



# Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XX. évfolyam 1. szám

Alapítás éve: 1892

2010. január



**Figyelem! Nekünk, emlősöknek  
nem mellékes kérdés,  
hogy mi daráljuk-e a húst,  
vagy bennünket darálnak-e meg.**

*Örkény István: Fasírt*

## Tárgyalások 2010.



- ?
- A közösségi közlekedés...  
zat már a megjelenése...  
kl. Elhangzott miniszteri...  
ból a rendszerből most nem...  
rint csonka vagányra kerülhet a...
- Hannoverben
  - Üzemi baleset
  - ULDB beszámolója
  - Pénztári tájékoztatók
  - Közösségi közlekedünk



Napjaink Kollektív Szerződés és bértárgyalásait jellemezhetjük „Az Ember tragédiája” című műből származó gondolat. Úgy érezzük, nem a megegyezés a cél, hanem a munkáltatói ajánlatok tartalmát vizsgáljuk. Miközben a sajtóban olvassuk és a rádióban halljuk, hogy várhatóan pozitív minimális pénzügyi eredménnyel zárja a 2009-es esztendőt a MÁV-TRAKCIÓ, továbbra is fenn kívánja tartani a válságkezelésben alkalmazott intézkedéseit. Sőt növelni kívánja mozgásterét az ún. rugalmasabb foglalkoztatás érdekében. A bér ajánlat pedig keresetsökkenést jelent, ha bevezetné az eredményfüggő teljesítménydíjazást a 4 %-os alaphér-kiegészítés helyett. A modell szerint olyan tényezők szerint járna jövedelem, amire a mozdonyvezetőnek közvetlen ráhatása nincs. Maga a kifizetés pedig visszamenőleg történne. Láttunk már hasonlót korábban, ezt nevezték „pofapénznek”, amit kegyként osztottak szét és nem volt köze az egyéni teljesítményhez. Köszönjük, nem kérünk belő-

le! Az ötleletésnek inkább arra kellene irányulni, hogyan lehetne felgyorsítani az időszakos orvosi vizsgálatokat. Sok kolléga ugyanis késve vagy egyáltalán nem kapott időpontot a Vasútegészségügyi Kft-től a vizsgálatra, így jogosítványának érvényessége lejárt. Nem tud dolgozni, jövedelme csökkent, de a fizetendő havi részletei nem. Ez is teljesítmény kiesést eredményez a MÁV-TRAKCIÓ-nak! Tessék ezt rendbe tenni, ezzel már azonnali hasznót lehet hozni a cég számára, s nem szükséges okoskodni, hogyan lehet a mozdonyvezetőket ösztönözni. Mi akarunk dolgozni és pénzt keresni, csak legyenek meg a munkavégzés alapvető feltételei is.

A Kollektív Szerződést meghosszabbítottuk 2010. január végéig, de ezzel csak időt nyertünk, s nem oldottuk meg a feladatot. A gyakorlatilag nulla százalékos bérfeljesztési ajánlat az egész MÁV Csoportban egységes munkáltatói magatartásként tetten érhető. Olyan érzésünk van, mintha egy láthatatlan kéz akadályozná a munkáltatói oldal tárgyalópartnereit a konstruktív ajánlat megtételében. Érzékelhető a megbeszéléseken az a kínos várakozó magatartás, miszerint mondja már meg valaki mennyi lehet a béremelés és a béren kívüli jutás összege. Nem tudni ki okoskodik, a MÁV Csoport

## „A tett halála az okoskodás”

vagy a minisztérium vezetői játszanak arra, hogy konfliktust idézzenek elő? Kinek lenne ez előnyös? Nekünk a Mozdonyvezetők Szakszervezetének biztos nem, mi a tárgyalásokban vagyunk érdekeltek. Már ha van miről érdemben tárgyalni, de sajnos nincs. Lehet ezt még egy rövid ideig folytatni, de a türelem véges. Talán elfelejtették már az okoskodók, hogy a mozdonyvezetők képesek a meggyőzés logikáját felcserélni a meggyőzés erejére? Láthatjuk a BKV-s események tanulságaként, elég csak az utasítások merev betartásához ragaszkodni és máris káosz keletkezik. De azt is megtapasztalhattuk, hogy a téli időjárás első tíz centiméteres áldása a vasúti közlekedés teljes összeomlásához vezet, a váltók befagynak, a forgalom teljesen megbénul. Felelőse iránymutatási szinten nincs, mindenki jól végezte dolgát, tudhattuk meg a MÁV VÉT-en a téli felkészülésről szóló utólagos vezetői beszámolókból. Okoskodjunk mi is egy kicsit. Mi történik, ha a téli időjárás túl a mozdonyvezetők a munkabeszünet mellett döntenek? Vezetői kitiűntetéseket oszt ki a miniszterelnök?

Kíváncsian várjuk a folytatást, mi készen állunk akár az érdemi tárgyalásra, akár a határozott fellépésre, a munkabeszünetésre!

Kiss László

## Évértékelés Karácsony és Újév között

**A jövő évi Kollektív Szerződés és a bértárgyalások ülésein a tárgyaló felek álláspontjai nem közeledtek, így a munkáltató és a szakszervezetek 2009. december 19-én meghosszabbították a hatályos MÁV-TRAKCIÓ Kollektív Szerződését 2010. január végéig. A tárgyalások 2010. január 4-én tovább folytatódnak. Az egyeztetések és az ünnepek közötti szünetben beszélgettünk Szűcs Lajos humán igazgatóval a 2009-es esztendőről, gyors leírt készítve az ideai meghatározó eseményekről és a jövő évi kilátásokról, tervekről.**

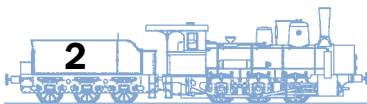
**? A Karácsony a szeretet ünnepe, melynek jellemzői: a jelentős előkészület, bensőséges családi hangulat, az ajándékozás izgalma és az asztalra varázsolt finomságok bősége. Hogyan telt a Szűcs család Karácsonya?**

A karácsony a szeretet ünnepe, de egy-két évtizede egyfajta áldozássá vált a fogyasztói társadalom oltárán, ami szerintem negatív változás. Nekem sikerült az ajándékozást sikeresen megoldani, mert már évközben elterveztem, ki milyen ajándékot kap a családban. A fiammal történő közös karácsonyi szánkozásra nagyon készültem, s azokat, akik 20-a körül azt mondták, hogy nem lesz hó, rendkívüli orvosi vizsgálatra ajánlottam azonnal. Kiderült, nekik lett igazuk. A karácsony ünneplése nálunk szűk családi körben zajlik, ehhez hozzátartoznak az előkészületek, a titokban felállított karácsonyfa, az ajándékok csomagolása, a sütés-főzés. A közös együttléti örömet jelentette a családnak idén is a Karácsony. A fiamnak vásároltam egy LEGO aratógépet, csak ajánlani tudom minden kedves apukának. A játék megköveteli a nyugodt lelki állapotot és a meditációt. A doboz 650 darabból áll, a fele milliméteres részegységből és akkora, mint a konyhaasztal. Jó kihívás, maradandó családi élmény maga az összeszerelés is!

**? A 2009-es esztendő jó néhány „ajándékot” adott a MÁV-TRAKCIÓ képzeletbeli karácsonyfája alá: gazdasági válság, vonalbezárások, a MÁV Cargo önálló vontatási képességének kialakítása - csak néhány címszó a MÁV-TRAKCIÓ életét érintő elmúlt eseményekből. Készített már gyors évértékelést a 2009-es esztendőről?**

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. üzleti tervében egy optimista évet rögzített 2009-re. Az első negyedév végén nyilvánvaló vált, hogy a teljesítmények elmaradnak a prognosztól. A teljesítmények visszasését a foglalkoztatás szintjén ebben az időszakban nem éreztük. A belső munkanélküliséget helyi szinten kezelték a vezetők, típusos vonalismereti tanfolyamokkal vagy a szabadságok kiadásával. Az elfedett meddő munkaidőket kifizették, a kollégák nem érezték meg, hogy baj van. Legfeljebb azt tapasztalták, hogy a fizetésért kevesebbet kell ténylegesen dolgozni. Azonban kiderült, hogy a személyi jellegű kiadásokkal szemben betervezett időszakos be-

vételek elmaradtak, így erre a helyzetre ki kellett dolgozni a válságtervetet. Első lépésben a 2009. június 7-i VÉT-en tettünk gyors és határozott javaslatokat a 4 %-os személyi alaphér kiegészítés elvonására, a csökkentett munkaidő azonnali bevezetésére és a létszám csökkentésére. A szakszervezetekkel folytatott tárgyalássorozat lezárását jelentette a Kollektív Szerződés 2. számú módosítása. A megállapodás hozzájárult a válságkezeléséhez, például a csökkentett munkaidő alkalmazása nélkül nem tudtuk volna felfedni, hogy hol és mennyi a létszámtöbblet a jelenlegi vontatási teljesítményekhez képest. Azzal is tisztában vagyok, hogy a megállapodás jó néhány mozdonyvezető kolléga jövedelmét hátrányosan érintette, de tartósan ezek nélkül nem lehetett volna biztosítani a társaság gazdasági egyensúlyát. Sajnos ma nincs a tervezési rendszerünkben olyan metodika, ami számolna a váratlan negatív külső gazdasági hatásokkal. A piaci cégekétől jelentős a lemaradásunk, ott vannak azonnali válságtervek, léteznek olyan megszorító intézkedési programok, amelyeket azonnal be lehet vezetni. Mi ettől még messze vagyunk. Modellezni kellene nekünk is azokat az eseményeket, amelyeket nem szeretnénk, ha bekövetkeznének. A multinacionális vállalatokhoz képest jelentősebbek a kötöttségeink: a foglalkoztatási szerkezet, az erős szakszervezet, a kollektív szerződés hátrány jelentenek a válságintézkedések bevezetésében. Náluk a csökkentett munkaidő bevezetése, az állásidő alkalmazása vagy kényszer szabadság elrendelése akár napok alatt is megtörténhet a krízis jelentkezésekor. A MÁV-TRAKCIÓ-nál azonban másképp kell felkészülni, s ezért tartom fontosnak a tervezést. A vonalbezárásokat illetően vegyesek az érzéseim, hiszen a kormányzati politika már korábban is csepegtette az információt ezekkel kapcsolatban. Az érintett vonalak nagy része senkinek nem jelentett meglepetést – ezek már bekerültek a köztudatba jó ideje. Éppen ezért lehetett volna felkészülni rá egy előzetes tervezési metodikával. A MÁV Cargo önálló vontatási képességének kialakítása a társaság megalapítása óta téma. Több lépést már megtettek ez irányban, most elkezdtek egy komoly toborzási folyamatot, amiben mi a lehetőségeink szerint partnerek voltunk, de nem sikerült olyan megegyezést kötni, ami mind két fél számára előnyös lett volna. Nekünk sem könnyebb így, hiszen kiszámíthatatlan az a személyi kör, aki elmegy, és a Cargo számára is bizonytalan ez a helyzet, mi-







vel nem lehet tudni, hogy a tervezett időre rendelkezésére áll-e majd a szükséges saját mozdonyvezetői létszám.

**?** *A visszasett vontatási teljesítmény meghozta a csökkentett munkaidőt és állásidőt, kiderült, hogy a jelenlegi feladatokhoz képest többen vagyunk. A létszámkérdés kezelésének kulcsát a korengedményes nyugdíjazás jelentette, vélhetően ezzel sikerül a foglalkoztatási biztonságot hosszabb távon megteremteni. Mennyi mozdonyvezető kollégát érint a nyugdíjazás, és milyen kötelezettséget jelent a társaságnak ez a megoldás?*

Az év folyamán már júniusban világgóssá vált, hogy a visszasett teljesítmények következtében éves szinten 350 fő bérére nem volt meg a bevételi fedezet. A foglalkoztatási egyensúly helyre billentését legkönnyebben a korengedményes nyugdíjazás lehetőségével tudtuk kezelni. A mozdonyvezetők korösszetétele segítette ezt a folyamatot. A 2009-es esztendőben 490 főt engedünk el korengedményes nyugdíjba, ebből 419 fő mozdonyvezetőt. Az első félévben 106 nyugdíjas kollégának – közte 81 mozdonyvezetőnek – megszüntettük a foglalkoztatását, egyéb nyugdíj 150 főt érintett, ebből mozdonyvezető 128 fő volt. Összegezve 628 fő mozdonyvezető munkaviszonya szűnik meg úgy, hogy vagy nyugdíja ment, vagy nyugdíjasként nem került meghosszabbításra foglalkoztatása. A végzett mozdonyvezető-gyakorokok és az egyéb jogcímen távozó mozdonyvezetők száma kiegyenlíti egymást. Igen jelentős létszámváltozás történt mozdonyvezetői körben, különösen, ha a Cargo 2010. márciusig felveszi a tervezett 105 vagy 150 főt. Így már összesen 730-780 emberről beszélünk. Jelenlegi piaci ismereteink szerint a csökkentett létszám a jövő évi feladatok ellátásához elégséges. Számításaink szerint a munkavállalóinknak jövőre többet kell dolgozniuk, a túlóra és a rendkívüli munkavégzés mennyiségének emelkedésével számolunk. A 2009. évi záró mozdonyvezetői létszám 3440 fő, ebben benne vannak a felsorolt csökkenések, kivéve a MÁV Cargo-hoz átszerződők állománya. Értékelve a gazdasági válság kezelésére tett lépéseket, szerintem sikerült a korengedményes nyugdíjazással humánusan újra megteremteni a foglalkoztatási egyensúlyt. Ma Magyarországon nem tudok még egy cégről, aki elbocsátások nélkül tudta ilyen sikeresen kezelni a kialakult helyzetet. Igaz, ennek megvan az ára, ami a gyors mérleg szerint közel 1,1 milliárd forint, mely összeg a MÁV Csoportot terheli. Még egy ilyen válságkezelő intézkedéscsomag tartalékai nincsenek meg a cégben. Ha újabb válságperiódus következik be, további ilyen nagyságú forrást már ez a cég nem tud előteremteni, ebben az esetben sajnos kevésbé humánus eszközöket is alkalmaznunk kell.



**?** *A jövő évi Kollektív Szerződés és a bértárgyalások messze vannak még az aláírás közeli állapottól. A munkáltató részéről megfogalmazott KSZ változtatások, mint például a két havi munkaidőkeret, a készenléti bevezetése, a havi pihenőnapok összevonása- egyfajta jogkeresés- jogtalálás magatartást mutatnak. A kollégák úgy érzik, a javasolt változtatások célja a visszavágás, a mozdonyvezetői szolidaritás fellazítása. A konfliktuskereső és az azt felvállaló munkáltató stratégia kialakításának vagyunk tanúi?*

A Kollektív Szerződés változtatásának a célja, hogy rugalmasabban tudjuk a mozdonyvezetőket foglalkoztatni. A 2008-as korábbi interjúban is elmondtam, az elsődleges cél nem a foglalkoztatás olcsóbbá tétele, hanem a rugalmasság növelése. Adott a jelenlegi mozdonyvezetői foglalkoztatás ára a MÁV-TRAKCIÓ-nál. Mi ezt megfizetjük, ezért cserébe rugalmasabb foglalkoztatást akarunk elérni a Társaság gazdasági eredményének növelése érdekében. A kéthavi munkaidőkeret bevezetése összefügg a vezénylés elkészítésének, átadásának időpontjával, melynek lényege, hogy a munkaidőkeret hosszabbá válik, így lehetőség nyílik kiegyenlíteni az ingadozásokat a rövidebb idejű vezénylés mellett is. Ha célunk lenne a szolidaritás fellazítása, a visszavágás, akkor 1 heti előre vezénylést és 6 havi munkaidőkeretet javasoltunk volna. Nem, ez nem erről szól. A készenléti bevezetése azt jelenti, hogy akkor kell bejönni a dolgozónak, amikor munka van. Ha nincs munka, otthon lehet maradni, természetesen a készenléti szabályainak betartásával. A fuvarpiac változásának egyik jellemzője, hogy megrendelőinktől 2-3 nappal a vontatási teljesítés előtt kapjuk meg a konkrét igényt.

Elmondásuk szerint így áll össze a vonat, a fuvarozókkal szemben is egyre nagyobb rugalmasságot várnak el a megrendelők. Hét napon belül nem akarunk átvezényelni, mert a Munka Törvénykönyve szerint rendkívüli munkavégzés, a mi szabályaink szerint plusz költség, ezért a készenlétet szeretnénk alkalmazni. A havi pihenőnapok összevonása egy lehetőség, de ezt nem egyoldalúan kívánjuk alkalmazni, hanem az ezt vállaló munkavállalók beleegyezésével. A munkáltató stratégiája soha nem volt konfliktuskereső, de ha a cég érdekében szükséges volt, felvállalta a konfliktusokat. A jövőben is ezt fogjuk tenni nemcsak a szakszervezetekkel, hanem a partnereinkkel vagy ügyfeleinkkel szemben is, ha a társaság érdeke úgy kívánja. Nincs olyan ügy, ami miatt a mozdonyvezetőknek vissza kellene vágni. Nincsen szó a mozdonyvezetői szolidaritás fellazításáról, de tudomásul kell venni, hogy egy gazdasági alapon működő társaság kihasználja a foglalkoztatási szabályok adta lehetőségeket.

**?** *A nulla százalékos bérajánlat vagy az eddig még nem ismertett rendszerű, eredményfüggő bérelem sem nevezhető pozitív ajánlatnak. A MOSZ Küldöttközgyűlésének tagjai döntöttek és megalakították a Sztrájbizottságot, jelezve ezzel, hogy a bércsökkentés elfogadhatatlan a számunkra. Ez valóban javaslat vagy csak tárgyalástaktikai elem?*

A bérek esetében nincs nagy mozgásteret a munkáltatónak, a mi rendszerünkben van egy automatikus alapbérfejlesztés minden évben, ami a bérsávok közti előrelépésből adódik. Emellett végrehajtjuk a korábbi megállapodásban foglalt bérfelzárkóztató programot és a havi 170 eFt bruttó kereset alattiak bérendezését. Ez 2010-ben kb. 350 millió forint, ami az éves bérköltség 1,2 %-a. Ezen felül az alanyi jogú alapbérfejlesztési ajánlatunk nulla százalék, figyelemmel az Országos Érdekegyeztető Tanács (OÉT) ajánlására.

A MÁV-TRAKCIÓ nem tud többet bevállalni. A független szakértők is megerősítik, hogy az adó- és járulékcsoökkentések átlagosan 5-7% százalékos reálkereset növekedést fognak eredményezni a mozdonyvezetők körében. Korábban is elfogadtuk az OÉT ajánlását, most is ezt tesszük. Hosszabb távon az eredményfüggő bérelem bevezetése teremthet lehetőséget a növekedésre, hiszen ha a MÁV-TRAKCIÓ eredménye pozitív, akkor többlet jövedelemhez juthatnak a munkavállalók. Ennek ismeretése a következő Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén kerül sor. Nincs időnk tárgyalástaktikai elemekre, javaslatunk nem változott. A MOSZ sztrájbizottság megalakulásának híre nem tud bennünket érdemben befolyásolni. A sztrájkfelhívás követeléseiből kettőt már sikeresen teljesítettünk: a nyugdíjazást és az átképzések, továbbképzések vállalásait. A képzések 2010. januárban elindulnak, és a hónap végére elkészül a további ütemezés is. Vállalható Kollektív Szerződés megkötéséhez tárgyalások kellene, nem pedig sztrájk. Hosszabb távú működőképességben kölcsönösen érdekeltek vagyunk a szakszervezetekkel, bérkérdésben pedig ennyi a mozgásterünk.

