



Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XX. évfolyam 10. szám

Alapítás éve: 1892

2010. október



Hivatalás



Életforma



Egzsisztencia



Mozdonyvezetők Szakszervezete
6. kongresszus

- INNOTRANS
- Ruhapróba 2
- Megkérdeztük
- 6. Kongresszus
- Ahogyan én látom



Kongresszus 2010.

Az Európai Mozdonyvezetők Napján szeptember 15-én és ennek másnapján 16-án került lebonyolításra szakszervezetünk soros Kongresszusa.

Rendhagyó módon az esemény helyszíne egy jeles vasúttörténeti emlékekkel büszkélkedő városba került, nevezetesen Biatorbágyra. A viaduktól néhány száz méterre, a faluház nagyszerű színháztermében kezdte meg munkáját Kongresszusunk, melyet megtisztelték jelenlétükkel a minisztérium, illetve a vas-

útvállalatok vezetői is. Lassan már hagyománnyá válik, hogy Kongresszusunkat szakszervezetünk által készített – munkánkat bemutató – film nyitotta meg, azzal a kuriózummal, hogy a film zenéjét a szerző, előadó személyesen énekelte el. Rácz Gergő „Bennünk a világ” dala után ünnepi köszöntőre és a vendégek hozzászólásaira került sor, melyek összefoglalóját kongresszusi beszámolóinkban olvashatják.

A rendezvény protokoll részét követően az érdemi munka következett. Első napirendként az elmúlt ciklus beszámolójának vitájára, elfogadására került sor, majd az Alapszabály módosítása következett. Az előkészített anyag néhány helyen módosult, illetve Kongresszusi Határozatban rögzült egyes eleminek későbbi ártértékelése. Jelesül,

hogy el kell készíteni a MOSZ Etikai szabályzatát, illetve meg kell vizsgálni a tagdíjmegosztás megváltoztatásának lehetőségét. A Gazdálkodási Szabályzat, illetve a Választási Szabályzat is módosult. A MOSZ Alapdokumentumainak módosítása után a szakszervezet vezető tisztségviselőinek és a Pénzügyi Ellenőrző Bizottság tagjainak megválasztása következett.

A Kongresszus másnapján került sor szakszervezetünk elkövetkező négy éves programjának megvitatására és annak elfogadására. A 6. Kongresszus utolsó napirendje a Kongresszusi Határozatok megvitatása és elfogadása volt.

A Kongresszus anyagait szakszervezetünk tisztségviselőin keresztül megtekinthetik tagjaink, de azok hitelesítését követően honlapunkra is felkerülnek.

Kjss László

Interjú Juan Jesus Garcia Fraile úrral, az ALE elnökével

Az ALE őszi elnökségi ülést követően beszélgettünk Juan Jesus Garcia Fraile úrral, az ALE elnökével. A MOSZ 6. Kongresszusán szerzett benyomásairól és az ALE munkájáról kérdeztük.

? Köszönjük, hogy elfogadta a MOSZ 6. Kongresszusára a meghívást. Idén májusban választották meg Önt az ALE elnökének. Megválasztása óta melyek azok az események és ügyek amelyek már az ön elnökségéhez kapcsolhatók?

Első feladatom, hogy áttekintsem mindazokat a dokumentumokat, melyek az ALE eddigi tevékenysége alatt születtek, s melyek döntő többsége még nem érkezett meg Németországból Spanyolországi székhelyünkre. Nagyon nehéz lesz a munka a jövőben. Éppen most élünk és dolgozunk Európában, amikor a gazdaság szűkülőben van, s ennek hatásai tetten érhetők a vasúti szállítás területén is. Másik nagy probléma, hogy az európai mozdonyvezetők között nagyon nagyok a különbségek a foglalkoztatás és bérezés terén. Ezeket nem lehet egyik napról a másikra megszüntetni. Számomra további kihívás, hogy az ALE-n belül a hivatalos nyelv a német, melyet én csak tolmács igénybevételével tudok megérteni. Így a kommunikáció nehézkes, a fordítások okán lehet, hogy félreértéseket is okoz esetenként.

? Beszédében kiemelte, hogy az mozdonyvezetőket érintő kérdések az EU intézményeiben dőlnek el. Milyen hatást tud ezekre a döntésekre az ALE kifejtetni? Hogyan látja az ALE előtt álló feladatok, hogyan képzeli el az ALE jövőjét?

Nekünk az a célunk, hogy hallassuk a hangunkat és odafigyeljenek a mozdonyvezetőket érintő kérdésekre az EU döntéshozói. Ehhez elengedhetetlen megteremteni a jogi háttérét annak, hogy tárgyalóasztal mellett képviselhesük Európa mozdonyvezetőit. De ezt csak akkor tudjuk véghezvinni, ha továbbra is erősek és egységesek maradunk. A 16 ország, aki az ALE-n belül együtt dolgozik, közösen tud fellépni olyan kérdésekben, melyek meghatározzák a mozdonyvezetők jövőjét. Úgy látom, ebben ma még nem vagyunk elég jók. Ezért a jövő feladatait úgy kell meghatározni, hogy az elnökségi ülésen ne csak tárgyaljunk egy-egy témát, hanem a határozatainkat végre is tudjuk hajtani. Az EU-n belül ne csak kérjünk, hanem keményen figyeljünk arra, hogy a követeléseinket maradéktalanul teljesítsék. Tudom, hogy sokat kell még ehhez dolgozni, nagyon sok időre van még szükségünk. Ez nem csak egy elképzelés, egy teória, ami a fejünkben létezik, hanem ezt véghez is akarjuk vinni.

? Mit tehet a MOSZ ennek a célnak az elérésében?

A MOSZ - úgy mint eddig - vegyen részt a különböző bizottsági üléseken, ha van jó elképzelésük, melynek megvalósítása elérhetőnek

tűnhet, azokat mondja el, s ezekről beszéljünk az elnökségi üléseken. Ezzel az én munkámat nagyban segíteni tudják, hiszen egy új elnökség, új elképzelések alapján kíván majd dolgozni a jövőben.

? Mi a személyes tapasztalat és véleménye a MOSZ 6. Kongresszusáról?

Nagyon jók az eddigi benyomásaim a MOSZ-ról, Kongresszusukon az első nagy meglepetésem az volt, hogy elmúlt húsz évük során milyen sikeresen tudták képviselni a magyar mozdonyvezetőket. Úgy gondolom a magyar mozdonyvezetők nagyon erősek saját vasútjukon, és nagyon védik saját szakmájukat. Látom, hogy nagyon összetartanak és egyben vannak. Láttam, hogy a mozdonyvezetők komolyan veszik saját érdekvédelmi munkájukat. egyet akarnak. Nagyon aktívak voltak, s feszülten figyelték a Kongresszus minden pillanatát. Úgy tapasztaltam, hogy a magyar mozdonyvezetők Közép-Európán belül nagyon jó pozícióban vannak, mely szakszervezetüknek és tagjaiknak köszönhető.

? Mit tervez, milyen változások várhatók az elkövetkező esztendőben az ALE működésében?

Legfontosabb, hogy Brüsszelben tárgyalóképes pozíciót tudjunk elérni, továbbá, hogy a CER-ben elérjük reprezentativitásunkat. Ez a legfontosabb célkitűzésünk, szeretném elérni, hogy lássák Brüsszelben milyen munkát végeznek Európa mozdonyvezetői, s ezt e tevékenységet ne söpörjék le az asztalról. elismerjenek bennünket Legfőbb célunk a munkahelyek megőrzése.

Köszönöm a beszélgetést!

K.L.





Kongresszusi beszámoló



Helyszín

2010. szeptember 15-16-án tartotta a Mozdonyvezetők Szakszervezete 6. Kongresszusát, melynek helyszínét -a korábbi állomási épület- a biatorbágyi Faluház biztosította. A kongresszusi küldöttekkel és meghívott vendégekkel közel 300 fő részvételével kezdődött el a sörös Kongresszus, melynek nyilvános időszaka az interneten élő közvetítésként nyomon követhető volt.



Rácz Gergő: Bennünk a világ

Elnöki köszöntő

Az ünnep megnyitó eseményeként került bemutatásra az a kis film, mely a mozdonyvezetői hivatást, a saját életformát jelenítette meg Rácz Gerő, a Bennünk a világ című zeneszámának segítségével.

Az első előadóként **Kiss László**, a MOSZ elnöke köszöntő beszédében múlttról, jelenről és jövőről, az elért eredményekről egyaránt beszélt, melyek megvédéséhez és valóra válásához a szakszervezet kemény munkájára és kitartására van szükség. Felhívta a kollégák figyelmét, hogy nehéz 4 év várható, hiszen továbbra is a bizonytalanság és a kiszámíthatatlanság jellemzi a vasút világát. Beszédében kiemelte a kongresszus küldöttei előtt álló fontos alkotó munkát, hiszen a két nap alatt kell értékelni az elmúlt négy éves időszak célkitűzéseit, a működést meghatározó dokumentumok módosításáról dönteni, illetve olyan programot kell a következő ciklusra elfogadni, amely biztosítja továbbra is a sikeres érdekvédelem lehetőségét. Az elnöki ünnepi beszéd után a meghívott vendégek tartották meg felszólalásaikat, első-

ként **dr. Márkus Imre**, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatója. Elmondta, hogy a MOSZ képviselői kemény tárgyalópartnerek, s kihangsúlyozta ennek fontosságát, hiszen ez az, ami arra készíti a managementet, hogy



dr. Márkus Imre
MÁV-TRAKCIÓ

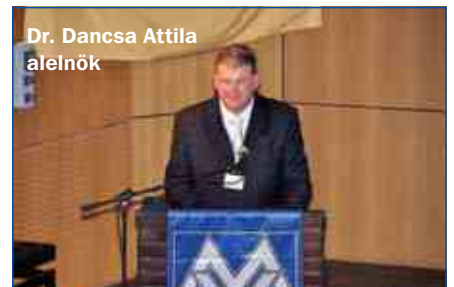
átgondolja, megfontolja azon a javaslatait, amelyeket a munkavállalók képviselői irányába tesznek. További együttműködést kínált fel, elsősorban a foglalkoztatási megállapodás terén, hiszen munkáltatói és munkavállalói oldalon is érdeke a feleknek az, hogy a mozdonyvezetőknek stabil foglalkoztatási jövőképe legyen. Beszédében gratulált az erős szakmai összetartáshoz, és arra kérte a kongresszus tagjait, mint Magyarország legerősebb szakmai szakszervezetének küldötteit, hogy a kongresszuson elfogadásra kerülő programjukhoz az *élni és élni hagyni* elvet válasszák. Kemény, de tiszteletes tárgyalásokat ígért, korrekt együttműködést a jövőben, amely



Kovács Imre
RCH

alapján tiszteletben lehet tartani egymás érdekeit. Következő előadóként **Kovács Imre**, a Rail Cargo Hungária elnök-vezérigazgatója ismertette a cég hatékonyabb működéséhez szükséges változtatásokat, s felhívta

a figyelmet arra, hogy csak úgy lehet munkahelyet megtartani, ha versenyképesek vagyunk a konkurenciával. Ehhez a mozdonyvezetők pozitív hozzáállására van szükség és arra, hogy tudja a mozdonyvezető is, az árut hova kell eljuttatnia, és hogy mikor kell azt átadni, ezért szükség van az egységes Cargo-s tudat kialakítására. A mozdonyvezetők felvételével kapcsolatos folyamat bemutatása után beszélt a foglalkoztatási garanciáról, amely nagy megnyugvást jelent a mozdonyvezetők számára. Köszönetét fejezte ki a MOSZ tagjainak, képviselőinek az együttműködésért, és azért, hogy a vonatási képesség kiépítéséből, illetve a mozdonyvezetők alkalmazási feltételeinek kialakításából higgadtan vették ki a szerepüket, és ennek eredményeképp egy nagyon jól motivált mozdonyvezető társasággal rendelkeznek.



Dr. Dancsa Attila
alelnök



Apavári József
MÁV-Start

Apavári József, a MÁV START Zrt. általános adminisztrációs vezérigazgató helyettese a többiekétől eltérő, kötetlenebb hangvételű beszédében a szakszervezet fontosságát hangsúlyozta. Örömet fejezte ki, hogy körülnézve a teremben azt látja, hogy a mozdonyvezetők utánpótlása biztosított a fiatalok által. Örömet fejezte ki ezért is, mert fiatal, középkorú, idősebb nemzedék is





eljött erre a kongresszusra, ezzel a jelenléttel kifejezve a szakszervezet fontosságát a munka világában, és azt a tényt, hogy enélkül a munkavállalók boldogulása igen nehéz. Beszéde zárásaként azt kérte a Mozdonyvezetők Szakszervezetétől, hogy legyen ugyanolyan korrekt, felkészült és tisztességes tárgyalópartner a jövőben is, mint amilyen eddig volt.



Kun Tamás
MÁV-Gépészet

Kun Tamás, a MÁV Gépészeti Zrt. humánpolitikai igazgatója egy személyes közeli élményen keresztül próbálta érzékeltetni a kongresszus résztvevőivel azt, hogy a vasutaság a világon mindenhol ugyanazt jelenti, és a vasutasok a világ minden táján segítik egymást. Beszámolt a MOSZ kezdeményezésére indult járműkorszerűsítési folyamatokról is, melynek keretén belül klímaberendezések és légrugós székek kerültek beszerelésre, illetve hűtőszekrény a fülkébe, ezzel jelentősen javítva a munkakörülményeken. A hatékonyságra és az együttműködés fontosságára hívta fel a figyelmet a közös érdekek előmozdítása végett.

Juan Garcia Jesus Fraile, az Európai Mozdonyvezető Szakszervezetek Szövetségének (ALE) elnöke megköszönve a meghívást kifejtette, hogy



Jesus Garcia Fraile
ALE elnök



Leszek Mietek
ALE alelnök

milyen gyümölcsöző és szoros együttműködésre vezethető vissza a MOSZ és a spanyol SEMAF közötti kapcsolat, mely az elmúlt évek során csak erősödött a kétoldalú találkozóik során. E szoros kötelék

jelül első hivatalos látogatásának kapcsán felajánlotta az ALE-hoz tartozó mozdonyvezetői szakszervezetek segítségét és támogatását. Megjegyezte, hogy a MOSZ felelősségteljes munkája az ALE tevékenységében egy intenzív részvételhez és közös felelősségvállaláshoz vezet. Sok sikert kívánva a kongresszus munkájához, bizakodását fejezte ki, hogy a MOSZ 6. kongresszusa olyan eredményt fog elérni, mely a magyar és végül az összes európai mozdonyvezető számára kedvező lesz.

Dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára köszöntő beszédében biztosította a kongresszus résztvevőit, hogy a vasutat nem vállalati ügynek fogja tekinteni, hiszen a



Dr. Fónagy János
államtitkár

vasút az ország társadalmának és gazdaságának szerves hálózati eleme, ezért annak fenntartása, működtetése, vagy feladása nem gazdaságossági kérdés, hanem egy ország biztonságának alapfeltétele. Beszédében nagy hangsúlyt fektetett arra az igényre, hogy a magyar közösségi közlekedés egységét, és a vasutas jó hírnevét helyre kell állítani. Ebben a helyreállításban pedig a vasutasoknak, kiváltképp a leghomogénebb közösségeknek, a mozdonyvezetők közösségének szerepet kell vállalnia.

Szarvas Ferenc, a MÁV Zrt. elnök vezérigazgatója arról beszélt, hogy közös ügynek kell tekinteni azt, hogy a vasútvállalat mozdonyát pozitív irányba fordítsuk, ehhez pedig nélkülözhetetlen együttműködésre van szükség.



