

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXXI. évfolyam 2. szám 2026.



MILYEN VASÚTPOLITIKA JÖN?

A MOSZ HELYTÁLL HELYETTED KÁRFELELŐSSÉG ESETÉN 1% TAGDÍJ - 100% VÉDELEM

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

A kárfelelősségi biztosítás fedezetet nyújt a szakszervezeti tagsággal rendelkezők, mint munkavállalók által okozott dologi károkra.

A munkavállaló a munkaviszonyból eredő kötelezettségének vétkes megszegésével okozott kárért kártérítési felelősséggel tartozik. A kártérítési kötelezettséget az Mt. és az érintett vasúttársaság Kollektív Szerződése szabályozza.

A kártérítés alapja a kártérítési kötelezettséget megállapító jogerős munkáltatói határozat, amely tartalmazza a kártérítés összegét. A kifizetés feltétele, hogy a munkáltatói eljárásban a MOSZ tisztségviselője a tag képviseletében a munkáltatói határozat kézhezvétele után egyeztetési eljárást kezdeményezzen és folytasson le.

A kárfelelősségi biztosítás keretein belül a kártérítés kifizetésének további feltétele a szakszervezeti tag által rendezett rendes tagsági díj.

A kárfelelősségi biztosítás csak a munkaviszonyban bekövetkezett gondatlan károkozás esetén nyújt anyagi, egzisztenciális védelmet. Munkavégzésre irányuló vállalkozási vagy megbízási szerződés alapján létrejött jogviszonyban bekövetkezett esemény, valamint szándékos károkozás következményeinek kompenzálására nem terjed ki a szolgáltatás.

Baj érhet, kár nem!
Mozdonyvezetők Szakszervezete



Most a politika következik

Az idei országgyűlési választások nem csupán politikai fordulatot hoztak Magyarország életében, hanem egy olyan korszak kezdetét is jelentik, amelyben a közlekedéspolitika, ezen belül pedig a vasút jövője is új alapokra kerülhet.

Persze minket elsősorban nem az érdekel, hogy ki ül a kormányruánál, hanem az, hogy milyen döntések születnek a vasútról, és ez miként hat a vasutasokra. Javulnak-e a munkafeltételek, folytatódik-e a bérek növekedése, olyan munkakörülmények között tudunk-e dolgozni végre, ami nem veszélyes az egészségünkre és biztonságunkra.

Az elmúlt évtizedekben sokat hallottunk arról, hogy a vasút stratégiai ágazat.

Hallottunk modernizációról, zöld közlekedésről, nemzeti infrastruktúráról és

európai színvonalról. Közben lassan minden szolgálat szenvedés lett, nap mint nap sebességkorlátozások között dolgozunk, komoly, szakmai erőfeszítéssel tartottuk működésben azt a rendszert, amelynek hibái egyre kevésbé voltak eltitkolhatók. Mára mindenki előtt világossá vált a válság mélysége és kiterjedése.

Tudjuk, hogy a vasutat eddig sem a kommunikáció tartotta életben, hanem a vasutasok áldozatos munkája. Az állandó fizikai és pszichés terhelést tovább súlyosbítják a méltatlan munkakörülmények és a sok esetben elégtelen pihenőidő. Nem véletlen, hogy tagjaink számára egyre fontosabb követeléssé vált egészségünk és pihenőidőnk védelme. Sajnálatos, hogy ezt a politikai döntéshozók és a munkáltatói oldal mindeddig nem tekintették kellő súlyú kérdésnek.

A közlekedéspolitikának a következő években nem hangzatos ígéretekre és látványos beszerzésekre kell épülnie, hanem kiszámíthatóságra, következetességre és a vasutasok valódi megbecsülésére. A vasút jövőjét nem kizárólag az új járművek, a korszerű biztosítóberendezések vagy a digitális rendszerek jelentik. A szakmai tapasztalat, a hosszú évek alatt megszerzett rutin és a felelősségteljes döntések azok az értékek, amelyek nap mint nap működésben tartják a magyar vasutat. A legmodernebb technika is csak annyit ér, amennyi azok tudása és elkötelezettsége, akik működtetik.

Nem csodát várunk. Nem hisszük, hogy néhány hónap alatt eltűnnek évtizedes problémák. De joggal várjuk el, hogy végre őszinte szembenézés kezdődjön a valósággal. Hogy a döntések ne kommunikációs szempontok, hanem szakmai érvek és hosszú távú stratégia alapján szülessenek.

A vasutasok már bizonyítottak, most a politika következik.

TARTALOM

Szerkesztői	3
Valamennyi bírói fórum	4
Meddig kell még eltűnnünk a méltatlan körülményeket	5
A vasút nem működik vasutasok nélkül	8
Sosem volt könnyű vasutasnak lenni. ...	11
KÜT beszámoló	12

Területi Hírek

Bp. Centrum	16
Miskolc	18
Bp. Nyugat	20
Debrecen - Kelet	21
Közösség, természet és vasúttörténeti pillanat	22
Segítség a bajba jutott kollégáknak	23
A győzelmi zászló	24
Horgászok Dombóváron	28

A csoportmeccsek után kialakult a MOSZ Kupa döntője	30
Értelmezni, vagy hajsza! pontosan végrehajtani?	32
Vida Tamás levelét megírta... sokak nevében	37
MOSZ Tagkártya felhasználási lehetőségei	39

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

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete • Főszerkesztő: Barsi Balázs elnök Szerkesztőség: 1145 Bp., Bácskai u. 11. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230

E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Grafika és tördelőszerkesztő: Balogh Edina Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037, Budapest, Bécsi út 267.

Felélős vezető: Tolonics Gergely

Valamennyi bírói fórum

a Mozdonyvezetők Szakszervezetének adott igazat a napi pihenőidő kiadásával kapcsolatos ügyekben

Az ország valamennyi törvényszéke, ítélőtáblája, a Kúria és az Európai Unió Bírósága után végül július 7-én az Alkotmánybíróság sem találta megalapozottnak a MÁV jogi álláspontját és végzésével visszautasította a MÁV Személyszállítási Zrt. alkotmányjogi panaszát. Így teljes lett a kör, amit a 2020 végén elkezdett perfolym eredményeképpen a bírósági ítéletekből összeállt. Ezek szerint minden egyes munkavégzés után ki kell adni a lakóhelyen töltött 12 óra hosszúságú napi pihenőidőt, és minden egyéb csak ezután kezdődhet meg.



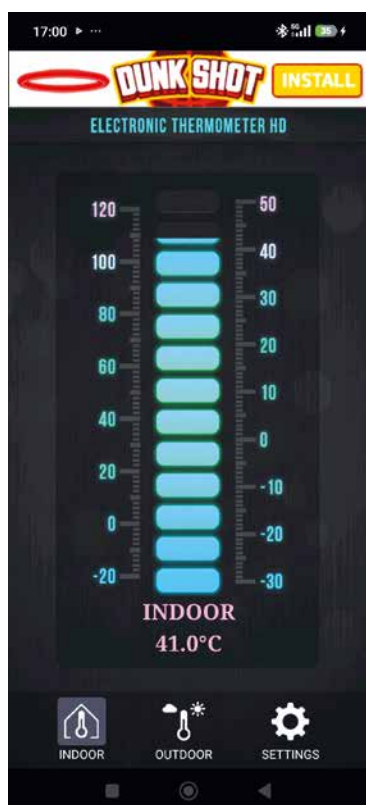
Az immár teljesen egységes bírói álláspont szerint így pl. a szombaton 10 órától hétfőn reggel 6 óráig tartó hétvégi pihenőidő előtti utolsó munkavégzésből már péntek délből haza kell érni, hogy eltölthessük otthonunkban a heti pihenőidő megkezdése előtt a 12 órányi napi pihenőidőnket. A heti pihenőidő ezáltal valóban azt szolgálhatja, amire való: eltávolodni a munkakörnyezettől hetente 48 órára anélkül, hogy ennek egy részét az előző munkavégzés fáradalmainak kipihenésére kellene fordítsuk.

Az eddig beadott kb. 1400 perből közel 300 záródott már le jogerősen, és a MÁV fizetési kötelezettsége már meghaladja az 1,2 milliárd (1200 millió) forintot. A munkáltató még nem reagált a számára rossz hírre és változatlanul nem adja jelét annak, hogy be akarná tartani a törvényeket. Ezt kikényszeríteni tárgyalásokkal és esetlegesen további perindításokkal tudjuk. A Mozdonyvezetők Szakszervezete továbbra is ellátja tagjainak jogi képviseletét munkajogi ügyekben. Az idei év tavaszán pedig már a GySEV Zrt. ellen is megindult az első néhány per.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Meddig kell még eltűrnünk a méltatlan körülményeket, az egészségre veszélyes munkakörnyezetet?

Idén korábban és kegyetlenebbül csapott le ránk a hőség. Sorban váltak szolgálatképtelenné a Stadler FLIRT motorvonatok, mert több járműben túlmelegedés lépett fel. Eközben egyes mozdonyok, motorkocsik vezetőállásán akár 45 fokos léghőmérséklet is van, mi még bírjuk? Ilyen körülmények között kell nekünk szolgálatot teljesítenünk, ezúton is köszönjük kolléganőinknek, kollégáinknak az extrém viszonyok közötti helytállást.



A MÁV Személyszállítási Zrt. közben annyira volt képes, hogy egy kedves üzenetben a következőkre hívta fel a figyelmünket:

Fogyasztatok naponta legalább 2,5 – 4 liter alkoholmentes, lehetőleg cukor és koffeinmentes folyadékot, vigyetek magatokkal a szolgálatba elegendő folyadékot.

- Ha valaki akár saját magán, akár valamely kollégáján a rosszullet, hóguta jeleit tapasztalja, azonnal kérjen segítséget a mozdonyfelvigyázó/személyzetirányító útján, sürgős esetben a 112-t tárcsázva!
- A hálózat számos pontján készenlétes szolgáltatásokat biztosítunk a nagy hőségre tekintettel;
- A munkáltató intézkedett a korlátlan védőítal biztosítása iránt, de ha a készletek kimerülését észlelik, jelezzék a munkáltató képviselőinek! Vigyázzunk egymásra!

Valljuk meg ez kevés lesz.

Természetesen a politika legmagasabb szintjén is foglalkoztak a soha nem látott hőség kockázataival, a mindennapokra gyakorolt hatásával, a lakosság és a munkavállalók egészségére gyakorolt lehetséges következményeivel. A Kormány otthoni munkavégzést rendelt el a közsférában, és erre kérte a munkáltatókat, valamint javaslatot tett a szabadban végzett munkavégzések elhalasztására is. A MÁV csoportszinten magáévá tette a Kormány javaslatait és a jogszabályi rendelkezések betartása, valamint munkavállalók egészségének megóvása érdekében számos intézkedés megtételét rendelte el. Ezek az intézkedések alkalmasak arra, hogy csökkentsék a hőség miatti kockázatot, egy baj van velük. A mozdonyszemélyzet, a forgalmi utazószemélyzet munkaköréből adódó



sajátosságaival nem foglalkozik, a mozdonyok, motorkocsik vezetőállásán, a vonatok fedélzetén uralkodó léghőmérséklet mintha nem ártana...Mintha a cégcsoportnál nem lennének mozdonyvezetők, jegyvizsgálók.

A MOSZ több alkalommal kérdezte a MÁV-csoport vezetését arról, hogy a cégcsoport milyen munkáltatói intézkedéseket tett a vasúti utazói munkakörben foglalkoztatott munkavállalók egészségének megóvása érdekében és hogyan, milyen eszközökkel, milyen munkáltatásban bevezetett intézkedésekkel kívánja biztosítani az egészségre nem veszélyes munkakörnyezet biztosításának követelményeit. Általános választ kaptunk, ami csak megerősített minket abban, hogy nem látjuk biztosítottak a munkáltató részéről még a szándékát sem a helyzet megoldásának.

A klímaváltozás kedvezőtlen hatására a MOSZ 2016-ban hívta fel először a munkáltató figyelmét, azóta minden évben kénytelenek vagyunk emlékeztetni, hogy kötelezettsége és felelőssége van a munkaadóknak az egészségre nem veszélyes munkakörnyezet biztosításában. A MOSZ közössége, tisztségviselőink véleménye egyértelmű. Nem kötelezhet minket tovább a munkáltató arra, hogy egészségünket kockára téve legyünk kénytelen dolgozni a vezetőálláson, a vonatok fedélzetén.

Levelet küldtünk Dr. Kormányos László MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatójának, miután számos beszélgetésen már túl voltunk:

Azt gondolom, nem ért minket váratlanul a hőség, legfeljebb annak mértéke és időpontja lehet szokatlan. Felelősséggel kijelenthető, hogy sokkal kedvezőtlenebb a helyzet mint 5 évvel ezelőtt és a kilátások sem jók az elkövetkező évekre, akár jelentősen rosszabb klimatikus viszonyok is kialakulhatnak a jövőben. A Mozdonyvezetők Szakszervezete az elmúlt időszakban folyamatosan napirenden tartotta, felhívta a munkáltató figyelmét arra, hogy a vontatási utazószemélyzet és a forgalmi utazók a vezetőálláson, a fedélzetén olyan extrém hőterhelésnek vannak kitéve, ami már egészségügyi kockázattal jár.

Ami szintén nem ért minket váratlanul, immár megszokottá vált, az a munkáltató látszólagos közömbössége a MOSZ által rendszeresen jelzett problémák kezelése és az általunk megfogalmazott elvárások iránt. Nem tudom mással magyarázni azt, amikor még mindig olyan pihenőhelyiségek, regenerálódásra használt tartózkodók, laktanyaszobák állapotáról szerzünk tudomást, ahol átforrósodott falakról, meghibásodott klímaberendezésekről, árnyékoló nélküli nyílászárókról, máshonnan levetett, elhasznált bútorokról beszélünk. Úgy látom, hogy a munkáltató vagy nincs tisztában a helyzet súlyosságával, vagy még a tagadás fázisában van. A helyzet azonban valós, dokumentált és nem felel meg a vonatkozó munkavédelmi követelményeknek sem. Történtek kedvező változások is, ezek azonban nem hoztak jelentős mértékű változást a



helyiségek klimatizálása, a megfelelő körülmények biztosítása tekintetében. A klimatikus viszonyok kedvezőtlené válásának gyorsasága és a munkáltató múltban tapasztalt reagálása között nem összemérhető a távolság és az is egyre nő. A problémamegoldás eddig megszokott mértéke és ütemezése a Mozdonyvezetők Szakszervezete számára a jövőre nézve nem lesz elfogadható. Egyes mozdonyok, motorkocsik vezetőállásán a járművek fedélzetén még rosszabb a helyzet, a legmelegebb időszakban a leghőmérséklet eléri, meghaladja akár a 45 Celsius fokot is. Lezárt jármű nyitásakor, vezetőállás csere, menetirányváltás esetén nem ritka az 50 Celsius fok sem. Kijelenthető, hogy ezek a körülmények az egészségre veszélyes munkakörnyezetet jelentenek. Az elmúlt években számos alkalommal hívtuk fel a munkáltató figyelmét a helyzet tarthatatlanságára, aztán hallgattuk a magyarázatot, a kifogást, hogy miért nem képes a társaság érdemben javítani a helyzeten.

Még addig sem sikerült eljutni, hogy a MOSZ által a helyzet súlyosságára tekintettel priorizálva, egyes járműtípusokra fókuszálva induljon el végre kedvező változás. Így jutottunk el oda, hogy az állomási kiszolgálást, tartalékszolgálatot biztosító tolatógépeken, a Bz motorkocsikon és Bdv motorvonatokon kritikusak a körülmények. Az olyan apróságok és filléres dolgok, mint a napellenző, egyéb árnyékoló, hatékonyan működő hűtőszekrény, hűtőláda is luxusnak számít időnként. Méltatlan helyzet a mozdonyvezetőkkel szemben, ami kialakult.

Tisztában vagyunk a munkakörünkben viselt felelősséggel, és azokkal a foglalkozás-egészségügyi követelményekkel is, amelyeknek időszakonként meg kell felelnünk azért, hogy a hivatásunkat gyakorolni tudjunk és családjaik számára az anyagi biztonságot biztosítani tudjunk. És nem kívánjuk többé kockáztatni egyiket sem. Zárta levelét Barsi Balázs elnök.

