



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIII. évfolyam 6. szám

Alapítás éve: 1892

2003. június

Rendkívüli Kongresszus

Április 29-én a Mozdonyvezetők Szakszervezetének Küldöttközgyűlése döntött arról, hogy május 30-ra összehívja a MOSZ Rendkívüli Kongresszusát. A kongresszus volt hivatott dönteni a MOSZ megüresedett ügyvezető alelnöki posztjának betöltéséről, illetve előzetes egyeztetést követően a tagdíjmegosztási hányad megváltoztatásáról. Az ügyvezető alelnöki funkcióra – az Ügyvivő Bizottság pályázati elbírálása alapján – Németh Lászlót jelölte a tisztségre. A Rendkívüli Kongresszus – a Választási Szabályzatnak megfelelően – nyílt jelöléssel és titkos szavazással döntött arról, hogy 2003. május 30-tól a MOSZ ügyvezető alelnöki feladatát Németh László úr látja el.

A munkáltatóval kötött középtávú megállapodás kedvezőbb anyagi helyzetbe juttatta a Mozdonyvezetők Szakszervezetét is, ezáltal lehetőség nyílt arra, hogy a tagdíjmegosztás mértékét megváltoztassuk. Ennek értelmében a MOSZ Rendkívüli Kongresszusa egyhangúlag megszavazta, hogy 2003. július 1-i hatállyal a tagdíjmegosztás mértéke a következőképpen alakuljon: A tagcsoportoknál maradó hányad 40 %, a MOSZ működtetésére fordítható rész 60 %.

További kedvező változás a tagcsoportokra nézve, hogy azon tagcsoportok, melyeknek nincs a központ felé tagdíjtartozásuk, egyösszegben megkapják 2003. január 1-ig visszamenőleg a tagdíjhányad kompenzációt.

Kiss László
elnök

Önéletrajz

Személyi adatok:

Név: Németh László

Születési idő: 1952. 09. 28.

Családi állapot: nős

Képzettség:

1998-2001 Okleveles könyv-
vizsgálói tanfo-
lyam és vizsga

1994-1996 Mérlegképes könyvelői tanfolyam és vizsga

1972-1977 Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar, okleveles gépészmérnök

1967-1971 Vasútgépészeti Technikum, Szeged

Szakmai tapasztalatok:

2000-2002 MÁV Vagyonkezelő Rt. portfólió kezelő

Feladatok: A MÁV Rt. tulajdonában lévő üzletrészek értékesítésének előkészítése, pályázati kiírások összeállítása, vagyonkezelés

1998-1999 GANZ-ADILET Rt., üzletági igazgató-helyettes

Feladatok: Gázmotoros erőművi projektek előkészítése, pályázatok benyújtása.



Miről lehet olvasni...

Elkészült a MÁV Rt. reformjáról készített kormány-előterjesztés tervezete	3
Képzési és személyzeti követelmények a vasutaknál	6
Utazás az útátjárók körül	12
„A Mozdonyvezetők Celldömölki Otthona” zászlójának újraavatási ünnepsége	13
Növekvő nyugdíjpénztári vagyon	15

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



1997-1993	GANZ-Motor Kft. fejlesztőmérnök	1977-1985	MÁV Hámán Kató Vontatási főnökség, vontatójármű karbantartási, majd üzemeltetési részlegvezető, műszaki oktató, vezetőmérnök, megbízott vontatási főnök
Feladatok:	A vasúti dízelmotorok üzemeltetési tapasztalatainak elemzése, és szerkesztési szempontokká megfogalmazása.	Feladatok:	különböző típusú vontatójárművek karbantartásának irányítása, mozdonyfordulók készítése, mozdony személyzet szakmai felügyelete, oktatása, a főnökség teljes műszaki tevékenységének (mozdonyjavítás, baleseti segélyegységek, üzemi TMK, stb.) irányítása, főnöki teendők ellátása 1200 fős munkahelyen.
1994-1997	MÁV Rt. Vezérigazgatósága Gépészeti Főosztály, főosztályvezető, majd szakigazgató		
Feladatok:	Felelősség a szakigazgatósági funkciók ellátásáért, a szakág gazdálkodásáért, a munkaszervezet irányítása.	<u>Egyéb</u>	
1990-1994	Mozdonyvezetők Szakszervezete, gazdasági alelnök	Szakvizsgák: mozdonyvezetői vizsgák (1978, 1982, 1985.) Felsőfokú vontatási szakvizsga 1979.	
Feladatok:	Az alakuló szervezet pénzügyi, számviteli rendszerének kialakítása, működtetése, érdekegyeztetések szakmai előkészítése, számítások, elemzések elkészítése, részvétel az egyeztető tárgyalásokon.	Jogosítvány: 1972. (B, C kategória)	
1986-1989	Vasutasok Szakszervezete Közgazdasági Osztálya, ovh., megbízott osztályvezető	Számítógépes ismeretek: Windows alapú programok kezelői szinten (Word, Excel, stb.) gazdasági elemző és könyvelő programok, CD jogtár és speciális adattárak, Internet	
Feladatok:	Újítási elbírálási ügyek, gazdasági elemzések, döntés-előkészítő javaslatok.	2003. 02. 11.	Németh László

A továbbiakban közöljük Apavári József volt ügyvezető alelnök elköszönő levelét, melyet a MOSZ rendkívüli kongresszusához írt.

Apavári úr több, mint 8 éven át töltött be vezető tisztséget a szakszervezetünkben. Munkáját kiemelkedő szaktudással végezte.

Ezúton is megköszönjük eddigi munkáját, a továbbiakban kitartást, jó egészséget és sok sikert kívánunk új beosztásában is.

KL

Mozdonyvezetők Szakszervezete
Rendkívüli Kongresszusa

Tisztelt Kongresszus!

1995 és 2003 között abban a megtiszteltetésben volt részem, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezetének ügyvezető alelnökeként a mozdonyvezetők érdekeit képviselhettem. Ez a rendkívül felelősségteljes feladat, mind emberi tulajdonságaimat, mind szakmai tudásomat jelentősen továbbfejlesztette. Ezért és a mozdonyvezetők barátságáért csak köszönetemet tudom kifejezni.

Mint mindannyian tudjátok, 2003. február 15-től munkahelyet váltottam, ezért ettől a naptól kezdődően lemondok a Mozdonyvezetők Szakszervezetének ügyvezető alelnöki tisztségéről.

A szakszervezet működéséhez további sok sikert kívánva,

üdvözlettel: Apavári József

Budapest, 2003. 05. 30.

Elkészült a MÁV Rt. reformjáról készített kormány-előterjesztés tervezete

A MÁV Rt. elkészítette és az igazgatóság elfogadta a MÁV Rt. reformjáról szóló kormány-előterjesztés tervezetét. A MÁV Rt. elnöke a VÉT 2003. június 4-i ülésén személyesen ismertette az anyagot. Az alábbiakban az ott elhangzott beszédének kivonatát tesszük közzé.

Előtte néhány fontos adat és információ az előterjesztés humán erőforrás gazdálkodási fejezetéből:

A MÁV Rt. 2004-2006 között nem számol a mellékvonalak bezárásával. Az egyéb racionalizálási intézkedések hatásaként ezen idő alatt kb. 11.000 fővel – ezen belül a gépészetnél 662 fővel – tervezi csökkenteni a létszámot. A tervekben mozdonyvezetők elbocsátásával nem számolnak. A létszámcsökkentések hatásának kezelésére foglalkoztató társaság létrehozását tervezik.

A szakszervezetekkel tavaly decemberben megkötött négyéves megállapodás végrehajtásaként 2004–2005-ben 12,5–12,5%-os, 2006-ban 9% átlagkereset növekedést terveznek.

Tisztelt Érdekegyeztető Tanács!

Nem az első eset, amikor a részvénytársaság vezetője tájékoztatást ad. Most elérkeztünk abba a szakaszba, amikor is a magyar vasúti közlekedés EU-konform rendszerének kialakítása és a MÁV Rt. korszerűsítési programjának dokumentumát a tegnapi napon az Igazgatóság - módosításokkal - elfogadta. E reform munkaprogram számításba veszi a vállalat helyzetét pénzügyileg, műszakilag, teljesítőképességében, és kiindul abból a prognózisból, hogy a szállítási igények – akár áru-, akár személyszállítási trendeket vizsgálunk – évek óta nem növekednek, egy-két szegmens kivételével. Tehát adva van a vasút azzal a kapacitással, amely a pályavasút vonatkozásában többszöröse a szállítási szükségletekhez indokoltnak, hálózati kiterjedtsége is, míg az eszközállománya és személyi állománya nagyjából igazodott a szállítási szükségletek zsugorodásához.

