



Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIX. évfolyam 6. szám

Alapítás éve: 1892

2009. június

Mozdonyvezetők Országos Találkozója

Idén Egerben – 2009.



- ETCS 2.
- Orvosiról
- MOT 2009.
- A vasút világa
- Verik a csalánt
- Biztonsági konferencia

Tartalomról:



Utazás a menetkedvezmény körül



Rápillantva az arcképes igazolványom sárga kis szelvényére, némi szomorúság lesz úrrá rajtam. Ma-holnap el kell köszönnöm e drága kis cetlitől, mely már nem is tudom, hogy eredetileg is sárga volt, vagy csak az idő elteltével sárgult-e meg. Hosszú-hosszú viták után – ha ideiglenesen is -, de rendeződött a menetkedvezmény ügye. A jogszabály ugyan még nem készült el röpké egy-két év alatt, de a minisztérium betartva ígértét pillanatnyilag pontot tett az utazási-kedvezmények vasutasokat érintő kérdésére.

Mint arról már értesítettük tagjainkat, a Vasúti Egyeztető Bizottság ülésén április 16-án a soros miniszterváltás idején kötelezte el magát a szakállamtitkár úr a menetkedvezmény meghosszabbítása mellett abban az esetben, ha a miniszteri rendelet nem készül el május végéig. Egyes (egy) szakszervezet az akkori ígéretre valahogy nem így emlékezett, s mindenféle állítmánnyal próbálta tagságát kábítani, már csak azért is, mert hergelni kellett embereiket egy részleges munkabeszűntetésre. „Menetkedvezmény nincs, 30-50 milliárdos elvonókúra lesz” hírrel rémisztgették az embereket. A nevezett ülés emlékeztetője egyértelműen tartalmazta a szakállamtitkár ígértét, melyet néhány napot követően a szakszervezet már úgy tüntetett fel, hogy egy emlékeztetőt elnevezett egy olyan megállapodásnak melyet csak Ő és a minisztérium írt alá.

A torzítások sora ekkor még nem ért véget. Történt ugyanis, hogy öt szakszervezet közös levélben a miniszterhez fordult annak érdekében, hogy a tervezett nyári utazások miatt a minisztérium hosszabbítsa meg az arcképes igazolványokat még lejáratauk megelőzően. Ekkor már a nemzetközi kedvezményeket nem adták ki a kollégák részére. A levelet az említett szakszervezet nem írta alá, igaz fel sem lett erre kérve. Hogy a levél hatására vagy sem, de a minisztérium rendelkezett a MÁV-Start Zrt. felé az érvényesítések megkezdése érdekében. A szakszervezetek (mínusz egy) által írt közös levél május 14-én került eljuttatásra a minisztériumba. Minő véletlen, hogy annak tartami részét, mely a szelvények meghosszabbítására irányult, a SZAKSZERVEZET május 18-án saját önálló megállapodásaként tüntette fel. „Sikerült elérni: a 2007-es szelvény még szeptember végéig érvényben marad”. Csúsztatások sorozatosan. Eközben a SZAKSZERVEZET „heroikus” munkáügyi vitákat folytatott a MÁV Zrt-vel. Huszonhárom napirendi

pontos rendkívüli VÉT tárgyalásokon bombázta a munkáltatót, ugyanis a többi szakszervezet ezekre az értelmetlen ülésekre már el sem ment. De térjünk vissza a menetkedvezményhez. A MÁV-Start Zrt. a minisztérium felszólításának eleget téve, rendelkezett az arcképes igazolványok érvényesítéséről. Nem szeptember végéig hosszabbította azt meg, mint ahogy a SZAKSZERVEZET állította, megállapodásra hivatkozva, hanem a következő módon: A 2007. évi szelvények augusztus 15-ig érvényesek, mivel ez idő alatt mindenki, aki 2007. évi szelvénytel rendelkezik, megkapja a 2009. évi szelvényt, a mellékelt rendelkezés szerint.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete mindvégig hiteles tájékoztatást igyekezett adni a menetkedvezmény körül zajló eseményekről. Ezek visszakereszhetők, ugyanúgy, mint a SZAKSZERVEZET tájékoztatásai. Az ügy lezárta követően érdemes lenne ezeket visszamenőleg áttekinteni. Hitelesség okán. Annak ellenére, hogy rengeteg felháborodott észrevételt kaptunk, higgadtan, korrekt tárgyalóként tettük a dolgunkat. A vasutaságért képesek voltak a vasútnál működő szakszervezetek egységesen fellépni a minisztérium fele. Ez példa értékű volt! Természetesen a SZAKSZERVEZET ebből az egységből kimaradt, kirekesztve önmagát.

Kiss László



MÁV-START VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ Zrt.
1087 Budapest, Kerepesi út 3. • Postacím: 1640 Budapest
Telefon: (1) 511-3160 • Fax: (1) 511-1384

A mellékelt címlista szerint.

Gy.: 1-899/2009.

Tárgy: arcképes igazolványok érvényessége,
nemzetközi szabadjegy kiadása

Tájékoztatom az érintetteket, hogy a KHEM 85/10/2009. számú ügyiratában foglaltakat tudomásul véve, az arcképes igazolványok 2009. évi érvényesítésének végső határidejét:

2009. augusztus 15.-ben

határozom meg.

Ezen időpontig a 2007. évi érvényesítési szelvényvel ellátott igazolványokat is utazásra érvényesítenek kell elfogadni.

A 2007. évi szelvény fent hivatkozott érvényessége nem vonatkozik azokra a gyermekekre, akik nappali tagozaton folytatnak felsőfokú tanulmányokat, de a 25. életévüket 2009. augusztus 15-dike előtt betöltik, ők a születésnapjuk után már nem jogosultak a családi tagi arcképes igazolvány használatára.

2009. augusztus 16-tól a 2007. évi érvényesítési szelvényt tartalmazó igazolványi utazáskor felmutató személyt menetjegynélküli utasnak kell tekinteni és részére a MÁV-START Zrt. Személyszállítási Üzletszabályzat III. Rész C. Fejezetében 2/a pontban előírt utánfizetést kell megállapítani. Az ilyen arcképes igazolványi a jegyvizsgálónak be kell vonnia.

Az érvényesítési szelvény csak akkor jogosít utazásra, ha valamennyi rovata (igazolvány szám, munkahely, személyi igazolvány szám) kitöltésre került. Ennek hiányában a vonaton a jegyvizsgáló az előzőekben leírt utánfizetést alkalmazza.

Egyszerűleg az egységes értelmezés érdekében tájékoztatom, 2009. június 01-jétől a nemzetközi utazási kedvezményt (FIP igazolványt, szabadjegyet) a MÁV Csoport alábbi társaságainak munkavállalói, családtagjai és nyugdíjasai kaphatnak:

MÁV-START Zrt.
MÁV Zrt.
MÁV Trakció Zrt.
MÁV Gépezet Zrt.

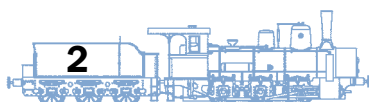
Egyszerűleg hatályon kívül helyezem a Gy.3-420/2009 számon a külföldi szabadjegyek igénylésére kiadott rendelkezést azzal, hogy a nemzetközi szabadjegyek igénylése a munkáltató rovat kitöltése nélkül érvénytelen.

Kérem az érintettek széleskörű tájékoztatását.

Budapest, 2009. május 21.

Üdvözlettel:


Kozák Tamás
vezérigazgató





Beszélgetés a MÁV-TRAKCIÓ Zrt biztonsági vezetőjével.

A munkavédelmi érdekképviselet napi kapcsolatot tart fenn a szakmai problémák kezelésére, közvetítésére és megoldása a mindenkori szervezeti egység erre szakosodott és szaktevékenységet ellátó csoportjával, osztályával, igazgatóságával. A szervezeti változásokat követően az önálló MÁV-TRAKCIÓ Zrt. önálló biztonsági csoportot hozott létre



? **Tegye meg, hogy bemutatkozik az olvasóknak.**

Kovács Péter vagyok, 15 éve kezdtem dolgozni Pécssett a MÁV-nál, mint vasúti rendész. Ezt követően Pécssett az akkori Gépészeti Főnökségnél, majd a VBO-nál dolgoztam. Budapesten a MÁV-TRAKCIÓ előtt a Biztonsági Igazgatóságon és a Pályavasúti Üzletágnál fejlesztési területen tevékenykedtem. Alapvégzettségem környezetmérnök, ezen kívül munkavédelmi szakmérnöki és MBA (Master of Business Administration) diplomákkal rendelkezem. Felsőfokú vontatási vizsgát tettem és OKJ-s felsőfokú tűzvédelmi képesítést is szereztem.

? **Mióta látja el a tevékenységét a MÁV-TRAKCIÓ-nál?**

Az önálló társaság elindulása óta, azaz 2008. január 1-jétől mik a konkrét feladatai?

Feladatomból sokrétű, mert hozzám és lelkes kis csapatomhoz tartozik az informatikai biztonság kivételével az összes olyan biztonsági terület, amellyel egy ekkora gazdasági társaságnál jogszabályi kényszer vagy üzleti érdekeink miatt foglalkozni kell. Ez nyolc fő területet jelent. Ezek közül természetesen kiemelkedik a közlekedésbiztonság és a munkavédelem, azon belül is elsősorban a munkabiztonság.

? **Mik a stratégiai munkabiztonsági és munkavédelmi problémák a vállalatnál az Ön szemszögéből?**

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-nél ebben a kérdésben viszonylag könnyű helyzetben vagyunk, hiszen társaságunk közel négyötöde mozdonyvezető munkakörben dolgozik, így munkavédelmi szempontból is rájuk kell elsősorban fókuszálnunk. Természetesen nem figyelmen kívül hagyva az operatív irányításban részt vevők és az adminisztratív dolgozók problémáit sem. Ilyen például a képernyős munkahelyekre vonatkozó feltételek biztosítása. Véleményem szerint a mozdonyvezetőket érintő problémák közül kiemelkedik két csoport. Egyrészt a korosodó járműparkban egyre nagyobb erőfeszítéseket igényel, hogy a jármű megfeleljen a minimális munkabiztonsági követelményeknek. Nem könnyíti helyzetünket az sem, hogy a motorkocsik, motorvonatok tulajdonosa nem a MÁV-TRAKCIÓ, így ott a problémák felszámolása még időigényesebb és többlet erőforrást igényel. A másik jelentős problémahalmaz, hogy a szociális létesítmények állapota néhány helyen sajnos sok kívánni valót hagy maga után.

? **Mi a véleménye a mozdonyvezetők munkájáról?**

Általában az a véleményem, hogy a mozdonyvezetők többnyire teszik a dolgukat, néha igen nehéz körülmények között is. Nehéz egy ilyen általános kérdésre ennél konkrétabban válaszolni.

? **Milyen hiányosságokat tapasztal e téren?**

Nem szeretnék általánosítani, mert úgy gondolom, hogy a mozdonyvezetők többsége igyekszik becsületesen, szabálykövetően és a legjobb tudása szerint ellátni feladatát. Meg kell említeni azonban, hogy bizony számos esetben tapasztalunk olyan fegyelmezetlenséget, amely az egész mozdonyvezetői társadalom megítélésére negatívan hathat. Ugyan többnyire a nem tudatos fegyelmezetlenségek vezetnek jelentős balesethez, de nem szabad megengedni a tudatos, de ártalmatlannak látszó kihágásokat sem. Gondolok itt például arra, hogy a mozdonyvezetők menet közben illetéktelen személyeket, többnyire barátokat, családtagokat, vagy szolgálaton kívüli kollégákat engednek fel a vezetőállásra. Szerencsére ilyen esetben még nem történt súlyos esemény, de hogy tudnánk elszámolni akkor, ha egy jogosulatlanul vezetőálláson utazó egy baleset következtében megsérül?

? **Hogy kívánja ezeket orvosolni?**

A rendelkezésemmre álló eszköztár szűk, többnyire a szabályalkotásban és az ellenőrzésekben kimerül. A hiányosságok felszámolása és a szabálykövető magatartás kikényszerítése elsősorban munkáltatói feladat, de véleményem szerint a cél, a mozdonyvezetők általános megítélésének javítása, egyezik a mozdonyvezetői társadalom céljaival.

? **Mi a véleménye a mozdonyvezetőket érő egésztestre ható rezgés csillapításáról?**

A témában elegendő adat nem áll rendelkezésemre, így nem szeretnék felelőtlenül véleményt alkotni. Mindenesetre úgy gondolom, hogy ennek a problémának két oldala van, egy jármű- és egy pálya oldali, így ez komplexebb vizsgálatot igényel. A járműoldali problémán nyilván enyhítenek valamennyire a felújítások és reményeink szerint az új járművek beszerzése, de ez generális megoldást sajnos nem jelent majd. Inkább a zajcsökkentés irányába tett lépésektől várunk másodlagos hatásként rezgéscsökkentést is. Milyen változtatásokat eszközölne a revízióról, napi vizsgálatról kijövő járművek műszaki átadás-átvétel gyakorlatáról? Társaságunknak mindenképpen érdeke, hogy a járművek átadása és átvétele ténylegesen is megtörténjen. Eddig ezzel a kérdéssel nem álltunk jól, de a mozdonyfedélzeti berendezés végül megoldást nyújthat a problémára. Jelenleg olyan fejlesztés folyik, ami alkalmassá teszi az MFB-t az átadás-átvételek rögzítésére és a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. is megkezdte erre a felkészülést. A keretek a karbantartási szerződésben kerülnek rögzítésre.

? **Készült-e tervzet a biológiai kockázatok mérsékléséről, pandémiáról?**

A biológiai kockázatok mérsékléséről külön tervzet nem készült, vizsgáljuk, hogy a kockázattértékelésekben kell-e szerepeltetni. A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. pandémiás tervét viszont készítjük és reményeim szerint az érdekképviseleti egyeztetést követően legkésőbb a harmadik negyedévben véglegesíthetjük és hatályba léptethetjük.

Több, sikeres biztonsági fórum volt, több telephelyen, több javaslat is elhangzott. Mennyire lesz ezeknek eredménye? Két évvel ezelőtt hasonló fórumon elhangzott problémák visszaköszöttek.

Úgy gondolom, hogy biztonság szempontjából az eredmények tetten érhetők, hiszen a balesetek száma csökkent, a munkáltatók elmondása alapján a feltárt hibák mennyisége kevesebb. Egyes konkrét esetekben vannak előrelépések, megoldások, de tény, hogy hosszú évekig húzódo, vagy újratermelődő probléma van. Néha kilátástalannak tűnik a harc, hiszen egy megoldott probléma helyére kettő újabb kerül. De ezek a fórumok elsősorban az őszinte párbeszéd terepei, az itt felvetett javaslatok fontosak, hasznosak és bizony formálják a döntéshozók gondolatait.

? **Meséljen kicsit a magánéletéről.**

Magánéletemben igyekszem nyugodt, kiegyensúlyozott életet élni, minimalizálni a stresszt. Van abból elég a munkahelyen. Feleséggel ezekben a napokban várjuk első csemeténket, talán mire ez az interjú megjelenik, már meg is született.

? **Mi a kedvenc időtöltése?**

Mostanában elsősorban a családommal töltöm szabadidőmet, de néha egy-egy rock koncertre ma is szívesen kimegyek.

Köszönöm az interjút!

Köszönöm a lehetőséget.

Hornok Béla





Üzembiztonság-technikai Fórum

2009. április 29-én a Baross Gábor Oktatási Központban a MÁV TRAKCIÓ Zrt. szervezésében üzembiztonság-technikai fórum került megrendezésre. A rendezvényre meghívást kapott a MOSZ, 3 fő részvételi lehetőséggel. Kiss László elnök úr, és Baráth Géza Szeged Területi Ügyvivő urak mellett, jómagam is részt vehettem, ezen a fórumon.

A fórum, a 2008-as közlekedő vonatok baleseteit volt hivatott értékelni.

Kovács Péter megnyitója után, Dr. Márkus Imre vezérigazgató úr köszöntötte a résztvevőket. Bevezetőjében tájékoztatott arról, hogy a TRAKCIÓ Zrt. az, amely első alkalommal tart ilyen jellegű fórumot. Több előadója volt a rendezvénynek, s mindenki a saját szemszögéből vizsgálta, illetve értékelte a 2008-ban történeteket.



Az első előadást Mosóczi László MÁV Zrt. vezérigazgató úr tartotta. Elmondta, hogy a magyar közvélemény túl érzékenyvé vált, köszönhetően a világválságnak. Mindenkinek az az érdeke, hogy ne történjenek olyan események, amiért mi vagyunk a hibásak. A 2008. évi baleseti statisztikája a 2001-essel azonos mértékű, s az előző évhez képest 12-vel több közlekedő vonat balesete következett be. 198 eset végződött halállal, melynek 46 %-a öngyilkosság volt, ami 91 főt jelent. A balesetekben 338 fő sérült meg, 927 millió Ft kár keletkezett, amely magában foglal 18 mozdonytüzet is. Baleseti okként a műszaki, emberi és szervezeti tényező került megemlítésre. Zene volt füleimnek, amikor elhangzott, hogy „a mozdonyvezetőnek nem feladata a szélvédő mosása”. Ez így igaz. A legfontosabb feladatunk, a vonatok biztonságos továbbítása. Ki lehet építeni biztonságos rendszereket, mellyel a balesetek száma a minimálisra csökkenthető, de sajnos az emberi tényezővel mindig is számolnunk kell.

A bekövetkezett baleseteknél, 8-8 % volt a jelzések figyelmen kívül hagyása, s a szélességi túllépése. Ad-hoc módra folytatni kell az ellenőrzéseket, lássák a dolgozók, hogy figyelik őket, de ezzel a cél nem a stressz alatt tartás. /sic. Ez szépen hangzik, de azért erről van más tapasztalatunk is./ Vezérigazgató úr elmondta még, hogy a mozdonyvezetők kiemelt csoport a vasúton belül. A jövőben egy egységes biztonságirányítási rendszert kell kialakítani, s ennek egyik kiinduló pontja a 2009 első felében létrejövő „utasítás szerkesztőbizottság” lesz, melyben minden szakág képviselheti magát.

A következő előadó Kovács Péter Úr, biztonsági vezető volt. Elmondta, hogy 2008-ban naponta 3800 vonat került leközeledtetésre, ebből 3200 személy, és 600 tehervonat. Éves szintű vonatási teljesítmény 106.276 ezer vonatkilométer volt.

A baleseteket kiváltó emberi mulasztásokhoz kapcsolódó körülmények egyik fő okaként azt nevezte meg, hogy a mozdonyvezetők gyakran elfogadják az utasítás ellenes munkavégzést, többek között a „szabálytalan a közlekedő vonatok megállítást” (?).

Elmondta, hogy a balesetek száma nőtt, többsége műszaki hibából, 45%-a emberi mulasztásból következett be. Vasúti felépítmények avultsága is kockázati tényezőként szerepel.

Sok kritikát kapott a cégünk, hogy kevés az ellenőrzés! 2008 novemberében 50 ezer regisztrátumot ellenőriztek, 6000 hiányosságot áll-

pítottak meg, 1500 munkáltatói intézkedés történt, s 1300 műszaki hiányosságot tártak fel. Elmondása szerint az ellenőrzések következtében csökkent a balesetek száma és súlyossága, javult a mozdonyvezetők fegyelmé és felelősség érzete. Ugyanakkor sajnos, „a mai vasúti közlekedésben benne van egy monorierdei baleset lehetősége”!

Túros András a MÁV Zrt Biztonsági Igazgatója elmondta, hogy gyökeres változásokat tapasztalnak a TRAKCIÓ-nál, a munkáltatói intézkedések száma jelentősen megnőtt. 2008 biztonsági szempontból az évtized legrosszabb éve volt.