**?** *A Kollektív Szerződés 2010. január végéig történő meghosszabbításával csak időt nyertek a tárgyaló felek, de még a tárgyalásoknak tovább kell folytatódniuk. Ön lát esélyt a megállapodásokra, s ha igen mikor?*

Igen, terveim szerint 2010. január 15-én 9 óra 42 perckor. Tréfa nélkül mondom, meg kell állapodni mindenféleképpen. Ezt fejezi ki a Kollektív Szerződés 2010. január végéig történő meghosszabbítása. A társaság vállalta, hogy nem alkalmazza erre az időszakra a csökkentett munkaidőt, illetve a 4%-os személyi alapbér-kiegészítést is kifizeti. Ha kell, tudunk Kollektív Szerződés nélkül is foglalkoztatni, de nem ez a megoldás. A Kollektív Szerződés ugyan számos többletet biztosít a Munka Törvénykönyvében foglaltakkal szemben, de szükséges, mert nélküle a MÁV-TRAKCIÓ-s foglalkoztatási sajátosságokat nehezebb lekövetni. A februári vezénylés zökkenőmentes lebonyolítása érdekében célszerű lenne 2010. január 15-ig megállapodni. Meglátásom szerint kompromisszum késznek kell lenni mindkét oldalon, hogy a jövő évi Kollektív Szerződés aláírható legyen. A bértárgyalásokat kardinálisabbnak tartom, ennek oka, hogy a munkáltató lehetőségei és a munkavállalók elvárásai nagyon messze állnak egymástól. Ebben a kérdésben nehéz lesz kompromisszumot kötni, de bízom a mozdonyvezető kollégák józan gondolkodásában ebben a nehéz gazdasági helyzetben.

D.A.





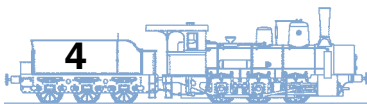
## Kedves kollégák és egyéb olvasók (akik nem kollégák, de olvassák a lapot)!

Ezeket a sorokat december első trimeszterében írom, amikor még sok mindent nem tudunk, viszont sok mindent tudni vélünk. Ez a tudás (vagy nem tudás) szólhat a jövőnkéről, a bérünkről, illetve a munkaügyi kapcsolatokról is. Számomra felfoghatatlan kettősség jellemzi a vállalatunk (a MÁV-TRAKCIÓ-ra gondolok) ténykedését, kommunikációját és a magáról kifelé mutatott arcát. A vállalatunk kifejezés tökéletes lenne, ha ezt mindenki így is gondolná! Vannak sajnos azonban olyan emberek is alkalmazásban ennél a cégnél, akik ezt a tulajdonlasi jogot egészen sajtáságos módon értelmezik. Vállalatunk akkor, amikor a megtermelt javakat el kell osztani. Vállalatunk akkor, amikor irányítani kell a rövidített munkaidő és az állásidő elrendelések hogyságát. Nem vállalatunk akkor, amikor a nadrágszíjat kell meghúzni! Ekkor ez a vállalat már csak több ezer mozdonyvezető vállalata, na és persze egynéhány nagyon fontos személyé, akik ilyenkor mindent félretéve a vállalat megmentésén dolgozik. Ez a munka (megmentés) nem más, mint a rövidített munkaidő, az állásidő és a rész-állásidő elrendeléséhez szükséges nyomtatványok elkészítése, a nyomtatványok időben (esetlegesen időn túl) a munkavállalókhöz való eljuttatásán, és a jogos és eddig is jogszerűen kifizetett járandóságok és pótlékok megkurtítási szándékában ki is merül. Persze néha kommunikálnak valami zagyvaságot balkézből, a jobb kézből pedig pontosan az ellenkezőjét teszik. Régebben is feltettem már a kérdést e lap hasábjain: Ki irányítja a céget? A kinevezett vezérigazgató, vagy a területi központok szakmai és jogi támogatását végző, a humán blokkhoz tartozó azon személyek, akik merőben mást cselekednek, mint azt a vezérigazgatótól halljuk? Tudjátok, a fark csóválta kutya esete. A legutóbbi küldöttgyűlésen azt hallottuk a „fővezértől” (írásban is megkapta mindenki), hogy januárban minden „zsirikirály” lesz (Don't Worry, Be Happy - ahogy azt Bobby McFerrin énekelte a 80'-as években). Az azelőtt és az azután átadott tárgyalási javaslatok és a munkáltató viselkedése ennek tökéletesen ellent mond. Most akkor mi van? Nem tudja a jobb kéz, mit csinál a bal? Vagy bizonyos szakterületek figyelembe sem veszik azt, hogy mit mond a vezérigazgató? Vagy Ő is csak azért mondta, mert mondani kellett valamit? Nem tudom, de hogy merőben más irányba indulnak el a humánus (nem összekeverendő a humánussal) alkalmazottak, mint a „szakma” mondja az biztos. Vonalismertről, típusismeretről, átképzésről szól az egyik személy, állásidőről, rövidített munkaidőről a másik személy! A túlóra gazdálkodás szempontja szerinti fontosságról beszél a „nagyfőnök”, a végeken pedig mindent elkövetnek azért, hogy nehogy véletlenül túlórája legyen valamelyik mozdonyvezetőnek. Ez van.

A „mi vállalatunknak” van arra anyagi lehetősége (persze a mi általunk megkeresett pénzekből), hogy azért tartson fenn egy munkacsoportot, hogy a KSZ és az Mt. mondanivalóját tízszer kerékbe törve, megerőszakolva perverz módon tegyék magukévá és képtelenebbnél képtelenebb értelmezést adjanak egy-egy paragrafusnak. Gondoljatok csak arra a távollétre, ami munkaidő, de nem munkavégzés, a havi munkaidő keretbe beleszámít, 35 %-os műszakpótlék jár rá, de nem szolgálat, a munkaidő beosztásod tartalmazza, kötelező a megjelenés rajta, de arra nem adnak lehetőséget, hogy odajuss, hiszen nem akarnak rá elszámolni utazási időt (se). De ha mégis elszámolnak, akkor csak annyit, hogy esetlegesen közúton az engedélyezett sebességet túllépve saját autóddal odaérsz (ha van), de azért mert nem mozdonyt vezetsz, nem fizetnek rá költségtérítést (28 Ft/km) hiába autóval érkezted, pedig tömegközlekedési eszközt csak két órát meghaladó várakozással vehetsz igénybe! Az Mt. 105.§. (6), (7) bekezdése fikarcnyit sem ér szerintük, hiszen úgy gondolják, hogy a KSZ-ben ezt felülírták (?) és nem adnak arra lehetőséget, hogy a munkavállaló igazolja, hogy többet töltött ténylege-

sen olyan utazással, ami az Mt. szerint utazási időnek minősül. Nos, kedves kollégák ez alatt a pár sor alatt nem más rejtőzködik, mint az OKTATÁS azoknak a munkavállalóknak, akik nem a munkaszerződésben meghatározott honos telephelyen kénytelenek ennek a kötelezettségnek eleget tenni! Szép, nemde? A legszomorúbb az, hogy azt kommunikálják kifelé, hogy ebben megállapodtak a MOSZ-szal! Ez meg egyenesen hazugság, hiszen nem ismerek a szakszervezetünkél olyan embert, aki ne vitatná a fenti alkalmazás jogszerűségét és így értelmezné azt a bizonyos paragrafust! Akkor kivel állapodtak meg? Lenne erre is tippem, sőt van is! Többször tűnt úgy, hogy ez a munkacsoport különösen bizalmas és bensőséges kapcsolatot ápol egy másik szakszervezettel, akiknek a létszáma országosan, szőröstől-bőröstül nem éri el a kétszáz főt és minket lát ellenfélnek, nem a munkáltatói oldalt! Az is előfordult már, hogy számunkra fontos megtárgyalandó anyag azért nem került napirendre, mert a fent említett két fél összekacsintás után nem fogadta be a megtárgyalandó pontok közé a MOSZ javaslatát. Vajon milyen érdeke fűződik eme nemes szervezetnek ahhoz, hogy a munkavállalók érdekei helyett a munkáltatói oldal érdekeit képviseljük? Biztosan szeretnek esőkabátban szolgálatba járni, mert az azért nyújt némi védelmet a szabad véleménynyilvánítással szemben.

A végeken is az a hozzáállás látszik, amit a segítők (támogatók) képviselnek. „A mozdonyvezetőnek mindent meg kell adni, ami jár”, de az ő értelmezésünk szerint már semmi nem jár. Legfeljebb a szája, ha szót emel, de hiába. „Ha nem tetszik, lehet menni a bíróságra.” Köszönjük ezt a kompromisszum kész hozzáállást. Arról, hogy bizonyos munkavállalói csoportok hibájának következményeit a mozdonyvezetőknél kell elszedni, szintén megérne egy misét. Az első, mindenki által ismert és sérelmezett dolog az, amikor valaki hamarabb teljesíti a munkáját és jutalomból elküldik rész-állásidőre. A vállalatunkat nem érte veszteség, hiszen elteszi a bezsebelt hasznót, viszont aki az effektív munkát végezte a terv szerint, azt bukja a szolgálata végéig járó 30%-ot. Ez egyszerűen kimeríti a pofátlanság tényét, hiszen, ha megvizsgálánk, az un. „szakértők” napi munkaidejében elvégzett feladatok teljesítését, biztos vagyok benne, hogy napi 4 órában is lehetne őket alkalmazni, hiszen biztos, hogy nem dolgozzák ki a munkaidejüket, a többiben mehetnének állásidőre. A másik, talán kevésbé alkalmazott módszer, nálunk dívik. Bizonyos tisztségviselők „háta mögé” minden szolgálatra vezényelnek egy másik embert is, előre tervezhetőségi céllal! Ez azt jelenti a gyakorlatban, hogy ha a tisztségviselőnek elintézendő dolga akad és lead egy „kikérőt” (ami valójában bejelentő), akkor nem kell a kiváltásán gondolkodni, hanem a háttérből előlép a második ember. De mi van akkor, amikor mind a ketten jelentkeznek szolgálatba ugyan oda? Hát akkor azt mondják, hogy bocsi, de így jártál, mehetsz állásidőre! Igaz király? Ha a tisztségviselő megy állásidőre, akkor eleve diszkriminálva van, az általa betöltött funkció miatt állnak a háta mögött, ez pedig jogsértő, hiszen a betöltött tisztség miatt nem érheti hátrány, ha pedig a másik kolléga, akkor azt mondják, hogy a tisztségviselő miatt kell neki állásidőre mennie. Etikai szempontból a mi központvezetőnknek ez nem okoz problémát és az ő tudomásával történik mindez! Sőt! Az sem probléma, ha a második ember egy átvezénylés miatt kerül oda és rendkívüli munkaként teljesíti azt a szolgálatot, ahonnan az elsőt hazaküldik. Az első embert pedig úgy küldik állásidőre, hogy eleve 14%-os munkaidő rövidítésre van tervezve (167,2 helyett 143), a havi teljesítendő órából 22,5 eleve fiktiiv, tehát állásidő lesz belőle, a többinél pedig 50% esélye van arra, hogy állásidő lesz belőle! Mindez azért, mert tisztségviselő és nem tudja megmondani november 5-ig azt, hogy december hónapban mikor lesz távol (szakszervezeti) munkája miatt! Úgy gondolom, hogy ez a joggal való







visszaélés tárgykört abszolút kimeríti. A munkáltató indoka az erre, „*hogy miért nem tervezteti be előre a tisztségviselő a távolléteket, ha beterveztetné, akkor nem járna így!*”! Ha akkor adja le a bejelentőket, amikor már tudja azt, hogy mikor nem tud megjelenni (természetesen a KSZ szabályait meg nem sértve) akkor „*nem a rendeltetésének megfelelően alkalmazza a kikérőket!*”! Értitek ezt?

Visszatérve a működéstámogatói szervezet munkájához egy pár sorban. Az látszik, hogy kész tényként kezelik a KSZ módosítására tett javaslatokat, hiszen olyan „tanácsokkal segítik” a központvezetők munkáját, ami még nincs is benne a KSZ-ben. Nagyon biztosak abban, hogy az összes módosító javaslatuk bekerül és abban is, hogy a MOSZ javaslatai nem, hiszen jelenleg olyan tevékenységet hajtatnak végre a tervezőkkel, központvezetőkkel, ami a saját jövőképük szerint lesz csak realizálva. Hű de magabiztosak vagyunk! Talán a már fent említett „szakszervezet” támogatása miatt érezzük magunkat ekkora nyeregben? Hallottunk már ilyen kijelentést régebben is egyik „királyunktól”, hogy „*majd ő tudja mi a jó a munkavállalóknak és majd ő megvédi a munkavállalót*” magával szemben. Most is van ilyen önbizalomtól és dactól túlfűtött szakember a vállalatunknál. A királyság is elmúlt szépen csendben ez is elmúlik lassacskán. Persze a visszatérés lehetősége adott, csak már nem olyan vehemenciával szokott érkezni, mint amikor megszűnt valami. Nos, ténylegesen visszatérve a támogatói szervezethez. Azt tudjuk, hogy az a stratégia, hogy nincs kompromisszum! Bátran vállalják fel a központvezetők a konfliktust, semmiben se engedjenek! Még abban sem, ami a józan ész szerint egyértelmű és minden probléma nélkül meg tudtak állapodni benne a felek a végeken. Nem tudom, hogy jó irányba lehet-e haladni ilyen tanácsokkal, de ne gondolják a tisztelt „egység” alkalmazottai, hogy a végtelenségig lehet játszani a türelemmel! Valószínűnek tartom, hogy egy hosszabb konfliktus után, amit nem a szakszervezetünk gerjesztett, nem a szakszervezeti vezetőket fogják eltanácsolni a cégtől! Nyilván azokat kell, akik gerjesztették a konfliktust, játszottak a munkabékevel, bíróságra juttattak olyan ügyeket, amikben meg lehetett volna állapodni. Nagyon jól emlékszem, hogy 2009. január 28-án az új vezérigazgató azt mondta, hogy „**a TVSZK vezetők szerepe nagyon fontos, ők az un. tábornokok a területeken**”. Jelenleg nem ez látszik, hiszen azt is előírják nekik, hogy melyik kezükbe foghatják a tollat, hogy ne hogy véletlenül önállóan megállapodjanak valamiben, telefonos segítség nélkül. Na meg azt is mondta, hogy „**a munkaügyi kapcsolatokat rendezni kell, ne legyenek súrlódások félreértések miatt, szakmai szempontok miatt legyen, de ezekre a problémákra mindig van megoldás**”. Sajnos itt már nincsenek szakmai szempontok, hiszen mindenki a „humán tudás” alá van rendelve. A szakma is. A félreértéseket, pedig gerjesztik egyesek. És még azt is mondta, hogy „**nincsenek túlfizetve a mozdonyvezetők, itt felelőség van és azt viszont meg kell fizetni**”. Most már úgy látom, hogy ezeket a mondatokat, vagy csak az ÜB-nek mondta, vagy ha másoknak is említette, azok nem sokra tartották e szavakat, hiszen nem ez jön le a ténykedéseikből. Most, hogy ezen mondatok elhangzása után eltelt egy év, mindenki megvonhatja a mérlegét e mondatok súlyának. Mindenki döntse el magában, hogy akkor most mi is van és döntse el a saját bőrén tapasztaltak alapján, no meg a KSZ javaslatok alapján, hogy ki is irányítja ezt a céget és milyen irányba is haladnak azok a fránya munkaügyi kapcsolatok! Lehet, hogy keresztúthoz érkeztünk? Igen, válaszut következik és még nem késő eldönteni (remélem), hogy merre is tereli be a társaságot a munkáltatói garnitúra. 2000-ben sem hitte el a másik oldal, hogy a történelem leghosszabb munkabeszüntetése következik (igaz a mostani feszültséggerjesztők közül egyesek akkor még az iskolapadokat koptatták), de talán nem esett ki az emlékezetükből nyomtalanul (remélem)!

Gyüre Ferenc



## Üzemi baleset!

Több mint egy éve szoltam arról, hogy a 2008. október 06-án Monorierdőnél bekövetkezett vasúti baleset egyik sérültje, nevezetesen a Debrecenből Budapest felé tartó intercitty mozdonyvezetője milyen határozatot kapott kézhez a MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zrt. foglalkoztató társadalombiztosítási kifizetőhelyétől.

Mit is tartalmazott ez a határozat? Az alábbiakat: „...az ütközés következtében Ön felborult a mozdonyszékkal, de sérülése nem keletkezett. Mobiltelefonon értesítette a főirányítót. A mozdonyról leszállt és hátrament a szerelvény végéhez. Személyesen segített a mozgásképtelen sérülteknek biztonságos helyre történő helyezésében. Szolgálatát az esemény jelentés megírása, lejelentkezés után 20 óra 10 perckor fejezte be. Hazautazott lakására, mivel az események ideigleg annyira megviselték, ezért elmondása alapján felkereste háziorvosát.

Az Eb. tv. 52. § (1) bek. értelmében „Üzemi baleset az a baleset, amely a biztosítottat a foglalkozása körében végzett munka közben vagy azzal összefüggésben ..... éri.”.

Fentiek értelmében Ön nem valamilyen rövid időtartam alatt bekövetkezett külső hatás következtében szerezte a lelki egészségkárosodást, ugyanis a főirányító értesítése után a helyszínrre ment és részt vett a mentési munkálatokban, azonban az üzemi baleset lényeges ismérve, hogy a behatás külső, rövid időtartamú, néhány perc alatt következik be.”.

Természetesen kollégánk nem nyugodott bele a társadalombiztosítási kifizetőhely indokolatlan és jogsértő döntésébe, ezért fellebbezést nyújtott be ellene. Hosszú idő után, de végül meghozta határozatát a Közép-magyarországi Regionális Egészségbiztosítási Pénztár, amelynek értelmében helyt adtak kollégánk fellebbezésének, hatályon kívül helyezték a kifizetőhely intézkedését. Mondhatnám persze, hogy ezt vártam, más döntés nem is született, de ismervé hazánk rendkívül ellentmondásos jogalkalmazói gyakorlatát bevallom megkönnyebbültem.

A Közép-magyarországi Regionális Egészségbiztosítási Pénztár Munkáltatói Ellenőrzési Osztályának határozata szerint a mozdonyvezető munkavégzés közben, külső hatás következtében szerezte a keresőképtelenséget okozó lelki egészségkárosodást, így keresőképtelensége baleseti eredetűnek minősül.

