



# Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIX. évfolyam 10. szám

Alapítás éve: 1892

2009. október



KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÁTALAKÍTÁSA 2009.  
MEGFESZÍTVE?



**?** Hogyan kívánja átalakítani...  
nyítását, hogy az megfeleljen...  
társaság felé támasztott szolg...

- Képzés
- Katasztrófa
- Horgászverseny
- Sztájtörténelem
- Menni vagy nem menni



## Menni vagy nem menni

Menni vagy nem menni – már mint korengedményes nyugdíjban ez itt a kérdés. Számos kollégában fogalmazódott meg így a hiamleti kérdés. Valóban a lét-ről, a mozdonyvezetői hivatásról szóló kérdés ez. Világunk és szűkebb környezetünk folyamatos változásban van, világméretű gazdasági válság, újabb vasúttá alakítási tervek, ki tudja már hányadik ez az elmúlt időszakban. A csökkenő feladatok, illetve a kiszámíthatatlan közösségi közlekedés várható átalakítása sok jót nem vetít előre. A gondok kezelésének egyik legfiumánusabb módja, hogy az arra éretteket a MÁV-TRAJKTÓ elengedi korengedményes nyugdíjba. Abban az

esetben, ha minden érintett, aki kellő feltételekkel rendelkezik, elmegy nyugállományba, több mint 200 fő vonulhat el az idén.

A változó jogszabályok, a nyugdíj törvény változása gyors döntéseket sürget az érintettek körében. Menni vagy nem menni? Ha az egyén szempontjából vizsgáljuk, az egyik oldalon a család eltartásának felelőssége, a hitelek visszafizetési terhe nyomja a vállát. Másik oldal az utolsó lehetőség a korengedményes nyugdíjba vonulásra, hiszen ha nem teszi meg, akkor három évig nem lesz módja rá a jövőre megváltozó szabályok miatt. Ha marad, a foglalkoztatási gondok őt is érinthetik, a csökkentett munkaidő és az állásidő, s ennek következtében az apadó kereset. Ma még él a foglalkoztatási megállapodás, ez védelmet jelent a mozdonyvezetők közösségének,

de folyamatosan emelkedik ennek az ára, láthatuk ezt a szeptemberi vezénylések alkalmával is. „Sok kicsi sokra megy”- tartja a mondás az a 200 fő, akinek még módjában van élni a korengedményes nyugdíjazás lehetőségével, jelentősen növeli a foglalkoztatás biztonságát.

Nem könnyű a döntés, mindenkinek a saját sorsáért kell felelősséget vállalni. Ajánlunk egy módszert a döntéshozatallhoz azoknak, akik még gondolkodnak a kérdésben. Nem kell hiozzá más, mint egy a fehér lap. A lapot felezzük meg a közepénél, az egyik oldalra írjuk fel „menni”, a másik oldalra nem menni”. Vegyük számba azokat az érveket, amelyek az egyik, illetve a másik mellett szólnak, majd számoljuk össze, melyik oszlopban találunk többet számszerűen. A módszer egyszerű, de csak akkor sikeres, ha őszintén adjuk meg a válaszokat.

Sok sikert hozzá!...

Kiss László

## Interjú Kovács Ernővel

**Csontos Endre forgalmi igazgató nyugdíjba vonulása következtében pályázatot írtak ki a MÁV Zrt. forgalmi fősztályvezetői pozíció betöltésére. A kiválasztás Kovács Ernőre esett, aki augusztus elseje óta látja el ezt a feladatot. Mozdonyvezető gya-kornokként került a MÁV-hoz harminc éve, de rövid idő után átváltott a forgalmi területre. Karrierje a Tisztképző elvégzését követően gyorsan ívelt felfelé. A forgalmi szolgálattevőből hamarosan állomásfőnök lesz Nagytétényben, Kelenföldön és a Déli pályaudvaron. A Pályavasúti Területi Központok megalakulása után alosztályvezető, majd később osztályvezető, két éve pedig üzemirányítási osztályvezetőként készülhetett új feladata ellátására. „Két felnőtt gyermekem van, mind a kettő egyetemista: fiam germanisztika szakos, lányom pedig gépészmérnöknek tanul, most kezdte el az első évet. A rendelkezésre álló kevés szabadidőmben kirándulni szoktam.” – meséli büszkén a magánéletébe is bepillantást engedő új forgalmi fősztályvezető.**

**?** **Először is gratulálunk a forgalmi fősztályvezetői kinevezéséhez. Hogy érzi magát az első hónap után?**

Köszönöm, hol jól, hol kevésbé jól. Eddigi pályafutásom során sikerült elég sok területet megismernem, de ezzel a beosztással együtt járnak olyanok is, amelyekkel korábban nem találkoztam. Az új feladatokat igyekszem gyorsan megismerni, ezek súlyát és felelősségét ma már átérzem, ami gyakran hatással van kedélyállapotomra is.

Az Ön elődje, Csontos Endre meghatározó személyisége volt a forgalmi területnek, munkássága a velünk élő történelem. Ezt előnynek vagy tehernek tekinti?

Az utóbbi két évben szerencsém volt közvetlenül együtt dolgozni vele, nagyon sokat tanultam tőle. Számomra meghatározó jelentőségű és példaértékű munkássága, tudása, szakmai elhivatottsága és következetessége. Hogy munkássága előny vagy teher számomra, azt nem tudom megmondani. Magasra állította a mércét! Úgy gondolom, eléggé kapaszkodnom kell.

**?** **Hogyan kívánja átalakítani a forgalmi terület szervezetét és irányítását, hogy az megfeleljen egy modern és önálló Pályavasúti társaság felé támasztott szolgáltatási igénynek?**

Nagy átalakításban nem gondolkodom, az utóbbi 5-10 évben egy állandó átalakítási folyamatban vettünk részt. Mindig próbáltuk a szervezetet tovább csiszolni, jobba tenni. Ennek gyakorlati eredménye, hogy a Pályavasút is közvetlenül az önállósodás előtt áll. Az alapfeladataink meghatározottak; gyakorlati feladatunk, hogy a vonatforgalmat biztonságosan és menetrendszerűen lebonyolítsuk. A korábbi szemléletmódunkon azonban mindenképpen változtatnunk szükséges. A vasútvállalatok részére nyújtott szolgáltatások a vonatközlekedés lebonyolítása révén realizálódnak. A szolgáltatások igénybevevője pedig minőséget kell, hogy kapjon. Munkavégzésünk során sok más tevékenység mellett erre is figyelniünk kell. A minőséget nem lehet a szolgáltatás árába „belemagyarázni”, annak benne is kell lenni.

**?** **Mit tesz a forgalmi igazgató a mindennapokban előforduló, a különböző vasúti szereplők és az utasok részéről megfogalmazott, a forgalomirányítás tehetetlenségét bíráló megjegyzések orvoslására?**

Azt nem gondolom, hogy a forgalomirányítás tehetetlen, bár nem lehetek teljesen elégedett sem. Elindultunk egy úton, az Európai Unió csatlakozásunkkal együtt megváltozott a jogi környezet, bizonyos szervezetek alakultak. A menetvonal kiutalás, a menetrendszerkesztés átkerült a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft-hez. Kezdetben a Tisztántúlon, később a Dunántúli egy részén ütemes menetrend került bevezetésre. Forgalmiszabályozás szempontjából már nem a vonatok fontossági sorrendje a meghatározó. Megnőtt a hálózat terhelése, bizonyos szakaszokon pedig túlterhelté vált. Menetrendünk bizonyos időszakokban rendkívül zavarérzékeny. A pályaaállapotok, berendezéseink, a vontató és vontatott járművek üzemkészsége, a rendkívüli események, továbbá az uniós beruházások, a pályaeépítési munkálatok mind-mind közrejátszanak abban, hogy késnek a vonatok. Azon dolgozunk, hogy ezt megszüntessük, de a siker kizárólag nem rajtunk múlik.

**?** **A szolgáltatás minőségének kulcsa maga az ember, a forgalmi területen dolgozók. A változásban, az új szemlélet kialakításában jelentős szerep kell, hogy jusson az képzésnek és oktatásnak. Milyen változások várhatók ezen a területen, hogyan valósul meg majd az utasközpontúság, mikor szűnik meg a néha napjainkban is fel-felbukkanó jelenség, hogy „csak egy dolog zavar, maga az utas, meg a kérdései”?**

A Pályavasúti Üzletágon belül a forgalmi terület létszáma közel 10.500 fő. Nagyon élőmunka igényes ez a terület, s ez elsősorban







a technikai elmaradottság miatt van. Kollégáink a normál üzemi körülmények közötti feladat elvégzésére felkészítettek, a rendkívüli helyzetekre viszont soha sem lehetünk eléggé felkészültek. Szeretnék azt, hogy munkavállalóink rendelkezésre álljanak azok a technikai berendezések, amelyek segítenek a rendkívüli helyzetekre történő felkészülésében. Elsősorban a forgalmi szimulátorra és egyéb számítástechnikai alapú alkalmazásokra gondolok. Remélem, hogy ezek a megoldások beépülnek rövid időn belül az alap- és az időszakos képzés mindennapjaiba. Az utasbarát magatartás hiányosságával is foglalkozunk, vizsgáljuk milyen fejlesztési programmal tudunk a jelenlegi helyzeten további pozitív eredményeket elérni. Fontos ebben a kérdésben munkatársaink képzése és továbbképzése.

Napjainkban adott a XIX. századi vasúti infrastruktúra, erre kellene egy modern forgalmi irányítást bevezetni. Nem érzi úgy, hogy a jelenleg rendelkezésére álló eszközök és források csak az optikai tuningra lesznek elegendők, mint amikor a régi Trabantara széles abroncsokat és csili-vili spojlereket szereltek fel?

Úgy gondolom, hogy egy korszerű forgalomirányítási rendszerre már korábban is szükség lett volna. Azt, hogy nem olyan régen jutottunk el ehhez a szinthez, az első sorban forrás kérdése volt. Ha megvizsgáljuk a problémát, elmondhatjuk, egy kicsit távol állunk a nyugat európai vasutakhoz képest, főleg az infrastruktúra tekintetében. Haladnunk kell a korral és fel kell számolni a technikai elmaradásokat. A fejlesztésekre, akár a közelmúltban vagy napjainkban is, egy lassú tempó, a megfontolt haladás a jellemző. Egyszer tehetnénk már egy nagy lépést, egy ugrást is előre! Akkor nem kellene „széles gumira” váltani...



**Azt nem gondolom, hogy a forgalomirányítás tehetetlen...**

**? A szabályozás bibliája a „vérrel írt” vörös borítású forgalmi utasítások. Ezek az archaikus nyelvezet és az elmúlt több mint száz év balesetei után alkalmazott szabálytoldozgatások halmaza miatt nem egy könnyed, lefekvés előtti olvasmányok. Szerepel a tervei között a szerkezeti és tartalmi megújítás, s ha igen, mikorra várható bevezetésük?**

Igen, valóban a Forgalmi Utasításokra szokás mondani, hogy vérrel írták, és általában valamilyen bekövetkezett baleset után megpróbálták a benne lévő hiányosságokat pótolni. Nyelvezetük sem könnyű. Valós igény, hogy könnyedebb olvasmány legyen, de nem tudom megígérni, hogy egyszerűbb lesz például az F.2-es utasítás. Pillanatnyilag tartalmaz olyan részeket, amelyek nem kerültek szinkronba a megváltozott körülményekkel, mint például a vasútvállala-

tok számának növekedése vagy a sokszereplős piac. Nem biztos, hogy mindet ebben az utasításban kell szabályozni, továbbá található még benne olyan technológiai szabályozások, amelyek már elavultak. Egyelőre csak a kezdeti lépéseknél, a szerkesztés fázisában tartunk. Fontos tény, hogy ez a Nemzeti Közlekedési Hatóság által jóváhagyott utasítás és annak a kérdése, hogy ezt a jövőben ki szerkeszti, ki adja ki, még nem dőlt el.

**? Számunkra azért is fontos a szabályozásváltozás, mert szeretnék tudni, hogy hogyan alakul a jelenleg is élő filozófikus tétel, miszerint ha a forgalmista esetleg hibázik, akkor a mozdonyvezető képes legyen azt korrigálni. Ehhez azonban a teljes forgalmi ismeretet lefedő tudásra van szükség. Igény lesz erre a jövő tervei szerint is, vagy elegendő lesz egy szűkített, csak a mozdonyvezetéshez szükséges forgalmi ismeret?**

Röviden válaszolva szükség lesz erre a tudásra az elkövetkezendő időben is. Nem vagyunk olyan berendezésekkel felszerelve, ami az embert folyamatosan ellenőrizni tudná. Hosszú időnek kell eltelnie, amíg elérjük azt az állapotot, amikor csak korszerű és alacsony átlagéletkorú biztosítóberendezéseink lesznek. Gondoljunk az utóbbi időszak nagy baleseteire, ahol gyakorlatilag mindig a mozdonyvezető lett volna az, aki a hibát ki tudta volna küszöbölni és a balesetet el tudta volna kerülni. Véleményem szerint a közlekedésbiztonság érdekében a mozdonyvezetőknek a széles és alapos forgalmi ismeretére továbbra is szükség van.

**? Számos, a pályavasutat, azon belül is a forgalmi tevékenységet támogató informatikai projekt indult a közelmúltban. Hogyan érinti ez a vasúti közlekedésben résztvevőket, ki milyen változást érez majd?**

A feladatalapú, elkülönült tevékenységeket megpróbáljuk az informatikai rendszerek összehangolásával is támogatni, jelenleg is ezen dolgozunk a MÁV-TRAKCIÓ-val. A FOR bevezetése során egy olyan lehetőséget is vizsgálunk, hogy az írásbeli rendelkezéseket hogyan tudnánk a mozdony fedélze-

tére eljuttatni az elektronikus menetigazolvány rendszerének segítségével. A munkának a kezdetén vagyunk, úgy gondolom, hogy egy éven belül a teszt üzemben már biztos és kielégítő alkalmazást tudunk használni.

**? A közösségi közlekedés átalakítási tervei hogyan érintik a forgalmi területen dolgozókat? A tervezett, ún. személyszállítási tevékenység szüneteltetése bizonyos vonalakon eredményez majd létszámtöbbletet? Milyen tervek készülnek a problémák kezelésére?**

Ha egy vonalon a személyszállítási esetleg vele egyidejűleg az áru fuvarozási tevékenység is szünetelni fog, az biztosan hatással lesz az ott foglalkoztatott munkavállalók létszámára. Arra a kérdésre azonban nem igazán tudok most válaszolni, hogy ez a jövőben miként változik. Túl korai még ez a kérdés.