Ismert, hogy a vasút elveszítette áruszállítási teljesítményének kétharmadát az elmúlt másfél évtizedben, és 40% a személyszállítási teljesítménye a '80-as évek közepén nyújtott teljesítményeknek.

E gazdasági körülményhez járult hozzá, hogy az állami költségvetés az elmúlt évtizedben a támogatás tekintetében végképp nem tudott olyan erőforrásokat biztosítani a vasút-

nak, amely a veszteségeket tudta volna kompenzálni. Ez az eszközállomány előregedéséhez vezetett, csökkent a vasút teljesítőképessége, a szállítási szükségletek visszaesése miatt hatékonytalanná vált a szervezettsége, és pénzügyi eladósodását csak a kétévenkénti állami szanálás állította meg.

Amikor egy évvel ezelőtt a kormány feladatul adta a MÁV átalakításának és reformjának a kidolgozását, akkor azt a kettős célt tűzte ki a MÁV menedzsmentjének, hogy a válságkezelési programmal egyidőben – amely működésben és viszonylagos pénzügyi stabilitásban tartja a vasutat – egy olyan középtávú, stratégiai korszerűsítési programot alakítson ki, amelyvel az EU-konformitás feltételei meg tudnak teremtni az Európai unió irányelvei szerint. A másik cél, hogy alakítsa a szállítási szükségletekhez a vasút kapacitását, és gazdálkodási tevékenységét. E kettős feladat, hosszabb távon az állami költségvetés terheinek a csökkentését hivatott szolgálni.

Az első eredmény e tekintetben az, hogy az idén 37 milliárdról 29 milliárdra csökkentjük a veszteségünket, változatlan költségvetési támogatás mellett. Tehát a kiindulási alap a MÁV reformja, amelytől nem tekinthetünk el, ami napjaink feladata. Hozzáteszem, hogy a '90-es évek kezdetétől nem volt olyan magyar kor-



mány, amely ne tűzte volna ezt ki, de egyetlen kormány sem tudta a maga elgondolásait végigvinni. Ezért érthető, hogy a MÁV 52 ezer dolgozója a reform fogalomtól már idegenkedik, hiszen számottevő eredményt nem talált.

Most arról számolhatok be, hogy az EU-konformitás feltételeit megteremtettük. Folyik a területi szervek, szervezeti formák kialakítása, és ez év folyamán a szervezeti működési szabályozás is tető alá kerül.

Ma olyan javaslat kerül előterjesztésre a reformanyagban, hogy a MÁV Rt. EU-konformitását jelentő szervezetébe a pályavasút a részvénytársaság keretein belül, nem pedig leválasztva a MÁV-tól, jogi személyiségként működjön. Vállaljuk azt, hogy a MÁV Rt. irányítása, korszerűsítése, szervezettebbé tétele, válságócaiinak a kezelése inkább megkívánja a részvénytársaságon belüli egy vállalként, de négy üzletágként való működtetést, mint a pályavasútnak a leválasztását, és működő vasúttársaság, tehát két vasúttársaságba való vonását.

A likviditás érdekében várhatóan jövőre is a vállalat egy részét hitellel kell finanszíroznunk. Ahhoz, hogy ehhez a pénzhez hozzájussunk, a programozott reformlépések teljesítését kell produkálnunk, és a mindenkor tervezett eredményt, tervezett veszteséget betartani. Kidolgoztuk az üzletágaknak, a vállalati rendszer-szemléletben, a szállítási igények, a vasúthálózat, a gazdasági erőforrások optimalizálása alapján, a lehetséges vállalati gazdálkodási méretnagyságát.

Mellékvonalaink mintegy 2850 km hosszúak, és hálózatunk közel 30%-át jelentik. Az áru- és személyszállítási mennyiségnek mindössze 8%-át bonyolítják le. Közgazdasági szempontból értelemszerű, hogy ez a veszteségtermelő tevékenység egy reform kidolgozásának részeként, mint megszüntetendő veszteségforrás keletkezik. Hangsúlyozom gazdaságilag. Ugyanakkor társadalompolitikai megközelítésben fontos a falvak népességmegtartó-képességének a biztonsága, a megszokott életritmus biztosítása azokon a településeken, amelyek a vasúthálózatba vannak be-

kapcsolva. A magyarországi települések egyharmada közvetlen vasúti kapcsolattal rendelkezik. Az ezeken a településeken való életmód, oktatás, egészségügy, közigazgatás, életkörülmények szerves része a vasút. Ezért egyetlen alkalommal sem volt olyan döntése a reformmunkáknak, amely a megszüntetését tervezte volna, vagy bármilyen testületen, akár javaslatként leíródott volna. Az első – ami a vállalatmérettel kapcsolatos –, hogy a jelenlegi hálózatot megőrizve (nem megszüntetve), azt a sajtó által hírhedtté vált 4 ezer kilométerben kifejezett számot, egy kimenekülési utat válasszva, kísérleti jelleggel, kettő regionális vasúttá – ami később közlekedési társasággá alakulhat – történő alakítását javasoljuk a kormánynak. A kísérlet célja, tapasztalatot szerezni arra, hogy tulajdonosként a helyi régiók közigazgatásai hogyan viszonyulnak e gyenge forgalmú vasutakhoz, sűrítik, vagy ritkítják-e a járatokat, vasutat vagy közúti közlekedést alakítanak-e ki. Mindaddig míg e kísérlet kudarcát, vagy pozitív eredményeit nem tapasztaljuk meg közösen – a MÁV és a kormányzati szervek –, addig mi nem kezdeményezünk a mellékvonalai hálózaton semmiféle változtatást, és a további üzemeltetés mellett foglalunk állást. Itt lehetnek olyan kísérletek, hogy ott, ahol kiépített úthálózat és olyan településszerkezet van, amellyel autóbusz közlekedéssel a vasútnál jobb kiszolgálást tudunk biztosítani, ott kísérleti jelleggel áttérünk autóbusz közlekedésre. Ez a kísérlet néhány tíz kilométeres hálózatra van tervezve, de nem lehet több 500 kilométernél. Mindez ideig egyetlen autóbusz megrendelést nem tettünk, a kormányzati elfogadtatástól függ a jövőbeni kísérletnek az iránya. Tehát a vállalati méretre vonatkozóan a racionalizálás a szolgáltatásokra terjed ki, és kezdeném a személyszállítással. Két prioritást határoz meg, az elővárosi közlekedés fejlesztését, másfelől az Intercity típusú közlekedést. Ez a menetrendünknek a vállalati oldali felülvizsgálatával jár, mert ahogy képesek vagyunk eszközállománnyal az Intercity közlekedést bővíteni, úgy vizsgáljuk felül a törzshálózaton, a fővonalakon lévő, gyenge kihasználtságú se-

bes-, gyors-, személyvonatok közlekedtetésének a rendjét és a vele szemben támasztott szállítási igényeket, s kiváltjuk nagy teljesítményű Intercity közlekedéssel.

Az elővárosi közlekedés ennél nagyobb jelentőségű, amikor is Budapest és a nagyvárosok elővárosi közlekedését akár pályaeépítéssel, kapacitás bővítésével is, 15-30 perces gyakoriságú motorvonatokkal ellátott járműállományal, járműrekonstrukció megvalósításával javítjuk. Nemcsak a szolgáltatás radikális színvonaljavításával, hanem utasszám-növekedéssel is számolunk akár az Intercity, akár az elővárosi közlekedés körében.

