyok körül járatása, tárolása. Egy vonat érkezése után, ha a gépet már leakasztották, nincs szükség külön engedélyre a mozgáshoz, amennyiben a jelzőn a „tolatás engedélyezve” van. Az állomáson ki vannak jelölve helyek, ahol a vonatról lejáró mozdonyokkal irányt kell váltani. Ezt a csomóponti infrastruktúra oktatáson tanítják. A vonatra váró mozdonyokat a Harfén tárolják az állomásnak kb. a közepén. itt található a 2-es üzemi épület is.

A Harfét úgy kell elképzelni, hogy van két líravágány, amik össze vannak kötve tíz rövid vágánnyal tolatásjelzőkkel fedezve és megosztva. Ide kettő mozdony elfér, így, ha csak az egyik gépre van szükség, akkor könnyen hozzáférhetőek, illetve a tandem menetek is egyszerűen előkészíthetőek, mert a forgalom is tudja, amikor egy vonat több vontatójárművel van tervezve. Az állomáson telepített fékpróba berendezés van üzemben. A vonatok előkészítésekor, a műszaki vizsgálat után minden helyből induló vonatnak megcsinálják a teljes fékpróbáját is és a vontatójármű megérkezéséig levegővel is állva tartják a járműveket.

A vonatokat továbbító mozdonyokkal már csak a feltöltési iránynak megfelelő fékpróbát kell tartani az ÖBB előírásai szerint. Ilyenkor, ha a fékpróbát végző dolgozónak a vonat végén kell a fékezés és oldás vizsgálatát elvégeznie, akkor rádióon fogja keresni a



mozdonyvezetőt. Üzemi szempontból az egész munkafolyamat egy nagyon jól kitalált és átgondolt technológia rendszer. Ha a vonat előkészítése minden szempontból megtörtént, már csak a készre jelentés várat magára, ami Ausztriában szintén egy kicsit másképpen működik. A mozdonyvezetőnek kötelessége ellenőrizni, hogy a vonat indulására minden szükséges intézkedés megtörtént. Ha a feltételek teljesülnek, akkor a GSM-R-en már bejelentkezett vonatszámmal saját maga jelenti indulásra készre a vonatot a rádióon keresztül. Ez egy automata rendszer, amit a forgalmi szolgálattevők is látnak. Nem egyszer előfordult, hogy a készre jelentés után 1 percen belül már indulhattam is.

Az üzemi épületben vannak az ÖBB-s mozdonyvezetők tartózkodói, pihenő- és relax (!) szobái is. Több ital-, étel- és kávéautomata van kihelyezve, de teát is lehet bármikor szabadon fogyasztani. Ezek nagyon színvonalasak, bár az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy itt is vannak olyan emberek, akik nem foglalkoznak a tisztasággal és a renddel (személyes tapasztalat a földre dobott papírtörlő, cipőtálp nyomok a tiszta és új kanapén).

Nagyon sok dolog van, amiről még lehetne beszélni, írni. Akár a különbségekről vagy a hasonlóságokról a magyar vasúthoz képest. Ami biztos, hogy Ausztriában is vannak problémák a vasúton, még ha ez Magyarországról nem is látszik. Összességében elmondhatom, hogy nem bántam meg ezt az új „kalandot”. Szakmailag sok új dolgot tanultam meg, egy másik rendszert, gondolkodásmódot és munka morált ismertem meg. Hogy a jövő mit hoz, majd meglátjuk, a továbblépés lehetősége fennáll.

Horváth László RCH

MAGYAR KÁRTYA



A Vasúton sosem volt hiány a nagyívű tervekből - egy valamiből viszont mindig hiány van: az ilyen tervek megvalósításához szükséges tehetségből.

Ezzel nem azt állítom, hogy csupa tehetségtelen ember tevékenykedik a munka frontján - hol itt, hol ott. Nekem az a tapasztalatom, a hajtásláncban vannak gyenge láncszemek: márpedig a lánc olyan erős, mint a leggyengébb láncszeme! Ez az egyik eleme annak a sajátosságnak amiatt, nálunk csak szélsőségek vannak, kevés normális dolog történik. A nagy ív anyaga jobb esetben a legolcsóbb matéria, rosszabb szituban nem oda való selejt - például vas nélküli vasbeton, máskor hozott anyag. Egy grandiózusnak hirdetett elképzelés, részben, a valóság pontos fizikájának ismerete nélkül születik meg, részben, a tökéletes kimunkáláshoz szükséges anyagi források nincsenek meg (ezért születnek bővli megoldások: például a schaku fedél MÁV verziója), valamint a szellemi teljesítmény a leggyengébb láncszem (láncszemek) átmeneti ellenállásán (villamos fogalommal leírva) füstöl el, ezért a fényár helyett, csak pislákoló pipicsfényben gyönyörködhetünk.

A nagy ív végén legtöbbször a végrehajtó-szolgálat van - azaz a mezei vasutas. Minket talál telibe, ránk hullik minden darabja a világmegváltásnak: ugyanis mi vagyunk alul. Általában, nem az alsó végén török meg a nagy ív. Igaz, egy rosszul előkészített, bénán kivitelezett gyilkossági kísérletbe, a mezei vasutaság teljes mellszélességű beleállítását hiába várják eleink! Az ív valahol feljebb szokott megroppanni. A fentiekből kitűnik, sokszor a szerkezet jó kezdő iránya is kétséges, vagy szimplán kaeska, ráadásul kosárgörbében folytatódik a változó szélirány miatt. Persze vannak támogatások, kísérletek a kecsesség megőrzésére, de a fent

említett sajátosságok okán, a hibátlan alátámasztás sem tradicionális különféle okok miatt - a hozzáértés-, a pénz hiánya miatt, vagy ne adj Isten mindkettő okán. Emiatt nem jutunk soha ötről a hatra, maximum a kettőről a háromra. Például a FLIRT projekt lehetne négy vagy öt is, ha a FLIRT nem lenne fapados, nem lenne állandó gond a WC-jével, jutna mindenhova annyi amennyi kell, nem lenne hulladék a menetrend, és a Pályavasút le tudná közlekedtetni a vonatokat időben, ja igen, és nem 3G-s lenne a WiFi. Szóval, ezek miatt csak három...

Van olyan terület is, amelyen még egyről a kettőre sem jutottak: például a munkaszervezés kultúrája az állatbarát jelzőt sem érdemli meg, lassan negyedszázada. A hátra arera is látunk számos példát, gondoljunk csak a vonalbezárásokra, vagy a jármű karbantartásra. Szóval, a Hurrá Magazin által festett képpel szemben, nem túl rózsás a helyzet, és ezt nem csak a mezei vasutas tapasztalja: az utasok is érzik - nem szerenádognak hálából, legfeljebb a szidalmak áradnak teli torokból anyukámra. Igaz, ezt a pocskondiát a felsőbbség nem hallja, így magukba nézve vakhittel mondhatják: minden rendben. Én viszont hallom, hogy lapos a kerék, és ha leírom eseményben a problémát, azt vagy meg sem hallják, vagy felháborodnak azon, hogy leírtam, és ahogy leírtam. A helyzetet villamos fogalmakkal lehet a legjobban körülírni (ismét): minden csak volt, nagy a feszültség, kicsi az ellenállás, és a vezetők érintése halálos. A legbosszantóbb, hogy folyton azt hallom a másik oldalról, nekik miért nehéz. Mondhatnám, nekem is nehéz! Például, napokig kialvatlanul, hármastúrban, otthoni intellektuális