Vezérigazgató Úr levelében megköszönte a MOSZ megkeresését, azt minden tekintetben és munkáltatóként a tőlük elvárható módon komolyan veszik, a kért kétoldali tárgyalásra nyitottak, azt támogatják. Mint írja, a klímaváltozás, az elmúlt években tapasztalt felgyorsulása hatalmas kihívás elé állítja vállalatunkat az egész közlekedési szektorral egyetemben. A munkavállalók első helyen kell, hogy szerepeljenek – és szerepelnek is – a klímaválság okozta problémák kezelésében. Ezt közösen tudjuk csak megoldani, az érdekképviseltek ebben fontos szerepet játszanak.

Csodát tenni nem fogunk tudni tenni két nap alatt, de úgy értelmezte, hogy a MOSZ részéről sem ez, hanem egy kiszámítható út kijelölése és azon történő végig menetel az elsődleges cél. Jómaga azzal minden tekintetben egyetért, hogy mielőbb kezelni kell minden olyan kockázati tényezőt, ami a munkavállalók (mozdonyvezetők jelen esetben) munkakörülményeit és egészségét érinti.

Köszöni szépen a konstruktív kezdeményezést, él vele. És a legfontosabb: Itt szeretné megköszönni MINDEN mozdonyvezetőnek a helytállást ezekben a pokoli napokban. A nyár még csak most kezdődött, további kitartásra lesz még szükség. Megköszönte a MOSZ együttműködését.

A tárgyalások elkezdődtek, a MOSZ kész javaslatokat fogalmazott meg.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



Fotó: Vaszil Barnabás

A vasút nem működik vasutasok nélkül

Az áprilisi országgyűlési választások eredményeként új Kormány kezébe került az ország irányítása. Mi a legelső feladatunk ilyenkor? Felhívni a figyelmet a vasúti közlekedés problémáira, javaslatokat megfogalmazni egy jobb működés, nagyobb dolgozói megbecsülés, a kapcsolatfelvétel, majd a tárgyalások, egyeztetések mielőbbi elindulása érdekében.



Mi ezt megtettük, a MOSZ és a VDSzSz Szolidaritás a Kormánynak közösen írt levélben a korszerű és biztonságos vasúti közlekedés megteremtésének és a vasutas munkavállalók érdekeinek képviselésében kezdeményezte a Kormányzattal a konstruktív párbeszéd kialakítását és az ebből fakadó mielőbbi intézkedéseket. A Magyar Péter miniszterelnöknek címzett dokumentum olyan kiemelt területekre érintően fogalmaz meg javaslatokat és elvárásokat, mint a vasút kiszámítható finanszírozása és működtetése, a nyugdíjrendszer rugalmasabbá tétele, a munka világát és a vasút működését meghatározó

jogszabályok felülvizsgálata, az érdekegyeztetés erősítése vállalati és ágazati szinten, valamint a vasutasokat érő atrocitások és bántalmazások büntetőjogi szankcióinak szigorú és következetes alkalmazása. A Miniszterelnökségnek írt levelünket a kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló Kormányrendelet alapján illetékességből, további ügyintézésre a Közlekedési és Beruházási Minisztérium részére továbbították, erről kaptunk eddig visszajelzést.

A levél tartalma:

Magyarország Kormánya részére
Dr. Magyar Péter
miniszterelnök

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A közösségi közlekedés és ezen belül a magyar vasút megbízható működésének megteremtése, a vasúti szolgáltatások fejlesztése közös célunk, annak érdekében, hogy a közlekedési közszolgáltatás képes legyen megfelelni a társadalmi elvárásoknak, a működő Magyarország igényeinek. A cél eléréséhez okvetlenül szükséges a vasutas munkavállalók számára kiszámítható életpályát, stabil egzisztenciát biztosítani, illetve megteremtteni a színvonalas, egészséget nem veszélyeztető munkakörülményeket.

A Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (VDSzSz) és a Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) azért fordul a megalakult Kormányhoz, hogy felhívja a figyelmet a magyar vasúti ágazatot és a vasutasokat érintő legsürgősebb kérdésekre és problémákra. Meggyőződésünk, hogy a magyar vasút jövője nem csupán közlekedéspolitikai ügy, hanem gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi szempontból is stratégiai jelentőségű nemzeti kérdés. Az ágazat produktív működéséhez elengedhetetlen

a kiszámítható jogi és finanszírozási környezet, a munkavállalók anyagi és erkölcsi elismerésének, jogainak erősítése, valamint az állami vasúttársaságok érdekegyeztetési intézményrendszerének működtetése és fejlesztése. A korszerű és biztonságos vasúti közlekedés megteremtésének és a vasutas munkavállalók érdekeinek képviselésében az alábbi kiemelt területeken kezdeményezzük a Kormányzattal a konstruktív párbeszéd kialakítását és az ebből fakadó mielőbbi intézkedéseket.

A vasút kiszámítható finanszírozása és működtetése

A magyar vasút hosszú távú működése és fejlesztése kizárólag stabil és fenntartható finanszírozási rendszer mellett biztosítható. Ennek érdekében szükséges:

- többéves finanszírozási megállapodások kialakítása
- az infrastruktúra-karbantartás és fejlesztés forrásainak garantálása
- a vontató - és vontatott járműállomány korszerűsítésének felgyorsítása
- a humán erőforrás megtartását, bevonását szolgáló, kiszámítható, a reálkeresetek növelését biztosító bér- és életpályaprogramok kidolgozása
- a jelenleginél hatékonyabb és korszerűbb vállalati (szervezeti) keretek megteremtése;
- a kornak megfelelő, az egészséget nem veszélyeztetető és biztonságos munkakörnyezet biztosítása

A vasút nem tekinthető kizárólag piaci alapon működtethető szolgáltatásnak; közszolgáltatási és nemzetgazdasági szerepe miatt hosszú távú állami felelősségvállalást igényel.

A jogalkotást érintő területeken kezdeményezzük a Munka Törvénykönyve, A vasúti törvény, A személyszállítási törvény, A sztrájk törvény, A menetkedvezményi rendelet, A vasutasok egészségügyi követelményeiről szóló kormányrendelet és a vasutasok szakmai képzését és vizsgáztatását szabályozó rendelet felülvizsgálatát.

Szükségesnek tartjuk a Munka Törvénykönyvének átfogó felülvizsgálatát, ezen belül kiemelten olyan irányú módosítását, amely:

- erősíti a munkavállalók jogbiztonságát, korlátozza a munkáltatói önkényt
- biztonságos munkavégzésre is tekintettel elfogadható keretek között tartja a rendkívüli munkavégzés lehetőségét
- felülvizsgálja és újra szabályozza a vasúti munkakörök speciális terheléséhez igazodó munkaidő- és pihenőidő- és beosztási szabályokat, különös tekintettel az alkalmazható munkaidő keretekre

- növeli a kollektív szerződések szerepét
- megerősíti a szakszervezeti jogokat és garanciákat.
- megszünteti a köztulajdonban álló és a versenyszférában lévő munkáltatók közötti ésszerűtlen és indokolatlan különbségtételt a munkajogi szabályok területén

Indokoltnak tartjuk a vasúti közlekedést szabályozó, fent hivatkozott jogszabályok átfogó felülvizsgálatát annak érdekében, hogy:

- a közszolgáltatási kötelezettségek egyértelműen és hosszú távon meghatározásra kerüljenek
- a vasúti szolgáltatás színvonala országosan kiegyensúlyozott legyen
- biztosított legyen a munkavállalók foglalkoztatási és szociális biztonsága
- a jogszabályok megfelelő garanciákat tartalmazzanak a közszolgáltatások fenntartható működésére

A személyszállítási törvény módosítása során kiemelten fontosnak tartjuk az utasellátás és a közszolgáltatási minőség fejlesztése mellett a munkavállalói érdekek védelmét is.

Álláspontunk szerint a jelenlegi sztrájkjog - szabályozás számos ponton aránytalanul és szükségtelenül korlátozza a munkavállalók alkotmányos sztrájkjogát. A sztrájkjog a demokratikus érdekegyeztetés alapvető eszköze, amelynek gyakorlását a jogállami normákkal összhangban kell biztosítani.

Ezért kezdeményezzük:

- az elégséges szolgáltatás szabályainak egyértelmű és méltányos rendezését
- a sztrájkjog gyakorlásának egyszerűsítését
- a munkavállalói érdekképviselők tényleges jogérvényesítési lehetőségeinek helyreállítását

Elvárjuk a vasutas munkavállalók és a nyugdíjas vasutasok menetkedvezményének megőrzését és korszerűsítését. A menetkedvezmény a vasutas hivatás történelmileg kialakult és indokolt eleme, amely hozzájárul az ágazat munkaerő-megtartó képességéhez és társadalmi megbecsüléséhez.

A szabályozás módosítása során kérjük:

- a megszerzett jogosultságok védelmét
- az adminisztratív terhek csökkentését
- a 2009 óta fennálló anomáliák megszüntetését.

A nyugdíjrendszer rugalmasabbá tétele

A vasúti munkakörök jelentős része fokozott egészségügyi és pszichés megterheléssel jár, ezért szükségesnek tartjuk a nyugdíjrendszer olyan irányú átalakítását, amely:

- lehetővé teszi a rugalmas nyugdíjba vonulást;
- figyelembe veszi a vasúti munkakörök speciális terhelését, a munkaidő-beosztások és kedvezőtlen munkakörnyezet okozta egészségromlást
- támogatja az idősebb munkavállalók csökkenő munkaterhelését, tervezhető kivonását a fokozottan megterhelő munkakörökből.
- elismeri, beszámítja a teljesített túlórák és a készenlétek időtartamát.

A munkavállalók egészségének megőrzése és ezzel együtt a közlekedésbiztonság fenntartása közös társadalmi érdek. A vasutasokat érő atrocitások és bántalmazások büntetőjogi szankcióinak szigorú és következetes alkalmazása

A VDSzSz Szolidaritás és a MOSZ kiemelt követelésként fogalmazza meg a vasutasokat szolgálatteljesítés közben érő atrocitásokkal, fenyegetésekkel és fizikai bántalmazásokkal szembeni határozottabb állami fellépést. Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a közfeladatot ellátó vagy a közlekedésbiztonságért felelős munkavállalókat rendszeresen verbális és fizikai támadások érik szolgálatuk teljesítése során, mely támadások szankcionálása elmarad vagy a támadás súlyához képest elhanyagolható mértékű, így az ismétlődő elkövetéstől való visszatartó hatása nincs. **Elvárjuk ezért:**

- az állami büntetőhatalom eszközeinek hatékony és visszatartó alkalmazását tettlegesség esetében alkalmazandó, letöltendő szabadságvesztés egyértelmű törvényi rögzítését
- a vasúti dolgozók fokozott büntetőjogi védelmének

megerősítését

- a megelőzést szolgáló intézkedések elrendelését
- Az érdekegyeztetés erősítése vállalati és ágazati szinten
- Kiemelten fontosnak tartjuk a vállalati és ágazati szintű érdekegyeztetés intézményrendszerének megerősítését, összhangban az Európai Unió erre vonatkozó irányelveivel és szociális párbeszédet támogató elveivel.

Szükségnek tartjuk:

- a rendszeres és érdemi konzultációk biztosítását
- az ágazati kollektív tárgyalások szerepének növelését
- a reprezentatív szakszervezetek bevonását minden, a munkavállalókat érintő stratégiai döntés előkészítésébe
- a szociális párbeszéd intézményeinek megújítását

Záró gondolatok

A Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete és a Mozdonyvezetők Szakszervezete kész a Kormánnyal együttműködni annak érdekében, hogy a magyar vasút visszanyerje társadalmi presztízsét, biztonságos és hosszú távon fenntartható közszolgáltatási ágazattá váljon.

Kérjük Tisztelt Miniszterelnök Urat, hogy megfogalmazott javaslatainkat és szempontjainkat a jogalkotási és közlekedéspolitikai döntések során a Kormány kezelje kiemelten, és a kormányzati struktúra véglegesítését követően – a tárgyalódelegáció kijelölésével - kezdeményezzen mielőbbi egyeztetést az aláíró érdekképviselletekkel.

Budapest, 2026. 05.14.

Tisztelettel:

*Barsi Balázs
elnök*

*Halasi Zoltán
elnök*



Fotó: Fejes Lajos

Sosem volt könnyű vasutasnak lenni.

Ez a hivatás mindig is fegyelmet, pontosságot, szakmai felkészültséget és sok lemondást követelt. Olyan életforma, amelyet igazán csak azok értenek, akik nap mint nap szolgálatot látnak el, és újra meg újra bizonyítják, hogy a mindennapi kihívások és kockázatok ellenére is lehet rájuk számítani.

Miközben a magyar társadalom lassan megérkezik a 21. századba, a magyar vasút számos területén még mindig a 20., sőt helyenként a 19. század körülményei uralkodnak. Mozdonyparkunk elöregedett, a munkáltatás feltételei és a munkakörnyezet sok helyen még a minimális elvárásoknak sem felel meg. Bár egyre több korszerű

vasúti jármű jelenik meg, ma még keveseknek adatik meg, hogy nap mint nap korszerű, az egészséget nem veszélyeztető munkakörülmények között végezhessek munkájukat.

Komoly adóssága a tulajdonosnak és a munkáltatónak, hogy nem becsülik meg kellőképpen a vasutasok áldozatos munkáját. Nem biztosítják azokat az anyagi és tárgyi feltételeket sem, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a szolgálat ne a folyamatos küzdelmet, hanem a hivatás biztonságos és méltó gyakorlását jelentse.

A társadalom joggal várja el, hogy a politika fenntartható, korszerű és megbízható vasúti közlekedést biztosítson. Hosszú időn át azonban hiányzott az a következetes, választási ciklusokon átívelő szemlélet, amely valódi fejlődési pályára állíthatta volna a kötöttpályás közösségi közlekedést. Ennek következményeit ma minden vasutas a saját bőrén tapasztalja.

A végrehajtó szolgálat kulcsmunkaköreiben tartós létszámhiány, túlterheltség és fásultság tapasztalható. Mindez nem csupán munkaügyi kérdés, hanem a vasúti közlekedés biztonságát is veszélyezteti. Az egyre szélsőséesebb nyári hőség pedig arra is rámutatott, hogy a munkáltató nem minden esetben biztosítja azokat a feltételeket, amelyekkel a munkavállalók egészsége és biztonsága megfelelően védhető. A biztonságos vasúti közlekedés ma elsősorban a vasutasok hivatástudatán, szakmai felkészültségén és fegyelmezett munkavégzésén nyugszik. De meddig lehet még fokozni a munkaterhelést, halogatni a fejlesztéseket és elodázní a megfelelő munkakörülmények biztosítását anélkül, hogy az veszélyeztetné a munkavállalók egészségét és a közlekedés biztonságát?

A jelenlegi közlekedési kormányzat több előreutató intézkedést tett a vasúti közlekedés fejlesztése és egy korszerűbb vasút megteremtése érdekében. Kevesebb figyelem jutott azonban eddig azoknak a vasutasoknak a megbecsülésére, akik nap mint nap működtetik a rendszert.

A társadalom elvárásainak megfelelő, biztonságos vasúti közlekedéshez megbecsült vasutasokra, megfelelő munkakörülményekre, korszerű eszközökre és magas színvonalú képzési rendszerre van szükség. Elvárjuk a döntéshozóktól, hogy biztosítsák azokat a feltételeket, amelyek a vasúti ágazat korszerűsítéséhez, az egészséget nem veszélyeztető munkakörnyezet megteremtéséhez és a vasutasok felelősségteljes munkájának méltó elismeréséhez szükségesek.

Mert csak megbecsült vasutasokkal valósulhat meg a biztonságos vasút – és csak így valósulhat meg a működő Magyarország.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

KÜT beszámoló

Legutóbb 2026. februárjában azzal fejeztem be az írást, hogy márciusban KÜT és KMVB delegálás lesz. Mivel most már június van, az eredményről is be tudok számolni. A KÜT tagja lett Ambros Csaba, Bagi Csaba, Brauner Béla, Csallos Tamás, Duró Tibor, Fábíán Zoltán, Kurunczi Imre, Mikó Zsolt, Papp Károly Attila, Pintér Norbert, Szabó Gábor, Szilvási Attila, Tóth Zoltán, Willinger Gábor és jómagam.