A fejlesztéspolitikánk másik része a személyszállítás, amely állami feladat lenne. Nem számolhatunk számottevő fejlesztési forrásokkal, ezért reformkoncepciónk vállalja, hogy tőkepiaci eszközökkel – elsősorban különböző típusú lízingek, bérleti konstrukciók – jutunk hozzá járművekhez. Tárgyalásokat folytatunk nagy járműgyárakkal, melyeket természetesen megpályáztatunk. Készek arra, hogy 100 millió eurós nagyságrendű csomagonként gördülőállományt szállítsanak a MÁV-nak. Ez üzemeltetési költségként jelentkezik. Tehát ez azt jelenti, hogy a legkorábbi kormányjövahagyás esetén is 2005-nél előbb nem történik meg a személyszállítás színvonalának radikális javítása. Addig egy áthidaló megoldás kell a jelenlegi járműállományra, amely a fővizsgától kezdve a műszaki ciklusoktól függő javítási rendszeren át biztosítja működőképességet.

Végül szeretnék arról szólni, hogy ez a reformprogram üzletágakra bontottan előírnyozza a részvénytársaság személyi állományának az optimalizálását. Ennek lényege, hogy beruházások, fejlesztések megvalósításával, kb. 4800 fővel csökkenhet a létszám, munkáltatói rendes felmondás útján, a következő három évben. Ugyanakkor 1500 fő nyugdíjazásával számolunk az elkövetkező évben, amely nem kerül pótlásra. Tevékenység-kihelyezéssel számol a program 3700 főt érintően, amely a MÁV Rt-től nem MÁV tulajdonú társaságokba való munkavállalói átmozgással realizálódik.

Miniszteri egyeztetések folynak ez ügyben, amelynek lényege, hogy a korengedményes és előrehozott öregségi nyugdíjat igénybe vevők részére 5 havi átlagkeresetnek megfelelő segílyt is kifizetnénk. A rendes felmondással elbocsátott munkavállalók – a felmondási időre járó átlagkereseten és a végkielégítéssel túlmenően – a létszámcsökkentés egyidejűsége és tömegszerűsége miatt, 3 havi átlagkeresetüknek megfelelő családfenntartást támogató, megélhetési feltételek biztosítását szolgáló egyszeri segílyben részesülnének a javaslatunk szerint. Ugyanakkor lehetőséget adnánk az ilyen felmondással megszüntetett munkaviszonyban érintettek számára, hogy a foglalkoztatási alapítvány szolgáltatásait választhatják. Ezt az alapítványt a MÁV Rt. hozza létre, terveink szerint kormányzati támogatással, és ez az alapítvány a létrehozott gazdasági társaságon keresztül legalább egy évig, alaphéruknak megfelelő bérezésben, komplex, mentális, újra elhelyezkedést elősegítő ellátásban és képzésben, átképzésben részesíti a dolgozókat, valamint ezek az emberek átmenetileg foglalkoztatásra kerülnek.

Végül figyelembe kell, hogy vegye a költségvetés a rendkívüli, egyszeri kiadásainkat, melyeknek az előbbi költségterítésen túlmenő finanszírozását kérjük. Ezen kívül szükséges, hogy a kormány egy újabb – még 2003. évi, vagy 2004 januártól májusig terjedő időre vonatkozó –, mintegy 60-80 milliárd forint összegű szanalást, hitelátvállalást teljesítsen.

Amennyiben a teljeskörű támogatást megkapja a MÁV, 2005-től megszűnik a MÁV veszteségessége, és nyereségessé válik. Abban az esetben, ha ez kedvezőtlen lesz, a költségterítésben a MÁV nem tud eleget tenni a pályavasút vonatkozásában, akkor részvénytársasági szinten ez a veszteség mérséklődik ugyan, de a veszteségesség nem szűnik meg. Vagyis a reformunk mindegyik változatában a jelenlegi állapothoz képest eredményességet, kedvezőbb pozíciót tartalmaz, stabilabb gazdálkodást eredményez, de ehhez hallatlan fegyelmezett, hatékony irányításra és végrehajtó munkára van szükség. Radikális átalakulást ez



a korszerűsítési reformprogramunk nem ígér, de eredményessége mindegyik változatban javuló, hatékonyabb vállalatot, a személyszállítás vonatkozásában a XXI. század emberéhez mérhető utazási körülményeket tesz lehetővé. Nem ígér, hanem tesz lehetővé.

Amennyiben sikerül tartani a menetrendet, s a közigazgatási államtitkári egyeztetésen a reformanyag keresztül megy, akkor július közepéig hoz elvi döntést a kormányzat. Mindezek számszerű megalapozásához, apró-

lékos, tételes kimunkálásához a kormány, vagy a gazdasági kabinetje ez év novemberére egy részletes, e koncepción nyugvó középtávú terv kidolgozását fogja előírni.

Ha ezen az úton elindulunk, visszaút nincs. Jelentős ennek a reformnak a látszólag mértéktartása, amely mögött gazdálkodás, kemény munka van. Egyeztetés, megértés, megértetés és közös nevezőre jutás feladatai állnak előttünk.

Köszönöm figyelmüket.

Képzési és személyzeti követelmények a vasutaknál a határon átmenő forgalmi működéshez

A MÁV Rt rendelkezésünkre bocsátotta azt, az úgymond „Végső jelentés” című anyagot, amely foglalkozik a vasúti határforgalom átjárhatóságával. A tanulmány öt személyzeti kategóriát vetett vizsgálat alá.

Mozdonyvezető

Vonatkísérő személyzet

Kocsivizsgáló

Kocsirendező

Forgalom irányításáért felelős személyzet

A tanulmányt az Atkins Danmark készítette több vállalat és két belga szakértő segítségével.

Nézzük, hogy látja az anyag a mozdonyvezető kategóriát:

K. L.

Mozdonyvezetők

A mozdonyvezetői Tanúsítványok és a mozdonyvezető Képzés összehasonlításának és elemzésének céljából néhány különleges kifejezést használunk, amelyeket az alábbiak szerint jellemezhetünk:

- Mozdonyvezetői tanúsítás/tanúsítvány az általános képzési tanfolyam végén letett vizsgán alapul. A tanúsítványt a Működtető Vállalat, az Infrastruktúra Irányító vagy a képzési szervezet bocsátja ki.
- A mozdonyvezetők számára kiadott engedélyt a nemzeti minisztérium és független szervezetek megosztott felelősséggel bocsátják ki, vagy a minisztérium által akkreditált.

Az ismereteket megújító időszakos képzés

alatt a rendszerinti, évenkénti vagy kétévenkénti képzést értjük, amely során az alap vagy továbbképzési tanfolyamokon keresztül ismereteket és készségeket sajátítanak el.

A továbbképzés olyan képzésre vonatkozik, amely a készségek javítását vagy ismeretek bővítését és az előmenetelt segíti.

A szakismeret mérése a mozdonyvezetői készségek és ismeretek hivatalos (felmérők és vizsgák) és nem hivatalos (vezetői jelentések, a jelenlegi teljesítmény/vonaton készített felvételek mérése) alapján adott értékelés.

Kiválasztás

Képzettség

Németország, Ausztria, Svájc, Franciaország, Belgium (a külső jelentkezők részére) Norvé-

gia, Finnország és Dánia legalább 9 elvégzett iskolaévet követel meg a középiskolai szinthez, amelyet 2 vagy 3 éves szakmunkás képzés vagy szakmai tanulói követ. Ausztriában az ÖBB elfogad olyan továbbképzést is, amely kereskedelmi végzettséget ad. Norvégia (alternatívaként), Svédország és Svájc 12 éves iskolai képzést követel meg. Spanyolország és Magyarország olyan tanulókat is elfogad, akiknek érettségijük, vagy azzal egyenlő értékű végzettségük van. Más országokban (Észtországban) sokkal alapszintűbb végzettséget is elfogadnak a vasútműködtető által szervezett belső szakmai képzés előtt. Lengyelország mindhárom képzettségi szintről érkező belépőket elfogad, és ennek megfelelően változtatja a további képzést és a tapasztalatszerzés hosszúságát.

Felsőfokú végzettséggel, pl. műszaki diplomával rendelkező jelentkezőket mozdonyvezetői képzésre íratják be, és gyakran néhány év tapasztalata után kiképzői és vizsgáztatói pozícióba rakják őket.

Általános tájékozottság felmérésére néhány országban írásbeli vizsgát, (Luxemburgban: az íráskészség felmérése is beletartozik) vagy szóbeli vizsgát (Olaszországban) használnak.