## Mozdonyvezetők horgászversenye a berekalji tavon



**A lényeg**

Nagy izgalommal várták a kollégák a balassagyarmati tagcsoporthoz szervezésében megrendezésre került idei horgászversenyt. A Nógrád megyei Szügy melletti, dombokkal körbe ölelt, festői szépségű, harminc hektáros berekalji horgászto és környéke várta a több mint kétszázhatvan fő résztvevőt. A 2009. szeptember 12-13-án megtartott kétfordulós verseny megelőző estjén, pénteken, már ötvenhét fő versenyző megjelent, hogy felderítsék a helyi adottságokat, felkészüljenek a következő napok sikeres egyéni stratégiájára. Szombat reggel a gyarmati Polgárórség felvezetésével és biztosításával érkeztek a területére a csapatok, és élénk figyelemmel várták a sorsolást, biza-



**Halra várva**

kodtak, hogy a szerencse kegyes lesz hozzájuk. A hatvanegy kijelölt versenyhely elfoglalása után tizenöt óraker a versenyt indító kürtszót követően kezdetét vette a lázas izgalom, előkerültek a titkos összeállítású etetőanyagok, a hazai csalik. Következett a feszült várakozás és fülelés, ki fogja ki az első halat. Nem kellett sokáig várni, a résztvevők az úszók jelzése után sorra vágtak be és szákolhatták a törpeharcsákat. Ahogyan nőtt az apróbb fogások száma, egyre nagyobb lett a várakozás a méretes halakra, s kaptak szárnyra a parti legendák a „nagy fogásról”. Eközben a szervezők sem pihentek, javában folytak az előkészületek az esti vacsorára. Hat kondérban rotogott a csülkös bagdulyás, s az illatok egyre csalogatóbban terjengtek a

LEGNAGYOBB HAL			
HELYEZÉS	CSAPAT NEVE	HORGÁSZ NEVE	FOGOTT HAL (gramm)
I.	SZÉKESFEHÉRVÁR II.	BORBÁS KÁLMÁN	6000 (amúr)
II.	DEBRECEN	PETŐ LÁSZLÓ	4430 (ponty)
III.	SZENTES I.	PAP LÁSZLÓ	2460 (ponty)



**Cseberből vederbe**

tó körül. A nap végét jelentő tizennyolc óra utáni mérlegelést követően mindenki jóízűen fogyasztotta el vacsoráját baráti beszélgetések közepette, amikor is a versenyzők jókedvűen mesélték egymásnak aznapi és korábbi horgász kalandjaikat. Az est további jó hangulatáról élő zenekar gondoskodott, s egyre többen álltak a táncoló mulatózók közé, feledve a mindennapok egyhangúságának szürkeségét. Igazi családi hangulatnak lehettünk tanúi, melynek kilenc óra körül egy kisebb zápor vetett véget. Ha nincs az eső, biztos, hogy éjjelig is kitartottak volna a táncosok! Másnap, vasárnap reggel kilenc óraker új helyeken próbálhattak szerencsét a csapatok, s várták a nagy fogást. Örültek a helyi horgászegyesület jelenlévő tagjai, hogy jelentős számú törpeharcsa állománytól fosztották meg a mozdonyvezető sporttársak a berekalji tavat, biztosítva ezzel a halállomány minőségének javulását. Lassan már a csüggedés jelei mutatkoztak a verseny résztvevőin, félvén, hogy elmarad a legendás fogás, amikor nagy csobbanás kíséretében ugrott utána méretes ponty fogásának Pető László, a debreceni csapat tagja. A nap Moby Dick-jét

### MOSZ HORGÁSZ VERSENY Berekalji Horgász Egyesület – Szügy

2009.09.12 – 13.

I.	HELYEZÉS:	Székesfehérvár I. csapat	11620 gr.
II.	HELYEZÉS:	Dombóvár	9760 gr.
III.	HELYEZÉS:	Celldömök I. csapat	8750 gr.

LEGNAGYOBB HAL: Borbás Kálmán (Sz.fehérvár I) 6 kg.  
AMUR

**Szügy Község Különdíja:** Pető László – Debrecen - aki a fotózott ponty után ugrott a vízbe és megmentette a halat csapata-nak!  
Szügy, 2009.09.13.



**Ki kit fogott meg?**





**A nagy ho-ho-ho**

Borbás Kálmánnak, a székesfehérvári csapat tagjának sikerült kifognia és partra tennie. Ez az amur jelentette a verseny legnagyobb fogását a maga hat-ezer grammjával. Délben ismét dudu és kürtész jelezte a kétnapos verseny végét, mindenki elégedetten pakolta össze felszerelést. A verseny résztvevői felelősséggel gondoskodtak a környezet tisztaságának megóvásáról, a keletkezett szemét gyűjtőkbe történő elhelyezésével.

A mérlegelés után nem maradt más feladat hátra, mint az eredmények összesítése. A díjakat Kiss László, a MOSZ elnöke adta át a helyezetteknek. A győzelmet jelentő serlegek mellett értékes horgászkesztyűkkel, felszereléssekkel lettek gazdagabbak a díjazottak. A rövid ünneplés után minden csapat boldogan és elégedetten utazott haza, s az autókban már a következő MOSZ horgászverseny lehetséges helyszínéről vitatkoztak. S bár a helyszín kiválasztása egyelőre nem történt meg, de egyben mindannyian megegyeztek, bárhol is kerül megrendezésre, ott lesznek

**A díjazottak****A bajnok**

HELYEZÉS	CSAPAT NEVE	2009. 09. 12. Fogott halmennyiség (gramm)	2009. 09. 13. Fogott halmennyiség (gramm)	ÖSSZES FOGÁS (gramm)
I.	SZÉKESFEHÉRVÁR II.	3020	8600	11620
II.	DOMBÓVÁR	5230	4530	9760
III.	CELLDÖMÖLK	3960	4790	8750
IV.	BÁTASZÉK I.	3490	5250	8740
V.	PÜSPÖKLADÁNY I.	3360	4900	8260
VI.	DEBRECEN III.	2430	5780	8210
VII.	BUDAPEST DÉLI	3100	5000	8100
VIII.	DEBRECEN I.	2870	5130	8000
IX.	SZOLNOK II.	4200	3640	7840
X.	BÉKÉSCSABA	3870	3900	7770
XI.	SOPRON II.	3070	4350	7420
XII.	NAGYKANIZSA	400	6600	7000
XIII.	SZENTES I.	3400	3410	6810
XIV.	SZOLNOK IV.	3700	3070	6770
XV.	SZENTES II.	2010	4500	6510
XVI.	DUNAUJVÁROS II.	2630	3830	6460
XVII.	CELLDÖMÖLK III.	3350	3100	6450
XXVIII.	SZENTES I.	2260	4130	6390
XIX.	KAPOSVÁR I.	2840	3290	6130
XX.	CELLDÖMÖLK II.	2920	3100	6020
XXI.	KISKUNHALAS II.	3015	2850	5865
XXII.	HEGYESHALOM I.	2330	3500	5830
XXIII.	DEBRECEN IV.	3780	2010	5790
XXIV.	GYÓR II.	3170	2570	5740
XXV.	TAPOLCA II.	4120	1410	5530
XXVI.	SZOLNOK III.	1900	3580	5480
XXVII.	DUNAUJVÁROS I.	1670	3710	5380
XXVIII.	KECSKEMÉT II.	2290	2430	4720
XXIX.	DEBRECEN II.	1970	2690	4660
XXX.	SZOLNOK V.	2730	1890	4620
XXXI.	SOPRON III.	1880	2380	4260
XXXII.	SZOLNOK I.	1580	2600	4180
XXXIII.	SZOMBATHELY	1880	2260	4140
XXXIV.	KISKUNHALAS I.	1480	2600	4080
XXXV.	KISKUNHALAS III.	1660	2400	4060
XXXVI.	TAPOLCA I.	1660	2170	3830
XXXVII.	SZÉKESFEHÉRVÁR IV.	0	3730	3730
XXXVIII.	BALASSAGYARMAT	2860	860	3720
XXXIX.	SZOLNOK VIII.	2020	1670	3690
XL.	SZOLNOK VII.	1290	2300	3590
XLI.	SOPRON I.	1180	2390	3570
XLII.	GYÓR I.	1780	1500	3280
XLIII.	SZABADKA	960	2270	3230
XLIV.	VESZPRÉM I.	1360	1820	3180
XLV.	ZALÁEGERSZEG	0	2440	2440
XLVI.	SZOLNOK VI.	450	1950	2400
XLVII.	KECSKEMÉT I.	430	1760	2190
XLVIII.	BÁTASZÉK II.	2160	0	2160
XLIX.	PUSZTASZABOLCS II.	1590	390	1980
L.	MEZŐHEGYES III.	1590	0	1590
LI.	GYÓR III.	1560	0	1560
LII.	PÜSPÖKLADÁNY II.	500	870	1370
LIII.	MEZŐHEGYES I.	1280	0	1280
LIV.	PÜSPÖKLADÁNY III.	520	0	520
LV.	PUSZTASZABOLCS I.	250	0	250
LVI.	MEZŐHEGYES II.	0	0	0
LVI.	GYÓR IV.	0	0	0
LVI.	SZÉKESFEHÉRVÁR I.	0	0	0
LVI.	SZÉKESFEHÉRVÁR III.	0	0	0
LVI.	VESZPRÉM II.	0	0	0
LVI.	VESZPRÉM III.	0	0	0

jövőre is. Igazán sikeres és egyben rekord létszámú rendezvénynek lehettünk résztvevői, köszönhetően a balassagyarmati tagcsoport aktív és nyugdíjas tagjainak és segítőinek. Nélkülük nem jöhetett volna létre ez a rendezvény, különösen a tökéletesen működő gépezet motorját jelentő Kmeti Kornél tagcsoportvezető és Juhász József munkavédelmi megbízott nélkül. Vasárnap, 2009. szeptember 13. az időjárás szerint a gyönyörű vénasszonyok nyara, a naptár szerint pedig Kornél napja volt. Még egyszer, Isten éltesen és boldog névnapot! *Köszönjük Neked Kornél!*





## Képzés a Gödöllői Egyetemen



Feszült figyelem

A tavasszal elfogadásra került képzési terv szerint a Küldöttközgyűlés tagjai 2009. szeptember 1-2-3-án képességfejlesztő tréningen vettek részt. A

tematika összeállításában nagy szerep jutott az előkészítő szakasznak, mely során feltérképezésre kerültek a szervezet erősségei és fejlesztendő területei. A helyzetértékelésben az ügyvivő bizottság tagjai, Komor Levente a Szent István Egyetem tanszékvezetője és Fekete Rita, egyetemi adjunktus vezetésével közös csoportmunkában vettek részt. Ennek eredményét jelentette a szeptemberi képzés, mely a képesség és készségfejlesztést tűzte ki célul. A kezdést nagy várakozás előzte meg, a küldöttek érdeklődését jelezte a számos kérdés a programmal kapcsolatban. A megnyitón Komor Levente, mint „házigazda” köszöntötte a megjelenteket, kiemelve a folyamatos képzés szükségességét az ember életében. Bevezetőjében utalt arra a lehetőségre, hogyan lehetne megteremteni az intézményesített felsőfokú szakképzés keretében az érdekvédelem területén tevékenykedők képzési rendszerét. A résztvevők csoportokat alakítottak, s a két nap alatt forgó rendszerben haladtak végig a programon. A konfliktus és kommunikáció témakörében dr. Fekete Rita segítségével mélyedhettünk el, Gósi Mariann által pedig a problémamegoldás és döntéshozás területén tehettünk szert hasznos ismeretekre. Közben megtanulhattunk az idővel gazdálkodni is Kisházy Gergely irányításával, Csik Gergely pedig a tárgyalástechnika rejtjelmeibe avatott be bennünket.

Nagy érdeklődést váltott ki dr. Káposzta József előadása, mely a jelenlegi gazdasági helyzetet és annak társadalmi hatásait elemezte. Összegzésként elmondható, hogy a program jól si-



Riadalom



Gazdálkodtunk az idővel

került, amit a résztvevők írásos visszajelzése is igazol. Egy dolgot fogalmaztak meg igényként a jövőről a jelenlévő kollégák: többször kellene ilyen képzést tartani és hosszabb időkeretben. Reméljük, hogy jövőre tovább bővíthetjük hasznos ismereteinket, fejleszthetjük képességeinket és készségeinket a MOSZ- képzés keretében.

### Összesített értékelés

A visszajelzéseket összesítve kimutatható, hogy a résztvevői elégedettség magas, mind a programmal, mind a helyszínnel és az ellátással kapcsolatban. A program hasznosságát 8,5-re értékelték a 10-es skálán.

A záró visszajelzéseket komolyan vették, a kitöltők 70%-a fogalmazott meg véleményt, javaslatot a folytatással kapcsolatban. Egyértelműen megjelenik az igény a kapott ismeretek későbbi elmélyítésére, mind elméletben, mind a gyakorlati tapasztalatokban.



Csoportmunka



Kommunikáltunk...

Az alábbi táblázat alapján látható, hogy az oktatók teljesítményét kiválóra értékelték és a helyszínnel kapcsolatban is magas értéket adtak.

Szempont	átlag
Szakmai tartalom	5,27
Oktatók átlagos teljesítménye	5,51
Előadásmód	5,51
Érthetőség	5,54
Hallgatók aktivizálása	5,15
Gyakorlatiasság, használhatóság	5,04
Szállás minősége	4,85
Szállás megközelíthetősége	5,15
Ellátás, étkezések	4,75

Fontosnak mondható, hogy a legtöbben úgy értékelték, megtudták, milyen irányba kell fejlődniük, és ehhez új tudást szereztek, illetve lehetőségük volt átgondolni a témával kapcsolatos kérdéseket.



Nem maradtunk éhen





Milyen célt ért el a program?	Össz válasz %-a
Új tudást adott az adott témakörben, az eddigieket strukturálta	22
Olyan párhuzamot, élményt adott, amihez vissza tudok majd nyúlni jó darabig	17
Szórakoztatott	11
Segített átgondolni, mérlegelni az adott témával kapcsolatos kérdéseket	22
Utat mutatott, hogy milyen irányba lenne szükségem fejlődésre	27



### ÜZENETEK:

- Tökéletesen elégedett voltam, a jövőben is hasonló oktatás szükséges.
- Nagyon elégedett voltam minden oktatónál, minden előadással, szervezéssel, helyszínnel! Több küldött képzésen vettem részt a pályafutásom alatt, de ez volt számomra a legjobb. Ez a képzés volt a javából. Arról szólt, ami nagyon fontos a számunkra, ezen az úton kell tovább haladni, köszönet a szervezésért.
- Legközelebb, ha itt lesz, akkor legyen olyankor, amikor a diákoknak pl: őszi szünete van. Ebben az esetben nagyon jó helyszín lenne.
- Egy jól felépített, összeválogatott téma körül zajlott a képzés, de kevésnek éreztem az idő miatt. A leadott anyag bővebben, több situációval, feladattal lenne jó.

## Táppénz

Az Országgyűlés 2009. május 11-én fogadta el a 2009. évi XXXV. törvényt, amely - többek között - módosította a kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. évi LXXXIII. törvényt (továbbiakban: Ebtv.) táppénzzel kapcsolatos némely rendelkezését is.

Az Ebtv. 43.§-a alapján az jogosult táppénzre, aki a biztosítás fennállása alatt vagy a megszűnését követő első, második vagy harmadik napon keresőképtelenné válik és a jogszabály szerinti pénzbeli egészségbiztosítási járulék fizetésére kötelezett. Természetesen kizárólag az orvos igazolhatja - legfeljebb öt napra visszamenőleg - a keresőképtelenséget.

A biztosítási jogviszony fennállásának időtartama alatt továbbra is a keresőképtelenség idejére jár a táppénz, de legfeljebb egy éven át. A biztosítási jogviszony megszűnését követően, a passzív táppénz időszakára 2009. augusztus 01-től már csak 30 napon keresztül vehető igénybe a táppénz, vagyis a korábban hatályban volt 45 napot a „bérből és jövedelemből élők” hátrányára módosították - mint általában. Ugyancsak 2009. augusztus 01-jei hatállyal csökkentették a táppénz összegét is, mégpedig 10-10 %-kal. Ezek szerint a legalább kétévi, folyamatos biztosítási jogviszonnal rendelkezők jövedelme naptári napi átlagának 60 %-a a táppénz összege, az ennél rövidebb biztosítási idő esetében vagy a fekvőbeteg-gyógyintézeti ellátás tartama alatt pedig a naptári napi átlag 50 %-a. Emellett a jogalkotó maximalizálta a táppénz összegét, ugyanis az egy napra járó összeg nem haladhatja meg a jogosultság kezdő napján érvényes minimálbér 400 százalékának, a biztosítási jogviszony megszűnését követően pedig a minimálbér 150 százalékának harmincad részét. Az Országos Egészségbiztosítási Pénztár közleménye szerint a táppénz ezen napi összege maximum 9.533,33,-Ft, illetve 3.575,-Ft lehet. Méltányosságból is állapíthat meg táppénzt az illetékes egészségbiz-

tosítási szerv, amennyiben a biztosított az ahhoz szükséges biztosítási idővel nem rendelkezik. Azonban, méltányosságból is legfeljebb 30 napra állapíthat meg táppénzt az egészségbiztosítási szerv a biztosítási jogviszony megszűnése után folyósított táppénz lejártát követően. Ezen 30 napos időtartam 2009. augusztus 01-jét megelőzően még 45 nap volt.

A fenti változások érintették a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény betegszabadságra vonatkozó rendelkezéseit is, nevezetesen a betegség miatti keresőképtelenség idejére járó évi tizenöt munkanap betegszabadság után - 2009. augusztus 01-től - a munkavállaló részére távolléti díjának 70 %-a jár a korábbi 80 % helyett. Mindezen módosított szabályokat a 2009. július 31-ét követően bekövetkező keresőképtelenség esetén kell alkalmazni.