Az újonnan megalakult testület első ülését március 19-én tartotta a VOLÁN székházban (Üllői út 131). Első napirendi pontban a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója - **Dr. Kormányos László** - a 2025-ös év eredményeiről, a 2026. évi vállalati tervekről tartott beszámolót a testület tagjainak. A másfél órás előadás - amely egy színes, sokrétű, információkkal kiegészített prezentációt is tartalmazott - a teljes vállalatra vonatkozó tavalyi, úgynevezett első integrációs év eredményeiről, az elvárások teljesüléséről, a tapasztalatokról és a még előttünk álló feladatokról adott tájékoztatást. Megismerhettük többek között a közúti és vasúti járműbeszerzési terveket és azokat a kihívásokat, amelyek előttünk állnak a 2026-os esztendőben.

Ezek a következők:

- Szolgáltatásminőség javítása, megbízhatóság és

kiszámíthatóság javítása.

- Felkészülés a kötöttpályás infrastruktúra-fejlesztések közlekedésszervezési feladataira.
- Vasúti járműstratégia megújítása.
- Budapest-Belgrád személyszállítási szolgáltatás elindítása.
- Kelenföld állomás komplex utaskiszolgálási fejlesztése.
- Integráció szolgáltatási szempontú mélyítése.

A 2026 előttünk álló kihívásai, célkitűzések és fejlesztési lehetőségek

Integrált menetrendi célkitűzések a 2026-os évre:

- 150 Budapest - Kunszentmiklós-Tass - Kelebia vasútvonalhoz hangolt autóbuszos hálózat kialakítása a vasúti személyforgalom elindulását követően.
- Debrecen, Hajdúszoboszló, Nádudvar, Kaba,

Püspökladány települések által határolt térségben új, a vasúttal is összehangolt ütemes autóbusz-menetrend bevezetése.

- Új, vasúttal is összehangolt menetrend bevezetése a Mátrában a Salgótarján, Pásztó, Gyöngyös, Eger és Pétervására által határolt térségben.
- Salgótarjánban a helyi-helyközi integrációt megvalósító új menetrend bevezetése.
- A Baja - Szekszárd - Siófok - Veszprém és a Kaposvár - Siófok - Veszprém viszonylatokon, valamint a hozzájuk kapcsolódó egyéb vonalakon új menetrendi struktúra kialakítása.
- Budapest - Üröm - Pilisborosjenő szakaszon összehangolt menetrendi struktúra kidolgozása.

A vezérigazgatói tájékoztató után a jelenlévő KÜT tagok kérdéseket tettek fel, amelyre azonnal választ is kaptak a legfelső szakmai körből, így téve eleget annak a felhatalmazásnak, amelyet, amelyet a munkavállalók a választások során biztosítottak az üzemi tanácsok tagjainak (közvetlenül) és a KÜT tagjainak (közvetve).

Második napirendi ponthoz (Tájékoztató az üzemeltetési főigazgatóságok tevékenységéről (autóbuszos és vasúti üzemek). Aktualitások a főigazgatóságok területén (foglalkoztatás, humán erőforrási helyzet). Új járművek (közúti, vasúti) üzemeltetésével kapcsolatos feladatok (üzemeltetési tekintetben). Egyéb, műszaki és üzemeltetési területen tapasztalható problémák.) **Fajcsák Lajos** Műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes, **Susuk Márton** Vasúti üzemeltetési főigazgató és **Kameniczky Ákos** Forgalmi és Kereskedelmi főigazgató érkezett.

Itt szintén erős másfél óra következett. Először vezérigazgató-helyettes úr általános beszámolóját hallgathattuk meg, majd a vasúti terület és az autóbuszos terület vezetőjének a tájékoztatóját. A napirendi pontban megfogalmazott kérdéskör elég sok mindenre kiterjedt, így nem egyszerű összefoglalni az elhangzottakat. Általánosságban elmondható, hogy kíváncsiak voltunk az újonnan megjelenő és egyre többfelé bevetett mozdonyok kiszolgálásához szükséges kompetenciák megszerzésének helyzetére (típus ismeret), a mozdonyok bevetési (üzemeltetési) területére. Az autóbuszos üzemből a KÜT „volános” oldalából érkezett tagjai voltak aktívabbak. Azt meg lehet állapítani, még ha nem is azonos a két nagy üzletág problémaköre, azért jelentős a hasonlóság is. Többek között ilyenek a szociális kérdések, pihenőidők, túlmunka, ruházat, kiszolgáló személyzet biztonsága (jegyzővizsgálók, autóbuszvezetők). A tájékoztatók után a jóléti és szociális ügyek következtek,

ahol a rendkívüli élethelyzetbe jutott kollégák segélykéréseit bírálták el a KÜT delegált tagjai.

Az egyebek előtt egy fontos témája volt még a Központi Üzemi Tanácsnak, nevezetesen az, hogy a március 12-én meghozott KÜT/2026/03-02 számú határozatának értelmében megválassza a MÁV Személyszállítási Zrt. Felügyelő Bizottságába a munkavállalók képviselőjét ellátó két főt, amelyre az érdekképviselők javaslatait aznap 10.00 óráig várta a testület. A határidőre beérkezett javaslatokat a KÜT megismerte, azokat megvitatta, majd zárt ülés keretében **Dr. Gönczi Tamás** és **Brauner Béla** urakat választotta meg és biztosított felhatalmazást, amelyet írásban közölt a vállalat vezérigazgatójával és egyben kérte a szükséges intézkedések megtételét a tulajdonosi jogokat gyakorló alapító felé. A legfőbb szervi döntés (ez esetben alapítói határozat) április elején meg is született, így téve eleget a Ptk. 3:125. §-nak.

Április hónapban a KÜT és a KMVB közös testületi ülést tartott 16-án, melynek célja volt az is, hogy a két központi testület megismerje egymást, illetve a MÁV-START Zrt-ben ennek hagyománya is volt az elmúlt évtizedben.

A közös napirendi pontok a következők voltak:

1. Tájékoztató a MÁV Személyszállítási Zrt. biztonsági helyzetéről (vasút és közút), munkavédelmi helyzetéről, a környezetvédelmi intézkedések tervezetéről, az egészséges és biztonságos munkafeltételek kialakítását célzó, a munka- és kvázi balesetek és a foglalkozási megbetegedések helyzetéről megelőzésére szolgáló intézkedések tervezetéről. A 2025-ös év munkabaleseti helyzete, Biztonsági főigazgató bemutatkozása az új központi testületeknek.
2. Tájékoztató a ruházati ellátásról, a forma, - és munkaruhával kapcsolatos folyamatban lévő és tervezett beszerzésekről, a 2026 évi igénylések jelenlegi állásáról, a kiosztási és minőségi problémák és kifogások kezeléséről.
3. Tájékoztató a MÁV Személyszállítási Zrt. munkavállalóit érintő egészségügyi szűrő programról.

Előadó: Dr. Pásztélyi Zsolt VNK Kft. ügyvezető

Az első napirendi ponthoz **Dr. Bánhegyi Csilla** Biztonsági Főigazgató, **Simon József** vagyonvédelmi és ellenőrzési igazgató érkeztek. A bemutatkozás után a főigazgató asszony egy prezentáció bemutatásával válaszolt a napirendet érintő kérdéskörre és teljes körűen vázolta a vállalat biztonsági helyzetét. Külön elemezte a vasúti szegmenst (ezen belül is külön a HÉV és külön a nagyvasút helyzetét) illetve az autóbuszos üzemet. Ezután rátért a munkavédelemre, majd a környezetvédelemre. A 45 diából álló prezentáció mindenre kiterjedően válaszolt a napirendet illetően, majd személyes

kérdésekre és válaszokra is sor került. Amire ott és akkor nem tudtak érdemben válaszolni, arra pár napon belül írásban küldték meg a választ a KÜT részére (pl. az Ugryeri szőlők problémakörre, amely az autóbuszvezetők biztonságával kapcsolatosan került terítékre).

A második napirendhez **Fazekas Attila** anyaggazdálkodási igazgató érkezett és ő is egy prezentációval készült. A ruházati kérdés egy állandó témája a központi testületeknek és sokszor ismétlődő kérdések és kérések vannak. Jelen esetben az új ruházatok méretezési és méretvételi problémái voltak terítéken, illetve az új pontkeret terhére kiadott „régizajnú” formaruhák. Általánosan felugró problémakör egyes ruhadarabok (általában cipők) minőség problémái, illetve bizonyos esetekben a készlethiány. Probléma szokott lenni az igény rögzítésének elmaradása, vagy késve teljesítése a PKR rendszerben. Jelen esetben a MÁV SZESZA Zrt. létszámából 20.183 fő jogosult formaruha viselésére, de április 09-ig mindössze 12.626 fő tett leget a kötelezettségének, ami 63%-nak felel meg.

A Harmadik napirendi pont előadója **Dr. Pásztélyi Zsolt** a VNK Kft. ügyvezetője volt, aki a szűrőprogramról és az azon való részvétel fontosságáról tartott tájékoztatást. Doktor úr ismertette a szűrővizsgálatok pontos menetét, az arra való jelentkezés módját és a rendelkezésre álló szűrővizsgálatok pontos számát területenként. Arra kérte a testületet, hogy az üzemi tanácsokon keresztül népszerűsítsük a szűrővizsgálatokat, hívjuk fel a munkavállalók figyelmét a prevenció fontosságára, mert az egészség és annak megőrzése az egyik legfontosabb emberi érték, annak megőrzése anyagiakban is mérhető.

Májusban 21-én tartotta soros ülését a Központi Üzemi Tanács. a három napirendi pont a következő volt:

1. Munkáltatói tájékoztató a rendeletekben, utasításokban szabályozott megfelelő hőmérsékletű munkakörnyezet és a rekreációs pihenőidők biztosítása érdekében a nyári időszakra, valamint a hőségriadók alkalmával tervezett és végrehajtandó munkáltatói, különösen a munkaszervezési intézkedésekről.
2. Tájékoztatás a rendkívüli munkavégzések egyenletes eloszlásának biztosítása, valamint a megfelelő mértékű szabadság kiadások érdekében tett munkáltatói intézkedésekről.
3. Tájékoztatás kérése a Vezérigazgatósági irodaház



beköltözésével kapcsolatosan.

Az első napirendi ponthoz **Kovács Péter** vasútbiztonsági és hatósági ügyek igazgatója érkezett. Mivel a nyaraink egyre melegebbek és egyre többet vannak tarkítva hőségriasztásokkal, hőségriadókkal, kiemelten fontos a melegre való felkészülés. Igazgató úr is egy prezentációval érkezett, amely taglalta azokat a jogszabályi előírásokat, amelyek tartalmazzák a munkáltató számára azokat a feladatokat, amelyeket be kell tartania. Társaságunk igyekszik mindenben eleget tenni az előírásoknak, így kiemelten fontos a légkondicionálók megfelelő működése és a hideg ivóvíz biztosítása. Ugyanakkor a 3/2002. (II. 8) SZCSM-EÜM együttes rendelet a munkáltató létesítményen kívüli járművekre, vagy ezeken a járműveken lévő munkahelyekre nem vonatkozik, azokra külön szabályok vonatkoznak. A bemutatóban láttuk és megismerhettük a munkáltató kötelezettségeit, ugyanakkor majd utólag a munkavállalók fogják tudni megmondani, hogy hogyan sikerült a felkészülés és a hőségriadók alatti közszolgáltatás fenntartása, ennek centrumában a munkavállalók számára megfelelő munkakörnyezet és védelem biztosítása.

A második napirendi ponthoz munkáltató által biztosított személyek **Gócsen Ágnes** személyzetmenedzsment-vezető és **Lipthay István** vontatási utazószemélyzet-forduló szakértő lettek. Mint arról bizonyára már értesült a munkavállalók érintett többsége, a tavalyi SZMSZ módosítás okán a „fordatervezés” központosításra került, így egy helyen tudják koordinálni a teljesítmények egyenletes leosztását (elvileg). Az előadók bemutatták a jelenlegi működést, a tervezés módszertanát. A KÜT tagjait az érdekelte, hogy milyen intézkedéseket tesz meg a munkáltató az egyenletes leterhelés, a túlórák egyenletes leosztása érdekében, értve ezt országosan, igazgatósági és telephelyi szinten. Lipthay

István az ETR fejlesztési lehetőségeiről számolt be, hozzátéve azt, hogy jelenleg nincs forrás rá, így a terveiket nem, vagy csak nehezen tudják megvalósítani.

Az új irodaházba költözéssel kapcsolatban Dr. Kiss Veronika a MÁV Személyszállítási Zrt. munkajogi vezetője adott tájékoztatást. A napirendre vonatkozó információkat hamar megkaptuk, hiszen még csak a parlamenti választások előtti terveket ismerjük pontosan, de azt, hogy az új Kormány, illetve szakminisztérium milyen döntéseke fog hozni ebben az ügyben nem ismertek. Mivel így maradt időnk, olyan kérdéseket tudtak feltenni a KÜT tagjai, amelyek az általános ügymenet munkajogi kérdéseire csatlakoztak. Ilyen volt többek között az „új felvételes” utazó munkavállalók munkaszerződésében a jelentkezési helyek kiterjesztése VSZTI szinten, vagy a munkába járás költségtérítésére vonatkozó szabályok szerintünk helytelen alkalmazása. Véleményünk szerint embertelen az a gyakorlat (különösen a régi TSZVI-k összevonása után, ami így területileg is jelentős mértékben megnövekedett), hogy az igazgatóság összes jelentkezési helye fel van sorolva a munkavállaló munkaszerződésében. Így elvileg elképzelhető (és ha a munkáltató képviselője olyan akár vissza is élhet vele), hogy adott esetben a munkavállaló lakóhelyétől több száz kilométerre jelentkezzen akkor is, ha nincs közvetlen tömegközlekedési lehetőség a lakóhely és a munkavégzés helye (jelentkezési hely) között. Nyilván a munkavállalók rugalmasak, de a munkaszerződésben a lehetőségek ilyen fajta kiterjesztése már elvileg aránytalan sérelemmel jár. Tudjuk azt, hogy nem akarják mindig így foglalkoztatni a munkavállalókat, de ha már munkaszerződésben benne van, semmi nem akadályozza azt, hogy a jövőben a munkáltató visszaéljen a szerződés adta lehetőséggel, hiszen a szerződést kötő felek közül a munkavállaló elvileg 45 év múlva is itt lesz még, miközben a négy évtized alatt ki tudja

hány munkáltatói jogkörgyakorlója lesz. A vasúti közlekedés biztonságossága is fontos szerepet kaphat, hiszen ki tudja garantálni azon személy esetében a kipihent állapotot, akit a munkáltató több órás utazásra, adott esetben autó vezetésre kötelez a szolgálatba jelentkezés előtt.

A munkába járási költségtérítési utasítást szerintünk rosszul alkalmazza a munkáltató bizonyos szolgálati helyeken és nem veszi figyelembe azt a fizikai tény, hogy az út megtételéhez idő kell. Úgy gondolja a munkáltató, hogy a munkavállalók munkaidőn túl fénysebességgel, vagy teleportálással közlekednek

és nincs szükség időre ahhoz, hogy megtegyék az utat. Így fordulhat elő az, hogy a munkáltató szerint a jelentkezési hely és a kapcsolódó tömegközlekedési pont (pl. Miskolc esetében a Búza tér) közötti távolság megtételéhez elég 1-2 perc, ami gyakorlatban 25 perc, ezért nem fizet munkába járási költségtérítést (megtagadja a már betérjesztett igény kifizetését), így nem felel meg a gyakorlat a 39/2010. (II. 26.) Korm. rendelet előírásainak. Az érintett munkavállalók készek peres eljárás keretében igazat szerezni maguknak, hiszen az utasítás gyakorlati alkalmazásával megbízott szervezet a SZESZA-nál nem vizsgálta tényszerűen a problémát, csak az utasítás szövegét értelmezte, és nem vette figyelembe azt a tényt, hogy két pont közötti távolság és az út megtételéhez szükséges idő nem változik annak függvényében, hogy azt a távolságot munkaidőn belül, vagy azon kívül kell megtenni. Így az állásfoglalás hibás, aki azt kiadta hibázott, így, ha párbeszédessé út járása nem lehetséges a törvény adta lehetőség marad.