Szarvas Ferenc
MÁV Zrt. elnök
vezérigazgató

Elmondása szerint bár a szakszervezet és a vállalat vezetése az asztal két oldalán ül, és ebből kifolyólag vannak eltérő nézeteik, ez azonban nem kell, hogy az ésszerű kommunikációt, vagy az épeszű szakmai vitákat háttérbe szorítsa. Ezen vitáknak normális mederben tartása felfogható a tudástőke cseréjének is. Beszámolt a Vasúti Kerekasztal munkájának megkezdéséről, amely egy olyan egyeztetési folyamatot jelent, ami arról szólna, hogyan lehet bevonni a vasutas szakmát annak a stratégiának az összeállításába, ami nélkülözhetetlen a vállalat gondjainak megoldásában.



Varga István
ASZSZ társelnök

Varga István, a Közúti Közlekedés Szakszervezetének elnöke beszédében elismerését fejezte ki a Mozdonyvezetők Szakszervezete iránt, amely eredményeivel segítette a szövetség munkáját is. A MOSZ korrektsége, kiszámíthatósága, megbízhatósága révén mindig alkotó tagja volt az autonóm családnak, ezért az elnök úr beszédében hangsúlyozta, hogy reméli a MOSZ a jövőben is alappillére marad a szövetségnek. Azzal a kitartó és erős érdekérvényesítő szereppel, amivel a MOSZ rendelkezik, nagy



Dr. Borsik János
leköszönő alelnök

stratégiai bázist jelent az Autonóm Szakszervezetek Tagjainak. Ünnepi beszédének befejezésül köszönetet mondott a MOSZ eddigi munkájáért, aktív részvételéért, és azért, hogy mindig, mint jelentős tényező vett részt az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének munkájában.



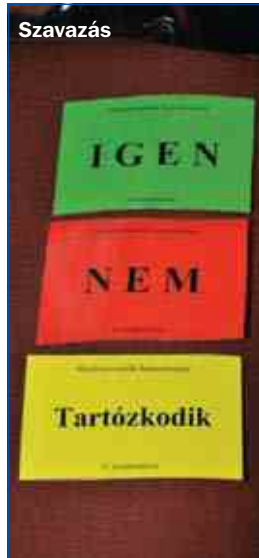
Ebédszünet



A beszámoló szóbeli kiegészítése



PEB jelentése



Szavazás



A dokumentumok



Hozzászólók



A szavazás eredményét a VB elnöke ismerteti

A protokoll rész után, már a meghívott vendégek nélkül, kezdetét vette a kongresszusi munka. Elsőként a kongresszusi beszámolóra és annak vitájára került sor, melyet a küldöttek elfogadtak. A MOSZ Alapszabályzat, Választási Szabályzat és a Gazdálkodási Szabályzat módosító javaslatairól döntettek a jelenlevők. Az első nap befejezéseként került sor a vezető tisztségviselők és a Pénzügyi Ellenőrző Bizottság (PEB) tagjainak választására. A Jelölő és Választási Bizottság választási eredményeként megállapította, hogy a 2010-

2014-es időszakra a küldöttek Kiss Lászlót elnöknek, Németh Lászlót és Dr. Dancsa Attilát ügyvezető alelnöknek megválasztották. A szavazásra jogosultak a Pénzügyi Ellenőrző Bizottság elnökének Banka Attilát, a nagykanizsai tagcsoport vezetőjét, a PEB tagjának Kass Tibort, a keleti tagcsoport vezetőjét és Benke Zoltánt, a kiskunhalasi tagcsoport pénztárosát választották meg. Dr. Borsik János korábbi nyilatkozata alapján nem jelöltette magát az alelnöki posztra. Az Autonóm Szövetség elnöki feladatai mellett érdekvédelmi szakreferensként támogatja szakszervezetünket. A második napon a kongresszusi küldöttek szakszervezetünk 2010-2014-es időszakra szóló Programját vitatták meg, mely a Hivatás, Életforma, Egzisztencia címet viseli. A Program elfogadása után a Kongresszusi Határozatokról szavaztak a jelenlevők. Kongresszusi nyilatkozat formájában nyilvánították ki a küldöttek akaratukat, hogy a jelenlegi törvényi szabályozás szerint az idei év végén megszűnő nyugdíj kordedvezmény intézménye fennmaradjon és szülessen meg az ezt a kérdést rendező jogszabály.

dr. Navratil Zs.



A vacsora





Ahogyan én látom...

Egondolkodtam rajta, hogy miért van az, hogy én (mint földi halandó) másképpen látom a dolgokat, mint azt a „működéstámogatóiszervezet” (tisztán kisbetűvel) jeles képviselői. Hát rájöttem! Nem én látom másképpen, hanem ők! Ennek ékes bizonyítéka az, hogy én már két évtizede így látom a dolgokat, valaki meg csak 2008 tavaszától láthat egyáltalán, hiszen előtte annyit tudott a vasútról, amit a közlekedési múzeumban elmondtak neki osztálykirándulás alkalmával (megsúgom végre a titkot: a kerék forog, nem a sínt húzzák). Ennek ékes bizonyítéka az, hogy azok a szabályok, amit a régi időkben, a MÁV égisze alatt létrehozott Kollektív Szerződésbe és az 1992-ben kiadott Munka törvénykönyvébe lejegyeztek, én azonos módon értelmezem, mint a többi szakszervezet képviselője, vagy a többi vasútvállalat jogi szakértője, de nálunk (trakció) valamiért más értelmet kezdtek nyerni a szavak! Hát ez felettébb érdekes. Véleményem szerint nem változhat a dolgok megítélése egyik napról a másikra, és nem nyerhetnek új értelmet bizonyos szabályok sem azért, mert valaki nem biztos, hogy a szakmájának a csúcsát képviseli. Ha valamit a MÁV, vagy a MÁV csoport azonosan értelmezett és azonosan alkalmazott az elmúlt években (évtizedekben), akkor az nem változhat meg azért, mert a nagybetűs MÁV mozaik szó után odaírták egy kötőjellel azt, hogy TRAKCIÓ! Mire is gondolok? Hát nem másra, mint például a munkavállaló tanúként meghallgatására, vagy az utazási idő és munkaidő fogalmára. [Ez utóbbiról már írtam egyszer: *az oktatás az olyan tevékenység, ami a munkaidő keretnek a része, de nem munkavégzés (mert nem mozdonyt vezet), ezért nem számít munkába járásnak, ergo nem jár rá a munkába járásra járó utazási költségtérítés sem, hiába csak autóval tudsz eljutni az oktatás helyszínére a KSZ 64.§-a szerint.* Nos, ezek az okosságok nem másnak a fejéből pattantak ki, mint a MÁV-TRAKCIÓ ZRt. jeles képviselőinek a koponyájából!] A munkavállaló tanúként meghallgatásának el (nem) számolása munkaidőként is hasonló, (kissé karcos, mint a rossz bor) értelmezés hozománya. A munkavállalók nem értik a végeken, hogy amiért elszámoltak számára egy szolgálatot (4 vagy 6 óra, mindig az aktuális KSZ szerint) ezelőtt 3-4 évvel, arra most miért nem jár semmi. Ha valaki gázolt, vagy látta, hogy ki dobálta meg kövel a vonatot, esetlegesen tanúja volt egy sorompó csapórúd letörésének az egyértelműen a munkáltató érdekkörében szükséges tanúként meghallgatásnak számított régen. Más a helyzet a trakció égisze alatt. Most már semmi nem a munkáltató érdeke, ezért semmire nem akarnak elszámolni semmit. Azt mondják vezetőink, hogy a MÁV-START, a MÁV és egyéb vasútvállalatok érdeke nem egyezik meg a MÁV-TRAKCIÓ érdekkörével, ezért nem alkalmazható a KSZ 35.§ (5) c.) pontjában foglalt szabály! Hát ez a kijelentés felettébb veszélyes és felháborító! Ezzel a kijelentéssel azt mondja a munkáltató, hogy számára nem fontos a vasúti közlekedés biztonsága, nem vállal fel érdekközösséget a többi vállalattal és nem fizet bért arra az időre, amikor beidéznek tanúnak egy vonatdobálós, csapórúd töréses, vagy egy gázolós ügyben! Szerintem ez abszolút érthetetlen, mint ahogyan az is, hogy a MÁV elnök-vezérigazgatója vagy az NKH ezt hagyja! Ha a mozdonyvezetőnek nem lesz érdeke jelentést tenni, sőt egyenesen ellenérdeke lesz az, hogy bármit is lásson, akkor hogyan akarják növelni a Vasúti Közlekedés Biztonságosságát? Utasításmódosítással? Köteleznek arra, hogy lássak 360°-ban? Ja és még valami. Azt mondja a munkáltató, hogy állampolgári kötelességemet teljesítem, amikor tanúnak megyek (ez igaz is és elő is vezethetnek, ha nem megyek), de azt ne felejtjük már el, hogy azért lehetek tanú, mert „ott” voltam. A mozdonyvezető csak akkor lehet „ott”, ha oda vezénylik az E.1. utasítás szerint. Ha a munkáltató a munkaviszonyomból kifolyólag nem vezényelne mozdonyt vezetni tanú sem válna belőlem és nem kellene eleget tennem az állampolgári kötelezettségemnek. Egy szóval, a munkaviszonyommal összefügg, hogy felügyeljek a vasúti közlekedés biztonságosságára ez pedig a munkáltató érdekkörébe tartozó történés. **Ha nem**

az, akkor egyértelműen ki lehet jelteni, hogy a MÁV-TRAKCIÓ ZRt. vezetésének nem fontos a vasúti közlekedés biztonsága, annak megóvása. Tisztelt vezetés! Mi a fontosabb: a biztonság, vagy a profit? (Ámbár szerintem nem fogja csőd közeli helyzetbe hozni a vállalatot az alkalmanként kifizetett 6 óra, így a profit elherdálásáról nem is beszélhetünk.)

Közeleg az önkormányzati választás így van bennem egy kis félelem. Az előző számban írtam, hogy vannak olyanok a cégünknel, akik úgy gondolják, hogy ők nyerték meg az áprilisi választásokat (Mozdonyvezetők Lapja 2010. szeptember). Kíváncsi vagyok rá, hogy az említett helyhatósági választások után mivel rukkol elő a MÁV-TRAKCIÓ ZRt. valamelyik (felülíró, átértékelő, újraértelmező) szervezete. Vajon mi lehet az az elmúlt két évtized törvényhozásának eredményeiből, amit mi (MOSZ) már megint nem jól értelmezünk? Mi lesz az, amit a munkáltató („mindig jogszerűen eljárva”) másként értelmez, felülír, kiad? Vissza kell, hogy térjek a 21/2010 (15/2010) Vezérigazgató utasításra. Egyszerűen nem értem azt, hogy miként veszi magának valaki a bátorságot, hogy a Kormányrendelet értelmét, annak szándékát megváltoztatva kiadjon egy utasítást, amiben a rendelet szövegét megváltoztatva saját baromságaikkal? [Lehet úgy gondolták nálunk (trakció), hogy a kétharmad azt jelenti, hogy a rendeletek 2/3-át meg lehet változtatni saját hatáskörben, vagy esetleg azt, hogy az ország vállalatainak, lakosságának csak a 2/3-ára vonatkozik egy-egy rendelet, törvény.] Nem tudom, de, hogy ők sem az biztos. Ahogyan olvasgatom ezt a „remekművet” felsejlik bennem a tudat és kezdem megérteni azt, hogy miért nem lesz mindenki sztárjogász, vagy miért nem dolgozik minden jogi végzettségű ember az államigazgatásban, az állami törvényhozásban. Bizonyára azért, mert van egy mérce, amit meg kell ütni. Ahogyan tovább olvasgatom, sehol nem látom leírva azt, hogy a munkavállaló helyett a munkáltatónak van joga eldönteni, hogy kinek mit kell ráírnia az igénybejelentőre. Sőt azt sem tudom értelmezni, hogy ha valaki jogosult a rendelet értelmében (39/2010) költségtérítésre és le is adta az ehhez szükséges nyomtatványokat (lakcímkártya másolata), akkor miért nem kapta meg a rendelet szerinti járandóságot arra hivatkozva, hogy csak részben jár neki költségtérítés és ezért semmit sem fizetett ki a munkáltató a munkavállalónak a leadott iratok alapján! Mindez még augusztus hónapra vonatkozóan! Azért álljunk már meg egy szóra! A költségtérítés akkor is jár a rendelet szerint, ha a munkavállaló nem az utasításnak megfelelően állította ki a nyomtatványokat! A gépjárművel való munkába járást nem lehet meg nem történné venni azért, mert valaki nem nyilatkozott a részköltség tekintetében! Ha pedig a rendelet értelmében jogosult valamilyen juttatásra a munkavállaló, azt nem lehet szűkíteni belső szabályozással (a KSZ korlátozásáról ne is beszéljünk)! Még jó, hogy azt elő nem írják vezérigazgatói utasításban, hogy **- a munkavállaló az egészségés életmód népszerűsítése, valamint a környezetvédelem érdekében 15 Km távolságon belül csak kerékpárral és (vagy) gyalog köteles munkába járni! Az érkezést követően, valamint indulást megelőzően 25 db egykezes fekvőtámaszt kell lenyomni a mozdony mellett (balkézzel) 15 méter távolságon belül (tevékenységi kód: 023)!** Lehet, hogy sarkított a fentebbi példa, de ugyanolyan jogszerűtlen korlátozásnak nevezhető, mint az, hogy „a legrövidebb útvonalon a vasúti személyszállítás legalább részben igénybe vehető, akkor a munkavállaló köteles – amennyiben ez számára aránytalan sérelmet nem okoz – ezen az útvonalrészén a vasúti személyszállítást igénybe venni.” Szerintem mindkettő aránytalan sérelmet okoz és egyiket sem tartalmazza a 39/2010 kormányrendelet. Egyébként nekem is lenne olyan javaslatom, ami bekerülhetne a VIG-ba. Egy ilyen: **- a vállalat felső- és középvezetői munkavégzésük során a szolgálati gépjármű helyett kötelesek a vasúti személyszállítást igénybe venni amennyiben a két vonatási telephely vasúti összeköttetésben van egymással. Amennyiben a vonatási telepre nem vezet vágány (nincs sín) úgy az Mt. 153.§. (1) bek. megfelelően alkalmazan-**