A jogalkotó 2010. január 01-jei hatállyal, - vagyis a 2009. december 31-ét követően bekövetkezendő üzemi balesetknél - módosította a baleseti táppénz alapjául szolgáló üzemi baleset fogalmát. Ezek szerint üzemi balesetnek minősül majd az a baleset, amely a biztosítottat a foglalkozása körében végzett munka közben vagy azzal összefüggésben éri. A biztosítottat a munkába vagy onnan a lakására (szállására) menet közben érő baleset úti baleset lesz a jövőben, vagyis a jelenleg még hatályos definíciót szedte szét a jogalkotó. Ha emellett azt is figyelembe vesszük, hogy üzemi baleset esetén a baleseti táppénz összege azonos a baleseti táppénzre való jogosultság kezdő napját közvetlenül megelőző naptári hónapban végzett munkáért, tevékenységért kifizetett, a biztosított pénzbeli egészségbiztosítási járulékalapot képező jövedelme naptári napi összegével, úti baleset esetén pedig annak kilencven százalékával, akkor véleményem szerint teljesen egyértelmű, hogy a módosításnak egyetlen egy indoka volt, a már megszokott kiadás-csökkenés.



dr. Király György s.k.



## Szeptemberi hónapban elrendelt rövidebb munkaidő mértéke, területi bontásban...

	Budapest	Debrecen	Miskolc	Pécs	Szeged	Szombathely	Trakció összesen
VII. havi mozdonyvezetői zárólétszám összesen (TVSZK-nként)	1439	622	374	533	560	419	3947
A munkaidő-csökkenésben érintett létszám	702	616	40	515	526	295	2694
Aránya az össz mozdonyvezetői zárólétszámhoz képest	48,78%	99,04%	10,70%	96,62%	93,93%	70,41%	68,25%
Csökkentett napi munkaidő minimum	6,47	6,46	6,60	5,60	6,46	6,57	5,60
Csökkentett napi munkaidő maximum	7,60	7,53	6,60	7,59	7,59	7,52	7,59
Átlagos munkaidőcsökkenés (óra/fő)	0,60	0,96	1,00	0,38	0,47	0,38	0,60
Átlagos munkaidőcsökkenés (%)	7,94%	12,65%	13,16%	4,97%	6,24%	4,98%	7,87%
Átlagos személyi alaphércsökkenés (Ft/fő)	14 528	23 676	24 980	9 167	11 413	9 371	14 580
Átlagos személyi alaphércsökkenés (%)	6,36%	10,12%	10,53%	3,97%	4,99%	3,98%	6,30%
15%-nál nagyobb mértékű munkaidőcsökkenés (fő)	0	0	0	0	0	0	0
12-18 órás munkaidő-csökkentéssel érintett létszám (fő)	204	87	0	103	82	54	530
18-20 órás munkaidő-csökkentéssel érintett létszám (fő)	73	63	0	4	17	3	160
20-24 órás munkaidő-csökkentéssel érintett létszám (fő)	115	146	40	4	51	2	358
24-25,08 óra közötti munkaidő-csökkentéssel érintett létszám (fő)	23	279	0	2	19	0	323
<b>Összes munkaidő-csökkenés (óra)</b>	<b>9 324,75</b>	<b>13 028,26</b>	<b>880,00</b>	<b>4 274,48</b>	<b>5 485,63</b>	<b>2 458,31</b>	<b>35 451,43</b>

## ...és ahogy teljesült!

### Szeptember havi túlóraadatok

	Budapest	Debrecen	Miskolc	Pécs	Szeged	Szombathely	Trakció összesen
Összes túlóra	7 847,17	2 220,87	751,18	2 347,07	3 016,22	1 239,73	<b>17 422,24</b>
Összes mozdonyvezetői túlóra	7 542,33	1 982,72	622,96	2 250,63	2 779,34	1 053,80	<b>16 231,78</b>

Budapest TVSZK	TVSZK össz.	Mv. össz.
Budapest Vsz. Központ	0,00	
Ferencváros Vsz. Telephely	3145,29	3 058,89
Északi Vsz. Külső szolg. hely	1127,06	1 075,66
Szolnok Vsz. Telephely	943,46	943,46
Székesfehérvár Vsz. Telephely	1001,68	894,05
Hatvan Vsz. Külső szolg. hely	239,53	213,01
Balassagyarmat Vsz. Telephely	182,64	178,53
Győr. Vsz. Külső szolg. hely	1207,51	1 178,73
Debrecen TVSZK	TVSZK össz.	Mv. össz.
Debrecen Vsz. Központ	2,67	
Debrecen Vsz. Telephely	1119,71	981,78
Nyíregyháza Vsz. Külső Szolg. hely	796,72	753,84
Záhony Vsz. Külső szolg. hely	301,77	247,10
Miskolc TVSZK	TVSZK össz.	Mv. össz.
Miskolc Vsz. Központ	0,00	
Miskolc Vsz. Telephely	751,18	622,96

Pécs TVSZK	TVSZK össz.	Mv. össz.
Pécs Vsz. Központ	0,00	
Pécs Vsz. Külső Szolg. hely	417,39	403,29
Dombóvár Vsz. Telephely	1337,04	1 326,30
Nagykanizsa Vsz. Külső szolg. hely	592,64	521,04

Szeged TVSZK	TVSZK össz.	Mv. össz.
Szeged Vsz. Központ	0,00	
Szeged Vsz. Telephely	1051,07	924,66
Békéscsaba Vsz. Külső szolg. hely	879,18	833,09
Szentes Vsz. Külső szolg. hely	880,48	871,89
Vésztő Vsz. Telephely	205,49	149,70

Szombathely TVSZK	TVSZK össz.	Mv. össz.
Szombathely Vsz. Központ	0,00	
Szombathely Vsz. Telephely	382,94	301,91
Celldömök Vsz. Külső szolg. hely	540,28	469,18
Zalaegerszeg Vsz. Külső szolg. hely	316,51	282,71

## Tudjuk hány óra

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra 2009 év 8. hó 20 munkanap 152,0 kötelező óra

Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	„Minusz” óra	Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	„Minusz” óra
Bp.Ferencváros	317	50778	2550	20	0	Szeged	190	32889	1134	528	108
		160	8	0	0			321	6	3	1
Győr	223	35577	1681	0	0	Békéscsaba	150	26271	750	364	67
		160	8	0	0			175	5	2	0
Székesfehérvár	253	40050	1577	0	0	Szentes	181	28930	1378	629	61
		158	6	0	0			160	8	3	0
Bp. Északi	234	35602	38	0	0	Vésztő	39	6753	617	726	0
		152	0	0	0			175	16	19	0
Szolnok	273	42274	742	1232	17	Pécs	136	20891	355	169	210
		155	3	5	0			154	3	1	2
Hatvan	107	16976	719	726	7	Dombóvár	263	41009	1229	183	191
		159	7	7	0			156	5	1	1
Balassagyarmat	49	7846	389	0	0	Nagykanizsa	139	22046	935	343	20
		160	8	0	0						
Miskolc	380	59227	1598	1486	109	Szombathely	132	21132	1068	561	0
		156	4	4	0			160	8	4	0
Debrecen	286	44817	1172	0	0	Celldömök	212	33124	900	633	0
		157	4	0	0			156	4	3	0
Nyíregyháza	209	31991	369	0	0	Zalaegerszeg	81	12437	125	765	0
		153	2	0	0			154	2	9	0
Záhony	122	18719	160	0	0	Hálózat	3975	586881	19486	8366	799
		153	1	0	0			148	5	2	0







## Állásidő, avagy jogi esetek?

A minap Gy. I. mozdonyvezető kolléga a következő problémával keresett meg az állásidővel kapcsolatban. Vajon jogos-e a munkáltatónak a nehéz gazdasági helyzetre való hivatkozása és a mozdonyvezető állásidőre való küldése, ha az adott tehervonat teljes egészében leközlekedett?

De előbb a történet:

Gy. I. mozdonyvezető 2009. szeptember 17-én jelentkezett a Ps4818 szolgálatra 3 óra 12 perckor az éppen akkor szolgálatban lévő felvigyázónál. A 8019 sz. vonatot Dombóvár állomásig továbbította, majd váltás után a fűtőházba sietett a 80000 sz. gyorsterher gépéért. Az ottani felvigyázó jelölte ki számára a V63-012 p.sz. mozdonyt. Gy. I. mit sem sejtve, gépvizsgálat után a mozdonyral azonnal kijárt és a 80000 sz. vonat kb. 7 óra 30 perckor a 10 óra 12 perces indulási idő helyett elindult a célállomás felé. A vonat 9 óra 50 perckor érkezett Pécsbánya-rendező célállomásra, onnan a napi rendes gépmeneti számban közlekedett vissza Pécsre 9 óra 56 perces indulással és 10 óra 04 perces érkezéssel. Pécs állomáson a gépet a „B” vg-ra félre tetették és a mozdonyvezető a mozdony lezárását követően a felvigyázó helységbe sietett. Gy. I. közölte V. I. felvigyázóval a gép lezárás helyét, valamint a mozdony üzemóra állását. V.I. felvigyázó megköszönve Gy. I. munkáját, 11 óra 04 perctől a szolgálat végeztéig 14 óra 22 percg jutalomként állásidőre küldte kollégánkat. A történet ennyi, és sajnos nincs folytatása, de hozzáfűzni valóm lenne.

Vajon normális helyzet az, hogy a korábban leközlekedtetett tehervonat után minden érintett vasúti vállalat jól jár, csak a mozdonyvezető a kárvallója? Vajon mi motiválja majd a mozdonyvezetőket a hatékonyságra, ha a fent említett helyzetben bér csökkenést szenvednek? És vajon jó-e az a KSZ, aminek egyes pontjain jogászok, nyelvészek vitatkoznak a végrehajtás terén?

Véleményem szerint mindenki tudja a választ, de sajnos a tagcsoportoknál marad a további küzdés és harc az igazságtalanságokkal szemben. Mi nem adjuk fel, remélem ti sem! **Stadlinger József**

### Karikatúra helyett

A MOSZ pécsi tagcsoportjánál rendszeresen osztanak ingyen ebédet a munkaidő-csökkenés miatt nehéz helyzetbe került mozdonyvezetők számára



## A Lengyel Mozdonyvezetők

### Szakszervezetének (ZM) beszámolója

2009 május-szeptember



2009. június 3. és 5. között ülésezett a ZM választási kongresszusa, melyen a ZM vezetését választották meg az elkövetkezendő 4 évre. A következő hivatali periódusra Leszek Miętek-et elnöknek, al-elnöknek Krzysztof Ciećka-t és Bogusław Sady-t választották meg. A küldöttek a kongresszuson vizsgáló bizottságot is alapítottak. A következő hivatali időre szóló programterv is elfogadásra került. 2009 júniusában és júliusában a ZM a csoportos létszámcsökkentés feltételeiről tárgyalt. A szállítási igények erőteljes csökkenése következtében augusztusban közel 4800 munkavállalónak kellett felmondani (a 34000 foglalkoztatottból), az elbocsátottak közül 1500 munkavállaló mozdonyvezető volt.

Az elbocsátott munkavállalók 9 hónapnyi végkielégítésben részesültek, és azok, akik saját maguk kezdeményezték az elbocsátást, ezen felül 15000 Zloty (kb. 1 millió forintnak felel meg) juttatásban is részesültek.

A legtöbb elbocsátott dolgozó kihasználta annak a lehetőségét, hogy hamarabb nyugdíjba vonulhasson. A lengyel Sejm (Parlament) az előrehozott nyugdíjat ( „összetett nyugdíjat”, mely a munkaviszony megszűnésére és a nyugdíjra való jogosultság megszerzése között jár) – a ZM fáradozásainak köszönhetően –bevezette. A mozdonyvezetők - meghatározott feltételek mellett - 55 éves korukban nyugdíjba mehetnek, ebben az esetben a nyugdíj összege a mozdonyvezetői bér 60-70 %-a.

Jelenleg a ZM megbeszéléseket folytat a szolgálatok szabályainak megváltoztatásáról, mivel a munkaadók a költségek drasztikus emelésével számolnak.

2009. szeptember 19-én, a mozdonyvezetők napjának alkalmából ünnepelte a ZM fennállásának 90. és újrafelvételének 20. évfordulóját. **KL/KL**

## MOSZ kupa 2009-2010 évi selejtezőcsoport sorsolása

### A csoport

Sopron I.  
Celldömölk  
Pápa  
Szombathely  
Zalaegerszeg

### B csoport

Komárom  
Győr  
H. halom  
Sopron II.  
Veszprém

### C csoport

Bp. Ferencváros  
Bp. Északi  
Bp. Keleti- Déli  
Pusztaszabolcs  
Sz. fehérvár



### D csoport

Miskolc I.  
Hatvan  
Záhony  
Szentos  
Vésztő

### E csoport

Szolnok I.  
Dombóvár  
Miskolc II.  
Kiskunhalas  
Debrecen

### F csoport

Szolnok II.  
Szeged  
Békéscsaba  
Püspökladány  
Mezőhegyes

A címvédő Mezőhegyes az F csoportban edzőmérkőzéseket játszhat, de eredményei a csoporteredménybe és helyezéseibe nem számítanak bele.

A MOT- ot rendező tagcsoport csapatának eredményei szintén nem befolyásolják a csoportjának végeredményeit.



**Jó sportolást kíván minden csapatnak a sportbizottság**





## Megkérdeztük...

A következő évi költségvetési tervben 40 milliárd forinttal kevesebb jut közösségi közlekedésre. Ha a Parlament igent mond erre a javaslatra, vasúti mellékvonalak bezárására kerülhet sor. A MOSZ szeptemberben megalakította sztrájkbizottságát, hogy ha kell nyomást gyakoroljon a döntéshozókra.



Barsi Balázs  
rovata

# 1 Megkérdeztük: mi a véleményetek a mellékvonalakkal kapcsolatos tervekről és a Mozdonyvezetők Szakszervezete tervezett válaszlépéseiről? Lesz-e vonalbezárás a következő menetrendváltástól?

A kistérségi közlekedésről nagyon egyszerű és határozott véleményem van, de nem biztos, hogy bármilyen sajtóba megfelelő lenne, mivel a nyomdafesték nem bír el mindent! A tréfát félre téve az önkormányzatoknak, sem idejük sem pénzük nem lesz ezzel foglalkozni kivéve azon településeken ahol esetleg a teherszállítást is üzemeltetnék. Mivel a személyszállítás soha nem volt nyereséges! Sajnos!!!! Tehát ami nem nyereséges azt minek üzemeltessék! A mai politikai elitet nem érdekli, hogy az emberek mikor mivel és hogyan jutnak el A pontból B-be, csak az számít nekik, hogy a saját zsebüket miként tudják minél több pénzzel tele tölteni! Ez elég szomorú, de sajnos a közel jövőben nem is látok semmiféle változást ezen a téren! A mai helyzetben teljesen mindegy, hogy melyik párt van hatalmon mindet csak saját maga hatalmi és tőke pozíciója érdekli! Ez az egész csak arra jó, hogy valamivel meglehessen magyarázni a vonalak bezárását!

A sztrájkbizottság megalakulásának semmi értelme, mivel ha nem tudjuk magunk mellé állítani az embereket, csak azt érjük el, hogy bújhatunk és lapíthatunk a vezetőálláson az emberek haragja miatt. Nem érdekli őket az, hogy mi miért akarunk küzdeni, harcolni csak azt látják, hogy megint nem megy az a vonat, amivel el szeretnének utazni! Magának a sztrájknak a lényegét ezen a téren sajnos más szakszervezet már eljátszotta! Akkor lenne értelme, ha nem a személyszállítást, hanem a teherszállítást céloznánk meg! De mivel ezzel a CARGO-nak olyan „fegyvert” adnánk a kezébe, aminek nem lenne nagyon jó következménye (gondolok itt arra, hogy lehetősége nyílna, saját mozdonyvezetőket felvenni arra hivatkozva, mert nem tudjuk kielégíteni a megrendeléseit).

Nem igazán ehhez a témához tartozik, de mindenképp fontosnak tartom leírni azt a mélységes felháborodásom, miszerint nem látok a TRAKCIÓ-nál semmiféle pozitív változást gazdasági téren mind addig, amíg a vezetőinket arra ösztönzik, hogy minél kevesebb munkánk legyen! Gondolok itt arra, hogy azért kapjanak prémiumot minél kevesebb legyen a túlóra! Szerintem épp ellenkezőleg arra kéne őket ösztönözni minél többet keljen vezetnünk és minél több legyen a munka! Ha kicsit negatíván látom a helyzetet elnézést kérek, de ez az egyéni véleményem! Végül minden kedves kollégának esemény, és balesetmentes közlekedést kívánok!