kikapcsolódás nélkül, monoton személyzet fordulókban dolgozni, csak azért, mert a létszám probléma megoldására pont nincsenek született tehetségek - viszont, a pihenő megdurrantása megy flottul. Pedig a főnök dolga a feladat végrehajtásához biztosítani a feltételeket. Csakhogy, per pillanat, a feltételeket hangoljuk a feladathoz - például a kalauz nélkül közlekedés. A főnök szerint, meg kell érteni, el kell fogadni milyen nehéz a vezetésnek helytállni: a semmiből kell mindent előteremteni! Oké, érzem én honnan fúj a szél! A lényeg: rossz az együttérzés iránya, nem túl lojális magatartás az utasokkal, sem a kollégákkal együtt érezni. Sok vasutas kolléga él utaspárti, szentimentális felfogásban és ebben a szellemben teszi szóvá a problémákat - érdekes, pont ez nem tetszik a főnöknek. Egyébként érthető a reakció. Ugyanis egy hiba felszínre kerülése cselekedeteket kíván a hiba megszüntetésére. Éppen itt a bibi! Főnöki taktika: a legjobb tudomást sem venni a felvetésről, vagy ha valamiért nem lehet figyelmen kívül hagyni, fel kell háborodni a bunker, izgága vasutas sziszegésén - a csomó kioldása helyett. A legkényelmesebb megoldása minden problémának, a mezei vasutas letorkollása. Az a jó munkavállaló, aki némán, lehajtott fejjel húzza az igát - igaz, így van ez máshol is... Viszont, annyira nem lehet rossz vezetőnek lenni, mert több mezei vasutas mond fel, mint király.

Gyanítom, ebben a játszmában, kézben, nem a nagy értékű lapok vannak - nem csoda, hogy bölcselkedő vezéreink betlire játszanak. Másik sajátossága ennek a játszmának, hogy nincs is aduász! Ha lenne gempá rogyásig, akkor sem lenne mit kijátszani, ugyanis az új dolgok automatikusan emelik a szintet, amihez a csodálatos elmének semmi köze. Így, csak lapok mennek egyik kézből a másikba, csereberélnek, új lapot kérnek, blöffölnek. A kellően balek a partner meg azt hiszi nagyban megy a játék. Pedig ez az egész csak egy hiányos pasziánsz: csak rakosgatjuk a kártyalapokat, de soha nem fog kijönni a nagy egész - a jó eredmény!

Az aduásznak beállított újdonságok egyike, az eget rengető CÉGEGYESÍTÉS idea. Ha visszatekintünk az elmúlt 30 évre, 1995-től, majd a Mándoki korszaktól kezdve, a szétszedem-összerakom stratégia van divatban. Egyik elképzelés sem hozott áttörést, egyik közgazdasági modell sem vált be - csak a lejtmenet volt folyamatos. Sok mezei vasutas hisz benne, hogy a nemzeti vasút szétverése folyik, a magánkézbe játszás előkészítése zajlik. Én azt gondolom, különböző dolgok csak kedvező esetben, gondosan kimunkált körülmények között működhetnek együtt, kicsit úgy, mint a szervátültetés esetén - elég a legkisebb trehányás és nagyon rosszul sült el a

történet. A Start és a Volán, közlekedési ágazat síkon biztosan lehet találni kapcsolódó pontokat, talán még szakmailag is vonható jópár párhuzam. Viszont azt gondolom, ha minden patent lenne, anno nem válik szét a két ágazat.

1927-ben alakult meg a MAVART (Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalat Részvénytársaság), azzal céllal, hogy a vasúti szolgáltatásokat bővítse, illetve az országos távolsági buszközlekedést megszervezze. Régebben, a Magyar Posta szervezésében zajlott az autóbussz közlekedés Magyarországon. A két autóbussz vállalat, méretét tekintve, meg sem közelítette a manapság megszokottat. A vonat- és autóbussz közlekedés a közös cég által évtizedekig egybeforrt. 1949 áprilisában választották szét külön cégekbe a vasúti- és közúti közlekedési szereplőit. A Vasutas Magazinban van egy klassz írás erről folyamatról: <https://www.vasutasmagazin.hu/anno/mavart-es-mavaut-tortenete>.

Hetvenöt év különélés után, napjainkban ismét terítéken van a vasúti-, közúti személyszállítás egyesítése. A központi kifőzde találmánya a működtetési oldalt nézve előnyös is lehet, nem a dolgozók számára, de normál gazdasági síkon ígéretes a koncepció. A mesterséges intelligencia (AI - Artificial Intelligence) így fogalmazott: „A tervezett változások hozzájárulhatnak a közlekedési infrastruktúra fejlődéséhez és az utasok kényelmének javításához.

A MÁV-Start és a Volánbusz egyesítése egy érdekes lépés lehet a közlekedési szektorban. Ha ez megtörténik, a közös holdingnak lehetősége lenne hatékonyabban irányítani mindkét vállalatot, és a szinergiák (együttműködő részek eredményessége nagyobb a különálló részek eredményeinek összegénél) kihasználásával javítani a szolgáltatás minőségét. A MÁV-Start a vasúti közlekedés egyik meghatározó szereplője Magyarországon, míg a Volánbusz a közúti közlekedés területén játszik fontos szerepet. Az eszközök és munkavállalók egyesítése lehetőséget teremthet a hatékonyabb működésre és a közlekedési hálózat összehangolására.”

A mesterséges intelligencia az általánosságban igaz ismeretek birtokában von le következtetéseket. Az AI nem ismeri a MÁV azon működési sajátosságait, amelyeket a fentiekben fejtegettem: anyagi és szellemi deficit, leggyengébb láncszem effektus, működési szélsőségek. Eddig melyik MÁV-ra húzott gazdasági modell működött jól? A mostani mitől fog? Mert a Lézer Jani azt mondta? Egy biztos: összefogás híján, a mezei vasutasnak végképp lóttek!

Számomra, egyelőre, a cégégyesítés nyerteseinek kilétét homály fedi. Nyilván, eleink pénzügyi felvilágosítást látnak benne, különben nem gondolnám, hogy erőltetnék a dolgot - biztosan nem a jobbítás a vezérelv! Az utasnak az a fontos, hogy akkor tudjon utazni, amikor kvázi akar, egyszerű legyen a jegyváltás (nem valami firnyákos app, vagy egy lomha, behemót automata), ha kimegy az állomásra legyen tető a feje felett, pontosan jöjjön a vonat, felférjen rá, kényelmesen utazzon, pontosan érjen célba. Ezeket a kívánalmakat eddig is lehetett volna teljesíteni, csak más, különféle okok miatt, fontosabb volt: például a ETCS, KÖFI, GSM-R, a szegényi romantika (virágoskert, térkő). Nézzünk végig a Délin, menjünk ki Ercsibe, üljünk fel a Fecsére, olyan amilyen, mégis tobzódik az utasokban. Azaz nem a csicsa a lényeg!

Cégegyesítés.

Na most aztán... Csak nehogy ez is betli legyen! Én személy szerint nem ettől a laptól várom az áttörést. Ez is valami SZEVASZ Zrt. (Személyszállító Vasúti Szolgáltató Zrt.) féle dolog lehet. Emlékeztek még rá? Nehéz elképzelni, hogy egy vasúti személyszállítási cégnek közúti személyszállítási érdekeltsége legyen. Most vonatozunk, vagy kocsikázunk? A vonatozás is keservesen megy - ja a pénz az oka, gondolom hozzáértés van doszta. Most meg jön egy új szakterület: eddig sánták voltunk, most púposak is leszünk. Beszélék zöldeket, bevesszük a buszos csapatot is a játékba. Az íróasztal egyik lába vasból lesz, a másik gumiból. A vas oldalon lesz a vasutas, a gumi oldalon a közutas. Igen egy irodában! Spórolunk! Eddig egy tollra is alig futotta, most majd jut kettőre. Végre egy intézkedés, amelyben jutunk egyről a kettőre. Talán ezért kell kiköltözni a Könyves Kálmán utcából. Tényleg, a Volán Székház hol van? Nem oda költözik mindenki? Mire e sorokat olvassátok, már tudni fogjuk!