A testületi üléseken kívül vannak egyéb elfoglaltságok is a KÜT részére. Ezek egy része online értekezlet, egy része személyes jelenléttel konzultáció. Ilyen volt MÁV Személyszállítási Zrt. személyszállító vonatok vonatkísérő személyzet nélkül (KN) történő közlekedtetésének lebonyolításáról szóló utasítás tervezete. A KÜT az utasítás tervezet több lényegi pontjával nem értett egyet, így ebben a kérdéskörben április 20-án konzultációt kezdeményezett, amelyhez később a MOSZ és a VDSZSZ Szolidaritás is csatlakozott. A konzultáción a KÜT részéről Csallos Tamás és Willinger Gábor tagok, mint a téma szakértői vettek részt. Több körös egyeztetési folyamat után született meg az utasítás végső formája, amelyet 50/2026 (VI. 02.) sz. vezérigazgatói utasításban június 02-án ki is adtak.

Gyüre Ferenc
KÜT elnök



Területi Hírek

Bp. Centrum

Az elmúlt időszak mozgalmasan telt, hiszen az elővárosi és a nyári/Balaton-i vonatközlekedés kapcsán is itt csúcsosodnak ki a problémák. Főleg amennyiben nem a szokásos körök lefutását vesszük alapul az ETR és annak fejlesztésének hiányosságai tekintetében. 'Nincs pénz, nincs foci', hiába tennék jobba, nincs miből. Ezt már kívülről fújja minden érintett és unja is kellő mértékben. Pedig van jobbító hozzáállás és szándék, még szellemi tőke is, de (pláne elegendő) anyagi forrás nélkül még sincs előre mozdulás. De úgy látszik végre abban lesz, hogy valóban és a megfelelő helyekre be is kerüljenek és olyan mértékben (pl. 1, 2 vagy 3 egységes 415-001-123 KN próbái, jármű újraindítások) azok a technológiai időszükségletek, amelyekre valóban szükség van a biztonságos vasúti üzem érdekében és ezt a munkáltatói oldal be is látta. Csak éppen az nem mindegy, hogy ennek addig is kik is az igazi kárvallottjai, hiszen, mint szolgáltató,

elsősorban az utast hozzuk olyan helyzetbe a késésekkel, ami nem áll szándékában főleg azoknak, akiknek a bőrére és több esetben is a munkaidőalapjára, ergo a bérére megy az az technológiai, (norma)idő spórolás, meg nem adás, holott azokat az előírtaknak megfelelően azokat a feladatokat el kell végezni! E lap olvasóinak felesleges fejtegetni, hogy eme – sok esetben nem is kevés – hiányzó percekkel mi mindent lehet elérni – minden értelemben. A felszorzás nem egy nagy művészet, de amikor az idő hiányának 'kezelését' valami olyan ténykedés rovására vállalja be valaki, aminek később akár szó szerint drága ára lehet/lesz, máris nem olyan jó a kifogások halmazát mantrázni.

Tudjuk a jármű hiányoknak (e miatt vannak az szabálytalan 'éles' fordulások) is összetett okai vannak és az új seprű jó irányba is lendült úgy érezhetjük, csak az a kérdés, hogy a





Fotó: Nagy Tamás

VJBI-k is le tudják-e majd kezelni a javuló helyzetet, mert a forráshiány mellett a technológiai létszáshiány is nagy gond, náluk is. Annak is tudjuk az okait, hiszen hiába javult rendkívüli mértékben a toborzás, a képzések korai szakaszába történő becsatlakozásokkal vagy éppen a saját képzésekkel a létszáshiány kezelése érdekében, amikor nincs megtartó erő, az anyagi megbecsülés vagy éppen a hosszú távú támogatások oldaláról, nehéz csodát tenni, azaz több szakembert alkalmazni és meg is tartani hosszútávon is! Mindig ezek a fránya anyagiak. Pláne utófinanszírozással ügye. Az előző tulajdonos képviselője a különböző s nem csak a számozott vállalatokat gálánsan és jó részt a saját erőforrásainkra hárítva a szinte lehetetlent várta el az érintettektől s most a fontossági sorrendet nem is említem. De miért s mivel is? Az a bizonyos takaró – mindenki által tudva, de igazán, hitelesen eddig be nem vallva – sosem volt elég hosszú. Mégis hitegetjük az utasokat, no meg kicsit magunkat is, hogy megoldjuk, lásd a menetrendet, menetrendszerűséget. De milyen áron? A késési biztosítástól több lett bármilyen járműből? A különböző, főként a külső felek által okozott balesetek, vagy éppen csak a kegyeleti fertőtlenítések miatt kiesett járművekről említést sem téve az nem elég, hogy nincs is ott időben, de még igazán megfelelő tartalék sincs semmiből (főként a dízel fronton), hogy esetleg (gyorsan?) pótolni lehessen. Nagyon szomorú a helyzet, amit a plusz 10 db ÖBB kocsis csak kozmetikázni tud. A bérmozdonyok időzített bombáját megint hagyjuk, arra talán lesz még valódi megoldás a későbbiekben.

Mikor jutunk el arra az őszinte beismerésre, hogy a jelenlegi megrendelt vonatmennyiség (ülőhelyről ne is szóljunk, mert az újabb hiátus) felelős és teljesen szabályszerű, pláne nem zavarérzékeny kiszolgálására még darabra sem alkalmas az eszközparkunk? Meddig tehetik meg büntetlenül azokat a 'zsonglőrkedéseket', melyekkel alaphoz nem tartják be az előírt technológiai és szükséges normaidőket a mozdony- és szerelvényfodolók tervezése során jóval a fejünk felett, hiába is jelezzük azokból eredő problémákat a különböző szolgálati és munkaköri ágak irányából?

Reméljük az új seprű már nem csak ide-oda csapkodva takarítja majd el az akadályokat a stabil vasútüzem kialakulása és megfelelő pályán haladása érdekében! Az előttünk álló negyedév szerintem sok mindenre választ fog adni, kíváncsian várhatjuk a nyári menetrendi időszak tapasztalatait a munkáltatói intézkedések tükrében.

Idén ismét sikeresen megrendezésre került a hagyományos Déli Családi Hétvége május második hétvégéjén, de idén szakítva a hagyományos Tisza-tavi Poroszlóval már új, kényelmesebb – szalad az idő felettünk is, no – és több szolgáltatást és programlehetőséget is nyújtó helyszínen, a Börzsöny ölelésében és a Csarna-patak partján lévő Kőrözsza Panzióban, tökéletes házigazdákkal! Reméljük a jövő évi rendezvényünk legalább ilyen sikeres lesz a résztvevőink számára!

Csallos Tamás

Területi Hírek

Miskolc

A területen április folyamán lezajlottak a tagsoport választások.

Területünkhöz már csak két tagsoport tartozik, a Miskolci Tagsoport és a Szerencsi tagsoport. A Füzesabonyi Tagsoport – élve az önrendelkezés jogával – kérte átsorolását a Budapest Kelet területbe. Ez érthető, hiszen munkáltatási szempontból az új struktúrában nem a Keleti TSZVI munkaszervezethez tartoznak, hanem az Északi TSZVI-hez.

A Miskolci Tagsoport az ország egyik legnagyobb létszámú tagsoportja 136 fős tagsággal rendelkezik.

A tagsoportot 2022. február 03-tól Faggyas Szilárd vezette. A tagsoport választáson hét fő jelölt indult, megválasztásra került öt fő. A két további induló nem érte el a póttagsághoz szükséges számú szavazatot, így nem rendelkezik a tagsoport vezetése póttaggal. Az alakuló ülésen Gaál Lászlót választották tagsoportvezetőnek, Faggyas Szilárdot pedig küldöttnek. Bajnóczi Ádám ismét tisztségviselő lett és maradt pénztáros is, ugyanakkor Bakos Balázs és Herschman Ádám helyett Abkorovics Balázs és Kovács István került be az ügyvivő testületbe. Köszönet illeti a két leköszönő fiatal tisztségviselőket a végzett munkájukért.

A Szerencsi Tagsoport vezetője több cikluson át 2026 tavaszáig Szviatkovszky József, és a tagsoportot két ügyvivővel, Rimár Sándorral és Frikker Ádám Gergellyel képviselték. Utóbbi egyben a tagsoport pénztárosa is. A tavasszal lezajlott választások eredményeképp a tagsoport új vezetője Berei Zoltán lett, az ügyvivők személye pedig változatlan maradt. Egy póttagot is választottak: Ő Kriger Nikolett, jegyvizsgáló, a szerencsi közösségi élet szervezője. A tagsoport létszáma 32 fő.

A területi ügyvivő választására május 29-én került sor. Itt ismertetésre került az elmúlt négy évről szóló beszámoló, melyet az érintettek több héttel korábban elektronikus formában is megkaptak.

Az eseményt megtisztelte jelenlétével a MOSZ elnöke is, aki



hangsúlyozta, hogy szükség lenne a projektalapú munkára, a kommunikáció javítására, és a képzésre. A mai világban, a másik oldalon komoly tudással felvértezett vezetők, megfelelő segítő személyzet áll szemben az általában talpraesett, de mégiscsak botcsinálta szakszervezeti vezetőkkel.

Én figyelmeztettem a jelen lévő tisztségviselőket, hogy ezt a fajta munkát komolyan kell venni. El kell fogadni, hogy van egy szervezeti hierarchia, még akkor is, ha a magánéletben barátok vagyunk. És komolyan kell ezt venni, hiszen felelősséget vállaltunk a kollégáinkért, a közösségért. A tisztségre egy jelölt volt, Faggyas Szilárd, akit a szavazásra jogosultak egyhangúlag megválasztottak.

Munkájához kívánok sok sikert, erőt, egészséget, kreativitást, ügyességet!

Április közepén a Szlovák Mozdonyvezetők Szakszervezetének (FS) Kassai Tagsoportjának meghívásának tettünk eleget. A kollégákkal Bártfafürdőre látogattunk, ahol egy megbeszélést tartottunk. Tájékoztattuk egymást a bérhelyzetünkről. Tetszetek a béremelési számaink, ugyanakkor a magas százalékokhoz társult egy magas magyarországi infláció is. Így mindkét országban nagyjából ugyanolyan mértékű reálkereset emelkedés valósult meg.



Kassáig járnak a kilépő IC vonatainkkal. Hát, hogy ennek mi a valóságtartalma, nem tudjuk. Ugyancsak érdekes és számomra örömteli hírmorzsa volt az, hogy tervezik az egykori Cracovia vonat (Budapest – Kassa – Eperjes – Krakkó) újraindítását, itt a mozdonyainkkal egészen Lengyelországig menne az említett vonat.

Szlovákiában, a vasúton 2020-2025 között a KSZ-ben nem volt módosítás, egyik fél sem tudott számára előnyös „dolgokat beletenni”. Az átlag mozdonyvezető bér bruttó 2400 euró, melynek nettó értéke 1750 euró.

Sokféle pótlékot alkalmaznak, egy szakvizsgás, kétszakvizsgás pótlékot. Meglepően alacsony a túlórájuk díjazása, mindössze 65 % pótlékkal bír minden túlóra.

Körülnéztünk a monarchiabeli hangulatot árasztó fürdőhelyen, meglátogattuk az ottani skanzen, majd egy rövid túra keretében szállásunkra gyalogoltunk.

Május 20-án ismét találkoztunk, ezúttal Hidasnémetiben. A helyet mi biztosítottuk a kaját a szlovák csapat főszakácsa Tomi főzte. Jelen volt a rendezvényen Lubomír Kontúr FS elnök Peter Dubovsky akikkel egy rövid beszélgetést folytattunk. A téma ezúttal a szakszervezetek támogatása volt.

Megtudtuk, hogy az egy főre eső munkaidőkedvezmény mértéke ugyan kevesebb, de valamennyi munkavállaló után jár és a szakszervezetek megegyeznek az így járó időtartam

felosztásáról. Összességében véve „jobban jönnek ki a buliból”, mint mi. Létezik náluk egy ún. szociális keret is, mely nem szociális segélyezésről szól, hanem a szakszervezetek használhatják fel pl. egy-egy tanácskozás, megbeszélés megszervezésére, pl. az olyanra is, mint amilyen a hidasnémeti találkozó volt.

Több pletykát is hallottunk tőlük, melyről nekünk nem volt tudomásunk. Az egyik ilyen, hogy a Vectron mozdonyaink az ősztől

Megérkeztek Miskolcra az első 433-as mozdonyok. Mit mondjak: úgy kellett, mint egy falat kenyér... Régi mondás, de igaz. Minden ócska szar Miskolcra pusztul ki. Így voltunk a Leókkal, (fiatalabbak kedvéért: Ward-Leonard rendszerű V41 és V42 sorozatú mozdonyokkal) pár éve lett BDV-nk – jó, ha 3-4 db megy belük – és most itt vannak az újabb kohászökevények. Láss csodát, elsőként kaptam erre a szépségre típusismereti képzést, és van



szerencsém amolyan jó kis gyakorló vonatokkal tanulnom a fékezést. Jelentem, ezt azért már elég jól tudom....

Amúgy ócskaság, de azért valami újdonságot csak hozott ide. Úgy érzem, na meg a számadatok is ezt támasztják alá, hogy csökken a leterheltség. Ez jó. De csökken a túlóra is, ami azért jelentős plusz anyagi forrás is volt a mozdonyvezetők számára. Gyakorlatilag a típusismereti képzés nélkül, el is tűnne a túlóra. És ne felejtjük el, napi 40 órában van megrendelve a két fűtőgép. (Az előfűtőtelepre kb. 3 éve kimondták az áment, az új azóta is készül. Hol behúznak a munkába, hol megállnak vele.) De ha elkészül, jelentős szolgálati óra tűnik el, ez pedig már felveti a munkaidő hiányát is!

Szöveg: Tóth Ferenc Attila

Kép: Tóth Ferenc Attila és Szviatkovszky József



Területi Hírek

Bp. Nyugat



Fotó: Sándor János

Választások után. Új fejezet, új lehetőségek?! Túl vagyunk 3 választáson. Az új igazgatóságok létrejötte miatt, Üzemi Tanács és Munkavédelmi választást kellett tartani, ahol bebizonyítottuk, hogy a mienk a legerősebb szakszervezet. Itt is szeretném megköszönni azoknak a kollégáknak, akik segítettek a lebonyolításban, illetve azt is, hogy ennyien szavaztakok jelöltjeinkre! Áprilisban a tagcsoportoknál is lezajlottak a választások. Sok új kolléga kezd meg tisztségviselői munkáját, amihez sok sikert és jó munkát kívánunk! A leköszönő és nyugdíjba vonulóknak pedig hosszú, élményekkel teli nyugdíjas éveket kívánunk és köszönjük azt a sok-sok munkát, amit szakszervezetünkért és a tagokért tettek! Meg kell még említeni az országgyűlési választásokat, hisz a vasút szempontjából fontos változásokat hozhat. Én optimista vagyok (még), remélem ezután gördülékenyebben fognak menni az egyeztetések, a közös munka, és pontot tehetünk, majd sok vitás kérdésre.

Ha már vitás kérdést említettem, röviden elmesélem mi foglalkoztatta a kollégákat leginkább az utóbbi pár hónapban igazgatóságunkon. Pár hónappal ezelőtt, jelezte a munkáltató, hogy a nyári időszakra kisegítő mozdonyvezetőket (is) kíván hozni. Szerettük volna megérteni a döntés okait, de sajnos arra kellett rájöttünk, hogy azt a munkáltató se tudja. Idejét se tudom mikor volt ilyen alacsony túlóra átlagunk. Jelenleg ez 13-14 óra/hó/fő, amiben volt hókészenlét, kelenföldi készenlét, vectron típus stb. Megkérdeztük mekkora teljesítmény érkezik a nyárra, ami indokoltá teszi a plusz létszámot. Természetesen nem tudták. Magyarul eldöntötték, hogy jön a kisegítés mindenféle adat nélkül. Mi lett az eredménye? Júniusban plusz szabadságok kiadásával lett csak meg a kötelező óra...