A minimális korkövetelmények: összehasonlítása kikövetkeztethető a megkövetelt képzettségi szintek alapján. A nagytávolságú mozdonyvezetői pozícióhoz a minimális korhatár 21 vagy 20 év Magyarországon és Svájcban, 18 év elegendő Lengyelországban, Észtországban, Franciaországban, és szigorú kiválasztási eljárások eredményeként Németországban.

Általában minimálisan 18 éves korhatár megfelelő vontatási feladatokban való részvételhez (Németországban). Néhány ország maximális korhatárt is előír. pl. Franciaországban 30, Olaszországban és Ausztriában a külső jelentkezőknél szintén 30, Luxemburgban 34 év, és Belgiumban 45 év.

Egészségügyi - fizikai - pszichometriai felmérések

Egészségügyi vizsgálatokat vagy orvosi igazolások meglétét minden ország előír. Tervbe

van véve a speciális látási és hallási követelmények előírása. Németország és Lengyelország megköveteli, hogy a látási követelményeknek segédeszköz nélkül megfeleljen minden képzésre jelentkező. Dániának, Svédországnak és Norvégiának egységes eljárási módjai és követelményei vannak, amelyeket mind az újfelveleseknel, mind az időközönként tartott egészségügyi felülvizsgálaton áteső alkalmazottaknál használnak. Az egészségügyi követelmények minden biztonsággal kapcsolatos feladatokat ellátó személyzeti kategóriára vonatkoznak. Néhány országban (Németországban, Lengyelországban) egészségi norma osztályokat határoznak meg, amelyek a működtetési kockázat szintjéhez vannak kötve.

Az egészségügyi és pszichológiai követelmények további részletezését a 4.1.1-es szakaszban találhatjuk meg:

Olaszországban 1,55 m a minimális magassági követelmény, míg Belgiumban ez 1,6 m.

Pszichológiai jellemzők

Számos ország (Észtország, Ausztria, Franciaország, Spanyolország, Belgium, Dánia és Németország) egyéni tulajdonságokat, pszichometriai és kognitív készségeket határoz meg (reakció idő, numerikus és verbális érvelési képességek), amelyeket a kiválasztott képzésre jelentkezőknél vizsgálnak. Az egyéni tulajdonságok közé tartozik: stresszes környezetben való munkaképesség, csoportokban való munkavégzés képessége / együttműködő, határozat képes, önállóan, dolgozni tudó, koncentráció képesség, stb. Ezen egyéni tulajdonságok mérését és értékelését gyakran akkor végzik el, amikor a leendő munkakör kialakult. Kérdőívek és interjú technikák is használhatók (Franciaországban). Intelligencia tesztek is használhatók (Spanyolország, Ausztria). Olaszországban a jelentkezők 9 részből álló felmérést kell, hogy kitöltsenek.

Nyelvi felmérés

A munka elvégzéséhez szükséges megfelelő szintű nemzeti nyelvi tudást elvárják (Ausztriában és Észtországban). A legtöbb országban a nyelvi felmérés úgy tűnik, hogy a nyelvi készsé-



get méri fel, amely benne foglaltatik a képzési követelményekben. A nyelvi készséget (Svájcban, Ausztriában, Belgiumban) a regionális nyelvi variánsok és a Kelet-európai országokból származó tanulók jelentkezése miatt határozták meg. Az SBB Svájcban és az SNCB Belgiumban azt a hivatalos nyelvet követeli meg, amelyet abban a régióban beszélnek, ahol majd a mozdonyvezető munkát vállal. SBB néhány esetben elfogadja a nem hivatalos „beszél” nyelvet is. Luxemburgban a vasúti alkalmazottaknak németül és franciául kell tudniuk a Luxemburgi dialektus mellett.

Néhány tagállamban megkövetelik az Európai uniós állampolgárságot (Franciaországban, Luxemburgban, Belgiumban).

Képzés

Svájcban a jelenleg előkészületek alatt álló új rendeletben („Verordnung über die Zulassung von Triebfahrzeugführenden der Eisenbahnen VTE”/ A Mozdonyvezetők Engedélyezéséről szóló rendeletben) kívánják meghatározni, hogy az alkalmas mozdonyvezető tanulóknak ideiglenes engedélyt lehessen kiadni, abból a célból, hogy megszerezhessék a képzési tanfolyam alatt a mozdonyvezetéshez szükséges gyakorlati ismereteket. A „tanulói” vezetői engedélyt a Közlekedési Minisztérium állítja majd ki, egy elismert vasúttársasági vizsgáztató javaslatára. A tanulói engedélyeket csak olyan tanulóknak állítják ki, akik megfelelnek a kiválasztási követelményeknek (minimális korhatár, képzettségi szint és pszichológiai, egészségügyi követelmények), amelyek a VDE-ben szerepelnek, vagy olyan speciális folyamatokkal foglalkozó irányelvekben szerepelnek, amelyeket a VDE csupán körvonalaz, így pl. a pszichológiai és egészségügyi követelményeket.

A képzési idő hossza

A képzési tanfolyam hossza 18 és 84 hét között változik. A mozdony fajtájától függően (amelynek kezeléséből képzést kap a tanuló), változhat a képzési idő. Lengyelország és Norvégia két szakaszban képzik a mozdonyvezetőit: mozdonyvezető segéd, majd tapasztalat-

szerzés után mozdonyvezető. Általában gyakorlati képzések vannak közbeiktatva az előírt képzésbe.

Az előírt képzés a teoretikus/elméleti ismeretek és a gyakorlati készségek tanítására fordított időre utal, az előírt képzési programon belül. E modulokat központi vagy regionális képzési központokban tanítják. A gyakorlati képzés a tanulónak a mozdonyvezetés gyakorlására és a gyakorlati tapasztalatok megszerzésére fordított időre utal. E modulok általában a gyakorlati képzési időszakba vannak beépítve.

Mozdonyvezetői képzés hossza hetekben kifejezve:

Ország, előírt képzés hetekben kifejezve, gyakorlati képzés/munka tapasztalat hetekben kifejezve, teljes képzési idő hetekben kifejezve

1. A képzés két szakaszban, segéd mozdonyvezető, mozdonyvezető. Spanyolországban további 2 tapasztalati évet követelnek meg a mozdonyvezető segédektől.
2. A képzési idő a mozdony típusának 140 km/h-s, vagy 200 km/h-s sebességétől függ.
3. Alapképzés, amelyet egy bizonyos mozdonyfajta vezetéséhez szükséges képzés követ.
4. A képzés befejezése után további hat heti tapasztalatszerzést is magában foglal.
5. A vasúttársaság által szervezett képzésre, mint belső képzésre utal, amely hasonló más országokéhoz. A legtöbb jelenleg használt lehetőség nem a belső képzésen alapul, hanem a szakközépiskolai szakképzésen, és az ezt követő vasúttársaság által szervezett képzési program keverékén.
6. Olaszországban a mozdonyvezetői képzési program 150 nap gyakorlati modulból áll, melyet követően 250 napig a tanoncok egy gyakorlott mozdonyvezetőt kísérnek.

A képzés tartalma

A képzési tanfolyamok felépítése és tartalma általában véve hasonló:

- A vasúttársaság és a munka bemutatása. Ennek keretében sajátítják el az elsősegélynyújtási, egészségügyi és biztonsági kérdé-

seket illető ismereteket.

- Működtetési szabályok, forgalom biztonsági szabályozások.
- Műszaki ismeretek (vasúti infrastruktúrára és gördülő állományra vonatkozóan) főként jelzéssel, fék rendszerekkel, vonat befolyásoló rendszerekkel, mozdonyszereléssel, hibakezéssel és javításokkal kapcsolatban. Magyarországon ide sorolják a mozdony üzemképességének alkalmasságáról hozott döntéshozatalt is.
- Kommunikáció, Norvégiában az ügyfélszolgálat részeként a hangosbemondó használata is ide tartozik.
- Vezetői képességek elsajátítása: gyakorlott mozdonyvezető kísérése, mozdony vezetése felügyelettel, szimulátorok, független vezetés.
- Helyi feltételek és útvonal ismeret elsajátítás: e képzésre a mozdonyvezetői képesítés megszerzése után is sor kerülhet, abban az esetben ha a mozdonyvezető egy bizonyos területen teljesít szolgálatot.