Mi lenne a hihetőbb sztori a sinbusznál?

Azaz a MÁV-Start buszoszós részlegénél - mondjuk, stílszerűen, lehetne ott Kormányos úr a főnök. Jaj, nem jó: kormányosa a hajónak van! Húha, ebbe jobb bele se gondolni. Nehéz abbahagyni a nevetést, de tegyük félre a viccet!

Szóval, fúzió esetén, inkább el tudom képzelni, hogy egy nemzeti személyszállítási cégnek legyen vasúti-, és közúti ágazata, és az állampolgárok érdekében nyújtson komplex szolgáltatást. Például megérkezik a vonat X állomásra, és

a busz kiviszi a környező falvakba az embereket; és fordítva: a busz hozza az érkező vonathoz az embereket. Technikailag, akár egy jól működő rendszer is lehetne! Ebbe a síkba még belefér, hogy két helység között a kedvezőbb módozat (vonat-busz) kapjon szerepet. Azonban, egy új cég esetén a MÁV-Start órái meg vannak számlálva.

Érdekvédelmi szempontból, a cégégyesítésnek van egy óriási buktatója, amelyen minden MÁV-Start-nál jegyzett vasutas szakszervezet el fog bukni: az új céges létszám oly mértékben meg fog nőni, hogy a kollektív szerződés alakításához szükséges, 10%-os szervezethez (reprezentatív) kötött, beleszólási jog el fog veszni. Matematikailag: a MÁV-Start létszáma ~12 000 fő, a reprezentatív státuszhoz 10%-os szakszervezeti taglétszám, 1200 fő szükséges, a Volánbusz létszáma ~18 000 fő, ha a két cég összeolvad, cirka 3000-es taglétszám kell a reprezentatív státusz eléréséhez. Per pillanat, egyik vasutas szakszervezetnek sincs ekkora taglétszáma - Volánbuszos szakszervezetnek viszont van! Tehát a buszosok, a kollektív szerződéskötési joguknál fogva, a mi sorsunk felett is dönthetnek - a munkáltatónak meg sem kell kérdeznie minket: égető dolog lett a taglétszám növelése!

Sok lehetőség nincs, valamilyen szövetség jöhet csak szóba: szervezeti- (szakszervezet-szakszervezet), szakmai körök közti szövetség (például a MOSZ tagság elérhetővé tétele nem csak mozdonyvezetők számára), illetve a nem szakszervezeti tagok szakszervezetbe csábítása. Ez utóbbi lehetőség azonban nem jelentene teljes megoldást, ugyanis az összes mozdonyvezető szakszervezeti tagsága sem elég a reprezentatív státuszhoz - mindenesetre arra jó lenne, hogy enyhítse a létszám különbséget.

Ilyen szituban, meg kell gondolni a hullámlovast stratégiát! Az egyénieskedő munkavállaló, önmaga, nem tudom, hogy oldaná meg a saját létét? Lássuk be: azon az oldalon sem az eminensek krémje virít! A tagságon kívüliektől gyakran hallom: - "Minek fizessek tagdíjat? Ugyanazokat a juttatásokat megkapom, mint a szakszervezeti tagok!". Ők a szakmai szerveződés hajója sodrában eveznek, és mi lesz akkor, ha léket kap a csónakjuk? Nyilván, a szakszervezeti kötelekben résztvevő munkavállalók egysége sem az egészségességben nyilvánul meg, hanem a közösségi erőben, amely törekszik az elviselhető környezet létrehozásával, források megteremtésével, illetve érdekeik képviselésével megbízott rendszer fenntartásával. Kíváncsi vagyok mekkora béremelést harcolna ki magának egyedül az, aki

a szakszervezeti tagokon röhög? Szóval, kinek az oldalán áll az effajta felfogású kolléga? Nem az összefogás oldalán, de azért szívesen használja ki a csapatmunka gyümölcseit: például nem csak az alapcsatornákat nézi a TV-n. A szakszervezet-szakszervezet szövetség nem egyszerű dolog, főleg nem, ha csak egyetlen közös cél van. Az elmúlt években, kevés baráti gesztust kaptunk a többi vasutas szakszervezettől, így nehéz elképzelni a felhőtlen közös munkát. A megfelelő partner kiválasztása sem egyértelmű dolog.

A szakmai körökkel kötött szövetség, a MOSZ vezetése részéről kijelölt, egyetlen favoritja a jegyvizsgálók csoportja. Ez, és általában, a szakmai körökkel kötött szövetség két módon lehetséges: mozdonyvezető tags csoportba olvasztás, vagy különálló szakmai kör (jegyvizsgáló) tags csoport megalakítása. Személyes véleményem: az utóbbi megoldás követi legjobban a MOSZ hagyományait.

A tags csoportba olvasztás esetén több-kevesebb jegyvizsgáló (munkavállaló) a tags csoport részévé válik - minden adminisztrációjával együtt. Tapasztalatból mondom, hogy a mozdonyvezető nyűgökkel sem egyszerű az 'air race', pedig a mi vonalunkon (vezénylő, reszortos, telephelyvezető, technológus, személyzetbiztosítási vezető) nagyjából képen van a tags csoportvezető, a szakmai csavarokról nem is beszélve. Nem mondom, a jegyvizsgálói hierarchia vonalát előbb-utóbb ki lehet ismerni, de szakmailag sosem fognak partnernek tekinteni egy mozdonyvezetőt - mint ahogy mi sem egy jegyvizsgálót! Vagy átalakítjuk a tags csoport vezetését, hogy legyen, aki a jegyvizsgálókkal külön foglalkozik, vagy a mozdonyvezető ügyvivő olyat vesz a nyakába, amire biztosan nincs felkészítve - ha egyáltalán a mozdonyvezető tags csoport vezetésére fel van készítve. Erre nem is kívánok több szót vesztegetni. Ha mégis belevág valaki: kívánok hozzá erőt és jó egészséget!

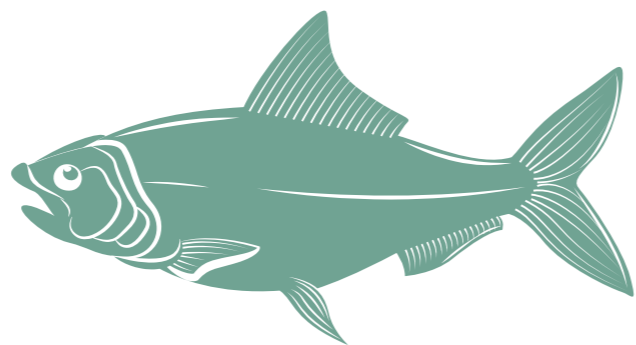
A mozdonyvezető tags csoportok mintájára megalakuló jegyvizsgáló tags csoport megalakítása inkább járható út. A jelenlegi gyűjtő szakszervezetek tagpolitikája, a központi szolgáltatásokon (mindenkit érintő), valamint a szakmai kör képviselésén kívül, nem terjed ki a tagság egyéb igényeinek kielégítésére, úgymint a MOSZ tags csoport helyi közösségének a tagdíjból előálló, saját részre fordítható, anyagi forrás keletkezésére. Egy jegyvizsgáló tags csoport tagja, már azzal jobb helyzetbe kerül, a gyűjtő tags ággal ellentétben, hogy a tagdíja egy részével, tags csoportja útján rendelkezni fog. Mindamelllett a MOSZ központi szolgáltatásai sem kevesebbek a gyűjtő szakszervezetek szolgáltatásainál. Ráadásul, az egész vezérelv nagyon szépen tükrözi a MOSZ alapítók célját, és a Szervezet hagyományait. Nem is kell ezt tovább recézni...