dó. Ez nagyon jó lenne több tekintetben is. Képet kapna a munkáltató arról, hogy mi a hosszú várakozási idő definíciójának gyakorlati megfeleltetője és láthatná azt, hogy milyen az, amikor a START csökkenti a vonatba sorozott személykocsik számát és így kipróbálhatná, hogyan lehet eltölteni a munkaközi szünetet önköltségi utazás alatt. (Ezt a víziómat egy másik írásban ti is elolvashatjátok.) Egyébként az említett utasítás minden munkavállalóra vonatkozik! A reszortosra, a telephelyvezetőre, az adminisztrátorra, tehát mindenkire! Ne történjen meg az az eset, hogy valaki nagy buzgón „lehúzogatja” az utakat a bejelentőről, amit a mozdonyvezetők leadnak ő meg jogtalanul kapja meg a költségtérítést a lakása és a munkahelye között. Most veszem észre, hogy ez VIG rám is vonatkozik. Hát tisztelettel jelentem, én a munkahelyre jutásban otthonról indulva részben igénybe tudom venni a vasúti személyszállítást. Az út elején, a lakóhelyemről egy bizonyos pontig tudok vonattal utazni, így az utasítás szerint köteles vagyok azt igénybe venni. Ettől az állomástól viszont a munkavégzés helyére nem tudok eljutni közösségi közlekedéssel így jogosult vagyok a költségtérítésre, innen autóval mehetek. Vissza ugyan az a helyzet, a munkahelyről az első állomásig autóznom kell, onnan viszont köteles vagyok igénybe venni a vonatot (hazáig). Már csak azt kell megoldanom, hogy két szolgálat között az autóm megfelelő helyen várakozzon rám (az állomáson). Mi a különbség a vezérigazgatói utasítás szempontjából a két eset között? Már, mint a között, hogy valaki az út elején, vagy az út végén köteles igénybe venni a vasúti személyszállítást? Szerintem semmi. De miért nem kötelez a munkáltató engem arra, hogy hagyjam ott az autót ezen az állomáson örökre, hiszen ide mindig el tudok majd jutni vonattal és innen pedig autóval azokra a helyekre, ahová nincs közösségi közlekedés, vagy csak két órát meghaladó várakozással vehető igénybe az? Talán ebből a kis példából kiderül, hogy a törvényalkotó (nem a trakció felelős munkatársaira gondolok) miért nem írt le olyan baromságokat, amik megjelennek a vezérigazgatói utasításban. Hát azért, mert nem lehet törvényesen ilyen elcseszett szabályokat hozni. Mit jelent az, hogy aránytalan sérelmet okoz? Van kicsi és van nagy sérelem? Arányaiban az aránytalan sérelem hogyan viszonyul az arányos sérelemhez? Mi a különbség a sérelem arányainak szempontjait figyelembe véve, hogy ott kell hagynom a fenti példa szerint az autót valamelyik állomáson nekem is és a között, ha valaki autóval indul el otthonról és úgy hagyja ott az autóját valamelyik állomáson, megállóhelyen? Semmi! Ilyen egyszerűen nincs és annak az szakmai képességeit is kétségbe vonom, aki ezeket a szabályokat papírra vetette. (Sérelem csak egyfajta lehet, vagy ér, vagy nem ér sérelem. A büntetés/jutalom lehet aránytalanul nagy, vagy kicsi.) Ettől csak az a nagyobb fals az utasításban, ami nem a napi munkába járáshoz, hanem a hazautazáshoz, kapcsolódik és itt köteles igénybe venni a munkavállaló a vonatot. Nevezett utasítás 1/C melléklet *(legfeljebb hetente egyszer a lakóhelyre történő oda- és visszautazás)*. Gondoljatok bele, ha valaki 300 kilométerre lakik a munkahelyétől és hetente egyszer elutazik, majd vissza, de az útvonal közepén, (pl. 100-150 km-en keresztül párhuzamosan fut a főút a vasúttal). Az utasítás értelmében köteles vonatra szállni úgy, hogy otthonról autóval indul el és oda akarja vinni magához az autóját, mert ott is kerülhet olyan helyzetbe, hogy a napi munkába járás nem oldható meg közösségi közlekedéssel és a KSZ 64.§-a szerint költségtérítésre jogosult, vagy egyszerűen ott is használni akarja az autóját! Ez aztán a szakmaiság! Én, ha vezérigazgató lennék, nem hogy alá nem írnék ilyet, hanem páros lábbal rúgnám ki azokat, akik a szakmaiatlansággal lejáratják a vállalat vezetését. Kíváncsi vagyok rá, hogy a bíróságok előtt, hogyan fogják majd megmagyarázni ezeket a feloldhatatlan és felelőtlen utasítás pontokat a szakmaiatlan és a kormányrendelettel szembemenő, azt korlátozó utasítás készítő! (?)

Gyüre Ferenc



... a munkáltató mindig jogszerűen jár el!

Történt egyszer, hogy egy külsős mozdonyfelvigyázó munkakört ellátó kollégánk munkabalesetet szenvedett, ezért hosszú ideig keresőképtelen állományba kényszerült. Az ezt követően lefolytatott soron kívüli orvosi vizsgálaton alkalmatlannak nyilvánították a munkakör további betöltésére.

A kolléga végzettségének, képzettségének és egészségi állapotának megfelelő másik munkakört nem tudtak felajánlani, - állítólag a MÁV-csoport társaságainál sem találtak ilyen munkakört -, ezért a munkáltatói jogkör gyakorló azzal a kéréssel fordult kollégánkhoz, hogy közös megegyezéssel legyen megszüntetve a munkaviszonya és erre való tekintettel hat havi átlagkeresetnek megfelelő jutalmat fizetnének a részére.

Miután a munkavállaló ezt nem fogadta el, így munkáltatói rendes felmondással szüntették meg a jogviszonyát kilencven napos felmondási idővel és hat havi átlagkeresetnek megfelelő végkielégítés kifizetésével. A munkavállalót az egészségi állapota miatt a felmondási ideje teljes tartamára mentesítették a munkavégzési kötelezettség alól, azonban közölték vele azt is, hogy ezen kilencven napos időtartamra az átlagkereset nem illeti meg.

„Ugyan miért nem illet meg a felmondási időre az átlagkereset?” - tette fel a kérdést kollégánk. Bevallom, magam sem tudtam erre válaszolni, nem értettem a munkáltató álláspontját.

A probléma gyors megoldása, a peres eljárás elkerülése érdekében megpróbáltam egyeztetni a munkáltató szakemberével, amely végül nem vezetett eredményre, az eredeti döntést nem változtatták meg.

A dolog érdekessége, hogy maga a munkáltató szakértői sem voltak egy véleményen, amíg némelyek határozottan ragaszkodtak az eredeti döntéshez, addig a többiek a munkavállalóval értettek egyet.

Mi következett ezután? Nem tehetünk mást, kereseti kérelmet kellett benyújtatunk az illetékes munkaügyi bíróságra.

Kézhez kaptuk az első tárgyalásra szóló idéző végzést, amely után néhány nappal felvette velem a kapcsolatot a munkáltató képviselője és javaslatot tett az ügy peren kívüli lezárására.

Azt, hogy több hónappal később nem indokolta a munkáltatói álláspont változását nem kívánom találgatni, ezt mindenki a saját vérmérsékletének megfelelően döntse el.

Azonban az a tény, hogy több százezer forintos összeget a késedelmi kamataival együtt hónapokkal később mégis szándékozik kifizetni a munkáltató, azért elgondolkodtat.

A munkáltató egyezségi ajánlatának elfogadásával az első tárgyalási napon lezáródott a peres eljárás, miután a felek egyezségét a bíróság jóváhagyta, s amely egyezségnek ugyanaz a hatálya, mint a bírói ítéletnek.

Ezek szerint rövid határidővel vállalta a munkáltató a követelt összeg késedelmi kamatokkal történő kifizetését; s azt persze már csak halkan jegyzem meg, hogy emellett bírósági eljárási illeték fizetési kötelezettsége is keletkezett a munkáltatónak.

Végül is a munkáltató mindig jogszerűen jár el!

dr. Király György s.k.





Megkérdeztük...

6. rendes kongresszusát tartotta szeptember közepén a Mozdonyvezetők Szakszervezete. A helyszín rendhagyónak ígérkezett, mert a szakszervezet történetében először került Budapesten kívül összehívásra. A Kongresszus egy társadalmi szervezet életében mindig meghatározó, kiemelten fontos esemény, ünnepi rendezvény. Jelentősége abban áll, hogy értékeli, megvitat, hangsúlyoz, programot hirdet és vezető tisztségek betöltéséről dönt. A MOSZ Kongresszusi küldöttei közül kérdeztünk néhányat:



Barsi Balázs
rovata

Milyenek értékeli a Mozdonyvezetők Szakszervezete 6. Kongresszusának lebonyolítását, mi a véleménye az ott meghozott döntésekről?

Márciusi megválasztásom után kerültem be a Ceglédi Tagcsoport küldötteként a Kongresszusi előkészületekbe. Az Ügyvivő Bizottsági üléseken, Küldöttközgyűléseken és párhuzamosan az egyes területek közötti Ügyvivői értekezleteken is folytak viták, egyeztetések az Alapszabállyal, Gazdálkodási szabállyal, Választási szabállyal és a Szakszervezet 2010-2014 közötti programjával kapcsolatban. Ennek eredményeképpen a kölcsönös kompromisszumok mentén szerintem komoly és jó döntések, határozatok születtek a Kongresszuson. Hiszen a sok vitát kiváltó összeférhetetlenség témakörét megnyugtatóan rendező Etikai szabályzat 2011. március 31-ig elkészül, az addig megismerhető külső körülmények tudatában lehet majd felelősen dönteni. Azt is jó dolognak tartom, hogy bekerült az Alapszabályba, miszerint a Küldöttközgyűlés határozatképességét az ülés végéig fenn kell tartani. A szervezéssel, lebonyolítással, ellátással, szállással kapcsolatban azt hiszem, senkinek sem lehetett oka panasza. Különösen jó dolognak tartottam, hogy a szakszervezet életében először, az interneten is lehetett követni az eseményeket. Elég nehéz idők előtt állunk, hiszen lejár 2010. december 31-én a Kollektív Szerződés és fenn áll a veszélye annak, hogy 2010. december 31-i hatállyal megszűnik a korkezdvezmény intézménye. A jövő évi bértárgyalások is még előttünk állnak. Éppen ezek miatt is nagyon nem mindegy, hogy a fentebb említett tárgyalásokon a munkáltatóval, a kormányval a tárgyalóasztal másik oldalához a MOSZ tárgyalódelegációja milyen egységes, erős háttérrel és felhatalmazással tud oda ülni. Ennek az erős háttérnek a biztosításához a MOSZ 6. Kongresszusa szerintem nagyban hozzájárult.

KEMENCZEI LÁSZLÓ CEGLÉD

A Mozdonyvezetők Szakszervezete több mint 20 éves. Emberi léptékekkel mérve sem kis idő, egy munkavállaló munkaviszonynak legalább a fele. A megalakulástól eljutni a 6. kongresszusig folyamatos, fegyelmezett munkát követel. Jómagam a második kongresszuson vettem részt. Négy év távlatából tudom értékelni az eseményeket, és ha visszatekintek, azt látom, hogy egy folyamatosan változó munkáltatói- és kormányzati környezetben kellett eltölteni az elmúlt időszakot. Az előző kongresszuson látszott, hogy nehéz négy év elé nézünk. Bár az elmúlt ciklusban nem voltak nagy horderejű sztrájkok, mára folyamatos egyeztetetésben van a MOSZ a munkáltatóval, egy komoly konfliktus bármikor bekövetkezhet. Ha ezeket figyelembe vesszük, akkor eredményesnek tekinthetjük az elmúlt négy évet, mert a foglalkoztatás biztonságát – ha nem is könnyen – sikerült megőrizni, és ez mindennél fontosabb!

A kongresszusra a felkészülés, ez év márciusában kezdődött. Először a tagcsoporti, majd a területi választások zajlottak le, ezt követően a kongresszusi dokumentumok tárgyalása kezdődött meg, az újonnan megválasztott küldöttekkel. A módosító indítványokat – erre az alkalomra létrejött bizottság – dolgozta fel elsőnek. Ezután az Ügyvivő Bizottság tárgyalta meg, majd ezt követően került a küldöttek elé. Szükség is volt erre a folyamatra, mert sokszor egymásnak ellentmondó javaslatok között kellett igazságot tenni. A vita folyamatos volt, még a kongresszusi dokumentumok se voltak véglegesek, illetve a kongresszuson is vetődtek fel új javaslatok – ami természetes dolog. Szerintem a kongresszus mindvégig fegyelmezett volt és jó döntéseket hozott. Jövőbe sajnos nem látunk, nem tudható, hogy a kormányzat miként viszonyul a vasúthoz, a szavakon túl. Nem tudható, hogyan alakul a MÁV csoport sorsa. Nem tudható az sem, hogy meddig tart a jelenlegi vállaltvezetés és annak stílusa. E sok kérdőjel előre vetít egy rendkívül nehéz négy évet – ezen nincs mit szépíteni.

A 6. kongresszus helyszínéül Biatorbágy szolgált, én egy kicsit el-leneztem, hogy nem Budapesten lesz. Nem azért, mert azon kívül nincs más hely, hanem azért, mert a nagy vízváltáson innen élőknek nehezebb a közlekedés. Szerencsére az egy óra plusz utazás nem jelentett gondot és a település hangulata és látnivalói – már amire volt idő – hamar eloszlatta előítéletemet. Tehát a helyszín jó választás volt, a vendégek is emberi időben hazá tudtak érni az első napon. A kongresszus helyszínéül szolgáló épület is különleges – a Faluháznak átalakított régi állomásépület – volt. A protokoll is tökéletesnek bizonyult, méltó egy kongresszushoz. Kár, hogy nem lehetett Velünk minden kolléga!

A megnyitó egész különlegesen sikerült. Konzervatív gondolkodásom ellenére nagyon tetszett. Rácz Gergő énekművész előadása profi volt. Mintha nekünk írta volna a dalt, a képi aláfestés tökéletes összhangban volt a dallal. Technikailag is felkészült volt a kongresszus. Élő internetes közvetítés ment a helyszínről, ez is az újdonság erejével hatott. A kongresszus színvonalát egy nagyméretű címeres, nemzeti zászló is emelte – számomra ez meghatározó. Az esemény rangját igazolja, hogy több mint 20 meghívott vendég tisztelte meg kongresszusunkat. A minisztérium, a vasút vállaltok vezetői, a szakszervezeti főföderáció, az ALE vezetése volt jelen. A vendégek közül többen felszóltak.

Kiss László Elnök Úr, az Európai Mozdonyvezetők Napján méltatta a mozdonyvezetők munkáját, de felvázolta a szomorú jövőt is. Elavult járművekről, forráselvonásról, felelőtlen költségekről, létszám csökkenéséről beszélt. A viszonyokhoz képest – visszafogott kritikát fogalmazott meg ezekkel kapcsolatban. Ezután álmairól beszélt, melyek szakmai- társadalmi elismerésről, kiszámítható életpályáról, hosszú távú egzisztenciáról szóltak.

Ezután Dr. Márkus Imre, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatója szót a kongresszushoz. Mondandóját azzal kezdte, hogy aki a munka világának részese, ott nagy baj nem lehet, hiszen van munkája. Biztosnak nevezte a változást és a maga stílusában fél rózsaszín képet festett a MÁV-TRAKCIÓ-ról és a munkaügyi kapcsolatokról. Méltatta a szakszervezeti oldalt, és korrekt partnernek állította be a munkáltatót. Hát ez az, amivel vitatkozni lehet. Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria elnök-vezérigazgatója együttműködő partnernek mutatta be a vállalatot. Vasutas barátainak nevezett mindenkit, aki valamilyen vasutas szakmát végez. A teherszállítás privatizálását, szükséges lépésnek nevezte. Elismeréssel szót a mozdonyvezetőkéről és nem hallgatta el, hogy bizony más munkakörökben létszámleépítés várható a vállalatnál. Ez bizony szomorú dolog. Apavári József, a MÁV-START Zrt. nevében szót. A múlt elért eredményeit méltatta és régi ismerőseit örömmel köszöntötte. Elismerete a MOSZ munkáját és biztatta a jelenlévő küldötteket. Felvetésében egy újfajta szervezeti forma kialakításáról és jelentős járműfejlesztésekről beszélt. Kun Tamás, a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. nevében szót. Személyes élménye alapján méltatta a vasutasságot, mint kedves embereket. A TRAKCIÓ és GÉPÉSZET viszonyát elemezte, mutatta be. Az Európai Mozdonyvezető Szakszervezetek Szövetségének elnöke, Juan Jesus Garcia Fraile következett. A nemzetközi fórumok fontosságára hívta fel a figyelmet, és a tagállamok sajátosságaira figyelmeztetett. A vasúti közlekedés előnyeit méltatta, és ebből kifolyólag annak prioritását is kihangsúlyozta. Leszek Mietek, az Európai Mozdonyvezető Szakszervezetek Szövetségének alelnöke következett. A különböző országok hasonló problémáira hívta fel a figyelmet, melyek nemzetek fölöttivé váltak. Véleménye szerint a szövetség eredményesen veheti ki a részét a szociális párbeszédben. Ha a diplomáciai csődöt mond, akkor egy nemzetközi sztrájkkal kikényszeríthetjük akaratainkat, az egy időben, de különböző célo-





kért folytatott nyomásgyakorlás eredményes lehet – hangzott el az Alelnöktől. Dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára következett. A vasutat az ország önállóságának, szerves részének nevezte. Az elmúlt kormányzatot hibáztatta a kialakult állapotokért. A privatizációs bevételt, nem lehet fellelni sehol a vasúton – hangzott el. A vasút újraélesztése érdekében – nyugati példák alapján – a képzést tartja a legfontosabbnak, majd a beruházásokat.