**KERTÉSZ GÁBOR  
PÉCS**

Úgy gondolom ez egy nagyon összetett téma, több aspektusból kell vizsgálni. Alapvetően racionálisan kellene az ügyben dönteni, ami sajnos egyik oldalnak sem az erőssége. Akik a bezárások ellen kampányolnak, általában érzelmi alapon teszik ezt. Be kell látni, hogy sok 100 éves vasútvonal 60-80 évig betöltötte szerepét, de manapság sajnos nem alternatíva. Sok helyen a vonalvezetés, az eljutás ideje és a menetrend az, ami eleve elriasztja azt, aki a vonatot választaná. De. Nem vagyok szakember, csak egy egyszerű laikus akinek minden vonalbezárás fáj. Nem szabadna még egyszer olyan szanálást megengedni, mint pár évvel ezelőtt végrehajtottak. Sajnos akkor túl könnyen „engedtünk”. Az eredményekről azóta sem beszél senki. Vajon miért? A mellékvonalak gazdaságos fenntartásáról rengeteg tanulmány készült (sok-sok millió Ft-ért, persze a mi adónkból), mégsem gondolkodnak ezek megvalósításáról. Számos külföldi példát lehetne áttölteni a mi vici vonalainkra, de nekünk ez is derogál. Addig, míg a kormány azt látja, hogy a megspórolt pár milliárd forintból tudja tömködni a költségvetés lyukait, ezt a megoldást választja. Lassan 20 éve a rendszerváltás után még mindig nem látunk az orrunknál előbbre... Az teljesen egyértelmű, a szakszervezetnek eljött az ideje hogy valami fellépést foganatosítson az ügygel kapcsolatban. Az érdekvédők közötti összefogást helyénvalónak tartanám normál esetben, de ismervé az egymáshoz való viszonyulást az elmúlt években, kicsit szkeptikus vagyok. A hosszú idő óta tartó sárdobálás után a nagy közösködés, nekem színjátéknak tűnik. Pedig ha valamikor szüksége van a vasutas társadalomnak az erős szakszervezeti

összefogásra, az most van. Mivel ez nem „csak” vasutasokat érint, országos megmozdulásra lenne szükség. Példaként Franciaországot lehetne említeni, ahol az egész ország az ügy mögé áll a postástól a légi forgalomirányítóig. De ettől mi nagyon messze vagyunk. Ezt köszönhetjük egyes érdekképviseleti vezetők önzőségének, a médiáknak és a politikusi hozzáállásnak. Szerintem. Sok sikert kívánok a tárgyalásokhoz és bizakodom az eredményességben. Én csak ennyit tehetek...

**BAKOS ZSOLT  
BALASSAGYARMAT**

Sajnos időről-időre előtérbe kerül a mellékvonalak bezárásának ötlete. Így van ez ismét, bár az előző alkalommal a közlekedésből kizárt vonalak nemhogy hasznat nem hoztak, de igazából az őrzés, állagmegóvás miatt azonos költségeket visznek el a kasszából. A gazdasági világválság külön öröm a pénzügyi-politikai világ egy bizonyos csoportjának, hiszen erre hivatkozva minden érdekükön kívülről fel lehet számolni. Érdekes, hogy idestova egy éve kínlódik a világ, az ország és csak most jut eszükbe a vonalak felszámolása. Ha ez valóban 40 milliárdot jelentene, akkor miért nem tették meg korábban? Arról nem beszélve, hogy ha ténylegesen megteszik a forgalom megszüntetését, a munkanélkülivé vált emberek nem fizetnek adót, sőt segélyt kell számukra biztosítani. Az ország még több részre szakad, elszigetelődnek települések, régiók. A szárnyvonalak többségén most is siralmas a menetrend, az emberek ehhez alkalmazkodva mégis próbálnak közlekedni rajta. Nekünk ezen felül a munkahelyünket is jelenti, természetes, hogy még inkább szeretnénk megtartani, sőt jó lenne a fejlődését is megélni ezeknek a vonalaknak! A regionális vasút már túlesett egy próbán itt Balassagyarmaton. Csoda nem történt, igazából semmi változás nem volt tapasztalható. Vége is lett a projektnek. Érdemes lenne megvizsgálni, hány ember volt vezetőként a régiós vasutak gazdája és mibe is került az át- illetve visszaszervezés. A kormány most újra ezt a vonalat erőlteti, újra a régiós vasút az álmuk. A most megalakításra kerülő regionális közlekedési hivatalok (vagy valami hasonlóról névre keresztelt csodák) rendelnek majd vonatokat. Vagy éppen nem rendelnek... A kormány szakértő tagjai pedig mossák kezüket, mert nem ők a felelősök egy-egy térség közlekedéséért. Amiben lenne lehetőség az az, hogy ahol van vasút, ott a párhuzamos közlekedés helyett a buszoknak a rá- illetve elhordó szerepét kellene összehangolni. Az biztos, hogy azokon a településeken, ahol jelenleg nincsenek sínek, mostanában nem is lesznek kiépítve és jóval több ezen falvak, városok összlétszáma. Tehát a közútnak eleve nagyobb tortája van. Persze neki is csak a hab kellene... Senki sem tudja, hogy a médiában megjelent bezárási listának mennyi a valóságalapja. De mi lesz velünk, ha szeretett kormányunk válságkezelő szakértői mégis véghezviszik régi álmukat? Hány mozdonyvezető marad munka nélkül? 300-500 vagy még több? Már most az állásidővel és a rész munkaidővel kell operálni, hogy egyfajta egyensúlyi helyzet létrejöhessen. Akkor mire számítsunk? És valóban szükséges még 120 gyakornok vizsgáztatása 2010-re? Az sem derült még ki, hogy a fővonalakon mennyi vonat fog közlekedni. Öltözői pletykák szerint az egység is bomlófélben van, hiszen a budapesti fűtőházak nem akarnak a vidék mellé állni a vonalbezárások elleni sztrájk esetén. Talán éppen ez lenne a politika célja: megtörni a mozdonyvezetők egységét? Mert ebben a forgatókönyvben ez is életszerű lenne. Azt is el tudom képzelni, hogy az egyéni munkaszervezős mozdonyvezetők lesznek az ászok, ha valósággá válik a bezárás, illetve a nagy létszámú munka nélkül maradt állomány. Esetleg valamelyik magánvasút felveszi egy részüket és így az elővárosi vonatok továbbításával megjelennek a személyszállításban is, persze ezzel ismét rosszabb helyzetet teremtenek a TRAKCIÓ-nál. Mit hoz az ősz nekünk? Tudja valaki a választ?

**MAGYAR LAJOS  
KISKUNHALAS**







Most már menetrendszerűen a költségvetés tárgyalásokon előkerül a vasúti mellékvonalak és a vasút és közút párhuzamos közlekedésének ügye. Nem ez az első és nem is az utolsó kormány, amelyik foglalkozik ezzel a kérdéssel. A változás talán annyi, hogy soha ennyi vasútvonal nem került terítékre és egyik kormány sem tűnt ennyire eltökélteknek... Sajnos a vasútfejlesztések elmaradása miatt az ország kötőpályás hálózata erőteljesen leromlott és sok helyen komoly lépéshátrányba került a közúttal szemben. Amíg a Volán társaságok 5-10 éves járművekkel és a kis településeken is 2-3 helyen megállva szolgálják ki az utasokat, addig a vasútállomások és járművek állaga elszomorító és sokszor kilométereket kell gyalogolni a településen, hogy vonatra lehessen szállni. Az utasok elpártoltak tőlünk. Szerintem a megoldás az, hogy a buszos közlekedés ráhordó jellegét kell megerősíteni, és a vasúti környezetre gyakorolt kevésbé káros hatását kihangsúlyozni. Azt várom, hogy ebben a kérdésben a MOSZ szakmai anyagot készítsen, vagy készítsen

és állítsa maga mellé a közvéleményt. Fontos még hangsúlyozni, hogy a tervezett régiós rendszer nem old meg semmit akkor, ha nincs a fejlesztésekre pénz, pénz, pénz...

A MOSZ esetleges nyomásgyakorlásáról az a véleményem, hogy mi mozdonyvezetők egyedül kevesen vagyunk. Ha el akarjuk érni céljainkat, akkor félre kell tenni a személyes ellentéteket, egyéni érdekeket és a vasúti szakszervezeteknek össze kell fogniuk. Csak a pályavasút a forgalom és a traktációs területen dolgozók együttes akarata lehet eredményes. Persze ez még mindig nem lehet elég, ha a közvélemény nem támogatja törekvéseinket. De ehhez nem a mozdonyvezetők munkahelyének védelmét, hanem a vidék ellehetetlenülését és a környezetünk védelmét kell hangsúlyoznunk.

**HERCZEG ISTVÁN  
SZÉKESFEHÉRVÁR**

**A MOSZ küldöttei számára tartott képzést a közelmúltban. A helyszín és a tematika s változott a korábbiakhoz képest.**

## 2 Megkérdeztük: hogy tetszett a szakszervezet Gödöllői oktatása, tartalmasak voltak-e az előadások, használható-e az ott szerzett ismeret?

Szeptember 1-3 között ismét képzésen vehettek részt a MOSZ küldöttei. A hagyományokkal szakítva most vízpartmentes helyen, a gödöllői Szent István Egyetemen. Szerintem könnyen megközelíthető helyszínt sikerült választani. A szállás kollégiumi színvonalakhoz képest elfogadható, habár a tisztasággal kapcsolatban voltak némi építő gondolataim. Sajnos nem működött a szobai internet csatlakozások egyike sem. Az étkezés nem a megszokott, de bőséges, a menzai szintekhez képest megfelelő volt Több képzésen vettem már részt, nem csak a szakszervezetben belül. De valahogyan mindig az volt a benyomásom, hogy annak ellenére, hogy a szervező cégek próbálták időnként lazára, humorosra venni, azért akarva-akaratlanul is kitűnt az az apróság, miszerint gyorsan, röviden előadni valamit; a pénzt beszélni és távozni. Persze természetesen tisztelet a kivételnek. Itt ért az első kellemes meglepetés. Nem volt plüssmaci szedés csapatépítés címen. Nem is kellett, mert mi egy valóban csapat vagyunk. Volt viszont érdekes előadások sorozata, voltunk igazgatók, oldottunk meg komoly problémákat, hallgattunk tárgyalástechnikát. Nagyon pozitív volt az előadók közvetlen hozzáállása, az előadás technikája. Szinte mindegyikük megadta elérhetőségét. Etikátlan lenne bármely előadót kiemelni, mert magas színvonalon teljesítettek, hiszen előfordult, hogy az Elnök úr szűrős tekintete ellenére a szünetbe is belenyúlt a beszélgetés. Nagyon tetszett és tanulságos volt Dr. Káposzta József általános gazdasági, társadalmi előadása. Hát igen! Lehet ezt pártatlanul is. Mindent összevetve ez más volt, mint az eddigiek. A képzésért felelősök jó munkát végeztek. Látszott a profizmus. A hely szellemének megfelelően színvonalas képzést tudhatunk magunk mögött. Úgy érzem hasznos volt, bőven kaptam a mindennapokban alkalmazható instrukciókat. Külön pozitívként értékelem az Egyetem szakképzési ajánlatát. Minden elismerésem a szervezőknek és a lebonyolítóknak. Egyre viszont vigyázni kell! Most nem szabad leállni. Ennek van értelme, ezt a képzési irányt kell folytatni a jövőben is.

**BARTHA GÉZA  
ESZTERGOM**

A Mozdonyvezetők Szakszervezete, az elfogadott képzési ütemtervnek megfelelően képzést szervezett a Küldöttközgyűlés tagjai számára szeptember 1-2-3-án. Ennek a képzésnek a gödöllői Szent István egyetem adott otthont. E patinás intézmény tényleg jó választásnak bizonyult, mind az elhelyezést tekintve, mind az oktatók kiválasztásakor. A képzés színvonalára az egyetem oktatói garanciát jelentettek. A témák, mellyel a rendelkezésre álló rövid idő alatt foglalkoztunk szerteágazók voltak, de mind egy közös célt szolgáltak. Ez nem más, mint az érdekvédelmi munka hatékonyabb ellátása. A munkáltatóval történő tárgyalás alkalmával a kapott ismeretek alkalmazásakor a sikeres és eredményes érdekvédelem. A tagcsoport tagjaival történő kommunikáció elősegítése, problémamegoldás, kríziskezelés.

A témák a következők voltak:

- Konfliktus és kommunikáció
- Problémamegoldás és döntés
- Időgazdálkodás
- Tárgyalástechnika
- Általános és gazdasági, társadalmi kitekintés

A megjelent küldötteket csoportokra osztva kezdődött meg a képzés. Először furcsának tűnt ez a fajta megoldás, de be kellett látni, hogy jó ötlet volt, mert így a kisebb csoportok hatékonyabb munkát tudtak végezni. Az órák közös megegyezés alapján 1 ½ órásként voltak, így egy megkezdett feladatot nem kellett a szünetek miatt bontani, és a tanerő is jobban tudott gazdálkodni a rendelkezésre álló idejével.

Összességként elmondhatom, hogy a képzés szervezésével, a szállással, az ellátással maximálisan elégedett vagyok. Az oktatás színvonala is olyan volt, mely az egyetem hírének megfelelt. Hogy mondjak negatívumot. Rövid volt a képzés. Tudom és tisztában vagyok vele, hogy három nap alatt nem lehet 8 félév anyagát leadni. És a képzésre álló anyagi forrás sem korlátlan. Az egyetem professzora vázolta elképzeléseit, hogy indítanának egy felsőfokú képzést, mely ezeket a tananyagokat is tartalmazná. Én szívesen jönnék el egy ilyen szintű képzésre.

Köszönet dr. Fekete Ritának; Gósi Mariannak; Csík Gergelynek; Kisházy Gergelynek; és dr. Káposzta Józsefnek a lelkiismeretes és színvonalas előadásokért. Köszönöm, hogy részt vehettem ezen a képzésen.

**NOEL SÁNDOR  
SZEGED**

A Gödöllőn megtartott képzés mind a helyszín, mind a témák kiválasztása miatt nagyon jól sikerült. Vonattal és autóval is könnyen és aránylag gyorsan megközelíthető volt az egyetem, a párhuzamosan zajló gólyatábor pedig még jobban kizökkentette a hallgatóságot az egyhangúságból. Az elhelyezés és a képzés szakmai színvonala, az előadók közvetlensége, tudása igazán kellemes 3 napot hozott. Ha valamit ki lehet emelni, Nekem az időgazdálkodás és a gazdasági előadás tetszett a legjobban. Sok használható tudást kaptunk tárgyalástechnikából, konfliktuskezelésből amiket egyre gyakrabban kell alkalmazni. Remélem az oktatásnak lesz még folytatása, szükséges a tisztségviselők számára.

**GÉCZY ZOLTÁN  
PÁPA**

Számomra az idei képzés egy nagy meglepetés volt. Az elmúlt évek hasonló rendezvényeitől struktúrájában és főként tartalmában jelentősen eltért, pozitív irányban. Végre eljutottunk egy elejétől végéig hasznos, hasznosítható tartalommal megtöltött, gyakorlatias képzéshez, amire már évek óta vártam.

Az egyes programelemek a mindennapi gyakorlatban nélkülözhetetlen témákra fókuszáltak, így segítve minket a hétköznapiakban.

Megtélesem szerint a trénernek, előadók színvonalas munkát végeztek, igyekeztek a rendelkezésükre álló rövid időből a legtöbbet kihozni. Sajnos az időtényező miatt számos témakörrel csak érintőlegesen sikerült foglalkozni, de aki akarja, így is hasznosítani tudja, amit kapott. A helyszín kimondottan szimpatikus volt, a gólyák nyüzsgése üdítően hatott ránk a melegben.

Összességként elmondhatom, érdemes volt profi szakemberekre bízni a képzésünk lebonyolítását. Amennyiben sikerül ezt a vonalat követni, abból nemcsak az egyén, hanem a szervezet is profitálhat.