Nyakunkon a nyár, remélem mindenkinek lesz lehetősége kipihenni magát és többet lenni a családdal, barátokkal!

Csépai Zoltán

Területi Hírek

Debrecen - Kelet



Fotó: Kóródy Ádám

Atavasz a tisztújításról szólt minden tagsoportnál és így volt ez a mi területünkön is. Mátészalka és Záhony online formában, Nyíregyháza hagyományos módon választott tisztségviselőket. Több egykori tisztségviselő már nem indult, mert a következő ciklus alatt nyugdíjba (korhatás előtti ellátottságba) vonul. Az online választási rendszer jól vizsgázott, ámbar többeknek is nehézséget okozott a kétlépcsős azonosítási rendszer, ami egyébként sokkal biztonságosabbá teszi, mint a MÁV-nál, az Üt, mvb választásoknál alkalmazott SZK-s rendszer. Bízok benne, hogy a tagság fiatalodásával és a magasabb szintű digitális ismeretekkel felvértezett jövő tagságának már nem fognak gondot okozni az ilyenfajta rendszerek használata! Az eredmények.

Mátészalka:

Szabó András *tagcsoportvezető*

Gáthy István *pénztáros*

Fazekas Szilárd *ügyvivő*

Nyíregyháza:

Varga Ádám *tagcsoportvezető*

Páll Tamás *pénztáros*

Balajti Gergő Dávid *ügyvivő*

Záhony:

Gyüre Ferenc *tagcsoportvezető*

Nagy Roland *pénztáros*

Tugya Ferenc *ügyvivő*

Köszönjük Nagy Gergely Zsoltnak, Kepecz Sándornak, Skarbit Barnának, Szabó Lajosnak és Gergely Zsoltnak a több cikluson átnyúló érdekvédelemi munkáját, amit MOSZ ügyvivőket végeztek!

Természetesen voltak rendezvényeink is. A MOSZ kupa „Keleti selejtezőjét” Békéscsabán (Mezőhegyes szervezésében) veretlenül nyerte meg Záhony csapata, így

továbbjutottak a döntőbe. A MOSZ Ignéczi József horgászversenyén Dombóváron területünket három csapat képviselte (Nyíregyházáról egy és Záhonyból kettő). A vándorkupát címvédőként vitte oda Záhony csapata, de sajnos az idén nem sikerült megtartania. Ezúton szeretnénk gratulálni Püspökladány csapatainak, akik szinte mindent vittek. Első és második hely, illetve a legnagyobb halat is ők fogták. Gratulálunk a szervezőknek is, szép környezetben, jól megszervezve zajlott a verseny. Legközelebb már csak a kifogható halak mennyiségéről kell gondoskodni.

Záhonyban utolsó szolgálatát töltötte február 24-én Révész István, Nyíregyházán Oláh András május 24-én tudta le az utolsó mozdonyos szolgálatát.

Nyíregyháza tagsoport májusban megtartotta szokásos horgászversenyét a Verba tavon, amelyről később készül fényképes beszámoló a MOSZ lapja számára.

Gyüre Ferenc

Debrecen - Kelet

Közösség, természet és vasúttörténeti pillanat –

kirándulás Pétfürdőre

Anap már az induláskor különlegesnek ígérkezett. A résztvevők a 7.16-kor induló Bakony InterCityvel utaztak, méghozzá egy történelmi jelentőségű napon: ekkor nyitották meg újra a Szombathely–Székesfehérvár vasútvonal 2024 decemberében lezárt szakaszát. Nagy élmény volt, hogy gyakorlatilag mi utazhattunk az első InterCity szerelvények egyikével a felújított pályán.

Az öröm ugyanakkor némi keserűséggel is párosult. A vonalat másfél évvel korábban Városlőd és Szentgál között a pálya leromlott állapota miatt lezárták, így hosszú időn át autóbuszok szállították az utasokat. Jó érzés volt ismét vasúton közlekedni, ugyanakkor sokakban felmerült a kérdés, hogy miért kellett ilyen sokáig várni a szükséges felújítás befejezésére.

A csapat kilenc körül érkezett Pétfürdőre (azért fél óra késéssel), ahol vendéglátónk egy rövid köszöntővel és közös koccintással indította a napot. Innen az út az Csónakázó tóhoz vezetett, amely a település egyik legkedveltebb zöldterülete. A Szabadtéri Büfénél meg kellett állnunk túravezetők utasítására, mert ez egy régi kockás asztalos kis kocsmá. Kalapács Józsi a Pokolgép együttes énekésének kedvenc helye. A kellemes környezetben közös fényképek készültek, majd a társaság egy kisebb és egy nagyobb részre oszlott. Miközben a „főzőcsapat” nekilátott a bográcspörkölt elkészítésének, a túrázók felfedezték a környék természeti szépségeit. Az útvonal az erdő szélén vezetett fel a Doktor-sziklához és a Tányér- fényőkhöz, majd a vállalkozó kedvűek tovább haladtak az erdőben. Útközben egy hangulatos kápolnát és egy felújításra váró, ám csodálatos panorámát nyújtó kilátót is felkerestek, amely régen egy „geodéziai mérőtorony” volt. Késő délutánra mindenki visszaérkezett a főzőhelyre, ahol addigra elkészült a gőzölgő bográcspörkölt. A közös étkezés és a jó hangulatú beszélgetések ismét bebizonyították, hogy az ilyen programok nemcsak kikapcsolódást, hanem valódi közösségi élményt is jelentenek. A napot egy kellemes séta zárta az Csónakázó tó környékén. Volt, aki egy gombóc fagylalttal hűsítette magát, más süteményt választott, a még energikusabb résztvevők pedig a szabadtéri kondipark eszközeit is kipróbálták. Az esti órákban ismét vonatra szálltunk, és egy élményekkel teli nap után, problémamentesen érkeztünk haza.

Ezúton is köszönetünket fejezzük ki Magyarosi Zsoltnak a kiváló szervezésért és vendégszeretetért, valamint a Mozdonyvezetők a biztonságos és egészséges életért Alapítványának a kirándulás anyagi támogatásáért. Bízunk benne, hogy a jövőben is hasonlóan tartalmas, közösségépítő programokon vehetünk részt együtt.

Winhoffer Jenő

Május 30-án szakszervezetünk tagjai egy emlékezetes kiránduláson vettek részt Pétfürdőn. A programot Magyarosi Zsolt szervezte, aki családjával együtt fogadta a közel húsz fős, pápai kiránduló csapatot.



SEGÍTSÉG a bajba jutott kollégáknak

gyors támogatás az Alapítványtól.

Az idei év elején nehéz helyzetbe került egy magánvasúti társaság: sem januárban, sem februárban nem tudták kifizetni a dolgozók bérét. Márciusban egy kollégánk fordult az Alapítványhoz segítségért. Mivel ilyen jellegű kérésre még nem volt példa, gyorsan kitöltöttük az alapítványi kérelmet és sürgősségi elbírálást kértünk.

Az Alapítvány szinte azonnal reagált: vállalták a támogatást, és kértek, hogy további rászoruló tagjainkat akik szintén bajba kerültek keressük fel. Gyors felmérés után összesen nyolc érintett kolléga számára kértünk és kaptunk támogatást – a kifizetett összeg összesen 1 250 000 Ft volt.

A vasútállatok nevében köszönetünket fejezzük ki az Alapítványnak a gyors és hatékony segítségért, amely nélkülözhetetlen támogatást nyújtott a bajba jutott kollégáknak.

KÉRJEN MINDEN TAGUNKAT ÉS KOLLÉGÁNKAT: TÁMOGASSUK TOVÁBBRA IS AZ ALAPÍTVÁNYT ADÓNK 1%-ÁVAL, HOGY HASONLÓ ESETEKBEN VAGY BÁRMELY MÁS ÉLETHELYZETBEN ISMÉT GYORSAN ÉS HATÉKONYAN TUDJANAK SEGÍTENI.

Dékány Zsolt
Vasútállatok





A GYŐZELMI ZÁSZLÓ

A munka során tapasztaltak alapján, a Cég szakmai minőségét sokan megkérdőjelezik. A cégműködés-, a túlmunkák-, a munkaerőhiány kezelése felveti a megfelelő vezetői kompetencia hiányát - és ez, nem csak konfliktuskezelési és kommunikációs problémákat jelent! A tervezési és szervezési hiányosságokból fakadó baklövések a végrehajtó ágazat munkáját gáncsolják el. Sokszor a dolgozó hozzáértése, odaadása menti meg a helyzetet, vagy teszi lehetővé a vonat indulását. Mégis sokszor csak dorgálás a bér. A legrosszabb az, csak remélni tudjuk, hogy a jövőben, a helyzet javulni fog!

Mindig irigyeltem Móricz Zsiga barátom írásainak gördülékeny gondolatmenetét, szakmai tartalmát. Zsiga mesterségbeli hozzáértése, tapasztalatainak sokszínűsége megkérdőjelezhetetlen.

Jómagam nem vagyok annyira közismert figura, mint Ő, ezért technikai jellegű írásokba nem bonyolódok bele - ez Zsiga terepe. Magamtól, nem foglalnék állást a mozdonyvezetés, mint improvizatív műfaj módszertanának kialakításában. Mellesleg, ezt is - mindenki saját hitvallása szerint - önnönmaga csinálja a legjobban.

Soraim, különféle tapasztalatokból merítkezve, a szakma egyik alappilléret, a mozdonyvezetői lét vetületeit boncolgatják. Vannak, akik e vonal szakmai voltát

megkérdőjelezik. Ők azok, akik nem értik a vörös jelző meghaladások fizikáját, és ők azok, akik nem értik miért bukik meg a mozdonyvezető tanfolyam hallgatóinak "98%-a". Például, a vezetőség is az értetlenek közé tartozik - túl nagy a távolság köztünk: ezért kicsinek látnak minket, nem hallják, amit mondunk, és nem egy nyelvet beszélünk. Emiatt is hiábavaló minden jelzésünk, ami könnyebbé, élhetőbbé, felhőtlenebbé tenné számunkra a munkahelyen eltöltött időt. Csak nyafogunk - mondják, és többnyire le is söprik az asztalról a felvetéseket. Ezek után, a mozdonyvezetői lét lényegének megértését már nem is lehet tőlük elvárni! Nekem, ebből a felfogásból az jön le: Cégünknek a szakmai minőség, sok mindenben erősen megkérdőjelezhető - igaz, mindkét oldalon. Cégoldalon olyan szempontok

mentén folyik a munka és a munkáltatás, ami nem kimondottan vasúti közlekedéssel kapcsolatos: csak a papíron passzoljon minden! Például, nem fontos, hogy tiszta legyen egy klíma, csak a matrica legyen rajta!

Én ezt úgy szoktam mondani, hogy amit mi csinálunk, a vonatok közlekedése a pályán, az komoly dolog. Ám maga a Cég nem egy komoly partner: csak el kell olvasni a parancskönyveket! Látszik, a személyszállítás nem az utasokról, hanem az adminisztrációról szól. Elégedett munkatársakkal az elégedett utasokért! - mondja az IIR szlogen. De mi a valóság? Például, a FLIRT-ek velünk vannak 20 éve, a Déliben mégsem sikerült megoldani egy normális menetű víztöltés, szippantás, takarítás igény kielégítését - a szélvédő tisztításról nem is beszélve. Innen jön a következtetés: ha egyszerű műveleteket is, csak úgy-ahogy tudunk megcsinálni, akkor a Cég fiókjában nem igazán találni éles késeket. A vezetőség inkább belőlünk épít falakat az utasok és saját maguk közé: mindig az én anyám, mindig az én becsületem van alázva. Ennek igazolására, nem kell messzire menni, csak a felénk sugárzó jó akaratot kell megkeresni, az akármilyen menedzsment műkedvelő kommuniké termékeiben. Megtanultuk, egy parancskönyv nem feltétlenül nyugszik szakmai alapokon. A szakmaiság illúziója gyakran csak a csomagolása egyfajta lobbinak, illetve egy jól felfogott érdek érvényesítésének. Például, ahogy a fuldokló csapkod a vízben az se nem szakmai, se nem logikus, se nem jól átgondolt: egy a lényeg, hogy ne merüljön el - itt a Cégnél is körülbelül ez folyik.

Kérdéshetitek: - És hogy jön ide a győzelmi zászló? Nem tudom, ki mennyire foglalkozik közösségi témákkal - nem a Facebook-ra gondolok. A zászló, egy bizonyos közösség összetartozását jelzi. Ha valaki utánajár, akkor meg fog lepődni azon, milyen kiterjedt a zászló tárgykör - külön tudományág. A győzelmi zászló a zászló egyik fajtája. A rohambrigád szokta kitűzni a vár fokára vagy a főhadiszállás épületének ormára, jelezve ezzel, hogy a csapat elfoglalta az ellenség irányító központját, kiemelt jelentőséggel bíró épületét. Tehát, a győzelmi zászló a győzelem jelképe - azonban, nem olyan könnyű azt kitűzni. Ha már egyszer kint van, örömmel látja az ember, hogy lobog, száll a zászló. A szélben úszó, szinte súlytalanul lebegő textilre mondják: száll.

De mit jelent: elszáll, mint a győzelmi zászló? Az elszáll, valami olyasmit sugalmaz, hogy fizikai helyváltoztatás történik: elrepül A-ból B-be. Némi kutatómunka sem vezetett eredményre az elszálló győzelmi zászlóhoz kapcsolódó

sztorit illetően. Egy közismert, tréfás fenyegetésben fordul elő: "Akkora pofont kapsz, hogy elszállsz, mint a győzelmi zászló!". Ez a kifejezés, ebben a formában, a modern katonai szlengből és a városi szóhasználatból származik. De mi van, ha tényleg elszáll a győzelmi zászló a vár fokáról - A-ból B-be? Ha már nem látod a magasban lobogni, akkor az valami bakira utal, vagy ne adj Isten az ellenség visszavette a várat.

Erről a képről, nekem, a pihenőnapos perek jutnak eszembe. Elég keservesen érünk fel a vár a fokára. Vannak szép számmal elsőfokú ítéletek, sőt jogerős végzések, de azért a munkáltató mindent megtesz azért, hogy elszálljon a győzelmi zászló! Például, az én peremben, munkáltató képviselője kedves, empatikus személyiség volt, próbálta megérteni, valójában miért is folyik a csörte. Megosztottam vele egy-két kulisszatitkot, láttatni akartam, nem csak a pénzért megy ez a kötélhúzás. Cserébe megtudtam, a Cég el fog menni a jogi lehetőségek legvégső határáig. Számomra, ebből csak az következik, a másodfokú végzések után, minden egyes esetben, legalább kúriai felülvizsgálati kérelemmel kell számolni. Mivel, ezekben a perekben, ilyen még nem volt, nem tudjuk miként fog elsülni a munkáltató próbálkozása. A történések tükrében azt látom, a Cég véleménye: bizony nem jó, hogyha egy járművezető ki tudja pihenni magát, mert adminisztrációs-, cégvezetési-, anyagi okból ez a munkáltató számára előnytelen. Szakmai indokaink sem, a bírósági ítéletek sem használnak az ügynek, azaz továbbra sem fűlik a foga Cégünknek, egy kicsit sem, emberszámba venni bennünket. Még az elmaradt munkabér miatt fizetendő közel 1 milliárd Forint sem győzi meg a cégvezetést álláspontja átgondolásáról, a jelenlegi gyakorlat megváltoztatásáról! Hitük töretlen: egyszer majd elszáll a győzelmi zászlónk! Közülünk, sokan erősítik a munkáltató "minek is nekik a pihenő" felfogását azzal, hogy két hatnapos hármastúr közötti pihenőjükre nem tartanak igényt - van, aki nem szeret otthon lenni.