Ország specifikus képzési modulok:

- Németországban a hangsúlyt nem a várt eseményekre és szokatlan helyzetekre, pl. stressz alatt és konfliktus helyzetekben való munkavégzésre helyezik.
- Svédországban a tűzoltás tartozik a képzésbe
- Észtországban a környezetvédelem tartozik a képzésbe.
- Dániában a mozdonyvezetők bőséges útvonalismeretet kapnak a képzés során.
- A képzés Luxemburgban magában foglalja a belga és francia hálózaton való vezetést.
- Észtországban a nyelvi képzés az alapképzésbe tartozik. (Az észt, az orosz, és bizonyos szintig egy Európai Unió nyelvét sajátítanak el).
- Belgiumban az SNCB második nemzeti nyelven is tart képzést.

Néhány eltérés megfigyelhető az alapképzési tanfolyam során oktatott mozdonyfajták mennyiségében.

Képzési módszer

A hagyományos képzési modulok használata hasonló minden országban: a teoretikus/elméleti képzés (osztálytermi és szemléltetési) és gyakorlati képzés (kipróbáláson alapuló tapasztalatszerzés, vezetés felügyelettel vagy nélküle) között tesznek különbséget.

A legfőbb különbség a szimulátorok használatában van. Lengyelország, Magyarország, Dánia, Észtország, Finnország és Norvégia nem használnak szimulátorokat. Olaszország most állított munkába két szimulátort.

Szimulátoros képzés Németországban, Svédországban, Svájcban és Ausztriában létezik. Az ÖBB nem olyan rég indított el egy új képzési szimulátort. A számítógép alapú képzés egyre gyakoribbá válik a működtetési szabályok, jelzési helyzetek stb. elsajátításánál (kipróbálási fázisban van Németországban és Svájcban).

A szimulátorok használata nem nélkülözhetetlen a hatékony mozdonyvezetői képzésben: használatuk oka pl. a vezetési idő csökkentése, a szokatlan helyzetek begyakorlása és az új mozdonytípusokhoz továbbképzési lehetőség biztosítása.

Spanyolországban a RENFE integrált szimulációs berendezést működtet Madrid-Deliciasban levő képzési központjában, amely egy forgalomirányítói szimulátort kapcsol össze különböző mozdonyvezetői szimulátorokkal (az ingavonatoktól a nagysebességű vonatokig). Kombinált képzési órákon a mozdonyvezetők interaktívan működhetnek közre a forgalomirányító szimulátorban ülő forgalomirányítókkal. Vasútvonalak különböző jelzéssel és vonatbefolyásoló rendszerekkel, beleértve az LZB-t és az ERTMS-t, előre beprogramozhatóak.

Útvonal ismeret elsajátítása

Az útvonal ismeret elsajátításában minden országnak hagyományos szemlélete van, de a közös az, hogy a mozdonyvezető egy másik mozdonyvezetőt kísér bizonyos számú út során, nappal és éjszaka egyaránt. Németországban alternatív képzési módszerként, a mozdonyvezetői fülkéből felvett útvonalat bemutató videókat használnak.



Néhány országban az útvonal ismeret fenntartásához szükséges követelmények speciálisak (Németországban, Olaszországban), míg néhány országban a mozdonyvezető felelősségébe tartozik eldönteni, hogy az útvonal ismerete többé nem megfelelő (Spanyolországban).

Vizsga

Minden országban a képzési tanfolyam végén teoretikus/elméleti és gyakorlati vizsgák vannak és néhány esetben szóbeli vizsgára is sor kerül (pl. Olaszországban). Általában a hálózatra kiterjedő mozdonyvezetői felméréssel értékelik a vezetési képességet. Svájcban a szimulátoron bemutatott vezetői teljesítmény alapján a kiképzők adnak szubjektív értékelést. A működtetési szabályok alkalmazásának felmérésére is használhatók a szimulátorok.

Németországban új képzési követelményeket készítenek elő (2003. márciusában kerülnek bevezetésre), amely részleges, legalább 30 perces szimulátoros vizsgát tartalmaz.

Továbbképzés és ismereteket megújító időszakos képzés

Továbbképzést gyakran tartanak különböző típusú mozdonyokhoz. Az ismeret megújítási képzés mennyisége változó, de általában minden évben kötelező néhány napra. (Svájcban 1 nap/év, Ausztriában 15 óra/év, Finnországban 1 nap/év, Németországban 2 teljes nap/év). Dániában kétevente szükséges ismeret megújító képzésben részt venni.

Szakismeret tanúsítása és ellenőrzése

Jelenleg a nemzeti hálózat használatához kiadott mozdonyvezetői tanúsítványa az alábbiak teljesítésén alapul:

- képzési tanfolyam
- gyakorlati tapasztalatszerzés
- vizsgák

Különböző kifejezések vannak érvényben arra, ha használhatja a hálózatot a mozdonyvezető: hozzájárulás a vezetéshez, engedély a vezetéshez, vezetői engedély.

Mint azt tárgyaltuk a bevezetésben, a tanúsítás kifejezést az alábbiak szerint használjuk:

Mozdonyvezetői tanúsítás/tanúsítvány az általános képzési tanfolyam és a gyakorlati időszak végén letett vizsgán alapul. A tanúsítványt (amelyet hozzájárulásnak vagy vezetői engedélynek is nevezhetünk) a Működtető Vállalat, az Infrastruktúra Irányító vagy a képzési szervezet bocsátja ki.

Jelenleg a legtöbb/összes országban ez az eljárás.

Legtöbb esetben a mozdonyvezetők képzésére és vizsgáztatására az állam ír elő bizonyos követelményeket, vagy a törvényeken (Ausztriában), vagy a megfelelő minisztérium által kiadott szabályozásokon, vagy a vasúttársaság által kialakított és a minisztérium által elfogadott szabályozásokon keresztül (Németországban).

Németországban a vasúttársaságokat képviselő szervezet által készített /12/-es irányelvet, mostanában adták ki, amely a fent meghatározott tanúsítási eljárásokat célozza meg a mozdonyvezetői engedélyek kiadásánál. (A dokumentum rövidített címe a mozdonyvezetői engedélyre vonatkozik).

Belgiumban az SNCB az infrastruktúra irányító szerepében mozdonyvezető engedélyezési rendszert dolgozott ki.

Jelenleg a képzés Svédországban hagyományosan az egykori nemzeti vasutak követelményein alapul.

Ez esetben az állam aktívan nem vesz részt a mozdonyvezetői engedélyek kibocsátásában.

A vezetői engedély mindig egy bizonyos típusú mozdonyra vonatkozik (pl. Németországban, Lengyelországban, Belgiumban) és/vagy a megengedett sebességre (Svájc). A munka fajtájától függően a feltételeket is meghatározhatják: kocsirendezés, regionális-, távolsági közlekedés, (Ausztriában, Németországban és Hollandiában).

Néhány vezetői tanúsítvány meghatározza az engedélyezett útvonalakat: Svájcban ez a nyelvi követelményekkel van összefüggésben, mivel a vezetői engedély csak arra a régióra érvényes ahol a meghatározott nyelvet beszélik vagy írják.

Svájcban és Svédországban az alábbiak szerint meghatározott engedélyezési rendszerek kialakításán dolgoznak:

- A mozdonyvezetők számára kiadott engedélyt a nemzeti minisztérium és független szervezetek megosztott felelősséggel bocsátják ki, vagy a minisztérium által akkreditált.

Újabb vizsgák és a vezetői engedély érvényessége

A vezetői engedély érvényessége függ az ismeret- és vezető képességet felmérő időszakos vizsgáktól, az egészségügyi felmérőktől és az elfogadható teljesítménytől.

Számos országban meghatározott idő korlátokhoz kötik a vezetői tanúsítványok/engedélyek érvényességét:

- Belgiumban háromévenként
- Svájcban az engedély hat évig érvényes, de az 5 évenként tartott vizsgák eredményétől függ.
- Az észti engedély érvényessége 5 év.
- Luxemburgban évenként frissítik az engedélyeket három napos képzési tanfolyam elvégzése után. A vezetői engedély visszavonható, ha egy vagy több alkalommal ment piros jelzésen át a vezető.
- Lengyelországban és Magyarországon a mozdonyvezetők két évenként vizsgáznak újból.
- Ausztriában az ÖBB-nél a háromévenként tartott vizsga a hivatalos követelmény, de a gyakorlatban minden évben értékelik a vezetőket.
- Németországban a vezetői engedély érvényessége a teljesítmény értékelésétől függ. Új vizsga szükséges abban az esetben, ha a mozdonyvezető két évig nem vezetett.