**LANCSÁK RÓBERT  
HATVAN**



## Területi hírek

### Debrecen - Kelet

Területünkön a legfontosabb történések egyike, hogy drasztikus mértékben alkalmazta a munkáltató a „rövidített munkaidő”-t. A TVSZK 622 mozdonyvezetőjéből 616 főnek csökkentette a munkaidejét a munkáltató, csak az maradt ki a szórásból, aki tartósan beteg és nem kapott munkaidő beosztást. Az összes munkaidő csökkenés 13028,26 óra! Azt hiszem az országosan kivézenyelt 32296.46 órából jócskán megkaptuk a magunkét. Nem ritka a 15%-os munkaidő csökkentés sem, de az átlag 21,14 óra is 12%-os csökkentésnek felel meg! Még jó, hogy az alapbér csak a munkaidő csökkentés mértékének 80%-val rövidült meg. Sajnos a helyzet októberben sem javul, a TVSZK területén 7 és 6,5 óra között van a napi kötelező óra. Számunkra a jelentős munkaidő csökkenés fő előidézője a teherfuvarozási cég (nem akarom nevén nevezni) teljesítményének és megrendelésének, az országos átlag feletti visszaesése és ez által Nyíregyháza és Záhony telephelyeken az országostól eltérően, nagyobb teljesítmény elmaradás van jelen! A villamos vontatású tehervonatok 69,92 %-ra, a dízel vontatásúak pedig 38,21 %-ra estek vissza a tavalyi évhez képest. A tolatási megrendelés is 84,68 %-ra zsugorodott, így a ~30 % és ~62 %-os visszaesésnek „élvezhetőek” most a hatásai! A dunaújvárosi vasérc is a szlovákiai Tiszacsernyőnél lépi át az uniós határt, így kerülve el a Záhony-PORT csúsztatásait, és ezáltal a teljesítmény szomszédos országba vándorlását idézi elő.

Sajnos a csapások tömegében érkeznek és az „állásidő”, valamint a „rész állásidő” intézményét is alkalmazza a munkáltató, már-már a jogszerűség határát súrolva alkalmanként és a ló túloldalára esnek át néha az elrendelők! Figyelmébe ajánlom mindenkinek, hogy a Kollektív Szerződésben és a Helyi Függelékben foglalt normaidőket nem lehet elvenni a „rész állásidő” elrendelése okán, a munkáltató (képviselője) pedig nem írhatja át az E.1. utasítást, sem a KSZ-t, sem pedig a Helyi Függelékét! Záhonyban más szörnyűségek is tépik az idegeket, ez pedig nem más, mint az „IVUplan”-nak nevezett borzalom. Hogy ez a szó mit is takar pontosan, azt nem akarom itt fejtegetni hosszú oldalakon keresztül (nem is tudnám, de előbb utóbb ti is megismeritek), de hogy a mozdonyvezetők életének megkeserítésére alkalmazzák jelenleg, az biztos. Ebben az új rendszerben kapjuk meg a munkaidő beosztást, ebben a rendszerben kell dolgoznia a felvigyázóknak és az adminisztrátoroknak, de pozitívan még nem nyilatkozott a rendszerről senki ez ideig. Valakinek biztosan jó (gondolok arra, aki az újításért megkapta a jussát), de hogy a munka nem gördülékenyebb, hanem körülményesebb, az biztos.

Többen tudni vélik területünkön, (általában a forgalmi dolgozók tájékoztatása alapján), hogy több tehervonat várakozik az állomásokon mozdonyvezetőre várva! Valahogyan nem értem én ezt a kettősséget. Hogyan lehet az, hogy egy tehervonat nem tud közlekedni, mozdonyvezető hiánya miatt, az emberek pedig otthon bámulják a plafont állásidőn, vagy rövidített munkaidő miatt? Nem kell a bevétel a Trakciónak? Fontosabb a tervezett munkaidő rövidítést tartani, mint az üzletet megtartani? Vagy esetlegesen a teherfuvarozási cég játszik rá a dolgokra, így juttatva magát előrébb a jövőt illetően? Nem tudom, de a SZIR biztosan magyarázatot ad a kérdésekre, már akinek van jogosultsága beletekinteni. Azt, hogy ezek az információk mennyire fedik le a valóságot, én nem vitathatom, de bizonyára nem maguktól találják ki a forgalmi munkatársak, így azzal a javaslattal szeretnék élni, hogy azok a vezetők, akik rálátással vannak a dologra, vessenek egy pillantást erre a témára és ha szüksé-

ges cáfolják, de ha szükséges intézkedjenek a piac megőrzése érdekében! Van viszont tudomásom egy-két olyan dologról, ami a munka konkrét visszautasításával kapcsolatos. Én úgy vélem, hogy bárki szívesen visszajönne dolgozni az első szóra, erre hivatkozással kár visszautasítani a megrendeléseket.

Nyíregyháza tagcsoport hagyományos kirándulása sikeresen lezajlott a nyáron, amely az idén kibővülve a záhonyi kollégákkal, nyugat Magyarország és kelet Ausztria nevezetességeit vette górcső alá. Részletes beszámolót a következő számban olvashattok.

Lejárt lemez, de újra felrakom, hiszen az emberszámba vétel minket is megillet. Záhonyban nincs öltöző és zuhanyzó a munkavállalóknak!

1993.évi XCIII. törvény előírja, hogy:

Mvt. 24. §. Minden munkavállaló részére biztosítani kell

b) a munkahely és a munka jellegének megfelelően az öltözőköltségek, tisztálkodási, egészségügyi, étkezési, pihenési és melegítési lehetőséget.

3/2002. (II. 8.) SzCsM-EüM együttes rendelet a munkahelyek munkavédelmi követelményeinek minimális szintjéről

18.§. Öltözőhelyiségek

19.§. Tisztálkodó- és mellékhelyiségek

A TVSZK munkavédelmi bizottsága felszólította a központvezetőt, hogy intézkedni szíveskedjen, de ha erre azért nem kerül sor, mert a finanszírozási oldal nem állt össze, akkor a gazdasági vezetésnek küldöm e pár idézett törvényt és rendeletet. A szociális juttatásokon nem lehet spórolni, főleg akkor, ha ezt törvény írja elő a munkáltatónak!

Gyüre Ferenc



### Pécs



2009. szeptember 19-én a Gemenci kisvasúti napon, a bátaszéki tagcsoport szervezésében családi napot tartottak.

Mint a képen látható, a hangulat



emelkedett volt, a kisgyermektől a kamaszokig át a kollégákig mindenki nagyon jól érezte magát. Immáron második alkalommal megrendezett családi nappal, reményeink szerint hagyományt teremtve, jövőre is megrendeződik.

Molnár Sándor  
Bátaszék

### Budapest-Centrum

A gyors reagálású munkáltatói haderők ripsz-ropsz alkalmazni kezdték a KSz 2. számú módosítása által garantált gazdaságossági megkurtításokat a mi területünkön is. Csak éppen nálunk, a nagy sietségben jó pár helyileg is behatárolható hiba is csúszott a végrehajtásba. E miatt - több szinten és fórumon - történt egyeztetés és még továbbiak is folyamatban vannak - egyelőre - helyi szinteken, ez halad a maga útján. De. Miért van az, hogy ha a felső-vezetőink megállapodnak valamiben az alkalmazások módját illetően, majd hogy-hogy nem a következő szinten arról már hallani sem akarnak? Majd később meg nagyon csodálkoznak, hogy értetlenségünknek hangot is adunk. Vegyük tu-





domásul - szerintük -, hogy ez van, ilyen a helyzet (most éppen válság van ugye) és különben is, X.Y-nak is kevesebb a fizetése, mint a miénk. Ez ám a „gazdaságilag indokolt eset”, sőt: „a munkáltató oldalán felmerült gazdálkodással, gazdasági nehézségekkel” is erősen összefügg.

Szerintem viszont:

nem rohammunkára kellett volna kényszeríteni – főleg a nagy létszámmal dolgozó – előtervezőket, hogy esélyük se legyen számunkra is elfogadható módon elvégezni az órakiégyenlítéseket, ha már csak a mi munkakörünket sújtják a válságkezelés eme terhével. Mert azt senki ne állítsa, hogy az érintett mozdonyvezetők közül (nálunk jó sokan vannak) az egyik kolléga pl. 0,44 óra, míg a másik több mint 20,0 óra munkaidőkeret rövidítést kap, az egyenletes elosztás - természetesen ugyanabban a „fordában”, már ha ezt lehet annak nevezni... Ha nem így történt volna, akkor a fogadtatás is más reakciókat generált volna.

Még ha gazdaságilag indokoltak is tartják a rövidebb napi munkaidő alkalmazását – amit a jelenlegi Start-os megrendelések-nél, illetve azok kiszolgálásánál én továbbra sem tartok annak – azt ne elővezénylést könnyítő intézkedésként alkalmazzák a munkaidőkeret kiegészítése helyett. Több megoldás is adódik a helyzet kezelésére, de azt valahogy nem akarják, vagy nem is tudják végrehajtani, végrehajtatni.

Reméljük, levonja mindenki a megfelelő következtetéseket a továbbiakra nézve, mi ezt tesszük.

Azért történtek pozitív események is. A Gödöllőn megtartott küldötti képzés mindenképp annak tekinthető és reményeink szerint az eljövendő képzések is ezt az új kijelölt vonalat követik. Keleti tagcsoportunk kerékpárosai egy jól sikerült ausztriai kerékpártúrán, a Ferencvárosi tagcsoport küldöttsége pedig Németországban egy több napos baráti találkozóon vett részt a napokban a Mannheimi GDL-es kollégák egy csoportjával. Majdnem kimaradt a legjobb: véleményeztetési körzés alatt áll végre a VSzK-nk Üzemi Rendje, mi megtettük a magunkét, kíváncsian várjuk a végeredményt.

*Csallos Tamás*



## Budapest-Kelet

Ez évben született megállapodás a balassagyarmati tagcsoport és a Szabadkai mozdonyvezetők között baráti kapcsolatfelvétéléről. Ennek kapcsán került sor először a szabadkai delegáció látogatására. A vendégek találkoztak a tagcsoport tagjaival és gazdag programokon vettek részt. Az első viszontlátogatásra is sor került Szabadkán. A magyar kollégák megismerkedtek a szerb mozdonyvezetők életével, az őket foglalkoztató gondokkal, problémákkal.

– Szolnokon már 12 éve működik kapcsolat a Németországi Oldenburgi GDL tagcsoport mozdonyvezetőivel. A vendégek augusztusban tettek látogatást Szolnokon. Ekkor volt a tagcsoport ún. pótvasutasnapi rendezvénye a tiszaligeti strandon. Este pedig a járműjavító üdülőjében volt vacsora és hajnalig tartó táncmulatság. A vendégek, és több kolléga a látogatás hátralévő részében Balatonboglár és Badacsony nevezetességeivel és boraival ismerkedtek. A német kollégáktól tudjuk, hogy őket is hasonló foglalkoztatási gondok sújtják, fokozottan a DB Cargó mozdonyvezetőit.

– A balassagyarmati kollégák, élükön Kmeti Kornél vezető ügyvivővel immár másodsorra rendeztek nagyszerű, magas színvonalú horgászversenyt. A rendezvény iránt óriási érdeklődés volt, több mint 200 kolléga vett részt rajta. A szervező kollégának köszönet munkájukért. Egyöntetű vélemény: ide mindig szívesen visszajövünk!

– Megtartották hagyományos sportnapi rendezvényüket Kisterenyén a salgótarjáni kollégák. Az egésznapos rendezvényen a kollégák nagy számban vettek részt. Kispályás labdarúgó mérkőzésen felidézésre került a nem is olyan régmúlt, amikor igen emlékeztető MOSZ kupa selejtezők kerültek lebonyolításra Salgótarjában. A rendezvényen vendégek is voltak. Fülekről érkeztek mozdonyvezető kollégák.

– A terület tagcsoportjai közül legdurvábban a szolnoki, ceglédi, és jászapáti tcs-ok tagjait érintették a KSZ 2.sz.módosításával bevezetésre került intézkedések. A kollégák még csak-csak megértették, hogy a módosított KSZ pontok a munkahelyek megőrzésének a foglalkoztatás-biztonság fenntartása céljából születtek, de igen felháborodtak a rövidebb munkaidő alkalmazásáról. Rendkívül szélsőségesen lettek megállapítva. Volt, akit nem érintett, volt akit maximálisan. Több fórumon a HÉT ülésein is nyomatékosan felszólítottuk a munkáltatót, a kialakult helyzet megszüntetésére, orvoslására. Elvárjuk, amennyiben a későbbiekben alkalmazásra kerül a rövidebb munkaidő megállapítás, a szeptemberi helyzetet korrigálja és az érintettség egyenletes legyen. Erre a munkáltató Német Zoltán személyében ígéretet tett.

– A terület küldöttei, helyi tisztségviselői területi értekezletet tartottak szept. 15-16-án Halászlakon. Megvitatásra került a foglalkoztatásunkkal kapcsolatos anomáliák (KSZ 2. sz. mód.). Szót váltottunk arról a stratégiáról, amivel az év végi tárgyalásokat (KSZ, bér, foglalkoztatás) kellene lefolytatni. Beszámolókat hallgattunk meg az eddigi tárgyalásokról, vitákat folytattunk az előttünk álló feladatokról.

*Velkei Béla*



## Miskolc

Augusztus hónap folyamán Kósa Zoltán TVSZK vezető úr nyugdíjba vonult, s a stafétát Pöstyéni György úr vette át. Persze a mozdonyvezetőket „elfelejtették” értesíteni arról, hogy ezután a munkáltatói jogokat más fogja gyakorolni. Azt gondolom, ennyit megérdemelt volna a kollektíva, hogy a parancskönyvben tudomására hozzák a változást.

Szeptember 8-án a január, február, illetve márciusi ki nem fizetett munkaközi szünetek tárgyában immáron az új főnökünkkel folytattuk az egyeztetést. Mondanom sem kell, hogy egyezség az persze nem született. Most már nincs tovább, mehetünk a bíróságra. A poén ráadásul még az is, hogy abban a 7 esetben, amit már korábban elismert a munkáltató, és ígéretet tett arra, hogy az utólagos elszámolásról intézkedik (06.29. óta), persze nem történt semmi sem.

A mögöttünk álló időszak legfontosabb eseménye az első alkalommal szeptember hónapban bevezetett állásidő és a napi munkaidő csökkentés volt. A „hagyományokhoz híven” természetesen Miskolc volt az a hely, ahol hálózati szinten a legnagyobb mértékű megvonást alkalmazták. Sem az alkalmazás mi-kéntjéről, sem a kiválasztás módszeréről semmiféle egyeztetés nem történt. A munkáltató egyedi elképzeléseit valósította meg (új seprű jól seper?!). Az állásidő elrendelésében a munkáltató vétett, mert egész hónapra kívánta az állásidőt alkalmazni. A MOSZ közbenjárására visszavonták, s azután a törvényeknek megfelelően alkalmazták azokat. Minden fórumon hangot adtunk azon véleményünknek, hogy a megvonás mértéke túl nagy, s hogy az alkalmazás maga, igazságtalan. Többször hangot adtunk annak a ténynek is, mi szerint a megvonásokat csakis a mozdonyvezetői munkakörnél alkalmazták, annak ellenére, hogy a TRAKCIÓ Zrt. van nehéz helyzetben, ugyanakkor más munkakörökben ezt egyáltalán nem érzik! Azt gondolná az ember, hogy a cégünknel a terheket, ha nem is azonos mértékben, de



mindenkinek viselnie kellene! Amikor a dolgot felvettem a Helyi Érdekegyeztető Tanácson, azt a választ kaptuk a TVSZK vezetőtől, hogy más munkakörökben „nemhogy csökkentek volna a feladatok, hanem lényegesen megnövekedtek”. Azt is elmondta, hogy minden munkafeladat megmaradt, sőt rosszabb körülmények között kell azokat elvégezni.