Úgy legyen – mondhatnánk! Csakhogy semmi konkrétumot nem hallottunk az államtitkártól – mint döntéshozótól.

Ezután Szarvas Ferencet, a MÁV elnök-vezérigazgatóját hallhatuk. A szónok Nemzeti Vasúttársaságról beszélt. (Lehet, hogy elszólta magát.) Hiányolta a kormányzati, hosszabb távú terveket, de ennek ellenére minden egyes munkavállalóra- és érdekképviselőre számít a jövőben. Ez is úgy legyen – mondhatnánk! Mondandója tele volt optimizmussal és bizakodással, akárcsak az Államtitkár Úr beszéde.

A felszólalások befejeztével a kongresszus résztvevői megebédelték. A vendégek ezután haza indultak, a küldöttek megkezdték az érdemi munkát. Következtek a beszámoló és azok elfogadása, majd a kongresszusi dokumentumok vitája és elfogadása. Ezután a vezető tisztségviselők választása következett, mely késő estig tartott. Az első nap ezzel le is zárult. A kongresszus 2. napjára a kongresszusi határozatok megfogalmazása és elfogadása maradt. Fontosnak tartom, hogy a kongresszus megfogalmazta a következő mondatot: „A mozdonyvezetői munkakörhöz kapcsolódó kerkedvezmény intézménye továbbra is fontos számunkra, és fenntartásáért mindent meg kell tenni szakszervezetünknek.” A programból átvéve e mondatot, egy nyilatkozatot is kiadott a kongresszus!

A kongresszus szervezéséért köszönet jár mindenkinek, aki abban részt vett. Az elfogadott programért és határozatokért a felelősség minket terhel. Legkésőbb négy év múlva kiderül, hogy mit tudtunk ezekből megvalósítani. Addig is minden egyes kollégának jó egészséget és eredményes munkát kívánok az élet minden területén!

**SZEGEDI ZOLTÁN
DEBRECEN**

Véleményem szerint Biatorbágy mint helyszín, nagyon jó választásnak bizonyult, a Viadukt és a régi vasútállomás épülete is magával ragadó. Nagy várakozás előzte meg a kongresszusi munkát, hiszen nekem ez volt az első, amelyen a győri tagcsoporthoz vezetőjeként részt vehettem. A közel három órás köszöntőbeszédnek bizony próbára tették az ülőképességünket, és a meleg teremben el is szundítottak egy kicsit. Aki azonban oda tudott figyelni, sok információt gazdagodott. Ezután az érdemi munka rendkívül zökkenőmentesen zajlott, bár volt olyan Alapszabály módosító javaslat, ami úgy gondolom mindenkinek csak előnyére válhatott volna, mégsem került elfogadásra. Többet vártam az elkövetkező négy év konkrét, meghatározó céljainak ismertetéséről, örülök viszont, hogy a kerkedvezmény megtartásáért már most kiálltunk, elfogadva a nyilatkozatot. Összességében jó érzéssel tölt el, hogy aktívan részt vehettem a kongresszuson, és úgy gondolom, a munka mellett kellemesen éreztük magunkat, jó volt megosztani egymással véleményünket a fennmaradó szabadidőben.

Külön szeretném kiemelni a kongresszusra készített klipet, ami nagyon jól sikerült. Gratulálok az elkészítőnek.

**KOVÁCS ISTVÁN
GYŐR**

Ha röviden akarnék válaszolni, annyit mondhatnék, hogy jó munkát végzett, s azt is gördülékenyen. Azonban, ez a felületes szemlélő számára félreérthető – főleg, ha azt akarja -, ezért kicsit bővebben kifejtem, hogyan jutott el az én területem szeptember 15. - ig.

Már az előző, 5. kongresszusra célként jelölte meg a MOSZ vezetése, hogy a véleményeket, javaslatokat előre be kell gyűjteni, már területi szinten meg kell tárgyalni, ütköztetni, hogy a kongresszus napjáig az anyagok szinte teljesen elkészüljenek. Akkor még dőcögösen ment e cél elérése, de nekem szimpatikus volt az ötlet. Szeged területen sok éve bevált gyakorlat, hogy minden ŐB után telefonos konferencián meghallgatjuk az aktualitásokat, már akkor lehet azokat véleményezni, ha konkrétan nem a helyi kollégákat érinti. Ezen a módszeren a kongresszus felkészülési időszakában sem változtattunk, s így a Küldöttgyűlésre, már egyeztetett véleménynyel érkezünk, kerülve ezzel a felesleges ismétléseket. Az

így elkészített tervezeteket eljuttattam a kollégáknak, s az ő véleményükkel érkeztem Biatorbágyra. Szerintem, a helyszín választása nagyon jó volt, a szépsége mellett könnyen megközelíthető volt minden. Azt, hogy a MOSZ honlapján élőben lehetett követni az első nap délelőttiének eseményeit, kitűnő ötletnek tartottam, voltak visszajelzéseim arról, hogy kik követik az adást. Lehetek volna többben is, de ez még újdonság volt, szokni kell még a kollégáknak. Az ünnepi beszédek tényleg csak a kongresszus köszöntését szolgálták, mert ha a mozdonyvezetőket ennyien szeretnék, ennyien csak jót akarnának nekünk – mint ahogy elhangzott az időnként show elemeket is tartalmazó beszédekből -, akkor semmi gondunk nem lenne, sőt ... Persze, milyen konkrétumokat is mondhattak volna a jövővel kapcsolatban, a két választás között? Az viszont megröszélt a fülem, amit az ALE Alelnöktől hallottam, miszerint európai sztrájkot is képesek lennének szervezni, ha a helyzet úgy hozná. Az érdemi munkáról annyit mondanék, hogy egy jól előkészített kongresszus volt. Ezt mi sem bizonyítja jobban, hogy az előterjesztett alaplódokumentumainkra lényegi módosító javaslat nem érkezett, a hozzászólások mind úgy kezdődtek, hogy elfogadásra ajánlják. Az ott ülők azért tudták, hogy az odavezető út nem volt ennyire egyszerű, de erről a bizottság tudna beszélni, aki összegyűjtötte, rendszerezte, előterjesztette a beérkező javaslatokat. Azonban, hogy ténylegesen milyen munkát végeztünk, a kollégák fogják kimondani, az irányelvek helyességét, melyeket magunk elé tűztünk ki, az élet bizonyítja majd (vagy nem).

**GUSZTOS KÁROLY
KISKUNHALAS**

A Mozdonyvezetők Szakszervezete 6. Kongresszusát tartotta 2010. szeptember 15 – 16-án Biatorbágyon. Biatorbágyon minden mozdonyvezető kolléga, vasutas, de azt gondolom, nem túlzok, ha azt mondom, minden magyar ember számára Matuska Szilveszter által 1931. szeptember 12-én elkövetett szörnyű vasúti szerencsétlenségről volt nevezetes. Eddig, a MOSZ 6. Kongresszusa óta a mozdonyvezetők körében arról is ismert, hogy Szakszervezetünk itt tartotta sikeres, alkotó tanácskozását. A Kongresszus tartalmán túl számomra nagyon érdekes volt, hogy a rendezvény ráadásul a régi vasútállomás épületében került megrendezésre, ami jelenleg faluházként üzemel. Jó volt látni, hogy egy patinás, esztétikus vasúti épület, miként hasznosítható eredeti rendeltetésének elvesztése után is. A Kongresszust Kiss László elnök nyitotta meg, majd a vendégek felszólalásai következtek.

Lépést tartva a korral, a Kongresszus ezen részét minden kolléga a MOSZ honlapján élőben követhette. Ebéd után az elmúlt év programjának végrehajtásáról szóló beszámoló hangzott el, melyet a küldöttek megvitatás után elfogadtak. A következő napirendi pont a MOSZ Alapszabály, Választási Szabály és Gazdálkodási Szabályzat módosító javaslatainak vitája volt. A kongresszuson kiosztott szabályzat tervezetek már egységes szerkezetben tartalmazták azokat a módosító javaslatokat, melyeket márciustól több küldöttközgyűlésen is megtárgyaltunk. Az akkor le nem zárt kérdések a most, a vitában megnyugtatóan rendezésre kerültek. Többek között gondolok itt a nagy vitát kiváltó tagdíj megosztására, ahol olyan döntés született, hogy 2011. március 31-ig újra napirendre tűzi a Mozdonyvezetők Szakszervezet küldöttgyűlése, és az akkori gazdasági, pénzügyi lehetőségek függvényében dönt. A betölthető tisztségek száma és a tisztségek összeférhetetlensége is kardinális kérdésnek bizonyult, mely részben a Választási Szabályzat módosításával rendeződött, továbbá kötelezettséget vállaltunk egy etikai kódex megalkotására. Utolsó döntésként a vezető tisztségviselők és a Pénzügyi Ellenőrző Bizottság megválasztására került sor. Második napon a következő négy év programjának vitája és elfogadása történt meg. Dr. Borsik János javaslatára egy minden mozdonyvezető és utazó személyzet számára kiemelten fontos nyilatkozatot fogalmaztunk meg, mely szerint az év végén megszűnő kerkedvezményes nyugdíj intézménye maradjon fenn és ez jogszabályban kerüljön rögzítésre. A MOSZ 6. Kongresszus döntései, az elfogadott szabályzatok, a 2010 és 2014 közötti program, a Mozdonyvezetők Szakszervezete működésének előmozdító lépései ahhoz, hogy az érdekképviselő, mint eddig is, a mozdonyvezetők munkáját segítse, azt acélt amelyet a program neve is képvisel – és a Kongresszus mottója is volt egyben – Hivatás, Életforma, Fogzácias, elérte.

**FORGÁCS SÁNDOR
MEZŐHEGYES**





Megkérdeztük...

A Mozdonyvezetők Lapja augusztusi számában a 20 éves MOSZ alapítóit kérdeztük a hőskorról, a Mozdonyvezetők Szakszervezetéről, ezúttal ma is aktív mozdonyvezetőknek tettük fel a kérdést.



Barsi Balázs
rovata

Megkérdeztük: Hogyan értékeli a 20 éves Mozdonyvezetők Szakszervezete eddigi tevékenységét?

Amikor a vasutas pályámat kezdtem 30 évvel ezelőtt, egy számomra érthetetlen dologgal találkoztam. A fűtőházak között nem egy egyszerűen egészséges vetélkedés folyt, hanem igen erős gyűlölködés érződött. Ha idős mozdonyvezetőket, akkori mestereimet kérdeztem, hogy miért kell gyűlölni a „nyulasokat” vagy a „sáskákat”, igazán ők sem tudták megmondani.

Úgy volt ez, mint a „Rómeó és Júliában”, a Capuleteket utálni kell és kész!

A különböző tanfolyamokon az ország minden tájáról érkezett kollégákkal találkoztam, mind jó fej volt, nem tudtam őket utálni, csak azért mert Dombóvárról, Nagykanizsáról vagy épp Kiskunhalasról jött. A MOSZ egyik legfontosabb eredménye, hogy egységbe kovácsolta a mozdonyvezetőket, mostanra a többség megértette, hogy nem ellenségek, hanem bajtársak vagyunk a harcban. A rendszerváltás után nálunk is megindult a „racionális” létszámleépítés, persze elsősorban a végrehajtó szolgálatnál. Mindannyiunkat fenyeget az elbocsátás réme.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete eddig el tudta érni, hogy létszámfelesleg címén senkit sem tettek az utcára. Fiatal masiniszta koromban, amikor még létezett az egységes vasúti bértarifa táblázat, a főmozdonyvezetők kettő kategóriával alacsonyabbra lettek besorolva, mint az első csoportos állomás forgalmi szolgálattelvéői. A MOSZ diplomatikusan és ügyesen taktikázva mindig a maximumot hozta ki számunkra a bértárgyalásokon és sikerült elérnünk a felzárkózást.

Csak a három legfontosabb dolgot említettem és nem sorolom fel a sok „apróságot” mint pl. az ásványvíz, amit mindig is meg kellett volna kapnunk, de a MOSZ nyomására került bevezetésre. Tudom, hogy nem minden kollégám ért velem egyet, vannak örök elégedetlenek, de én, aki régebben aktív résztvevője voltam a szakszervezeti életnek, tudom, hogy milyen nehéz még egészen apró engedményt is kicsikarni. Hajrá MOSZ!

**FARKAS ISTVÁN
DUNAÚJVÁROS**

Én 1988-ban tettem mozdonyvezető vizsgát, kicsit korosabb a jogosítványom a MOSZ-nál. Zalaegerszegen teljesítettem szolgálatot, 1997-től Budapesten vagyok mozdonyvezető. Úgy látom a Mozdonyvezetők Szakszervezete 20 éves tevékenységét, hogy voltak benne sikeres és kevésbé sikeres periódusok, jó és kevésbé jó megállapodások is. Összességében és egyértelműen a pozitív a mérleg. A meghatározó dolgokban, mint a foglalkoztatás biztonság és a Kollektív Szerződés megtartása elismerésre méltó a teljesítmény. Nagyon fontos kihangsúlyozni, hogy a MOSZ megalakulása óta nem került mozdonyvezető elbocsátásra létszámleépítés címén. Ha kellett tárgyalásokon, ha kellett a sztrájk eszközhöz nyúlva sikerült elérni a célokat. Fontos eredmény a pihenőidők kiharcolása is. Az a tapasztalatom, a szakszervezet sok gondot fordít a tájékoztatásra, én aránylag gyorsan megkapom az információkat, tudom követni a történéseket.

Ami szerintem nem ad dicsekvésre okot, az inkább a közelmúlthoz tartozik. Úgy látom, hogy a szakmai ügyekben nem sikerül a mozdonyvezetők érdekeit megfelelően megfogalmazni és így megvédeni sem. Nincs világszerte a vezényléssel kapcsolatos problémák, az IVU-nak elnevezett szörnyűség ellen. Rengeteg vele a gond, talán a leghangsúlyosabb az, hogy nem emberként, hanem szinte csak törzsszámként kezel bennünket. Az amúgy is monoton munkavégzésünk, munkánk még egységesebbé válik, eltűntek a kiszámítható munkaidő beosztások, csak kiosztott vonatok vannak. A másik ilyen nehezen emészthető dolog számomra az időszakos vizsgáztatás, új, szimulátorral fűszerezett rendje. Nem értem, a MOSZ hogy asszisztálhatott, vagy inkább, hogy léphetett fel támogatólag egy ilyen rendszer bevezetése mellett. A szimulátor szinte egy új típusmértéknek felel meg, a kollégák nagy többsége nem kezel soha ilyen járművet. A gyakorlásra biztosított idő neveléses, akkor lenne elfogadható, ha valamennyi oktatósnak lenne lehetőség a megismerésére. Hogyan várják el tőlem, hogy aavasul kitaláljam forgalmi szituációkat észrevegve, és gyorsan reagáljak, ha közben nem tudom a járművezetést készség szinten. A mozdonyvezetők átképző tanfolyamain, pedig méltatlan helyzetbe hoztak kollégákat, amikor az iskolapadból felállva kellett távoznuk, mert nem rendelkeztek érettségi vizsgával. Jelzem akkor sem, amikor

20-25 éve felvették őket, ugyanis nem volt feltétel az érettségi. Ebben a MOSZ-nak határozottabb fellépést kellett volna tanúsítania.