Megtanulhattuk azt is, nincs az a kényszer, amely bármilyen irányba terelheti a munkáltatói csapatot, ha saját éretlenségük fedezéséről van szó, hiszen vannak mindenféle receptjeik a csűrés-csavarásra - ilyenkor a pénz sem, és ezer aláírtas petíció sem számít! A személyzetforduló és vezénylés témakörén kívül, mondhatom példának a KN-t, vagy a vendégjátékosok összetrombitálását az ország különböző részeiből egy-egy helyre. A miértre, örök indok a sok túlóra.

Nem tudom hol sok a kötelezőn felüli teljesítmény, nem

szoktam nyomozni, különösebben nem érdekel - ha valakinek gondja van majd szól! Viszont, elgondolkodtató, a helyiek többsége mindig arra panaszkodik, nincs plusz szolgálata. Lehet, csak bizonyos embereknek van kevés túlórája? Köztudott, van olyan, aki szeretne több pénzt keresni, de esetében nem tartanak igényt ilyen típusú munkájára - a miérteket homály fedi, vagy éppen borítékolva vannak. Ezek után furcsa, hogy idehozunk embereket, akik túlórázhatnak és még plusz pénzt is kapnak azért, amiért itt vannak. Eredményesebb lehet a munkaerő gazdálkodás, ha a személyzetforduló készítés módszertana, rendszerszervezői szempontból, átdolgozásra kerül, és a jövőben, nem egy iskolában tanul az összes vezénylő!

Visszatérve a vendéglátókat - tulajdonképpen a pénz hőseire is igaz, amit a következőkben mondok. Izgalmas élethelyzetet hozhat, ha a távol lévő kolléga párja rájön, hogy mindent el tud intézni egyedül is; ugyanakkor érdekes az a szitu is, hogy a távolléttel megkeresett pénzt odaadom egy kertésznek, aki helyettem lenyírja a fűvet, vagy bébiszitternek, aki vigyáz a gyerekekre, esetleg egy kutyanapközist fizetek, aki gondoskodik a leghűségesebb társról!

Az különösen érdekelne, miért nem működik a legkézenfekvőbb megoldás? A létszám feltöltése képzés útján. A Vasúti Bibliában (Akit a mozdony füstje megcsapott...), van egy mondat: "Meg kell mondanunk, hogy ezek az előre látható és nem titkolt nehézségek nem riasztják vissza a jelentkezőket, talán ez az egyetlen szakma, ahol a vasút nem küszködik létszámhiánnyal." (Vezérállásban - 3. fejezet). Úgy tudom jelentkezőkből manapság sincs hiány. Akkor mi a rosszabb, mint 50 éve? Miért nem viszi a kés a vajat?

A Munkáltató sok-sok éve hajszolja a nulla túlóra délibábját - legalábbis ezt állítja. Egy felelős munkáltató a biztonságra törekszik. A túlóra munkáltatói szempontból kockázatos, mert fáradtsághoz, hibákhoz, munkahelyi balesetekhez, vagy munkaerő-elvándorláshoz vezethet. Munkavállalói nézőpontból, anyagi realitás, ha a vitatott alapbér és/vagy a kifogásolható pótlékrendszer nem ad kellő támaszt, emiatt a dolgozó rá van kényszerítve a túlórára, hogy fenntartsa az életszínvonalát. Vajon, találkozhatnak-e a párhuzamosok valaha a végtelenben?

Egy ideális világban a feladatokhoz illeszkedik a létszám, kötelező órával megkeresed az alapbért. A hatékony munkaerő-menedzsment feleslegessé teszi a túlórát, alapbér mellett is garantálva a teljesítményt. Azaz, ugyanazt a

munkamennyiséget alap pótlékkal végezzük el. Ez nem jelent kevesebb fizetendő munkabért? Egy ideális világban igen. Akkor mi is a cél?

A mai viszonyok ismeretében megállapítható, hogy a jelenlegi munkavállalói élmény és bánásmód jelentős kívánnivalót hagy maga után. Pedig, a közlekedési és azon belül a vasúti szektor egy rendkívül speciális terület. Itt a munkaerő-gazdálkodás és a bánásmód kérdése a folyamatos műszakok, a vezénylések és a felelősségteljes munkakörök miatt kritikus pont. A kiemelt felelősséggel járó munkakörökben a proaktív (kezdemenyező, tevékeny, előre látóan cselekvő) problémamegoldás kulcsfontosságú. A kritikus munkakörökben dolgozók nagy nyomás alatt állnak. Ha ezt a feszültséget nem kezelik, az kiégéshez vezet. Figyelem Főnök Urak! A kiégés komoly problémát jelent, drasztikusan csökken a teljesítmény, nő a hibaszázalék, és a dolgozó elveszíti a motivációját. A kreativitás és a problémamegoldó készség megszűnik, a munkavállaló cinikussá válik, a feladatokat gépiességgel vagy pontatlanul végzi. A fásult dolgozó passzívvá válik, és a negatív hozzáállása a kollégák motivációját is lehúzhatja. A folyamat a cég számára is súlyos anyagi és kulturális veszteségeket okoz - már ha számít!

A vezetőségtől elvárható, hogy a kihívások hangsúlyozása helyett a konstruktív megoldásokra és az erőforrások hatékony elosztására fókuszáljanak, példát mutatva ezzel a szervezet többi, alárendelt tagjának. Ha egy középvezetőnek sincs belső motivációja (tehetsége/képessége), sem külső lehetősége (mozgástere a felső vezetés miatt), akkor a klasszikus értelemben vett „vezetői” szerepe megszűnik, tekintélye elveszik. A hierarchikus szervezetekben mindenki addig emelkedik a ranglétrán, amíg el nem éri a saját alkalmatlansági szintjét. Ha valaki jól dolgozik, előléptethetik, vezetővé is válhat. Ám, ha vezetői készségeket (stratégia, motiválás, delegálás) sosem tanulja meg, személyisége megreked a végrehajtói szinten (menedzsment-elmélet - Peter-ely). Ez megöli a munkavállalók önállóságát, bizalomvesztést eredményez, és demotiválja a beosztottakat, csapat szintű kiégéshez és szervezeti hatékonyságvesztéshez vezet. Tehát, a legfőbb probléma az, hogy a szakmai kiválóság nem azonos a vezetői kompetenciával.

A humán erőforrás (HR - angolul Human Resources) egy szervezet vagy vállalat alkalmazottainak összessége. Nem pusztán fizikai munkaerőt jelent, hanem a munkavállalók

tudását, készségeit, motivációját és a cég sikerét elősegítő emberi potenciált, azaz a humán tőkét. A humán erőforrás menedzsment (HRM) pedig az a stratégiai folyamat, amely ezen erőforrások hatékony irányításával segíti a vállalatot céljai elérésében.

A HRM feladatköréi:

- A megfelelő munkaerő felkutatása, interjúztatása és beillesztése a vállalati kultúrába.
- A dolgozók munkájának nyomon követése, visszajelzés adása és a hatékonyság növelése.
- A munkavállalók szakmai kompetenciáinak bővítése, karriertervezés és tehetséggondozás.
- Versenyképes juttatási és kompenzációs csomagok (fizetés, bónuszok, cafeteria) kialakítása a fluktuáció csökkentése érdekében.
- A munkaügyi szabályok betartása, szerződések kezelése és a munkavállalói érdekvédelem.

A fentiek nálunk csak részben működnek és az eredmények felemásak. A hatások kétségkívül nem elegendő, nem tekintenek bennünket partnernek, csak névleg vagyunk munkatársak.

A toborzás nem nagyon terheli a rendszert, hiszen a mozdonyvezető szakma eléggé vonzó, könnyű pénzszerzési lehetőségnek tűnik. A kiválasztással viszont már vannak gondok, ugyanis köztudott a tanfolyamok létszáma és a sikerrel vizsgázók száma között nagynak mondható a különbség. Tehát, a képzés, mondhatni, nincs ott a szeren - valami gond van vele. Emiatt, a frissen vizsgázott kollégák tudása és hozzáállása sokszor, inkább aggodalomra ad okot nem bizakodásra. Láthatóan, az illetékesek nem tudnak úrrá lenni a problémán. Az oktatási rendszer recseg-ropog, talán minősége is kérdéses, mert a hallgatóknak, gyakran a sokadik vizsga sem sikerül, vagy csak többszöri próbálkozásra viszi át jelölt a lécet, esetleg egy újabb jelentkezés és tanfolyam után törik meg a jég. Szerintem, a kiválasztási rendszer sem "fut százon"! Ilyen körülmények között, az ideális létszám kialakítása reménytelen.

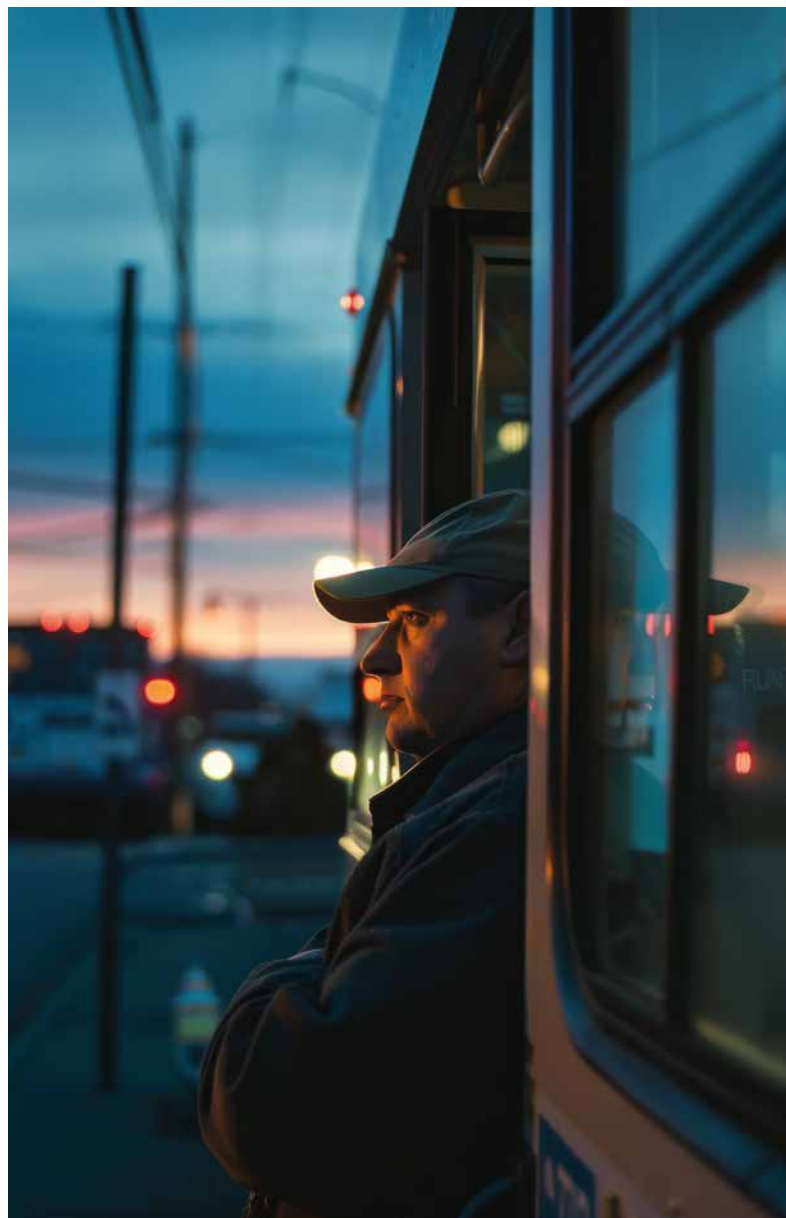
A munkafeltételeket mindenki ismeri. Egy mozdonyvezetőnek csak mozdonyt kellene vezetni! Ezzel soha nem is volt probléma, csak hogy a körítéssel elrontják az ételt. Nagyobb kedvünk lenne az evéshez, ha jó lenne a kaja és nem moslékot kapnánk. Jobb kedvvel, nyitottabban dolgoznánk, ha jobbak lennének a munkafeltételek. A gazdasági- és pénzügyi környezet sem rózsás - ehhez nem kell nagy

kutatómunkát végezni. Remélem, egyszer felszálló ágba kerülünk! Gyakornok koromban, többször akadozott a képzés: azt mondták, sok mozdonyvezető van. Ennek ellenére a Cég hajtotta a képzést, de a Szakszervezet folyton keresztbe tett. Akkoriban, volt egy illusztris mondat: egyszer majd jön a fellendülés. Erre várunk 35 éve. Nem hogy föllendülnénk, hanem még süllyed a hajó!

Valamikor biztosan minden jó lesz! Kíváncsi vagyok, új Kormányunk ki tud-e bennünket vezetni a sz... gödörből? Ezzel kapcsolatban voltak, vannak éles viták: jó lesz, nem lesz jó? Mindenesetre, örülök, hogy így alakult! Ha marad a narancs az asztalon, akkor sose tudjuk meg, hogy tisz(t) a vízzel is életbe lehet-e maradni!

Veres Győző

Pusztaszabolcs



HORGÁSZOK

Dombóváron

A történet egy álmos vidéki kisvárosban játszódik. Főhősei a MOSZ horgászverseny résztvevői, akik, furfangos és jóra való horgászok...

Idén a dombóvári Tüskei-tó adhatott otthont a MOSZ Ignéczi József horgászversenynek. Az első dombóvári verseny 2001-ben, azaz 25 éve került megrendezésre, a mostani volt a tizedik verseny a Tüskei-tavon, mely a dombóvári tagcsoport szervezésében került megrendezésre.

A versenyre 39 csapat és 25 kísérő jelezte részvételi szándékát. Külön öröm volt a számunkra, hogy mindig népes létszámmal kerül megrendezésre a dombóvári verseny. Sok csapat már a meghirdetett regisztráció előtt érkezett, hogy feltérképezzék a tavat, fogásokról információt gyűjtsenek a helyiektől, illetve nem utolsó sorban, felidézzék a sok szép dombóvári élményt az elmúlt évekről. Jó volt látni a baráti üdvözléseket, beszélgetéseket, élménybeszámolókat és nem utolsó sorban az egymás megviccelését az esemény hangulatának a megalapozása érdekében. A rendezvényt megtisztelte a MOSZ felső vezetése és ügyvivő bizottsága is. Így, közel kétszáz főre kerekedett a rendezvény létszáma. Regisztráció után ebéd következett, majd a megnyitó. A rendezvényt Barsi Balázs, a MOSZ elnöke és Icha Ferenc, a DVHE elnöke nyitották meg. Ezt követően kisorsolásra kerültek a horgász helyek, melyek nemsokára elfoglalásra is kerültek. Rövid időn belül benépesedett a vízpart jelentős része. Jó volt látni a népes csapatot, hogy szorgalommal, odafigyeléssel, szakértelemmel készültek a versenyre. 16 órakor kezdetét vette a horgászat. Repültek a készségek, etető anyagok, majd várta mindenki a jó szerencsét, hogy minél nagyobb hal akadjon a horgára. Az időjárás az előrejelzések ellenére kegyeibe fogadta a résztvevőket. Nagyon szép, kellemes nappal és csillagfényes éjszakával telt a verseny. A horgászat nyugodtan indult, majd a halaknak is megjött a kapó kedve. A fogások nagy része éjszaka és hajnalban volt. Így tartalmasra sikerült a horgászat utolsó része. Sok szép fogás született. Kisebbek, nagyobbak és voltak kiemelkedőek is. Fárasztó éjszaka után reggel mérlegelés következett, pakolás és a várva várt összesítés. Ki lett a bajnok?

Eredményhirdetésnél Barsi Balázs zárta a rendezvényt, majd adta át a díjakat a helyezettnek. A tó változatossága mutatja, hogy az elmúlt évek tapasztalatai alapján, különböző csapatok értek el helyezést. A tó most nekik kedvezett!