Ezek szerint eddig könnyebb körülmények között, kevesebb munkát végeztek sokan mások. Az is kissé érthetetlen számomra, ha a megnövekedett feladatokkal megbirkóznak ekkora apparátussal, akkor eddig mit csináltak annyian? A TRAKCIÓ mozdonyvezetői szolgáltatást nyújt, mozdonnyal, vagy anélkül. Azaz, a cég bevételét a mozdonyvezetők hozzák. Most is azt állítom, hogy nem fair csak azokat terhelni, akikből mindenki él a cégnél. Ha kidől a ló, vagy más szekér elé fogják, vajon mi lesz a bakon, és a kocsiban ülőkkel? Nem tartom szerencsés dolognak kiélezni ezt a dolgot! Hiszen „Túrte Miklós, amíg tűrhette..”.

Egyébként meg nem is tartom olyan valós dolognak, hogy bajban van a TRAKCIÓ Zrt. Miközben szeptember 8-án a HÉT-on továbbra is arról próbálták minket mozdonyvezetőket meggyőzni, hogy továbbra is takarékoskodni kell – mármint a mozdonyvezetőknek – a TRAKCIÓ Zrt. menedzsmentje a cég vezetői részére Budapesten „Sport napot” tartott. Biztosan ingyen volt minden. A sportpálya és egyébként minden, ami egy ilyen rendezvényhez kell. Tudomásom szerint, a telephely vezetőnk, és két beosztottja is, részt vett a „rendezvényen”. Biztosan szabad idejükben, munkabér nélkül! A TVSZK vezető azt mondta, nem tudja, hogy van sportnap, s ki van azon. Na, szép dolog mondhatom! Nem tudni azt, hogy munkaidőben hol tartózkodik a telephely vezető? Persze az egyik társ szakszervezet képviselője védelmébe vette a rendezvényt, akinek egyébként a mozdonyvezetői megszorítások kapcsán is az volt a véleménye, hogy ez így jogos, s egy mozdonyvezető éjszakáját össze sem lehet hasonlítani egy felvigyázóéval. Ezt az utóbbit én is így gondolom! Persze, nem úgy, ahogyan arról ők gondolkodnak.

Szóval a fentiekre tekintettel azt gondolom, ha valóban baj van, akkor igenis takarékoskodni kell. Viszont mindenkinek, minden szinten. Ha ez nem így történik, akkor ott valahol, valami baj van a szavahihetőséggel!

Lacza Lajos



## Szeged

Szeptember 15-én ünnepeljük az Európai Mozdonyvezetők Napját. Számunkra e jeles nap méltó megünneplésére több tagcsoport rendezvényeket, bálakat szervezett.

Békéscsabán szeptember 11-én, a 19. Mozdonyvezetők Bálján ünnepeltek a békéscsabai és a brassói kollégák szép számban. Az est díszvendégei voltak az elmúlt időszakban nyugdíjba vonult kollégáink és feleségeik. Így Bittmann Emil, Csernai László, Fehér Sándor, Gémes Pál, Halász László, Lovas János, Schróth Zoltán és Tóth Kálmán. A jó hangulatú, hajnalig tartó mulatságon méltóképpen emlékeztünk meg szakmánk szépségéről, a mindennapjainkról, a nyugdíjba vonult kollégákról, kiknek ezúton is kívánunk hosszú békés, boldog nyugdíjas éveket.

Kiskunhalason szintén szeptember 11-én ünnepelték az Európai Mozdonyvezetők Napját. Délelőttre nyugdíjas találkozót szervezett a tagcsoport vezetése. A „nagy öregek” hosszasan mesélve elevenítették fel a múltat, a régi szép emlékeket. Este a Mozdonyvezetők Bálján ünnepeltek az „aktív” masiniszták. A bála meghívást kaptak a szabadkai mozdonyvezetők képviselői is.

Vésztőn szeptember 12-én ünnepeltek, méltatva a mozdonyvezetői munka minden szépségét. A bálon búcsúztatták a nyugdíjba vonult kollégákat, Kincses Mihályt, Rábai Mihályt és Takács

Sándort. Nekik is hosszú boldog nyugdíjas éveket kívánunk. Szegeden szeptember 19-én ünnepeltek, nyugdíjas találkozót és búcsúztató keretében. Itt köszöntek el a nyugdíjba vonult kollégáktól, Komocsin István MOSZ tisztségviselőtől, Horváth Györgytől, Kovács Kálmántól, Török Gábortól és Virág Istvántól. A búcsúzó kollégák névre és dátumra gravírozott, nemes nedűvel töltött palackot kaptak ajándékba a tagcsoporttól. A rendezvényen megjelent a jelenlegi legöregebb szegedi kolléga, Szárics Józsi bácsi is, aki annak idején mozdonyfűtőként szolgált, s két unokája is mozdonyvezetőként dolgozik Szegeden. Józsi bácsi a most nyugdíjba vonult kollégák nevével gravírozott bort kapott ajándékba. A most nyugdíjba vonult kollégáknak hosszú boldog nyugdíjas éveket, Józsi bácsinak pedig további erőt, egészséget kívánunk.

Szentesen szeptember 20-án ünnepeltek nagyszabású Családi Nap keretén belül. Az egész napos programra sok kolléga látogatott ki családjával együtt a MÁV Sport telepre. A színes, sokoldalú rendezvényen minden korosztály számára biztosított volt a szórakozási lehetőség. A gyerekek ugráló vár, test festészet, agyagos formázás, íjászat, lövészet közül választhattak. A felnőttek részére sportolási lehetőségként kispályás foci bajnokság zajlott, melyet a szentesi fenntartási műhely csapata



nyert. A mozdonyvezetők másodikak lettek a hat csapatos mezőnyből. A Családi Nap népszerűségét jellemzi, hogy három nagyméretű bográcspan (üst méretek) főt a marha pörkölt, amit a délutáni órákra szinte „szárazra törölt” a nagy-

érdemű közönség. Az immáron harmadik alkalommal megrendezésre került Családi Nap sikere köszönhető Molnár Tamás szentesi mozdonyvezetőnek.

Szeptember 21-én a MOSZ két vezetője, Kiss László és Dancsa Attila fórumot tartott Szentesen az érdeklődő mozdonyvezető kollégák részére. A Kollektív Szerződés 2. számú módosítása volt középpontban, abból is nagy érdeklődéssel kísérve a rövidebb munkaidő, az állásidő alkalmazási módjai, különösen a helyi sajtóságos viszonyokra tekintettel.

Aggodalommal fogadták a kollégák a mellékvonalak jövőbeni sorsáról szóló híreket, a minisztériummal folytatott egyeztetések, tárgyalások állását. A tisztán mellékvonalra épülő fűtőháznak és az utazó személyzetnek az „élete” függ a kormányzati döntéstől. A jelenlévő kollégák egyértelműen kifejezték szándékukat, hogy ha szükséges minden létező eszközzel, móddal, akarattal, ha kell sztrájkjal is meg kell akadályozni a nagyfokú vonalbezárásokat.

Baráth Géza

A csatolt fotókat Bálint István szentesi mozdonyvezető készítette.







## Sztrájk történelem

1989. 12. 20. 05-06 óra	Vasutasok Szakszervezete (VSZ) Mozdony vezetői tagozata	figyelmeztető	13. havi fizetés bérezés és a bérrendszer felülvizsgálata korengedményes nyugdíjazás 25 év után foglalkoztatási kérdések	Megállapodás jött létre a mozdonyvezetők foglalkoztatására.
1991. 01. 02. 05-07 óra	Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ)	figyelmeztető	bérkövetelés a foglalkoztatás biztonsága	Az eredeti szakszervezeti követelést megközelítő eredményt ért el.
1991. 12. 17. 10-12 óra	VSZ	szolidaritási	az MSZOSZ által meghirdetett célok	
1992. 05. 22. 05-07 óra	Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége (VFSzSz)	figyelmeztető	bérkövetelés KSZ módosítás a megállapodások betartása	A jogerős végzés jogszerűtlennek ítélte a sztrájkot.
1992. 11. 23. 05-07 óra	VSZ, VDSZSZ, MOSZ	figyelmeztető	bérkövetelés vasút-, és foglalkoztatáspolitikai követelések	A Kormány 3 Mrd Ft-ot biztosított a végkielégítésekre. A MÁV meghatározza az alaptvékenységhez szükséges létszámát. Nem alaptvékenységekre önálló gazdasági társaságokat hoznak létre.
1993. 11. 15. 05-07 óra	VSZ, VDSZSZ, MOSZ	figyelmeztető	bérkövetelés, Kollektív Szerződés változatlan fenntartása, 100%-os tarifa-beállítás	Jelentős sikert ért el. (A Kormánytól 4 Mrd Ft. kétlépcsős bérfeljesztésre. Kollektív Szerződés hatályát 1994. december 31. napjáig meghosszabbították.)
1994. 12. 08. 05-07 óra	VSZ, VDSZSZ, MOSZ	figyelmeztető	bérkövetelés, foglalkoztatás Kollektív Szerződés, vasútvonalak megtartása	
1994. 12. 12., 1994. 12. 13. (26 óra)	VSZ, VDSZSZ, MOSZ	általános	inflációt meghaladó bérfeljesztés tömeges létszámleépítés elhagyása Kollektív Szerződés, változatlan tartalommal	A követelések csak részben teljesültek. (8% bérfeljesztés, Kollektív Szerződés meghosszabbítása 1995. március 31-ig)
1995. 04. 20.- 1995. 04. 23. (86 óra)	VSZ, VDSZSZ, MOSZ	általános	Kollektív Szerződés megkötése	Új Kollektív Szerződés megkötése 1995. május 1. napjától.
1998. 12. 21. 05-07 óra	MOSZ	figyelmeztető	- bérfeljesztés az 1999. évre	A bérmegállapodást a VDSZSZ kivételével a felek aláírták 1999. január 1. napjától.
1998. 12. 22. 05-07 óra	VSZ	figyelmeztető	- bérfeljesztés az 1999. évre	A bérmegállapodást a VDSZSZ kivételével a felek aláírták 1999. január 1. napjától.
1999. 01. 04.- 1999. 01. 08. (108 óra)	VDSZSZ	általános	21%-os bérkövetelés KSZ kötései jogosultság elismertetése	A korábbi bérmegállapodáshoz a VDSZSZ csak az 1999. augusztusi sztrájkfenyegetése után csatlakozott.
2000. 01. 10.- 2000. 01. 12. (60 óra)	VSZ, VDSZSZ, MOSZ	általános	bérkövetelés foglalkoztatás Kollektív Szerződés	A MÁV Rt elzárkózott a követelések teljesítésétől.
2000. 02. 01.-2000. 02. 14. (329 óra)	VSZ, VDSZSZ, MOSZ	általános	bérkövetelés foglalkoztatás Kollektív Szerződés	A MÁV Rt eredeti javaslata nem módosult, mely alapján három évre szóló jött létre a Kollektív Szerződésről, a bérfeljesztés mértékéről, a foglalkoztatásról, szociális kérdésekről, a munkaügyi kapcsolatokról
2004.	VDSZSZ	Gépezeti Üzletágnál általános (elmaradt, csak fenyegetés)	létszámcsökkentés megakadályozására 2004. 06.11-től hirdettek meg	A létszámról megállapodás született, ezért a sztrájk elmaradt.
2007. 02. 02. 08-09 óra	VSZ	figyelmeztető (elmaradt, csak fenyegetés)	önálló vasútegészségügy fenntartásáért a MÁV Kórházak bezárása, összevonása ellen	Az Egészségügyi Minisztériummal kötött megállapodás alapján 2007. február 25. napjáig tárgyalnak
2007. 02. 06. 08-tól	VSZ	általános (elmaradt, csak fenyegetés)	önálló vasútegészségügy fenntartásáért a MÁV Kórházak bezárása, összevonása ellen	Az Egészségügyi Minisztériummal kötött megállapodás alapján 2007. február 25. napjáig tárgyalnak
2007. 02. 21. 8.30-9.00 óra	VDSZSZ	szolidaritási (elmaradt, csak fenyegetés)	Egységes Közszolgálati Sztrájkbizottság által meghirdetett sztrájkhoz kapcsolódóan	
2007. 03. 06. 07-09 óra	VSZ	figyelmeztető (elmaradt, csak fenyegetés)	önálló vasútegészségügy fenntartásáért a MÁV Kórházak bezárása, összevonása ellen	Az Egészségügyi Minisztériummal megállapodás született 2007. 03. 02-án
2007. 07. 23. 06-08 óra	MOSZ	figyelmeztető (elmaradt, csak fenyegetés)	a mozdonyvezetők magyarországi foglalkoztatásának biztonsági és egyéb feltételeinek szabályozásáért	A Gazdasági és Közlekedési Minisztériummal megállapodás született 2007. 07.22-én, melyben a követelésekről rendelkeztek.
2007. 10. 25. 06-08 óra	MOSZ	figyelmeztető	a mozdonyvezetők foglalkoztatásának biztonsági és egyéb feltételeinek szabályozásáért és szárnyvonalak bezárása ellen	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható
2007. 11. 07. 06-08 óra	VSZ VDSZSZ	figyelmeztető	38 szárnyvonal tervezett bezárása ellen	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható
2007. 11. 21. 06-12 (6 óra)	VSZ VDSZSZ	általános	38 szárnyvonal tervezett bezárása ellen [nyugdíjszámítás változása, egészségügyi reform]	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható
2007. 12. 17. 06-22 (16 óra)	VDSZSZ	általános	korkezdvezményes nyugdíjazás bővítése nyugdíjszámítás kompenzálása 21 mellékvonallal KSZ MÁV-csoportra	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható
2008. 02. 01. 03-12 (9 óra)	VDSZSZ	általános	2,5 havi átlagkereset a CARGO-bevétekből	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható (csak felfüggesztve)
2008. 02. 04. 03 órától 2008. 02. 07. 12 óráig (81 óra)	VDSZSZ	általános	2,5 havi átlagkereset (250.000 Ft nettó juttatás) a CARGO-bevétekből	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható (csak felfüggesztve)
2008. 02. 25. 00 órától 09 óráig (9 óra)	VDSZSZ	általános	2,5 havi átlagkereset (250.000 Ft nettó juttatás) a CARGO-bevétekből	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható (csak felfüggesztve)
2008. 04. 07. 00 órától 10 óráig (10 óra)	VDSZSZ	általános	250.000 Ft nettó juttatás a CARGO-bevétekből, a mellékvonalak fennmaradása az inflációs hatás 1,1%-os bércorrekciója	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható (csak felfüggesztve)
2008. 07. 14. 00 órától 13 óráig (13 óra) 11-13 óra között csak 4 megében	VDSZSZ	általános	250.000 Ft nettó juttatás a CARGO-bevétekből a mellékvonalak fennmaradása az inflációs hatás 1,1%-os bércorrekciója	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható (csak felfüggesztve)
2008. 12. 14. 18 órától 2008. 12. 22. 00-18 óra között Kelet-Magyarországon	VDSZSZ	általános 198 óra (216 óra Kelet-Magyarországon)	250.000 Ft nettó juttatás a CARGO-bevétekből a mellékvonalak fennmaradása az inflációs hatás 1,1%-os bércorrekciója az új menetrend felfüggesztése	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható (csak felfüggesztve)
2009. 05. 08. 00 órától 18 óráig (ténylegesen 12.00 óráig)	VDSZSZ	általános 12 óra	a Kormányzat által bevezetni tervezett „megszorító” intézkedések ellen	a tárgyalások és egyeztetések folytatása várható (csak felfüggesztve)

Forrás: dr. Nemeskéri-Kutlán Endre





## Előre látott katasztrófa

**Egy évvel az első világháború kitörése előtt súlyos baleset történt a MÁV horvátországi fővonalán. A gyorsvonat és a tehervonat frontális ütközése következtében hat vasutas vesztette életét, az utasok között szerencsére nem volt halálos áldozat. Volt olyan vasutas, aki látta a balesethez vezető veszélyes körülményeket, de felettesei nem tettek semmit elhárításuk érdekében.**

### Katasztrófához vezetett a politika

Még 1913-ban is megdöbben az újságíró azokon a körülményeken, amelyek a hat ember halálát követelő katasztrófához vezettek, mai ésszel meg egyszerűen felfoghatatlan, milyen állapotok uralkodtak, milyen munkafegyelm volt a MÁV horvátországi vonalain a huszadik század elején. Ez a baleset hűen tükrözte az 1913-ban



A gyorsvonat mozdonya

az Osztrák–Magyar Monarchiában uralkodó viszonyokat.