A munkavédelemlről szóló 1993. évi XCIII. törvény 87.§ 1/A. pontja értelmében baleset az emberi szervezetet ért olyan egyszeri külső hatás, amely a sérült akaratától függetlenül, hirtelen vagy aránylag rövid idő alatt következik be és sérülést, mérgezést vagy más (testi, lelki) egészségkárosodást, illetőleg halált okoz.

A kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. évi LXXXIII. törvény 52. §-ának (1) bekezdése szerint üzemi baleset az a baleset, amely a biztosítottat a foglalkozása körében végzett munka közben vagy azzal összefüggésben, illetőleg munkába vagy onnan lakására (szállására) menet közben éri, az 55. §-ának (1) bekezdése alapján pedig annak jár baleseti táppénz, aki a biztosítás fennállása alatt, vagy a biztosítás megszűnését követő legkésőbb harmadik napon üzemi baleset következtében keresőképtelenné válik.

Mindezekre figyelemmel a másodfokon eljáró Közép-magyarországi Regionális Egészségbiztosítási Pénztár elismerte kollégánk baleseti táppénzre való jogosultságát.

**Mit érdemes ehhez hozzáfűzni? Úgy gondolom semmit, a végeredmény önmagáért beszél.**

dr. Király György s.k.





## Közösségi közlekedünk



A történet alap gondolatának idején még eléggé képlékeny volt a vonalbezárásek ügye. Nem igen jelent meg korrekt híradás.

Mégis történt december 4-én (is) egy eset, ami elgondolkodtatott. Sopron, kora esti gyorsvonat 18 óra magasságában. A vonat Győrben egyesül a szombathelyi résszel. Vagyis egyesülne. Késés 60 perc. Természetesen a két rész nem közlekedhet külön. Pedig van hozzá minden. Várunk. Egy egész órát. Tatabányára érkezés egy óras késéssel. A tökéletesen megalkotott menetrendeknek köszönhetően környékünkről autó nélkül nem igen ajánlatos kimozdulni, hiszen mint több helyen, Esztergom és Komárom között sem kifejezetten utas barát menetrend volt. Ha szerencsénk van, akkor – utolsó vonatként – Komáromban megvárja az esztergomi.

Aztán továbbgondolkodtam. December 13-a után nagyon szuper módon, aprólékosan kidolgozott, minden körülményt a legmesszebb menőkig figyelembe vevő közösségi közlekedési rend lép életbe – illetve a cikk megjelenésekor már érezzük is pozitív hatását. Nos! Vegyük az előző körülményt. Az egy óra késés azt eredményezi, hogy az utolsó autóbusz is elmegy, mire a vonat Tatabányára ér. Vagy talán megvárja? Kétkem. Marad a csövezés reggelig. Valahol, mert a várótermeket gondolom, bezárják. Pedig a távolság röpké 170 km, és az indulás sem történt a vak éjszakában.

De van megoldás! A közösségi közlekedés! Pontosítva: lakóközösségi, ismerős-közösségi, vagy ráérő-közösségi. Aki éppen ráér, fuvarozik. Végül is egészen jól összehozza az embereket. Új barátságok alakulhatnak. Még mondja valaki, hogy nem törődnek velünk! Pedig nem! December 10-én gyakorlatilag a szolgáltatást állítólag átvevő Volánnál még nem tudtak nyilatkozni a menetrendről. Nem voltunk restek – Kollégám sűrű telefonálgatásba kezdett. Először a minisztérium. Válasz: a miniszter úrnak még nem volt ideje aláírni az új menetrendet. Nem mi találtuk ki – Ők mondták. Regionális iroda: a magánvéleményét inkább nem mondaná el az egészről, de készségesen veszi a panaszt és válaszolnak is rá. Csak egy kérdésre nincsen válasz egy szintről sem, pedig semmi bonyolult nincsen benne: hol biztosítják az átszállási lehetőséget a Budapestre közlekedő vonatokra? Ugyan egy volt akkori

MÁV GÜ-nél dolgozó, jelenleg a Cargo-nál tevékenykedő menedzser szerint: miért kellene? Valóban. De az ilyen kijelentést tevőkre miért is van szükség?

Végül elment az utolsó vonat. A következmény: a megállóban ne keressünk – továbbra sem – menetrendet. Ha jön a busz – és ha meg is áll –, akkor tele van. Az alsó lépcsőn kitűnően lehet nyomorogni két táskával. A kevés utassal közlekedő járatok jóval korábban közlekednek, mint a menetrendben meghirdetett időpont. Így fordulhatott elő, hogy kollégánk este 22 óra magasságában hiába várta a járatot, mert az közel negyed órával korábban elment. Maradt az éjszakai kerékpározás Nyergesújfaluról Esztergomba. Valószínűleg nem mindennapos a jelenség, de a sok buszozó ismerős hosszú estéket betöltő történeteket tudna mesélni hasonló esetekről.

Valahogyan nem értem, ha nem volt utas a vonaton, akkor most miért zsúfoltabbak a buszok? Nem igaz, hogy nem érint hátrányosan senkit. Az ország egyik legsűrűbben lakott területén történik mindez. És akkor még nem is vizsgáltuk azt, hogy aki bérletet kényszerül vá-

sárolni, a 15% csak mínusként jelentkezik a családi költségvetésben.

El kell ismerni, hogy nyert a közúti lobb. Hogy milyen áron? Majd a jövő eldönti. Mindenesetre visszamelemlésem arra, amikor a Bz-motorok megjelenésekor a próbaúton lévő akkori szakértő szerint, ha heten váltanak teljes árú menetjegyet, akkor már rentábilis a járat. Hasonlót olvastam a minap az Árpád-motorvonat történetéről megjelent írásban is. Az akkori árakat figyelembe véve és arányosítva a jelenkorral, őse-

ink ugyanazt állították. Van még egy fontos mértékegység. Az egy utasra jutó üzemanyag fogyasztás és légszennyezés. Ha megvizsgáljuk az autóból kényszerülőket, illetve a zsúfolt utakon közlekedő autóbuszokat, akkor megállapítható, hogy nem éppen környezetbarát megoldás született. Továbbá mi is az álláspont az álló utasokkal kapcsolatban? Ha az engedélyezett utas szám lehetne csak, akkor mennyi jármű is kellene? Ez nem igazán érdekel senkit. Hiszen így valódi a Tömeg közlekedése.

A híradások alapján másutt is hasonlóan működik az adófizetők érdekében hozott változások hatása.

Köszönjük!

Bartha Géza



Keserű mosoly







## Sorsdöntő dátumok

- 1846. július 15. A Magyar Vasút születésnapja.**
- 1963. július 15. Vasutas létem születésnapja.**
- 1928. szeptember 17. A Kecskeméti Gazdasági Vasút születésnapja.**
- 1952. május 30. A Kiskőrösi szárnyvonal születésnapja.**
- 1984. augusztus 18. A „Bugaci Kispöfögő” első menete.**
- 2008. augusztus 9. A gőzösös nosztalgiavonatok utolsó menete Bugacra.**
- 2009. december 12. A Kecskeméti Kisvasút megszüntetésének napja.**

Kecskeméti lakos lévén, a Vasútgépészeti Technikum elvégzése utáni szolgálatba lépésemkor még nem gondoltam a két első megegyező dátum hatásának elhivatottságára és sorsdöntőségére. Arra sem, hogy 46 év eltelte után el is kell, hogy köszönjek az általam olyannyira megszeretett kisvasúttól.

Mozdonyvezetőként is mai napig tart a kötődésem, hiszen a beosztott járműként vezetett, GANZ gyártmányú D 953 psz. motorokcsi ma a GYSEV skanzenében Fertőboz állomáson van kiállítva, míg a győri RÁBA híres sorozatába tartozó Mk 48,2031 psz. mozdonyt a Királyréti ÁEV üzemelteti.

Az 1983-ban ide-állomásított 490,053 psz. gőzmozdonnyal a magyar kisvasúti nosztalgiavonatozások megszervezését kezdtem el, majd a Vasúttörténeti Alapítványunk és a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány égisze alatt nemzetközi hírnevet szereztünk vele. Sajnos az utolsó utunkat már a gőzösünk nélkül tettük meg és vajon a jövő évi XXV. Jubile-



Kamerák ösztüzében

umi (egy év kihagyása miatt jön ez így ki) Kisvasúti, illetve a „Bugaci Kispöfögő” Barátainak Nemzetközi Találkozóját hogyan tudjuk megszervezni?!

Időközben jeles ünnepeket szerveztünk: a 60, 75, 80 éves a KGV, 50 éves a Kiskőrösi vo-



A búcsú...



Az utókornak...

nal, és az 50 éves „Bugaci Kispöfögő” alkalmából – és most pedig a kisvasutunk „feteke szombatján” elbúcsúztunk a 81 éves kiskunmajsai és az 57 éves kiskőrösi vonalon közlekedő személyvonatoktól.

A Vasúttörténeti Alapítvány erre a napra, civil kezdeményezésként meghirdetett egy emléknapot a Kecskemét KK vasútállomás, skanzen és fűtőház területére. Értesítést kaptak erről az érintett települések önkormányzatai, a sajtó és médiaszervezetek, a vasutasok és vasútbarátok. Biztosítottuk a szolgálati hely teljes területének bejárhatóságát, fényképezhetőségét, a hajtányok használatát, a szakmai kíséretet és melegező helyiségünk korlátlan használatát.

Az állomás várótermében vasúttörténeti kiállítást rendeztünk az alapítványunk birtokában lévő sok-sok idekötődő és innen származó relikviából, valamint árusítottunk, illetve ajándékoztunk a konkrétan erre az alkalomra készített emléktárgyakból. Nemcsak dokumentáltuk az aznapi történéseket, hanem össze is gyűjtöttük a koszorú szalagokat, feliratokat és az utolsó menetek vasúti dokumentációit. A sors fintoraként csak a majsai vonatokat tudtuk fogadni és búcsúztatni, mivel a kiskőrösi vonal

egy nappal korábban saját magát „megszüntette” a bekövetkezett pályahibás baleset miatt.

Leírásommal egyszerűen nem tudom kifejezni és visszaadni a nap hangulatát, az emberek megnyilvánulásait – ezt a T. Olvasó fantáziájára bízom... De bővebb információs helyzetjelentéssel találkozhatnak az internetes fórumokon, mint pl. <http://kisvasut.hu/index.php?rfa=290>

Beszélgetéseim, interjúim során kihangsúlyoztam a Kisvasút mindennapjairól szóló emlékezést és nem elsiratást – merthogy „a remény hal meg legutoljára”!

**Kép és szöveg:**

Nagy József

a Vasúttörténeti Alapítvány kuratóriumi titkára





## Területi hírek

### Debrecen

A 2009. december 30-ai nyugdíjba vonulásom miatt területi ügyvivő választásra került sor Debrecen területen. A küldöttek Nemes Zsoltot választották meg, aki 2010. január 1-től veszi át a tisztséget. Ezúton is kívánok Neki és minden kedves Kollégának erőt, egészséget és sok sikert a munkához, mert attól tartok feladatban nem lesz hiány az elkövetkezendő időszakban sem.

Liszkás Sándor



2009. december 10-én Debrecenben, Liszkás Sándor nyugdíjba vonulása miatt területi ügyvivő választásra került sor, ahol megjelent Kiss László és Danca Attila is. A választási procedúrát a MOSZ elnöke vezette le, ahol a küldöttek engem, Nemes Zsoltot választottak a Debrecen terület vezető ügyvivőjévé. Mielőtt magamról írnék pár sort, előtte had köszönjem meg magam és a terület nevében is Liszkás Sándornak, az önfeláldozó munkáját, az értünk tett erőfeszítéseit, és külön köszönöm Neki, hogy meg tudott maradni egyszerű mozdonyvezető fejjel gondolkodó higgadt szakszervezeti tisztségviselőnek. Kívánom, hogy legalább addig szedje az államtól a nyugdíját erőben, egészségben, mint ahány évet ledolgozott, és természetesen várja Öt a nyugdíjas tagcsoportunk is, ahol öröm olyan volt kollégákat látni, akik még 1987 előtt mentek el nyugdíjba, amikor én a pályára kerültem.

A debreceni szakszervezeti vezetősébe 1994-be szemeltek ki, és az évek alatt több feladatban is kipróbálhattam magam, így végigjárva az érdekvédelem minden lépcsőjét. Voltam Üzemi Tanács tag, majd elnök illetve rövid ideig KÜT tag is, ezek után a munkavédelembe fektettem be több energiát, mint munkavédelmi képviselő. Szinte a kezdetektől keztem a debreceni tagcsoport pénztárát, amit ez év végén átadhatok Bagi Tibor kollégámnak. Sajnos nem rózsás a helyzetem, mint új területi ügyvivő. A mandátumom csak a következő választásig szól, ami alig pár hónap és ez elég kevés idő a bizonyításra. Természetesen mindent megteszek, hogy a kételkedőket meggyőzzem! Az időzítés sem az igazi, hisz az elmúlt 25 év legrosszabb korszaka áll mögöttünk. Négy hónap csökkentett munkaidő, csökkentett alapbér és rengeteg „állásidő” A TRAKCIÓ csökkentett munkaidejének 85 % át a keleti térség szenvedte el. Hol a józanság, az észszerűség, a teljesítmény elosztás?!?

És miről szól a jövő? Sztrájkfenyegetettségben való Kollektív Szerződéstárgyalásról, bértárgyalásról, létszám helyzetről, a vonalbezárás hatásköréről. Egy kis szusszanás csak a 3-as számú módosítás, és mindjárt a nyakunkon a január 31. Soha nem volt még ennyire szükséges az összefogás! Csak egymásra számíthatunk! De azért reménykedek is, és ezzel a reménnyel Kívánok Mindenkinek Boldog Új Évet!!!

Nemes Zsolt



### Budapest- Nyugat terület.

2009. december 2-án területünk 2 napos kihelyezett ülést tartott Gánton. Meghívottaink voltak Kiss László elnök úr, Németh László alelnök úr, és nem utolsó sorban Horváth Imre volt területi ügyvivő úr. A terület itt búcsúztatta Horváth Imrét nyugdíjba vonulása alkalmából, majd a meghívottak tartottak tájékoztatást a területnek. Kiss László elnök úr a MÁV- TRAKCIÓ-val kötött megállapodásról adott információt, amelyben rögzítették a nyugdíjazás feltételeit. Ezután Németh László alelnök úrral folytatattunk beszélgetést a TRAKCIÓS KSZ tárgyalási helyzetéről. Ez a beszélgetés kisebb nézeteltérést is kiváltott az alelnök úr és a tagcsoportvezetők közt, de a vacsora után folytatott kötetlen beszélgetéskor, már enyhült a hangulat, és az alelnök úrral tovább folytatódott a KSZ tárgyalási eredményeinek mérlegelése.

December 14-én HÉT ülésen vettem részt, ahol Német Zoltán Budapest TVSZK vezető úr adott tájékoztatást a TVSZK gazdasági helyzetéről, majd a nyugdíjazások állásáról. A tájékoztató alapján megdöb-

benve vettem tudomásul, hogy a 2009.11.23-án aláírt Gy.4-107/2009 számú megállapodást a munkáltató finoman kifejezve is csak részlegesen tartotta be, és több mozdonyvezető kollégával, akiknek a feltételei megvoltak a nyugdíjazásra nem kötött szerződést, és a tájékoztatás alapján nem is áll szándékában. Német úr információval szolgált még a decemberi illetve januári hónapokra látható rövidebb munkaidők elrendeléséről.

A december 19-én tartott VÉT ülésen a TRAKCIÓ kötelezettséget vállalt a nyugdíjazások folytatására, ami valamilyen szinten megoldást kínál a nyugdíjkérelmüket benyújtott kollégák számára.

Szabados Sándor



### Szeged

Ezúton szeretnék mindenkinek eredményekben gazdag, boldog újévet kívánni. Remélem, egy sokkal eredményesebb év elé nézünk, mint a tavalyi és, hogy mire ezt a cikket olvassátok már egy mindenki számára elfogadható KSZ-el és bérmegállapodással rendelkezünk. Sajnos a cikk megírásának időpontjában erre nem sok esély mutatkozott. Mindezek ellenére úgy gondolom, hogy a tavalyi év második felében végrehajtott jelentős számú előnydíjazás jó alapot teremt ahhoz, hogy a mozdonyvezetők számára megszilárduljon a foglalkoztatás biztonsága és megszabaduljanak a csökkentett munkaidőben való foglalkoztatástól, valamint jelentősen csökkenjen az állásidő is.

Mindezekről függetlenül visszakanyarodva a területen lévő tagcsoportok életéhez, Szentesen november 23-tól 27-ig megtartották az időszakos forgalmi vizsgákat. Kimondottan jó eredménnyel záródott számukra, mivel az egész csapatból két fő bukkott a tudáspróbán és mostanra már ők is sikeres pótvizsgát tettek. Remélem, amikor a területen folytatódni fognak a vizsgáztatások mi többiek sem fogjuk rontani azt az átlagot, amit Kecskeméten és Szentesen produkáltak a mozdonyvezetők.

A szentesi tagcsoport december 18-án búcsúztatta nyugdíjba vonuló tagjait. Négy kollégától köszönt el a tagcsoport név szerint Hölt Istvántól, Majzik Mihálytól, Mézáros Bálinttól és Rozgonyi Lajostól, akik családjukkal együtt vettek részt az ünnepségen. A zenés vacsorával egybekötött rendezvényen részt vett Kiss László a MOSZ elnöke, Borbola András a MÁV-TRAKCIÓ ZRt. TVSZK Szeged vezetője valamint Makra Zoltán, volt gépészeti főnök. Az est színvonalát emelte az a hat hölgy, akik hastánctudásukkal kápráztatták el a közönséget.

A megható búcsú



Gurítás felsőfokon



December harmadikán került megrendezésre Kecskeméten, az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő területi tekeverseny. Öt csapat: Szentes, Szeged, Kiskunhalas Mezőhegyes, Kecskemét vett részt a tornán. A száz vegyes gurításból álló mérkőzések jó hangulatú időnként színvonalas, időnként hősies, szórakoztató küzdelmet hoztak. Az ütött fák igen nagy szórást mutattak, ami jól jellemzi a résztvevők vegyes összetételét. Voltak régi rutinos tekeés és olyanok is, akik most ismerkedtek ezzel a sportággal. A lelkesedés viszont azonos volt. A teke nagy elő-







nye, hogy az éppen pályán nem levők közösen biztathatják társaikat, és egy kis zsíros kenyér és célnóvíz mellett folytathatnak baráti beszélgetéseket. Ez most is így történt. A verseny végén egyik kollegánk felesége Czinegéné Király Klári felajánlásának köszönhetően nagyon szép kerámia serleggel díjaztuk az egyéni első három helyezettet, valamint a legkevesebb fát ütő „vízhordó” versenyzőt.