Ezután a Nemzeti Közlekedési Hatóság előadója Kozma Tibor Úr elmondta, hogy az a vád érte őket, hogy a MÁV-ot jobban ellenőrzik. Ez állítása szerinte nem igaz. Ezután az ellenőrzéseik tartalmáról tájékoztatott, amelyet azt hiszem, mindegyikünk ismer.

Chikán Gábor Úr a Közlekedés Biztonsági Szervezet előadója elmondta, hogy a vonalismeretnek nagy szerepe van! Az utasítások be nem tartása félreértésekhez vezet. A legsúlyosabb baleseteknél, a mozdonyvezető felülbíráta a biztonsági rendszert, azaz törölte, vagy kikapcsolta az EÉVB -t. Elmaradnak az eseményjelentések, a probléma nem probléma, inkább úgy csinálunk, mintha minden rendben lenne. Lánosz Péter nyugdíjas volt VBO-s szakértő a 2008. 10. 06-án Pilis és Monor állomások között bekövetkezett balesetről adott tájékoztatást, kiemelve annak borzalmainak.

Dr. Bánki Eszter előadásában a stressz, és az emberi tényezők szerepéről hallhattunk a balesetek bekövetkezésének kapcsán. Az időszakos orvosi vizsgálatok alkalmával 2 % nem felel meg. Kiemelte annak fontosságát, hogy a szolgálat ellátásához ép pszichés állapot kell.

Márton Ferenc Úr elmondta, hogy az emberi biztonságra alapozott rendszerek megbízhatatlanok. A mozdonyvezető az, aki okozhat, vagy elháríthat balesetet. Sajnos ez így igaz, hiszen az utolsó láncszem az a mozdonyvezető.



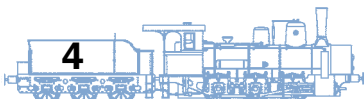
A fórum záró beszédében Dr. Márkus Imre Úr arról beszélt, hogy cégen belül fogalmazzunk keményen és őszintén. Legyen világos a felelősség elhatárolás! Az üzlet, az nagyon fontos dolog, de van attól sokkal fontosabb, az pedig a közlekedés biztonsága! Biztonsági szempontból nincs pardon. Viszont vannak minimumok, ami nélkül nincs biztonság!

Maga a fórum egy szuszra, szünet nélkül majd 4 óra hosszúra tartott. Mint Vezérigazgató Úr el is mondta, szándékosan azért, hogy a jelenlévők érezzék azt, amit egy mozdonyvezető esetleg szolgálatról - szolgálatra átél, vagyis hogy fel sem állhat, s még a dolgát sem végezheti el. Erre hátulról jött a megjegyzés, hogy „kétszer 20 percre elmegy”.

Itt hívnám fel tisztelettel a beszélő figyelmét, akinek személye nem ismert, s munkaköréből adódóan – a munkáltatók részéről voltak jelen -, illene ismernie, hogy igen, elmegy a mozdonyvezető, de leghamarabb a szolgálatának 3. órája után, vagy esetleg a 9 óras szolgálatának végén.

A fórum maga azt hiszem nagyon jó volt. Azért ami felett azt gondolom nem lehet elisklani, az pedig az, hogy az elhangzott adatokból egyértelműen kiderült, a százalékos arányokból kiindulva, 100 esetből 16-szor volt felelős a mozdonyvezető! Mondhatnám, hogy nem is rossz arány, de azért az lenne az igazán jó, ha 100-ból egyetlen egyszer sem lenne hibáztatható.

Laczi Lajos





A gyermektartásdíjról

A magyar jogrendszer is kiemelt figyelmet fordít a gyermekek tartására, amellyel kapcsolatban felmerült főbb kérdésekre a házasságról, a családról és a gyámságról szóló 1952. évi IV. törvény (továbbiakban: Csjt.), mint alapjogszabály ad választ.

A Csjt. 69/A.§ (1) bekezdése szerint a szülő a saját szükséges tartásának a rovására is köteles megosztani a kiskorú gyermekével azt, ami a közös eltartásukra rendelkezésre áll. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy a szülő megélhetése ellehetetlenülhet csak azért, mert a tartási kötelezettségét teljesíti, vagyis a szülő gyermektartásdíj-fizetési kötelezettsége nem korlátlan. Ezen általános szabálytól történő eltérést megengedi a jogalkotó akkor, ha a gyermek tartása a vagyonának jövedelméből kitélik, vagy a gyermeknek tartásra kötelezhető más egyenesági rokona van. Egyebekben a Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága rámutatott arra, hogy a Csjt. fent hivatkozott bekezdése nem a gyermek tartásának sorrendjét szabályozza, hanem a szülők gyermektartásdíj-fizetési kötelezettségének a mértékéről rendelkezik.

A gyermeket gondozó szülő a gyermek tartását természetben, a különélő szülő pedig elsősorban pénzben szolgáltatja. A gyermek tartásának körébe tartozik az iskoláztatása, lakhatásának biztosítása, élelmezése és ruháztatása.

A gyermektartásdíjnak éppen az a célja, hogy a különélő szülő pénzügyi szolgáltatásként biztosítsa az önmaga ellátására nem képes - főként - kiskorú gyermek megélhetéséhez szükséges anyagi feltételeket, vagyis a tartásdíj a gyermek rendszeres kiadásokkal járó igényeinek kielégítésére szolgál. Előfordulhat azonban olyan rendkívüli élethelyzet - pl.: tanulmányi többletköltségek -, amely plussz kiadásokat jelent a gyermek életében, éppen ezért indokolatlan, hogy ezeket a költségeket a gyermeket gondozó szülő viselje egyedül. Ezekben az esetekben, - amennyiben igényként jelentkeznek - lehetőség nyílik a gyermektartásdíj felemelésére.

A bírói gyakorlat szerint, ha több közös gyermeke van a szülőknek és a házasságuk felbontása esetén egyiket az egyik, másikat a másik szülőnél helyezik el, egyikük sem fizet tartásdíjat, ha azonos jövedelemmel rendelkeznek. Amennyiben az egyik szülő jövedelme jelentősen eltér a másiktól, az tartásdíj-különbözetet fizet.

Amennyiben átmenetileg lehetetlen a tartásdíj behajtása és a gyermeket gondozó sem képes a szükséges tartást biztosítani a gyermeknek, akkor a gyermektartásdíj előlegezésére kerül sor, amelynek az elbírálása a gyámhivatal hatáskörébe tartozik.

A gyermektartásdíjról – főszabály szerint – a szülők állapodnak meg, vagyis jogrendszerünk a szülők megállapodására helyezi a hangsúlyt

és csak a szülők megegyezésének hiányában dönt a bíróság. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a bíróság elősegíti a szülők egyezségkötését, amennyiben viszont a szülők által tervezett egyezség ellentétes a gyermek érdekeivel, akkor azt nem hagyja jóvá a bíróság. A bíróság köteles vizsgálni, hogy a kiskorú gyermek tartása megfelelően lesz-e biztosítva, és ha bármilyen kétség merülne fel, hivatalból lefolytatja a bizonyítást a gyermek tényleges szükségleteinek a megállapítása és a szülők jövedelmi, vagyoni viszonyainak a feltárása érdekében.

A Csjt. 69/C.§ (1) bekezdése értelmében a tartásdíj összegét általában a kötelezett átlagos jövedelmének 15-25 %-ában kell megállapítani gyermekenként, amelynek meghatározásánál figyelemmel kell lenni a gyermek tényleges szükségleteire, illetve a saját jövedelmére, a szülők jövedelmi és vagyoni viszonyaira, valamint a szülők háztartásában eltartott más gyermekekre is - legyenek saját-, vagy mostoha gyermekek. Tehát, a tartásdíj megállapítása iránt indult perben a kimutatható jövedelem mellett a felek életkörülményeit és egyéb vagyoni viszonyait is tisztáznia kell a bíróságnak. A gyermektartásdíj meghatározásánál releváns, fent felsorolt szempontok részletes kifejtésével folytatjuk a következő számban.

dr. Király György



Időszakos alkalmassági orvosi vizsgálat!

Már megszokhattuk, hogy két évente orvosi alkalmassági vizsgálatra kell menünk, pszichológushoz, kettő vagy négy évente, kinek hogy sikerül! Ez nagyon jól bevált és jól működik, igaz a rendkívüli orvosi vizsgálat hát... az még kívánni valót hagy maga után! Hogy miért is ragadtam tollat mikor működnek a dolgok? Azt most pár sorban ecsetelem! A régi nyomtatványok az úgynevezett „29”-es megszűnt. Most „Beutalás munkaköri orvosi alkalmassági vizsgálatra” című nyomtatványt kell magunkkal vinni, amit a munkáltató ad át nekünk, névvel, születési idő, lakcímmel Vontatási reszortos által aláírva! Ezzel még nincs is gond. De, és most jön a lényeg, „A munkakör (munkahely) főbb egészségkárosító kockázatai” táblázat, ami igazából nem fedi a valóságot, mint mozdonyvezetői munkakör!

Ez a táblázat 23 pontot tartalmaz, ami százalékosan határozza meg a kockázatokat. Ami ebből a 23 pontból tükrözi a valóságot az a 4, 5, 6-os pontok, ülés: 70%, állás: 10%, járás: 20%. Ezt a három pontot százalékosan el tudom fogadni! De most jön az amiért tollat ragadtam!

„Fokozott baleset veszély (magasban végzett, villamos üzemi, feszültség alatti munka) egyéb” ez csak 5%! Mi igazából a fe-

szültség alatt nem is dolgozunk, a villamos mozdonyok, hosszabbítóval üzemelnek? Érdekes ez az 5%! A következő pont sem valami biztató! „Terhelő munkahelyi klíma (meleg, hideg, nedves, változó)” ez 10%! Hát... igen mi mindig egyforma hőmérsékleten dolgozunk! Igaz jönnek be a korszerű járművek és a főjavítások során kerül klíma a gépeinkre, de ez még nagyon kevés! Most jön a kedvenc témám! „Zaj” ez 20%. Talán ez is elfogadható, mivel sikerült elérnünk, hogy ha zajos egy mozdonyunk intézkedések történnek! Most ami jön ez szerintem fölháborító! „Egésztést vibráció” mondhatjuk úgy is, hogy egész testre ható rezgés, ez a szó szoros értelmében ki van húzva! Érdekes és elgondolkodtató, jó a pálya, jók a székek, és a mozdonyaink lengéscsillapítása is tökéletes! Aki ezt kihúzta az látott már mozdonyt? Esetleg bátorkodom megkérdezni látott már vonatot közlekedni?

„Porok, megnevezve:” sajnos ez is ki van húzva, mivel a vezetőállásokon minden tiszta és nincs por, csak ha fékezünk, vagy akkor sem? Na itt jön be az a kérdés amire majd a későbbiekben térek vissza, hogy mikor is látni azt a bizonyos port! „Vegyí anyagok, megnevezve” sajnos ez is ki van húzva, kérdezem miért? A gázolaj a motorolaj az mi?

Itt igazából nem tudom mire akartak kitérni! „Fokozott pszichés terhelés” ez 10% talán mintha ez is kevés lenne, főleg itt az utóbbi időben, mikor minket mozdonyvezetőket vesznek elő mindenért! Most jön az, ami miatt ragadtam tollat, és bátran merem kijelenteni ez a jéghegy csúcsa! Mondhatom azt is, hogy ez CSÚCS! „Éjszakai műszakban végzett munka” ki van húzva!!! Ennél a pontnál az kell, hogy mondjam, végem van! Éjszaka mindenki alszik, főleg a masinisták!!! Már mosolygok, kínomban, ezt nem tudom lenyelni! Ugyan is éjszaka lámpa fényénél látni igazán fékezés után, ahogy szál a por, az előző pontra visszatérve! A sok hajnali kezdés, hajnali egy óra után, fél óránként jönnek a masinisták! És még mi nem dolgozunk éjszaka??!! Ez érdekes! Most aki ezt nem látta nem élte át, az igazán nem is tudja, milyen jó az éjszakai munka! Mondhatjuk ezek után, a legjobb foglalkozás a mozdonyvezetés?! Csak sajnos nem így van! De mi már ezt tudjuk, és szeretnénk változtatni, de aki nem látja át a helyzetünket az miért ír le ilyen badarságokat? Szívesen elvinném magammal egy kellemes utazásra, Nagykanizsa-Budapest viszonylatban, vagy Nagykanizsa- Dombóvár! Az is egy kellemes felüldülés! Sajnos itt tartunk!!!

Maronics Antal
Munkavédelmi képviselő





Mátyás Király Gömörben

Írásomnak egy részről azért adtam a címet, mert amiről szó lesz, hű képmása annak, hogy az áruhába bújít uralkodó, hogyan kíván tapasztalatokat szerezni az alattvalói tevékenységekről. Más részről pedig azért, mert ugye Gömör, illetve az egykori szőlőben történt „uralkodói visszaélés” a putnoki szőlőhegyen, azaz szűkebb hazámban, Borsodban található.

A következőben leírtak megtörtént, valós „eseményről” szólnak. Az érintett kolléga védelmében, és a személyiségi jogok miatt a neveket megváltoztattam. Azt gondolom nem a név a fontos, hanem az ami, és ahogy történt.

Az Üzembiztonság-technikai Fórumról írt beszámolóban leírtam, amit ismét megemlítek, ami Mosóczi László Vezérigazgató Úr szájából hangzott el az ellenőrzések kapcsán: „A cél nem a stressz alatt tartás...”.

Akkor most következék a két dokumentum, időrendben, s ki-ki eldöntheti „mi is a cél valójában” az ilyen helyzetek létrehozásával. A mozdonyvezetőt nevezzük, mondjuk „KAJA”-nak, az áruhába bújít feljebbvalónkat pedig „ZOZÓ”-nak.

Mozdonyvezetői eseményjelentés:

Az esemény leírása: „Az 526 sz. vonat fékpróbáját (SZ+GY) 13.46-kor megkezdjük. A fékezőszeleppel kb. 0,3-0,4 bar-ral csökkentetem a fővezeték nyomását. A kocsvizsgáló elindult a fékezés vizsgálatán. A peronon sok utas volt, így kb. a 2. kocstól már nem láttam. Az elindulását követően 2-3 perc múlva egy kalapácsot láttam felemelve az utasok feje fölött. Ekkor a fékezőszeleppel gyorsfékezést alkalmaztam. A fővezeték kiürülése után kb. 1-2 perccel feloldani jelzést láttam, így a fékezőszeleppel a fővezeték feltöltöttem. Ekkor kopogtak a gép oldalán, egy ismeretlen állampolgár állt ott. Megkérdezte, milyen fékpróbát tartotunk. Visszakérdeztem, miért kérdi ezt. „Hát csak” jött a válasz. Mondtam, ha „csak”, akkor ez hadititok. Tovább erősödött, mondjam meg milyen fékpróba volt megtartva. Megkérdeztem tőle, milyen minősítésben kérdezi ezt. „Semmi csak érdekel a vasút, ki szoktam járni az állomásokra vonatokat nézni” jött a válasz. Mondtam neki, ez esetben nem mondhatom meg a fékpróba típusát. Időközben a kocsvizsgáló előre ért, az adatok bejegyzésére elkérte a menetigazolványt. Közben őt is faggatta, milyen fékpróba volt. Ő is megkérdezte, milyen minőségben kérdi ezt. „Érdekelnek a vonatok fékpróbái” jött a válasz. A kocsvizsgáló közölte, hogy nem mondhatja meg ez esetben a fékpróba típusát. Ezután kb. 2-3- perccel ismét kopogtak. A vonat utolsó felét vizsgáló kocsvizsgáló állt ott. Kérte, hogy ismételjük meg a teljes fékpróbát. Kérdeztem tőle, miért látja ennek szükségességét. Ő azt válaszolta, hogy a gyorsvonati fékpróbánál nem nézte meg az utolsó kocsit. A fékpróbát így ismét elkezdtük, a kocsvizsgáló elindult a fékezésen. Ismét kopogtak, állampolgárunk állt ott. Azt mondta, szerinte nem volt jó a fékpróba. Kérdeztem tőle, milyen minősítésben állapította ezt meg. „Nem mindegy ki vagyok? Szabálytalan volt a fékpróba” mondta. Ismét kérdeztem milyen minősítésben mondja ezt, és mivel ismét kiterő választ adott, mondta neki, hogy ez esetben köszönöm az észrevételét, és viszont látásra. „Akkor most igazolom magam, és szeretnék felmenni a mozdony vezetőállására ellenőrzés céljából” mondta. Ekkor állampolgárunk igazolta magát, így ellenőrzést végző feljebbvalóvá lépett elő a szememben. Iratait rendben találtam, ezért a feljáró ajtót kinyitottam, és üdvözöltem. Feljövele után azt mondta: „Ne mondja már azt, hogy nem látta, hogy a Gy fékpróbánál nem nézték meg a kocsit”. Felvetésére azt válaszoltam, hogy a vonat indulása előtt több ténykedést egyidejűleg kell elvégezni, és a vezetőállásról nem áll módomban a kocsvizsgálók munkájának ellenőrzése. Ő erre gúnyosan elkérte a menetrendet, menetrendi segédkönyvet, járművezetői igazolványomat és Típus vonal és állomásismereti igazolásomat. Ezeket rendelkezésére bocsájtottam. Szemmel látható elégedettséggel irkált, fényképezett, majd távozott. A neve valami „ZOZÓ”, vagy valami hasonló volt. Időközben a fékpróba befejezésre került. (13.59) Ennyi a történet. Az esettel kapcsolatban nem érzem magam felelősnek, az utasításban foglaltaknak megfelelően jártam el a fékpróba során (Adatok gondolom lekérhetőek az MFB-ből, ami mindent rögzít.) Megjegyezni kívánom, hogy ez az ember feltehetően (aláírás alapján) a TRAKCIÓ dolgozója. Gondolom, a kezéhez kerül ez az eseményjelentés, így hát a következőkre kérem. Ha legközelebb jön, bármilyen hiányosságot tapasztalva, legyen szíves igazolni magát a legelején, és ezzel sok félreértés elkerülhető. Köszönöm.

Ez volt az eseményjelentés, és akkor most olvassuk azt, amit ZOZÓ válaszolt levélben KAJA-nak, s azt, ráadásul nem személyesen neki, hanem a TVSZK vezetésén keresztül adatta át, tudomásom szerint nyílt formátumban.

KAJA

A megszólítással bajban vagyok, mert esemény jelentése után sem tisztelni nem tudom, sem kedvesnek nem gondolom, de még csak úrnak sem szólítanám. Találkozásunk napján a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. ügyeletes balesetvizsgáló-jaként múltam az időt a Keleti pályaudvaron. A Önök ténykedése szabálytalan, utasításellenes, a közlekedés biztonságát sértő volt. A legegyszerűbb ilyen esetben egy igazolványt lobogtatva fellépni, és a fékpróba megismétlését elrendelni. Én nem ezt szerettem volna, hanem hogy a kommunikáció hatására az Önök fejében – kvázi spontán – utasításszerű munkavégzést generáló gondolatok szülessenek. Ezért kérdeztem „civilként”, hogy milyen fékpróbát tartottak, illetve, hogy azt szabályosnak ítélik-e, s ezért mondtam a státuszomat firtató kérdésekre azt, hogy olyan vasutat szerető emberként tekintsenek rám, aki a közlekedési folyamatokat kíváncsisággal vegyes érdeklődéssel figyeli. Ön és a vonat elejét vizsgáló féklakatos (vagy kocsvizsgáló) elutasították a párbeszédet. Ezt követően a mozdonyhoz érkező, a vonat hátulját vizsgáló féklakattal is ugyanilyen beszélgetést kezdeményeztem, aki válaszában elmondta; lehetségesnek tartja, hogy nem volt teljesen szabályos a fékpróba, mert a fékberendezések nagysebességnek megfelelő átkapcsolásáról nem győződtek meg. Ezek után ez a féklakatos (kocsvizsgáló) a fékpróba ismételt megtartását kezdeményezte. Újból megpróbáltam megismerni a véleményét – most a dolgok illetén alakulásáról, amire nekem nem tetsző módon válaszolt, ezért felnyújtottam Önnek a felügyeleti igazolványomat, s a felszállásom után ellenőrzés keretében megvizsgáltam a szolgálatel látáshoz szükséges dokumentumait, amelyeket rendben találtam.