Ilyenformán, az is lehet, az összes jegyvizsgáló MOSZ tag akar majd lenni, akkor elképzelhető, változtatni kell a néven is: például Mozdonyvezetők és Vonatkísérők Szakszervezete (MOVOSZ). Ha minden vasutas be szeretne lépni, lehetne a nevünk Minden Vasutas Szakszervezete (MVSZ). Mondjuk ezt nem szeretném...

*Veres Győző
Pusztaszabolcs*



Csak az tekinthető halnak, ami a szákból van.



Ennek az örök igazságnak az igazolására gyűltek össze a MOSZ Ignécsi József Horgászverseny csapatai, résztvevői, kollégák, barátok, kísérők és segítők a Dunavarsány területén fekvő Moby Dick horgászparadicsomban.

milyen helyet húzott. Igaz, mindenki saját szerencséjének kovácsa!

A szervezők jó érzéssel és számolva az egyes tavak eltérő adottságaival a versenykiírást, a mérlegelést, az eredmények összesítését az egyes tavakra külön határozták meg, majd a különböző pályákon kialakult eredmény után abszolút győztest is hirdettek. Megismerkedhetett a publikum a legkevésbé sikeres együttesekkel is, nekik „Kukac” díj lett a jutalmuk, feladatuk meg az üres szák okainak magyarázata.

A VERSENY FOLYAMÁN 1709 KG HAL KERÜLT KIFOGÁSRA ÉS MÉRLEGELÉSRE.

Az abszolút (egyben a Fekete Tó) első helyezett Dombóvár II. csapata lett, ők 144,27 kg halat zsákmányoltak.

Tavi I. helyezettek:

Piros Tó: Szombathely Totyaütők (61,56 kg)
Élmény Tó: Celldömölk Nyugdíjas (89,27 kg)

II. helyezettek:

Fekete Tó: Záhony 3. (92,53 kg)
Piros Tó: Celldömölk I (59,98 kg)
Élmény Tó: Püspökladány I (72,72 kg)

Az Északi tagcsoport vállalta magára a szervezési feladatokat, a verseny lebonyolításával járó munkát, a logisztikai feladatok ellátását. És valljuk be, mindent beadtak, kiváló munkát végeztek, köszönet és elismerés illeti őket. Erről az egymás közti beszélgetések és a verseny közben uralkodó kellemes hangulat is árulkodott.

Délegyháza megközelíthetősége, a MOSZ horgászversenyek sikeressége, a horgásztársak közötti nemes versengés, a kollégákkal történő beszélgetések és élénk eszmecsere lehetőség 59 csapat kedvét hozta meg.

Ennyi nevezés érkezett, ennek eredményeként három tavnál került sor a versenyre. Mint utóbb kiderült a sorsolás alapvetően befolyásolta a végső eredmények kialakulását, a horgászok eredménye ezúttal is azon múlt, ki

III. helyezettek:

Fekete Tó: Szentes Mukki (82,82 kg)
Piros Tó: Miskolc I. (26,79 kg)
Élmény Tó: Püspökladány 3. (53,84 kg)
Kukac díjas csapatok:
Pécs (0,84 kg), Train I. (0 kg) és Szeged Ördög Rája Team (10,67 kg)

A MOSZ Ignécsi József Horgászverseny úgy vonul majd be a krónikákba, mint fogásokban gazdag verseny, remek rendezvény, emlékezetes találkozó a MOSZ közössége számára. A tórendszer kiváló választásnak, a MOSZ Északi sikeres rendezőnek, a környezet emlékezetes díszletnek bizonyult. Ehhez tette hozzá minden csapat a magáét, azért, hogy a végén elmondhassa: Csak az tekinthető halnak, ami a szákból van.

MOSZ

2024.



Középdöntő a MOSZ Kupáért



Májusban az elmúlt évhez képest több csapattal elindult a versengés a MOSZ Kupa kispályás labdarúgás bajnoki címéért. A Sportbizottság területi elven határozta meg és sorsolta össze a csapatokat a középdöntős fordulóra. Tizenhat együttes nevezett, két csoportban nyolc-nyolc gárda küzdött meg egymással és az időjárással a továbbjutásért.

Május 7-én Bp. Keleti tagcsoport rendezte a „Nyugati” középdöntőt, melyet a balatonkeresztúri sportlétesítményben bonyolítottak le, a csapatokat remekül előkészített pálya várta. Ebben a csoportban az RCH, Szombathely, Pápa, Sopron, Bp. Déli, székesfehérvári játékosokkal megerősített Nagykanizsa, Dombóvár-Kaposvár és Bp. Keleti MOSZ tagcsoportjai mérköztek. A helyszínen barátságos árakkal büfé gondoskodott az ide utazó játékosok, kísérők frissítéséről, amire a kora nyári időjárás okán szükség is volt. Itt egy pályán zajlottak a küzdelmek, délelőtt – délután bontásban. Délelőtt küzdelmes mérkőzések eredményeként Nagykanizsa, Sopron, míg délután Bp. Keleti és az RCH csapatai jutottak tovább a döntőbe. Jó volt látni, hogy örömmel találkoztak újra régi-új kollégák és csapattársak, ellenfelek és vetélytársak. A MOSZ Keleti kiváló házigazdának bizonyult, a közeli étterem kifogástalan ellátást biztosított az ide látogató tagcsoportok számára. Május 15-én a debreceni tagcsoport rendezte a „Keleti” középdöntőt, melynek az Agrártudományi Egyetem sporttelepe adott otthont két műfüves pályával, öltöző

használattal, büfé lehetőséggel. Mezőhegyes, Szolnok, Miskolc, Záhony, Nyíregyháza, Kiskunhalas, Északi és Debrecen MOSZ tagcsoportjainak gárdái versengtek egymással és vívtak remek mérkőzéseket a továbbjutásért. Az utolsó összecsapások közben megérkezett a nem várt vihar villámlással, borsónyi jégesővel, ezért a mérkőzéseket a játékevezetők félbe szakították, így egy-egy meccs az addigi állásnak megfelelő megállapított eredménnyel zárult. Ebből a középdöntőből végül Záhony, Debrecen, Mezőhegyes és Szolnok jutott tovább. A fáradságos küzdelmek után a vendéglátó debreceniek remek ellátást biztosítottak a résztvevőknek.

A középdöntőket követően a MOSZ Sportbizottság kisorsolta a MOSZ Kupa döntőjének csoport beosztását.

A csoport: Záhony, Bp.Keleti, Mezőhegyes, Debrecen

B csoport: RCH, Nagykanizsa, Sopron, Szolnok

A döntő rendezésére pályázatot írt ki a Sportbizottság, a helyszín és időpont még nem ismert.

Sportbizottság



Magyar-Szlovák Barátság

ZETKÖZI KAPCSOLATOK



Kirándulás a kassai kollégákkal.

Chvatimech – Hronec – Čierny Balog – Vydrovo (Zólyombrézó – Kis-Garam – Feketebalog – Vidra-telep) útvonalon közlekedik. A vasút eredetileg a közlekedés feltételeinek javítása, valamint a faipari termékek szállításának céljából épült, mivel a hagyományos úsztatásos szállítási forma már nem felelt meg az elvárásoknak. A farönkök szállítását az egész év folyamán meg kellett oldani. Az első szakasz kiépítésére 1908-ban került sor, Kis-Garam és Feketebalog között, 10,4 km hosszan. Az erdei vasút a Szlovák Nemzeti Felkelés idején is jelentős szereppel bírt a lőszer és ellátmány biztosítása céljából. Napjainkban a korabeli személyszállító kocsik és az ékező kocsik igazi turisztikai látványosságként szolgálnak. A felújítások során a járműpark további személyszállító kocsikkal, két gőzmozdonnyal, 6 dízelmozdonnyal és motorkocsikkal bővült. A nyári időszakban a vonal teljes hosszán, összesen 14 km szakaszon közlekedik, míg a téli időszakban csak szombatokként Zólyombrézó és Feketebalog között üzemel.