Végeredmény:

Egyéni:	1 Tóth Tibor	Szeged
	2 Nagy Zoltán	Szentes
	3 Berek Tibor	Szeged
Vízihordó:	Benke Zoltán	Kiskunhalas
Csapat:	1 Szentes	
	2 Szeged	
	3 Kecskemét	
	4 Mezőhegyes	
	5 Kiskunhalas	

Minden tagcsoportot érintett a December 12-én bekövetkező menetrendváltásban, ami egyes vonalainkon a vasúti forgalom szüneteltetésével járt, ami, mint tudjuk, egyenlő a mellékvonalak bezárásával. Így járt a kecskeméti kisvasút mindkét szárnya, a Kecskemét-Lajosmizse közötti szakasz, a Hódmezővásárhely-Makó elágazás szakasz, és a Vésztő-Körösnagyharsány vonal. Valószínűleg ezeken a helyeken már soha többé nem lesz vasúti közlekedés. Az új menetrendre való átállás a többi helyen viszont kisebb káoszt okozott. Mivel sok telephelyen nem rendelkezünk személyzeti fordulókval, jobb híján azt is a vezénylőktől és a felvigyázóktól tudtuk meg, hogy melyik szolgálatban, milyen vonatokat kell továbbítani. Azt hiszem, nekik köszönhető az, hogy a vonatokat továbbítani tudtuk. Akkor, amikor még nem rendelkezünk szuper számítógép programokkal, még arra is volt a reszortosoknak ideje, hogy a menetrend átállításának napjára külön átállási személyzeti és gép fordulót készítsenek. Ehelyett most ott tartunk, hogy december 12-től úgy dolgozunk, hogy nem rendelkezünk működő, hivatalos személyzeti fordulóval. Remélem, előbb-utóbb azok a számítógép programok, amellyel bennünket vezényelnek, és a fordulónkat tervezik, beváltják a hozzájuk fűzött reményeket és a keserves próbaidőszak után alkalmasak lesznek arra, amire használni akarják őket. Az már a mi szerencsétlenségünknek mondható, hogy a trakció vezetősége a szegedi TVSZK területét is kijelölte eme bukácsló új program tesztelésére.

A vasúti vonalak megszüntetésénél több helyen programokat szerveztek, így több napos búcsú programok voltak a kecskeméti kisvasúton, amit a vasútbarátok szerveztek. 2009. 12. 12-én Vésztő-Körösnagyharsány vonalon



utoljára dőcögött végig a vici. Népes részvevő volt jelen a megszüntetésre ítélt vonal búcsúztatóján. Az utolsó vonatot elkísérte Vésztő polgármestere,

önkormányzati képviselők, média munkatársak, vasútbarátok, utasok, vasutasok. A fekete szalaggal útnak induló vonatot a vonal településein fogadták a helyi önkormányzatok, polgármesterek, lakosok. Az utolsó megállóhelyre, Körösnagyharsány településre való érkezés után megkoszorúzták a vonal végén lévő földkúpot, a gyerekek pedig mécseszt helyeztek el a tővére. A földkúp tetejéről látni azt a 2,7 km-es szakaszt, ami a háború előtt összekötötte a vonalat a romániai Nagyváradal, ami a térség gazdasági központja volt. A helyi lelkész templomi megemlékezése után indultak vissza a vonattal. A mozdony sípja búcsúztatta a vasutat az elhagyott települések lakóitól. Elgondolkodtató, hogy így ér véget egy 110-éves sikeres sztori. Ez Európa?

Szóth Tibor



## Debrecen - Kelet

Területünkön munkaügyi, érdekvédelmi szempontból jelentős változás nem történt az elmúlt hónapoz képest. Helyzet nem lett jobb, véleményünkre nem kíváncsi a munkáltató, egyoldalúan bevezetett intézkedésekkel operál a munkavállalói oldal megkérdezése nélkül. Örülünk annak, hogy a területünkről átképzésekre iskoláznak be embereket, de annak nem, hogy a munkáltató önhatalmúlag dönti el azt, hogy ki nek kell részt venni. Persze tudjuk azt, hogy valamilyen szűrőt kell alkalmazni, de úgy látom, hogy ez az eszköz jelenleg, amivel szembe lehet fordítani egymással embereket mégpedig úgy, hogy elvileg semmilyen szabályt nem sért meg vele a munkáltató. Azt is tudja mindenki, hogy egy típusismereti vizsga közel sem ér fel egy második vonatási nemre történő átképzéssel, még ha mindkettő a képzés valamilyen formája is. Pontosan ezért nem teljesen világos, hogy miért ott képeznek ki villanyvontatásra embereket, ahol egyáltalán nincs villamosítás? Miért ott alkalmazzák az új dízel motorvonatra a típusismeret megszerzését, ahol ésszerű lenne a villanyvontatás jelenléte miatt az átképzés? A józan ész azt diktálná, hogy pontosan fordítva kellene ezeket alkalmazni, hiszen az emberek jövőbeli kihasználhatóságára jelentősen kihatnak az induló képzések. Sajnos hátsó szándékot feltételezünk az intézkedések mögött, ami a jövő tekintetében lesz majd érdekes. Hogy mi is ez? Az, hogy melyik telephelyre, milyen feladat vár majd a jövőben.

2010. január elsejétől a TVSZK vezetése felmondta a szerződést a MÁV RAKTÁR KFT-vel. Miért van ennek hírértéke? A záhonyi kollégák tudják a választ. Ez nem jelent mást, mint azt, hogy a telephely és a záhonyi körzet 85 km<sup>2</sup>-én nem fognak tudni tömegközlekedési eszközzel eljutni a mozdonyvezetők a mozdonyokhoz, csak saját járművel (persze ha van nekik!) A nevezett kft egyedülként, buszjáratot üzemeltet (immáron több évtizede) az átrakó körzet területén és a vasutasok (minden szakág) ezekkel a járatokkal tudnak eljutni a rendező pályaudvarokra, a munkahelyekre. Más tömegközlekedés nincs, lévén zömében vasúti területen lévő belső úthálózatról van szó és ide be sem engednek „civiliket”. Ez a „minden szakág” elnevezés ránk már nem fog vonatkozni, hiszen nem fogja a munkáltató érvényesíteni a buszjegyeinket 2010-re. A parancskönyvi rendelkezés értelmében a KSZ 66.§. szerint költségtérítést fogják kapni a mozdonyvezetők. Kérdezem én, megold minden problémát a jelenlegi 28 Ft/km? Akinek nincs autója az a 28 forintjára felülve be fog jutni a munkahelyre? Akinek nincs jogosítványa (közúti) az hogyan fog bejárni, dolgozni? Van minden családban több autó? Ha nincs, megengedheti magának bármelyik család azt, hogy az autó folyamatosan távol legyen? A feleségek élettársak, szülők, gyerekek nem fogják napközben hiányolni a járművet? Amikor idejöttek a mozdonyvezetők munkát végezni, nem volt feltétel a „B” kategóriás jogosítvány megléte és nem volt feltétel személygépkocsi tulajdonlása sem. Akkor most hogyan gondolja ezt a munkáltató, hogy egyik napról a másikra, minden tájékoztatás nélkül bejelenti azt, hogy nincs jogosultságunk az egyetlen tömegközlekedési eszközön utazni? Majd közli, ezt kell szeretni, így jártál, ha nem tetszik, el lehet menni a cégtől! Ezt nevezik munkáltatói gondoskodásnak? December 22-én, bevezetés előtt egy héttel, a parancskönyvön keresztül tájékoztatni a munkavállalókat erről a csöppet sem lényegtelen kérdéssről? A másik probléma a költségtérítéssel az, hogy előre meg kell finanszírozni az utazás költségét a munkavállalónak! Lesz erre mindenkinek 20-30000 Ft-ja? És ha valamilyen oknál fogva nem lesz adott hónapban kifizetve a költségtérítés (volt már ilyen), akkor ennek az összegnek a dupláját kell, hogyan nélkülözze a család?

Véleményünket nem kérdezték, csak szembesítettek a tényekkel!

Több probléma is felvetődik az utasítások előírásai szerint is, amiket nem tudjuk, hogy miként kell majd megoldani! Nem jó ez így, tényleg nem. Gyüre Ferenc



## Bp-Centrum

Ismét január, ismét egy új év. Új év, de az vajon milyen lesz, s mit tartogat számunkra a későbbiekben? Ha az előző évből indulunk ki, nem sok





jó jut eszébe a kollégáknak a területünkön, pláne augusztus után, így a visszatekingetést részünkről inkább hagyjuk... Jó-jó tudom, ne legyek (már megint) pesszimista, de most vajon jobb előzményekkel nézünk szembe a munkáltatóval a KSz és bérmegállapodások tekintetében? Mert azt ugye mondanom sem kell, hogy számunkra a pl. a 0%-os béremelési javaslat még a vicc kategóriába sem sorolható! (Lásd az aláíróveket!) Bár, ha az ún. +0 eredmény összejött december 31-ig, s ezzel párhuzamosan más fontos „eredmény” is, akkor tán nekünk is kijut (jánni csak a szánk szokott - egyesek szerint - ugye) majd belőle valami kézzel fogható, mert bizony abban részünk volt, s van nekünk is! Vitázhatnánk erről, ha nagyon muszáj, de erre inkább ott van az FB, ők tudják úgyis a tutit, mi csak húzunk, vazze...

Csallos Tamás



## Miskolc

A múlt havi híreink óta, 2 ÜT ülésen, és egy-egy HÉT-on vagyunk túl. Mint ahogy a betlehemi csillag elhozta a reményt az embereknek Jézus által, úgy látszik a karácsonyi Advent is elhozta számunkra a remény sugarát.

11.26-án az ÜT ülésen hallhattuk először, hogy december hónapban 31 fő mozdonyvezető kolléga mehetne el nyugdíjba. Ez volt az első reménysugár ahhoz, hogy a 2010-es évet munkaidő csökkentés nélkül kezdjük, még ha arról is hallhattunk, hogy a teljesítmények továbbra is csökkenést mutatnak a tervhez képest. A decemberi TRAKCIÓ HÉT-án, ugyancsak a teljesítmények elmaradásáról halhattunk, de itt már csillagként ragyogott fel az, amit Faggyas László Telepvezető Úr elmondott, hogy a miskolci területen január hónapra nem terveznek munkaidő csökkentést. Hála Istennek, erre vártunk már rég óta. Bízunk abban, hogy többé nem kell alkalmazni munkaidő csökkentést! Hallhattuk azt, hogy a januári létszámot 326 fő mozdonyvezetővel tervezték. Ugyanakkor problémát jelent az, hogy a december elején levizsgázott fiatal mozdonyvezetőket a 203/2009-es Korm. Rendelet miatt nem tudják mozdonyvezetőként foglalkoztatni. Köztes megoldásként, a típus ismeretek megszerzését kívánják alkalmazni, de sajnos ez sem tart hosszabb ideig.

A KJK Munkaértekezletét 18-án utolsó alkalommal vezette Kovács József Központvezető Úr, ugyanis ez év végével ő is nyugdíjba vonul. Utódjául 2010.01.01-től Ivancsó László Urat nevezték ki. Hallhattuk azt, hogy a romló üzemenkészségi mutatók ellenére, a GÉPÉSZET Zrt. 50 millió forint tiszta nyereséget realizálhat. A jelenlévők ismét rámutattak az anyagellátás terén mutatkozó anomáliákra (pl: 600 000 Ft-os takarítógép beszerzése, ami semmire sem jó), ami már évek óta probléma. Azt kell, hogy mondjam, én is azt látom, hogy a GÉPÉSZET Zrt-nél óriási gondok vannak az anyagellátás-beszerzés téren, s valahogy azt, senki sem akarja rendbe tenni.

A december 21-i ÜT ülésen kaptunk megerősítést Pöstyéni György TVSZK Vezető Úrtól, hogy a januári hónapban nem alkalmaz munkaidő csökkentést a munkáltató a mozdonyvezetőknél. Viszont szomorúan vettük tudomásul, hogy a lehetséges 31 főből, csak 28 fő mozdonyvezető kívánt élni a nyugdíjba vonulás lehetőségével. Tájékoztatást kaptunk arról is, hogy a CARGO-hoz átmenni szándékozók közül addig 16 kérelem érkezett be. Tudomásom szerint, ez a szám mára már megközelítette az eredetileg ide tervezett 26 főt.

Ami valósággá vált, és az elkészült munkaidő beosztásunkból meg is győződhattünk róla, hogy valóban nem tervezték munkaidő csökkentést januárra.

Laczai Lajos



## Szombathely

2009.11.28-án Szombathelyen került megrendezésre a B csoport foci selejtező első fordulója, amin az alábbi eredmények születtek.

Első helyezett Szombathelyi csapata 12 ponttal, második Sopron 9 ponttal, harmadik Celldömök 6 pont, negyedik Pápa 1 pont, és ötödik Zalegerszeg 1 pont.

November 18-19-én megkaptuk a decemberi ajándécsomagot, ami december hónapra területi szinten több mint 3000 óra csökkentett munkaidő kivezérlés történt. A miértekre választ akkor nem kaptunk, holott még augusztusban az első csomag után kaptunk ígéretet arra, hogy nem lesz szükség szeptember után az első nyugdíjazási hullám miatt mínusz órákra. De a tendencia ennek ellenkezőjét mutatta. De aztán mikor engedélyezték az újabb nyugdíjazásokat, szerencsére visszavonták az egészet. Területünkön a jelenleg rendelkezésre álló adatok alapján minden jogosult és a követelményeknek megfelelő kollégával megkötötték a megállapodást.

December 8-án Zalegerszegen volt tagcsoporthoz fórum a MOSZ vezetőinek részvételével ahol a kollégák tájékoztatást kaptak a tárgyalások akkori állapotáról.

December 9-én tartotta soros ülését a HÉT.

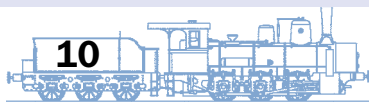
Itt jelentette be Bertalan László, hogy nyugdíjba vonulása miatt a Tapolcán megtartott vezetőségi megbeszélés és küldöttválasztás után, a tagcsoporthoz választásokig Hegyi Tamás látja el a tagcsoporthoz vezetői feladatokat.

Majd a munkáltató adott tájékoztatást az aktuális helyzetről mind a személyzeti forduló, mind a várható foglalkoztatásról. Kicsit értetlenkedve álltunk, vagyis ültünk, amikor szóba került melyik telephely milyen vonatokat és meddig továbbit. Több eddig Szombathely TVSZK által továbbított vonat került át Budapest TVSZK-hoz. A kérdésre, hogy miért, elég hosszú választ kaptunk. Hivatkozás volt a gazdaságosság, illetve az, hogy konkrétan a székesfehérvári térségben bezárt vonalak miatt esetleges foglalkoztatási gondok és mínusz órák ki vezényelése. Nem célom ezen újságban ellentéteket szítani, de nagyon érdekes az a történet, amikor Sm területen 3 hónap alatt begyűjtöttünk 5-6 ezer órát mínuszban, plusz állásidő hegyeket akkor néhány helyen ezt a fogalmat nem ismerték, sőt túlórákkal foglalkoztatták a kollégákat. Persze mindennek meglehet az oka, csak! Lassan úgy néz ki már csak maximum 80-100 km-es körzetben tudunk dolgozni. A leadott vonatok már biztos nem kerülnek vissza. Azért a vidéki mozdonyvezetőnek is meg kell élni. Mi lesz akkor, ha nálunk jelentkeznek foglalkoztatási gondok? Majd mi mehetünk állásidőre meg csökkentett munkaidőre? Vagy majd akkor ők lesznek szolidárisak? Lehet, hogy nem ismerjük mélységében a dolgokat, de erős lobbí tevékenységet azért sejtünk a háttérben. Vagy egy vidéki központvezetőnek esetleg nem nagyon van szava? Jó lenne a kérdésekre választ kapni!

Ezek után ismertette a központ vezető úr Tapolca felvigyázói szolgálat átszervezésének tervét.

Ott a nyugdíjazások miatt nem lenne meg a szükséges létszám ezért szolgálat csak a nap egy részében lesz, egyéb időpontokban Celldömökön jelentkeznek a kollégák telefonon. Az egyik társ szakszervezet erős kritikálta az intézkedést és akkor nem volt hajlandó aláírni a helyi függelékét. Eléggé veszélyes helyzet alakult ki, mivel a központvezető azt mondta, akkor a nyugdíjba készülő kollégákkal csak későbbi időpontra köt szerződést ráadásul csak idő kérdése az átszervezés végrehajtása. Azért aztán két nap múlva csak lett megállapodás mindenki megaláztatására.

Még a HÉT ideje alatt jött a hír, hogy Devecserből egy magánvasút által továbbított vonat önállóította magát mozdonyostul megindult hátrafelé a kiindulási állomás irányába. A két mozdonyvezető meg nyugisan beszélgetett a forgalmi irodában. Azért sikerült a következő állomáson megállítani, de azért gurult vagy 10 km-ert. Többször érdeklődtünk az esetről, de mindig csak homályos felvilágosítást kaptunk. Majd lassan azért találtunk egy neve elhallgatását kérő, az ügyet ismerő személyt, aki elmondta, hogy ezen magánvasút embereinek sem vonalismerete, sem típusismerete, sem érvényes E1-es vizsgája nem volt. A mozdonyokon az éberségi berendezés ki volt iktatva, az egyik mozdonynak még csak engedélye sem volt arra, hogy használja a MÁV hálózatát. Hol vagy NKH? Bezzeg ha TRAKCIÓ-s mozdonyvezetők lettek volna! Ezen csemegézne az egész vasút. Minket még azért is cseszhetnek, ha civil ruhában járunk. Meg egyáltalán vizsga nélkül hogy lehet mozdony-







ra ülni. Őket nem ellenőrzi senki? Ja, hab a tortán ez a cég a mai napig továbbbíthat vonatokat!

Lehet itt a TRAKCIÓ-nak is hatni kellene a hatóság felé az ilyen esetek kapcsán. Konkurencia!

Előbb utóbb eljuthatunk oda, hogy az utcáról betévedő embernek mozdonyt adnak a kezébe ezek a cégek?

Hol itt a nagy vasútbiztonság? Vagy csak nálunk? És ha egy gyorsvonat megy szembe ívben!

Hány emberéletbe kerülhetett volna az eset?