A többi országban (Olaszországban) a vezetői engedély érvényességét nem határozzák meg, de a szakismeret mérését követelmények írják elő. Dániában véletlenszerű megfigyelési utakat végeznek a Vasúti Szakfelügyelet munkatársai.

A vezetői engedély érvényessége függ az ismeret- és vezető képességet felmérő időszakos vizsgáktól, (Belgiumban 3 évenként, Svájcban az engedély hat évig érvényes a következő vizsgáig, Észtországban öt évig érvényes az engedély), továbbá függ az egészségügyi felmérőktől és az elfogadható teljesítménytől. Luxemburgban évenként frissítik az engedélyeket három napos képzési tanfolyam elvégzése után. A vezetői engedély visszavonható ha egy vagy több alkalommal ment piros jelzésen át a vezető.

Szakismeret mérése

Jelentős különbségek vannak a nemzeti Vasút Működtetők szemléletében a folyamatos szakismeret méréséről. Néhány országban a szakismeret mérése időszakos értékeléshez kötött (Svédországban évenként, Olaszországban két évenként) és néha a mozdonyvezető engedélyezéséhez szükséges vizsgához kötött. (Magyarországon, Észtországban).

Németországban a DB széleskörű szakismeret mérési rendszert használ, amelyet az egész személyzetre vonatkozóan alkalmaznak: a mérés gyakorisága szorosan összefügg a munka kockázati mértékétől. A mozdonyvezetők a második kockázati osztályba tartoznak, és évente kétszer mérik fel őket.

- Helyszíni értékelés: a működést szervező vezető, a kiképzőtiszt és a vizsgáztató (minden előrejelzés nélkül) elkísérheti a mozdonyvezetőt.
- Közvetett értékelés a képzés eredményességét felmérő két értékelés alapján (Lernerfolgskontrolle).

Továbbá, a mozdonyvezetői viselkedésről készített automatikus felvételek (gyorsítás, fékezés) tárgya lehet mintaelemzésnek. A vezetői teljesítmény bármilyen eltérése esetében, pl. vonat befolyásoló/fékező rendszerekbe való közbeavatkozás esetén ezeket a felvételeket kielemezzik.

Dániában a mozdonyvezetőket szolgálat teljesítésük során vizsgáztatják le, figyelik meg a mozdonyvezető oktatók segítségével. E vizsga a mozdonyvezető általános teljesítményének



megfigyelését tartalmazza, illetve a jelzésekre és a vonalon érvényes szabályzásokra vonatkozó kérdéseket tartalmaz.

Belgiumban és Franciaországban nincs rendszeres szakismeret mérés, de a mozdonyvezetőknek pszichológiai vizsgát kell tenni minden helytelen szakmai lépés után.

Svájcban a mozdonyvezetők saját szakismeretük és bizonyos útvonalakra vonatkozó ismereteik méréséért felelősek.

Egészségügyi felülvizsgálat

A legtöbb országban az egészségügyi felülvizsgálatot rendszeres időközönként végzik el, ami során az alkalmazottnak meg kell felelnie

az előírt követelményeknek. Létezik néhány különbség az egyes felülvizsgálatok közti idő nagyságában (ötévenként Ausztriában, háromévenként Németországban és Luxemburgban és kétévenként Lengyelországban). Idősebb mozdonyvezetőknél gyakrabban végeznek felülvizsgálatot (Luxemburgban, hasonlóan Lengyelországhoz kétévenként 45 év felett és 50 éves kor felett évenként, Ausztriában a mozdonyvezetőknél 50 éves kor felett háromévenként). A Norvégiára, Dániára és Svédországra is jellemző egészségügyi szabályzások előírják az egészségügyi felülvizsgálatot baleset vagy majdnem baleset esetén.

Utazás az útátjárók körül

Kollégáim tudják, hogy alig-alig telik hét, hogy ne történne vasúti és közúti keresztezésekben baleset. A nagy feltűnést keltő siófoki tragédiát követően kedvelt riport alanyaivá váltunk a médiáknak, napi rendszerességgel keresték az újságírók a mozdonyvezetőket. Az érdeklődés napjainkra teljesen könnyűvé vált, s nem tudni lesz-e változás a jövőben. Mindenki nyilatkozott arról, hogy mit kéne tenni a balesetek elhárítása érdekében, mindenki mondott bölcseket, okosakat. Odáig viszont még senki sem jutott el, hogy megkérdezze az adott vonalokon szolgálatot végző mozdonyvezetőket, hogy mely útátjárókat ítélik veszélyesebbnek az átlagostól. Pedig az utazók tapasztalatai segíthetnének, de hát az Ő véleményük nem hiányzik senkinek.

Az idő begyógyította a baleset áldozatainak és családtagjainak sebeit. Már nem hír, már nem szenzáció a médiáknak a történet.

Napjainkban érdekes hírt küldött az egyik mobilszolgáltató a szolgáltatást megrendelőknek: „a baleseteket elemző szakértők úgy vélik, minél több tábla és lámpa jelzi a vasúti kereszteződést, annál kevésbé figyelnek a vezetők”. A szakértők véleményét osztom, s talán nem értek egyet azon véleményekkel, hogy még több félsorompó kell a fénytorompók helyett. A mai közúti közlekedési morált nem a félsorompók fogják megváltoztatni. Aki a szabályokat meg akarja sérteni, az félsorompónál is, sőt betonfal esetén is megteszi. Szigorúbb ellenőrzéseket kellene tartania a rendőrségnek a sorompóknál, átjáróknál. A vörös jelzésen „átgázoló” autóst csak a jogosítvány ideiglenes bevonásával lehetne kellőképpen szankcionálni.

A néhány tízezer forintos büntetés nem kellő visszatartó erő a több milliós autót vásárlók esetében. De a jogosítvány elvesztése – még ha csak rövidebb időre is – súlyosabb és visszatartóbb büntetés lehet.

De hát ezeket a döntéseket nem nekem, vagy nekünk kell meghozni, már csak azért sem, mert a dombon ülő kutya sem kérdez meg minket erről.

KL

Ismét súlyos baleset a vasúti átjáróban

Az ISIS InterCity egy személygépkocsit ütött el

A fénytorompó tilos jelzése ellenére gyorsvontat elé hajtott egy személygépkocsi Beled és Répcelak között. A kocsi utazó két személy életét veszítette.

A Budapestről-Szombathelyre közlekedő vonat 15 óra 45 perckor Beled és Répcelak között személygépkocsival ütközött. A gépkocsi a jól működő fénytorompó tiltó jelzését figyelmen kívül hagyva hajtott a vasúti átjáróba. Az ütközés következtében a gépkocsiban utazó két személy életét veszítette. A vonaton senki sem sérült meg. A mozdonyban olyan sérülés keletkezett, hogy csak egy másik mozdonyal tudja folytatni az útját. A rendőrség a MÁV szakembereivel megkezdte a baleset körülményeinek a vizsgálatát.

Gyorsvonat elé hajtott a turistákat szállító autóbusz A Dráva InterCity egy kisteherautót ütött el

A fényesorompó tiltó jelzése ellenére hajtott a sínekre egy német turistákat szállító autóbusz. A baleset következtében az autóbusz utasai közül több mint 30-an meghaltak. A mozdonyvezető könnyebb sérülést szenvedett. Ajka és Devecser között ugyancsak a jól működő fényesorompó tiltó jelzése ellenére hajtott az InterCity elé egy kisteherautó. A baleset következtében ketten sérültek meg.