Első helyezett:	Püspökladány 1.	75,02 kg
Második helyezett:	Püspökladány 2.	56,35 kg.
Harmadik helyezett:	Szombathely.	54,2 kg.
Legnagyobb halat szálolta	Kiss Ákos.	12,84 kg
A 39 csapat összes fogása:		705,22 kg

Pintér Norbert



A csoportmeccsek után kialakult a MOSZ Kupa döntője

nyolc együttes versenyez tovább a MOSZ Kupa elnyeréséért

Május 27-én a Mezőhegyesi tagcsoport rendezte meg a „Keleti” középdöntőt, melynek Békéscsabán a Tréning Center sportlétesítmény adott otthont két műfüves pályával, öltöző használattal, büfé lehetőséggel. A csapatokat május legmelegebb napjai fogadták, ami főleg a déli órákban rányomta a bélyegét a mérkőzésekre. Szemléltetés képen annyira forró volt a talaj labdarúgó társaink talpa alatt, hogy 7-8 futball csuka megadta magát és levált a talpa. A nagy meleg ellenére minden csapat jól, kitartóan lejátszotta mérkőzéseit, volt csapat, az Északi fűtőház, aki ezt csere nélkül abszolválta.



A Bp. Keleti tagcsoport rendezte a „Nyugati” középdöntőt, melyet a balatonkeresztúri sportlétesítményben bonyolítottak le, a csapatokat remekül előkészített pálya várta. A május 29-i rendezvényen párhuzamosan egy műfüves és egy élőfüves pályán vívták a mérkőzéseket a csapatok. A helyszínen barátságos árakkal büfé, gondoskodott az ide utazó játékosok, kísérők frissítéséről. A délelőtti csoportban új csapatként nagy lelkesedéssel Győr csapata is bekapcsolódott a küzdelmekbe, míg a délutáni csoport négy indulóra fogyatkozott, mert Szombathely gárdája jelezte visszalépését a tornáról.

Mindkét helyszínen remek mérkőzések, sportszerű küzdelem és szerencsére csak kisebb sérülések voltak, a 18 csapat versengése méltó volt a MOSZ Kupa hagyományaihoz. Összességében az előzetesen döntőbe várt együttesek igazolták az esélyeket és bejutottak a MOSZ Kupa döntőjébe, amelyet nyolc csapat részvételével rendezünk meg. Záhony, Mezőhegyes, Kiskunhalas, Szolnok, Sopron, Dombóvár, Bp.Keleti, és az RCH MOSZ készülhet az őszi, mindent eldöntő ütközetre.

Köszönjük a rendező tagcsoportok munkáját és a csapatok részvételét, versengését.

Mosz Sportbizottság





Értelmezni, vagy hajszal pontosan végrehajtani?

Egy leírt szabály akkor ér valamit, ha betartható, betartatható, és oly pontosan megfogalmazták, hogy azt nem lehet így-úgy értelmezni, magyarázni. A hibátlan rendelkezés csak egyetlen jól körülhatárolt jelentéssel bírhat. Most azonban olyan szabályról mesélek, amely a fent megfogalmazott kritériumoknak megfelel ugyan, de 2010 májusa óta (szerintem) mégis helytelenül értelmezik.

Mielőtt belekezdenék fejtegetésembbe, szokásomhoz híven néhány évtizedet visszaugrom az időben. Magyarországon, a MÁV hálózatán az ötvenes évek elején kezdték el telepíteni az önműködő térközjelzőket. Abban az időben a főjelzők (sem a fény, sem az alak) nem adtak előjelzést a következő jelzőn várható jelzésre. Amikor azonban Kelenföld és Ferencváros között nekiláttak az önműködő térközjelzők telepítésének – annak érdekében, hogy mennél több vonatot lehessen a vonalra bocsájtani – egymáshoz nagyon közel, általános fékúton belül állították fel őket. Ebből adódóan aztán az előjelzőket nem tudták az akkori szigorú szabályoknak megfelelően elhelyezni. Így születtek meg a három és négyfogalmú önműködő térközjelzők, amelyeknél az első fogalom természetesen a továbbhaladást tiltó vörös jelzési kép volt. A második fogalom jelentése: a jelző után egy, a harmadik, a jelző után kettő, míg a negyedik fogalom azt tudatta a mozdonyvezetővel, hogy a jelző után három térköz szabad. (Lásd az 1. ábrát!)

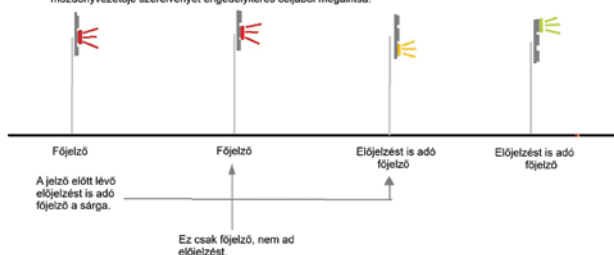
Akkoriban az árbocok színének nem volt mozgásszabályzó szerepük, a fekete-fehér színezés csak annyit jelentett, hogy vasúti jelzőeszközzel van szó. Fényjelzőket először a DSA vasút telepített 1932-ben Fehérvár állomáson, szintén fekete-fehér sávozású árbocokkal. Az F2-es Utasításhoz 1951. április 10-én megjelentetett kiegészítő kis füzetben a fényjelzőket – mozgást szabályzó szerep nélkül ugyan – már vörös-fehér árbocokkal ábrázolták, de az alakjelzők árboca továbbra is fekete-fehér maradt. (L.a ábra)

A régi időkben olyankor, ha egy jelző meghibásodott és azt nem lehetett kezelni, a mellette való elhaladást a jelző kezelője engedélyezhette. Az önműködő térközjelzők – amint azt a nevük is mutatja – nem rendelkeztek kezelővel, tehát új szabályok megalkotása vált szükségessé. A nagy áttörést az 1967 júliusának első napján életbe léptetett új forgalmi és jelzési utasítás hozta meg. (Csak zárójelben említem: A sebességjelzési rendszert Közép-Európában elsőként a Bajor Vasút vezette be, majd 1935-től a teljes német vasúti

3. ábra

Közlekedés továbbhaladást tiltó biztosított önműködő térközjelző mellett.

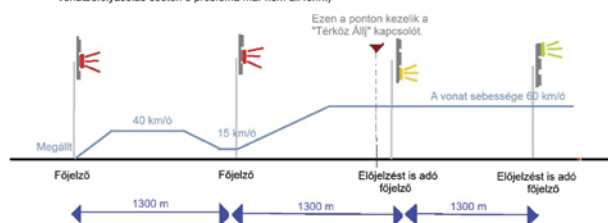
Ha figyelmesen olvassuk a jelenleg érvényben lévő F2 Utasítás 15.17.2.3. pontját és az alábbi ábrát a hozzá tartozó magyarázattal alaposan tanulmányozzuk, világossá válik, valójában nem követeli meg e szabály, hogy a második, majd az azt követő vörös fényrel világító önműködő térközjelzők előtt a vonat mozdonyvezetője szerelvényét engedélykérés céljából megállítsa.



A vörös fényrel világító térközjelző a következő térközjelző mellett közlekedés szempontjából semmilyen jelentőséggel nem bír, hiszen nem előjelzést is adó főjelző, csak szimplán főjelző. Az utasításunk 15.17.2.3. pontja pedig nem azt mondja, hogy a jelző előtt lévő főjelzőnek kell egy vagy kettő sárga fényrel világítani, hanem hangsúlyozottan előjelzést is adó jelzőt említi.

6. ábra

Amint az az alábbi ábrán megfigyelhető, alapesetben a jármű vezetője nem csak a vörös térközjelző elhaladása után nem értesül a "Térköz állj" kapcsoló kezeléséről, hanem már a sárga jelző mellett való elhaladás után sem. (Persze, ha az egyes ütem megalkotása kivételével, akkor jól működő vonatbefolyásolás esetén e probléma már nem áll fenn.)



A fent bemutatott esetben, a vonat térközjelzőinek továbbhaladást tiltó állásba kapcsolása után ("Térköz állj") a vonat még körülbelül két és fél kilométert halad a megállásig.

Felmerül a kérdés: Vajon érdemes-e az F2-es Utasítás 15.17.2.3. pontját az eredeti elgondolástól és a leírt szövegrésztől eltérően értelmezni? Nem volna-e helyesebb képteleni valamilyen EVM rendszerrel üzemelő pályán azt a módszert, hogy a "Térköz állj" gomb kezelését a vörös jelzők által pályába juttatott egyes ütem meg-meg szakad, ezzel kényszerítve ki a vonat megállását? Ha így tennénk, megszűnnének a viták és félreértések, valamint növekedne a közlekedés biztonsága.

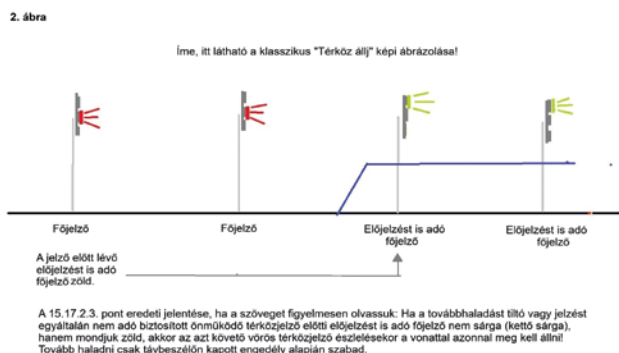
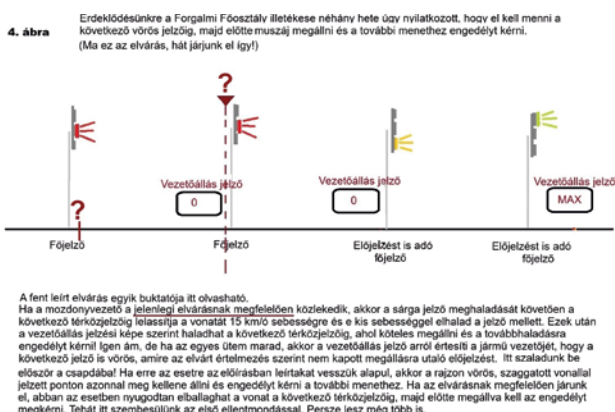
hálózaton ezt kezdték el alkalmazni. Az 1935-ben életbe léptetett DRG utasítás alapja már a sebességjelzési rendszer volt. A Második Világháború után az irányjelzést használó európai vasutak – köztük a MÁV is – e rendszer alapjait vették át. Csak mint a tárgyhoz nem igazán tartozó érdekességet említem, hogy egy német barátom tegnap postára adta nekem a DRG 1935-ös jelzési utasítását, amit a napokban fogok kézhez kapni. Ezzel a zárójelet be is zárom.)

Az 1967-ben bevezetett MÁV utasítás teljesen új alapokra helyezte állami vasúthálózatunk jelzési rendszerét. Szakított a megszokott irányjelzéssel, helyette ettől kezdve a fényjelzők a mellettük alkalmazandó sebességet és a következő jelzőn várható jelzést közölték a mozdonyvezetővel. (Az alakjelzők persze némileg kilógtak a sorból, de kisebb-nagyobb ráhagyásokkal illeszthetők voltak az új szisztémához.) Új momentumként jelentkezett a jelzők árbocainak színezése és az ebből adódó mozgást szabályzó szerepük. A vörös-fehér árbocú, továbbhaladást tiltó jelzők mellett szigorúan csak írásban, szóban, vagy (az 1951. 04. 10-én az F1-es Utasítás kiegészítő füzetének érvénybe léptetése után) hívójelzéssel kapott engedély után haladhatott el a vonat. 1967 nyarától az önműködő térközjelzők árboca immáron nem vörös-fehér, hanem homogén fehér színnel lett jelölve. E különleges színezéssel hozták a mozdonyvezető tudtára, hogy olyan jelzőhöz érkezett, amelynek nincsen kezelője, aki a jelző meghibásodása esetén engedélyezhetné a továbbhaladást. Akkoriban a vonali mozdonyok nem voltak felszerelve semmilyen távközlési eszközzel (rádió csak a gurító, esetleg tolató mozdonyokon üzemelt), tehát hamis foglaltság vagy bármely egyéb hiba esetén senki nem adhatott felhatalmazást a menet folytatására. Éppen emiatt, az utasítás szerkesztői lazítottak a korábbi szigorú szabályon és engedélyezték a fehér árbocú, továbbhaladást tiltó jelzők mellett az engedély nélküli elhaladást legfeljebb

15 kilométeres sebességgel (bár volt idő, hogy mindössze 5 km/ó-val), ha nem lehetett egyértelműen megállapítani a térköz tényleges foglaltságát és a megállás után eltelt két perc. Ez esetben a legjobb látási viszonyok mellett is csak ezzel az alacsony sebességgel közlekedhettek a következő jelzőig. Az 1967 júliusától érvényes F2-es 1352-es pontjában olvasható e szabály. E kettő perces szabály valójában az „időközi közlekedés” felélesztéseként értelmezhető, mert feltételezi, hogy ennyi idő alatt egy rendesen haladó vonat elhagyja a térkört. (A tehervonatok, amint azt az első ábrán láthatjuk, ha a térközjelző vörös fénye alatt kiegészítő lapon egy kék fény világított, legfeljebb 15 km/ó sebességgel, megállás nélkül elhaladhattak a jelző mellett.)

Aztán telt-múlt az idő, egyre több önműködő térközjelzőkkel felszerelt pálya épült, sőt egyre gyorsabb ütemben terjedt a jelfeladás rendszerének kiépítése. Ezért aztán az 1975-ben életbe léptetett utasításhoz 1976-ban kiadott módosítás a továbbhaladást tiltó jelzési képet mutató, fehér árbocú, biztosított önműködő térközjelzők melletti közlekedés szabályait két bekezdésre bontotta. Jelfeladás hiányában megmaradt a régi, kettő perces szabály, azonban olyan esetekben, amikor jól működő vonatbefolyásolás állt a mozdonyvezető rendelkezésére, az F2-es (F3-as) Utasítás engedélyezte a jelző melletti, legfeljebb 15 kilométeres sebességgel történő elhaladást, mégpedig megállás nélkül. A jelző meghaladását követően azonban a sebesség megválasztásához a vezetőállás-jelzőn (korábban vezetőállás-ismétlőjelzőn) kapott információt kellett figyelembe venni. A szabály teljesen jónak, biztonságosnak tűnt, de néhány rendkívüli esemény kapcsán egy biztonságot veszélyeztető rés tűnt fel benne.

Az 1984-től érvényes F2-es Utasításban ugyanis újdonságként megjelent az 1013-as pont, amely a következőképpen rendelkezett:

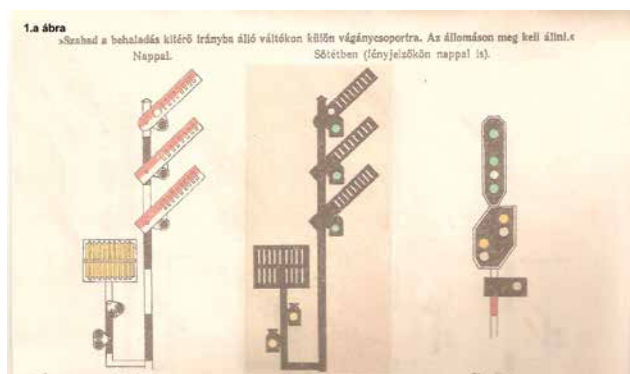


kettő sárga fénnel. A kérdés, hogy mit értünk előjelzést is adó főjelző alatt? Az FI-es utasítás A fényjelzők és jelzéseik címszó alatt a 2.4.1.2. pontban (25. oldal) ezt írja: „A továbbhaladást engedélyező jelzések jelzik a vonat elejével a jelző melletti elhaladásra engedélyezett sebességet, (valamint) előjelzést adnak a következő jelzőn várható jelzésre.”

Tehát csak a szabad jelzési képet mutató jelző lehet előjelzést is adó főjelző, a vörös vagy jelzést egyáltalán nem adó térközjelző csak és kizárólag főjelző névvel illethető, hiszen nem ad előjelzést. Ebből pedig egyenesen következik, hogy a fehér árbocú térközjelző előtti vörös nem más, mint egyszerű főjelző (ami nem ad előjelzést), tehát a továbbhaladás szabálya szempontjából szerepe irreleváns. (3. ábra.)