Esemény jelentése nagyon elszomorított. A tényekkel kapcsolatban Önnek van egy verziója, s nekem egy másik. A nagyobb baj az esemény jelentésének stílusával van. Egy magára valamit is adó ember ilyen lekezelő, becsmérlő hangvételt nem engedhet meg magának, nem hogy egy feljebbvalóval szemben, egyszerűen egyik emberrel szemben sem.

Budapest, 2009. április 20.

ZOZÓ

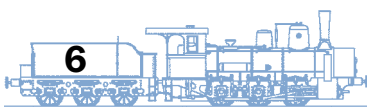
A történet ennyi. Azért szeretnék néhány gondolatot hozzáfűzni a leírtakhoz. Én mozdonyvezető vagyok, több mint 20 éve. Természetesen ebből a szemszögből tudom csakis megközelíteni a történeteket.

Először is, sajnálatomat fejezem ki, azért mert ez az áruhás eset megtörtént. Sajnálom azt, hogy „ZOZÓ” soha **nem volt mozdonyvezető**. Számomra ez egyértelműen kiderül a hozzá nem értést tükröző viselkedéséből. Ha lett volna mozdonyvezető, akkor tudná, hogy a fékpróba megtartásában, ilyen esetben mindig legalább 2 dolgozónak kell részt venni. Az egyik a fékező szelepet kezeli, a másik pedig a fékberendezést vizsgálja. Na mármost, azt hiszem mindenki számára világos, hogy a mozdonyvezető melyik feladatot látja el. Sajnálom, hogy ügyeletes balesetvizsgálóként látva azt, hogy a vonat végét vizsgáló dolgozó szabálytalan munkát végez, ahelyett, hogy azonnal intézkedett volna, a szabálytalan munkavégzés befejezésre, várt, várt és várt, s inkább a fékező szelepet kezelőt piszkálta. Sajnálom, hogy nem tudja, hogy a mozdonyvezetőnek a fékpróba során a kocsvizsgáló utasításainak (jelzéseinek) megfelelően kell cselekednie. Sajnálom, hogy nem tudja azt, hogy egy utasokkal teli peronon, és gyakran máskor sem, a mozdony vezetőállásáról nem kísérhető figyelemmel a kocsvizsgálói ténykedés. Véleményem szerint, nem is kötelessége a mozdonyvezetőnek az, hogy felülbírája azt, amit az arra jogosult tesz, vagy nem tesz, főleg ha az ellenőrizhetetlen.

Sajnálom továbbá, hogy saját cégünk egyik magas beosztású munkavállalójaként, nincs tudomása arról, ami az információ átadással, nyilatkozatokkal kapcsolatban a parancskönyveinkben megjelent, hogy a mozdonyvezető nem adhat ki információt. Sajnálom, hogy ilyen formában, és ilyen hangnemen kereste meg, az egyik beosztottját. Azt gondolom, ha a mozdonyvezető hibázott, akkor meg kellett volna büntetni, ha viszont nem, akkor nem kellett volna ilyen lealacsonyító módon megszólítani.

Egyébként véleményem szerint, „KAJA” jelentése nem volt, sem lekezelő, sem pedig becsmérlő. Az a baj számomra ezzel az áruhás esettel, hogy néha velünk is partnak lefelé akarnak kapáztatni, mint Gömörben.

Laczi Lajos





Megkérdeztük...

Erős közösségformáló, összetartó ereje lehet a sport és kulturális rendezvényeknek, ha a szervezés és körtítés megfelelő.

Mi a véleményed a MOSZ kulturális- és sportéletéről?



Barsi Balázs
rovata

Véleményem szerint, a MOSZ mind országos, mind helyi szinten megfelelő hozzáállást tanúsít a kulturális és a sport- rendezvényekhez egyaránt. Rálátásom inkább a helyi tagsoport tevékenységére van, de az országos szintű rendezvények is képpen vannak. Nagyon népszerű a Mozdonyvezetők Országos Találkozója. Itt egy kis problémára szeretnék rámutatni. Az a gond, hogy a létszámárányos jegyelosztás nem mindig elégíti ki az igényeket. Nem ártana, ha az előirtakon felül lenne még tartalék /bónusz jegy/ amit az esetlegesen felmerülő plusz jelentkezés esetén biztosítani lehetne. Nálunk minden év márciusában megrendezésre kerül a „Családi est”, melyet a szakszervezet határozott támogatásával mindig magas színvonalon sikerül lebonyolítani. Egy másik országos rendezvény, nevezetesen a MOSZ – Horgászkupa szintén egy sikertörténet, melyben mi kanizsaiak is szép eredményeket érthettünk el. Remélem továbbra is az eddig megszokott színvonalon tartják meg a szervezők. Természetesen a horgász összejövetelnek is van lokális alternatívája. Évente két alkalommal - tavasszal és ősszel – kerítünk sort a horgászversenyre, ahol a résztvevők mindig jól érzik magukat. A jó hangulatot a szakszervezet gáláns dotációja teszi teljessé. Gondolok itt az értékes díjakra. A sportolás területén jó dolognak tartom a MOSZ kupa kispályás labdarúgó-torna lebonyolítását is. Sajnos mostanában hátrányban szerepelünk a régiókban, de nincs gáz, mert a labda azért még itt is gömbölyű. A kulturális rendezvényekre - pl. színházi előadások megtekintése – ha szerényebb mértékben is, de lenne igény. Ezekre az eseményekre azonban nehézkes az eljutás, - pl. fővárosi esti előadások még nehezebb a hazautazás. Azt meg ugye nem várhatjuk el senkitől, hogy egy színdarab kedvéért mondjuk fél éjszakát „csövizzen” „mire az első hajnali vonattal hazakeveredhet. Összességében elmondható, hogy a szakszervezet a lehetőségekhez igazodva mindent megtesz a sport és a kultúra támogatásáért.

**KESZLER ENDRE
NAGYKANIZSA**

Nem véletlen kezdem a labdarúgással, mert a kollégák körében a legnépszerűbb és a legtöbb sportbarátot megmozgató sportág. A lebonyolítási rendszerrel szerintem semmi baj nincs! A közép-döntőket kielégítően finanszírozza a központ, amiért köszönet jár. Egy kis hiányérzetem abban van, hogy a Mozdonyvezetők Találkozón résztvevő csapatok megérdemelnék, hogy a döntőbe jutó 12 fős csapatokat a sportbizottság támogathatná.

Az utóbbi években egyre népszerűbb sportág lett a horgászat. Nagyon jó hangulatú versenyeket rendeznek az ország különböző pontjain. Itt minden csapat győztesként térhet haza, ha mégsem, akkor arról a szegény halak tehetnek, akik a vízben nem is sejtik, hogy milyen komoly verseny zajlik a vízparton.

A szegei területen évente összemérjük erőnket, ügyességünket a tekepályán. Szentes és Kecskemét profi játékosaitól ilyen versenyeken sokat tanulunk. Kedvet kapva, időnként itt-hon is próbálkozunk, inkább kevesebb mint több sikerrel.

A dombóvári kollégákat dicsérem, hogy kosárlabdában is elindult a versengés. Sajnos mi még nem tudtunk részt venni egy bajnokságon sem. Itt javaslom a szervezőknek, hogy a téli, üres hónapokban szervezzék a versenyt, mert akkor reményeim szerint több csapat részt tudna venni.

A helyi, mezőhegyesi sportélet legrégebbi versenye az augusztusi Nóniusz Labdarúgó Torna, amit már 15 éve megrendezünk 5 együttes részvételével.

Szerencsére valamennyi meghívott csapat viszonzni szokta meghívásunkat, ezért egész évben van játéklehetőség.

Szintén helyben évente egyszer asztalitenisz versenyt is rendezünk. Így próbálom népszerűsíteni a vasutas kollégák között a pingpongot. Az utóbbi versenyeken negyvennél is többen fogtak ütőt. Nagyon jó hangulatúak ezek az egész napos versenyek, amelyeknél talán csak a versenyt lezáró fehér asztalnál elfogyasztott vacsora kellemesebb.

A kulturális programok közül elsőként a MOT-ot említtem. Rendszeres résztvevője vagyok a Mozdonyvezetők Találkozóknak, ahol minden hazai tagcsoport gondoskodik a vacsora előtti szórakoztató műsorokról, programokról. Mindig nagy sikerrel zajlanak az események a fényképezőgépeknek állandó munkát adva!

Szép hagyománynak tartom. Ilyenkor a szervezők munkáját dicsérem a helyi történelmi helyek bemutatása.

Nekem felejthetetlen élmény volt a budapesti színház látogatás, jó érzés volt mozdonyvezető családokkal megtölteni egy egész nézőteret. Szívesen meglátogatnák évente, rendszeresen egy a „Macskák” vagy valamilyen más szórakoztató darabot játszó színházat. Jónak találom az évente megjelenő Mozdonyvezetők Évkönyvét, idén a falinaptár is nagyon tetszett. A Mozdonyvezetők Lapját is rendszeresen olvasom, úgy gondolom a sporteseményekről részletesebben lehetne írni. Sokan erről is olvasnának.

**BOGNÁR ISTVÁN
MEZŐHEGYES**

A sport és kulturális kapcsolódás is nagyon fontos a mozdonyvezetők számára, mert az állandó, monoton munkavégzés és sok stressz miatt kell a más irányú leterheltség.

Tagcsoportunk kezdetől fogva részt vesz a MOSZ Kupa kispályás labdarúgó tornán, ahol a sporton keresztül barátságok szövődtek más csapatokkal, így Záhony, Debrecen, Hegyes-halom együtteseivel. Talán anyai kritikát elmondok, hogy szerintem a MOSZ Kupán részt-

vevő focistáknál vissza kellene térni a kezdetekhez, amikor mozdonyvezető jogosítvány kellett a játékjoghoz. Akkor beszélhetünk megint mozdonyvezető kupáról.

A nemzetközi kapcsolatainkat is átszövi a sport. Erdélyi kollégáinkat is a sportnak köszönhetjük, de ma már többnapos családi kirándulásokat is együtt rendezünk. Egy ilyen rendezvényen, összejövetelen rendszeresen 20-20 fő is találkozik mindkét részről. Jó kezdeményezés az uti és a horgászat is, én még bővíteném az asztalitenisz és sakk játékkal.

A Mozdonyvezetők Országos Találkozója kiváló alkalom a kollégákkal való találkozásra, beszélgetésre, ismerkedésre. Nálunk Püspökládayban hagyomány az un. „Gyermek és Öröm Nap” amikor a tagcsoport tagjai családos összejövetelt tartanak a strandon első-sorban a gyermekek számára.

Örültem a tavalyi színházlátogatásnak, várom a folytatást!

Szerintem lenne igény olyan emberekkel való találkozásra akik vasúti szeretete közismert. Gondolok itt Moldova Györgyre, akivel egy író-olvasó találkozó nagyon érdekes és tanulságos lenne. Biztos vannak köztünk olyan tehetséges emberek, akik valamilyen művészeti ágban alkotnak maradandót. Őket fel kellene kutatni, bemutatni és kiállítani műveiket. A rendezvények színvonalával, a szervezéssel elégedett vagyok, pozitívum, hogy sokféle program közül lehet választani, ahol mozdonyvezető kollégákkal, családtagjaikkal és más szakszervezetek tagjaival is mód van a találkozásra.

**CSEKI ISTVÁN
PÜSPÖKLÁDAY**

30 éve focizom, kicsit talán elfogult vagyok a labdarúgással. Nekem a MOSZ sportélete elsősorban a MOSZ Kupát és az egyéb focitornákat jelenti. Ha tehetem valamennyin részt veszek. Szeretem ezeket a rendezvényeket, általában jó hangulatban telnek és a sportélmény is megvan. A meccsek közben van arra lehetőség, hogy a munkánkról, hivatásunkról is beszélgessünk, véleményt cseréljünk, ezt fontosnak tartom.

A mozdonyvezetők sportolási lehetőségeit esetleg bővíteni is lehetne. Pár lelkes kolléga és jó szervezés kell hozzá.

A kulturális rendezvényeken eddig nem vettem részt, az az igazság, szerintem ebben nincs is nagy választék. Helyi dolgokban fontosnak tartom a nyugdíjas búcsúztatásokat, ahol a tagcsoport nagy része megjelenik és az idősebb kollégákat méltó módon elbúcsúztatja.

**HAMBALGÓ ZSOLT
BP.DÉLI**

Sport és kultúra. Hogy hirtelen erről a két fogalomról milyen gondolatok jutnak eszembe? „Ép testben ép lélek!” ahogyan szól a latin mondas is, melyet érdemes lenne komolyan venni. A mai intenzíven pörgő ritmusú világban kiemelkedő hangsúlyt kellene, hogy kapjon: a test, a lélek és a szellem harmóniája. Szerintem sokunknál sajnos ez nem tud valahogy összejönni. Valószínűleg itt nem a nem akarás kérdése áll fenn, hiszen ki ne akarna művelt lenni, vagy megnyerő külsőt magának. De mi mások vagyunk, addig míg a tőlünk nyugatra élő átlagember megteheti, hogy eljárjon az operába, vagy színházba, egyéni, vagy csoportos tréningeken, képzéseken vegyen részt iskolákat, tanfolyamokat végezzen saját kontójára, vagy lakásának része lehessen egy könyves sarok, esetleg konditerem, netalán nem kevés pénzét áldozhat rá, hogy kipróbáljon neki tetsző sportokat, esetleg még akármilyen szinten üzze is azokat. Addig a „jó” magyar valóságban az anyagilag már gátat is szabtak, mert a multiknak „mi” még mindig jó munkaadó vagyunk az olcsók kategóriájában, kár hogy közben az ország mégis legatyásodott. Sajnos a pénztárcánkól már az is jó, ha jut még holnap kenyérré való, nemhogy művelődni, az ember már annak is örülhet, ha megnéz egy kölcsönkapott DVD-t, esetleg sport gyánánt nem bukik orra a fáradtságtól meló után, hazafelé menet. Ezért úgy vélem ezekre a dolgokra marad a legkevesebb pénz, elemészik az egyre nehezebb mindennapok. De ráérő szabadidő se jut igazán, többen kénytelenek vagyunk valamilyen másodállást (maszekot) bevállalni, mert az a tavalyi takaró, ami alatt még igencsak kényelmesen nyújtózkodtunk, idő közben eléggé összemert, kellemetlen helyzetbe sodorva embereket, családokat.

Mi is a véleményem a MOSZ kulturális és sport tevékenységéről? A fent említett pár dolog tükrében, bár a szakszervezet pénzügyi dolgaira nincs rálátásom, de úgy vélem egyáltalán nem lehet könnyű dolga akár a kultúra, akár a sport terét nézzük, az anyagilag keményen határt szabnak.

Kulturális vonatkozásban a mozdonyvezetők bálját emelném ki, amely minden évben más helyen kerül megrendezésre. Volt szerencsém az elmúlt három évben részt venni rajta egy nagy kaliberű, nagy költségvetésű, és nagyon színvonalas eseménynek láttam minden alkalommal. Jó dolognak tartom ezeket az összejöveteleket, csak sajnálom, hogy eléggé korlátozott létszám lehet jelen, és van olyan, aki el szeretne, de soha nem jut el ide. Én szívesen részt vennék rajta legközelebb is.

Sajnos nincs nagy rálátásom, arra vonatkozólag mit is lehetne még tenni egy szakszervezetnek ebből a szempontból. Úgy vélem minden ember más: más az érdeklődé-





si kör, más az értékrend, más az életfelfogás, másként élünk meg dolgokat, más szempontok szerint ítélkezünk, mást tartunk fontosnak. Biztosan lenne ezer lehetőség arra, hogyan kulturálódjon a mozdonyvezető társadalom, csak ennek kemény anyagi korlátai vannak, és mindig lenne olyan, aki lemarad, vagy akinek éppen ami van nem tesz. Nem hinném, hogy nem lehet kollektív kulturális programot szervezni, csak nehé. Ezért gondolom, hogy talán tagcsoporthoz szinten sikeresebb lehetne szervezkedni, mert a helyi vezetés jobban ismeri a kollektívát, az érdeklődési kört is, így nagyobb sikerrel tudnának programokat szervezni, természetesen amennyiben ezt anyagilag megengedhetik maguknak.

Sport vonatkozásában tudomásom szerint a MOSZ a labdarúgást, illetve a sport horgászati részesítési előnyben, ennek a két sportágnak már nagy hagyománya is van, és ha nem tévedek központilag is ezt tudja leginkább anyagilag preferálni. Nem vagyok nagy sportember, de a „minőség” magyar futball ellenére, a férfiak között talán még mindig legnépszerűbb sportág a labdarúgás. Ezért is gondolom, hogy a MOSZ nem döntött rosszul, amikor ezt a lehetőséget választotta a sok közül. Őszintén szólva, nem kísérem figyelemmel, hogyan áll éppen a MOSZ kupáért folyó bajnokság, de bizonyára elég sok kollégát foglalkoztat éppen: „Hol áll a csapat?”.

A sporthorgászatról sem tudok semmi rosszat nyilatkozni, bár életemben nem horgásztam, de gondolatomban szerintem a legköltségesebb sportok közé tartozik, és sok olyan kolléga van akinek mindene, hogy nyugalomban tölthet néhány órát a vízparton, és várja a kapást.

Tagcsoporthoz szinten már hallottam róla, hogy egyéb sportokat is üznek, illetve túrákat, kirándulásokat, esetleg egy kártyapartit szerveznek. Ezt mind jó és követendő példának tartom, mert ezzel nem akarok senkit megbántani, de a sakkot kivéve valamennyi sport megmozgat, és emellett még bármilyen közös foglalkozás összekovácsolja, erősíti a kollektívát is.

Ábrándozni lehet nagy dolgokról is, de a költségek itt is határt szabnak, és nem hinném, hogy a MOSZ-nak jelenleg, vagy valaha is lennének fölös százezei mondjuk teniszpályát bérelni, mert van két ember aki éppen teniszezni óhajt. Persze mint mindenhol, itt is mindig vannak, és lesznek elégedetlenek.

A tagcsoporthoz melynek a tagja vagyok régi hagyomány szerint, baráti kapcsolatokat ápol a szomszédos szlovák, füleki fűtőház mozdonyvezetőivel. Ez a „jószomszédi viszony” úgynevezett „Sport nap” formájában nyilvánul meg, itt évről évre felváltva vendégül látjuk egymást egy kis eszem-izomra, ahol a nap fénypontja a talán túlzottan is barátságos szlovák-magyar mozdonyvezető labdarúgó mérkőzés. Mindig nagyon jó a hangulat, itt mindenki része a „Sport nap”-nak még akkor is, ha nem is focizik, mert ő éppen máshogy „sportol”, és a politikával ellentétben itt soha nincs semmilyen nézeteltérés, kiválóan megértjük egymást, nagyokat beszélgetünk, jókat nevetünk, és egy hatalmasat bulizunk együtt.