**HORVÁTH LÁSZLÓ
BP. ÉSZAKI**

Talán ott kezdeném, amikor kinyilvánítottuk akaratomat arról, hogy legyen önálló mozdonyvezetők szakszervezete, közel 4100 fő küldte vissza a kérdőívet igen válasszal. Ami eldöntötte a kérdést, 1990. augusztus 23-án megalakult a Mozdonyvezetők Szakszervezete. Nagy várakozás után kezdtek megváltozni a mozdonyvezetők pozíciói a munka frontján. Gondolok az évről-évre kiharcolt kollektív szerződésekre, bértáblára, jogbiztonságra. Közben kormányok jöttek és mentek és a dolgok nem éppen jó irányba indultak el. Amit az elődök felépítettek azt elkezdték szó szerint rombolni. A mozdonyvezetők munka biztonsága, foglalkoztatása veszélybe került. A tervezett vonalbezárások réme hamar idetalált a végekre, 1996 Vésztkötegyán vonalon, a nagy lakossági ellenállás miatt elálltak a vasúti közlekedés megszüntetésének tervétől. De erről igazán soha nem mondtak le. Ez a szellem mindig készen állt, hogy bármikor kiengedjék a palackból. Szakszervezetünk olyan megállapodásokat tudott kötni a munkáltatóval, hogy mozdonyvezetőket nem kellett elbocsátani.

Napjainkban a mozdonyvezetői feladatok felosztásra kerültek, megjelennek a magánvasutak és a munkából jelentősen kivesszük a részüket. Vezetésünkre nehéz feladatok hárulnak az érdekegyeztetés során, hiszen új munkaadók jelentek meg a palettán. 2009-ben ránk szakadt a gazdasági válság, ami az eddig is gyenge gazdaság miatt rákényszerített bennünket a takarékoskodásra, létszámcsökkentésre. Szakszervezetünknek sok tárgyalást követően közel 700 fő korengedményes nyugdíjazását sikerült elérni. Nagyon jelentős eredmény ebben a nehéz időszakban is megőrizni a mozdonyvezetők biztonságos foglalkoztatását.

Ezeknek az eseményeknek rövid tükrében ünnepeltük a MOSZ 20 éves fennállását a Thália Színházban 2010. augusztus 23-án.

**KOVÁCS ENDRE
VÉSZTŐ**

Véleményem szerint az elmúlt 20 évben jól működünk.

Kezdetekkor: Jól reagáltunk a külső és a belső változásokra (ország rendszerváltó hangulata, nagy Vasutas Szakszervezet gyenge érdekérvényesítő képessége), Ennek következményeként jött létre a MOSZ. Amiben gyorsan és jól cselekedtünk, az, az alapok lerakása az érdekvédelemben. Tudunk egy akkor mindenképpen nagyon jó alkat (Kollektív Szerződést) kötni a munkáltatóval, és ez jó állapotot jelentett a továbbiakban és lényeges az, hogy a létszámunkhoz képest reprezentatívak lettünk. Amiben mindig az élen jártunk és nem csak a vállalatban belül, hanem általában az érdekérvényesítés terén, az a hatékonyság és a jó tárgyalókészség. Sosem voltak a valóságtól elrugaszkodott követeléseink, sem a béreket, sem a munkakörülményeket érintő kérdésekben. Voltak könnyebb és nehezebb időszakaink is. Nem hiszem, hogy bármelyik mozdonyvezető is szeretne sztrájkolni, de mikor szükség volt erre, az úgymond a végső lépésre, akkor a legtöbben belátták ennek a fontosságát és szinte egy emberként csatlakoztunk a felhíváshoz. Talán az eddigi legnehezebb időszakunk az 1998-2002. közötti időszak volt. Ebben a pár évben a mélypontra volt a partnerség a MÁV vezetőivel. Például elmondhatnám, hogy gyakorlatilag megszűnt a VÉT. Nemcsak a mozdonyvezetőkkel, de általában a vasutasokkal sem akartak KSZ-t kötni. Ez többhetes sztrájkhoz vezetett. Itt látszott az összetartás, a mozdonyvezetők ereje. Tudtunk jó alkukat kötni és kevésbé jobbkat, de alapvetően az érdekérvényesítő képességünk megmaradt mindmáig hatékonyan. Én úgy gondolom és ez az én szubjektív véleményem, hogy az elkövetkezendő időben talán most lesz a legnehezebb dolga a MOSZ-nak. Nagyon jó dolognak tartom, hogy mindig távol tudtuk tartani magunkat a napi pártpolitiktól. Mindig meg tudtuk őrizni függetlenségünket, ami nem sikerült minden más szakszervezetnek így. A környezetváltozáshoz való alkalmazkodás mindig többletenergijt kívánt és kívánni is fog. Lesznek kemény csatáink ezután is, és nem dőlhetünk sohasem hátra, mert az érdekérvényesítés egy örök csata.

**RÁKÓCZI PÉTER
DOMBÓVÁR**





Területi hírek

Szombathely

A múlt hónapban már szót ejtettem az állásidőről. Közben anynyi történt, hogy feloldjuk a problémát, levélben fordultunk Pénzes Dávid úrhoz. Talán a levél kézhez vétele – már a válaszlevél – után előbbre jutunk a kérdésben, vagy legalább tisztább lesz a kép. Közben a „területünkön” a 21 vonal kiszolgálása gumike-rekú járművekkel történik, a Gysev pályaeépítési munkálatai és a felsővezeték építési munkálatai miatt. Bindult 25 vonalon a villamos vontatás. Az újra indított Pápa-Csorna vonalon sűrűsödtek a járatok szeptembertől. Munkáltatásunkat befolyásolta a nyári menetrend megszűnése, és a villamos vontatás a 20-25 vonalon, amit nagyrészt zalaegerszegi kollégák végeznek. Az őszi hónapokban várhatóan javul a munkáltatásunk, bár nem nagy mennyiségben, de ismét lesz répa szállítás. Az utazási költség-térítésről nem kívánok szólni külön, csak nézünk, ennyi plusz erő energia van még itt. Lehet, hogy mire megjelenik a cikk, változik az utasítás, de alapvetően négy dokumentumot kell most kitölteni, s hát a másik oldalon számon tartani, talán egy jobb lenne. Ugyanakkor összefügg egy-két dolog pl. csökkenteni szerezni a napi pihenőidőt, szerintem akkor csökkenteni kellene a hosszú várakozás fogalmát is, akár személyre bontva, vagy lakóhelyre. Erre láttunk példát a munkáltatótól, lakhely szerinti közelítette meg a feljelentkezési helyeket lehet, hogy ezt is így kellene. Bélának 30 perc, Imrének 45 perc a hosszú várakozás fogalma. Nem biztos, de egy ilyen jellegű kérdést ott kellene kezelni, ahol ezt alkalmazták. Csataink vannak a vezényléssel, idő problémák, néhol kevesebb az idő, s hosszú a várakozás addig, amíg megváltozik, vagy az illetékesek megváltoztatják. Kellene egy konkrét megoldás, ahol rövid időn belül lezárhatjuk ezeket a kérdéseket.

A Szombathelyi Tagcsoport nyugdíjas kollégái részére egynapos kirándulást szervezett Győr városába busszal, a belváros megtekintése után, a Kötár következett. Hazafelé Csornán töltötték el kiadós ebédjüket. A kb. ötvenfős csoport jó hangulatban tért haza, bár az időjárás nem kedvezett a városnézésnek. A Tapolcai Tagcsoport II. MOSZ-túrájáról Horváth József tagcsoportvezető írt néhány gondolatot, ami a Keszthelyi-hegység egyik legszebb tájára vezetett. A Rezi várrom megtekintése volt a célunk. Tapolcáról 09:00-kor indultunk külön busszal Rezi községéig, onnan gyalogszerrel



vettük be a várat. Rengeteg málhánk (sör, üdítő, szalonna, kenyér) ellenére nagyobb fáradtság nélkül feljutottunk a csúcsra. Kiváló szalonnasütő hely van kialakítva a vár szomszédságában, amit sikeresen kihasznált valamennyi résztvevő. A gyönyörű táj látványa mindenkit rabul ejtett. A visszaút „gördülékenyebb” volt, mivel málhánktól sikeresen megszabadultunk, már csak belsőnket terhelte. Már készülünk a következő vezérra, ami a Káli-medence legszebb pontjára vezet majd, a Hegyestű meghódítására. *Horváth György*



Szeged



Területünkön augusztus 2-án Békéscsabán, 5-én Szentesen és Szegeden, 10-én Kecskeméten és Kiskunhalason tartottunk fórumokat, ahol a MOSZ elnöke, valamint alelnökei tartottak tájékoztatót az egybegyűlt érdeklődők számára, majd válaszoltak a feltett kérdésekre, felvetésekre. A fórumokon sok érdekes, bennünket érintő kérdés vetődött fel, amelyek megvitatásra kerültek. Valószínűleg a kimondottan jó nyári időjárásnak köszönhető, de szívesen láttunk volna egy kicsivel több kollégát az eseményeken. Talán majd legközelebb valamivel intenzívebb lesz az érdeklődés.

Szeptember 10-én Békéscsabán a szokásosan megrendezésre kerülő MOSZ bálon búcsúztunk a legutóbb nyugdíjba vonult kollégáinktól. Huszonnégy mozdonyvezető fejezte be aktív pályafutását. Most búcsúztattuk Bali Mihály, Balog Kálmán, Baráth Géza, Batiz Ambrus, Binges Endre, Csapó Béla, Csillag Zsigmond, Csizmadia Mihály, Csollák Gyula, Faragó Zoltán, Gólya Mihály, Gyöngyösi Imre, Héjja István, Koszna János, Lévai Béla, Magyar Mihály, Megyesi János, Mészáros Gergely, Nagy Gábor, Pál István, Sánta András, Szabó Imre, Szendrői József, és Tóth Zoltán kollégákat. Ezúton is kívánunk nekik jó egészséget, és nagyon hosszú nyugdíjas éveket. A bálon a résztvevők reggelig kitarattak, amelyen végig nagyon jó hangulat uralkodott.



A mozdonyvezetők napja alkalmából minden évben megrendezésre kerülő bálon búcsúztunk nyugdíjba vonuló kollégáinktól a résztvevő tagcsoportnál is. Ez évben hét kollégánktól, Biró Istvántól, Fehér Sándortól, Jámbor Jánostól, Marhás Sándortól, Sándor Imrétől, Sándor Mihálytól, Tarsoly Gyulától köszöntünk el hozzátartozók, barátok gyűrűjében. Gratuláció és ajándékozás után sok boldog, jó egészségben eltöltött nyugdíjas éveket kívántunk mindannyiuknak. A jó hangulatú bál reggelig tartott. Szegeden a kecskés telepi Művelődési házban került sor, szeptember 11-én, az Európai Mozdonyvezetők napja alkalmából a nyugdíjas találkozóra, amelyen a frissen nyugdíjba vonuló mozdonyvezetőket búcsúztattuk. Erre az összejövetelre nem először került sor Szegeden, ahol Szakszervezetünk ajándékokkal kedveskedett a most nyugállományba vonuló kollégák számára, név szerint: Kokavec András, Kispéter László, Pintér János, Lövei Sándor, Veszprémi Imre, Tarnóczki István, Hegyközi András, Bakacsi László, Sári Zoltán, Győri Lajos. Minden évben ezen a találkozón kerül sor a legidősebb kolléga köszöntésére is, aki most Szárics József, 89 éves mozdonyfűtő volt. Mozdonyvezető unokái, Gábor és Tibor is büszkék lehetnek rá. A kellemes ebéd elfogyasztása után, előkerültek a régi történetek, fényképek, és szép emlékek. Összességében egy kellemes napot hagytunk magunk mögött, melyet minden évben szívesen élünk újra. *Szóth Tibor*



Budapest - Nyugat

Augusztus végén több kollégánknak is eljött a várva-várt nap, amikor – a tavalyi megállapodás értelmében – nyugdíjba mehettek. Ők azok az utolsó „fecskék”.



Apropó, költözés. Területünkön nagy költözések történtek. Az esztergomi kollégák megtapasztalták, hogy nem is olyan rémisztő az áprilisi újság címdala, azaz a konténer. Erről ír Bartha Géza tagcsoportvezető:

” 2010. júliusában végre egy több éve húzódó ügyre került pont. Aki ismerte az esztergomi szociális épületet, annak nem kell bemutatni a lepusztultságát. Repedt falak, mennyezet, beázások, süllyedő alap jellemezte. Németh Zoltán központvezető úr partner volt a kialakult helyzet mielőbbi rendezésében. Sajnos az IK lassú ügyintézése miatt nem igen látszott eredmény. Annál is inkább, mert két év alatt több szakvélemény készült, mint karbantartási tevékenység. Ebben az évben sürgős lépésnek kellett bekövetkezni, mivel az épület életveszélyessé vált. A megoldás, amit régen szorgalmaztunk a konténerben történő elhelyezés lett. Egy négy konténerből álló egység lett kialakítva az állomás központi helyén. Tartalmaz felvigyázói irodát, szakszervezeti helyiséget, tartózkodót, vizesblokkot és öltözőt. Mindent összevetve végre kulturált, emberi elhelyezést nyertünk a fűtéssel, klímával ellátott komplexumban.”

Másik nagy költözés Hegyeshalomban történt. A kollégák az állomásépületben kaptak helyet. Itt került kialakításra a felvigyázói iroda és a mozdonyvezetők tartózkodója, valamint öltöző és vizesblokk. Pihenőszobát is létrehoztak a kollégák bútorfelajánlásával. Hegyeshalomban kísérleti jelleggel online jelentkezési rendszert telepítettek. Felvigyázó mentes időben a mozdonyvezetők jelentkezése a győri mozdonyfelvigyázónál történik. Webkamera bekapcsolása után a felvigyázó meggyőződik arról, hogy a kolléga ténylegesen jelen van, majd a „vuvuzelát” megfújatva az alkoholmentes állapotot is tudja ellenőrizni. A kamera csak a jelentkezés idejére van bekapcsolva. Ha a rendszer beválik, akkor gyanítom, hogy több jelentkezési helyen is találkozhatunk majd vele. Akik a foci VB-t nézték, tudják, hogy a névadó vegyes érzelmekeket ébresztett. Azt hiszem, ez így lesz a mi vuvuzelánkkal. Pusztaszabolcsi kollégáink most irigykedve olvashatják, hogy amit ők évek óta szeretnének, azaz kulturált öltözőt, beírót, az máshol megoldódott. Jó hír számukra, hogy náluk is hamarosan elkezdődnek a munkák, a szerződéseket már aláírták. Komáromban is felmerült az igény egy pihenőszoba kialakítására. Ezt jeleztük a szeptemberi HÉT-en. Reményeim szerint októberben a munkáltató és a mozdonyvezetők számára is elfogadható megoldást fogunk találni.

Újra itt vannak a hűvös esős idők, egyre inkább ismét előtérbe kerül a Bp déli pályaudvari pihenő, tartózkodó hely szükségessége is. Ami a Trakciónak az IVU bevezetésének a végét jelenti, nekünk az a vég. Székesfehérváron és a hozzá tartozó településeken (Veszprém, Dunaújváros, Pusztaszabolcs) az októberi vezénylést már így kaptuk meg.

Amit már talán mások megszoktak, mi most kezdjük megismerni. Az első feltörő véleményeket inkább nem írnám le, nem bírná a nyomdafesték. Amit a továbbiakban már nem is óhajtok pazarolni.

Csire László



gyománynak tekinthető mogoróskai kétnapos bicikli túra, vagy az országos MOSZ horgászverseny, ahol a távolság és a rossz idő ellenére, igencsak nagy számban pecáztak a debreceni és ladányi kollégák, sajnos siker és hal nélkül.