A kassai kollégák elmesélték, hogy a kisvasutat hét ember összefogása mentette meg. Nonprofit szervezetként üzemeltetik, az itt dolgozók társadalmi munkában, azaz



Aprilis közepe környékén megkeresett minket a Szlovák Mozdonyvezetők Szakszervezetének Kassai Tagcsoportja nevében Csaba Ličko, hogy szeretettel meghívna minket egy kirándulásra a csodálatos Besztercebányai kerületben található Feketebalogi kisvonatra. (szlovákul: Čierny Balog)

Örömmel fogadtuk a meghívást. Május 18.-án kora reggel hatkor találkoztunk a kollégákkal a Kassai fűtőházban. Az FS részéről a helyi vezetőjük Lubomír Kontúr barátunk fogadott minket. A busz elfoglalása után közel 40 fővel megkezdtük utunkat Szlovákia közepébe. Remek kis csapattal utazhattunk ezért nagyon hamar eltelt az a két óra a szerpentines utakon csodálatos kilátás mellett. Hangulatos kis állomásra, Zólyombrézóra (Chvatimech) érkeztünk.

A Feketebalogi kisvasút egy keskeny nyomközű erdei vasút Szlovákiában, a Szlovák Érchegeység területén, mely



teljesen ingyen végzik el a feladatukat, legyen az éppen a vonat indítása vagy pl. felszolgálat az állomás éttermében. A karbantartást lelkes tizenéves fiatalok végzik. Kisvasút története a Feketebalogi állomáson található múzeumban megtekinthető és egy-két szuvenir vásárlására is van lehetőség.

A vonatunkat egy gőzmozdony vontatta, amit a kassai kollégáknak sikerült megszervezni. Az utazás során teljes ellátásban volt részünk, indulás előtt egy kupica borovicskával kínálták meg a csapatot. A kocsikban mindenki részére volt zsíroskenyér lilahagymával, sajtjal öt féle sajtjal, tepertőspogácsa és ásványvíz. Első utunk az erdészeti múzeum felé vezetett Vydrovoba.

Az erdei skanzen a Felsőgarami (szlovákul Horehronie) régióban, a Vidra-völgyben (Vydrovská -dolina), kb. 1 km-re Feketebalogtól. A Vepor-hegység (Veporské vrchy) gyönyörű erdős környezetében különféle kiállítások láthatók, amelyek megismertetik az erdőgazdálkodást. A bemutató útvonala 3 km hosszú és jelenleg 75 megállóból áll. A szlovák és angol nyelvű információs táblák, valamint a háromdimenziós kiállítások várják a

látogatókat. A szabadtéri múzeumban egy 100 éves erdei ház is található, ideális különféle rendezvényekhez. Természetesen információs központ is van frissítővel, játszótérrel. A szabadtéri múzeumot 2002-ben alapították. Szórakoztató és érdekes információkat kínál felnőtteknek, gyermekeknek. A szabadtéri múzeum egész évben látogatható, de a kiállítások csak májustól szeptemberig tartó szezonban vannak.

Kis pihenő után folytattuk utunkat Šanskera felé és csak bámultuk a csodálatos tájat...

Visszatérve az állomásra egy kis hangulatos állomási étteremben elfogyasztottuk az ebédünket.

Az ebéd után még hosszasan beszélgettünk mielőtt visszaindultunk volna Kassára.

Itt került sor a szakszervezeteink között némi információcserére, aktuális ügyekről pl. KSZ

kötési képességünkről is beszélgettünk. Köszönjük a kassai kollégák meghívását nagyon jól éreztük magunkat, remélem ősszel majd mi is ilyen remek programmal és hangulatban láthatjuk őket vendégül!

Faggyas Szilárd



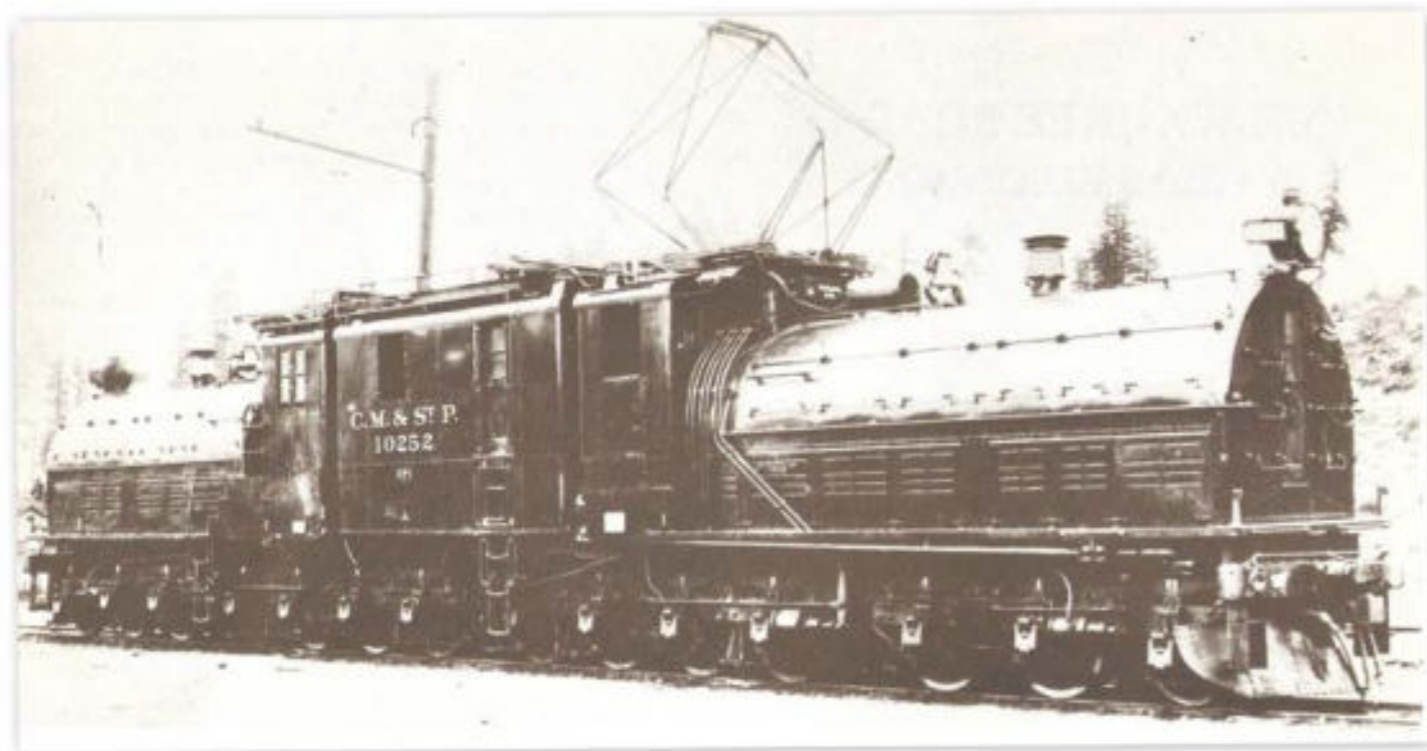
Fotó: Faggyas Szilárd, Bajnóczy Ádám, Csaba Ličko

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

AZ Egyesült Államok híres villanymozdonyai



Kedves Olvasóim! Mai írásommal képzeletben igen távolba, az Atlanti-óceán túlsó partjára, az Újvilágba repítem Önöket mégpedig azért, hogy ismeretséget köthessenek két híres-nevezetes amerikai villanymozdonnyal. Ezek közül az egyik a MILWAUKEE ROAD nagyon korai villamos erőgépe a Bi-Polar, a másik pedig a PENNSYLVANIA RAILROAD harmincas években megszületett közepes periódusú gyorsvonati mozdonya. Elsőként talán a Bi-Polar masinát vegyük közelebről szemügyre!