Részemről meg vagyok elégedve, és ismét a mai viszonyokat hozom fel, de nem gondolom, hogy a MOSZ-nak ilyen körülmények között ettől többre telhetne mind kulturális, mind sportvonatkozásban. Majd, ha valaha elérjük hogy a bérek is, és ne csak az árak legyenek európaiak, talán lesz majd minden tagcsoporthoz egy raftingcsapata.

A mozdonyvezető életre kivételesen viccesen, ironikusan, meg tudnék jegyezni egy-két dolgot sportról, kultúráról. Mert ezen a munkahelyen igenis figyelnek miránk, ne maradjunk testmozgás, vagy művelődés nélkül: Amikor egy-másik szolgálatban 4-5 gépcseré van, és lehet tornázni a „szeren”, vagy vezérőrkocsis közlekedésben futkározni a peronon, negyedórás bejáraton hetelés után, a bőre szabott normaidőkkel versenyt futva, sőt még „Cooper” tesztet sem kell csinálni, csak az ember bárhol körbenéz, és már az általános állapotoktól szinten lesz a vérnyomása. Művelődés gyanánt esetleg lehet igen kedves utasoktól szép magyar „társzólást” elsajátítani, vagy parancskönyvi rendeleteket értelmezni, akad köztük furfangos, elgondolkoztató is, de létezik lepreolló írásbeli Rendelkezés is, melyet ügyesen kell bogarászni, hogy éppen milyen provizórium következik, ami mennyivel járható, és hol nincs kitézve, mert a „nagy testvér” tuti tud mindenről, figyel, és ha nem vagyunk szemfülesek könnyen bünti lesz gyorsajátásért, vagy lehet még a kreativitást is elősegítő folyton változó, hasznos Menetrendi Segédkönyvet is módosítani. De lehetne még sorolni, a lényeg ne keseredjünk el, mert vannak akik tudják, hogy a túl ép testünkhöz, túl ép lelket is kaptunk, hiszen mi még képesek leszünk 70 évesen is vígan száguldozni majd a V43-4000-esekkel!

**KIRÁLY ARNOLD
SALGÓTARJAN**

Most már tudjuk hány óra, mert megkaptuk

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra 2008 év 1. hó 21 munkanap 159,6 kötelező óra

Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	„Mínusz” óra	Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	„Mínusz” óra
Bp.Ferencváros	332	54133	1083	49	0	Szeged	187	31408	1164	200	276
		163	3	0	0			0	6	1	1
Győr	223	38095	2507	0	2	Békéscsaba	159	26056	593	362	154
		171	11	0	0			164	4	2	1
Székesfehérvár	263	41205	0	859	788	Szentos	184	31013	1679	1452	33
		157	0	3	3			169	9	8	0
Bp. Északi	245	40045	1035	0	0	Vésztő	40	6870	266	369	0
		163	4	0	0			168	7	9	0
Szolnok	270	42401	306	1538	981	Pécs	143	22926	767	117	632
		157	1	6	4			161	5	1	4
Hatvan	108	17001	169	212	405	Dombóvár	265	42181	942	69	1042
		157	2	2	4			159	4	0	4
Balassagyarmat	47	8020	595	0	0	Nagykanizsa	145	23436	478	56	188
		171	13	0	0			162	3	0	1
Miskolc	388	64518	0	3014	2892	Szombathely	149	24024	244	443	0
		166	0	8	7			161	2	3	0
Debrecen	309	51670	1611	0	0	Celldömök	216	34474	0	1087	0
		167	5	0	0			160	0	5	0
Nyíregyháza	209	36786	1952	0	0	Zalaegerszeg	84	13549	142	229	0
		176	9	0	0			161	2	3	0
Záhony	128	22179	1011	0	0	Hálózat	4094	631559	16543	10055	7393
		173	8	0	0			154	4	2	2

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra 2008 év 2. hó 20 munkanap 152,0 kötelező óra

Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	„Mínusz” óra	Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	„Mínusz” óra
Bp.Ferencváros	333	51444	787	10	0	Szeged	188	30707	828	279	65
		154	2	0	0			163	4	1	0
Győr	226	35509	1161	0	4	Békéscsaba	157	24989	574	856	20
		157	5	0	0			159	4	5	0
Székesfehérvár	263	40826	1005	0	160	Szentos	184	29045	1096	555	19
		155	4	0	1			158	6	3	0
Bp. Északi	244	38413	1169	0	0	Vésztő	40	6442	253	227	0
		157	5	0	0			161	6	6	0
Szolnok	267	41708	1104	847	30	Pécs	141	21723	469	99	212
		156	4	3	0			154	3	1	2
Hatvan	106	16351	382	444	143	Dombóvár	262	40095	449	1	207
		154	4	4	1			153	2	0	1
Balassagyarmat	47	7251	140	10	3	Nagykanizsa	142	21838	398	4	194
		154	3	0	0			153	3	0	1
Miskolc	388	59598	724	504	127	Szombathely	149	23184	536	425	0
		154	2	1	0			156	4	3	0
Debrecen	308	48756	1894	0	0	Celldömök	214	32838	310	207	0
		158	6	0	0			153	1	1	0
Nyíregyháza	206	32983	641	0	0	Zalaegerszeg	84	12941	173	110	0
		160	3	0	0			154	2	1	0
Záhony	126	20084	441	0	0	Hálózat	4076	590666	14534	4579	1185
		159	4	0	0			145	4	1	0





Területi hírek

Debrecen – Kelet

Nyíregyháza

Ismét baleset a vasúti átjáróban.....

Debrecen TVSZK területén a 116 sz. vonalon 2009.05.08-kán 12 óra előtt pár perccel súlyos, halálos kimenetelű baleset történt. Vásárosnamény felől Nyíregyházára tartó Bz motorkocsi elé hajtott egy pótkocsis kamion Nyírmada előtt. A vasúti átjáró „vasúti átjáró kezdete” jelzővel volt biztosítva, amit a kamion vezetője figyelmen kívül hagyott! A vonaton a mozdonyvezető és vezető jegyvizsgáló hölgyön kívül, utasok nem tartózkodtak. Az ütközéstől a motorkocsi kisiklott és a vezetőállás teljes mértékben roncsolódott.

A balesetben a mozdonyvezető könnyebb sérüléseket szenvedett, de a vezető jegyvizsgáló hölgy olyan súlyosan megsérült, hogy a mentők erőfeszítései ellenére a helyszínen életét veszítette. A kamion vezetője sérülések nélkül megúszta a történeteket. *Váradai Gyula*

Mátészalka

Július 17-én, a FÖNIX park területén rendeztünk szokásos vasutasnapit összeröffenését a tagcsoport. Reggel 9 órától kifulladásig tart majd az eszem-iszom, dínom-dánom. Minden tagot szeretettel vár a tagcsoport vezetősége.

Záhony

Május 16-án, a Szlovákia területén található Tiszacsernyő fűtőház vendégei voltunk. A tízfős delegáció a már négy éve tartó hagyomány tavaszi fordulóján vett részt Kisgéresen. A szakmai és kulturális eszmecsere elérte célját és a további folytatás mellett döntöttünk. A gazdasági válság okozta teljesítménycsökkenés legalább olyan mértékben érinti a határ túoldalán levő vontatási telep munkavállalóit, mint az nálunk is tapasztalható. A kelet európai (orosz-ukrán) piac lelassulni látszik és ezt a Tisza mindkét oldalán tapasztaljuk. Megállapítottuk, hogy a magánvasutak piacszerzése emelkedőben van a kiszervezett állami cégekkel ellentétben, köszönhető ez annak is, hogy a vállalkozó magánvasutaknál kisebb az adminisztratív irányítási létszám és általuk a szabályok betartása is hagy maga után kívánni valót.

KJK Debrecen

2009. június 23-24-25-én üzemi tanács és munkavédelmi képviselő választások lesznek területünkön. A Mozdonyvezetők Szakszervezete, mind az ÜT, mind a munkavédelmi képviselő választáson jelöltként indítja Farkas Zsolt tagot, aki a Nyíregyháza mozdonyműhely létszámába tartozik. Arra kérlek mindenkit, hogy szavazatával támogassa a jelöltünket így adva teret annak, hogy a higgadt és megfontolt szakszervezet jelöltje megfelelően képviselhesse a munkavállalókat a KJK Debrecen területén!

Gyüre Ferenc



Debrecen

Beszámoló



Május 8-án tagcsoport vezetőségi ülés keretén belül Nemes Zsolt, a tagcsoport pénztárosa a tavalynál lényegesen jelentősebb létszámú hallgatóság előtt megtar-

totta a gazdálkodásunkról szóló beszámolóját, ismertette az ez évi terveket és annak előrelátható teljesülését. Ezt követően a felmerült kérdések megválaszolása, javasla-



tok kérése, megbeszélése után a tagság egyhangúan elfogadta a beszámolót.

Nyugdíjas találkozó és búcsúztató

Ugyancsak 8-án 15:00 órai kezdettel került sor a nyugdíjas tagcsoportunk soron következő találkozására, melyen a frissen nyugdíjba vonult kollégákat emléklappal és egy kis ajándékkal köszöntöttük. Név szerint Debrecenből: Fazekas Lajos, Gyökös János, Hoffer Mihály, Igricz Endre, Jámbor László, Kiss József, Kovács Imre, Maglóczki Gábor, Pénzes András, Soltész Ferenc, Tisza Mihály,



Tóth Imre, Tömöri János, Varga Sándor, Vass György, Püspökkladányból: Lövei Sándor, Nánássy István, Pecze György, Tóth Tibor, Szűrös János vonultak nyugdíjba. Velük a nyugdíjas tagcsoportunk létszáma hatvan fölé emelkedett.

Április 30-án a nyugdíjas mozdonyvezető foglalkoztatás a TVSZK területén megszűnt, de néhány kollégával ezek után is találkozhatunk a síneken, ugyanis kapva a TRAIN HUNGARY Kft. állásajánlatán, közülük többen ott vállaltak munkát. A vacsorát jó hangulatú beszélgetések, a régi emlékek felidézése, az elmaradhatatlan kártya-csaták és póker bajnokság követték.

Ezúton is kívánok Nektek hosszú, boldog nyugdíjas éveket erőben, egészségben.

Liszás Sándor



Budapest-Kelet

- 2009 április 27-28-án kettő napos területi értekezletet tartottunk a Budapest Kelet terület küldötteinek, és az érintett tagcsoportok helyi ügyvivőinek részvételével Szolnokon a járműjavító tiszaligeti üdülőjében. Az értekezlet vendége volt Kiss László a MOSZ elnöke, Németh László a MOSZ ügyvezető alelnöke, Dr Király György a MOSZ jogtanácsosa, és Német Zoltán a MÁV TRAKCIÓ Zrt Budapesti VSZK vezetője. A MOSZ vezetői először beszámolót tartottak az elmúlt időszak munkájáról, majd a késő éjszakába nyúló, sőt másnap délelőtt is folytatódó vita következett az előttünk álló feladatokról. Beszámolókat hallgattunk meg az eddig lezajlott tárgyalásokról, azok eredményéről. Vacsora előtt pedig Német Zoltán Úr adott tájékoztatást a TVSZK életéről, a teljesítmények a létszám alakulásáról. A kollégák felvetették azokat a problémákat, gondokat amik tagjainkat foglalkoztatják, különös tekintettel az MKSZ anomáliáira a menetigazolványokról történő lehúzásokra. Fölvetésre került, hogy semmi sem indokolja a már majdnem zaklatásnak minősülő ellenőrzések gyakoriságát, milyenségét.

A második napon a tagcsoportok helyi dolgait, a megoldásra váró feladatokat beszéltük át.

Vasutas konferenciát tartottak Szécsény városában 2009 április 30-án! A város és a környező települések polgármesterei által létrehozott konferencia célja nemcsak a térség vasútvonalaink megmentése, hanem azok erőteljes fejlesztése volt. Az összefogás mindenképp példaértékű! Delegációk érkeztek a szomszédos szlovák városokból is, kinyilatkoztatva, hogy az EU nyújtotta lehetőségekkel közösen kell élni, közösen kell lobbizni az immár nem létező határokon újra átjáró vasutak fejlődéséért, a személyszállítás újbóli megindításáért. A rendezvényre meghívást kaptak a térség parlamenti képviselői, a MÁV vezetői is. Részt vett rajta a MOSZ Balassagyarmati tagcsoportjának vezetője is.





Május 1-én DESIRO különvonatok érkeztek Budapestről és a majális fénypontjai voltak. Óriási sikerük volt, mutatva hogy a térség lakóinak nagyon tetszettek és igénylik a térségben való mielőbbi megjelenésüket. A vonatok teljesen megtelek, és a majálisi rendezvény keretében ünnepi menetet tettek Fülekre. Bízunk abba, hogy a lehetőséget a MÁV-START vezetői is meglátják, és a jó öreg BZ motorvonatok helyett megjelennek a térségben is joggal elvárt korszerűbb DESIRO-k. Ez nem utolsó sorban a mi kollégáinknak is nagyobb foglalkoztatás biztonságot, jobb munkakörülményeket jelent.



Velkei Béla

Szombathely

Március 24-én Celldömölkön és Szombathelyen tagcsoport-i fórumokat tartottunk Kiss László elnök és Németh László alelnök urak részvételével. Mindkét helyszínen szép számban jelentek meg a kollégák. Tájékoztatót hallgattak meg a megállapodásokról és természetesen a fölmerült kérdésekre is választ kaptak. Fölmerült a törzsgárda jutalmazási kérdés ami valamikor bevett gyakorlat volt, de már jó ideje megszűnt. Pedig lehet, hogy az újra bevezetése javítaná a kollégák közérzetét. Mégis csak valami elismerése lenne a hosszú évek munkájának.

Április 6-án tartotta soros ülését a HÉT. Elfogadásra került a helyi függelék és az üzemi rend.

Igaz a helyi függelékben maradt nyitott kérdés, amire hamarosan megoldás születik.

A személyzeti fordulónál már nem ilyen rózsás a helyzet, mivel nem tudtunk dűlőre jutni az MKSZ-ek kiadásával kapcsolatban. A területünkön működő tagcsoportok egységesen arra az elhatározásra jutottak, hogy az MKSZ kiadásának szabályozására kiadott értelmezéstől nem kívánunk eltérni. A munkáltató tudomásul vette a felvetéseket és megpróbálja a fordulókat annak szellemében készíteni. De nem akarja elfogadni, hogy önköltségben ne lehessen kiadni. A MOSZ viszont ragaszkodik a feltételek biztosításához.

Előre lépés, hogy a személyzeti fordulókat bevezetésük előtt egy hónappal átadja és így az esetleges hibákat még előtte lehet javítani.

Komoly gond a vezetési idő nyilvántartása és betartása. Az irányítás nem képes nyomon követni, vagy nem is akarja. Voltak konfliktusok ebből kifolyólag. A TVSZK vezető ígéretet tett a szigorúbb ellenőrzésre. Még mindig nem képesek föl fogni, hogy a munkáltató dolga a betartása, betartatása.

Sajnos viszont vannak olyan információk is, hogy más tvszknál nem is ismerik, vagy nem akarják ismerni a törvényi szabályozást. Persze itt lehetnek egyéni érdekek is. Mert előfordulhat, hogy pont a vezetési idő miatt kell egy fordulót megosztani és ezért még a kollégák sem foglalkoznak vele. Reméljük hamarosan hálózati szinten is egységesek leszünk ezekben a kérdésekben, és a szabályozás egyforma lesz Szombathelyen is és Záhonyban is.

Tanácskozott a munkavédelmi bizottság 2009. 05. 19-én. Szombathely területén a kollégák visszajelzése és a javításba feladott Diesel és villany gépeken megkezdődött a zajsztmérés. 2009.05.11-én a V43-1008-ason Ángyán Tamás Munkavédelmi Bizottság Elnöke és Vés Pál V-43-as reszortos zajsztmérést végzett. A legnagyobb mért érték 83db volt. A mérés előtt a gépet javították, hogy a 85db-es értéken belül maradjon. Ezért kérjük a tisztelt kollégákat hogy a zajos gépekről értesítsék a MvB elnökét és a helyi Munkavédelmi Bizottság tagjait. Folyamatosan történik a vonatató járműveken az ülések, napellenzők, tükrök, mentődobozok és a

védősisakok minőségének és meglétének ellenőrzése a bizottsági tagok részéről. A hűtőszekrényrel fel nem szerelt gépeket kértük, hogy szereljék fel hűtőszekrényrel és a START-os motorvonatokat hűtőbókszal.

Lóránt Imre



Miskolc

A legutóbbi híreink óta eltelt időszakban túl vagyunk két Helyi Érdekegyeztető Tanácson, és egy ÜT Ülésen.

A HÉT-al kapcsolatban meg kell hogy említem, a magát szakszervezetként aposztrofáló egylet miskolci „szekciója” 2 főre csökkent. Így, a titkos társaság, már csak 50 %-ban az, hiszen a „képviselőtük ellátó”, Budapesten kinevezett (állításuk szerint választott) vezetője ismert. A miskolci „tagcsoportjuk” másik tagjának nevét, továbbra is homály, és titok övezi.

A fent nevezett fórumokon lényegében arról kaphattunk képet, hogy a TRAKCIÓ Zrt szénája nem áll valami jól a gerjesztett válságnak köszönhetően. Ugyanakkor, mi itt Miskolcon még „örülhetünk is”, mert: „az összteljesítmények nagyarányú csökkenéséhez képest, a miskolci eredmények jobbak”. A túlóra az 1/3-ára csökkent, kaptuk a tájékoztatást az áprilisi ÜT ülésen. A májusi HÉT ülésen azonban már arról hallhattunk, hogy a felére csökkent a túlóra. Hát ennyit a „jobb eredményeinkről”.

A ki nem adott munkaközi szünetek utólagos „el nem számolásával” kapcsolatban 12 db írásbeli kérelmet nyújtottunk be a munkáltatónak, hogy azt, utólagosan kifizetni szíveskedjék. A mai napig, ez nem történt meg, így további lépéseket kell majd tennünk az ügyben. Bízunk abban, hogy előbb-utóbb rendeződni fog a dolog.

A miskolci tagcsoport gőz erővel dolgozik az egri MOT megrendezésén. Örömmel értesíthetek mindenkit, hogy a rendezvény szervezése befejeződött, s már a célegyenesben vagyunk. Legalább ez az a szekér, ami halad. Igaz, ez csak rajtunk múlott.

A szerencsi tagcsoport egy sikeresen megszervezett, és lebonyolított 3 napos programon van túl, melynek fő attrakciója, a szerencsi állomáson megtartott mozdonykiállítás volt. A záró esemény, egy kiváló hangulatú bál volt.

Laczai Lajos



Pécs

Az időjárás is kegyes volt a második alkalommal megrendezett „Bock Károly” kispályás labdarúgó- emléktornán, mely a pécsi tagcsoport szervezésében, a volt bőrgyári pályán



került megrendezésre. A helyszín egyszerű anyagi szempontok miatt változott, mivel a PVSK sporttelep árajánlata magasabb volt. A mérkőzések sportszerűen, jó hangulatban teltek, mialatt az egyesített „KOCKA-MÉHECSKE” szakácpáros babgulyása lobogott a kondérban. A rendezők bánatára a kupát 2009-ben a dombóvári csapat érdemelte ki.

Tizenötödik éve tartó kapcsolat erősítéseként, baráti látogatáson voltunk a horvátországi Kaproncán. A programban szerepelt a fűtőház megtekintése, egy belvárosi séta, közös találkozó a horvát mozdonyvezető kollégákkal, valamint a



horvát szakszervezet alelnökével. Ott tartózkodásunk idejére esett a „VEGETA” 50 éves gyártásának ünnepe is, melyet a vállalat ünnepségsorozattal tett emlékezetessé. Természetesen számunkra a felújított mozdonyok, különösen a jól bevált 1141-es sorozat korszerűsített változata maradt meg, mint felejthetetlen emlék.