A Budapest Déli pályaudvarról Nagykanizsa felé tartó gyorsvonat 8 óra 50 perckor Siófok és Szabadisóstó között elgázolt egy német turistákat szállító autóbust. Az autóbusz a jól működő fényesorompó tiltó jelzése ellenére hajtott a sínekre. A nem végleges adatok szerint az autóbusz utasai közül 31-en a helyszínen életüket veszítették, és

többen megsérültek. A mozdonyvezető könnyebb sérülést szenvedett. A gyorsvonaton a mozdonyvezetőn kívül senkit sem ért sérülés. A mozdony és a vonat első kocsija kisiklott, és a pálya is megrongálódott. A gyorsvonat utasai közül senki nem sérült meg. A baleset okának kivizsgálását a rendőrség a MÁV szakemberek bevonásával végzi.

Ajka és Devecser között 9 óra 55 perckor a jól működő fényesorompó tiltó jelzését figyelmen kívül hagyva hajtott a vasúti átjáróba egy kisteherautó. A Velencébe tartó Dráva InterCity mozdonyvezetője a vonatot ekkor már nem tudta megállítani és a közúti járművet elgázolta. A vonaton senki sem sérült meg, de a teherautó két utasát a mentők súlyos sérülésekkel kórházba szállították. A Dráva InterCity jelentős késéssel tudja folytatni útját.

A XII. Alsóságú Tavasz Napok rendezvényeinek keretén belül május 23-án Ságon került megrendezésre a MOSZ-kupa kispályás foci területi döntője. A mérkőzések teremben zajlottak Celldömölk, Pápa, Tapolca és Szombathely csapatai között. (Zalaegerszeg csapata nem jelent meg.) Férfias küzdelemben az összesített eredmények alapján a tapolcai és a szombathelyi kollégák örülhetnek a csoportból való továbbjutásnak.

„A Mozdonyvezetők Celldömölki Otthona” zászlójának újraavatási ünnepsége

Celldömölk régi, vasutas város, ahol sok esetben apáról fiúra szállt a vasparipák, a vasút szeretete.

24-én, szombaton az égiek is ránk mosolyogtak, ragyogó, napsütéses idő volt. E napon a celldömölki vasútállomás emlékparkjában „A Mozdonyvezetők Celldömölki Otthona” zászlójának újraavatási ünnepségére került sor.

Ez a zászló a múlt öröksége, a mozdonyvezetők összetartozásának szimbóluma. Az 1943-ban készített zászló mérete: 151,5 cm x 106,5 cm. Történeti értékét nemcsak a fémfonállal ráhímzett hiteles évszám (1910-1943), hanem a készítéséhez felhasznált anyagok és technikák is emelik. Kék selyemtaszából készült, pamutvászon béléssel. Körben a szélén aranyozott ezüstlamellával szőtt, rojtos paszomány, a szabadon lógó sarkait szépen faragott faalapú, aranyozott bojt díszíti. A zászló mindkét oldalán aranyozott ezüstfonalas, domborhímzéses írás látható. Egyiken a „CELLDÖMÖLKI

MOZDONYVEZETŐK OTTHONA”, a másikon az „ISTENNEL HAZÁNKÉRT ÉS NEMZETÜNKÉRT felirat van. Az előző felirat alatt egy selyemmel kivarrt mozdony és vasúti kocsi ábrázolás a fent leírt dátummal látható, az utóbbi alá pedig szintén selyemmel, a koronás magyar címert hímeztek, melyet kétoldalt egy-egy angyal tart.

A zászló anyaga az elmúlt időben annak ellenére, hogy a lehetőségeinkhez képest gondos odafigyeléssel, értékét tudva őriztük, károsodásokat szenvedett. A zászló felszentelésének 60. évfordulója alkalmából konzerválása, restaurálása indokoltá vált. A kényes feladat elvégzését a felsőörsi Egervári Márta textil-bőr restaurátorművésznek köszönhetjük.

Az ünnepségen megjelentek Dr. Udvari László MÁV Rt. Igazgatóságának elnöke, Kugler Flórián MÁV Rt. humánpolitikai vezérigazgató-helyettes, Dr. Csiba József MÁV Rt. Gépészeti Üzletág vezető, Dr. Borsik János a MOSZ alelnöke, Horváthné Stukics Erzsébet országgyű-



lési képviselő asszony, Szabó Lajos országgyűlési képviselő úr, Söptei Józsefné Máv-Ép Cell Kft. ügyvezető igazgatója, Fehér László Celldömölk város polgármestere.

A Himnusz elhangzása után Bartha István színművész tolmácsolásában verset hallhattunk, majd ünnepi köszöntőt mondott Dr. Udvari László úr, Dr. Borsik János úr és Horváth József úr, a Celldömölki Gépészeti Főnökség vezetője.

A restaurált zászlóra ez alkalomból szalagot kötött a MÁV Rt. részéről Dr. Udvari László úr és Dr. Csiba József úr, a Mozdonyvezetők Szakszervezete részéről Dr. Borsik János úr és Lóránt Imre úr, a MOSZ Celldömölki Tagcsoportjának vezető ügyvivője; a Celldömölki Önkormányzat részéről Fehér László, Söptei Józsefné, Enyinginé Dr. Batári Borbála aljegyző asszony.

Az ünnepélyen a méltán híres MÁV Pécsi Vasutas Fúvószenekar szolgáltatta a térzenét és a csinos celldömölki lányok mazsorett bemutatóját nézhette a nagydemű közönség.

A vasút emlékeihez, a nosztalgiához tartoznak a gőzmozdonyok, a régi vasúti kocsik, melyek hosszú szolgálatuk után – erre az alkalomra megszépülve – az emlékparkban lathatók. Ezek a járművek az idős vasutasok emlékezetében élnek, történeteikben szerepelnek.

A járműbemutató alkalmával az elkövetkező évtizedek meghatározó vontatójárműveit láthattuk:

- Zalaegerszegi Gépészeti Főnökségről érkezett Bz 409 pályaszámú Inter Pici motorkocsit (beépített Volvo dízel-motorral), amely az IC vonatokhoz biztosít csatlakozást.
- A felújított M47 1305 pályaszámú mozdonyt (MTLJ dízel-motorral), melynek honos gépészeti főnöksége Győr.
- A felújított M41 2301 pályaszámú (beépített Caterpillar dízel-motorral) mozdonyt Dombóvári Gépészeti Főnök-

ségről.

– A felújított M62 302 pályaszámú mozdonyt (beépített Caterpillar motorral) Szombathelyi Gépészeti Főnökségről.

– Az orosz államadósság fejében beszerzett „Uzsgyi” becenévre keresztelt 006 pályaszámú motorkocsit az Északi Gépészeti Főnökségről.

– Az 1047 009 pályaszámú „Taurus” nagyteljesítményű, kétáramnemű villanymozdonyt, amely már megjelenésében is a jövőt idézi és a Ferencvárosi Gépészeti Főnökségről érkezett.

Ezeket a járműveket a sok vasútbarát és kíváncsiskodó közelebbről is szemügyre vehette, miután felsorakoztak az első vágányon.

Vendégeink az ünnepség után a Polgármesteri Hivatalban fogadáson vettek részt.

Köszönjük a rendezvény sikeres lebonyolításához és emlékezetessé tételéhez nyújtott anyagi és egyéb támogatást az alábbiaknak:

Celldömölki Önkormányzat,

Celldömölki Gépészeti Főnökség,

Mozdonyvezetők Szakszervezete,

MOSZ Tagcsoport Celldömölk,

Szabó Lajos országgyűlési képviselő úr,

Vas Megyei Közgyűlés,

MÁV-Ép Cell Kft.

Elődeink készítették ezt az „ereklyét”, s hagyták ránk. Büszkék vagyunk erre és szeretnénk megőrizni, átadni üzenetét és szellemiségét a majdani utódoknak.

Celldömölk, 2003. május 27.

MOSZ Celldömölk



Kinevezések a gépészetben

2003. június 3-án Dr. Csiba József Gépészeti Üzletigazgató úr tájékoztatta a reprezentatív szakszervezetek képviselőit a területi Gépészeti Központok vezetőinek kinevezéséről. Ennek értelmében:

Debrecen GK vezetője:	Guba Sándor úr
Miskolc GK vezetője:	Kósa Zoltán úr
Budapest GK vezetője:	Krisztián Árpád úr
Pécs GK vezetője:	Zentai János úr
Szeged GK vezetője:	Kodé László úr
Szombathely GK vezetője:	Molnár Gyula úr

Az újonnan kinevezett vezetőknek a MOSZ vezetői írásban gratuláltak, s egyben értesítették őket a területileg illetékes MOSZ ügyvivők személyéről. A gépészetekhez tartozó osztályvezetői kinevezésekre június 10-ig került sor.