Persze a szórakozás és a nagyszámban kiadott szabadságok mellett sem tudtuk feledni a gondokat, ami a területünket, már az év eleje óta sújtja. Állítólag nincs munka, nincs teljesítmény, sokan vagyunk és különben sem akarunk dolgozni. Persze akkor nem értem a munkáltatót, hogy sok kollégám miért vállalja az önkéntes kiküldetést, vagy inkább száműzetést, távol az otthonától, családtól, csak azért, hogy némi garantált túlóra pótlékért, más területeken dolgozhasson. Az pedig végképp érthetetlen számunkra, ha ennyire kevés a munka nálunk, akkor miért nem kapunk plusz teljesítményt, némi átcsoportosítással nyugatról, ahol kevés az ember, nem tudják kiadni a szabadságokat, lassan elérik az éves túlóra maximumokat, és az ottani központvezető körlevelekben csábítgatja az itteni mozdonyvezetőket szállás biztosítással és fix túlóra ígéretekkel, ugyanakkor még mindig több vonat van a területünkön, amit Szolnok szolgál ki. Hogy ez a kettősség senkinek nem szúr szemet, az több mint érdekes. Szeptember hónapban ismét rengeteg állásidő volt levezényelve – közel 8000 óra –, a legrosszabb a helyzet Záhonyban és Mátészalkán, Püspökladányban kicsit javult a helyzet a Karcag - Tiszafüred vonal megnyitásával, de közel sem megnyugtató, viszont emiatt újra kellett módosítani a KSZ Helyi Függetlenségét.



A területen egy hosszú tárgyalás végére került pont azáltal, hogy sikerült megállapodnia a munkáltatónak és az MVB-nek a Munkavédelmi Szabályzat Helyi Függetlenségéről. Közel egy évet késett az aláírás, ami sok vitatott helyzetet kezel és megold.

Megállapodás született a BGOK-val is, hogy ezentúl a vezényelt mozdonyvezetői oktatások a Faraktár utcai Oktatási Főnökségen fognak zajlani. Mindig problémát okozott a helyszín, ugyanis a Trakciónak nem volt erre alkalmas helyisége, az egyéb állomási tantermek pedig nem feleltek meg a minimális követelményeknek sem. Ezentúl az oktatások kezdése 8 óra lesz, így igazodva a kijutást és visszajutást biztosító vonatokhoz.

Nemes Zsolt



Pécs

Területünk aktuális témája a 39/2010-es kormányrendelet kapcsoló 15/2010 VIG utasítás az utazási költségtérítés elszámolásáról. A rendelet a korábbi szabályozásnál kedvezőbb lehetőségeket kínál a munkavállalóknak (86%-os térítés, hosszú várakozás fogalma), de nem a mi vállalatunknál. A Ksz 64§ szerinti két óránál hosszabb várakozás esetén csak saját tulajdonú gépjármű használatkor hajlandó 28 Ft/km térítést fizetni. A „hosszú várakozás”-t (a várakozás meghaladja az utazási időt) nem hajlandó alkalmazni. A kormány rendelettel ellentétben rész utazási úti költségtérítést kényszerít azokra a kollégákra, akik nem vasútvonal mellett fekvő tartózkodási helyről járnak dolgozni. Az egyeztetések folynak, de félok, hogy csak az egyéni jogvita hozhat majd eredményt. A dombóvári tagcsoport hagyományosan megünnepli az Európai mozdonyvezetők Napját, melynek megrendezésére szeptember 8-9-én került sor a gunarasi pihenőházban. A kétnapos rendezvény során a tagcsoport vezetése vendégül látja tagjait és párjukat egy éttermi ebédre, ill. korlátlan mennyiségű csülkös babgulyásra és csa-





polt sörre. Nyolcadikára szerveztünk egy nyílt fórumot, melyen részt vett a terület valamennyi tisztségviselője, a dombóvári kollégák és megtisztelt bennünket a MOSZ elnöke és két ügyvezető alelnöke. A résztvevők megvitatták a legtöbb gondot okozó problémákat, a kérdések a közeljövő változásaira irányultak. A többórás fórumnak az ínycsiklandozó babgulyás illata vetett véget, melynek elfogyasztása közben már könnyedebb témák kerültek terítékre. A nap fontos eseménye a 19.00 órakor kezdődő „Tiszteletbeli Mozdonyvezető” cím átadása. A díjat olyan személynek ítéljük oda, aki a helyi mozdonyvezető közösségért a legtöbbet teszi. Az idei évben a címet Weich Péter úr kapta, önzetlen, a mozdonyvezetők sporttevékenységeit elősegítő munkája elismeréseként (1-es kép). Ezen a napon alakult meg



a dombóvári nyugdíjas tagcsoport, melynek alapító okiratát az ügyvivők és Németh alelnök úr hitelesítette. Az ünnepségen bemutatásra került a tagcsoport új vezető ügyvivője Pintér Norbert úr, akit az ügyvivők Wéber József területi ügyvivővé választása okán egyhangúlag választottak meg. Szeptember 24-én a nagykanizsai tagcsoport egy megható ünnepség keretében látta vendégül és búcsúztatta el nyugdíjba vonult tagtársait. Az esemény vendége volt a MOSZ elnöke és a területi ügyvivő. A tagcsoport nevében Banka Attila vezető ügyvivő méltatta a kollégák közösségért végzett munkáját, köszönetet mondott áldozatvállalásukért, mellyel súlyos foglalkoztatási gondot segítettek megoldani. Külön méltatta Kiss Zoltán urat, aki a kezdetektől a szakszervezet aktív tisztségviselője, pénztárosa, majd több cikluson keresztül vezető ügyvivője volt. Ebből a tisztségéből vonult nyugdíjba. Minden kollégának hosszú egészséges nyugdíjas éveket kívánunk.

Wéber József



Dunaferr

Mielőtt bárki is azt gondolná, hogy a Dunaferrben működő tagcsoport helyzete rózsás az olvassa el soraimat, ezt követően másképp látja a világot.

Ez év tavaszán az utasítás hiányok, szabályozatlanságok megszüntetése érdekében levélben fordultunk a mozdonyvezetőket foglalkoztató üzem, munkáltatói joggal rendelkező vezetőjéhez. Első levélre nem jött válasz, gondoltuk elkeveredett annak ellenére, hogy hivatalosan átvettük. Írtunk még egy levelet, amelyben egyeztetést is javasoltunk, hátha a hiányosságokkal kapcsolatban, valamint a törvényi előírások betartása tekintetében eltérően gondolkodunk. Természetesen ezt a levelet is szabályosan átvettük, így az elkeveredés szóba sem jöhet. Sajnos ez a kezdeményezés is süket fülekre talált. Azt gondoltuk, hogy az általunk felvetett problémák olyan komoly átgondolást igényelnek, ami időigényes. Mi a cél érdekében ebben is partnerek vagyunk, ahogy a régi közmondás mondja: a jó munkához idő kell. Vártunk is

türelemmel vagy három hónapot, az égvilágon semmi sem történt. Azt gondoljuk, hogy ha munkáltató nem kíván a jelenlegi rendezetlen helyzeten változtatni, akkor a tagjaink érdekében tenni kell valamit. Más lehetőség nem maradt, az OMMF-hez fordultunk azzal a kéréssel, hogy a jelenlegi utasítás hiányos és rendezetlen viszonyainak megszüntetése érdekében, mint felügyeleti szerv közreműködjön. A hatóság kivonult egy fővel. Az ellenőrzést követően megkaptuk a határozatot: Ő nem talált semmi hiányt. Az értesítéssel a kezemből felvettem vele a kapcsolatot, a következőket mondta: kérte a jelzett utasítások bemutatását, mutattak is valamiket. Azt pedig, hogy az megfelelő vagy sem, nem vizsgálta, mert Ő nem nyomozó hatóság. Mindenesetre mi, az általuk írt levelet egy esetleges balesetnél elővesszük, a hatóság könnyedén kideríti ki az, aki megtévesztette az ügy kivizsgálóját. Az pedig, hogy lenne mit rendezni, az eddig szabályozatlanul végzett külső telephely kiszolgálás felfüggesztése is igazolja. Lehet ránk haragudni, lehet bennünket nem szeretni, de valamikor rendezni kellene a rendezni valót. Azok, akiknek az általunk jelzett feltételek megteremtése lett volna a feladata, felháborodnak- megsértődnek. Talán azért, mert a végén még meg kellene dolgozni a fizetésért? A fentiek csak egy történet a sok közül. A minap törvény adta jogommal élve belépési engedélyt kértem a gyár területére. (Azért kellett kérnem, mert visszavonták az állandó belépőmet.) Annyira ellenére, hogy van egy megállapodás, amely tartalmazza azt a támogatást, ami a szakszervezetünk működésével kapcsolatos, az ebben leírtak szerint biztosítanak állandó belépőt a részemre. Az is benne van, hogy ennek felmondása három hónapos határidővel lehetséges. Tehát, azt sem tartja be a munkáltató, amit Ő fogalmaz meg. A kért napra megkaptam az engedélyt, felkerestem azokat a területeket, ahol a tagjaink végzik munkájukat. A melegüzemi területet az ügynevezett M toronyból irányítják, ezen a területen munkát végző vasúti dolgozókkal már nem tudtam találkozni, mert a munkáltató megbízottja, aki kommandósokat is megszegyénítő gyorsasággal jelent meg, távozásra szólított fel. Hagyjam el a területet, beleértve a szociális épületeket, helységeket is. Kérdésemre, hogy miért? Azt a választ kaptam, mert ez az utasítás. Ha nem megyek önként, rendészet bevonásával kényszerítenek. Itt tartunk, ugye nem átlagos történetnek mondható, ami a Dunaferrben zajlik. Azért sem adjuk fel.

Hólik Ferenc

RCH MOSZ tagcsoport

Az elmúlt hónapban érdekvédelmi szempontból a Cargonál semmilyen említésre méltó esemény nem történt.

Jelenleg mindenki arról beszél, hogy mekkora létszámcsökkenés várható, milyen munkaköröket és kiket érinthet. Szerencsére bennünket, mozdonyvezetőket ez a veszély egyelőre nem fenyeget. A kollégákat most leginkább a várható mozdonybeszerzések foglalkoztatják.

Munkavégzésünkkel illetve a munkakörülményünkkel kapcsolatosan felmerülnek problémák, melyek azonban megítélésünk szerint könnyen megoldhatók, a vezetőség részéről van rá fogadókészség: néhány feljelentkezési hely nem felel még meg a kollégák elvárásainak, a beszerzett és a dolgozók között kiosztásra került munkaruhák mérete és minősége nem megfelelő. A cseréket a rezortosok a kollégák visszajelzései alapján folyamatosan intézik.

Általában elmondható, hogy a vezetőség nyitott minden indokolt kérés, illetve probléma rendezésére.

A MOSZ Cargo-s tagcsoportjának vezetése is részt vett a szakszervezet VI. Kongresszusán, Biatorbágyon. Örömrö-





re szolgált, hogy a Rail Cargo Hungária Zrt-t a rendezvényen Kovács Imre elnök-vezérigazgató, és Masa Beáta HR igazgató képviselte, az elnök-vezérigazgató beszédet is mondott. Felvázolta a cég előtt álló feladatokat, és külön foglalkozott a mozdonyvezetői munka szerepével a cég keretein belül.

Bezdán Mihály



Miskolc

A múlt havi újságunkban területünkről hírek nem szerepeltek. Ezért pótolom a hiányzó híreket, bár nem feltétlenül lesz az sok. A 08.06-i HÉT ülésen bemutatta Pöstyéni György TVSZK vezető, az új fegyelmi vizsgálónkat, Pavliscsákné Paksi Csillát. Reméljük, szolgálati ügyben minél kevesebbszer fogunk találkozni vele!

Teljesítményeinkkel kapcsolatban Pöstyéni Úr elmondta, hogy azok tovább csökkentek. Ehhez járult hozzá a május 17-én kezdődött sajnálatos árvízi helyzet, amely miatt személyi, és forgalmi csökkentésekre került sor több vonalon. Kihasználságunk közel 1%-al csökkent. A CARGO-hoz a második hullám is átment, így a mozdonyvezetői foglalkoztatás visszatért a tervezetthez. A sátorlajújhelyi, és a tornanádaskai teljes vonalat átadták – a korábbi árvíz okozta károk helyreállítása után -, a személyforgalom a teljes vonalon üzemel, de a teherszállítás az visszæsett. A féklöket problémákkal kapcsolatban meg tudhattuk, hogy pillanatnyilag nem találják az okát. Féktuskó innen is ment vizsgálatra, de az eredmény, még nem ismeretes. Amikor tájékoztatást kértem arról –amit az augusztusi újságunkban meg is írtam-, hogy hogyan került sor a V43-1047-es mozdonyvezető nélküli féktükmérésére, a TVSZK vezető felháborodásának adott hangot. Ők a mozdonyvezető érdekében jártak el így, s „már régen meg lehetett volna mázsálni” a mozdonyvezetőt, ha nem így járnak el. „A mozdony, javításban volt”, ezért nem vezényeltek rá mozdonyvezetőt, s „ez így helyesen történt”, én pedig „Kramli Úrnál felnyomtam”- nem teljesen így történt, de itt most nem folytatom, hisz a későbbiekben bővebben kívánok a témával foglalkozni -.

Az augusztusi ÜT ülésen 08.26-án megtudtuk, hogy az I-VII. havi adatok alapján a mozdonyvezetői túlóra 2,07-81,1 óra, a felvigyázóké pedig 20-89,14 óra között van. Mivel a mozdonyvezetőknél óriási a különbség, ezért a következő ÜT ülésre tételes névszerinti kimutatást kértem a főnök úrtól. Ezután hosszasan beszélünk a munkába járás költségtérítése kapcsán kiadott végrehajtási utasításról, s az a körüli anomáliákról. Tájékoztattam bennünket arról, hogy Faggyas László Telepvezető Úr több kérdést tett fel, és küldött fel ezzel kapcsolatban, de válasz, mindezidáig nem érkezett. Amíg a TRAKCIÓ a rendeletet meg nem változtatja, addig itt azt kell alkalmazni. Sajnos, ezt mi is tudjuk. A féklöket problémával kapcsolatban azt a tájékoztatást kaptuk, hogy az új féktuskók kibírják vizsgálatról-vizsgálatig. Szeptember

A 10.-i HÉT ülésén a munkáltató képviselőjében Faggyas László telepvezető Úr volt jelen. Tájékoztattam arról, hogy az augusztusi hónapot 2300 túlórával zártuk, s köszönhető ez részben annak is, hogy viszonylag sok szabadság ment ki. Úgy néz ki, hogy szeptemberre nincs elég munkánk, s az év hátra lévő hónapjaira sincs jó kilátásunk. A munkába járás költségtérítésével kapcsolatban csak negatív vélemények fogalmazódtak meg. Tájékoztattam arról telepvezetőnk, hogy megállapodás jött létre a TRAKCIÓ, és a START Zrt. között a Bz kocsik átvételével kapcsolatban, melyben szerepel, hogy a Bz motorok vezető állásainak takarítását is a GÉPÉSZET Zrt. végzi. Megtudtuk, hogy több kolléga orvosi vizsgálatával gond van, nevezetesen

azokéval, akik Budapesten voltak ismételt orvosin, s alkalmasnak találták őket, kit rövidebb, kit hosszabb időre, de hivatalos értesítés, még hónapok múlva sem érkezik róla. A munkáltató, viszont addig foglalkoztatni nem tudja őket mozdonyvezető munkakörben. Ez, sajnos a rendszer hibája, amire a törvények megalkotói nem igen gondoltak. Szóba került még az is, hogy „a felvigyázók mindenhol panaszkodnak” a centralizált irányítói rendszer miatt, hiszen „a mozdonyirányítás miatt is sok munkát (vonatot) veszítünk. Az irányítás hatékonysága rossz! A fiatalok nem képesek ellátni a feladataikat”. –A szöveget értelmezni képtelen, azaz nem tudókat tájékoztatam arról, hogy az idézőjelben szereplő mondatokat nem én mondtam, s azok nem az én véleményemet takarják (sic).- Megtudtuk azt is, hogy a TRAKCIÓ Zrt. felső vezetése döntött arról, hogy újfelveleles mérnök gyakornok került alkalmazásba Miskolc TVSZK-nál szeptember elsejétől. A jelenlévők közül többen azt sérelmezték, hogy nem volt meghirdetve az állás, s biztosan lett volna olyan vasutas munkavállaló, akinek a gyermeke minden feltételnek megfelelt volna. No comment!