Dörnyei Szilárd



Gysev

Ismét kényszerű fogypókúra a GYSEV Zrt-nél!

A májusi hónapban a munkáltató, a tavaly októberihez hasonlóan, bejelentette, hogy a fuvarozási teljesítmények csökkenése miatt ismét, csoportos létszám leépítést tervez. Erről a döntéséről értesítette a Központi Üzemi Tanácsot, valamint a szakszervezeteket. A munkáltató, a törvényeknek megfelelően konzultációt kezdeményezett a KÜT-tel és a szakszervezetekkel, ami 2009. 05. 26-án lesz megtartva. Összesen 107 munkavállalót szeretne megválni. A Gépészeti Üzletágtól 11 főt tervez. Természetesen most is, a jövőben is legfőbb feladataink között szerepel, hogy a GySEV-től mozdonyvezető csak saját elhatározásából távozzon és ennek a betartásáért minden törvényes eszközt fel is fogunk használni. A KÜT. és a szakszervezeti vezetők érthetetlenül állunk a létszámleépítés előtt. Nem értünk egyet vele és elhatároljuk magunkat minden ilyen és ehhez hasonló döntéstől. Kizárólag a munkáltatót tartjuk felelősnek a kialakult helyzetért.

A kettő és fél éves munkánk eredményére július 1-től a GYSEV Zrt-nél bevezetésre kerül a cafeteria rendszer, aminek a keretösszege évi 300.000 Ft. Megtörtént a rendszer kidolgozása. A cafeteria működési szabályzatát a Ksz 5. melléklete tartalmazza. Mivel a mi cégünkönél új ez a rendszer, ezért a májusi hónapban a munkáltató és a szakszervezetek az egész GYSEV területén minden üzletágnál, tájékoztatókat tartottak. Ennek a fő célja az volt, hogy a munkavállalók minél több információhoz jussanak, minél jobban megismerjék, megtanulják azt, hogy milyen módon lehet a leghatékonyabban felhasználni a saját keretét.

Május 13-án tagcsoportunk részt vett Tatán, az első Taurus labdarúgó tornán, ahol az arany lábú fiaink az előkelő 3. helyezést érték el. Gratulálunk Nekik!! Nagyon jó hangulatú rendezvény volt. A szervezők mindent megtettek azért, hogy mindenki jól érezze magát. Reméljük, hogy ez a továbbiakban hagyományá válik.

A MOSZ kispályás labdarúgó tornára bevezett két csapatunk bejutott a középdöntőbe. Reméljük, hogy meg sem állnak a döntőig!

Vas László



Szeged

Az elmúlt évtizedekben többször vándoroltak a mozdonyvezetők és a mozdonyfelvigyázók. Mármint a várakozó és a felvigyázói helyiségeink.

Így volt ez Békéscsabán is. Évtizedeken keresztül voltunk a fűtőházban, majd kiköltöztünk az állomásra az üzembfőnökség idején. A forgalommal való kényszer házasság bomlása után, újra visszakerültünk, újra költöztünk, a régi megszokott helyünkre, a fűtőházunk „közepére”.

Ennek már jó pár éve, lassan egy évtizede. Pedig nekünk mozdonyvezetőknek talán jobb helyünk volt az állomáson. Ha csak a váltásokra, a vidéki kollégákra gondolok, akkor nem is kell ezt igazán magyarázni.

A Trakció megalakulásával újra előtérbe került a mozdonyvezetői várakozó és a mozdonyfelvigyázói helyiségünk újabb költözése, természetesen újra az állomás területére. A költözések között keresve az összefüggéseket, a mi értéket, az okokat, sok összefüggést nem igen találtunk eddig. Az első, s a második költözés akarataunkkal ellentétes volt, mindig felülről, kényszerből költöztünk. Most más lenne a helyzet. Érdekes módon nem is megy olyan könnyen, mint az előző két költözés. Most teljesen más körülmények között, más gazdasági helyzetben, alaposabb indokok miatt kellene költöznünk, de valahogy nem akar összejönni. Pedig most mi mozdonyvezetők és felvigyázók is szeretnénk költözni.

Az utóbbi hónapokban, másról sem lehet hallani szerte e országban, így a Trakció berkein belül is, hogy sokba kerül a gazdaság, „drágán” dolgozunk, sok a kiadásunk, összébb kellene húznunk a derékszíjon. A költöztetésünkkel sokat lehetne megtakarítani, s mi mozdonyvezetők és felvigyázók most ezzel egyet is értenénk. Ritka pillanat, szoktuk mondani, hogy a munkáltató és a munkavállaló egy húron pendül! Csak valami láthatatlan személy, vagy személyek megakasszák a folyamatot. Nekik biztosan nem érdekük a költözködés, vagy nem tanultak meg számolni tisztességesen, vagy bizonyítani akarják e nagy káoszban, a hatalmukat.

Pedig csak egyszerű számtanpélda az egész, s már is érthető lenne a TVSZK vezetésének a törekvése, hogy költözni kell, mert a mai gazdasági helyzet ezt kívánja meg. Békéscsabán napi átlagba 70 fő mozdonyvezető jelentkezik szolgálatba. A személyzetváltások zöme állomási váltás. Ez nekünk szolgálatonként 2 x 15 perc gyalogmenetet eredményez, azaz 0,5 órát. Ettől kezdve lehet számolni az illetékeseknek (szolgálati óra, rendkívüli munkavégzés)!

Tudom, hogy rosszul hangzik részemről, részünkről, amit most leírtam, de mint ahogyan az előzőekben említettem, azon ritka esetekről van szó, amikor egyazon az érdekünk.

Mi munkavállalók ki szeretnénk költözni az állomásra, s most a munkáltató érdekei is ezt kívánják meg. Meg is kezdődött a szervezés, a helyiségek keresése, felkutatása. Ezen kutató munkánk sikeresnek bizonyult, találtunk is helyiséget, nem is akár hol, az állomási peronban. Leadott, üres irodákról van szó, ahol annak idején már voltunk.

Egyeztetések sora követte egymást, mire szerződés is kötött, a helyiségek birtoklásáról. Ezek után úgy gondoltuk, hogy hamarosan költözhetünk. Festést, bútoroztatást, költöztetést leszereltük, bízva a költözés lehetőségében, mivel most közös az érdekünk.

Pár hét huzavona után, a napokban kaptuk a részünkről jó hírt, hogy a költözésnek még sincs akadálya, aláírásra kerülhetnek a szerződések.

Újra az állomáson lesz Békéscsabán is a mozdonyvezetők és a mozdonyfelvigyázók helyisége.

MOSZ Kupa középdöntő Mezőhegyes!

Május 22-23-24-én került megrendezésre a MOSZ Kupa középdöntője Mezőhegyesen. A területi fordulóból továbbjutott csapatok küzdöttek a döntőbe jutásért. A házigazdák mindent megtettek annak érdekében, hogy a Mezőhegyes-



re érkező kollégák jól érezzék magukat, kellemes emlékekkel térjenek haza. A csapatok nevében szeretném megköszönni Mezőhegyes tagcsoportnak, a rendezőknek, az összes segítőnek a háromnapos lelkiismeretes munkát. Biztos vagyok benne, hogy a két fordulónak csak papíron voltak vesztesei, valójában sok győztes csapat tért haza Mezőhegyesről. Az eredmények:

MOSZ KUPA 2008/2009 I. Középdöntő
MEZŐHEGYES 2009. május 22-23. VÉGEREDMÉNYE
Összesítés

Csapat	Játszott mérkőzés	Nyert mérkőzés	Döntetlen mérkőzés	Vere-ség	Rúgott gólok	Kapott gólok	Összes pont-szám	Helyezés
Bp. Ferencváros	5	3	1	1	13	11	10	II.
Szombathely	5	1	2	2	6	9	5	IV.
Komárom	5	1	0	4	6	14	3	V.
Kiskunhalas	5	0	1	4	1	13	1	VI.
Mezőhegyes	5	5	0	0	27	3	15	I.
Záhony	5	3	0	2	8	11	9	III.

A MOSZ Kupa I. Középdöntőből a döntőbe került csapatok:

- MEZŐHEGYES
- Bp. FERENCVÁROS

MOSZ KUPA 2008/2009 II. Középdöntő
MEZŐHEGYES 2009. május 23-24. VÉGEREDMÉNYE
Összesítés

Csapat	Játszott mérkőzés	Nyert mérkőzés	Döntetlen mérkőzés	Vere-ség	Rúgott gólok	Kapott gólok	Összes pont-szám	Helyezés
Győr	5	1	1	3	10	19	4	IV.
Sopron I.	5	1	1	3	7	20	4	V.
Sopron II.	5	3	0	2	15	8	9	III.
Püspökladány	5	3	1	1	19	6	10	II.
Szolnok	5	4	1	0	18	7	13	I.
Debrecen	5	0	2	3	11	20	2	VI.

A MOSZ Kupa II. Középdöntőből a döntőbe került csapatok:

1. SZOLNOK
2. PÜSPÖKLADÁNY

Baráth Géza



Horgászverseny

Folyó év május 16. napján horgászversenyt rendezett a Vasutas Sporthorgász és Természetvédő Egyesület. A megrendezésben segítséget és támogatást nyújtott a MOSZ nyíregyházi tagcsoportja. Arra az elhatározásra jutottunk, hogy a hagyományos horgászverseny kereteit kibővítve amolyan majális jellegű összejövetelt próbálunk rendezni.

A jeles nap reggelén a rutinos, és rutintalan versenyzők és családtagjaik korán reggel gyülekeztek a Nyíregyháza-Oros mellett található Erdélyi Major Horgászto parkolójában. Lipcsei József egyesületi elnök tartott rövid eligazítást. Kisorsolták a horgászhelyeket. Mindenki ott foglalt helyet ahol neki tetszett! © Az esélyek így teljesen ki lettek egyenlítve. A versenyszabályzat szerint az a verseny győztese, aki súlyban a legtöbb halat fogja ki a verseny ideje alatt.

Rövid és intenzív előkészületek után adott kürtjelre megkezdődött a nemes versengés. Előzőleg a verseny szervezői hangulat-fokozó, gyümölcsből készült italokkal járultak hozzá a rendezvény sikeres lebonyolításához. Az időjárás az előzetes megrendelésnek megfelelően kiváló volt. Napsütéses időben, gyenge szél mellett áztatták a zsinórt a résztvevők. Már az elejétől nagy taktikai csata bontakozott ki. A horgászok két módszer közül választottak: - vagy sok kicsi halat, - vagy kevés nagy halat, volt a fő „csapásirány”.

Közben az előrelátó szervezők (minden eshetőségre számítva) gondoskodtak a majdani ebédéről. Azok a családtagok, akiket nem kötött le teljesen a verseny pillanatnyi állása és annak változásai, bogrács-gulyás előkészítésével foglalatoshadhattak, szigorúan önkéntes alapon. No de vissza a versenyhez. A reggeli hűvösebb időben jobb kapásuk



volt a horgászoknak. Szépen gyarapodott a halzsák tartalma, és hogy jobban teljen az idő, élménybeszámolókkal szórakoztatták egymást. Az hőmérséklet egyre melegebb lett, a halak is elmentek pihenni. Csak néha lehetett egy-egy fogást regisztrálni. Többen a csali változtatásával próbálták az esélyüket növelni. A többség szerint a kukoricával történő horgászat hozta meg a kívánt eredményt.

12.30 -kor dudaszó jelezte a verseny végét. Ez után következett a mérlegelés és az eredmény feljegyzése. Ez kicsit elhúzódott, de végül kikkristályosodott a verseny végeredménye. Az egybegyűlteket úgy döntöttek, hogy az eredményhirdetést ebéd utánra halasztják el. A közben elkészült bagdulyást osztatlan siker fogadta. Páran kicsit berzenkedtek: horgászversenyhez halaszlé dukálna! Ebéd után következett az eredmény kihirdetése, és a díjak átadása.

A helyezettek listája:

- I. Koleszárík Tamás
- II. Jánkfalvi Péter

- III. Koleszárík József
- Gratulálunk!!!**

A helyezettek értékes horgászfelszerelést nyertek, melyet a nyíregyházi tagcsoport ajánlott fel. A díjakat Lipcsei József egyesületi elnök adta át, néhány méltató szó kíséretében. Köszönjük az elnök úr szervező és lebonyolító munkáját!

Ezen események után a versenyen résztvevők baráti beszélgetéssel és poharazgatással zárták a napot. Aki akart még lehetősége volt horgászatra is, persze versenyen kívül. Tagcsoportunk hagyományteremtő céllal rendezte ezt a versenyt, és jövőre biztosan még több résztvevőre számíthatunk. Köszönöm figyelmeteket.



Gergely Zsolt
nyíregyházi tagcsoport



Eger Téged is vár!

Az már ugye köztudott, hogy a MOSZ Miskolci Tagcsoportja rendezti 2009. július 04-05-én a Mozdonyvezetők Országos Találkozóját, Eger városában.

Néhány mondat, gondolat a városról:

Bükk déli lábánál fekvő város ismert mind a történelme mind pedig építészete, műemlékei révén.

Különleges élmény a várossal megismerkedni, mivel a műemléki jelleg mellett a változatosság az érkező első benyomása. A vasúton érkező hirtelen találkozik a város sajátos hangulatával, mert a déli irányban lévő síkságokat,

enyhe dombokat mély völgyek váltják fel. A védett völgyek szőlőkarói mögött feltűnnek a tornyok és a jellegzetes épületek: elsősorban a Bazilika és a Líceum hatalmas tömbjeinek sziluettje. A történelem, a hősi múlt, a gyönyörű környék és a jó bort termő föld együtt eredményezi mindazt, ami által kiemelkedő értékű műemléki város Eger. Fekvése miatt hívogató és kitérülő település. A város egyéniségét kutatva tudatosan is elemezhetjük azt a hatást, amelyet már rövid itt tartózkodás után megérezhetünk. Az építészeti megjelenése hol nagyvonalúságával, hol pedig intimitásával fog meg. A hangulat egyszer komor, hősies és lenyűgöző, máskor egyszerű és barátságos. Igen sokféle képpel találkozunk, ha bebarangoljuk a girbegurba utcákat, pedig a város nem túl nagy. Jellegét tekintve nem egyszer ellentétes hatások tűnnek fel, mégis egységessé válik tudatunkban.



A nagy tudású és koncepciós püspökök tervei alapján olyan egyszerű középületek emelkedtek, mint a Líceum, a Bazilika, a Minorita templom, a Megyeháza. A város többi részének építői is az ellenreformáció és a barokk nagyszabású világa ihlette,



akkor készült a szerényebb polgári és parasztházak jelentős része.

A barokk és a copf stílus kora itt hazánk szinte minden városát felülmúlóan változatos, mégis harmonikus települést teremtett meg, nagy gazdasági és szellemi felledést hozva.

Eger és az ország egyik legszebb főtere, a magyar építészet gyöngyszeme az Eszterházy tér. A maga nevében páratlan művészeti alkotás a Líceum, az építője nevét viselő Eszterházy Károly Főiskola, amely monumentális négyszögletes pulttömbjével a délkeleti oldalán helyezkedik el, vele áll szemközt a Pyrker érsek által épített Egri Bazilika, amely az esztergomi után az ország legnagyobb és legszebb egyházi intézménye. Az egymástól eltérő két épület sok szempontból harmonikus együttest alkot.

A Dobó tér, a régi városközpont, a valamikori piactér megtartotta szerepét, ma is a városi közigazgatás és a kereskedelem tere. A tér fő eleme, meghatározója a barokk templomépítészet remeke, a minorita templom és rendház.

Az észak felé húzódó, keskenyedve hívogató tér tipikusan egri légkört áraszt: az Eger patakon átívelő kis híd fölé kapuszerűen emelkednek az épületek, jó térhatást nyújtva.

A vár felőli oldalon a kis Dobó teret a Senátor ház határolja, amelyet a komor várfalak alatt olyan, mint egy ékszerdoboz. Ez a kontraszthatás sok helyen jellemző a településre, amelyet kiemel a tér vizuális központjában elhelyezett Dobó szobor, amely a vár legendás védőjének állít emléket.

Nemcsak a nagy műemléki együttesek, kiemelkedő építmények, hanem a részletek színvonalai is meghatározza a település arculatát. Érdemes a jellegzetes és szépen megoldott részletekre is figyelni sétáink során.



Leghíresebbek Fazola Henrik kovácsoltvas ajtó-, erkély- és ablakcsodái, de ezeken kívül is számtalan érdekességet lehet észrevenni. A barokk és copf korszak kapui, kőkeretei nagy számban tűnnek fel. Érdekes színfoltot jelentenek sok falifülkék, amelyekben szentek szobrai húzódnak meg. Jellegzetes elemei Egernek a pincék, bár eddig nem kapták meg a kellő figyelmet. A legismertebb a már említett Szépasszony-völgyi pincesor. Eger kevés reneszánsz, török és középkori műemlékekkel rendelkezik, az ezekkel való találkozás mindig különleges élménynek számít.

Városképileg is jelentős a török minaret és vár látványa, amelyek meghatározóak az összkép szempontjából. A XVIII. század közepétől Egernek nagyszámú paraszti lakossága volt, amely a történelmi városmagon kívül, az ún. hóstyákon lakott. A Rác, a Cifra, a Maklári és a Hatvani hóstya a XVIII. században épült ki, a Károlyváros Eszterházy idejében, a Csákó, Kanada, Hajdúhegy, végül az Almagyar domb és az Északi lakótelep pedig a XX. században. A külső vár felrobbantása helyén keletkezett a Sánc városrész, amelyet főleg iparosok laktak.

Ez volna tehát az a híres város, amely vendégül látja szakszervezetünk tagjait, családtagjait július első hétvégéjén.

Részletes program a MOSZ honlapján a www.mosz.co.hu/MOT megtekinthető.

Azért néhány fontos információt ajánlok a rendezvényen résztvevők figyelmébe. Egy két programelem változhat, és sajnos nem tudjuk kivédeni az esetleges késésekből csúszásokból eredő gondokat.

A rendezvényen résztvevők részére a kitűző viselése kötelező!

A programokon csak és kizárólag a programokra szóló egyszer felhasználható jegyekkel lehet részt venni. Minden vendégünket ellátunk minden programra érvényes jegyekkel. Felhasználásáról mindenki tetszése szerint dönt. A bál vendégek bálon való részvételi jogosultságát, határozottan ellenőrizni fogjuk. A várlátogatás során az alsó kapunál a tagjainkat beengedik, a belső kapunál kell gyülekezniük és az éppen induló csoporthoz csatlakozva megtekinthetik a vezetővel látogatható kazamatákat, vármúzeumot, valamint sétálhatnak a vár belső területén. Itt kell leadni a belépőket is. A belépő nem jogosít ismételt belépésre (pl. másnap) és a börtönmúzeum megtekintésére. Az autóbuszok a Szépasszony-völgybe az Imola Hostels előtti utcáról - Leányka út - indulnak. Kossuth utcán át közlekednek a Szépasszony-völgybe. Útközben mind oda, mind pedig visszaúton megállnak a Kossuth L. út - Széchenyi I. út kereszteződésében lévő buszmegállóban (az Eszterházy Károly Tanárképző Főiskola - Líceum - épülettömbje sarkánál). Innen legegyszerűbb a belváros, sétálóutcák megközelítése. Menetidő mindkét irányból kb. 4-5 perc. A Borkóstolás időpontjait ütemeztük, pontosan a felesleges várakozások, torlódások elkerülése érdekében. Ugyanakkor gondoltunk arra is, hogy nem mindenki tud a jegyén feltüntetett időben a borozóban lenni. Amíg a kóstolás helyszíne meg nem telik, tudunk fogadni más időpontra szóló jeggyel rendelkező vendéget is. Annak sincs akadálya, hogy a résztvevők egymás közt elcseréljék a jegyeiket, vagy valaki esetleg több kóstoláson vegyen részt (bort nem szerető társa, ismerőse jegyével). A jegyek elviteléig, június 15.-ig kérjük jelezni a választott időpontot.