Sokáig, hosszú évekig e szabály értelmezésével nem is akadt gond, mindenki helyesen járt el, ha önműködő térközi közlekedésre berendezett pályán továbbította vonatát. Gondoljunk csak bele! Az 1998. 08. 29. napján bekövetkezett nagyvárosi utolérési baleset után az illetékesek megtiltották, hogy a biztosító berendezés hibájából adódóan joga legyen bárkinek is elrendelni az állomástávolságú közlekedésre való áttérést. Az önműködő térközjelzőkkel felszerelt vonalakon csak és kizárólag térközi követési rend szerint volt szabad vonatokat indítani, akár működtek a jelzők, akár nem. Velem az is előfordult, hogy Ács és Nagyszentjános között

– amikor azon a szakaszon tönkrement a vonali térközbiztosító berendezés – a teljes állomásközből (tehervonatot 200 méterre követve), gyorsvonatommal végig vörös jelzők mellett közlekedtem 15 km/ó sebességgel, pedig ez a táv hosszabb, mint tíz kilométer. Almásfüzitő-felső és Komárom között olyan is előfordult, hogy hetekig vörös térközjelzők mellett közlekedtünk, mégpedig folyamatosan,



megállások nélkül. Elképzelem, milyen lett volna, ha a második és a további térközjelzők előtt a vonatok csak rádióan kapott engedélyre folytathatták volna az útjukat! Ehhez külön „engedélyt adó” embert kellett volna felvenni. Magyarul, mindenki helyén kezelte, helyesen értelmezte a fent említett, 1984 márciusától élő kiegészítő bekezdést.

Aztán történt valami! 2010 májusában (elsősorban dombóvári mozdonyvezetők) azt kezdték el mondogatni nekem, hogy a vörös nem egy vagy kettő sárga fénnel adott előjelzés (ez idáig helyes megállapítás) ezért a második továbbhaladást tiltó, önműködő biztosított térközjelző mellett csak külön engedéllyel haladhatnak el (ezt már nem nevezném helyes értelmezésnek).

Nos, akkor hadd részletezzem, hogy miért hamis a 2010 májusában lábra kapott és azóta széles körben elfogadott értelmezés! Előbb azonban figyeljük meg az itt bemutatott 4. és 5. ábrát!

Legelsősorban az a probléma, hogy a minden tekintetben pontos végrehajtás ezzel 2010 tavasza után szárnyra kapott új (és egyben hamis) értelmezéssel teljességgel lehetetlenné vált. Azok, akik így elferdítve magyarázzák e szabályt, megfedkeznek arról, hogy az utasítás megfogalmazása szerint, ha az előjelzést is adó főjelzőn nem egy vagy kettő sárga fény világít és a következő jelző vörös, azonnal meg kell állni, nem lehet elsunnyogni a következő térközjelzőig, hogy ott megállva kérjen a jármű vezetője engedélyt a további menethez! Tehát az a magyarázat, hogy a vörös jelzőre mindenképpen muszáj sárgával előjelzést kapnunk, mert csak úgy mehetünk el mellette, némileg sántít. Valójában napjainkban úgy értelmezik e szabályt, hogy a vörös jelzőre főjelzővel kapott sárga (kettő sárga) előjelzés jogosítja fel a mozdonyvezetőt a továbbhaladást tiltó önműködő térközjelző melletti elhaladásra. Oktatások során úgy mondják az ott megjelent mozdonyvezetők: „Kaptam rá sárgával előjelzést, tehát elmehetek mellette.” Azok, akik ezt az értelmezést elterjesztették (most már úgy is mondhatom, hogy hivatalos állásfoglalásként tartják számon), arra hivatkoznak, hogy abban az esetben, ha a vonat vörös térközjelzőt meghaladva közlekedik, a jármű vezetője nem értesül arról, ha közben valami veszélyhelyzet miatt a vonal összes térközjelzőjét vörösre kapcsolják. Tegyük hozzá, hogy ez igaz (volt), de nem kizárólag a vörös jelző utáni szakaszon, hanem – alapesetben – a sárgát meghaladva sem értesül a mozdonyvezető a jelzők

visszavételéről. 6. ábra. (Azért szúrtam be az alapesetben szócskát, mert ma már technikailag lehetséges a jól működő vonatbefolyásoló berendezéssel közlekedő vonatoknál a „Térköz megállj” közlése a mozdonyvezetővel mégpedig oly módon, hogy a vörös jelző által küldött egyes ütem meg-meg szakad, ezáltal 15 km/ó felett kényszerfékezést vált ki a vonatonál.

De térjünk vissza cikkem elejére! Miért is vezették be az önműködő térközjelzők esetében a jelző melletti elhaladást úgy, hogy ahhoz nem szükségeltetett semmiféle külön engedély? Nos azért, mert az ilyen jelzők mellett nincs kezelő személy, aki engedélyezhetné az elhaladást, mindemellett az idő tájt (e szabály születésekor 1967-et írtunk) a vonali mozdonyok nem rendelkeztek semmiféle távbeszélő eszközzel. (Akkoriban a vonatási teljesítmények cca. 75%-át gőzmozdonyok adták.) Napjainkra minden mozdonyon található valamiféle távbeszélő eszköz, legrosszabb esetben csak mobil telefon, tehát azt is mondhatjuk, hogy okafogyottá vált a fehér árboc ily különleges közlekedést szabályzó szerepe. Jól működő vonatbefolyásoló berendezés esetén – ha élünk a technika adta lehetőséggel – a térközjelzők továbbhaladást tiltó állásba kapcsolása (nem hivatalos szóhasználatul a „Térköz Megállj!”) sem felismerhetetlen a mozdonyvezető előtt, még akkor sem, ha folyamatosan vörös jelzők mellett közlekedik. Biztonsági rés akkor adódik, ha nincsen jól működő vonatbefolyásoló berendezés. (Akár pályaoldali, akár járműoldali hiányról beszélünk, egyre megy.) Ilyen esetekben célszerű volna általánosságban tiltani a fehér árbocú térközjelzők mellett való engedély nélküli elhaladást, hiszen adott a távbeszélő berendezés, ráadásul a vonatok így is, úgy is kettő percet tartózkodnia kell a vörös térközjelző előtt, tehát van idő és lehetőség engedélyt kérni. Szerintem ezáltal megszűnnének a viták és félremagyarázások, egyszerűbb volna az oktatás, a szabály könnyen érthető és betartható formát öltene, ami által nőne a közlekedés biztonsága.

Végezetül mindenképpen muszáj leszögezmem, hogy maga a leírt szabály jó, pontos és betartható (2010 májusáig be is tartotta mindenki), de azzal, hogy valaki vagy valakik „megmagyarázták”, alaposan elrontották. Oktatások alkalmával a következőképpen bocsájtom útjukra a megjelenteket, ha ez a kérdés felvetődik (szinte mindig felvetődik). Legelsősorban szó szerint idézem az utasításunkban leírt szöveget. Azután felhívom a figyelmüket, hogy az életben az elvárások szerint járjanak el! Az elvárás pedig ez idő szerint az, hogy a sárga utáni

első fehér árbocú biztosított önműködő térközjelző mellett megállás nélkül, vagy kettő perc elteltével (attól függően, hogy van vagy nincs jól működő vonatbefolyásolás) legfeljebb 15 kilométeres sebességgel haladjanak el. Azonban, ha a következő térközjelző is vörös, előtte álljanak meg és a továbbhaladásra kérjenek engedélyt. Mert ma ez az elvárás! Ha így cselekszenek, nem lehet bajuk, ráadásul a közlekedés biztonsága ellen sem vétének.

Epilógus. E témáról már egyszer – van annak legalább tíz éve – megjelentettem egy cikket a Mozdonyvezetők Lapjában. Akkor titokban arra számítottam, hogy esetleg olyanok is elolvassák, akiknek lehetőségük adatik az ilyen és hasonló anomáliák orvoslására. Sajnos nem így történt. Az utasításunk e pontban megkövetelt végrehajtása továbbra sem került szinkronba a leírt szöveggel. Magyarul, minden maradt a régiben. Gondolom, most sem lesz ez másképp. Pedig roppant nehéz dolog úgy magyarázni egy rendelkezést: „Kollégák! Ez a szabály így és így van leírva, olvassátok el nagyon figyelmesen, de az életben aszerint járjatok el, ahogyan azt elvárják tőletek”

Móricz Zsigmond



Vida Tamás levelét megírta... sokak nevében

Elköszönés..... avagy maradásom története. Kollégáink még nyugdíjba vonulása előtt megosztotta gondolatait az Igazgatóval, elmondta mitől, hogyan, is lett keserű szájízű a búcsúzása.

„Elmondanám maradásom történetét.

Gyerekkori álmomat akartam megvalósítani, már gyerekként is mozdonyvezető akartam lenni. Tudom ezzel sokan vannak így, de nekem megadatott, hogy a hobbim lett a hivatásom. Veszprémi mozdonyvezetőként kezdtem, és bár ez többször veszélybe került, pályafutásomat veszprémi mozdonyvezetőként fejezem be. Ennek a levélnek a terjedelme

nem teszi lehetővé, hogy leírjam hány szervezeti változást éltem meg, hányszor nevezték át, hányszor változott a munkáltatóm státusza, de én maradtam ahol vagyok..... Hány igazgatóm volt aki „világmegváltó” tervekkel érkezett, aztán minimum felemás eredményességgel, néha felfoghatatlan mértékű végkielégítéssel tűnt el...

Pályafutásom elején, még az átkosnak nevezett korban, szó szerint beleszakadtunk a munkába, nagymértékű túlórázásba, a gyenge műszaki színvonalú mozdonyokkal kínlódva, másodállásban még kocsirendező is voltam... Maradtam, fiatalság- bolondság. Barátaim nem értették, sosem érsz rá, mindig a vasút... Hát a család is nehezen viselte, de mindegy, maradtam.

Aztán a rendszerváltozásnak nevezett változás, a feleslegesség érzése, átszervezés, munka nincs. A „felesleges” létszám nagy része nyugdíjba mehetett, a többi csinált mindent is. A szintén feleslegessé váló teherkocsikat bontottunk, még kerítést is festettem, igaz nem mozdonyvezetői ténykedés, de hát kibírtuk, maradtam.

Aztán kiderült, hogy a nagy leépítést bölcsseink kicsit „túltolták” megint kevesen lettünk, már állandósult mértékű túlórával, minden évben egy-két hónappal többet dolgozva. maradtam.

Aztán a piaci helyzet versenyt hozott, a sok sok magánvasút csábította a kollégákat, vonzó volt a nagy kaland, mégis maradtam. Azért az idők folyamán az is kiderült, lehet maradni is nagy kaland...

Sosem felejttem legendás oktatóm szavait a villany átképző tanfolyam egyik óráján mikor rábambultunk a nem kevésbé legendás V43-as mozdonyra, „ezekből nemsokára kanál meg villa lesz, maguk tisztelt vezér urak, korszerű új mozdonyokon fognak lovagolni”. 1989 tavaszát írtuk, csillogott a szemünk a meghatottságtól, most is, ma is csillogott, csillog, mert ma is a szilivel csattogtam a szokásos két kanyar budai fordulómban..... Ja és két motoros volt a leendő kanál-villa, amilyennel „jó állapotú” géppel már jó pár napja nem találkoztam... Maradtam, szerintem már maradok is.

Szóval volt, van élményben, nem kevés jóban részem, tényleg a munkám volt a hobbim, bár a körülmények gyakran messze álltak attól, amit ez a hivatás megérdemelne, maradtam.

Pályafutásom végére érve, tervezni kezdtem, mikor hogyan fejezem be ezt a szép hivatást. Az eddigi gyakorlatnak, szokásrendnek megfelelően hittem, vagy reméltem, hogy a végén közös megegyezéssel, két hónap felmondási idő alatti felmentéssel büszkén, csillogó szemmel fogok búcsúzni. Terveztem az utolsó, emlékezetes szolgálatomat, mégis maradok. Még.

Ugyanis drága, éppen aktuális munkáltatóm közölte, rossz voltam, szó sem lehet közös megegyezésről. Tudni kell perben, (talán haragban nem), állunk, az úgynevezett pihenőnapos perekben elmaradt munkabér miatt, több száz kollégával egyetemben bírósági eljárás van folyamatban.

Rossz fiú, ha nem mondom le a követelésről, amelyet nem mellékesen eddig az ország összes bírósága, az EU-s bíróság, az Alkotmánybíróság, az összes ebben illetékes testület jogosnak és megalapozottnak ítélt meg, akkor szó sem lehet közös megegyezésről, mondj fel, dolgozd le a felmondási időt, aztán mehetsz, „könnyes búcsú”. Stílusos.

Nem mondom le arról, ami jogosan megillet. Ez nem gesztus kérdése, hanem elv.

Maradok még.

Természetesen nem mondom le a jogos munkabéremről, ez nem könyörödomány, ellentétben a két hónap felmondási idővel... Ezúton is nagy köszönet a Mozdonyvezetők Szakszervezetének, amely végig küzdve a mozdonyvezetők jogos járandóságáért, kicsit segített megerősíteni a hivatásom gyakorlóinak gerincének megszilárdítását.

Maradok, igaz csak a tervezetnél két hónappal tovább. A

végén csillogó szem garantált, a „szám ízeről” nem tudok előre nyilatkozni. De sejtheti, sejthetik.

46 év szolgálati idő, 40 év mozdonyvezetés, sok százezer kilométer, folyamatos stressz, álomszerű hivatás, kiváló kollégák.

Mindezekről függetlenül a hivatásom iránti tiszteletem megmaradt. A búcsúzásom azonban – minden szándékom ellenére- nem tud teljesen keserűség nélkül történni.

Nem vártam mást, mást vártam?

Válaszát nem elsősorban magam miatt várom, hanem azért, hogy ezt a levelet teljes egészében –az Ön reakciójával együtt- megoszthassam kollégáimmal

Tisztelettel: Törzsszám: 37215874

Hátha számít: Vida Tamás”

Vida Tamás választ nem kapott, utolsó szolgálatát becsülettel teljesítette...Jó egészséget és pihenést kívánunk! (a szerk.)



MOSZ Tagkártya felhasználási lehetőségei

PIHENÉS - SZÁLLÁS	TELEPÜLÉS	KEDVEZTMÉNY MÉRTÉKE
Service 4 You szállodalánc	Országosan	15 %
Hotel&More szállodalánc	Országosan és Határon túl	15 %
Accent Hotels szállodalánc	Országosan és Határon túl	15 %
Tiszaiget Apartman	Szolnok	10 %
Hotel Margaréta	Balatonfüred	5 %
Kőrözsa Panzió	Kemence	10 %
Nébel Vendégház	Komárom	10 %
Admirál Family Resort	Keszthely	15 %
Kristály Hotel	Keszthely	15 %
Kalandpark	Szilvásvárad	10 %
Török Sándor strand és uszoda	Hódmezővásárhely	15 %
Petőházi strand és termálfürdő	Petőháza	15 %
Borbála Gyógyfürdő	Algyő	Algyői lakosok kedvezménye
EGÉSZSÉG		
Opticzone Optika és szemészet	Budapest	10-25%
Nánási Dentál	Budapest	10-20%
VÁSÁRLÁS		
Páva Papírbolt	Püspökladány	10 %
Cívis Papírbol	Debrecen, Webshop	10 %
Túrfishing Horgászbolt	Mezőtúr	10 %
Tószegi Patkó Horgásztó	Tószeg	10 %
Praktiker	Országos	10 %
V-Tel GSM	Észak-Dunántúl	10 %
Puncs Cukrászda	Szolnok, Jászberény	10 %
SZOLGÁLTATÁS		
Bálna Teherautó kölcsönző	Püspökladány	10 %
ContactAutó Autósbolt	Pécs	10-40%
Olajshop.hu	Online	20 %
Magyar Telekom	Országos	Flotta ügyintézéshez
Erste Bank	Országos	Kedvezményes csomag nyitáshoz
OTP Bank	Országos	Kedvezményes csomag nyitáshoz

Részletek: <https://mosz.co.hu/107-szolgalattas-Tagkartya.html>

CSATLAKOZZ



**Mozdonyvezetők
Szakszervezete**



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

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

HITELES, MEGBÍZHATÓ, ERŐS!
WWW.MOSZ.CO.HU