Lóránt Imre



mozdonyvezetőit. Ezúton is köszönöm mindnyájuk felelős döntését, hisz a MOSZ egyik fő gondolatát támasztják alá, a foglalkoztatás-biztonságot. Megértették a jövő üzenetét és átadták helyüket a fiatalabb utódaiknak. Igen részemről is ez motiváció, mely a fenti DSZSK-design-t, ihlette: Én szerettelek MÁV-TRAKCIÓ és MOSZ! (magyarosan)

Az élet megy tovább, és ha a Mozdonyvezetők Szakszervezetének a másik két fontos ismérve is megvalósul, értem alatta a Kollektív Szerződést és a bért, lesz biztos jövője a mozdonyvezetőnek. Természetesen ezért sokat kell még tenni! Ma már tény, hogy több cégnél is lehet mozdonyvezetőt foglalkoztatni. A szakma összefogását ez természetesen megnehezíti, de pont ez a nagy kihívása a mozdonyvezetőknek. Tudom nem könnyű, és azt is tudom, hogy a „TRAKCIÓ”-n kívül nem sikk, szervezett dolgozónak lenni, de ha széthúz a szakma, vesztes csak a mozdonyvezető lehet. Lehet a Mozdonyvezetők Szakszervezetét bírálni és szidni, de kérek minden mozdonyvezetőt ez ne a szervezeten kívül tegyék. Igen lehet, hogy túl elfogult vagyok, számomra a rendszerváltás óta csak az a mozdonyvezető, aki a MOSZ tagja. Ha annyira nagyra tartjuk magunkat, legyünk is azok, és fogjuk fel úgy a MOSZ-t, mint elődeink, egy karnak. Mai nyelvezetre fordítva egy „Kamarának”. Elődeink az akkori rendszerben polgárok voltak úgy társadalmilag, úgy bérben is. Természetesen akkor sem úgy kapták, hanem kiharcolták azt. Kérdések és megoldandó problémák sokaságának rendezésére csak egy biztos út van, az összefogás.

Tíz éven át bábáskodtam a Mozdonyvezetők Évkönyvében, és minden esztendőben egy mottóval kezdtem, 2004-ben az alábbi fogalmaztam meg:

„Nem a Mozdonyvezetők Szakszervezete a legjobb..., de nincs nála jobb!”

Ma is így gondolom, hogy milyen volt azt már tudom, hogy milyen lesz... szerintem csak az utódokon múlik.

Elköszönésként engedjétek meg 1-2 megfontolandó idézetet:

„Jegyezd meg jól, de ne csüggedj soha, remény, csalódás, küzdelem, bukás, siring tartó nagy versenyfutás. Keresni mindig a jót, a szépet, s meg nem találni- ez az élet.”

„Az a bölcs ember, aki a jelent éppúgy szereti, mint amilyen szívesen fog visszagondolni rá, amikor az már múlttá válik.”

Dörnyei Szilárd



# I loved you



DSZSK-design

Kissé az általános formavilágtól eltérő az újságban történő publikálásom, fenti címem, avagy nevezem logónak, de úgy érzem ennyi szabadság közel 40-évi MÁV-os és 20-évi MOSZ-os múlttal már megengedhető.

Tisztelt olvasók, kollégák, MOZDONYVEZETŐK!

A Mozdonyvezetők Lapja 2009. januári számában olvashattátok a volt vezér, Zsákai László György elköszönő sorait. Akkor még én sem gondoltam volna, hogy egy év elteltével személyemben is búcsút kell intennem egy cégtől, ahol gyermekfejjel kezdtem és a Mozdonyvezetők Szakszervezetétől, ahol sok éven át lelkesen tevékenykedtem. Igen, komolyan gondolom, hogy mennem kell, mert változik a világ, és ha a „mór megtette” kötelességét, mennie kell. A nyugdíjazásnál történő törvényi változások sok kollégámmal együtt döntés elé állította a korosztályom

## Alapítványi hírek – visszatekintés 2009-re

Alapítványunk az év folyamán az augusztus hónap kivételével - minden hónapban ülésezett. **Üléseink nyilvánosak**, üléseink időpontját általában ebben az újságban is meghirdetjük, illetve a MOSZ honlapján olvasható. 2009 év folyamán egy alkalommal üdvözölhettünk vendéget az ülésünkön. Összesen **351** támogatás iránti kérelmet vizsgáltunk meg, és döntöttünk ezekben az ügyekben.

Bevételeink a 2009-es év folyamán a következőképpen alakultak: felajánlott adó 1%-a **10.450.570 Ft** volt. A működési számla kamatbevételei, valamint a rendelkezésre álló még fel nem használt pénzüsszegek lekötéséből származó kamatok után járó összeg: kb. **950eFt**. Négy személytől is érkezett, többnyire rendszeres adomány. A MOSZ elnöke, **Kiss László 490.000Ft**, **Németh László** a MOSZ alelnöke **150.000Ft**, **Dancsa Attila** a MOSZ másik alelnöke **90.000Ft** támogatást utalt át.

Támogatta alapítványunkat a KÜT elnökhelyettese is, **Barsi Balázstól 50.000Ft** felajánlás érkezett.

A felajánlott támogatásokat a kuratórium nevében hálásan köszönjük! Mindent összeadva kb. **12.300.000Ft**-bevételeink volt 2009-ben.

Az év folyamán **342** megalapozott kérelemre kifizettünk **9.708.500Ft**-ot szemben a tavalyi 288 kérelemre fizetett 8.143.000Ft-al. A rendelkezésünkre álló pénzüsszeg elegendőnek bizonyul az eddigi gyakorlatnak megfelelő segélyezésre. Az alapítványunkhoz a mozdonyvezetők közel 9 %-a fordult, minden 11. kollégánkon tudtunk az év folyamán segíteni. Úgy vélem a rendszer, amit működtetünk, valóban védelmet nyújt, egy esetleges baj esetén lehet számítani a segítségre.

A „szokásos” tevékenységen túl támogattunk tagcsoportot sporteszköz beszerzésben, mozdonyvezetők által működtetett sportkört, tevékenységének segítése érdekében, kollégát iskolai tanulmányainak elvégzése érdekében. Az idén is támogattuk a Mozdonyvezetők Országos Találkozóját, mi több, tombolatárgyakat is felajánlottunk a rendezvényre.

Alapítványunk kifizetései az év folyamán jogszerűek voltak, működésünket nem nehezítette jogszabályi változás, vagy jogszabály értelmezéséből adódó vitás helyzet.

A magyarországi civil szervezetek, sokasodnak és erősödnek. Az önszerveződési lehetőség, a civil tár-

sadalom kiépülésének igénye, tudatossága maga után vonja azt, hogy egyre több szervezet gyűjti – pontosan az általuk preferált civil érdekek erőteljesebb megjelenítése érdekében - az adóink 1%-át.

A mozdonyvezető szakma felismerte ezt a lehetőséget és a Mozdonyvezetők Szakszervezete, mint alapító alapítványt hozott létre 2001-ben. Az eltelt években növekedtek a felajánlások, bővültek az alapítvány által biztosított juttatások. Hogy ez továbbra is így legyen, arra kérek minden kollégát, ajánlja fel adója 1%-át alapítványunknak. Tudatosuljon bennünk kollégák, hogy ez az alapítvány a miénk, ez tud hatékonyan segíteni, ha baj van.

Tehát, februárban, amikor nyilatkozni kell, hogy ki-nek kívánjuk adóink 1%-át adni, gondoljatok a **Mozdonyvezetők az egészséges és biztonságos életért alapítványra!**

ADÓSZÁMUNK: 18174432-1-42

A rendelkező nyilatkozatok, a borítékok és a kis reklámtárgyak hamarosan elvihető a MOSZ székházból. A következő alapítványi ülést 2010. január 25-én tartjuk, a MOSZ székházában tartjuk.

Az alapítvány kuratóriuma nevében:

Tóth Ferenc Attila  
kuratórium elnöke





## Nyugdíjpénztári ismertető

### A Vasutas Nyugdíjpénztár 2009. december 8-i Küldöttközgyűlése

A Vasutas Önkéntes és Magánnyugdíjpénztár 2009. december 8-án tartotta Küldöttközgyűlését, ahol elfogadásra került a két Ágazat 2010. évi pénzügyi terve, és az Alapszabály módosítása.

Az első napirendi pont keretében dr. Kurucsai László, az Igazgatótanács elnöke tartotta meg beszámolóját az eddig eltelt időszak munkájáról. Tájékoztatta a küldötteket, hogy a harmadik negyedévben sikerült ledolgozni a 2008. évi és az idei első negyedévi veszteséget is. Eddig kedvezően alakult az október és a november is.

Elmondta, hogy az Önkéntes Pénztári Ágazatban a nyugdíjpénztári tagságnak köszönhetően a 2009-es évben is sokan éltek a nyugdíjnyújtás igénybevételével és a 10 éves várakozási idő leteltével az egyéni számláról történő kifizetéssel.

A Magánpénztári Ágazatban az év elején megtörtént a választható portfóliós és elszámoló egysegre épülő nyilvántartási rendszer bevezetése. Tájékoztatót adott a küldötteknek arról, hogy a

Magánpénztári Ágazatot érintően elkészült egy törvénytervezet, amelynek elfogadása esetén a jelenleg önkormányzati alapon működő nonprofit magánpénztáraknak 2013. január 1-jéig át kell alakulni zártkörű részvénytársasággá. A törvénytervezetet sok bírálat érte, mi sem értünk egyet a tervezettel ebben a formában.

Felhívta a küldöttek figyelmét a magánpénztárak közötti átlépésre vonatkozó szabályok változására és a társadalombiztosítási rendszerbe történő visszalépés lehetőségére 2009. december 31-ig.

A 2010. évi pénzügyi tervvel kapcsolatban elhangzott, hogy az előző évekhez hasonlóan tartalmazza a taglétszám és tagdíjbevételek tervezett összegét, a tervezett bevételeket és kiadásokat, a befektetés és vagyonkezelés eredményeként a tervezett bruttó hozam mértékét.

Az Önkéntes Pénztári Ágazatnál az egységes tagdíj mértéke változatlanul havi 5.300 Ft, amely éves szinten egy pénztártagnál 63.600 Ft be-

fizetést jelent. Az Ágazat éves tagdíjbevétele 2,5 milliárd Ft-ban került meghatározásra.

A fedezeti portfólióra elérhető hozam mértéke 7 %-ban került meghatározásra.

A Magánpénztári Ágazatnál a havi tagdíjalapból kiindulva az átlagos havi tagdíj mértéke 8 % alapulvételével 18.200 Ft. Az Ágazat éves tagdíjbevétele 1,6

Milliárd Ft.

A fedezeti portfólióra elérhető éves átlagos bruttó hozam mértéke a klasszikus portfólióban 6,8 %-ban, a kiegyensúlyozott és növekedési portfólióban 7 %-ban került meghatározásra.

Az előterjesztett pénzügyi tervben foglaltak alapján mindkét Ágazat működési tevékenysége pozitív eredménnyel zár.

Az alapszabály módosítás 2010. évtől kedvezően érinti a tagi kölcsönt igénybevevő pénztártagokat. Egyrészt az éves kamat mértéke 12 %-ra csökken, másrészt lerövidül az ügyintézés ideje. Az igénybejelentést jövő évtől csak új nyomtatványon lehet előterjeszteni, amely a nyugdíjpénztár internetes honlapjáról letölthető vagy a nyugdíjpénztártól igényelhető.

Budapest, 2009. december 8.

## Válassza az egészséget!

### A Vasutas Egészségpénztár 2010. évi tájékoztatója

Napjainkban az egészségügyi szolgáltatások, gyógyászati eszközök mind nagyobb része lesz térítésköteles, ezért megnő az egészségpénztári megtakarítások jelentősége. Tagjaink már tudják, hogy az egyéni egészség számlán gyűjtött megtakarítás lekötés nélkül is magas hozamot biztosít, és a folyószámlához hasonlóan tetszőleges időpontban felhasználható, akár napon-ta felmerülő kiadásokra is. Az egészségpénztári hozzájárulás a munkáltató átutalását követően gyakorlatilag azonnal felhasználható, az egészségpénztárba befizetett összegből folyamatosan bővülő szolgáltatási kör fizethető. Az egészségpénztár választásával a VBKJ jegyzéskor nem szükségszerű döntenie, milyen szolgáltatásra kívánja a befizetett összeget fordítani.

Kinek érdemes a Vasutas Egészségpénztárt választania? Annak, akinek – rendszeresen vagy alkalmanként gyógyszer, gyógyászati segédeszköz (kontaktlencsét, szemüveget, gyógycipőt, hallókészüléket) kell vásárolni, – rendszeresen vagy alkalmanként egészségügyi szolgáltatást (fogorvos, gyógyfürdő, gyógymasszázs, bőrgyógyász, nőgyógyász...) kell igénybe venni, – a családjában kisbaba született (csecsemő- és babaápolási cikkek), idős vagy beteg családtagja ápolásra szorul (betegápolási termékek, otthoni ápolás),

– fontos egészségének megőrzése, a betegségek megelőzése és ezért rendszeresen vagy alkalmanként sportol (uszoda, fitness, horgászat), fontos, hogy családtagjaival együtt pihenjen (gyógyüdülés, egészségügyi üdülés)

– nem mindegy, hogy ezek a szolgáltatások mennyibe kerülnek (adókedvezmények, szolgáltatói kedvezmények), – és nem mindegy, mikor jut hozzá a megtakarításához, ha szükséges (egészségkártya, tagi számlák átutalása néhány napon belül).

A szolgáltatásra felhasználható összeg:

A Vasutas Egészségpénztárban egységes tagdíj 2010-ben is változatlanul 5.000 Ft.

Éves szinten 84.000 Ft befizetés eléréséig a befizetés 90,9 %-a, 84.001 Ft-tól a befizetés 98 %-a kerül az egyéni számlára.

Az újonnan belépő tagokat 2.000 Ft belépési költség terheli, melyet az első havi befizetésből von le a pénztár.

A Vasutas Egészségpénztárnál várakozási idő nincs, a pénztárba átutalt

összeg a munkáltatói tagdíj egészségkártyával akár a könyvelést követő munkanaptól igénybe vehető egészségpénztári szolgáltatásokra.

A pénztártag által igényelt szolgáltatás értékét teljes egészében az érintett tag egyéni számlájának a megterhelésével fizeti a pénztár.

Miért érdemes a választható keretet a Vasutas Egészségpénztáron keresztül felhasználni? Azért, mert

– segítséget nyújt az egészséggel összefüggő termékek és szolgáltatások széles körének megvásárlásához,

– a befizetéseket egyéni számlán tartja nyilván a pénztár,

– a befizetett összegek várakozási idő nélkül felhasználhatóak,

– az egészségpénztári megtakarítás felhasználása nincs időkorlátozva kötve, – az egyéni számlán lévő összeget nemcsak a pénztártag, hanem egyenes ági közeli hozzátartozói, tehát szülei, nagyszülei, dédszülei, testvérei, gyermekei, házastársa vagy élettársa is felhasználhatja.

– a pénztár egészségügyi célú kifizetése személyi jövedelemadó-mentesek, – az egészségpénztári megtakarítások befektetésre kerülnek, és hozamuk mentes a kamatadó alól,

– egészségkártyákkal több, mint ötezer szolgáltató partnerünknel, köztük 1.600 gyógyszertárban készpénzfizetés nélkül vásárolhatnak tagjaink (fedezetük erejéig),

– szerződött szolgáltató partnereink árákból 5-30 %-os kedvezményt biztosítanak a pénztártagok részére,

– a tagjaink által készpénzben kifizetett számlák ellenértékét rövid határidőn belül átutaljuk.

Bízunk benne, hogy egyre többen tudják, hogy ha saját maguk is befizetnek az egészségpénztári számlájukra, azáltal nem csak egészségükről gondoskodnak, hanem jelentős mértékű adójövőképességet is igénybe vehetnek. Az így realizálható adókedvezmény egyéni számlán jóváírt összege az egészségügyi célra felhasználható forrásokat bővíti. **Bizza ránk 2010-ben is VBKJ keretét! Válassza az egészséget! A jövőben is számíthat ránk!**

*Ha a Pénztár tevékenységével kapcsolatban további kérése, kérdése merül fel, keresse fel honlapunkat vagy érdeklődjön személyesen, telefonon, e-mail-ben ügyfélszolgálatunknál.*

Elérhetőségünk: Cím: 1144 Budapest, Kőszeg u. 26., Levelezési cím: 1583 Budapest Pf. 36. Telefon: (06-1) 880-6550 Telefax: (06-1) 880-6580, Vasútüzemi telefon/telefax: 01/41-36, 01/41-79, Automata egyenlegkérdés: (06-1) 224-0620, Honlap: www.epenztar.hu, Email: info@epenztar.hu  
2010. január Vasutas Egészségpénztár







# „Most épp kétszázzal mész gyorsabban a megszokottnál!”

## Riport Keletis mozdonyvezetők Hannoveri vendégeskedéséről

A címként említett mondat 2009. november 13-án hangzott el a DB ICE 783 sz. járatán, úton Würzburgba, amikor Bálint István kollégánk - aki legtöbbször a „Kun Jet” szerelvényekkel vívja mindennapi harcát Kunszentmiklós felé – épp 280 km/h sebességre gyorsította a 400 méter hosszú ICE szerelvényt. De erről majd később.

Szeptemberben érkezett a meghívó német barátainktól, a GDL Hannoveri Tagcsoporttól, hogy a megbeszélteknek megfelelően és a legutóbbi látogatásuk viszonzásaképp szeretettel várják a MOSZ Keleti delegációját Hannoverbe november közepén. Az alaposan előkészített, napra sőt órára lebontott programterv már sejtette, hogy ezúttal is változatos, emlékezetes és pörgős napok elé nézünk.



Az előkészületeket mi is időben elkezdtük, így amikor eljött november 12-e az utazás napja, utazótáskáink, gurulós bőröndjeink alaposan megtöltve hungaricumokkal (úgy mint: 3 féle pálinka, füstölt kolbász, tokaji bor, paprika és Stefan Stark), és MOSZ kütyükkel, várták az indulást. Hogy a hosszú úton mi se szenvedjünk hiányt semmiben, arról is gondoskodtunk.

A RailJet 60 sz. vonattal utaztunk Bécsig, ahonnan az ICE 26 és würzburgi átszállást követően az ICE 786 sz. vonat Hannoverig repített minket.

Sajnos a hazai utazás során most sem sikerült úgy közlekedni, hogy az EVM, 160 km/h üzemmódjában hamis jelet felvéve meg ne állítsa a vonatot a160-as tempóról. Ennek pár doboz ital és néhány elindult csomag látta kárát. Meg én, aki győri felszállás után behupantam a sörhobos ülésbe.

Emlékszem, mikor a német kollégákat elvittük vonatolni Bp. Keleti és Győr között, sikerült 6 (hat) alkalommal megállni a vonattal az EVM miatt. 12 perc késés, és értetlenség volt az eredmény. Egyszerűen nem értették, hogy ez hogy fordulhat elő. S akkor még az ETCS mizériáról nem is ejtettünk szót.

Szóval Bécsig Jeti, aztán ICE. Az útról elmondani semmi különös nem tudok, az osztrák szakaszon kevesebb, a német részen több utassal menetrend szerint közlekedtünk. A würzburgi átszállás is zökkenőmentesen és már rendkívül jó hangulatban telt, arról a peronról indult a vonatunk, ahol a másíkról leszálltunk. Ez Németországban általában így megy.