Vasárnap délben, aki nem kíván visszajönni ebédelni, kérhet hidegcsomagot, és azt a reggelinél elviheti. Kiadós csomagot állítanak össze. Ha valaki hidegcsomagot választ jelezze a rendezőknél június 15.-ig.

Lehetőség van megtoldani a hétvégét egy - vagy több - nappal, tovább is lehet maradni a szállásokon. Ha valakinek ilyen igénye van, szintén jelezze június 15.-ig. Kedvezményes áron tartózkodhat az Imola Hostelsben és az Invest apartmanokban is. Mindkét helyen elfogadnak üdülési csekket is. Ugyancsak lehetőség van étkezést (reggelit, ebédet, vacsorát) rendelni, szerény áron áll rendelkezésre az épületkomplexum területén egy étterem. A szobák apartman jellegűek, kétszemélyesek.

Minden résztvevőnek jó szórakozást, kellemes hétvégét kívánok a rendező tagcsoport nevében: **Tóth Ferenc Attila**
További információkat és a visszajelzéseket a miskolc@mosz.co.hu címre várom.





AZ ETCS Magyarországon! – 2. rész

A világ első komplett ETCS tesztjétől napjainkig.



Az Egységes Európai Vasúti Közlekedési Rendszer, azaz ERTMS(European Rail Traffic Management System) kifejlesztésére irányuló munkák elkezdése után 10 évvel, 1999-ben Magyarországon, a MÁV vonalszakaszán került sor a világ első teljes körű ETCS tesztjére. A Bécs-Budapest vonal Nickelsdorf és Kimle állomások közötti szakaszán, az ETCS 1-es szintű próbaüzemét vizsgálták.

A teszten a MÁV és az ÖBB szakemberein kívül a programban részt vevő ipari beszállítók és független kutatók vettek részt.

A teszt szakasz a határ mindkét oldalán kiépült kb. 45 km hosszban, amiből a MÁV 1. sz. vonalára 30 km jutott. A próbára mindkét országból 1-1 vontatójármű lett felkészítve, egy ÖBB Taurus és a V63-156.

AZ ETCS-VB (ETCS VIENNA-BUDAPEST) Projekt első látványos lépése a teszt sikeresnek bizonyult, a fő rendszerfunkciók, az ETCS 1-es szint bemutatása és végrehajtása megfelelt a várakozásoknak. A rendszer tulajdonságai a vasutak számára világosan láttatták a benne rejlő lehetőségeket. Az első teszt után a tapasztalatok felhasználásával, számos európai országban kezdődtek az ETCS-sel kapcsolatos programok, fejlesztések.

A Mozdonyvezetők Lapja ETCS-sel foglalkozó írásának második része azt próbálja bemutatni, meddig sikerült eljutni 2009-re az ETCS-sel kapcsolatban Magyarországon.

Sokan azon mozdonyvezetők közül, akik ilyen rendszerrel kiépített vonalon teljesítenek szolgálatot, időnként keserűen jegyzik meg: olyan ez, mintha még mindig tartana a próbaüzem!

Az 1999-ben végrehajtott tesztelés után a magyar és az osztrák vasúttársaság megkezdte a Bécs-Budapest vonal teljes szakaszának kiépítését a két főváros felé haladva. Így Magyarországon először az 1. sz. fővonalon találkozott a mozdonyvezető az ETCS rendszerrel illetve a berendezés jeleit „olvasni” tudó mozdonyokkal.

A közlekedésbiztonsági rendszer szintjei közül a MÁV-nál az 1-es szint került telepítésre.

Az ETCS 1 (European Train Control System) tulajdonképpen egy pontszerű vonatbefolyásolásnak felel meg. A pálya és a jármű közötti információátvitel a vasúti pálya meghatározott pontjaira telepített információ pontoknál,

balizoknál történik. A balizok fölött elhaladó vonattal közli az információkat, amelyeket a mozdonyra telepített fedélzeti berendezés kiértékel és megjelenít a mozdonyvezető számára, aki a kapott parancsoknak megfelelően jár el. Balizokat helyeznek el minden olyan pontra, ahol a mozdony személyzet felé adatot, információt kell szolgáltatni. Ilyen kerül minden kijárat, bejárat, fedező, térköz és fényzorompót ellenőrző útátjáró jelző elé. A Budapest-Hegyeshalom vonalon telepítésre kerültek az útátjárók elé is. A balizok mindkét iránynak megfelelően lettek felszerelve. További balizt kell elhelyezni az ETCS hatáskörébe való behaladáshoz és a kihaladást, országhatárt is jelezni szükséges.

Ezen túlmenően balizokkal „kitűzhetőek” a lassúmenetek, az alagutak stb. Megállapítható, hogy ezek segítségével a vonatbefolyásolási feladatok megoldhatók, viszont hátránya, hogy pontszerű. Elméletileg a balizok végtelen telepítésével megoldható a folyamatosság de ennek gátat szab az ésszerűség és gazdaságosság.

Kétféle balizról beszélhetünk, az egyik csak fix, mindig állandó információt tud küldeni, a másik változtatható, vezérelhető. A fix minden vonatnak, minden alkalommal ugyanazt az előre beprogramozott adatot közvetíti, ilyen, pl. a lejtviszony vagy helyazonosító. Ezzel szemben a vezérelhető baliz más és más adatot sugározhat a vonatnak, pl. a váltók állását, a sebességet, és a menetengedélyt. Ezért a vezérelhető balizok esetén szükség

van arra, hogy az aktuális információkat esetről-esetre, minden egyes változóban át kell adni számukra. Ez az információátadás a pályamenti elektronikus egység(Lineside Electronic Unit) LEU segítségével valósul meg. A LEU tulajdonképp egyfajta csatolótag a meglévő biztosító berendezés és a baliz között.

Az ETCS pályamenti tartozékai után essék szó a járműfedélzeti berendezésekről is.

A fedélzeti berendezés lelke, agya az Európai Biztonsági Számítógép (European Vital Computer) EVC, amely minden egységgel kapcsolatban van, feldolgozza az érkező jeleket, adatokat, tárolja a szükséges információkat, kiadja az aktuális sebességtérteket.

A mozdonyvezetővel való kapcsolattartás feladatát a DMI(Driver Machine Interface) azaz az Ember-Gép interfész végzi. Ez egy kezelőfelület, intelligens, nagy felbontású érintőképernyős egység ahol a pálya által kibocsátott, a központi számítógépes egység által feldolgozott, kiértékel információk a mozdonyvezető számára megjelennek. A különböző hangjelzéseket is a DMI kezeli. A DMI kezelőfelületet az ergonómiai szempontokat figyelembe véve alakították ki, hogy használata, kezelése minél egyszerűbb, kényelmesebb, biztonságosabb legyen. Ezért a képernyő, villódzás és tükröződésmentes, a fényerő több fokozatban is állítható.

A DMI hat jól elkülöníthető részből áll, elválasztva egymástól a

- fékezési adatok
- sebesség információk
- kiegészítő vezetési információk
- tervezés
- ellenőrzés
- funkció gombok

A mozdonyvezető számára megjelenített adatok fontosságát, hasznosságát vagy a veszélyt azzal is hangsúlyozza, hogy különböző színekkel jelez. Fehér, sárga, narancssárga és vörös színek segítik a mozdonyvezetőt eligazítani az információk között. Fehér színben jelennek meg azok az infók, amelyek veszélytelen működést jelentenek, sárgák a figyelemfelkeltő információk és narancssárga, amely azonnali beavatkozást igényel. A vörös szín az utolsó fokozat, olyan



veszélyre, nem várt helyzetre hívja fel a figyelmet, ahol rendszer-beavatkozás, kényszerfékezés történik.

AZ ETCS 1 szint jellemzője, hogy a hagyományos értelemben vett állomási és vonali biztosító berendezések mellett üzemel, vannak pályamenti jelzők, az adott országra jellemző jelzési rendszer él. Nincs rádiós támogatás, az információátadás pontszerűen történik.

Az 1-es szint előremutató és biztonságot növelő de csupán egy lépcsőfoknak tekinthető a további fejlesztések felé, ahol már folyamatos az ETCS nyújtotta biztonság.

A Budapest-Hegyeshalom vonalon az előzőekben ismertetett jellemzők mentén kiépített pálya és néhány felszerelt vonatjármű jelenti jelenleg az ETCS-t!

Az ÖBB 5 db 1116 sor.(Taurus) mozdonya és a MÁV TRAKCIÓ V63-048, V63-138 és

V63-151 számú vonatjárműve rendelkezik a szükséges engedélyekkel, hogy a vonalon trakcionáljon. A mozdonyvezetők közül a hegyeshalmi, győri, ferencvárosi és keleties masinisták tesztelik nap mint nap az ETCS rendszert, próbálnak eligazodni a rengeteg, túlszabályozott előírás, rendelet között, s mondanak róla nem mindig kedvező véleményt.

A Mozdonyvezetők Lapja néhány kérdést tett fel Tóth Péternek, aki a MÁV TEB szakértőjeként és az ETCS egyik ismerőjeként a rendszer egyik felelőse.



A Budapest-Hegyeshalom vonal ETCS-sel való kiépítése befejezettnek tekinthető-e?

A pálya menti rendszeré igen, a projekthez kapcsolódó 17 mozdony (V63) fedélzeti rendszerének szerelése most folyik. A pályamenti rendszer ún. forgalomszabályozó próbaüzemben van, ami a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól kiadásra kerülő Használatbavételi engedély érvényessé válásáig tart.

Nem visszalépés-e az 1-es szint az EVM-hez képest, hiszen pontszerű helyzetnek felel meg?

Ha a „folyamatos / pontszerű” nézőpontból vizsgáljuk a kérdést, akkor igen. Ha a továbbítható információk mennyiségét tekintjük, akkor nem, mert az ETCS L1 jóval több információ feladására képes. A Bp-Heha vonalon azonban – az ETCS kötelező specifikációinak nem megfelelő módon – egy ETCS módban közlekedő jármű két balizscsoport között értelmezi az EVM információkat (leértékelésre: pl. egy, a vonat előtt visszacsúzó jelző esetén a menetengedélyt „elveszi” a vonatnál; felértékelésre: pl. egy korábban az ETCS által Megállj! állásúnak jelzett jelzőhöz közelítve, ha azt szabadra állítják, akkor

a célponti sebességet a rendszer megemeli (az EVM ütemnek megfelelően)).

Milyenek a tapasztalatok, beváltja-e a hozzá fűzött reményeket, tényleg az ETCS a jövő?

A tapasztalatok egyelőre nem túl kedvezőek, azonban ezt a rendszert úgy kellene tesztelnünk, hogy több százezer ETCS kilométert teszünk meg. Azonban a 3, ideiglenesen felszerelt mozdony közül kettő le van állítva, a V63-138 pedig – valamilyen hiba miatt – csak alacsony sebességgel közlekedhet. A pályamenti rendszert tekintve a tapasztalatok a balizokkal kapcsolatban (Ansaldo gyártmány) igen kedvezőtlenek, a megbízhatóságuk jelentősen elmarad a várttól. „Tényleg az ETCS a jövő”, hiszen EU tagállamként az ETCS bevezetése nem választható, hanem kötelező. Pénzt különböző EU

forrásokból lehet szerezni rá, de ezek a támogatások 30 ... 85 % közöttiek lehetnek.

Melyek a leggyakrabban előforduló hibák?

Mint írtam, a balizhibák a leggyakoribbak, illetve a biztosítóberendezési információkat ETCS információkká átalakító berendezés, a LEU leállásai. Ezeket folyamatosan hárítják el a hegyeshalmi vonal biztosítóberendezési fenntartási szakaszon dolgozói, de mindig „jön újabb”. A legnagyobb baj, hogy mivel ETCS-sel felszerelt V63 gyakorlatilag nem közlekedik, online módon nem kapunk információt a hibákról (csak olyan módon, hogy az ETCS-sel felszerelt ÖBB Taurusok mozdonyvezetője beírja egy naplóba a hibát, de nyilván ez nem pontos műszaki információ, már ha eljut hozzánk). (A V63-asok hiba esetén küldenek egy, a pályamenti hibát „nagy vonalakban” bemutató SMS-t a fenntartónál levő ETCS diagnosztikai központba).

A mozdonyvezetők gyakran panaszkodnak, hogy nem érzik biztonságosnak a rendszert, sok az indokolatlan vonatmegállítás, mi erről a véleménye?

Azt, hogy a mozdonyvezetők biztonságosnak „érezhetnek”-e egy vonatbefolyásoló

rendszert, nem ítélem meg. Abban igazuk van, hogy sok az indokolatlan megállítás, de ezen csak úgy tudnánk segíteni, ha lenne legalább naponta 2-3 ETCS vonat irányonként, amiből a hibák egyértelműen ki derülneek.

Tervezik-e az 1. sz. vonalon a magasabb szintű ETCS bevezetését vagy hurok kábel, sugárzó kábel telepítését?

Az ETCS L2 2020-ig történő kiépítése van tervezve; hogy lesz-e ebből valami, azt nem tudhatom... Hurkot nem telepít a MÁV; minden biztber kábelt ellopnak. (Sugárzókábel az állomás területén, az EVM infó továbbítására a váltókörzetekben van telepítve, de az a hagyományos jelfeladás része.)

Mit tud az ETCS jelenleg milyen információkat juttat a mozdonyvezetők részére a „hegyesi” vonalon?

Ennek a válasznak a kereteibe ez nem fér bele, de csak címszavakban: célponti sebesség és távolság (ebből, illetve a vonatadatokból (tömeg, fékezetttség) számítva az aktuálisan alkalmazandó sebesség), lejtviszony, stb. Ezekből valójában a fedélzeti DMI-n csak a sebességtértek látszanak, de ezeket sok adatból számítja ki a rendszer.

Hol üzemel a MÁV vonalain ETCS rendszer, és hol várható fejlesztés, kiépítés?

A hegyesi vonalon kívül csak Zalacséb – Salomvár – Hódos között van egy L1 rendszer, de ennek használatára nincs hatósági engedélyünk. Ennek erőltetésének nincs sok értelme, mert jelenleg nincs ETCS-sel felszerelt dízelmozdony (az egyetlen ilyen M41-es, ha jól tudom, leégett), illetve az első L2-es (GSM-R információátvitelen alapuló, folyamatos vonatbefolyásolást megvalósító rendszer) rendszer is a Boba – Őriszentpéter szakaszon lesz, így egy rövid, Zalacséb-Salomvár-Őriszentpéter. szakaszon párhuzamosan lesz 1-es és 2-es szint (Level1 és Level2). A hatósági engedélyt akkor akarjuk megszerezni. Ez újonnan épült vonal, ide hagyományos vonatbefolyásolást a 2002-i átadás alkalmával nem telepítettek. A legközelebbi ETCS L2 tehát ez a vonal, illetve Bp-Szfvár, Bp-Cegléd-Szolnok- Lőkősháza, Szajol-Püspökladány, talán Boba-Cell-Győr (2013-ig). A mozdonybeszerzéseknél, ha jól tudom, a MÁV TRAKCIÓ továbbra is ETCS nélkül szerzi be új mozdonyait, talán most pályáznak TEN-T forrásra.

Barsi Balázs
Fotó: etcs.hu

A következő részben megismerhetjük a mozdonyvezetők véleményét is.

– Folytatjuk –



Ismeretlenek betörték a MOSZ honlapjára!

2009. május 15. Emlékezetes nap ez a MOSZ honlapjának történetében. Valaki betört a MOSZ hivatalos honlapjára és megváltoztatta a kezdőlapot. Ezáltal lehetetlenné téve, hogy bárki az itt tárolt információkhoz hozzájusson. Akik, ezen a napon megpróbálták innen információkhoz jutni, csak a következő kezdőoldalt láthatták maguk előtt:



A felfedezése után azonnal megkezdődött a kárfelemelés, és a lap eredeti állapotának a visszaállítása.

Mivel látható kárt nem okozott a hacker az eredeti állapot visszaállítása egy órán belül megtörtént. Miért történhetett meg ez a rendkívül kellemetlen dolog?

Megértéséhez először nézzük meg, hogy vajon kik is azok a hackerek:

„Olyan számítástechnikai szakember, aki bi-

zonyos informatikai rendszerek működését a mindenki számára elérhető szint fölött ismeri.” Két fajtájuk létezik:

1. A „jó” hacker (White-hat hacker): Ők azok, akik egy program (software) vagy számítógép hálózat tesztelését végzik a fejlesztő vagy megrendelő cég megbízása alapján.

2. A „rossz” hacker (Black-hat hacker): Ők akik tudásukkal visszaélve számítógép hálózatokba törnek be. Az ők motivációja nagyon sokrétű lehet. A motivációk között lehet: pénzszerzés, információ megszerzése és birtoklása, kíváncsiság, ipari kémkedés stb.

Egy site ellen intézett támadásnak alapvetően szintén két formája lehetséges:

1. Célzott támadás: Ebben az esetben valamilyen jól körülhatárolt cél érdekében próbálnak betörni az oldalra. Elsősorban pénzszerzés illetve kulcsfontosságú információk megszerzése a cél.

2. Véletlen támadás: Ilyen esetben a hacker csak véletlenszerű próbálkozásokat hajt végre véletlenszerűen kiválasztott célpontok ellen. Cél a gyakori, kíváncsiság kielégítése.

A „mi hackerünk” a fenti besorolás alapján va-

lószerűleg „rossz” hacker volt, és véletlen támadást hajtott végre az oldal ellen.

„Rossz” hacker volt, mert a tudását felhasználva illegálisan megváltoztatta az oldal kinézetét. Véleményem szerint véletlenszerű támadást hajtott végre az oldal ellen. Ezt azért gondolom így, mert az az egyén, aki a kezdőlapot meg tudja változtatni, az olyan kárt is okozhatott volna az oldalra, amit akár több napos munkával lehetett volna csak helyreállítani. Mondhatjuk azt is, hogy figyelmeztetést küldött részünkre.

„Rossz” hacker volt, de nem volt gonosz. Szerencsére bizalmas információkhoz illetve személyes adatokhoz nem férhetett hozzá. Az oldalon kizárólag olyan publikus adatok vannak, amihez bárki hozzáférhet legálisan.

Tudjuk, hogy az internet egy nyilvános hálózat. A NET-en lévő forráskódok, grafikák szabadon letölthetőek, saját célra felhasználható. Természetesen a hasznosítás céljából történő felhasználásnak már jogi következményei vannak.

Végül, aki bármilyen rendellenes működésre utaló jelet vél felfedezni a MOSZ honlapján, illetve bármilyen hibát talál, kérjük jelezze a honlap@mosz.co.hu e-mail címen.