A soknemzetiségű birodalomban a népek alá- és fölrendeltségi viszonya a politika egyik fegyvere volt. Az 1868-ban megkötött horvát–magyar kiegyezés részleges autonómiát biztosított a Magyarországhoz csatolt Horvátországnak, de a horvát függetlenségi mozgalmak felerősödtek a XX. század elején. Ezt a magyar kormány igyekezett visszaszorítani, amihez kellő támogatást kaptak Bécsből.

Az állami vállalatok élén és a közigazgatásban magyar vagy osztrák vezetők álltak. A MÁV alkalmazkodott a nagypolitikához, ezért horvátországi vonalára is magyar nemzetiségű tisztviselőket helyezett. Nem volt ritka, hogy alig értette meg egymást a horvát pályaszemélyzet és a magyar forgalmi szolgálattevő. A vonalon kialakult egy furcsa, keverék szolgálati nyelv, amiben alapvetően a horvátot használták, de a vonatok és a vágányok számát németül, a kijáráásra, bejáráásra és más mozgásokra vonatkozó szavakat pedig magyarul mondták.

A magyar tisztviselőknek nem lehetett túl nagy tekintélyük a horvát pályaszemélyzet előtt, legalábbis erre utal a vonal munkafegyelme. A pályáőrök családjukkal együtt

laktak az őrházakban, bevett szokás volt, hogy valamelyik gyerek látta el a szolgálatot addig, amíg a családfő a földjén dolgozott. De ez még a jobbik eset volt, mert ilyenkor legalább fogadta valaki a vonatot, de az sem volt ritka, hogy a részeg pályáőr vagy váltókezelőt egyszerűen nem lehetett felébreszteni éjszaka. A vasút megbecsült, nyugdíjas állásnak számított máshol, de itt még ezt sem értékelték, hiszen azok sem voltak hajlandók megtanulni magyarul, akik már évek óta a MÁV-nál dolgoztak. A vasút vezetése ebben nem látott problémát, gond nélkül vette fel azokat a horvát parasztokat vasutasnak, akik egy kukkot sem tudtak beszélni a szolgálati nyelven. A közbiztonság is csapnivaló volt: két hónappal a katasztrófa után három lövéssel megöltek egy pályáőr – senki sem tudta az okát.

Ilyen körülmények között helyezték a huszonöt éves Tumbász Jenő forgalmi szolgálattevőt Tounj állomásra 1912 szeptemberében. Elkésérítő környezetbe jutott. Vele együtt négy magyar altiszt lakott a hegyek közé szorított kis állomáson, így kellett ellátniuk a tizenkét órás szolgálatokat. A váltókezelők és a pályáőrök, de még a vonalat kiszolgáló vonatok személyzete is horvát volt. Sem szórakozási, sem étkezési lehetőség nem volt. Eleinte próbáltak javítani az ellátásukon. Dél előtt tíz órakor a károlyvárosi restiből vonatra rakták az ebédet, de az délután négyre ehetetlen lötyként érkezett meg Tounjba. Már ha megérkezett egyáltalán, mert sokszor a vonatvezetők elfelejtették leadni, máskor meg csak lehajították menet közben.

– Gipusz, aki meghalt a katasztrófában, egyszer lábával rúgta le a vonatról az ebédünket – panaszkodott egy riporternek Tumbász néhány héttel az esemény után.

De a legnagyobb baj nem is ez volt. Tumbász Jenő egyáltalán nem tudott horvátul. Ha a vonatkeresztezések eltértek a menetrendtől, akkor telefonon kellett értesíteni a nyílt vonali őrházakat, de a pályáőrökkel nem tudott szót érteni. Hét hó-

nap alatt kétszer kérte az áthelyezését. Részletesen leírta, hogy alárendeltjeivel nem tud értekezni, a horvátul kapott utasításokat nem érti meg, ezért szolgálatát nem tudja ellátni. „Ez a körülmény igen könnyen szerencsétlenséghez vezethet” – utalt helyzetére kérvényében.

„Kérése nem teljesíthető” – válaszolták az üzletvezetőségből.

Hét hónap alatt mindössze kétszer hagyta el az állomást. Másodszor a katasztrófát megelőző napon, amikor két kollégájával a szomszédos Generalski Stolba ment szórakozni. Körülbelül két liter sört ivott meg, aztán siettek haza. Hat órakor értek vissza Tounjba, ekkor Tumbász egyből megkezdte éjszakai szolgálatát.

### Késésből katasztrófa

Az 1004 számú gyorsvonat április 6-án 18.15-kor indult Budapest-Keleti pályaudvarról, körülbelül 120 utassal. Közvetlenül a mozdony után egy kéttengelyes, favázis kalauzkocsi volt besorozva, azt egy hálókocsi, majd az első- és másodosztályú kocsik követték. A végén egy étkezőkocsi volt, amit Zágrábban lecsatoltak. A vonatot a horvát fővárostól 327 sorozatú gőzmozdony vontatta, amelynek mozdonyvezetője Medur Péter, fűtője Novogradecz Pál volt.

Zágrábban vette át a vonatot Gipusz Mihály fiumei vonatvezető, valószínűleg vele együtt a jegyvizsgálók is kicserélődtek. Gipusz harmincnégy éve volt vasutas, az utóbbi időben megrendült az egészsége, ezért nyugdíjazását kérte. Az ezt jóváhagyó távirat április 6-án érkezett Fiumébe, melyet főnöke úgy ismertetett az idős vo-



A kalauzkocsiból semmi sem maradt





natvezetővel, hogy aznap éjszaka még egy utat kell tennie Fiuméből Zágrábig meg vissza, április 30-án pedig lezárul a vasúti szolgálata.

Körülbelül negyedórás késéssel érkezett a gyorsvonat Károlyvárosba. A késés miatt a menetrendben lévő vonatkereszteket nem lehetett betartani, ezért az itteni forgalmi szolgálattevő táviratban értesítette a vonal állomásait, hogy az 1004 számú gyorsvonat Generalski Stol helyett Tounjban találkozik az 1041 számú gyorstehervonattal.

Tounj állomáson Tumbász Jenő az áthelyezett vonatkeresztezésről értesítette Viznics Mijó váltókezelőt, legalábbis megpróbálta neki elmondani a megváltozott helyzetet. Jelzett a pályáőröknek is, de az állomásköz három órháza közül mindössze egy vette tudomásul ezt. Garzó István, Generalski Stol forgalmi szolgálattevője telefonon is értesítette Tumbászt, aki a közleményt előírászerűen nyugtázta és visszamondta.

Jakobovics váltókezelő beállította a vágányutatót, és a gyorstehervonat 3.30-kor bejárt Tounj harmadik vágányára. Radák Sándor vonatvezető csodálkozva nézett ki a paklikocsiból, hogy miért álltak meg, aztán a forgalmi irodába sietett. Ekkor már a gyorsther is késésben volt, ezért Radák türelmetlenül érdeklődött a várakozás okáról. A sürgetés horvátul történt, mert a vonatvezető magyar hangzású neve ellenére csak ezen a nyelven beszélt.

– A 41-es a 9-es után mehet – válaszolta neki Tumbász magyarul, utalva neki arra, hogy a gyorsvonat áthaladása után még meg fogja előzni őket a Fiume felől érkező 1009 számú személyvonat is. Ebből a mondatból a vonatvezető viszont csak a „mehet” szót értette meg, ezért visszament a vonatához, és indulási parancsot

adott Vrabancsejevics mozdonyvezetőnek.

A váltókörzetben Viznics Mijó a megmozduló vonatnak beállította a vágányutatót, aztán végignézte, ahogy kihalad az állomásról. (Aról nincs leírás, hogy volt-e kijárat jelző.) A nyílt pályán elhaladtak a 25., 24. és a 23. órház előtt, de Radák egyik helyen sem látott senkit. Mint később kiderült, mindenki aludt, bár a 25. órházban a pályáőr beállította maga helyett a tizenegy éves fiát. A 23. órházat elhagyva rémült meg Radák, mert szemből is hallatszott egy vonat.

3.39-kor Tumbász Jenő telefonált Garzó forgalmi szolgálattevőnek Generalski Stolba, hogy kihaladt a gyorstehervonat.

– Szerencsétlen! A gyors nekimegy a tehernek! – ordította a telefonba Garzó.

– Végem van – sápadt el Tumbász. – Talán még megállítják.

Kétségbeesetten hívta a pályáőröket, de azok közül egyik sem jelentkezett. A harangjelzőkkel leadta azt a jelzést, mellyel figyelmeztette a pályaszemélyzetet a két szemben haladó vonatra. De amitől félt, pár perc múlva megtörtént. Csörgött a telefon:

– Zar cse biti karambol! – ordított a kagylóból a 23. órház pályáőrének hangja.

## Az ütközés

Tounjból Generalski Stol felé lejt a pálya, az esés mértéke hét ezrelék. Vrabancsejevics 40-45 kilométeres óránkénti sebességre gyorsította fel a tehervonatot. A fiumei gyors menetrend szerinti sebessége 80 kilométer/óra volt, miután áthaladt Generalski

Stolon, körülbelül hetvennel kapaszkodott felfelé az emelkedőn. A két mozdonyvezető Tounjtól két és fél kilométerre látta meg egymást egy íves szakaszon, amikor már csak kétszáz méter volt a két mozdony között.

Medur Péter azonnal vészfékezett, és sikerült is jelentősen csökkentenie a sebességet. Fűtője a 327-es bal oldalán, az ablakon kihajolva nézte a közelgő veszedelmet. A lejtőn gyorsuló, tisztán kézifékezéssel közlekedő tehervonatnak viszont semmi esélye nem volt a lassulásra ilyen rövid távolságon belül. A tehetetlen Vrabancsejevics a szerkocsi felé próbált kimenekülni a vezetőállásról, amikor óriási erővel összecsatlant a két vonat.

A kazánok egymásba fűródtek, a két mozdony felágaskodott, és úgy maradt. Vrabancsejevics teste háromfelé szakadt, mikor a szerkocsi a vezetőállás tetejének préselte. Összenyomódott zsebórája három óra ötven perckor állt meg. Pintér fűtő állva szorult a roncsok közé, nyakán egy cső fűródött keresztül. Az oldalra fordult paklikocsiban Radák Sándor a karját törte el, és megsérült a feje, de a teherkocsikon elhelyezett fékezők már nem voltak ilyen szerencsések. Stifter zárfékezőt megölte az ütközés, Kovacsics Antal mellkasát összenyomták a roncsok. Alzenár (más forrásokban: Molnár) fékező túlélte, mert kiesett a fékállásból két kocsi közé, de a kerekek levágták mindkét lábát térd alatt.



Csoda a hálókocsiban

A gyorsvonatot vontató 327-es ablakán kihajoló Novogradecz Pált az ütközés ereje kidobta a vezetőállásból és a pálya menti bokorba esett. Szerencsés volt: csak karját törte, de annyira szúrták a tüskék, hogy nem bírt megmozdulni. Medur Péter még mindig a féket szorította. Összeroncsolt fejjel életben volt, de a testét folyamatosan forrta a kazánból kiáramló gőz.

A szerkocsi belefűródött a favázás hálókocsiba. A kettő között lévő, szintén favázás kalauzkocsi szó szerint forgácsokra esett szét, csak a csupasz alváz maradt meg belőle, ami teljes hosszában benyomódott a szerkocsi alá. Valahol ebben a roncsalmazban feküdt Gipusz Mihály, akinek már csak három óra lett volna hátra az utolsó szolgálatából.

A hálókocsi falai kiestek oldalra, ez mentette meg sok utas életét, mert ők is kirepültek a kocsiból. Szalka Jakab az egyik hálófülkében utazott, ébren volt az ütközés pillanatában. Kitért hálófülkéjének a fala, azon először egy asszony repült át felette, majd a férje, aki eltűnt az egymásra torló roncsokban. A hatalmas csattanás után felhangzott a sérült kazánokból a gőz sivítása, ezért a hálókocsi-kalauz kazánrobbanástól tartva kiabálni kezdett:

– Kifelé mindenki, mert itt pusztulunk!

A kocsi hátsó fele épen maradt, de az ajtók annyira deformálódtak, hogy befeszültek. Volt, aki függőnyt csavart a könyökére, és azzal törte ki az ablakokat, hogy le tudjanak mászni, mások az a fülkék ajtaját széttörve menekültek ki a sötétbe.

A kiáramló gőz hangjába sírás vegyült. Az asszony, aki korábban átrepült a kocsin, térdre borulva zokogott:

– Három hónappal ezelőtt veszítettem el az egyik gyermekemet, most a másikat. Szent Isten, miért büntetsz így engemet?

Így tudták meg a túlélők, hogy Éltető Albertné kilenc éves kislánya még a kocsiban van. De ott volt még férje is, a nyugalmazott főszolgabíró, aki folyamatosan kiabált a többieknek, hogy jól van.

P. R.

– folytatjuk –





## Fokvárostól északra az olajhiány közvetlen hatására egy új, 846 km hosszú, 1065 mm nyomtávolságú vonalat villamosítottak 50 kV felső vezeték hálózattal Sisen-ből a Saldanha-öbölbe.

A vasutat a South African Iron & Steel Industrial Corporation (ISCOR, Dél-Afrikai Vas és Acélipari Társaság) építette. A vonal lefektetése 1974. november 11-én kezdődött, és 1976. április 28-án fejeződött be. A tulajdonjogot átadták a Dél-Afrikai Vasutaknak 1977. április 1-én. A villamos üzem felvételéig, 1978 közepéig a vonatokat a General Electric U26C sorozatú dízelvillamos mozdonyai továbbították ötös egységekben. A 204 teherkocsiból álló 17000 t-s vonatokat három GE mozdony vontatja szinkron üzemmódban 72 km/h legnagyobb sebességgel. A beszerzett 17 darab Co'Co' tengelyelrendezésű, 3780 kW teljesítményű villamos mozdony, a világ legnagyobb teljesítményű 1065 mm nyomtávolságú mozdonya.

A saját tömegük 168 t, az ütközők közötti hosszuk pedig 20 m.



A mozdonyok tirisztoros vezérlésűek, négy dinamikus fékellenállással rendelkeznek, amelyek 4210 kW teljesítmény felhasználására alkalmasak, így egyenletes sebességen tartják a vonatot a leghosszabb lejtőkön is.

## A csalagúti ingavonati mozdonyok,

amelyeket a Loughborough-i Brus Traction és a Zürich-i Asea Brown Boveri alkotta vegyes vállalat építette. A hattengelyes, Bo'Bo'Bo' tengelyelrendezés kedvezőbb nyomkarima kopási tulajdonságot biztosít a mozdonyok számára a csalagúti teherpályaudvarokhoz vezető kisugarú ívekben, mint ami a Co'Co' tengelyelrendezésű mozdonyokkal megvalósítható lenne. Párosával üzemelnek, az ingavonati forgalomban lévő vonatokat mindkét végén egy-egy mozdony van. Teljesítményük 5,6 MW, így az egyik mozdony meghibásodása esetén is rendelkezésre áll még akkora teljesítmény, hogy az egyik mozdony a legnagyobb emelkedőn is kitolja, vagy kivontassa a vonatot az alagútból. Minden forgóváz saját, külön teljesítményelektronikai vezérlőrendszerrel van ellátva.



A fékrendszer szintén, így egy meghibásodás a vonat teljesítményében csak 16,7%-os csökkenést eredményez. Az erőátvitel GTO-tirisztorokat tartalmaz, amelyek nem csak a zárt forgórészű.

Háromfázisú váltakozó áramú vontatómotoroknak különböző frekvencián történő üzemeltetését teszi lehetővé, hanem a visszatápláló fékezést is, energi-

átvisszajuttatva a hálózatba a megfelelő frekvencián, lényegesen megjavítva ez által az energiafelhasználást.

Az alacsonyabb sebességeken a fékezés feladatát a visszatápláló féktől a hagyományos légfékberendezés veszi át.



Összeállította:  
Bartha Géza

Mindegyik mozdonyon egy nagyteljesítményű tűzvédelmi rendszere van, ami egy fő ésegy segéd halogén tűzoltóberendezésből áll. Két mozdonyvezető fülke van, egy kicsi tolató vezetőállás a mozdony 2-es „buta” végén, és a fő vezetőállás a mozdony 1-es „okos” végén, amely megfelelő helyet biztosít vonatvezető „a vonat kapitánya” számára is. A mozdonyokat 160 km/h legnagyobb sebességre tervezték.