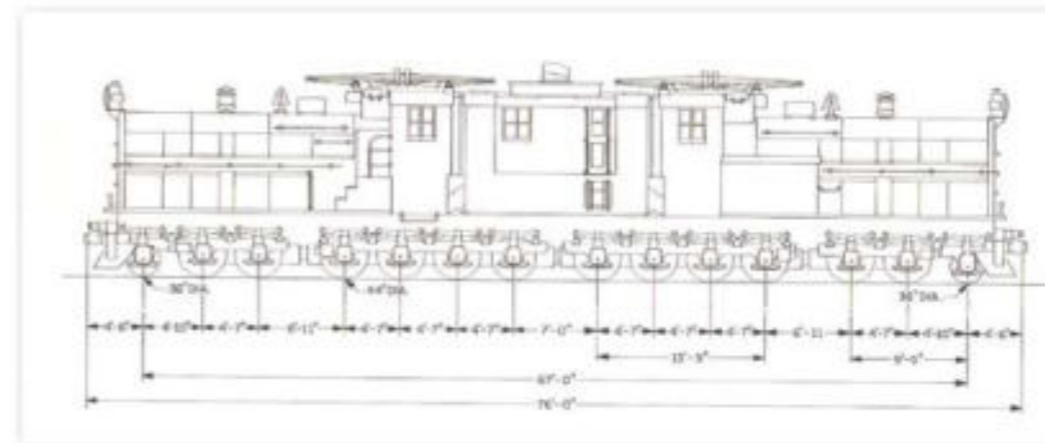


A másodiknak elkészült mozdony, amint kigördül a gyár kapuján.

A MILWAUKEE VASÚT EP 2-ES GÉPE

Mindjárt itt az elején, mint érdekességet muszáj megemlítenem, ez a mozdony annak ellenére vált legendává, hogy mindössze öt példány épült belőle. Nos, e kis

darabszámú villamos lokomotívot nevezték el a Chicago Milwaukee St. Paul and Pacific vasúttársaság berkein belül (és azon kívül is) Bi-Polar-nak. (E névnek természetesen semmi köze a mániás depresszióhoz, amit bipoláris betegség



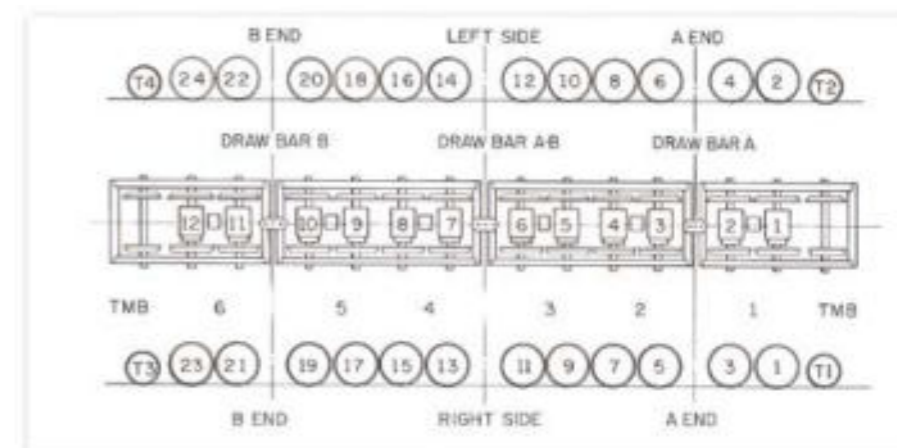
A mozdony jellegrajza.

néven szokás emlegetni.) Sok kereke miatt gyakran Acél Százlábúnak is titulálták. A jármű tervezését 1917-ben kezdte a General Electric mérnöki gárdája, majd 1920-ban (más források szerint már 1919-ben) az első szokatlan formájú Bi-Polar kigördült a General Electric gyár kapuján. A vadonatúj gépet a Milwaukee Vasút az EP 2 pályaszám-csoportba sorolta be és állította forgalomba. Hamarosan mind az öt villamos erőgép munkába állt EP 2. 1050 – 1054 sorozatszámmal. A Milwaukee Road akkoriban 440 mérföld 3000 V egyenárammal villamosított pályaszakasszal rendelkezett és emellett 207 mérföld volt már épülőfélben. A villamos energiát olcsón termelő vízerőművek biztosították a társaság számára. Néhány szóban érdemes foglalkoznom e mozdony furcsa nevével. Nos, az elnevezés

onnan ered, hogy a jármű forgóvázába úgynevezett bipoláris (kétpólusú) motorokat építettek be. E villamos gépek lehetővé tették, hogy közvetlenül a gép kerekeinek tengelyére szerelt forgórész fogaskerekek alkalmazása nélkül hajthassa a mozdonyt. E hajtási szisztéma kellemes mellékhatásaként a mozdony kis sebességeknél nagyon csendesen, szinte hangtalanul üzemelt. A jármű motorjainak kétpólusú állórészét a forgóváz főkerektére erősítették, a forgórészt – amint azt már említettem – a kerékpár tengelyére. Ezzel a megoldással lehetővé vált, hogy a rotor függőlegesen elmozdulhasson, így a jármű szabadon rugózhasson. Természetesen energetikai szempontból e megoldás nem volt ideálisnak mondható, de a vízerőmű által termelt olcsó villamos energia feledhetővé tette a fellépő veszteségeket. Mechanikai szempontból a meglehetősen nagy rugózatlan

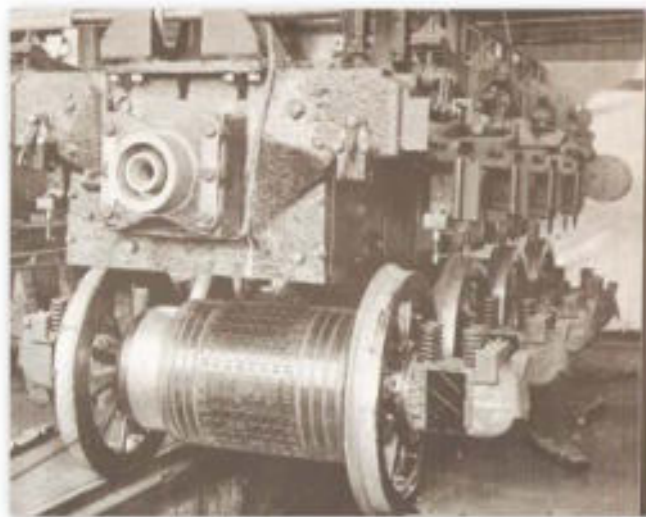
tömegek pályára gyakorolt hatása okozott némi fejfájást a pályaépítőknek, de a társaság vonalainak erős felépítménye elég jól bírta a fokozott igénybevételt. Az e fajta villanymotorok alkalmazása természetesen nem volt előzmények nélküli, hiszen a New York Central RR már cirka egy évtizeddel korábban

üzembe állított hasonló hajtásrendszerrel, bár jóval kisebb teljesítménnyel egyenáramú mozdonyokat. Az említett New York Central Rail Road masináinak egyik példányát, valamint az annak motorját szemléltető rajzot a bemutatott képek egyikén megismerhetjük. De térjünk vissza a Milwaukee Road EP ketteseihez! A gép négy forgóvázába



A meghajtó motorok elrendezése.