Bene Lajos

„Vasút világa” című rendezvények Szerencsen

Május 7-8-9-én Szerencs vasút állomás rakodóvágányánál a Mozdonyvezetők Szakszervezete szerencsi tagcsoport szervezésében mozdonybemutatót rendeztünk a környék lakossága és az érdeklődők számára, a mozdonyok megtekintésének lehetőségét és helyszínre jutását a MÁV TRAKCIÓ Zrt biztosította. A háromnapos rendezvényre a környező iskolákból és óvodákból igen sok gyermek érkezett akik nagy érdeklődéssel figyelték a mozdonyvezető kollégák előadását, válaszát a feltett kérdésekre. És ami ezután jött amire talán a legjobban vártak a gyerekek megfogni, meghúzni, dudálni, tolni, vonni, integetni és fényképezni. A MÁV-START Zrt. a rendezvény első napjára Egerből 680 gyermekkel szervezett különvonatot, ami nagy kihívás volt számunkra, és ami a legmeghatóbb, hogy szervezett autista csoport szinte örömkönnyekben láthatta azt, amiről idáig álmodni sem mert.



A kiállítás végén, úgy éreztük adtunk magunkból egy kicsit az emberek számára, és ezeknek az embereknek a szemében már mások vagyunk nem az a mozdonyvezető, hanem A MOZDONYVEZETŐ.

Ezen rendezvényhez kapcsolódóan a Mozdonyvezetők Szakszervezetének szerencsi tagcsoportja rajz pályázatot hirdetett ovis, iskolás, alsó és felső tagozatos gyer-

A legfiatalabb érdeklődők a bölcsis gyerekek, a legidősebb 69 éves bácsika volt, aki roppant érdeklődést tanúsított a mozdonyok iránt, sokan családostól is meglátogatták a kiállított mozdonyokat, a három nap alatt.



mek részére „Hogy látom én a vasutat” címmel.

A beérkezett rajzokat szakértő zsűri értékelte és díjazta, a pályázatra érkezett rajzokat, régi tárgyakat iratokat relikviákat bemutató tárlaton állítottuk ki.

A rendezvénysorozat lezárásaként szombaton este megrendeztük az első szerencsi mozdonyvezetők bálját, ahol egy gyertyafényes cigányzenés vacsora mellett pihentük ki a hét fáradalmait, természetesen Csoma Zoltán mozdonyvezető kollégánk felajánlott díjnyertes borát kortyolgatván.

Itt szeretném megköszönni minden kollégának akik önzetlenül saját szabadidőjüket nem sajnálván, segítették a bemutatott mozdonyokon való tájékozódást az idegenek, gyermekek részére a kalauzsolást. KÖSZÖNÖM.

Szeretnénk megköszönni a résztvevők és a kollégák nevében azon személyeknek cégeknek önzetlen támogatását akik munkánkat segítették.

- MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE
- MÁV TRAKCIÓ ZRT.
- MÁV START ZRT
- MÁV SZERENCs CSOMÓPONT VEZETŐJE
- RÁKÓCZI ZSIGMOND KÉTANNYELVŰ ISKOLA, ALAPFOKÚ MŰVÉSZET-OKTATÁSI INTÉZMÉNY

- MOZDONYVEZETŐK A BIZTONSÁGOS ÉS EGÉSZSÉGES ÉLETÉRT ALAPÍTVÁNY
- UNION BIZTOSÍTÓ
- KERESKEDELMi ÉS HITEL BANK
- BON BON KFT. TAKÁCS ISTVÁN
- HALÁSZ CUKRÁRSZDA
- BORI ENDRE

Nem utolsósorban két kollégának, akik beálltak csatasorba:

Horváth Gergő, Pécsék Imre

Köszönettel: Szabó Zoltán I.



A Ferencváros a TAURUS KUPA 2009 évi nyertese



A jó hangulatú labdarúgó torna után a MOSZ Ferencváros csapata 1 évig őrizheti a kupát.



A MOSZ Bp. Keleti Tagcsoport első alkalommal írta ki, rendezte meg a Taurus Kupa kispályás labdarúgó tornát, azon tagcsoportok, telephelyek csapatai részére, ahol Taurus mozdony is vezetnek. 9 együttes játékosai gyülekeztek a Tatai Edzőtábor kiválóan előkészített „centerpályáján”, hogy eldöntésük, kit illet a büszke kupagyőztes titulus. Azaz csak gyülekeztek volna, mert a május 13-a nem hozott szerencsét. Valaki úgy gondolta, hogy megvicceli a rendezőket és a játékosokat, szurkolókat, ezért Bp. Keleti és Déli pályaudvarra bombariadót jelentett be. Így a csapatok csak kalandos úton és jelentős késésekkel futottak be Tatára, de még ez sem volt elég mert a nyugati végekről érkező egyik gárda meg a vonaton felejtette a szerelését.

Szerencsére sikerült áthidalni a nehézségeket és a mérkőzések sorrendjét megváltoztatva a kiírt forgatókönyv a díjátadásnál találkozott „önmagával”.

Hegyeshalom, Győr, Sopron, Bp. Ferencváros, Kecskemét, Szeged, Szolnok, meghívottként Bp. Északi és a házigazda Bp. Keleti-Déli 2 csoportban, 2 pályán mérkőzött a csoportmeccsek során. Küzdelmes 30 perces és számos meglepő eredmény jellemezte a párosításokat.

A „B” csoportban a fiatalokból álló Ferencvárosiak pontvesztés nélkül kerültek a döntőbe, megelőzve a Sopront, de az „A” jelű ötös csoportban a körbeverések miatt végig nyílt volt a továbbjutás kérdése. A Hegyesiek váratlan veresége a Szegedtől, majd utána az Északi győzelme a Szeged ellen összekuszálta a sorrendet. Az utolsó két meccs előtt még 4 gárda is reménykedett. Végül első helyen Hegyeshalom, második pozícióban Bp.Keleti-Déli jutott tovább.

Következtek a helyosztók, a Kupadöntőt Bp. Ferencváros és Hegyeshalom vívta.

A két legjobb formában lévő együttes jó iramú, izgalmas félórát meccselt, a Ferencvárosiak elhúztak az elején de a Hegyeshalom felzárkózott és nyíltá tette a Kupa sorsát, az erő azonban elfogyott és a

Fradi megérdemelten győzött. A kisdöntőben Sopron és a vendéglátó Keleti-Déli küzdött meg egymással, a fiatalság döntött az elfáradó budapestiek ellen, a soproniak biztos győzelmet arattak.

A helyosztók eredményei:

Döntő:

Bp. Ferencváros – Hegyeshalom 4:3

3.helyért: Sopron – Bp.Keleti-Déli 2:0

A Taurus Kupa 2009.évi győztese:

Bp. Ferencváros

2.Hegyeshalom, 3.Sopron, 4.Bp.Keleti-Déli

5.-9. Szeged, Győr, Szolnok, Bp. Északi, Kecskemét

Gólkirály: Mezei Zsolt Hegyeshalom 11 góllal

A program ezzel „csak” a gyepen ért véget, a résztvevők tatai városnézésen vettek részt, majd egy kellemes kerthelységben díjátadás és vacsora várta őket. A rendező Keletis Tagcsoport ezúton is köszöni a MOSZ Sportbizottság, a Mozdonyvezetők a Biztonságos És Egészséges Életért Alapítvány és a Berta Malom Restaurant támogatását valamint a résztvevő csapatok sportszerű küzdelmét, a szurkolók odaadó támogatását és a Tatai Olimpiai Edzőtábor vendégszeretét.

Találkozunk a 2. TAURUS Kupán 2010-ben!

Barsi Balázs

Verik a csalánt (no de miért az enyémmel?)

A történet röviden: 2009. május 1-től a Magyarbóly – Pélmónostor között közlekedő tehervonatok esetében a MÁV-Cargo vonali tolatásvezető jelenléte nem tart igényt, helyette a műszaki kocsvizsgálókat képezte ki a vonatok felvételére. Ebből adódóan, fenti időponttól kezdődően a határforgalomban közlekedő (közkeletűen: kilépős) tehervonatok indulását nap, mint nap „nívótlan szakmai vita” előzi meg. Az ok prózai: a „fefejú” mozdonyvezető ragaszkodik az utasítás betartásához, ezzel a destruktív magatartással pedig nem szerez osztatlan elismerést.

Jelenleg a helyzet így néz ki: a kijáratí jelzőnél ácsorgó, megindulni nem szándékozó kollégát természetesen (valóban természetesen?) felhívja a Trakció részéről VALAKI – no, nem valamelyik mozdonyvezető kolléga – és igyekszik némi kis pressziót gyakorolni rá. (persze, ha fel tudja hívni, lévén a mobiltelefonokkal akad némi térerő probléma.). Mindeközben a szolgálattevő írásbeli rendelkezést körmöl, ezen kívánva elrendelni az utasítás-ellenes közlekedést. És talán nem tévedünk nagyot a feltételezéssel – a forgalmista sem saját kútfőből merítette az ötletet. Tulajdonképpen itt jön a képbe a címben említett csalánt, amely állítólag egészséges, viszont kellemetlenül csípős, emiatt senki nem szereti a sajátjával verni. Magyarul: közvetlen konfliktust sem a pályavasút, sem a Trakció illetékes vezetői nem kívánják felvállalni. Miért is tennék, lényegesen egyszerűbb olyan helyzetet teremteni, amikor a jól bevált gyakorlatnak megfelelően majd találunk felelőst „a sor végén”.

A vonat ilyen körülmények között persze több-kevesebb vitát követően leközeledik és én nem hiszem, hogy emiatt akár egy pillanattal is el kellene ítélni az érintett kollégákat. Egyfelől kicsit olyan ez, mint a sztrájk: nem nagy durranás viddia keménység-

gúnék lenni, ha ötvenen vagyunk együtt a beiróban, de mindez kicsit másképp néz ki egy vidéki állomáson, egyedül, esetleg harminc feldühödött utas között. Másrészt úgy gondolom: a mozdonyvezetők túlnyomó részében kimondatlanul is benne van valahol az, amit vasúti vezetők deklarációk szintjén (de sajnos csakis úgy) oly gyakran és oly előszeretettel emlegetnek: szolgáltatók vagyunk és első az ügyfél érdeke, legyen az utas, vagy szállítató.

Mindezek után nézzünk néhány érvet az érintett vonalon szolgálatot teljesítő kollégáink és persze ezzel együtt a magunk védelmében:

- a két ország közötti határ-átmenetet – ahogy minden ilyen helyen – külön végrehajtási utasítás szabályozza. Ez az 1997-es keltezésű, a mai napig változatlan formában létező VHU kategorikus és egyértelműen vonali-tolatásvezető jelenlétét írja elő a tehervonati közlekedés feltételeként.
- ugyanezen utasítás pontosan leszabályozza az említett tolatásvezető feladatait is, melyek között nem egy olyan akad, amit nem tud ellátni, vagy nem láthat el kocsvizsgáló
- az utasítást nem mi készítettük, a mi dolgunk annak betartása
- a „CSM” feltételek vizsgálata nem történt meg – lásd mobil-lefedettség, mint az egyetlen értekezési lehetőség alapfeltétele.

Az ésszerű takarékoság természetesen szép és dicséretes dolog és azt sem vitatja senki, hogy bármely szolgálati ágnak jogában áll ennek érdekében egy utasítás, illetve annak egyes pontjai tekintetében módosítást kezdeményezni. No még egyszer: KEZDEMÉNYEZZNI.

Épp így minden további nélkül megteheti a Cargo azt is, hogy univerzális személyzetet képeztesse ki, aki mindkét feladatot elláthatja. A magam részéről vi-

szont jó ideje képtelen vagyok felfogni: miért alakult ki az a tévképzlet néhány (esetleg sok?) vezetőben – azt tesz amit akar. Miért lehet egyre inkább azt érezni, totális a kommunikációs űr az egyes szolgálati ágak – ha tetszik: leányvállalatok – között. Miért gondolja, aki úgy gondolja: így is lehet működni.

És végül – ami nem kevésbé fontos – azt hiszem a MÁV-Trakció vezetőinek is fel kellene tennünk egy-két kérdést. Már csak annak apropóján is, hogy a fentebb vázolt eset nem egyedi, nem elszigetelt jelenség. Az papíron nem létező, a valóságban ott tébláboló tolatócsapat, aki helyett a mozdonyvezető végzi a kapcsolást, az EÉVB-vel fel nem szerelt gépekkel való közlekedés, a többes gépmeneti terhelő körüli „hercehurca” – csak néhány dolog a sorból, amik egy tendenciát jeleznek és amik külön-külön cikket érdemelnének. Így megkérdem:

- napjaink magyar vasútján, ahol mindenki fizet mindenkinek, mindenért, ahol a szolgálattevő nem emeli fel ingyen a tárcsát, a féklakatos nem üti meg ingyen az abroncsot – miért „üzlet” nekünk, a Trakciónak a „nem baj, majd a mozdonyvezető megcsinálja” hozzáállás?
- miért soroljuk magunkat önként és dalolva a képzeletbeli ranglétra legaljára és miért nem teszünk még bátortalan lépést sem saját érdekeink védelmében?
- komolyan gondolják azt, ami a monorierei balesetet követő közlekedésbiztonsági fórumon elhangzott: jelesül, hogy nap mint nap tapasztalható anomáliák, a fent leírtakhoz hasonló utasításellenes, nem ritkán a közlekedésbiztonságot is veszélyeztető történésekkel szemben az egyetlen lehetőségünk, hogy azokkal megpróbálunk együtt élni és alkalmazkodni?

Végezetül: miért éreznek újra és újra késztetést arra, hogy a ilyen esetekben gondolkodás és fenntartás nélkül az „ellenérdekelt fél” mellé álljanak?

Eklics Tamás





Gerecse 50



Áprilisban kerül megrendezésre a Gerecse 50 nevű teljesítménytúra. Biztos volt már olyan közületek, aki részt vett rajta, vagy olyan, aki hasonlóan indult. Remélem nekik is jó időtöltés lesz, ha erről a túráról hallhatnak, és akik még nem voltak, azok majd kedvet kapnak, ehhez az időtöltéshez.

Tavaly indultam én is először ezen a megmérettetésen, az 50km-es táv kicsit megdöbentti az embert, és egyből viszonyítási alapokat kezd keresni, hogy mennyi is ez a táv. Nos, a hossz normaideje 12 óra, és kitarás is kell hozzá, vagy egy jó társaság. Nekem az utóbbi adatott meg, a barátnőm személyében.

Idén még egy személlyel bővült kis csapatunk, barátnőm okatestvére is hozzánk szegődött. Így érkezünk meg reggel Tatabányára. A vonatról leszállva 10-15 perc séta után érkezünk meg a Jubileumi parkba, ahonnan a túra indul. Lehet több távon is indulni, van még 10 és 20 km-es táv is. Kinek vérmérsékletétől függően. A nevezési díj igazán tűrhető, 600ft/fő. Gyorsan meg is ejtettük a dolgot, kaptunk útvonalleírást, beizzítottuk a GPS-eket és a lépésszámlálót és már úton is voltunk, hogy legyőzzük ismét ezt a távot. A nap ígérete már ott volt a horizonton, és ez jó előjel volt, a tavalyi nagy megázás után. Igaz a meteorológusok most is riogattak minket, de úgy látszik, hogy a természet nem nézett időjárás jelentést. Először a városból is ki kell keveredni az első ellenőrzőpontra, aztán már a természetben találja magát hamar az ember. Az emberek sorban haladnak a kijelölt úton. Eltévedni nem is nagyon lehet, ámbár ez majdnem sikerült, de hamar észrevettük a tévedést, és sikerült kijavítani a kicsi hibát. Az erdő szélén haladva szép a kilátás Tatabányára és Tatára is. Szép az idő, igaz picit párás a levegő, de a kilátás páratlan.

Az ellenőrző pontoknál egyébként lehet vásárolni frissítőt, vagy egy kis energiapótlót. A természetben járás kiveszi az energiát, de sok élményt és látnivalót nyújt cserébe. A kikapcsolódás ezen formája megterhelő is, de a sok élmény, megfizethetetlen, ahogy azt már hallottuk. A fák között felkelő nap, az erdő illata leírhatatlan, főleg az után, hogy járunk ezeken a szuper tiszta, és ergonomikus gépeken. A természetben sok szépet találhatunk, és jó, hogy vannak ott velünk, mert így van kivel megosztani ezt az élményt. Igaz vannak negatív dolgok is, amikkel találkozunk. Amikor 10-12 éves gyerekeket lát az ember dohányozni, és erősebb alkoholt fogyasztani... Aztán a szülők meg azt hiszik, hogy a gyerek jó társaságban van. Sajnos láttunk olyan kissrácot, aki nem tudott állni a lábán, mert olyan részeg volt, és akikkel ment, azoknak az volt a segítség, hogy odamentek, és belerúgtak a földön fekvő társukba, majd jót nevettek rajta. Valakiknek úgy látszik ez a szórakozás, és csak arra használták a túrát, hogy ne legyenek szem előtt. Sajnos ilyen jelenetekkel is találkozunk, meg olyan fiatalokkal, akik a telefonjukról bömböltetik a zenét, mikor aztán hallgathatnák is az erdő neszeit, és egy kicsit színának a friss tiszta levegőből. Ha annyira zenélni akar, akkor nézze otthon valamelyik zenecsatornát. Ahogy halad az ember, aztán ezek az események úgy kezdenek megritkulni, mert 10-20 km környékén már kihull a „férgese”, ahogy szokták mondani. Itt már olyanok vannak a túrán, akik tényleg elszánták, hogy szeretnének végigmenni, és ehhez tartozik is olyan erőnlét.

Az erdőből kiérkezvén a túra útvonalra befordul Tardosra. Követjük a műutat, és egy csendes kis falucska megismerésével bővülnek élményeink. Nem so-

kat időztünk ott, mert hamarosan ismét a természetben találjuk magunkat. Itt már sikerült begyűjtenem az első vízhólyagokat. Hiába a hintőpor, a baj hamar kezdődik. De szerencsére tudtam folytatni az utat, csak kellemetlen a lábamon ez a sérülés.

Változatos tájakon haladtunk. A bimbózó medvehagyma illata belengi az egész völgyet sok helyen ahol jártunk. Megérné ide akkor is eljönni, amikor már virágzik a növény.

Héreg után következik a túra egyik kritikus pontja, nevezetesen a Bánya-hegy. Itt elég rövid szakaszon kell elég nagy magasságkülönbséget leküzdeni, és ez azzal jár, hogy az embernek a pulzusa erősebben ver, és még a levegőt is szaporábban kell szedni. Szóval elég szépen emelkedik az út, és itt eléggé belassul a társaság is. Az emelkedőben sokan megállnak, és fújnak egyet. Itt csak azt halljuk, ahogy az emberek szedik a levegőt, beszédet nem nagyon. Hiába, a Bánya-hegy, az a Bánya-hegy. Igaz volt már ennél keményebb helyhez is szerencsém, de nem lehet ezt sem elhanyagolni. A hegy tetején lévő ellenőrzőpontra már jóval vidámabb emberek vannak. Esznek, isznak, s belegondolnak, hogy már a nehezén túl is vannak, már ami a megterhelést illeti.

A Bánya-hegy után már egy másik erőpróba jön. Az a következő 10km, mert majd csak ott lesz a következő ellenőrző pont, addig félúton csak egy pihenő van, ahol zsíros kenyeret, és szódát adnak a túra résztvevőinek. Ami megterhelő ezen a szakaszon, az az ereszkedés. Mert ha egyszer valahova felmentünk, onnan le is kell jönni, és ez akár egy Murphy törvény is lehetne. Az ereszkedés már nem olyan meredek, inkább az a rossz benne, hogy hosszú, és ez is elég szép terhelés a lábnak. Erdei utakon és csapásokon folytatódik itt is az út. Vannak helyek, ahol kerítés van, ott vannak létrák, amikkel át lehet mászni az akadályokon. Itt is szép sor szokott kialakulni, attól függ, hogy milyen szerencséje van az embernek.