Az újonnan megválasztott Gépészeti Központok vezetőinek szakmai önéletrajzát szeretnénk volna közzétenni a Mozdonyvezetők Lapja hasábjain, de lapzártáig sajnos a gépészeti üzletágtól nem kaptuk meg.

Növekvő nyugdíjpénztári vagyon

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár május 13-án Budapesten tartotta küldöttközgyűlését, amelynek napirendjén szerepelt a 2002. évi mérlegbeszámoló, az Alapszabály módosítás és a tisztségviselők megválasztása.

Dr. Kurucsai László az igazgatótanács elnöke tájékoztatójában kiemelte, hogy a Nyugdíjpénztár mindkét ágazatánál az elmúlt évben is kiegyensúlyozott, stabil gazdálkodás folyt. Biztosítva volt az eredményes működés, a fizetőképesség és a kötelezettségek összhangja, a folyamatos, magas színvonalú ügyvitel. A jogszabályi rendelkezések, az Alapszabályban foglaltak maradéktalanul érvényesültek.

Az Önkéntes Pénztári Ágazatban a pénztártagok vagyona az elmúlt időszakban több mint 2 milliárd Ft-tal növekedett és ennek eredménye, hogy a teljes vagyon meghaladta a 9,8 milliárd Ft-ot. A pénztártagok száma 1323 fővel növekedett és így év végére a pénztártagság létszáma elérte a 36.000 főt.

A körültekintő és eredményes befektetési tevékenységnek köszönhetően az egyéni számlákra felosztásra kerülő hozam összege 605 millió Ft, az értékelési különbözet 185 millió Ft. Az egyéni számlákon átlagosan jóváírt hozam és értékelési különbözet 9,9%, amely az inflációhoz képest 4,6%-os reálhozamot eredményezett. A 2003. évi pénzügyi terv alapján előzetes számítások szerint a pénztártagok vagyona 11 milliárd Ft körül alakul.

A Magánpénztári Ágazatban a pénztártagok vagyona 660 millió Ft-tal növekedett és meghaladta a 2 milliárd Ft-ot. A pénztártagok száma 200 fővel növekedett, és így év végére a taglétszám elérte a 8.500 főt.

Az egyéni számlára felosztásra kerülő hozam összege 121 millió Ft, az értékelési különbözet 52 millió Ft. Az egyéni számlákon átlagosan jóváírt hozam és értékelési különbözet 9,3%, amely az inflációhoz képest 4%-os reálhozamot eredményezett. A 2003. évi pénzügyi terv alapján előzetes számítások szerint a

pénztártagok vagyona meghaladja a 3,1 milliárd Ft-ot.

A Küldöttközgyűlésen a Nyugdíjpénztár befektetési lehetőségeinek bővítése érdekében előterjesztésre került ingatlan vásárlására vonatkozó javaslat is.

Alapszabály módosítását elsősorban a 2003. január 1-jével bekövetkezett jogszabályi változások tették szükségessé. Ezen kívül a gyakorlati tapasztalatok alapján pontosításra és a szabályozás bővítésére is sor került. Jelenősebb változások az igazgatótanács és az ellenőrző bizottság tagjainál a szigorúbb felelősségi és összeférhetetlenségi szabályok, az alapok (tartalékok) megoszlása, a tagdíjat nem fizető pénztártagok jogai, önkéntes pénztári tagoknál a tagdíjfizetési kötelezettség elmulasztásának következményei, a tagsági viszony megszűnésére vonatkozó szabályok bővítésre kerültek.

Élve a hozzászólási és vélemény nyilvánítási lehetőséggel több nyugdíjpénztári küldött kifejezésre juttatta a képviselt pénztártagok meglegedettségét, az előterjesztett anyagok magas színvonalát, az ügyfélközpontú szemléletet és további bizalmukról biztosították a Nyugdíjpénztár vezetését.

A Küldöttközgyűlés a 2002. évi beszámolót, az Alapszabály módosítást és az ingatlan vásárlására vonatkozó javaslatot egyhangúlag elfogadta.

A Küldöttközgyűlésen tisztségviselők választására is sor került, mert az Igazgatótanács és az Ellenőrző Bizottság 5 éves megbízatása lejárt. A megválasztott tisztségviselők a következők:

Igazgatótanács elnöke: dr. Kurucsai László, tagjai: dr. Arany József, Gyarmati Péter, Hangonyi Zoltán, Móri Gábor, Neuschl Gyula, Tivald Attiláné. Az Ellenőrző Bizottság elnöke: dr. Borsik János, tagjai: Balla Zoltán György, Fogarasi Emőke, Preislerné dr. Cserhalmi Dóra, Szabó Lilla.



Szolgáltatások bővülése az egészségpénztárnál

A Vasutas Egészségpénztár 2003-ban kibővítette a szolgáltatási szabályzatát, a sportszerek, sporteszközök közül az alábbi termékeket téríti szerződésben álló partnereken keresztül:

bordásfal, kerékpár, szobakerékpár, kondicionáló gépek, fitnesslabda, focilabda, kézilabda, kosárlabda, medicinlabda, röplabda, vízilabda, pingpong labda, squeslabda, teniszlabda, tollaslabda, pingpongütő, pingpongasztal, pingpongháló, squas ütő, teniszütő, tollasütő, vívótőr, kard, párbajtőr, vívósisak, görkorcsolya, műkorcsolya, györkorcsolya, síbot, síléc, síbakancs, sífutó léc, síkötés, snowboard, szánkó.

A pénztár naptári évenként 100 ezer forint értékben támogatja a fenti sporteszközök térítését.

A további egészségvédő termékeket téríti a pénztár szerződött partnerein keresztül:

biopton lámpa, testmasszírozó gép, lábmasszírozó készülék, légtisztító készülék, légpárásító készülék, inhalátor, szájuhány, elektromos fogkefe, TENS készülék, hegyikristály készülék, infralámpa, bölcsőhalált jelző készülék, sópipa, kompressziós harisnya.

biopton lámpa, testmasszírozó gép, lábmasszírozó készülék, légtisztító készülék, légpárásító készülék, inhalátor, szájuhány, elektromos fogkefe, TENS készülék, hegyikristály készülék, infralámpa, bölcsőhalált jelző készülék, sópipa, kompressziós harisnya.

VDSZSZ Kongresszus

A VDSZSZ-MÁV Rt. 2003. május 30-31-én tartotta küldöttgyűlését. Tekintettel arra, hogy a MOSZ 30-án tartotta Rendkívüli Kongresszusát, ezért a meghívás ellenére az eseményen megjelenni nem tudunk, ezért az alábbiakban közzétett levélben köszöntöttük a résztvevőket.

Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete Kongresszusa

Budapest

Tisztelt Kongresszus!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete köszönti a VDSZSZ kongresszusát és kongresszusi küldötteit.

Megtisztelő meghívásuknak sajnós szervezeti okból nem tudunk eleget tenni – rendkívüli kongresszust tartunk – de ez úton is biztosítani kívánjuk Önöket arról, hogy szervezetek közötti együttműködés mostani minőségét és szintjét a jövőben is tudjuk teljesíteni.

Üdvözlettel:

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Kiss László elnök

A VDSZSZ Kongresszusáról szóló híradásában a Népszabadság a legradikálisabbnak tartott vasutas szakszervezetként aposztrofálta a szóban forgó szervezetet.

Hát, ugye legnagyobbnak nem nevezhette, mert nem az. Legerősebbnek sem, mert nem az. Legjobban szervezettnek sem, mert nem az.

Maradt a legradikálisabbnak tartott. Vagy annak tűnő.

NL

**Mozdonyvezetők
Lapja**

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZECSOX Nyomdában Dombóváron.

Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csonti Zoltán

Kiadja: **Mozdonyvezetők Szakszervezete.**

Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd ter. ügyv., **Velkei Béla** ter. ügyv.

A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.

Telefon/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026

Üzemi telefon: 01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

Internet: <http://www.extra.hu/mosz>

E-mail: mosz@mosz.co.hu