12 vontatómotort építettek be. A két szélső forgóváz egy-egy futótengellyel rendelkezett. Ez alapján a jármű tengelyelrendezése: 1B+D+D+B1 lett. Az engedélyezett sebességről több különböző adatot találtam. Volt olyan könyv, amelyben 90 mph (145 km/ó), aztán akadt olyan, amelyben 70 mph (113 km/ó), Noel T. Holley hetvenes évek végén kiadott ismertetőjében azonban mindössze 60 mph szerepel. Egy bizonyos, elég fürge jószág volt ez a fura szerkezet, amelynek teljes súlya 240 tonnát nyomott, ebből a tengelyterhelés 17,5 tonnára adódott. Indító vonóereje elérte az 520 kN értéket, állandó teljesítménye pedig a 3200 lóerőt. A monstrum teljes hossza 23,2 métert tett ki. A Milwaukee Road igazán elégedett lehetett a General Electric eme pompás termékével, hiszen személyvonatok és tehervonatok vontatására is alkalmasnak bizonyult, a



A kétpólusú (bi-poláris) motorok összeszerelése.

hegyi pályákon pedig az a tulajdonsága tette népszerűvé, hogy képesnek mutatkozott visszatápláló, dinamikus fékezésre. A tervezők roppant szellemesen – a sok vontatómotor adta lehetőséget kihasználva – oldották meg a sebesség szabályozását. Természetesen az ellenállásos indítás lehetőségét megtartották, de a motorok többféle soros-párhuzamos kapcsolásának variációival, plusz a gyorsvonatok kedvéért egy sőtellenállás gerjesztő áramkörbe iktatásával sok gazdaságos (előtét-ellenállás nélküli) menetállapotot tettek lehetővé. A személyszállító vonatok fűtését biztosító gőzkazánt a 3600 gallonos víztartállyal és a 750 gallonos fűtőolaj-tartállyal a középső védházban, a vezetőállások között helyezték el. Az „A” oldali géptérben zümmögött a 3000V/80 V-os egyenáramú motorgenerátor, amely a vonat világításához biztosította a villamos energiát. A jármű futóművét az ALCO gyártotta, a teljes mozdonyt a General Electric pennsylvaniai üzemében



A Bi-Polar mozdony egyik géptere a jellegzetes félkör kialakítású tetővel.

szerelték össze. A vasúttársaság 1939-ben átszámozta gépeit, ettől kezdve a Bi-Polar masinák E1 – E5 jelöléssel szaladgáltak. A Milwaukee Road 33 évi szolgálat után az E1 - E5 mozdonyait saját műhelyében átépítette. Az átépítés nem igazán sikerült jól (állítólag nem értettek hozzá). 1960-ra mind az öt mozdonyt selejtezték, az E2-est szobormozdonyként megőrizték és St. Louis közlekedési múzeumában kiállították.

A PENNSYLVANIA VASÚT GGI-ES VILLANYMOZDONYA
Miután közelebbi ismeretséget kötöttünk a Milwaukee vasúttársaság egyenáramú mozdonyával, foglalkozunk egy kicsit egy másik százlábúval, a Pennsylvania Vasút GGI-es villanymozdonyával is. Az említett jármű prototípusa



A 10253-as Bi-Polar gyorsvonatával száguld a Cascade-hegység égbe nyúló csúcsai alatt.

1935-ben gördült ki a General Electric gyár kapuján, hogy megkezdhesse szolgálatát a Pennsylvania R.R. hálózatán. Ellentétben a Bi-Polar mozdonnyal, e pompás típus igencsak nagy darabszámban tüsténkedett a vaspályákon, hiszen 1943-ig 138 példány hagyta el a General Electric és az Altona Művek szerelőcsarnokait. Azt hiszem, ez volt a világ első áramvonalas villamos mozdonya. Karosszériája hegesztett kivitelben készült. Amíg korábban a Milwaukee vasút GE gyártmányú Bi-Polar lokomotívjainál még nem igazán törődtek a mozdony rugózatlan tömegei által a pályára gyakorolt kedvezőtlen hatásokkal, addig a másfél évtizeddel később, a pennsylvaniai társaságnak épített villanymozdonynál már e problémát is komoly súllyal vetették latba a gépezet tervező mérnökök. A jármű kettő, középen elhelyezett három tengelyes hajtott forgóvázába beépített, összesen 12 darab motor ugyanis úgynevezett „toll rendszerű” rugalmas áttétellel forgatta a kerekeket,



Ez a két mozdony már új számozással húzza egyesített erővel a mögé kapcsolt vonatot.

ezzel érven el, hogy a vontatómotorok teljesen rugózatlan láthatták el feladatukat, vagyis a gép futás közben kellőképpen kímélte a pályatestet. A hajtás megértéséhez érdemes tanulmányozni a bemutatott fotóimat! Az eredeti angol szöveg szerint e hajtási kialakítás neve „quill-type flexible drive”, amit a német szakirodalom „Federtopf Antrieb” néven emleget. E hajtási megoldás a különböző gyártók által kisebb nagyobb eltérésekkel létrehozott változata a harmincas-negyvenes években több európai és amerikai mozdonyon is megfigyelhető volt. Az itt, általam bemutatott fotókon a GGI-es hajtásrendszerén kívül láthatják az AEG gyár és a Meyfarth-Sécheron – ez utóbbi többek között a mi legelső fázis- és periódusváltós V44-es mozdonyunkon került kipróbálásra – quill-type flexible drive kialakítású konstrukcióját is. A GGI-es sorozat középső forgóvázaiba beépített egyfázisú kommutátoros vontatómotorok teljesítménye egyenként elérhette a 305 kW értéket, így a



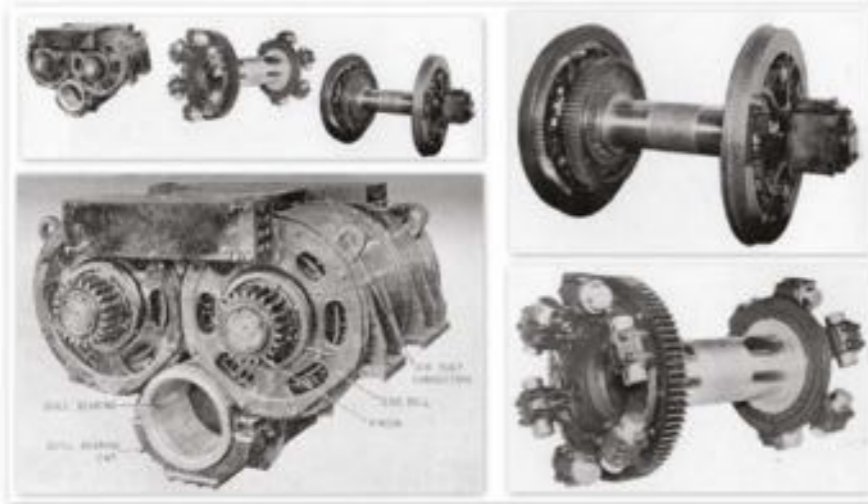
A New York Központi Vasút egyenáramú mozdonyának képe és bipoláris motorjának rajza.

teljes mozdony 3660 kW kifejtésére volt képes, ami nagyjából megfelel a mi V63 (630) sorozatú gépeink teljesítményének. A jármű tengelyrendezése 2-Co Co-2, tehát mindkét végén egy-egy futótengellyel épült kéttengelyes forgóváz gondoskodott a nyugodt járásról, ezen felül e forgóvázak hozzájárultak az USA-ban igencsak alacsonynak számító, a pályát kímélő, mindössze 22,9 tonnás tengelyterheléshez. Kedvező tapadási viszonyok esetén az elérhető indító vonóerő akár 314 kN is lehetett. A nyugodt futásból, a megfelelő teljesítményből és a viszonylag csekély rugózatlan tömegekből adódóan nagy, 100 mph, azaz 160 km/ó sebességet engedélyezett e masinának a hatóság. Azért itt meg kell jegyezzem, hogy e jelentős, az 1930-as években még extrémnek számító gyorsaságot nem használták, nem használhatták ki, menetrend szerint legfeljebb 110-120 kilométeres sebességgel cibálhatták gyorsvonataikat eme áramvonalas járgányok. Sőt, valamikor az ötvenes években úgy alakították át néhány GGI-es áttételt, hogy azok csak 140-re redukált tempóban tudjanak száguldozni.