Felszálltunk az ICE 786-ra, még két óra és Hannoverben vagyunk. Rengeteg utas, még a folyosón is álltak, sajnos Németországban ez is megszokott. Többek közt ezért is vezették be azt a rendelkezést

(szerintem), hogy a FIP szabadjegy nem minden vonatra és nem minden napra érvényes. Erre a napra nem volt érvényben ez a szabály, viszont csak a büfé kocsiban találtunk helyet. Kényelmesen elhelyezkedtünk, ittunk egy kávét, sört, szóba elegyedtünk az utasokkal. Volt, aki elmondása szerint 300 km-re jár dolgozni, és vonattal másfél óra alatt beér. Érdeklődéssel hallgatták a mi véleményünket is, de legnagyobb sikert a „Tavaszi szél vízeze áraszt” kezdetű népdal eléneklése aratta körükben. Közben a hannoveri tagcsoportvezető Jan Manfras is megérkezett, Ő Kasselben csatlakozott hozzánk. A 250-es sebesség mellett hamar fogytak a méterek, de azért jutott idő a beszélgetésre is. Meglepően tájékozott volt az őszi vasutassztrájkkkal kapcsolatban, főleg arról meg a vonalbezárásról folyt a szó.

A célunkat elértük, megérkeztünk, majd gyors csatlakozás és máris az elővárosi vasúttal mentünk tovább. Két megálló, 5 perc séta és egy kényelmes, csendes panzió, remek emberek és kiváló vacsora várt. Itt már a tagcsoport más vezetőivel is találkoztunk és a nyugdíjas csoport képviselői is tiszteletüket tették. Átadtuk az ajándékok egy részét, egy zárjelző tárcsával is kedveskedtünk, amire egy üdvözetet írtunk (aláírás: a hőnfutottak, ez a német vasúti szlengben kicsit más jelent), majd közösen elfogyasztottuk a vacsorát és még egy söre is volt érkezésünk.

3 db kétágyas szobában kaptunk kvártélyt, ami tekintve, hogy hatan mentünk egészen rendben volt.

Gyorsan jött a reggel, hamar megvirradt, már 6 órakor a reggeliző asztalnál talált minket. Tekintve, hogy a vonat kevéssel 7 óra előtt indult a főpályaudvarra, nem is volt sok időnk. Finom péksütemény, tojásrántotta, narancslé és laza kávé után a programra terelődött a szó. Szakmai napnak is nevezhetnénk, ami előttünk állt, mert utazás és vezetés ICE vezetőálláson, alagútmentő vonat megtekintése után, mozdony szimulátorozás is szerepelt a tervekben.

Kísérőnk Jan a tagcsoportvezető, Ralf Gildenmeister minden ICE titkok tudója, kiképző és oktató mozdonyvezető valamint Werner Smolla a nyugdíjas tagozat vezetője és kiváló fotós volt. A főpályaudvarra érve jutott idő a fényképezésre, aztán begördült az állomásra a vonatunk!

Ralf leváltotta a mozdonyvezetőt, azt kérte tőle, hogy csak Würzburgban jöjjön vissza, addig majd ő felel a vonatért. Felkaszálódunk a vezetőállásra, azt hiszem valamennyien. A Hannover és





Würzburg közötti szakasz ICE vonal, még nincs 20 éve, hogy elkészült, az egyik legváltozatosabb, legmerészebben megépített vonal, ahol számos alagút (a leghosszabb 10,5 km), és híd található a pálya meredeksége sem elhanyagolható, mégis megfékezett a vonat 280 km/h sebességre!

Ennyi a megengedett legnagyobb sebesség, alkalmunk volt kipróbálni. A célig 4 indulás és 4 megállás van menetrend szerint, így négyünknek adatott meg a vezetés élménye odafele.

Hannoverből még sötétben 7.26-kor indultunk de aztán kivilágosodott és szemünk a pályán volt. Hamar elértük az utazósebességet, a majd 300-as tempó csak az alagutakban fékeződött 200-ra. Azért mondom, hogy fékeződött, mert itt már az LZB vonatfelügyeleti rendszer vezetett, fékezett és gyorsított. Mi csak tátottuk a szánkat, és figyeltünk Ralf szavai-

ra, amit Szász Tamás barátunk mesterien fordított. Ezen a szakaszon még vannak telepítve jelzők, de ilyen közlekedésnél már nincs szerepük, nem is volt fényük, sötétek voltak. Ha állomáshoz közeledtünk 160km/h sebesség alatt újra mi vezettünk., megállást követően helyet cseréltünk. A harmadik állomásközben, amikor Bálint István kezében volt a menetszabályozó, akkor hangzott el a nevezetes mondat Tóth Zs. Gábor szájából: **„most épp kétszázzal más gyorsabban a megszokottnál”.**

Jól ment a vezetés, szép volt az idő is, megfigyelhető volt a vonal vezetése. Itt-ott „pályamunkások” tűntek fel, sosem kellett figyelni a jelzést adni. „Tudják ők, hogy jön a vonat”-válaszolt kérdéseinkre vezetőnk. Würzburgba pontosan érkeztünk, de az a mozdonyvezető, akit Hannoverben Ralf leváltott már nem ment tovább, szolgálata eddig tartott, itt kapott leváltót. A német vasúton a nagy távolságok és a hatékony személyzet kihasználás miatt nem jellemző, hogy a vonat mozdonyvezető váltás nélkül közlekedik, itt nem jellemző az „én vonatom, te vonatot” kategória. A közbeni állomásokon, ahová a váltásokat tervezik és le is bonyolítják, kávéházak állnak a vonatszemélyzet rendelkezésére, ahol friss, meleg étel, ital, kultúrált és tiszta, emberi körülmények várják. Na ez a munkaközi szünet eltöltésének helye és nem a vezetőállás meg a forgalmi iroda széke vagy rosszabb esetben a váróterem padja. Óh Európa!!!

Itt Würzburgban egy ilyen étkezéskor fogyasztottuk el második reggelinket. Forró kávé, narancslé, virsli és csoki került a tányérokra. Ezután visszautaztunk Fuldába, ahol az egyik alagútmentő vonat állomásítva van. Az ICE 882 sz. vonatot én vezettem, egy Hannoveri kollégától vettem át. Ő hajnal 2 órakor kezdett, Nürnbergig vitt egy vonatot, ott 2,5 órája volt, fél óra reggeli, 2 óra pihenés után vissza Hannoverbe, és ott fejeződött be a szolgálata. Azt mondta, ennyi több mint elég!

Az ICE 2 szerelvényen egy hajtással kevesebb volt, így a 250-et nehezebben érte el, 6,7 perc késéssel mentünk, ezt sikerült is tartani.

Fuldában még volt idő egy rövid sétára a városban, mivel a főpályaudvar itt is a város egyik központi helyén van, gyorsan a forgatagban voltunk. Körülnéztünk, pár fotó, aztán irány a főpályaudvar, ahol az alagútmentő vonat és az oktatási-képzési központ is található.

11.15-kor, már várt minket a mentőegységhez beosztott egyik mozdonyvezető, aki röviden bemutatta a szerelvényt. Az országot behálózó vasútvonalak nagysága, az egyre gyorsabb és korszerűbb technika valamint az addig bekövetkezett szerencsétlenségek, amelyek emberéletet is követeltek, késztették arra a Bahn-t, hogy ilyen vonatokot fejlesszen ki.

A szerelvény 400 tonna súlyú, 160 méter hosszú, engedélyezett sebessége 100km/h. 2 részből áll, mindkét végén egy-egy 714 sor. diesel mozdonyral, és az egység szét is kapcsolható, segítve ezzel a gyors mentést. Amíg az egyik rész a helyszínen biztosítja a szükséges anyagokat és egységeket, addig a másik a sebesültek ellátását végzi. 20 köbméter víz és 1 köbméter hab áll rendelkezésre oltóanyagként, érdekesség, hogy a világon megtalálható legújabb és legkorszerűbb szerszámok, gépek se-



gítik a munkát. Az esetleg soha nem használt vágó-bontó eszközöket is kicserélik, ha van jobb. Nyomásbiztos műtő, egészségügyi segélykocsi is a vonat része. 20 tűzoltó és 10 egészségügyi személyzet tartózik a vonathoz, ha vonulni kell. A műszaki csapat 2 mozdonyvezetőt is alkalmaz, akik állandóan biztosítják, hogy a vonat 15 percen belül elhagyja az állomást, nekik 30 percenként kell ellenőrizni a szerelvényt.

Ezután ebéd következett, majd várt minket a szimulátor. Mint megtudtuk Németországban 12 oktató központ van, ahol a mozdonyvezetők oktatása, képzése történik. Mobil szimulátor nincs, a lokführerek utaznak a vizsga helyszínére. Itt Fuldában, az ICE 401/402 típusokon lehet gyakorolni, továbbképzéseket tartani. A nagysebességű vonatok személyzetének évente kell vizsgát tennie, ahol szigorúak a követelmények, 5-8%-ra tehető a meg nem felelt aránya. Amíg ezeket megtudtuk, kettessel mentünk a kabinba, ott várt a feladat. Hibakeresés és vezetés különféle időjárási viszonyok és forgalmi helyzetek mellett, nem volt egyszerű megoldani!

A szimulátorozással véget ért a nap szakmai része, még annyi maradt hátra, hogy valamelyikünk Fulda és Hannover között vezesse az ICE vonatot. Szász Tamás ezt is abszolválta, időre célhoz értünk. Hannoverben jött a leváltó, invitált, hogy kísérjük el Brémába, de kellően fáradtak voltunk így udvariasan nemet mondtunk. Még megnéztük a két egység szétakadását, csak egy gombnyomás volt nem több, aztán a vonat első fele Brémába. Mi pedig a Rókaúj nevű étterembe indultunk. Itt találkoztunk ismerőseinkkel, a közös vacsora után földalattal és villamossal utaztunk a szállásra!

Másnap kicsit később ébredtünk, sikerült kipihenni magunkat, a reggeli elköltését követően a közeli városi vasút (S-Bahn) bázisára mentünk, egy kicsit a motorvonatokkal ismerkedtünk.

Megnéztük a műhelyt, ami ragyogott a tisztaságtól. A csarnokban a vonatok felsővezetékes vágányon álltak, úgy végezték a szerelők a feladatokat. A központhoz kerékeszterga és diagnosztikai rész is tartozott. A vonatokat belül is megnéztük, a vezetőállás egyszerűnek de praktikusnak tűnt. A műhelyben tett látogatást kirándulás követte a közeli Marienburg kastélyba, amely csodás környezetben, fantasztikus építészeti megoldással mesél a múltiról.

Vezetéssel 1 óra alatt az épület mintegy 20%-át jártuk be, legérde-







kesebb talán a könyvtárszoba, konyha volt. Ajándékvásárlás után lassan elbúcsúztunk a kastélytól, a parkolóban szendvics és egy kávé elfogyasztását követően visszaautóztunk Hannoverbe, itt rövid városnézés és szabad foglalkozásként a város egyik legnagyobb sörözőjének meglátogatása következett. Ezután visszasétáltunk a főpályaudvarra, bekukkantottunk az elővárosi mozdonyvezetők beírójába, kísérőnk Heiko megkérdezte nincs-e kedvünk egy kicsit vonatozni. Volt, így mozgás közben is megismerhettük az elővárosi motorvonatot. 50 km-t tettünk meg amíg a célállomásra értünk, a vonat itt max. 140km/h-val közlekedett. A fordulásra 25 perc volt, kényelmesen, nem kapkodva mindenre volt idő! Mivel szombati nap volt, kevesen vették igénybe a vonatot. Ezt onnan is megtudtuk, hogy a jármű a rugóterhelésből kiszámolta mennyi az átlagos terhelés az utastérben.

Közben gyorsan telt az idő, már majdnem 17.30-ra járt, mi pedig akkor értünk vissza a motorvonatozásból, 18.00-kor pedig a hotelban a GDL Hannover évi rendes gálæstjére voltunk hivatalosak. A jó közlekedésnek és ügyességünknek köszönhetően pontos időben, nyakkendősen elfoglaltuk a számunkra biztosított helyet. A kezdés a megszokottak szerint zajlott, a tagcsoportvezető köszöntötte a vendégeket, nekünk külön is pár mondatot szentelve, majd a több évtizede szakszervezeti tagok megajándékozása következett. Jan beszámolt a 2009-ben elvégzett feladatokról, szólt a tervekről. Ralf vette kezébe a mikrofont, én már tudtam, mi következik. Szólítottak minket, kimentünk a terem közepére, itt került sor bemutatásunkra, ezt követte az oktató mozdonyvezető Ralf értékelése a szakmai napról.

Kiválóan szerepeltünk-mondta, ennek elismeréseképp tiszteletbeli DB mozdonyvezetőkké lettünk, nyakkendő a jutalom. Régi nyakkendő le, új fel, vacsora és rövid műsorszámok szórakoztatták a mintegy 60-70 résztvevőt. Itt adtuk át másik ajándékunkat kedves barátainknak a szilvából készült pálinkát, ami zajos sikert aratott.

Pontban 02.30-kor ért véget a mulatság, igazán kitettünk magunkért, megtáncoltattuk német kollégáink hölgypartnereit.

Elérkezett az utolsó teljes napunk Németországban. November 15-e vasárnap, csodás idő, Kaiser Wetter, Berlini kirándulás tette

felejthetlenné az itt töltött időt. Reggel a szokásos koreográfia, utazás a főpályaudvarra, ott várt Gereth aki szintén oktató, Ő váltalta értünk a felelősséget a vezetőálláson. Az ICE 543 sz. vonat utaztunk megint a vezetőfülkében. 254 km-t tettünk meg kevesebb mint 100 perc alatt, a tempó 250 km óránként. Ebbe belefért egy megállás Spandauban, a Berlini „körvasúton” pedig helyenként csak 100-120 km/h-val kocogtunk. A táj kevésbé volt látványos, inkább egyhangúnak mondanám, jutott idő a beszélgetésre is. A gálæst volt a téma és Berlin. Berlin amely épp 20 éve az egyesült Németország fővárosa. Berlin, ahol mindig történik valami, ahol mindig építkeznek, ami mindig megújul. Ilyen az új kormányzati negyed a Spree partján, ilyen a Reichstag üvegkupolája és ilyen az új főpályaudvar is, ahová 11.08-kor befutott vonatunk. Európa legnagyobb és legmodernebb vasúti csomópontja ez a gigantikus csupa üveg, csupa acél építmény, naponta ezer(1000) vonat állomása. Az ötszintes épület legmagasabb pontja a fölszíntől 10 méterre, legalacsonyabb pontja a földszint alatt 15 méterrel van. Az üvegcsarnokban a vonatok az utazók feje felett vagy épp a lába alatt érkeznek és indulnak.

A berlini pályaudvar



A pályaudvar egyik különlegessége a sínek fölé boruló egymást metsző két hatalmas tetőszerkezet, ami szimbólum is egyben. A Fal leomlása utáni, egységes Németország található benne. A négy égtáj, Észak-Dél, Kelet-Nyugat kapcsolódása egymáshoz.

Itt fut össze 600 elővárosi, 314 regionális és 164 távolsági járat útvonala, elképzeltető, hogy a jövőben másfél percenként indulnak szerelvények. Elképesztő volt látni, még sokáig nézelődtünk volna de jegyünk volt a Parlament, a Reichstag meglátogatására.

Sajnos területi okokból most nem osztoz meg az olvasókat a Parlamenti látogatás érdekességeiről, legyen elég annyi, hogy az üvegkupola, amiért a Reichstagot mosógépnek is nevezik a Berliniek, csodás megoldás. Körüljárva egyre feljebb juthatunk, s közben a város körben látható és megcsodálható, s egészen a kupola tetejéig visz az út.

Városnézés következett, Brandenburgi kapu, Potsdamer Platz és máris a Berlini fal még megmaradt részénél voltunk. Közben elfogyasztottunk egy eredeti berlini ételt, a currys wurstot. Sörrel is remek. A Fal és annak története, itt a helyszínen látva megdöbbentő volt. A Berlint és világokat elválasztó Fal hatása még most is látható, főleg a város építészetében. A keleti részen anno nem épültek nívós épületek a Fal közelében, most ott nőnek ki a földből a hipermodern házak. A nyugati rész akkor is, most is polgáribb környezetet mutat.

Berlin egyik jelképéhez a tévétoronyhoz tartottunk, de annyira nem siettünk, hogy ne csodáltuk volna meg a régi épületeket. A dóm egyszerűen lenyűgöző volt.

A fogpiszkáló, így hívja Berlin a tévétoronyt, szerencsére tele volt, így a várakozást inkább egy söröző meglátogatása és a vacsora elköltése váltotta fel. Közben már a Hannoverbe vezető utat terveztük. E101 sor. mozdony vontatta, hagyományos szerelvény az IC 1899, ami tervezve volt, de Ralf úgy emlékezett, hogy vezérlőkocsis üzemenben közlekedik. Így a mozdonyozás lehet, hogy elmarad. Igaza lett,

amikor a vacsora után a vonathoz utaztunk, a vontatójármű a vonat végén állt, ebből nem lesz mozdonyvezetés. Persze a vezérlőkocsival sem volt semmi gond, a 200-as sebesség ellenére sem. Érdekes volt a vonatkozás a Berlini estében, a rendkívül sűrű vágányhálózaton, míg elhagytuk a várost. Viszlát Berlin!!!!

A 120-160-as városi sebesség után gyorsítva könnyen elértük az utazósebességet, és a nap megkoronázásaként pontosan érkezünk Hannoverbe. Itt a vonat irányt váltva ment

tovább, mozdonyvezető váltás is történt de ez csak egy szemkontaktust és kézzel üdvözlést jelentett a peronon álldogáló kollégának. Várt a Paulaner, ahol hőseink, akik a vezetés miatt még nem kóstoltak sert, megkapják megérdemelt porciójukat.

Ezt követte a szálláson a csomagolás és az együtt töltött napok értékelése. Házigazdáink megint kitettek magukért. A német vasút olyan szeletét mutatták meg nekünk, ami meghatározó lehet további munkánkra, a vasútról alkotott véleményünkre, a korszerű, modern technikák további megismerésére. Olyan közegben töltöttünk el néhány napot, ahol a tolerancia, a segítőkészség, az udvariasság, mások tisztelete, megbecsülése és a kollegialitás nem csak üres szó! Német barátaink töltik meg tartalommal. Köszönjük.

A hazautazásra minden jóval elláttak minket vendéglátóink, a főpályaudvaron elkészült az utolsó közös kép, aztán érkezett az ICE 785. Aft Wiedersehen, a viszontlátásra!!!!!!!!!!!!



Barsi Balázs



## Megkérdeztük...

Ismét eltelt egy év. Volt jobb. Lesz jobb?! Mozdonyvezetőket kérdeztünk:

### Mi volt a 2009. év legemlékezetesebb eseménye, pillanata számodra mozdonyvezetőként és mi az, amire nem szívesen emlékszel vissza?



Barsi Balázs  
rovata

Azt figyeltem meg, hogy a páratlan évek nem jó hatással vannak általában az életem egyik területére sem. Ez az év is bebizonyította, hogy van még kiszámíthatatlan jövő, és hogy a küzdelmet sosem szabad abbahagyni. Ebben a stílusban is folytathatnám, de ha kapásból válaszolhatok, azt úgy tenném, pozitív csak családi, negatív, az meg sajnos céges. Nem untatnék senkit a családi élményeimrel, mert másnak is biztos ballag már az utolsó gyermeke, más is hajtott végre nagyobb átalakítást, felújítást a lakásán, talán még ezekben az időkben más is nyaralni tudott egy emlékeztetést (bizti, hogy nem MÁV üdülőben) és sorolhatnám még azokat a családi emlékeket erről az évről a privát szférámról amit nem kell az időnek megszeppítenie.