De az út szépen lassan elfogy. Sorban jönnek már az ellenőrző pontok. Vannak, akik feladják sérülés miatt. Ez sajnos mindig benne van. Már én sem gondolok a vízhólyagokra. Még egy nagy sóhajtás, és egy kövesúton feljutunk a Turulhoz, s innen is megnézhetjük, ahogy Tatabánya elterül alattunk. Készülnek a fényképek, és nem csak túrázókkal találkozunk, hanem olyanokkal, akiknek csak a kilátó felkeresése jutott erre a szép hétfégi napra. Aztán jön az a néhány lépcső, én 415-öt számoltam, +/-3. Ez az igénybevétel a térédet tudja megterhelni, és az a 48 km, ami már utánunk van. Már nem olyan önfeledt az emberek mosolya. Találkozni olyanokkal is, akik hátramenetben jönnek le a lépcsőn.

De aztán lassan megérkezünk újra a városba, és a cél ott van, ahol a rajt is volt. Haladunk is a Jubileumi park felé, és tíz és fél óra múlva vissza is értünk oda, ahonnan elindultunk. Megkaptuk a túra emlékkitűzőt, hogy valami kézzelfogható bizonyítéka is legyen itt jártunknak. Sok van mögöttünk, sok élménnyel gazdagodtunk. Jó volt ez a kikapcsolódás, más terhelés ez a testnek és a szellemnek is, mint a mindennapi gondok. Elfáradtunk, elcsigázott minket a sok élmény és a táv. Jó volt újra felülni a vonatra, ami rossz volt, az a leszállás, és a séta haza, mert amikor megpihennek a fáradt izmok és inak, akkor már nem veszik fel újra úgy a munkát, és még a másnap is odébb van. Akkor is érik meglepetések az embert, és megtudja, hogy mennyi izom is van a testben.

De aki szereti, annak megéri a fáradkozás. Ha tehetem, jövőre ismét elmegyek, és átélem a Gerecse 50 fázisait és szépségeit. Remélem, azért lesznek olyanok, akik szeretnék ezután a kis beszámoló után maguk is átélni ezeket az élményeket, és kedvet kaptak egy jó túrázáshoz.

Más időpontokban is el lehet menni természetesen túrázni, mert lehet válogatni helyekben bőven. Az alábbi internetes oldalon lehet keresgélni:

<http://ttt.tr.hu/>

Addig is mindenki kívánok jó túrázást és kikapcsolódást!

Ádám Attila (immáron F.C.-ből)





A STADLER a szerződésben vállaltak szerint ütemesen szállítja a MÁV-START Zrt részére az újabb FLIRT villamos motorvonatokat

Még 2009. január elején megérkezett a FLIRT-ek újabb harminc motorvonatának első két szerelvénye Magyarországra. A járművek a sikeres hatósági vizsgát követően forgalomba álltak a Budapest-Székesfehérvár, Budapest - Pusztaszabolcs és Budapest-Győr vonalon. A FLIRT-ek száma havi 2-3-mal nő. Március 6-ától a sikeres hatósági járművizsgát követően a 36. FLIRT is menetrendszerinti forgalomban közlekedik. A szállítási szerződés szerint a még hátralévő 24 szerelvény gyártása és szállítása folyamatosan történik, és az opciós rendelés utolsó szerelvényei várhatóan 2010. elején megérkeznek és februárig üzembe is állnak.

A Stadler Rail Group ötven darab emeletes villamos motorvonat gyártására és szállítására kapott megbízást a Svájci Szövetségi Vasúttól (SBB). A megbízás értéke 1,024 milliárd svájci frank, amely mintegy 150 milliárd forintnak felel meg.

Az új villamos motorvonatok várhatóan 2011-ben kezdik meg az utasok szállítását a svájci vasútvonalakon. A Stadler az újonnan kifejlesztett, Dosto fantáziánévre hallgató emeletes villamos motorvonatát más piacokon, is felkínálja, áll a társaság közleményében.

Svájc legnagyobb közlekedési vállalatának számító Svájci Szövetségi Vasút (Schweizerische Bundes Bahn, SBB) 2008. június 30-án hozott döntést az előző év áprilisában kiírt tender eredményéről.

A tervek szerint a Stadler a kétszintes villamos motorvonatokat 2011-ig szállítja le az SBB részére. Az új motorvonatokat a svájci vasúttársaság Zürich vonzáskörzetében üzemelteti majd.

A Stadler Dosto fantáziánévre hallgató emeletes villamos motorvonata 150 méter hosszú, és 1694 utas szállítására alkalmas. A vonat az első osztályon 112, míg a másodosztályon 414 ülőhellyel rendelkezik. A Dosto maximális sebessége eléri a 160 km/h-t.

A Stadler Oberwinterthur-ban egy új forgóváz kompetencia központot is létrehoz, amely éves szinten 600 forgóváz legyártására lesz képes.

A Stadler Szolnokon felépülő **magyarországi gyára** a csoport további megrendeléseinek teljesítésében vesz majd részt. A jelenlegi tervek szerint a magyarországi gyártás előreláthatólag 2009 tavaszán indulhat el. További fejlesztések mellett teljes kapacitás esetén az üzem egy év alatt legalább 200 alumínium kocsiszkevény gyártására lesz képes.



Összeállította: Bartha Géza

Újabb BHV kocsik álltak forgalomba

A Bombardier MÁV Kft. átadta az első öt átépített Bhv elővárosi kocsit a 46 közül, amelyeket a MÁV-START Zrt. forgalomba állított a Budapest-Vác-Szob, a Budapest-Cegléd, illetve a Budapest-Újszász-Szolnok vonalakon. A többi jármű leszállítására a 2008 áprilisában megkötött szerződés szerint még az idén sor kerül. A Bhv kocsik a szintén Dunakeszin felújított BDT típusú vezetőállásos kocsikkal együtt lehetővé teszik az ingavonati közlekedést az elővárosi forgalomban.

Az eredetileg is Dunakeszin gyártott kocsik átépítése a MÁV elővárosi programja keretében már eddig több mint 300 jármű (Bhv kocsik és BDT vezetőállásos kocsik) felújításához hasonlóan történik. Az átépítés magában foglalja az oldalfalakat, a homlokfalakat, a tetőt és az elhasználódott alkatrészek cseréjét, a forgóvázakat és a műszaki berendezések korszerűsítését, valamint a teljes belső tér megújítását. A felújított járművek magyarországi belföldi forgalomra alkalmas új elektromos berendezésekkel, távvezérlésű elektro-mechanikus lengőajtókkal, textilhuzatos ülésekkel, új ablakokkal és üvegszál erősítésű műanyag belső burkolattal készülnek. *Forrás: Vasútgépészet*

T-Mobile tájékoztató

Tisztelt Mozdonyvezetők és Hozzá tartozóik!

Nagyon sok mobiltelefonos kollégát és hozzátartozójukat felhívtam az elmúlt napokban azzal a kéréssel, hogy elsősorban akiknek hátraléka, elmaradt számlatartozása van a T-Mobile felé, azok haladéktalanul rendezzék. Másrészt a csúszás, késedelmes számlafizetés miatt sokmillió adósságunk van a szolgáltató felé tekintettel arra, hogy a szakszervezet a telefonok elő- és számlafizetője.

Amennyiben késve, határidő után érkezik be a telefonszámla, abban az esetben rögtön küldik nekünk is – és a használóknak is – a felszólítást a számla rendezésére. Ezen túlmenően minden hónap végén egy összesített kimutatást kapunk, melyen szerepelnek a határidőre be nem fizetett telefonszámok, névvel, lakcímmel. A listán szereplő minden egyes ügyfelet fel kell hívnom telefonon, és figyelmeztetni a számla befizetésére.

A hátralékkal rendelkezők a megkeresés alkalmával elég kellemetlen megjegyzésekkel illetnek, amiért zaklatom őket ebben az ügyben, de fizikailag is rendkívül nehézkes havonta 1500-1600 embert végigtelefonálni és egyáltalán csak megtalálni.

Nehezebb, és főleg költségesebb az eljárás, ha már annyi a hátralék, hogy korlátozva van a kimenő hívás, vagy ki is kapcsolják a készüléket. Ekkor – amennyiben a számat hűségnyilatkozat terheli - a hátralékot már a visszakapcsolási díj, a számlaelőleg fizetése, esetleg a kötbér is súlyos ezekkel növeli. A hűségnyilatkozat idején belül nem lehet megszüntetni a telefonszámot csak a kötbér kifizetése ellenében, ami átlagban 10-60.000 Ft körüli összeg. Ha már lejárt a két év és a számon nullás az egyenleg bármikor egy telefonhívással megszüntethetem a számat.

A további zaklatások elkerülése érdekében **Tisztelettel kérem a kedves ügyfeleket, hogy a mobiltelefon számlájukat MINDEN HÓNAPBAN, HATÁRIDŐN BELÜL szíveskedjenek befizetni. Amennyiben hosszú távon az adósok és az adósságok ilyen magas szinten maradnak, a szolgáltató kezdeményezheti a tarifacsomag percdíjainak felülvizsgálatát, mely kellemetlenül érintheti a számlájukat időben kiegyenlítő több ezer előfizetőnket is.**

Köszönöm az együttműködést.

Rojtos Pálné

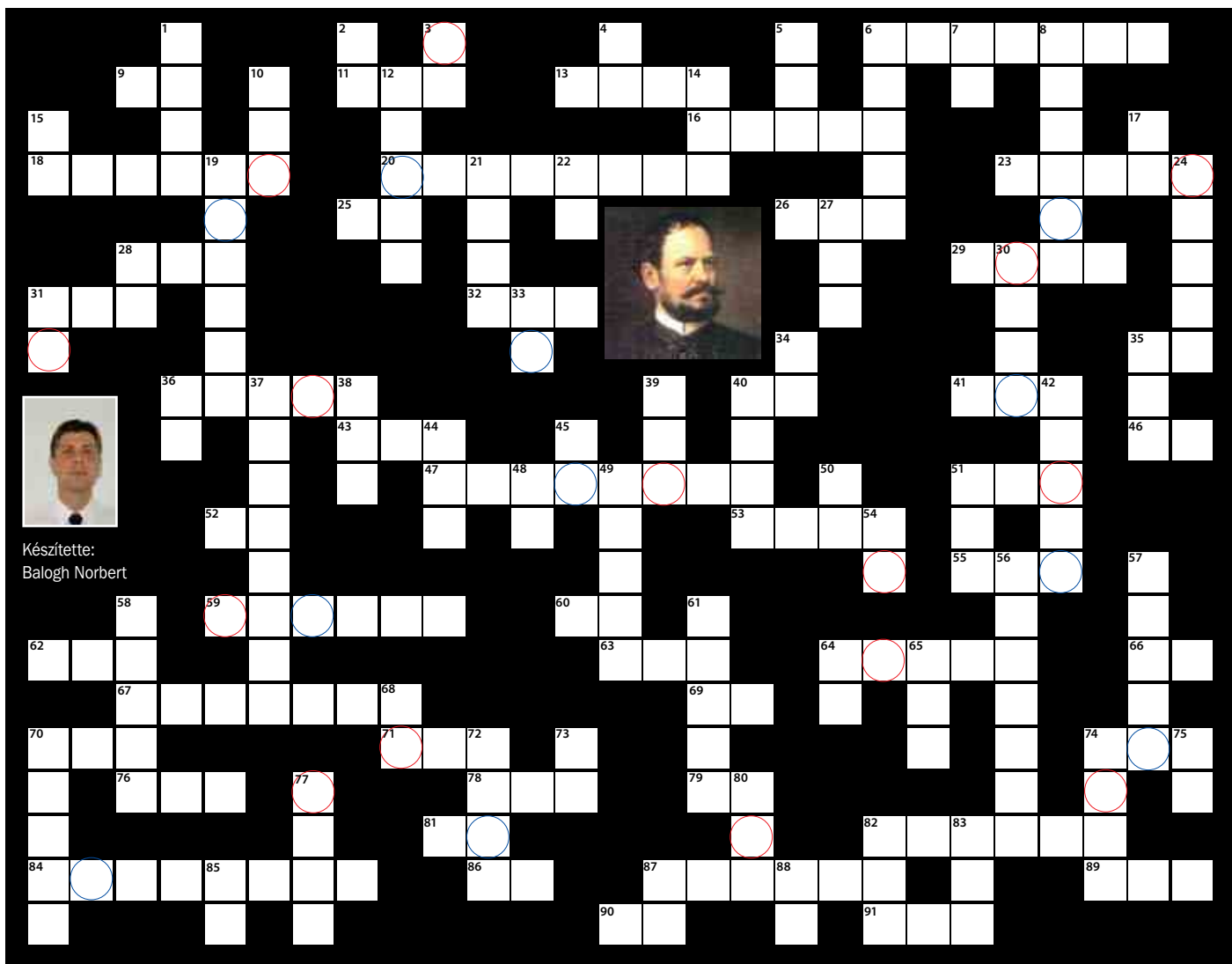


Szent Iván éji álom...

Június 24-én az év legrövidebb éjszakáján ünnepeljük a nyári napfordulót. Varázslatos éjszaka ez, amikor szinte bármi megtörténhet. Kívánságok teljesülnek ilyenkor, álmok válnak valóra. Ezen az éjjelen mindenütt örömtüzeket gyújtanak, melynek mind a mai napig csodás erőt tulajdonítanak. Szerelmi jóslások is fűződnek ehhez a naphoz. A szalmából és a többféle fából megrakott tűz fölött a hagyomány szerint lányok ugráltak át, míg a fiúk azt figyelték, hogy melyikük mozog a legtetszetősebben közülük. Az ugrások magasságából és finomságából lehetett a jövődőlést kiolvasni. Az év leghosszabb napján a föld ereje teljében van, minden szépségét megmutatja nekünk. Azt mondják, hogy alkotkor megnyílnak világ közötti titkos kapuk és a tündérnép átjön egy rövidke időre a mi világunkba. Fogadjuk őket szeretettel a szívünkben.

H.M.



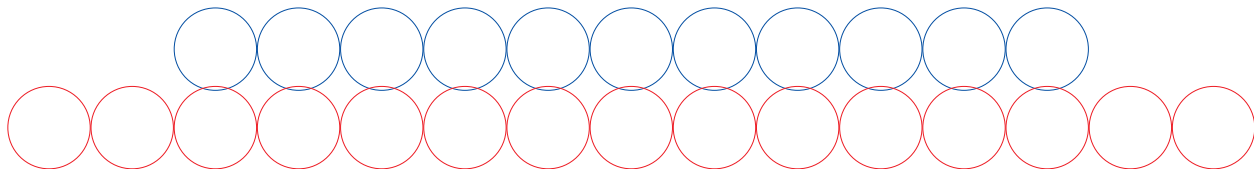


Készítette:
Balogh Norbert

- Vízszintes**
- 6. Zalatnai ..., énekesnő
 - 9. zenei nyitány
 - 11. svéd „fillér”
 - 13. indián törzs
 - 16. bécsi sportklub
 - 18. befejeződő
 - 20. ókori ázsiai fővárosokból való
 - 23. földre tesz
 - 25. lópor hangzói
 - 26. orosz úrlálomás
 - 28. elvetve kikel
 - 29. jeladó hangszer
 - 31. tüzet megfékez
 - 32. gyorsposta
 - 35. tantál
 - 36. pompás
 - 40. körülbelül röviden
 - 41. többes szám röviden
 - 43. kar németül
 - 46. asztal közép
 - 47. a gyomor dolga
 - 51. kokas párja
 - 52. sötét napszak
 - 53. román folyó magyar neve
 - 55. foggal öröl
 - 59. terv
 - 60. tova
 - 62. a máj termeli
 - 63. rendben
 - 64. silány, gyatra
 - 66. citrom nedve
 - 67. búzát porrá zúz
 - 69. tanú egynemű betűi
 - 70. czuczor álneve
 - 71. de, latinul
 - 74. durva posztó
 - 76. címermadár
 - 78. a -rol rag párja
 - 79. a zöm zóme
 - 81. szöveg
 - 82. keleti templom
 - 84. irodalom
 - 86. hátfal közepe
 - 87. komisz kölyök
 - 89. gépet olajoz
 - 90. stáb tagja
 - 91. a -get párja
- Függőleges**
- 1. Lima a fővárosa
 - 2. löveg eleje
 - 3. vas vegyjele
 - 4. tizrd-része
 - 5. Lengyelország hírvégynöksége
 - 6. építőanyag
 - 7. a -ra párja
 - 8. svájci kantonszékhely
 - 10. elötag: föld-
 - 12. erőszakkal szerez
 - 14. svájci kanton
 - 15. kéz végén van
 - 17. biztató szócska
 - 19. partmenti öböl
 - 21. matematikus volt (Manó)
 - 22. löveg szélei
 - 24. régi nép volt
 - 27. templomi főház
 - 28. némán ámit
 - 30. tanult eszes
 - 31. ... a csodák csodája
 - 33. molibdén
 - 34. félig éber
 - 35. a kicsi négerek száma
 - 36. próbadarab
 - 37. a vonat végének megjelölésére alkalmazott jelzőszó
 - 38. tesz
 - 39. return, röviden
 - 40. be van fejezve
 - 42. hangosan sír
 - 44. plusz
 - 45. abécénk utolsó betűje
 - 48. párosával kéri
 - 49. pest része
 - 50. te meg én
 - 51. kamion felirat
 - 54. éneklő szócska
 - 56. agyondicsérő
 - 57. gombafajta
 - 58. előkelő
 - 61. hét első napja
 - 64. forrasztófém
 - 65. golyóscsapagy márka
 - 68. első rész
 - 70. elektronikus levél
 - 72. fémhuzal
 - 73. gyal határai
 - 74. forma, idom
 - 75. aorta része
 - 77. cinnel bevont
 - 80. kihalt futómadár
 - 82. dalmát sziget
 - 83. jó, németül
 - 85. vas darab
 - 87. csahos
 - 88. római 600

A rejtvény megfejtését az alábbi újságból kivágott szelvényen kérjük beküldeni postai úton a Mozdonyvezetők Szakszervezete címére: 1145 Bp. Bácskai u. 11. Beérkezési határidő: július 15. A helyes megfejtők között MOSZ ajándékokat sorsolunk ki. Kizárólag MOSZ tagok megfejtését díjazzuk.

A rejtvénytábla kitöltése után az azonos színű körökben található betűket olvasd össze!



A Mozdonyvezetők Lapjának áprilisi számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtői közül 3 fő került kisorsolásra.

Fodor Ferenc (Szentes), Kocsis András (Sopron), Vándor László (Budapest-Déli). A rejtvény helyes megfejtése: Ganz Ábrahám, vonali fékpróba. **Ezúton is gratulálunk a nyerteseknek. A nyereményeket a tagcsoporti tisztviselő útján eljuttatjuk részükre.**



**Mozdonyvezetők
Lapja**

Mozdonyvezetők Szakszervezete
tájékoztató kiadványa

Megjelenik havonta

Kiadja: a **Mozdonyvezetők Szakszervezete**

Főszerkesztő: **Kiss László** elnök

Szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd területi ügyvivő

Barsi Balázs tagcsoport vezető

Szerkesztőség: **1145 Bp., Bácskai u. 11.**

Tel./Fax: **220-3822, 220-4561, 221-4026**

Üzemi telefon:

01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

E-mail: **mosz@mosz.co.hu**

Honlap: **www.mosz.co.hu**

Nyomás: **A.EDITOR Szolgáltató Bt.**

www.aeditor.hu

Felelős vezető:

Kovács Attila

Nyomdai előkészítés: *Krityle*

© 2008 MOSZ. Minden jog fenntartva.

A kiadvány szerkezete, tartalma és tipográfiai kialakítása védett, annak teljes vagy részbeni átvétele, másolása a szerkesztőbizottság engedélye nélkül tilos.