Aztán az 1960-as években, amikor az erőteljes motorizáció révén mind kevesebben vették igénybe a vasút szolgáltatásait, úgy próbálták javítani a kötött pályás helyváltoztatás versenyképességét, hogy néhány mozdonymál megengedték



Egy szép GG1-es mozdony oldalnézete.



A GG1-es mozdonyokon alkalmazott quill-type flexible drive (toll hajtás) bemutatása képekben.

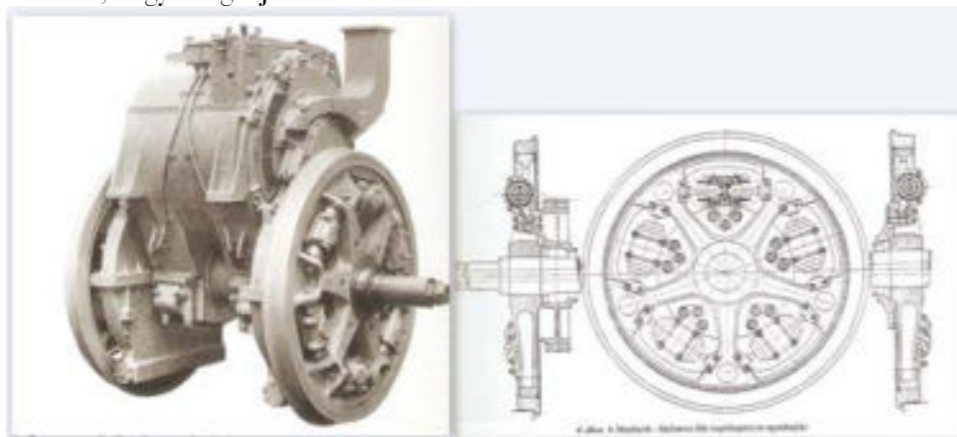
ehhez képest meglepő, hogy az Újvilág vasútjai előszeretettel részesítették előnyben a 25 Hz-es frekvenciát. Azonban erről is írtam már a New York – New Haven vasút bemutatása kapcsán, így most eltekintek az ismétléstől. Tehát a Pennsylvania RR munkavezetője 15 kV 25 Hz-es feszültséggel táplálta a GGI-es gépeket, amelyekben egy 20 lépcsős fokozatkapcsoló segítségével lehetett a sebességet szabályozni. E mozdonyokat több vasúttársaság is használta, köztük a kifejezetten személyszállítási feladatokat ellátó AMTRAK. A GGI-es típus remekül bevált, jól sikerült masina volt, amit mi sem bizonyít

a menetrend szerinti I60-as tempót. Ebben az időben az ilyen gyorsjárású gépekkel vontatott expresszvonatok a New York – Washington DC közötti 227 mi (365 km) távolságot cca. három és fél óra alatt letudták. A mozdony táplálása az Amerikában széles körben alkalmazott 25 Hz frekvenciával történt, a munkavezető 15 kV-os feszültsége mellett. Akik rendszeresen olvassák a cikkeimet, talán még emlékeznek rá, hogy a huszadik század hajnalán a Berlin melletti Oranienburghban működő próbapályára kipróbálás céljából érkező svájci mozdony táplálásához szükséges feszültség és frekvencia egyáltalán nem egyezett a kísérleti pályán használt villamos energia paramétereivel. Emiatt vetődött fel először, hogy úgy a feszültséget, mint a frekvenciát egységesíteni kell, ha a későbbiekben biztosítani akarják az egyes országok és vasúttársaságok között az akadálytalan átjárást. Végül ez az esemény vette rá a villamosításon dolgozó szakembereket, hogy elfogadják Gustav Wittfeld álláspontját, amely szerint a munkavezető 15 kV, frekvenciája pedig 1000 rezgés legyen percnként, ami 16 2/3 Hz-nek felel meg. Ilyen alacsony frekvenciával ugyanis biztosítható a még elfogadható kommutáció, a 15000 V feszültség pedig alkalmas a villamos energia viszonylag nagyobb távolságokra történő gazdaságos szállításra. Nos,

jobban, mint, hogy az utolsó példányt 1984-ben, tehát nagyjából fél évszázaddal a prototípus debütálása után selejtezték. Úgy tudom, 15 vagy 16 gépet megőriztek különböző múzeumok számára, hogy az utókor se feledkezzék meg róluk. Az egyik itt bemutatott fotómon szereplő 4890-es igazán kifogástalan állapotban, Baltimore vasúti múzeumában látható.

Móricz Zsigmond

Felhasznált forrásmunkák:
 Milwaukee Road Bi-Polar by Noel T. Holley
 Modern locomotives by Brian Hollingsworth and Artur Cook (Crescent Books, New York)
 Elektrische Schienenfahrzeuge in Glasers Annalen 1909-1929. (Steiger Verlag Solingen, 1990.)
 Von Ludvig Schletzbaum und C.H.Beck, Eisenbahn.(Verlag C.H.Beck München)
 Falk Alfréd. A MÁV első fázis- és frekvenciátalakító villamos mozdonya, különös tekintettel annak járműszerkezeti részére



Az AEG konstrukciója. Meyfarth-Sécheron hajtás, amelyet a V44-es mozdonyon alkalmaztak.



GG1-es masinák kijáráásra várva.



Az AMTRAK színeiben.



Baltimore vasúti múzeumában kiállított GG1-es mozdony.



HA FONTOS SZÁMODRA

- ✓ a szolidaritás és összetartás
- ✓ a szakmai és személyes támogatás



HA FONTOS SZÁMODRA

- ✓ a hatékony érdekképviselő és kollektív erő
- ✓ a jogi támogatás és védelem
- ✓ a munkahelyi biztonság
- ✓ a tisztességes munkabér és igazságos bérezés
- ✓ a Kollektív Szerződés értékeinek védelme
- ✓ a munkaidő és pihenőidő védelme



**CSATLAKOZZ
HOZZÁNK
A HITELESSÉG,
A MEGBÍZHATÓSÁG,
A KOLLEKTÍV ERŐ
JEGYÉBEN!**



*Mozdonyvezetők
Szakszervezete*

MI EGYÜTT VAGYUNK ERŐSEK!

HA FONTOS SZÁMODRA, HOGY A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

- ✓ anyagilag segítsen, ha baj van
- ✓ képviseljen a munkáltatóval szemben
- ✓ képviseljen a rendőrségen
- ✓ képviseljen a bíróságon
- ✓ mentesítsen a hátrányos anyagi következményektől
- ✓ helytálljon helyetted kárfelelősség esetén



CSATLAKOZZ A MOSZ-HOZ!

HITELES, MEGBÍZHATÓ, ERŐS!

WWW.MOSZ.CO.HU