## Az eddig feljegyzett, legnagyobb számú kocsiból összeállított legnehezebb és leghosszabb vonat

az 1067 mm-es nyomtávolságú délafrikai Sisen-Saldanha vasúton futott 1989. augusztus 26-27-én. A vonat 660 kocsiból állt, melynek mindegyike 105 tonnával volt megrakva, valamint egy tartálykocsiból és egy személyzeti kocsiból. A vonatot kilenc 50 kV-os villamos és hét dízel-villamos mozdony vontatta a vonat hosszában elosztva.

A vonat 7,3 km hosszú volt és 69 393 tonnát nyomott a mozdonyok nélkül. A megtett út hossza 861 km volt

## A sebességi világrekordot hagyományos vasúti járművel közforgalmú vasúton

az SNCF állította fel 1990. május 18.-án. Egy módosított TGV Atlantique vonategység 515,3 km/h sebességet ért el Vendome közelében a Toursba vezető vonalon.



E vonalon a vonatok rendszeresen 300 km/h sebességgel közlekednek, és a legrövidebb menetidő -Le Mansból Toursba 201,6 km távolságon 54 perc- ami indulástól érkezésig 224 km/h-s átlagsebességet jelent.

## A sebességi világrekordot hagyományos mozdonyral közforgalmú vasúton

az ÖBB állította fel 2006. szeptember 02.-án. Egy módosított 1216-050 három áramnemű „Taurus” 357 km/h sebességet ért el Németországban Ingolstadt - Nürnberg új építésű nagysebességű vonalon Kinding és Allersberg között.

A sebességi rekordot az SNCF BB-9004 mozdonytól hódította el, amit 1955-ben állított fel 331 km/h sebességgel







## Szilánkok és Bölcsességek

### Memória

Ahogy öregszem, egyre javul a memóriám. A feleségem szerint olyan dolgokra is világosan emlékszem, amelyek meg sem történtek. NL

### Jogkövető szarvasbika

Sajtóhír szerint egy szarvasbika közúti balesetet okozott. A bikát a helyszín közelében találták meg, aki békésen hevert, és a rendőrök érkezéére elszaladt.

Vagyis a bika nem hagyta cserben a gázolóját, csak a tanúvallomást tagadta meg, ez pedig jogállamban nem kifogásolható. NL

### Valaki csipog

Van olyan banki szolgáltatás, hogy ha az ember számlájára pénz érkezik, akkor csipog a mobilja (sms-t kap).

Nekem olyan szolgáltatásom van, ha a feleségemmel közös számlánkra nem érkezik időben elég pénz, akkor csipognak. De nem a mobilom. NL

### A biztonsági ember, mint betegápoló

A VDSZSZ alelnöke a szokásos stílusában tette szóvá, hogy mikor az egyik biztonsági őrről összetűzésbe került, az őt azt mondta, hamarosan a másik keze is be lesz kötve, ha így viselkedik. Mi ezzel a baj??

Az őt elsősegély nyújtásra tett ajánlatot, amit illenék méltányolni.

Nem voltam ott, de kizárt, hogy az őrnek volt rosszabb a modora. NL

### Menet, kedvezmény

A kormányral a menetkedvezményről és a vasúti mellékvonalokról folytatott egyeztető tárgyalásokon kide-

rült, hogy szűkíteni akarják az arcképes igazolvány felhasználhatóságát.

Azt reméltük, legalább azt megígérik cserébe, hogy ugyanannyi vasútvonalon tudjuk majd használni mint korábban.

Egyelőre nem ígérték meg.

Jut eszembe, miért csak menet kedvezmény? És jövet?

Miért nem menet-jövetkedvezmény?

Lehet, hogy az a szűkítési terv lényege, hogy ezután tényleg csak menet kedvezmény lesz?? NL

### A közlekedési miniszter reggeli-je

Reggel 8-ra beszélünk meg találkozót a közlekedési miniszterrel.

Ezzel némi zavart okoztunk, még nem volt kávé, és a minisztert is a villamoson érte el telefonon a titkár-nője.

Pedig azért mentünk a közlekedési miniszterhez, mert Mikszáth-tól tudjuk, hogy ilyenkor a pénzügyminiszter reggelizik. NL

### MOSZ SZÉK-ház

Átépítjük és korszerűsítjük a MOSZ székházát.

Így néz ki most a szék ház.



## Az Orient expressz nem zuhant le Biatorbágyon

A Mozdonyvezetők Lapjának augusztusi számában az Orient expressz történetéről olvashattunk.

A megjelent írásban az szerepel, hogy az újságok csak „bécsi gyors”-ként emlegették a felrobbantott vonatot, pedig az valójában az Orient expressz volt. Nos, a korabeli újságok és a mai közvélekedés jól tudja: az valóban csak egy „egyszerű” bécsi gyors volt, bár volt benne néhány hálókocsi, ami Európán át közlekedett. Már csak azért sem lehetett ez a vonat az Orient expressz, mert az nyugatról keletre közlekedett, Matuska pedig a Bécs felé haladó vonat elé helyezett bombát. Az Orient expressz szerelvénye visszafelé Magyarországot elkerülve, más útvonalon tért vissza Nyugat-Európába.

A 10 számú nemzetközi gyorsvonat 1931. szeptember 13-án 23.30-kor indult Budapest-Keleti pályaudvarról. 0.15-kor ért a Budaörs és Torbágy állomások között álló völgyhídra (ekkor Bia és Torbágy még önálló települések voltak). Közvetlenül a híd előtt robbant a bomba, hét méterrel szakítva fel az egyik sínzálat. A 301,001 pályaszámú

mozdony kisiklott, és siklott állapotában, a talpfákon és a híd acél-szerkezetén ugrálva jutott el a viadukt feléig, ahol a mélybe zuhant, magával rántva a vonat első hat kocsiját.

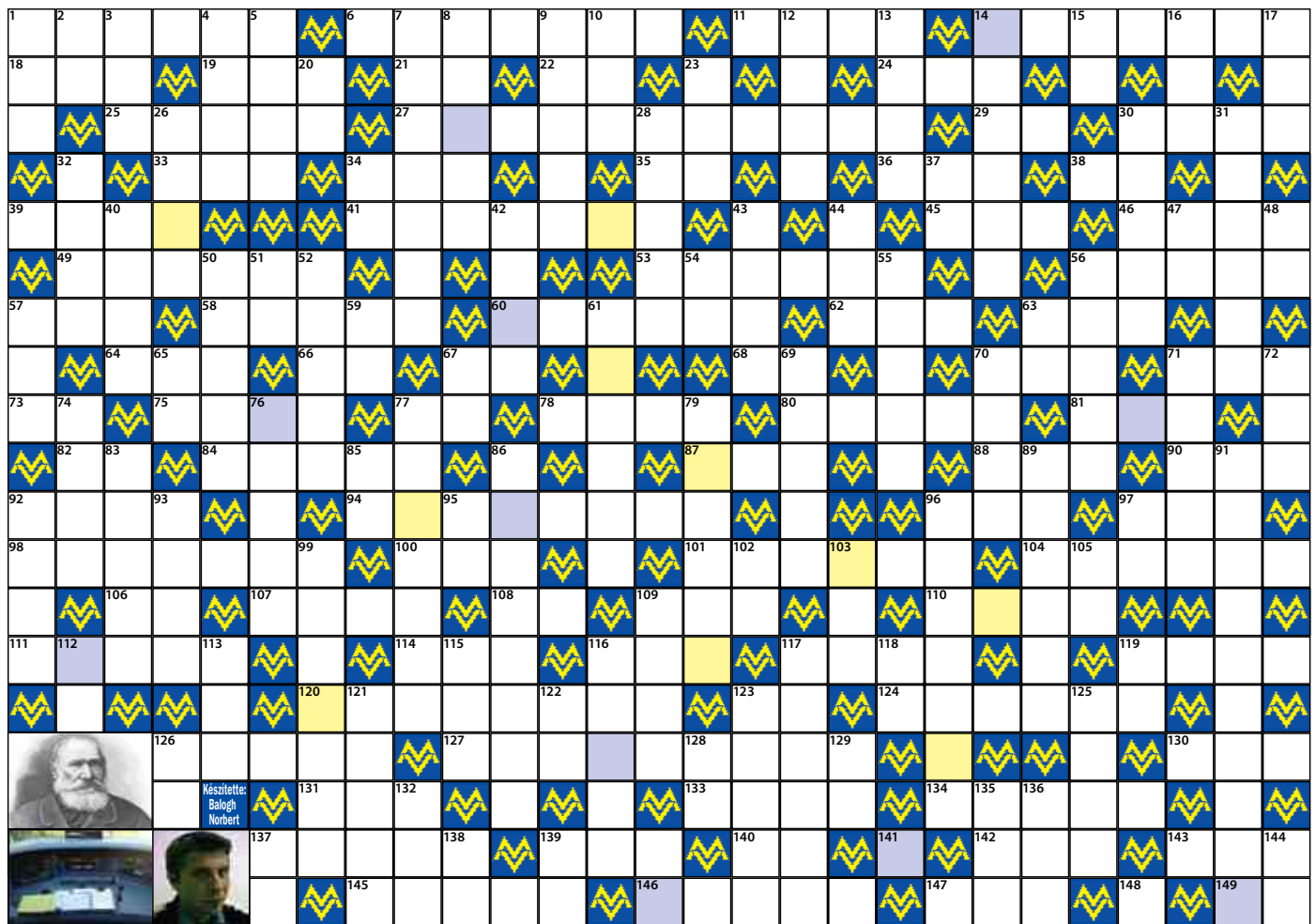
Az E1 számú Orient expressz az ellenkező irányból, Bécsből haladt a völgyhíd felé, de 0.23-kor Torbágyon megállították. Szerepe csak annyi a történetben, hogy az Orientet továbbító 424,021 mozdonyt leakasztották a vonatról, és ezzel érkezett az első segítőcsapat a helyszínre 0.30-kor, negyedórával a szerencsétlenség után.

Matuska célpontja egyébként nem a gyorsvonat volt. Ő egyszerűen „a vasút” ellen helyezett bombát a sínre. Az előkészület idején egy gyorstehervonat haladt a helyszín felé, de azt az utolsó pillanatban a budaörsi forgalmi szolgálattevő félreállította a gyors útjából, hogy ne okozzon késést neki.

Az a téves információ, hogy Matuska az Orientet robbantotta fel, valószínűleg a Magyar Könyvklub 2005-ben kiadott „Az Orient Expressz története” albumból származik. Ennek írója viszont sem a katasztrófát szenvedő gyorsvonat közlekedésének irányával, sem az akkori Magyarország politikai viszonyaival nem volt tisztában.

Porpáczy Richard

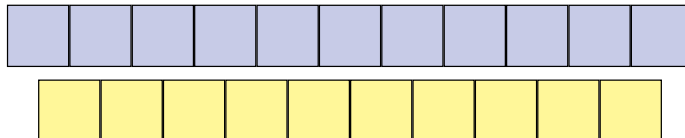




- Vizszintes**
- Charles Dickens regénye: twist ...
  - Agyag használati edények előállítására
  - Tanyagazdaság
  - Piros virágú erdei növény
  - Székese gyűjtemény
  - Duna parti szlovák község
  - ...-bárca (újramegrakás tiolos! Javítás)
  - Isten megszólitása
  - ... Hanson, svéd költő
  - ... ösztön (amerikai film)
  - Több tolatócsapat munkáját irányító és ellenőrző dolgozó
  - Kilogramm röviden
  - Idős
  - Erika eleje
  - Főhajtás, fejfel való bólintás
  - Jegyzetel
  - Durva posztó
  - Kerget
  - Ételsőr
  - Agyondicsérő
  - Arra a helyre
  - Találó
  - Svájci kantonszékhely
  - Ismert (dolog)
  - Kotkodál más szóval
  - Elején teker
  - Kettős
  - Színész (hédi)
  - Egnető anyag fény- és hanghatással
  - járó oxidációja
  - Central-european international bank
  - Elején utazás
  - Magyar rádió
  - Páros abba
  - Személyes névmás
  - Foggal órol
  - Foci drukker öröme
  - Zárt helyi röviden
  - Örület szeret
  - Kintről
  - Bikavér városába való
  - Olasz stadion
  - Tessniz szövetség
  - Két a
  - Londoni irén
  - M,i,ő
  - Nitrogén, kén, urán vegyjele
  - Kvarner öböl sziget
  - Fluktuál eleje
  - Kithonich család címerében található gyümölcs
  - Páratlanul dugoz
  - Nem lát
  - Ezt csinálja az mv., ha a vonatja elé lépnek
  - Páros akrile
  - Erőtlen
  - Valami előtt álló rész
  - Diplomatikus válasz
  - Váltópénz
  - Négyzetméter röviden
  - Török méltóság
  - Vívófegyver
  - Alomba ringat
  - Aruház
  - Electronic resource planning
  - Beszéd tárgya
  - Ebben az évben
  - Zuhany által tisztuló
  - Szólímű hang
  - Színház dolgozó
  - Olimpiai bajnok atléta 100m futás 1980 angol
  - Zöldség, amit desszertként fogyasztunk
  - Számrendszerünk alapszáma
  - Páratlan imént
  - Új kézfogás közalaptípus röviden
  - Távoli előd
  - Esetleg
  - Húst tűzön ehetővé tesz
  - Távoli előd
  - Jód vegyjele
  - Magasodik, fejlődik
  - Szatén végén
  - Találát
  - Kóstól
  - Régvolt „otthon”
  - ... Gibson; ausztrál filmsztár
  - Szén vegyjele
  - Szeg-vegek
  - Aranka becézve
  - Gépkocsi
  - Sine ... , haladék nélkül
  - Tollbóbitás papagáj
  - Elem
  - Izrael eleje
  - Párosan felbőg
  - Téli sport
  - Pincébe zavar
  - Mennyi ideje
  - Gombafajta
  - Gondoskodó
  - A középhe
  - Elején bátor
  - Egyfajta tengelyelrendezés
  - Semmi
  - Ünnepezt színész
  - Frissit
  - Azon a helyen
  - Kiejtett r
  - Gyilkol
  - Kedvelt sajt fajta
  - Rusu határai
  - Úgye?
  - Letud a végén
  - Tünik
  - Számrendszerünk alapszáma
  - Egy parancs a unix-támogató operációs rendszerekben
  - Királyi bevétel
  - Cápa eleje
  - Szólímű hang
  - Kintről
  - Ezt megelőző
  - Szorító a boxban
  - Hangadás szerve
  - Alsó végtag
  - Jó a füle
  - Vitóriás része
  - Tagzó avát
  - Buddhista bonc tekeri
  - Piroxén asvány
  - Nemzeti bajnokság
  - Üzletel (népiesen)
  - Szét
  - Sós ízű sajtfele
  - Pépszerű étel daraból
  - Sír
  - Tízszögű sikidom
  - A lányának a férje
  - Megszüntet a motor üzemét
  - Fordított kettős betű
  - Híres a bárkája
  - Lukacs led
  - Brosens eleje
  - Mélybe
  - Végén jött
  - Mákos kifli
  - Zeusz titúosz nevű óriás fiának az anyja
  - Fehér árbócú jelző
  - Alkotás
  - Idő határa
  - A levegőben lezuhló tárgyak pályája
  - Oroszország folyója
  - Pakolna
  - Küszönővény
  - Western digitál
  - Bor, urán
  - Azonos betűk
  - Lángolós
  - Czuczor álneve
  - Hídeg évszak
  - Elején áhit
  - Üresen tól
  - Deciliter

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

A rejtélytábla kitöltése után az azonos színű négyzetekben található betűket olvasd össze!



**A Mozdonyvezetők Lapjának augusztusi számában megjelent keresztrejtély helyes megfejtői közül 3 fő került kisorsolásra. Budai Sándor (Dorog), Králik Károly (Balassagyarmat), Szabó Dezső (Miskolc). A rejtély helyes megfejtése: Mozdonyrádió, MOSZ nap Eger. Ezúton is gratulálunk a nyerteseknek. A nyerményeket a tagszervezetek 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** tagszervezet 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**

Készül: az **A.EDITOR Szolgáltató Bt.** gondozásában  
www.aeditor.hu

Felelős vezető:

Kovács Attila

Nyomdai elkészítés:

*Kritika*

© 2009 MOSZ. Minden jog fenntartva.

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