Az egyik jelenlévő „képviselő”, megemlítette az ülésen, hogy „vonalismeret felújításra” kellene küldeni a kollégákat, mert sokan nem akarnak elmenni bizonyos vonalakra.(!?!- E.1. sz. Ut. 3. sz. melléklet 4.pont! sic.) Ő, már az időszakos vizsgán túl volt. /bár lehet, hogy nem kell csodálkoznunk, mert azoknak a képviselője, akiknek elnöke, egy a Könyves Kálmán Körúton folytatott munkáltatói szakmai tárgyaláson, a jelenlévők hallatára kérdőre vont a munkáltatót, hogy miért nem tudja azt, hogy 7,6 órát kell elszámolni egy kikérőre, mert neki, csak 7,36 órát számolnak el. A jelenlévők tájékoztatták, hogy a munkabér elszámolási lapján szereplő 7.36 az nem 7 egész 36 tized, hanem 7 óra 36 perc, ami hajszálpontosan 7,6 óra(!?!)/

E hónap legfontosabb eseménye területünkön az időszakos vizsgáztatás volt. A szomorú statisztika a következő: 39 fő vérezt el összesen. A 39-ből egy fő vérezt el csak teszten, egy fő tesztből, és szimulátorból egyaránt. A 38 szimulátorosból egy fő a GÉPÉSZET Zrt. munkavállalója, így tehát 37-en véreztünk el a szimulátoron TRAKCIÓS mozdonyvezetőként. Annyi megállapítható, hogy a szimulátoros vizsgánál nagyon-nagyon csekély mértékben maga a gép dominált. Azaz, nem a gép értékelése volt a döntő, hanem a forgalmi vizsgabiztos szava. Több olyan kollégának nem „sikerült” elsőre a vizsga, aki 25-30 év mozdonyvezetői tapasztalatával ült be a szimulátor elé. Azt gondolom, és állítom is, hogy az igazi vizsga az, amit nap, mint nap végez a mozdonyvezető a vezetőálláson. Többen is felvetették azt, hogy vajon ez a stressz, amit a vizsga okoz, mennyiben járul hozzá a mozdonyvezetők egészségi állapotához. Hiába, kívülről ezt nem lehet megérteni. Az is szomorú dolog, amikor azt mondják a vizsgázónak, hogy jól van, most már mehetsz, mert látom, hogy megnyugodtál. Vajon, mi a cél ezzel? Nem csak olyanok voltak, akiket elszomorított, vagy aggasztott a nagyszámú rossz eredmény, volt azért olyan is, aki örült annak. Személy szerint nekem sikerült örömet okoznom SL vizsgabiztosunknak, mint azt ő kifejezésre is juttatta több vizsgára várakozó kolléga előtt, nevezetesen:” annak az egynek én is örülök, hogy LL megbukott a vizsgán”. Ha ennyi öröme is van az életben, személy szerint én soha többé nem kívánok neki örömet szerezni! Próbálhatna valami másnak örülni! Annyi szép dolog van az életben. Jelen időpontban a pótvizsgára kötelezettek közül egy kolléga van, aki még nem vizsgázott le eredményesen. Remélhetőleg a közeljövőben ő is túl lesz a sikeres vizsgán. Neki is, és azoknak is, akik az év hátra lévő részében fognak vizsgázni, kívánok: Egy záhonyi irányvonat!

Laczai Lajos





Debrecen - Kelet

Az augusztus vége, szeptember eleje sem hozott semmi jót területünk számára. A munkába járással kapcsolatos vezérigazgatói utasítással csak probléma van, főleg azzal a részével, hogy túlterjeszkedik a kormányrendelet és a KSZ idevonatkozó pontjain. Nincs más választás, mint egyéni jogvitát kezdeményezni az érintetteknek ebben az ügyben.

A területünkön szeptemberben több mint 5000 óra állásidő volt kivézenyelve! Úgy gondolom, hogy ténylegesen meg kellene már bolygatni a munkaesztétást, de nem vonatok tologatására gondolok, hanem úgy teljesen, a mélyére belenyúlva megkavarni! Új mozdonyfordulókkal egyetemben egy új rendszert kialakítani. Ne a TVSZK - k versenyezzenek egymással a munkáért, hanem a csodálatos IVU (ha már kiadtak érte több milliárdot) rejtett tulajdonságait is ki kellene aknázni.

Területünk tagcsoportjai részt vettek az immár sokadik vontatási kupában, amelyet a valamikori Debrecen, Miskolc, Nyíregyháza és Záhony vontatási telepek munkavállalói rendeznek meg és vívnak meg egymással nagypályás labdarugó mérkőzés keretében. Talán visszamatatás a múltra, talán előremutatás a jövőre, de itt szakágaktól és vasútvállalatoktól függetlenül egységbe szerveződve harcolnak egymás ellen a néhai fűtőházak leszármazottai. Mivel négy csapat van, automatikusan 2-2 csapat játszik egymás ellen és a győztesek az első, míg a vesztesek a harmadik helyért küzdenek meg egymással. Első körben Debrecen-Nyíregyháza 0:1, míg Miskolc-Záhony 1:3 eredménnyel zárult. A harmadik helyért Miskolc csapata 5:0-re verte meg Debrecent. A döntőben pedig Záhony 3:2-re diadalmaszkodott Nyíregyháza csapata felett, így Záhony megnyerte a Vontatási kupát. A hagyományápolás, ill. előre tekintéshez csak annyit, hogy a záhonyi csapat résztvevői között ott voltak a RAIL CARGO HUNGARIA ZRt. kocsivizsgálói, a MÁV GÉPÉSZET ZRt. színeiben a KJK mozdonyműhely Záhony szerelői és a KJK kocsijavító műhely Fényeslitke munkatársai, a MÁV ZRt. Pályavasút illetékeségi köréből a záhonyi tengelyszerelő dolgozói és a MÁV-TRAKCIÓ ZRt. munkavállalói közül a mozdonyvezetők, akiket természetesen a MOSZ testesített meg. (Lehet, hogy jövőre, az átalakítások hozományaként nem kell ennyi vállalatot felsorolni?)

A vállalatunk elkezdte alkalmazni a 15/2010 VIG -ban rögzítetteket augusztus hónapra is, holott arról volt szó, hogy az utazási költségtérítések még a régi bizonylati rendszer szerint lesz elszámolva ebben a hónapban. Nos, ha a munkavállaló nem adott le olyan igénybejelentőt, amin kifejezetten az szerepel, hogy ő csak részben kéri a költségtérítést a teljes útvonal helyett és mégis így számolták el neki kilométereket, akkor ez az egyéni jogvitának is alapja lehet! Arra kérek mindenkit, hogy akinek nem fizette ki a munkáltató a teljes útra járó költségtérítést az kezdeményezzen egyéni jogvitát a munkáltatóval szemben (kollektívet nem lehet) és ha kell a bíróságon szerezzünk érvényt igazunknak! A MOSZ minden segítséget megad a jogvita lebonyolításához és az iratok elkészítéséhez. Ne hagyjátok magatokat és ne dőljete be a fenyegetéseknek, bátran el kell menni a bíróságig is, ha a munkáltató nem hajlandó változtatni az álláspontján!

Azért valami jó is marad a végére. A kormány tervei szerint a visszanyitott vonalak között szerepel a Fehérgyarmat-Zajta és a Kocsord-Csenger! Ez nagyon jó hír számunkra, hiszen több feladat jut Mátészalkának (persze, ha nem vesznek el tőlük teljesítményt a másik oldalon)! Gyüre Ferenc



Budapest - Centrum

A szeptemberi hónap kiemelkedő eseménye volt a MOSZ 6. Kongresszusa Biatorbágyon. A Bp. Centrum terület küldöttei, tisztségviselői, az érdekképviseleti munkát figyelemmel kísérő kollégái már 2009. év őszén elhatározták, ahhoz, hogy a Kongresszusi javas-

latainkat megfelelően megfogalmazzuk, előkészítsük, időben össze kell állítanunk az anyagot és ebbe a munkába, szerettük volna a MOSZ területi küldötteket is bekapcsolni. Ennek két fő oka volt és van. Meggyőződésünk, hogy hatékonyabb, gyorsabb és szakmaibb lehetne szakszervezetünk tevékenysége, ha nem a Mozdonyvezetők Szakszervezete területei között, hanem ügyek, programok mellett folytatnánk le a vitákat. Nem hisszük, hogy mindent a Budapesttől való földrajzi elhelyezkedés kell, hogy meghatározzon. Nyitottság jellemezte a MOSZ Budapest Centrum terület elképzeléseit, mert kíváncsiak voltunk arra mi foglalkoztatja a Mozdonyvezetők Szakszervezete küldötteit, hogy értékeli szakszervezetünk működését, és milyen javaslatokat tartanak kívánatosnak az érdekképviseleti munka javítására. Mert abban is biztosak vagyunk, nincs olyan szervezet, nincs olyan tevékenység, nincs olyan dolog, amelyen megfelelő előkészítéssel, alaposabb munkával és nagyobb alázattal nem lehetne javítani. A Budapest Centrum terület kritikái, javaslatai ebből a gondolatmenetből táplálkoznak.

A másik ok, amiért már 2009-ben ilyen döntést hoztunk az, hogy a kongresszusi munkára megfelelő időt kell szánni, ahhoz, hogy megalapozott anyagot tegyünk az asztalra. Sokszor éreztük, hogy nem jut, jutott idő a problémák megvitatására, és az esetleges döntések hatásának vizsgálata, elemzése nem volt mindig jellemző.

Így érkezett el 2010. január, amikor az első találkozóra került sor a Miskolc terület képviselőivel. Ezt a tanácskozást még számos követte, valamennyi területtel, egy kivételével sikerült véleményt cserélni. Nagy izgalommal vártuk, az összefoglaló, közös összejevetelt, ahol a területek vezetői részvételével addigi munkánk összefoglalását, a tapasztalatok leszűrését és javaslataink együttes megfogalmazását terveztük. Bizakodásra adott okot, hogy az egyes vitákban sok közös véleményt találtunk, és többé-kevésbé a MOSZ, a munkánk értékelése is hasonlóan mutatkozott. Nagy csalódásként értük meg és a mai napig nem találunk magyarázatot arra miért csak 3 területi küldöttcsoport küldte el képviselőjét arra a napra. Ennek ellenére módosításainkat megfogalmazzuk, és benyújtottuk a Kongresszusi ütemtervnek megfelelően. Javaslataink nagy többsége még az Alapszabály módosítási javaslatokat vizsgáló bizottságon sem ment át. Magyarozatként itt is a túlságosan területi elven megfogalmazott kritikát hallhattuk. A küldöttközgyűlési vitákon sem számítottunk sikerekre, ezért is készültünk nagy várakozással és érdeklődéssel a Kongresszusra.

A MOSZ Bp. Centrum terület ugyanis olyan döntést hozott, hogy javaslataink nagy részét a Kongresszusi vitában is fenntartjuk, mert véleményünk szerint azok a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a mozdonyvezetők javára szolgálnak. Bízunk a Kongresszus ünnepélyességében, a küldöttek felelősségében, a kultúrát és jól vezetett vitában. Azt kell mondanunk, nem csalódtunk. A Mozdonyvezetők Szakszervezete 6. Kongresszusa eredményes munkát végzett. Fegyelmzett, megfontolt döntéseket hozott, amelyben komoly érdeme van a Budapest Centrum terület küldötteinek is. Területünk az Alapszabály, Választási Szabályzat dokumentumhoz 9 módosítást javasolt, ezek közül 7 került elfogadásra, egynek a megoldása, pedig kongresszusi határozat formájában 2011. 03. 31-ig elhalasztásra. A következő 4 év programjához 6 szövegszerű javaslatot fogalmaztunk meg, ezek közül 5 beépült a 2010 és 2014 év közötti feladatokba. Nem sikerült a küldötteket meggyőznünk a Választási Szabályzat olyan irányú módosításáról, amely a MOSZ egyes választott tisztségviselőinek azonos tisztségben betöltött legfeljebb kétszeri újraválasztásáról szól és nem került be a programba, hogy jövedelempolitikánk meghatározásakor vegyük figyelembe a mozdonyvezetéssel töltött időt és a vonatok sebességét, tehát a hatékonyságot is. A MOSZ Budapest Centrum gratulál az újraválasztott vezető tisztségviselőnek, a Pénzügyi Bizottság megválasztott elnökének és tagjainak. Munkájukhoz jó egészséget, eredményes munkát és közös sikereket kívánunk.



Egy kongresszus nem lenne teljes a meghívott vendégek hozzászólásai, köszöntései nélkül. Ezek az alkalmak jók arra, hogy az elejtett szavakból talán kiolvasható a tulajdonképpeni mondanivaló. A teljesség igénye nélkül néhány gondolat, amely számomra mindenképp emlékezetes marad a vendégek mondanivalójából.

Márkus Imre a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatója hatásos beszédet mondott. Kinyilvánította, hogy érdekelt a foglalkoztatási megállapodás és a Kollektív Szerződés meghosszabbításában. Kinyilatkoztatta, ha nő a hatékonyság, szeretne nagyobb jövedelmet fizetni a mozdonyvezetőknek, és elismerte a Mozdonyvezetők Szakszervezetét erős, kemény és határozott tárgyalófélnak.

Kovács Imre a RCHUN Zrt. első embere a „Cargós” életéről beszélt, szerinte ez azt jelenti, hogy nincsenek mozdonyvezetők, kocsi-vizsgálók, raktárosok stb. csak „Cargós” munkavállalók, kiknek feladatuk az áru célba juttatása. Érdekes eszmefuttatást hallottunk a mozdonyvezetőről, mint kamionsofőrökről... Elmondta, munkatársai milyen nagy munkát végeztek a saját vontatási képesség kiépítésével. Partnerséget ajánlott a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-nek, a jól megválasztott szolgáltatási árral komoly megbízásokra számíthat a traktációs vasútvállalat. Apavári József a MÁV-START Zrt. megbízott vezetője papír nélkül is jól megszerkesztett köszöntőt mondott. Kitért a MOSZ-nál töltött időre, kritikusan, önkritikusan szólt a személyszállítás problémáiról, a politika felelősségéről.

A politika képviselőjében Fónagy János államtitkár szólt a jelenlévőkhez. A politikus politikai beszédet tartott, bírálva az előző kormány intézkedéseit, szó volt például a Ferihegyi repülőtér privatizálásáról is. Elmondta, helytelenítik a MÁV-CARGÓ Zrt. magánosítását, megvizsgálják a szerződést. Nyugat-Európai példákat hozott a vasúti közlekedés fejlesztésének szükségességére. Ami számomra értelmetlenséget váltott ki az a vasúti fegyelem helyreállítására mondott elképzelése valami félkatonai felépítésről stb. A fejlett nyugat európai vasutaktól ez áll a legmesszebb. Ez a balkáni típusú vállalatokra jellemző. Elég sokat utazgatva főleg német nyelvterületen, a Német és Osztrák valamint a Cseh vasútvállalatok nem a félkatonai berendezkedés és felépítés miatt vívtak ki maguknak nevet Európában.