Ellenben a negatív dolgok, amit említettem, hogy a céges élményekre alapozok, hát örülök, hogy nem azzal álmodom esténként. Hitchcock beadhathatna a bocsánatkérését, mert még ő az egész munkásságával sem tudott rettegésben tartani dolgozókat, családapákat mint országunk legnagyobb cége. Zárjunk be munkát adó vonalakat anélkül hogy a piac igényei szerint próbálnánk azt üzemeltetni, forgácsoljuk szét a KSZ-t, mindig alku tárgya, de mi is adjunk le belőle, és ha már nem lesz mit akkor már alku sem lesz? Az év elején kapott papír alapú bérfeljesztés, aminek netója a négy évvel ezelőtti bérünk, vásárlóértéke az új áfával meg egyszerűen kiszámolhatatlan, mert ilyen alacsony még sosem volt. Egyik hipermarket fogása hogy árul terméket 10 évvel ezelőtti áron! Szerintetek...? Aztán már nem is említeném a mindenhol elcsépelet, csip-csupnak nem nevezhető dolgokat úgy a MOSZ újság hasábjain vagy a felvigyázói köpködőkben mint MKSZ „ami jól visszaütött, mi az, kinek hangsúlyos dolog? Kezdő koromban a paprikás csirke is megfőtt a mozdony részóján miközben mozgott az elegy, a párizsis zsemle meg most is akkor eszem mikor forog alattam a kerék. Új berendezések kelletek, Tanuld meg, használd!- végül is fejlődünk, vagy az Unió elhisz mindent, ha pénz kell fejlesztésre, vagy csak jó üzlet neki hogy a kölcsönéért a lejárt portékáját eladja. Foglalkoztatás biztonság aminek meglétéért újra meg újra meg kell küzdeni, nem egyszerű, még erről az oldalról sem ahol tagdíjvezetőként csak reménykedve várom a híreket, mit sikerült, mit nem. Azért egy pozitív céges élményem volt, részt vehettem én is a nagyszerű horgászversenyen Balassagyarmat rendezésében. Ezúton is köszönet a rendezőknek, gratula a kivitelezésért, példaértékű!

Jön egy új év ami páros, bízom benne hogy nem a csalódásokat növeli hanem élhetőbb életet ad.

**JUHÁSZ JÁNOS**  
**BP.DÉLI**

Szóval, számomra a 2009-es év legemlékezetesebb eseménye a 2009-es évi Soproni Mozdonyvezetők Bálja volt, aminek a szervezésében magam is részt vehettem. Szerintem nagyon jól sikerült.

Amire pedig nem szívesen emlékszem és nem szeretném, ha ismét bekövetkezne a következő:

Sajnos a 2008-as év végén a GySEV -et is elérte a „gazdasági válság”. Sokáig az elbocsátások is fenyegették a mozdonyvezetőket, de szerencsére ez nem következett be, viszont az egyre kevesebb vonat, a túlórák eltűnését, sőt a folyamatos „minusz” órák megjelenését hozta, ami végül a jövedelmeken is meglátszott.

**SPALLER LÁSZLÓ**  
**SOPRON**

Hogy mi volt a legjobb dolog? Az elmúlt évben én is tagja lehettem annak a csoportnak, amely a Szolnoki MOSZ Tagcsoport képviselőként Németországba, Oldenburgba utazott. Az ottani mozdonyvezetők szak szervezetének helyi tagcsoportja sok éve baráti kapcsolatot ápol a szolnokiakkal. Ehhez az utazáshoz kapcsolódnak a kellemes emlékek. Már az oda úton olyan dolgokkal találkoztam, ami itt a szűkebb „hazámban” nem jellemző. Ahogy közeledett a vonat az osztrák határhoz egyre több szélérőművet láttam, ami nálunk az Alföldön nem jellemző. Még nem hagytuk el az országot, de már teljesen megváltozott a táj, érezhető volt a nyugatias hatás. Ami ezután következett az volt számomra az igazi meg-

lepetés: az alternatív energiaforrások nagyfokú kihasználása, a napkollektorok és a szélérőművek nagy száma elgondolkodtatott. Nálunk miért és Nálunk miért nem?

A praktikusság és ésszerűség ami a németek mindennapjainak a jellemzője. A gazdagság, a jólét ellenére rengetegen kerékpároznak, sokan kis fogyasztású autóval közlekednek, a pályaudvaroknál mindenhol kerékpártárolók, autóparkolók. Sokan utaznak vasúttal, s a nagy sebességnek köszönhetően (még a mellékvonalakon is 120 km/h feletti) mindenhol könnyen eljutnak.

Nagyon megfogott az utazás a nagysebességű vonatokon. Emlékszem 1992-ben amikor diesel átképzőre jártam, akkor sokat beszélgettünk az ICE és TGV rendszerű közlekedésről, most meg a saját szememmel láttam az ICE vonatokat, vezetésüket, tapasztaltam a 250 km/h sebességet. Ami ott is szemmel látható volt és egy kicsit meglepett, a gazdasági válság hatására a Brémai teherpályaudvaron egyetlen teherkocsi sem láttam.

Amire pedig nem szívesen emlékszem, az nem az elmúlt évre, hanem évtizedekre vonatkozik. 1978 óta vagyok mozdonyvezető, most sikerült nyugdíjba menni és a több mint 30 év szolgálat alatt saját szememmel láttam a vasút leépülését. Örökös átalakítási folyamatok, racionalizációnak nevezett károszsteremtés, ami mindig lejjebb, egyre lejjebb lökte a vasút presztízsét az utasok és a vasutasok között is. Egyre több hozzá nem értő vezető került a MÁV-hoz, egyre több hibás döntés maradt személyi következmények nélkül.

Sajnos ami igaz a cégre, az, kicsit igaz a szakszervezetünkre is. Az évek során egyre inkább az lett az érzésem, hogy sok az elvtelen kompromisszum, sok a rossz alku. Nem értettem ezekre miért van szükség, miért nem kérdezik meg minket mozdonyvezetőket a dolgokról.

**TÓTH ANDRÁS**  
**SZOLNOK**

Elnézést kérek, ha ez nem egy hagyományos értelemben vett évértékelő, de szívesen fogadalmat tenni. Így aztán év végén sem tartok számvetést, de mint mindenki más, mérlegre teszem az év dolgait. Egyik felébe mennek a munkahelyünkön történt legkevésbé sem pozitív változások – MT, KSZ, új foglalkozás egészségügyi törvény, vonalbezárások – számomra, számunkra mind az öszendő negatív történései. A mérleg másik serpenyőjébe menne a még mindig tűrhető egészségem (a 29-es szerint), a szép és megértő családom, egy kellemes tihanyi kirándulás. Azt hiszem így a mérleg pozitív, és ezúton kívánok kollégáimnak „balesetmentest”, és hozzá jó erőt és egészséget!

**PULAI LÁSZLÓ**  
**NAGYKANIZSA**

Kezdem azzal, amire szívesen emlékszem vissza. A Veszprém-Székesfehérvár-Bp. Déli vonalon teljesítek legtöbbször szolgálatot. Amikor FLIRT motorvonatot vezetek, az mindig jó érzéssel tölt el, akkor kicsit büszkébb vagyok arra, hogy mozdonyvezető lehetek. Nagyon kedveltem, gyors és könnyen kezelhető jármű, szerintem az utasok is megkedvelték. Az meg külön jó érzés, amikor az utasok hangot is adnak véleményüknek, dicsérik a vonatot, és annak vezetőjét, ha sikerül az esetleges vonatkésztést megszüntetni vagy lefaragni.

Nekem a legkeserűbb dolog az volt, amikor elért a csökkentett munkaidő az év végére. Novemberben itt még csak beszélünk róla, de decemberre be is vezették. Most úgy számoltam a keresetszökkenésem akár 20-25000 Ft is lehet. Gondolom ez a vasúti vonalbezárások hatása, mert a Veszprém és Győr közötti Bakonyi vasúton megszűnt a személyszállítás. Ez a másik, amit szívesen elkerültem volna. Remélem, hogy a nyugdíjazások miatt és a gazdaság talpra állása után nem kell több bércsökkenést elszenvednünk! Végezetül minden kollégának Boldog Új Évet, és sikeres „éves” vizsgát kívánok!

**KISS LÁSZLÓ**  
**VESZPRÉM**







## A Bolgár Mozdonyvezetők Szakszervezetének (ULDB) beszámolója

**A 2009. májusában Rómában tartott ALE elnökségi ülést követően a bolgár Mozdonyvezetők Szakszervezeténél (ULDB) az alábbi események történtek:**

A nehéz gazdasági válság hatásai különösen az áru fuvarozás területén érzékelhetőek – egyrészt mivel a legnagyobb kohómű „Kremikovitzi” bezárt (mely egyike volt az áru fuvarozás legnagyobb megrendelőinek), másrészt azért mert a szállítandó áruk mennyisége csökkent. A gazdasági válság hatásaira válaszként a kormány hatékonyságjavító intézkedéseket vezetett be és a munkavállalók elbocsátását vette tervbe. A mozdonyvezetői létszámleépítésénél érintett munkavállalók száma 70 fő. Az ULDB ellenzi ezt a lépést, mivel véleménye szerint az adminisztrációs területen csak „kozmetikai” átcsoportosítások valósulnak meg, anélkül hogy tényleges hatást érnének el. Új reformfolyamat részeként átalakításra kerülnek a főraktárak, a korábbi 6 helyett 3 raktárt terveznek működtetni az adminisztráció

csökkentése érdekében. Az ULDB kételkedik abban, hogy ez a folyamat ténylegesen megvalósításra kerül.



2009. május 30-án került sor a Kollektív szerződés aláírásra a mozdonyvezetői egyesülésnél. A tárgyalások során az ULDB első alkalommal vett részt aláíró félként, és nem háttér szakszervezetként. A bolgár Mozdonyvezetők Szakszervezetének sikerült továbbá a pótlékok 20 %-os emelését is elérnie azáltal, hogy a megtett kilométerek után számítandó pótlékok számítási metodikáját, valamint a „mester” fokozatokat megváltoztatták.

2009. július 31-én tartotta az ULDB a közgyűlést, ahol a jelenlegi elnököt, Yordan Manovot a szavazatok 80%-ával újraválasztották. Elnökhelyettesnek Wladislaw Petkovot (Szófia), Georgi Manolovot (Septemvri) és Teodor Todorovot (Dupnitsa) választották meg.

K.L./K.L.

### Az utolsó szolgálat

Csapó András kecskeméti mozdonyvezető már kitudja hányadszor pakolta be a nagytáskát a szolgálathoz, mondhatni rutinszerűen. Ez a szolgálat azonban más volt, mint az eddigiek. Az utolsó munkanapjára készült. Jókedvűen, jóleső izgalommal indult, örült hogy napsütésben, tiszta időben dolgozhat. A fűtőház felé kerékpározva még azon gondolkodott, hogy jól döntött-e amikor elfogadta a felkínált lehetőséget, és a nyugdíjazást választotta. Szereti ezt a munkakört, viszont a sok bizonytalanság elfárasztotta. A felvigyázónál történt feljelentkezés után a kollegák jókívánságaival felvértezve ment váltani. Kecskemétről hét óra negyvenegy perckor indult Szolnokra a 37117 számú vonattal. Tiszajenő alsó megállóhely után a házak takarásából egy kamion jelent meg a síneken. A váratlanságot jól jelzi hogy mire a fékhatás kialakult megtörtént az ütközés. Hatalmas csattanás, majd a törő üveg és fém durva hangja, aztán döbönt csend. Egy pillanatnyi bénultság, azután ezernyi gondolat cikázik a fejben. Jól vagyok? Megúsztam? Segítséget nyújtani, segítséget kérni. Az események felgyorsultak. A telefon folyamatosan cseng, mindenfelől kérdeznak, rendelkeznek. Szinte nem marad idő a feladatok teljesítésére. Szerencsére a balesetben csak könnyebb sérülés történt. A kitért segély igyekezett gyorsan úrrá lenni a helyzeten. Az „Uzsgyit” mozgatható



Az utolsó szolgálat emléke

állapotba hozták, majd az ép hátsó vezetőállásról vezetve Bandi a szerelvényt visszavitte Kiskunfélegyházára és onnan önköltségben Kecskemétre utazott. Hát nem így tervezte az utolsó szolgálatot. Szeretett volna egy nyugodt utat, szeretett volna elbúcsúzni az ismerős vasutasoktól. Nem jött össze, a sors máként akarta. A „köpködőben” a kollegákkal kitérgyalták a balesetet, egy kissé meg is nyugodott. Azután elköszönt és haza indult. A bringán újra a reggeli gondolat jutott eszébe. Igaz ilyen eseményben már máskor is volt része, de a kor haladtával az ember egyre jobban vágyik a biztonságra. Itt pedig az éffélék benne vannak a pakliban. Aztán hogy a szerencse mindig segíti-e előre nem tudható.

N.P.



## Az ES/64F4 mozdony Lengyelország számára engedélyezve

A Siemens gyártotta ES64F4 sorozatú villamos-mozdony több áramrendszerű változata Lengyelország számára korlátlan üzemelési engedélyezést kapott. Az EBA Német Szövetségi Hivatal a négyrendszerű mozdonyt a CTL Logistic üzemében is, engedélyezte. 2008. július 9-i engedéllyel a határátlépő forgalomra szóló éves próbaüzemre szóló engedélyeztetés befejeződött. A próbaüzem során a CTL üzemben a megbízhatóság és rendelkezésre állási képesség, a kezelhetőség a lencyel hálózaton is bizonyítást nyert.

Lengyelország így már a tizedik ország, melyben az ES64F4-nek közlekednie szabad. Öt további országban megkezdődött a honosítási folyamat. Napjainkban 14 vasútvállalatnál napi gyakoriságú interoperábilis személy- és teherforgalomban közlekedik ES64F4 mozdony.

Jelenleg az ES64F4 15 különböző változata létezik a különböző ország-csomagokban.

## A tiszta dízel-mozdony próbaüzemben

– A „világszerte egyik legtisztább” dízelmozdony próbaüzeme jelenleg is folyik a Kornwestheim rendező pályaudvaron. Ez a DB és az MTU Friedrichshafen közös üzemi kísérlete. Az MTU által kifejlesztett kipufogógáz utókezelő berendezés (AGN) egy 294 sorozatú mozdonyba lett beépítve. A kísérletbe bevont jármű a 294,635-8 próbamozdony 1000 kW teljesítményű, és nehéz tolató szolgálatot teljesít. A DB vasúti teherforgalma ezt a járművet vasúti kísérleti járműként bocsátja rendelkezésre. A projektben részt vesznek a jármű gyártói és a DB Rendszertechnika szakemberei a Cottbus-i Jármű karbantartó Szolgálatból.

Vizsgálat a kipufogógáz kezelési technikájára vonatkozott és a sikerre már bebizonyosodott. A 2012-től kötelező a károsanyag kibocsátás csökkentése miatt betartandó IIIB szabályozási lépcső szabványánál is alacsonyabbak a kipufogógáz értékek elérése a cél. A 2010-től érvényes szabvány szerint a nitrogén-oxid kibocsátás a szénhidrogént is beleértve több mint a felével, dízel-motorkocsiknál 2 g/kWh-ra, mozdonyoknál pedig 4 g/kWh-ra kell, hogy csökkenjen 2012-re. A koromrészecske kibocsátás a 2007. évinek csak az egy tizede lehet. Ezzel párhuzamosan a DB Kornwestheim-i üzemanyag vételező helyét Harnstoff számára alkalmas töltőberendezéssel is felszerelik, amely az új hajtástechnika egyik üzemi előfeltétele.

A DB a kipróbálás új felelősét engedélyezte. A kutatási projektet (LOCEX = „Locomotive with Clean Exhaust”) két évre engedélyezték.

## Alstom gyártmányú Coradia Linteket vesz a DB.

Az Alstom Transport, 30 éve tervez és gyárt regionális vonatszerelvényeket. Ezt egy a Deutsche Bahn-tól kapott 40 millió euró értékű, 16 Coradia Lint típusú regionális vonatszerelvény gyártására és szállítására vonatkozó megbízással ünnepelhetette.



Az új vonatszerelvények a Schleswig-Holstein régió északi részében közlekednek majd 2011 decemberétől. A jelenlegi megrendelés az első részlete annak a tavaly aláírt nagy összegű keret megállapodásnak, amely értelmében az Alstom Transport összesen 180 Coradia Lint vonatszerelvényt tervez és szállít a német vasúttársaságnak.

Az elmúlt 30 év során az Alstom Transport több, mint 3.000 regionális vonatszerelvényt gyártott, amelyek együtt több mint 4 milliárd kilométert futottak, azaz 10.000-szer tehettek volna meg a Föld és a Hold közötti távolságot.

## Közúti villamos felső vezeték nélkül biztonságosan.

A franciaországi Bordeauxban megvalósított új műszaki megoldásért az Alstom céget innovációs nagydíjjal jutalmazták.

A Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP) szakemberei az idén, az új budapesti metrószerelvényeket gyártó Alstom Transportnak ítélték oda a „Leginnovatívabb műszaki megoldás” díjat.

A rangos elismerést a Szövetség, mintegy 30 ország, 300 tömegközlekedési szakemberének és döntéshozóinak részvételével megrendezett éves kongresszusán vehette át az Alstom Transport, amely a villamosok útfelületbe integrált áramellátó rendszerének kifejlesztéséért részesült az elismerésben.

Az UITP díja a műszaki hatékonyság, megbízhatóság, környezet- és városképvédelem terén is hozzáadott értéket megjeleníteni képes műszaki megoldásokat ismeri el.

Az Alstom esetében a szövetség azt díjazta, hogy az útfelületbe integrált áramellátó rendszerrel, a gyártó CITADIS villamosai a felsővezetékek használata nélkül, az áramot egy útfelületbe integrált, ún. harmadik sínről felvéve üzemelhetnek, javítva ezzel a városképet.

A Szövetség kongresszusán azt is bejelentették, hogy Dubai városa az Alstom innovatív áramellátó rendszerét választotta a világon egyedüli, teljes hosszában felsővezeték nélkül üzemelő villamos hálózatának kiépítéséhez



Összeállította: Bartha Géza

## 350 kilométerrel száguld a világ leggyorsabb vonata



Háromszázötven kilométeres óránkénti átlagsebességgel megkezdte menetrend szerinti rendszeres működését a világ leggyorsabb vonata Vuhan (Wuhan) és Kuangcsou (Guangzhou) között – jelentette a kínai média szombaton.

Az első szerelvény helyi idő szerint szombaton reggel 9 órakor indult a közép-kínai Hupej (Hubei) tartomány székhelyéről, Vuhanból és 12 órakor ért célba, vagyis az **1068 kilométert 3 óra alatt** tette meg. A vonat megáll Csangszaban (Changhsa), Hunan tartomány fővárosában. Korábban a két végállomás között utazóknak az út több mint 10 órát vett igénybe. Sajtóbeszámolóik szerint a jegyek már elővételben elkeltek, első osztályon **780 jüant** kellett értük fizetni, ami több mint 21 ezer forintnak felel meg, míg a másodosztályra szóló jegy ára 490 jüan, vagyis meghaladja a 13 ezer forintot – jelentette az MTI. A december 9-én indított próbajáratok alkalmával a maximális sebesség **394,2 kilométer volt óránként**. A 2004-ben elkészült dél-kínai Kuangcsou és Sencsen (Shenzhen) közötti gyorsvasút vonalán óránként átlagosan 160 kilométeres sebességgel haladnak a vonatok. A gyorsvasutak átlagsebessége Japánban 243 kilométer, Németországban 232 kilométer, Franciaországban pedig 277 kilométer óránként.

A kínai vasútfejlesztés egyértelműen **versenyhelyzetet teremtett a belföldi légi járatoknak**, mivel a vasutat az emberek kényelmesebbnek, pontosabbnak és biztonságosabbnak tartják – erről a legnagyobb belföldi légitársaság, a China Southern elnöke nyilatkozott a China Daily című lapnak. Az április elsején átadott **gyorsvasút** Vuhan és Hofej (Hefei) között például a Vuhan-Sanghaj járatok utasainak a felét elhódította – mondta Szi Hszja-min (Si Xiamin). Egy másik esetben az új vasúti konkurencia 36 százalékos csökkenést idézett elő a légitársaságnak. Mindezek következtében például a China Southern levitte a jegyárakat és szigorúbb intézkedéseket hozott az indulás és a menetidő pontos betartására. Kína **2020-ig** szeretné legfontosabb városainak **70 százalékát** gyorsvasutakkal összekötni, ami a jelenlegi légi hálózat 80 százalékos lefedését jelentené. A következő 10 évben **16 ezer kilométer hosszúsú**, 350 kilométer óránkénti sebességre alkalmas gyorsvasúti pálya épül majd Kínában és 2012-ig 42 vonalat adnak át 13 ezer kilométer összhosszal – áll a vasútiügyi minisztérium tervezetében. (168 óra)





## Garantált pénzforrás a nyugdíjas évekre

**Gondolt már arra, hogy nyugdíjba vonulása után miből fog megélni? Az aktív korú népesség egyáltalán nem, vagy alig készül a nyugdíjas korra. A nyugdíjas évekre mindenki a fogyasztása jelentős csökkenésével számol, de a statisztikák mást mutatnak. Olyan új – például egészségügyi – költségek jelennek meg, amire nem is számítottak.**

A megoldási alternatívákat tekintve egész széles a paletta: Vasutas Nyugdíjpénztár, külön folyószámla a megtakarítások számára, hosszabb és rövidebb távú befektetések. Mindenkinek fel kell ismernie, hogy a megtakarítás mindig jól jön, még ha nehéz is kigazdálkodni. 2013-tól pedig várhatóan nem csupán egy eshetőség lesz az öngondoskodás, hanem szükséges eleme is a háztartásoknak. Akik korán felismerik ezt, azok jobb helyzetben lesznek.

### Mit tehetünk a biztos nyugdíjért?

**Nézzük meg egy átlagos kolléga esetét!**

Jelenleg egy mozdonyvezető átlagos bruttó fizetése 340 000 Ft havonta. Az ebből számított nettó kereset jelenleg körülbelül 195 000 Forint, ami az új adózási szabályok szerint januártól 15-18 ezer forinttal megnő. Ez az összeg a családi költségvetésben pluszként jelentkezik, és teljesen alkalmas egy hosszú távú nyugdíj megtakarítás céljára.

A nyugdíj jelenleg a nettó fizetésénél 40-50 000 forinttal kevesebb, és arányaiiban 2013 után még kevesebb lesz.

Ezt az összeget kellene már egy euróban számoló világban kipótolni. Ehhez havonta 120-euróra minimum szükségünk lesz. A jelenlegi átlagéletkor a magyarországi férfiak esetén 75 év. Várhatóan tehát 10 év kieső jövedelmét kell kipótolni, ami 14400 Euró.

Minél előbb kezdjük el a takarékoskodást, annál kisebb havi összeggel jutunk el a kívánatos méretű megtakarításhoz. Ha 15 év alatt gyűjtjük össze a fenti összeget havi 80 euróny, 20 év alatt havi 60 eurónyi összeg félrera-kásával biztosíthatjuk a saját nyugdíj kiegészítésünket.

A januártól az adózási szabályok változása lehetővé teszi, hogy a fentebb említett, pluszban megjelenő összegek hosszú távú megtakarításával biztosítsa a nyugdíjas évek nyugalmát.

Az államilag biztosított nyugdíjat érdemes egy garantált járadékkal kiegészíteni. Az ING Kronosz Garantált Eu-

rós Jövedelem olyan hosszú távú előtakarékosági program euróban, amellyel Ön biztosíthatja a kívánt élet-színvonalát a nyugdíjas éveire. Segítségével jelentős összegű nyugdíj kiegészítést halmozhat fel nyugdíjas korára, hiszen a program lejáratakor garantált egyösszegű kifizetést vagy garantált járadékszolgáltatást nyújt euróban.

Az ebből származó nyugdíj kiegészítést nem befolyásolja az állami nyugellátás bizonytalansága.

Az Ön rendszeres díjait az Ön által választott eszközalapokba fektetjük. A befektetés nyeresége az Öné, a veszteség kockázata nélkül! A tartam végén a szolgáltatás kamatadó-mentes.

Életbiztosítási védelmet is nyújt, a kolléga halála esetén az örökös (feleség, családtag, gyermek) számára biztosít garantált eurós jövedelmet. Az életbiztosítás szolgáltatása öröklési illeték mentes. A biztosítás díja ami személyre szabottan számítódik és számszerűsítve 4-8 euró havidíjat jelent.

Ez a pénzügyi konstrukció azért garantált, mert bármilyen rossz gazdasági helyzetben is a befizetett tőke visszafizetésre kerül, átlagos évi hozammal számítva pedig a befizetések 150-180%-ra növekednek a 15 éves futamidő esetén is, és lejáratkor a 20% kamatadó sem terheli.

**Szolgáltatásunk személyre szabott, mindenki a saját elhatározása és lehetősége szerint kezdi el a takarékoskodást.**

**Segítek megtervezni a nyugdíját ingyenes, személyes beszélgetés keretében.**

**Ha Ön a közreműködéssel indítja el nyugdíj-programját, támogatást nyújtok a Mozdonyvezetők Alapítványa anyagi fejlődéséhez.**

**Kérem hívjon, hogy segíthessek!**

Benedek Gábor

ING pénzügyi tanácsadó

06-30/9526-207



### Három év múlva, 2013-tól megváltozik a nyugdíjrendszer.

A nyugdíjreform lényege leegyszerűsítve, hogy kevesebb összeg kerül kiosztásra nyugdíjként. A változással más nyugdíjszámítási mód kerül bevezetésre, és szigorodik a szolgálati idő beszámítása is. Jelenleg a nyugdíj összege a korábbi nettó átlagkereset 85%-a, ez az új rendszerben valószínűleg lecsökken 70%-ra.

A mostani válság idején mindenki megtapasztalhatta, hogy a krízishelyzetet a megtakarítások segítenek átvészelni. A magyar társadalomra nem jellemző az öngondoskodás – ennek szükségességével nincsenek tisztában az emberek. A piacgazdaságban elsősorban magadra számíthat.

A helyzetet súlyosítja az Euro bevezetése. A maihoz képest alacsonyabb összegű nyugdíj értéke az átváltással tovább csökken – a kerekítéseknek köszönhetően viszont a termékek drágulása várható. A nemzeti valuták pedig leértékelődnek a csatlakozás előtt.

A kirajzolódó problémára azonban van megoldás. Aktív korunkban kell Euróban felhalmozni azt az összeget, amelyből öregségünkben megélhetünk, amire biztosan lehet alapozni. Ez azt jelenti, hogy legalább 10-15 év pénzügyét meg kell tervezni előre – ami nem kis feladat, és nem is lehet rövid idő alatt megoldani, de minél hamarabb el kell kezdeni.

## Szilánkok és Bölcsességek

### Beitűt a lépfene a mozdonybeszerzésbe

Elkezdtek támadni a TRAXX mozdonyok beszerzését. Az el-lenzők mozgalomba szerveződtek, elnevezték magukat anti-Traxx, röviden AnTraxx mozgalomnak, és apró, fehér port tartalmazó zacskókat küldözgetnek a beszerzést támogatóknak, névtelen levélben. NL

### Szuperbruttósítás

Egyik kollégánk kérdés formájában adta az ötletet: módosítani kellene az alapszabályt, és a szakszervezeti tagdíjakat a szuperbruttó kereset egy százalékában kellene megállapítani.

Még néhány ilyen ötlet, és hamarosan megvalósulna a szakszervezeti taglétszám szupernettósítása. NL

### Egészségmegőrző program

Nem túl jók a jövő évi bruttó kereset növelésének esélyei. Van egy bérajánlásnak álcázott bérfelfagyasztási OÉT megállapodásunk, a TRAKCIÓ nulla bérvajaslata meg valójában bércsökkentést jelentene.

Pedig az egészségünk megőrzése érdekében igen nagy szükségünk lenne egy rendes bérátömlésztésre. NL

## MÁV Cargo cikk címe MÁVCARGO



A MÁV Cargo Zrt. mindenre kiterjedő felkészülés és gondos tervezési munkát követően 2010 januárjában megkezdte önálló trakciós képességének gyakorlását és ezzel gazdálkodásának részévé tette a vasúti értékteremtés egyik legfontosabb elemét. 2009 közepe óta folyamatosan állnak üzembe a legmodernebb, a szakmában „Taurus” néven ismert Siemens mozdonyai, amelyek vezetőállásába a vállalat november óta toborozza a mozdonyvezetőket. Felállt a vontatási menedzsment szervezetet is, amelynek vezetésével a több mint harminc éves vasúti tapasztalattal rendelkező Tatár Árpádot bízta meg. Jelenleg máris 11 saját Taurus továbbítja a MÁV Cargo szerelvényeit, számuk 2010 végére elérheti a 29-et.

Sikeres volt a mozdonyvezetők toborzása; számos fórum, személyes konzultáció, az érintett szakszervezetekkel való egyeztetést követően 90 leendő MÁV Cargos pilóta már decemberben aláírta a munkaszerződését. A kollégák felmondási idejük (legalább 30-45 nap) lejártával vehetik fel a munkát a MÁV Cargónál. Három tapasztalt, a GySEV-től, és az Eurocomtól átigazolt kolléga már munkába állt és a Trakciótól további 25-en érkeznek még január folyamán.

Minden Cargós mozdonyvezető – munkakörének kellékeként – megkapja a munkába lépésének napján a START kártyát, és a mobiltelefont. Akiknek még a MÁV Cargo igényei szerint bővíteniük kell tudásukat például típus- és vonalismeretből, azoknak a vállalat biztosítja a képzést, akik pedig minden feltétellel rendelkeznek, azon kollégákat már vezényli azokra a vonalakra, amelyeket már nem rendel meg a MÁV Trakciótól.

Az év első felében a MÁV Cargo Zrt. 165 mozdonyvezetőt foglalkoztat majd 29 mozdonyal, és év közben beindítja a mozdonyvezetők képzését előre láthatóan 20 fő részére. J.H.



1		2		3	4	5		6		7	8		9		10	11	12
				13			14			15		16			17		
18					19			20			21						
				22	23			24			25			26	27		
28	29		30				31			32		33		34	35		
			36	37			38		39				40				
41		42				43		44		45		46					
47					48	49				50	51		52			53	
	54						55	56		57							
58							59			60			61				
62		63			64				65			66					
67				68	69			70		71				72			
					73			74		75	76						
77	78				79	80				81		82		83		84	
85				86				87			88		89		90	91	
92		93			94			95			96	97					
		98		99						100	101						
102	103					104		105		106						107	
108					109				110				111				112

2	7		8				1	
			7				8	
	1						7	
	4				9	6		
		8		1			3	
	1	3						4
	6							2
		4			7			
	5				3			6 8

**SODOKU**

T						É		C
	B			T		R		
	C		I					Ó
			K			F	C	
	Ó		R		I			
		I			B			
B					T			F
		T		K				R
I		Ó						C

- Vízzintes**
- |  |  |  |   |  |   |  |
|--|--|--|---|--|---|--|
| 1. Prezentál   | 32. Aranyfű                                    | 67. Foszfor, nitrogén, oxigén vegyjele | 100. Érpálya eleje  | 6. Dánia harmadik legnagyobb városa                    | 39. Kiejtett N betű                     | 79. Veneto régió egyik megyéje (olasz)           |
| 6. „folyékony arany”   | 34. Szolmizációs hang                          | 68. Jóra tanít                         | 102. Kritérium  | 7. 3 egymás mellett lévő betű a billentyűzeten         | 41. Ellenben                            | 80. Ez évben                                     |
| 9. Sír   | 36. Pufók                                      | 71. Elején régi                        | 104. Újpesti labdarúgócsapat                                      | 8. Helyeslés egyik szava                               | 42. Betegszabadság röviden              | 81. Részecske                                    |
| 13. Köteléket bont   | 38. Kutyája                                    | 72. Amerikai vigyáték-sorozat címe     | 106. Érdektelen, vagy kellemetlen ügyvel terhel vkit              | 9. Budapest 14.kerülete                                | 43. Harcias nő                          | 83. Kaposvárn egyetem                            |
| 15. Megfutamodást gátoló eszköz                                  | 40. Diplomátus válasz                          | 73. Mézgyűjtő állat                    | 108. Kiütés jele  | 10. Ház körüli zöld terület                            | 44. Délkelet                            | 86. Szelet (pl. kenyér)                          |
| 17. Izomban rejlik   | 41. Eredményhirdető emelvény                   | 75. Nagy kiterjedésű levélfajta        | 109. Új-zélandi légitársaság                                      | 11. Országos röviden                                   | 46. Páncélszekrény                      | 89. Olimpiai bajnok birkózó (Attila) 1992 (68kg) |
| 18. Otthon   | 44. Német „és”                                 | 77. Szerb város                        | 110. Főszakács  | 12. Kevelység  | 49. Vészhelyzet c. sorozat eredeti címe | 91. Gondozó                                      |
| 19. Fejlesztési irányzat   | 46. Total Commander                            | 79. A ferde torony városa              | 111. Ford autógyár egyik modellje                                 | 14. Libéria internetes legfelső szintű tartomány kódja | 51. Motorolaj-márka                     | 93. Pearl ... amerikai rockegyüttes              |
| 21. Bevetetlen szántóföld  | 47. Világszervezet                             | 82. Kerti házikó                       | 112. Zenei kísérlettel előadott, hagyományos japán színjátékforma | 16. Gyakorlat  | 52. Népies dal                          | 95. Elején okol                                  |
| 22. Olimpiai bajnok kínai asztaliteniszező (1992 páros)          | 48. Felületet tisztít                          | 84. Dali határai                       |   | 20. Dicsfény, fénykoszorú                              | 53. Tollbóbitás papagáj                 | 97. Nagyközség komárom-esztergom megyében        |
| 24. National Instruments röviden                                 | 50. Kóristák dalolása                          | 85. Körülbelül                         |   | 23. Amerika nyelvének oktatásának iskolai helye        | 56. Mohamedán női lakosztály            | 99. Gróf, röv.                                   |
| 25. Olasz líra röviden   | 54. Ritka női név                              | 86. Kiad                               |   | 25. Iljusin, röv.                                      | 61. Bánkodik                            | 101. Tesz  |
| 26. Te és ő  | 55. Zárthelyi                                  | 87. Vonat eleje                        |   | 27. ... Amoda  | 63. Szavazat                            | 103. Ételiszító                                  |
| 28. Koi Mil ....egy 2003-as Hollywoodi science fiction film címe | 57. Latin „vedd” rövidítése                    | 88. Rómaiak M-el jelölik               |   | 29. Sisakvirágalkoloid                                 | 65. Középen adva                        | 104. Fontos sumer központ volt                   |
| 31. Ismétlés röviden   | 58. Saint röviden                              | 90. Kiejtett K                         |   | 30. APEH-nek fizet                                     | 69. Ősi                                 | 105. Kiejtett „s” betű                           |
|  | 59. Kettőzve:                                  | 92. Húosan hagyott gerinccsont         |   | 33. Görög istennő                                      | 70. Psziché                             | 106. Testnevelési főiskola                       |
|  | 60. Fák ágainak alakulása                      | 94. Nagyszülő gyermekének unokája      |   | 35. Diplomátus válasz                                  | 72. Elbszlőő költészet                  | 107. Áron szélei                                 |
|  | 62. Nemzetközi szőlészeti és borászati hivatal | 96. Versenyszakas                      |   | 37. Részvénytársaság németül röviden                   | 74. Lakására érkezik                    |  |
|  | 64. Kiskabát, az öltöny része                  | 98. Nemesgáz                           |   |  | 76. Juttat                              |  |
|  | 65. Doktor röviden                             |  |   |  | 78. Irányított betegellátási rendszer   |  |
|  | 66. Népi bútór                                 |  |   |  |   |  |

A rejtvény megfejtését az alábbi újságból kivágott szelvényen kérjük beküldeni postai úton a Mozdonyvezetők Szakszervezete címére: 1145 Bp. Bácskai u. 11. Beérkezési határidő: 2010 február 15. A helyes megfejtők között MOSZ ajándékokat sorsolunk ki. Kizárólag MOSZ tagok megfejtését díjazzuk.

1. A rejtvénytábla kitöltése után az azonos színű négyzetekben található betűket olvasd össze!

2. Tölts ki a négyzeteket úgy, hogy minden sorban és oszlopban 1-9-ig a számok csak egyszer szerepeljenek! Végül a kijelölt négyzetekben lévő számokat add össze!

3. Tölts ki a négyzeteket úgy, hogy minden sorban és oszlopban a: B,C,É,F, I,K,R,T,Ó betűk csak egyszer szerepeljenek! Végül a kijelölt négyzetek betűit olvasd össze!

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

**Knyazoviczki János** (Balassagyarmat), **Králik Károly** (Balassagyarmat), **Kovács 2. Zoltán** (Nagykanizsa). A rejtvény helyes megfejtése: Hónig Péter, Mellékvonalak. **Ezúton is gratulálunk a nyerteseknek. A nyerményeknek a tagsoporti tisztségviselő útján eljuttatjuk részükre.**



**Mozdonyvezetők Lapja**

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa  
**Megjelenik havonta**

Kiadja: a **Mozdonyvezetők Szakszervezete**  
Főszerkesztő: **Kiss László** elnök  
Szerkesztő bizottság tagjai:  
**Dr. Dancsa Attila** ügyvezető alelnök  
**Barsi Balázs** tagsoport 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*

© 2010 MOSZ. Minden jog fenntartva.

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