A tekintélyelv helyett a partnerség és a munkatársak bevonása a döntésekbe hozzák létre az a vállalatot, ahol a hatékony munkavégzés félelemkeltés nélkül is megvalósítható. Szarvas Ferenc a MÁV Zrt. vezetője a MÁV hosszú távú fejlesztési terveiről beszélt, partnerséget ajánlott a szakszervezeteknek, de azt is megemlítette, nem szeretné, ha az érdekképviseletek megakadályoznák a döntéshozókat céljaik megvalósításában.

Az ALE elnöke és alelnöke is köszöntötte a Kongresszust. Mindkettő mondanivalója az együttműködést hangsúlyozta, Leszek Mietek egy regionális Közép-Európai szorosabb összefogást sürgetett, egy európai mozdonyvezető munkabeszűntetéssel kapcsolatos kijelentésére sokan felkapták a fejüket.

A Kongresszus értékelése kapcsán fontos megemlíteni, hogy jól megválasztott helyszínnek bizonyult Biatorbágy, az állófogadás és a vacsora jó hangulatban telt, a küldöttek elszállásolása megfelelt a várakozásoknak. Külön kell szólni a kongresszust megnyitó kisfilmről. „Bennünk a világ”. A filmet nézve és a zenét hallgatva tényleg! Köszönet az ötletgazdának, az alkotóknak, a résztvevőknek.

A Mozdonyvezetők Lapja legutóbbi számában látható, olvasható a mozdonyvezetők ruháellátásával kapcsolatos információ. Ez a téma területünkön örökzöldnek mondható, és sajnáljuk, hogy ez a MOSZ döntéshozó szervezeteit nem érte el. Sokszor kezdeményeztünk ezzel kapcsolatban vitát, kértük a MOSZ elnökét, végezzünk felmérést. Kell-e nekünk egyáltalán „játzóruha”, kell-e nekünk ennyi ruhadarab, nem lenne-e jobb egy térítés havonta és mindenki a saját ruháját használhatná, persze a munkavédelmi előírásokat szem előtt tartva. Nézzük meg, milyen visel az osztrák (semilyet), mit visel a

német (kiváló bőrkabátot, rendkívül minőségi termékeket, keveset), mit hord a gyeseves (farmerszerű anyagból készült darabokat), mit vesz fel szolgálatba a szlovák (farmeranyag, kényelmes kabáttal) és milyen ruhadarabból áll egy mávos masiniszta ruhatára (vegyesen mindent, területe válogatja, rengeteg ruhadarab áll rendelkezésre). A mi ruhatárunk nyitott, úgyhogy ruháink megtalálhatók a feketepiacon is. Ebben dolgoznak víztöltők, féklakatosok, jegyvizsgálók is kérnek pulóvert, ha hidegebbre fordul az idő. Azt kell mondani a mennyiség a minőség rovására ment.

Itt lett volna az alkalom arra, ha mi viseljük a döntések következményeit, ha mi kapjuk a ruhát, szeretnénk elmondani, milyen viseletben érezzük jól magunkat, melyikben legmagasabb a komfortérzetünk. Kértük a MOSZ vezetőjét küldje el a területünkön megszerkesztett felmérésre alkalmas lapot valamennyi tagcsoport részére, hogy tudjuk, mit is szeretnénk. Az elnök úr ÜB elé vitte javaslatunkat, melyet a testület nem támogatott. Többszöri kérésünkre sem történt semmi, nem tudjuk milyen ruhát viselnénk szívesen. Mi ezt a felmérést területünkön elvégeztük, és az eredmény minket igazolt. Csak kevesen tartanak meg a „vasutas ruhát”, inkább szeretnénk kényelmes, időtálló, divatos, saját ruházatot viselni. Ha az anyagunk elkészült volna, talán a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezetői is meghallgattak volna, és utána alakították volna ki elképzelésüket. Most minden fordítva történik. Már készen van valami, ehhez kell véleményt mondani.

A bevezetni tervezett viselet engem (meg nem bántva) a telefon vagy mosógépszerelekre emlékeztet. A színvilága teljesen szokatlan, a horgászkabát külön kuriózum és méltán a szandál mellett a helye. Ha még nem késő, kérjük az érintetteket, készítsenek valódi megoldást kínáló javaslatokat és azt a mozdonyvezető társadalommal vitassák meg!



A GDL Mannheim vendégszeretetét élvezte egy hétig a 6 tagú Ferencvárosi MOSZ küldöttség Németországba. Bakos János tagcsoportvezető a küldöttség vezetője elmondta, értékelték a legutóbbi látogatás óta eltelt időben történeteket. A teherszállítással foglalkozó 5 nagy, jelentős német telephely között Mannheim is ott van. A munkáltató olyan javaslattal kereste meg az érdekképviseletet, a munkavállalókat, hogy jelentkezzenek azok, akik hajlandóak arra, hogy szolgálataik 2 órával meghosszabbíthatók legyenek, és ezért bérük 10%-al nő. Nem nagy a tülekedés, egyleg nem sikerült a létszámot feltölteni. Kívánatos az lenne a cégnek, ha legalább a telephely létszámának 30%-a jelentkezne. Erre kevés az esély, mert a mozdonyvezetők leterheltsége nagy. Másik jelentős dolog, ami foglalkoztatja a német kollégákat, hogy a szakszervezet célja valamennyi mozdonyvezetőnek, tekintet nélkül arra, melyik vasútvállalatnál dolgoznak, egységes bértaifa rendszer kiterjesztése. Ez nem azonos bért, hanem egységes tarifarendszert jelent.

Barsi Balázs





Amikor a vezetők is vonatoznak.

A másik írásomtól (*Ahogy én látom...*) ihletet kaptam és le is írom a vizionált képet. A vízió arról szól, hogy egy vezető vonattal jár ellenőrizni. (Most, hogy ezt leírtam arra gondolok, hogy ez már egy sci-fi lesz, na de kezdődjön a történet.) A munkáltató szaladva éri el a vonatot. Felugrik az utolsó ajtónál, de be már nem fér, annyian vannak a vonaton, így a következő állomásig a korlátba kapaszkodva utazik, félig kint. Az első megállóhelyen már fel tud jutni a kocsni előterébe a tömeggel és megnyugodva veszi tudomásul, hogy a WC nyitott ajtajában jut neki is hely. Megtörli ruhájába kezét azoktól a szennyeződésektől, amik a kocsni kapaszkodó korlátjáról kerültek rá a felszállás közben (oda egyébként, mármint a korlátra az elől lévő kocsni WC-jének használata után kerültek fel az öblítő víz porlasztásával a „cuccok” pár kilométerrel ezelőtt). Mivel korog a gyomra és már egyébként is legalább hat órája nem evett, kotorászva előhúzza az aktatáskájából az elemőzsiát. Ez nem más, mint egy kis zsírjába fagyott sültszalonna, savanyú káposztával és egy kis jó fokhagymás házi kolbász. Bicskát nem mer elővenni a morajló tömeg miatt, akik az „illatok” tobzódása miatt készülnek támadásba lendülni, fél, hogy a saját hátába landol a kés. Egyet harap a fagyos, zsíros szalonnába és egy csipetnyi savanyú káposztával nyomja le azt. Könnyen csúszik, hiszen állva több fér, (ülőhely az nincs). Az étkezéssel hamar végez, hiszen nem olyan sok az a húsz perc, na meg a tömeg nagyon ferde szemmel néz rá. Mivel a WC-ben utazó utas leszáll a következő állomáson fejedelmi a hely. Tud könnyíteni magán a hólyag feszítése miatti kellemetlen érzést elsöpörve és a deszkát lehajtva még pihenni is tud egy keveset. Kint legalább 35 °C van, így jólesik meghúzni az ásványvízes flakont, hiszen annak még csak 28-29°C körüli lehet a hőmérséklete. Megérkezik a vonat következő ellenőrizendő telephely állomására. Türelmesem megvárja, amíg a 96 utas elhalad előtte, aztán egy szökkenéssel kiugrik a WC-ből és már rohan is a fűtőház felé, hiszen a normaidő az normaidő! Egyébként is vissza kell indulnia a következő vonattal, mert az utána indulót csak két órát meghaladó várakozással tudja igénybe venni. Bemegy a beíróba és irigykedve nézi, ahogyan jönnek a mozdonyvezetők szolgálatba. Mindenki hűvös, friss, hiszen a klímázált autó-

jukból kiszállva jönnek jelentkezni szolgálatba. Azt meg kell jegyezni, hogy hősünk nem fizeti részükre a gépkocsi költségtérítést, hiszen csak 1 óra 55 percet kellene itt várniuk, az meg kevesebb, mint két óra, meg egyébként is részben igénybe tudja venni többségük a vasúti személyszállítást. Ezeket a mozdonyvezetőket nem hatja meg a költségtérítés hiánya, végig jönnek az autóval egészen a munkahelyig (ahogyan ezt a kormányrendelet is engedélyezi), mert tudják, ha 5 perc túl szolgálatuk keletkezik, akkor már nem tudnak vonattal hazamenni és ha még az autójukat is ott hagyják valamelyik megállóhelyen, akkor csak 8-10-12 óra múlva érnek haza. Jobban járnak, ha autóval jönnek be a munkahelyig. Hősünk végzi dolgát, ellenőriz, de mindenkinél mindent rendben talál. Ez persze természetes, hiszen mozdonyvezetőkről van szó. Van köztük olyan is, aki a szomszédos nagyváros rendőrkapitányságáról érkezett, mert tanúként volt meghallgatva egy csapórúd töréses eset miatt. Mivel azonban ez állampolgári kötelezettsége (mármint a tanúskodás), a csapórúd meg nem a „trakciójé”, sorry! Szereplőnknek sietnie kell, hiszen ha megint állva kell megtennie azt a két és fél órát nagyon mérges lesz. Van még egy kis kolbász a táskában és ugye enni azért kell, ezért már itt kezdet kell mosnia, mert a KSZ szerint ha most kezdet mos, akkor a munkaközi szünetben erre nem kell lehetőséget biztosítani (jobb, ha pisil is). Nagy rohanás után kiderül, hogy az a számú vonat nem fog közlekedni, amivel szándéka volt utazni, mert egy kamionos behajtott a vasúti átjáróra, késések és változások vannak. Szól is telefonon a helyi asszisztensnek, hogy küldje el majd a vonattal érkező mozdonyvezetőt állásidőre, mert nem abban a vonatszámában érkezik, amit a személyzeti forduló tartalmaz. Már látszik, hogy csak a tervezett idő felett 4-5 óra késéssel érhet haza a családhoz. Szól is telefonon az asszonykájának, hogy „nem tudom, hogy mikorra érkezik haza, majd megyek”. Az asszonyka aggódva keresi a szavakat a telefonvonal túloldalán:

- De háááát mi lesz az esti színházzal?
- Színházzal? Hát az majd holnap lesz!
- Dehogyan holnap, hiszen ma van péntek.
- Ma péntek van? Ba....a meg megint nem lesz ülőhelyem a vonaton!

Gyüre Ferenc

Gyászol a mozdonyvezetők közössége!

Szlávik István mozdonyvezető kollégánk 2010. október 20-án balesetben elhunyt. Kiskunlacháza és Délegyháza közötti vasúti átjáróban az általa vezetett tehervonat ütközött a fényorompó tiltó jelzését figyelmen kívül hagyó teherautóval.

A tragédia megrendítette a mozdonyvezető társadalmat, akik osztoznak a család fájdalmában.





INNOTRANS



2010. szeptember 21-24 között rendezték meg Berlinben az INNOTRANS kiállítást, amelyen két napot töltöttem el. Ezen a kétévente megtartott expón ízelítőt kaptam a vasúti járműfejlesztés legújabb eredményeiről, járműgyártás helyzetéről, az ehhez kapcsolódó korszerű technikákról, technológiákról, de látható volt a legkorszerűbb vasúti pályaépítő technika, valamint a vasúti alagutak építéskor használt eljárások is.

A kiállítás hatalmas területen, több mint 130 000 m²-en helyezkedik el (viszonyításul: a 2009-es BNV kiállítási területe kicsivel haladta meg a 15 000m²-t), ennek majdnem a fele szabadtéri terület, ahol közel 3000 folyóméter vágányon voltak kiállítva járművek. A fedett területen 23 csarnokban (ezek egy része kétszintes) közel 2000 kiállító vett részt a vásáron mintegy 40 országból. Volt néhány magyar stand is, sajnos szívesen szétzórva. A magyar cégeknek érdemes lenne összefogva, együttesen mutatni meg magukat.



Tekintettel a rendelkezésemre álló rendkívül szűkös időkeretre, az egyik napot a szabadtéri résznek, míg a másodikat néhány stand gyors áttekintésének szenteltem.



A járművek közül megnéztem a Bombardier Észak-Amerikai piacra gyártott 32,5 tonna tengelynyomású, egy vezetőállásos, mindkét vontatási nemre(!) teljes értékűen használható mozdonyt.

A kiállításon mutatta be a Siemens az új Vectron névre keresztelt járműcsaládját; megtekinthető volt a

villamos és a dízel mozdony változat is. Érdekes, hogy a jármű vezetőállásában tartózkodva szinte észrevehetetlen volt, hogy a dízel vagy a villamos járművön tartózkodom-e, mert a vezetőállás kialakítása során ugyanazokat a kezelőszerveket, jelzéseket – néhány szükségszerű kivételtől eltekintve – képernyőket használták fel.



Az Alstom Prima II villamos mozdonya már az egységes európai vezetőállás kialakítással készült maximálisan teljesítve ezzel a mozdonyvezetők ergonomiai elvárásait.

A bemutatott dízelmozdonyok szinte mindegyike már most megfelel a 2012 után érvényes szigorú környezetvédelmi elvárásoknak, a mozdony és motor gyártók a járműveket részecskeszűrő berendezéssel felszerelve állították ki, ami a dízelmotorok által kibocsátott korom több mint 90%-át semlegesíti. A bemutatott tolatómozdonyok szinte mindegyike félautomata vonókészülékkel – tolatókapcsolóval – van felszerelve, a rádió távirányítás beépítésének lehetősége pedig ma már tolatómozdonyok körében szinte természetes, de a vonali nagy teljesítményű mozdonyok esetén (pl: Prima II) is választható opció.

Érdekes szekció volt a motorvonatoké. Ezen a kiállításon debütált a Siemens Velaro D motorvonata, de a nagysebességű járművek közül az Alstom Pendolinót is meg lehetett nézni.

Látható volt a Stadler új KISS névre keresztelt emeletes motorvonata. Érdekes, hogy a jármű gyakorlatilag ugyanazokkal a menetdinamikai tulajdonságokkal rendelkezik, mint a nálunk is használt Flirt motorvonat, amelyvel egyébként képes szinkron üzemben közlekedni.

Látható volt a Stadler által a norvég piacra gyártott 5 részes FLIRT IC motorvonatos változata is.

Második nap igyekeztem a standok egy részét végigjárni. Ennek keretében láttam új fejlesztésű dízel motorokat, féktárcsákat, kerékpárokat, de még a baleseti segélynyújtó egységek által használt Lucas emelők új generációjába is bepillantást nyerhettem. Érdekes, hogy volt olyan gyártó, aki személykocsiját nyitó-záró gombokat gyártott; több mint száz féle (különböző színű, formájú) volt a termékpaletáján.

Össességében az INNOTRANS ismét kiváló áttekintést adott a jelenleg legkorszerűbb vasútiipari megoldásokról.

Kramli Ferenc MÁV-TR

Alapítványi hírek

Alapítványunk júniusban, júliusban és augusztusban, többnyire a hónap utolsó harmadában is ülésezett. A három ülés során, összesen **113** kérelmet vizsgáltunk meg.

Az augusztusi ülésen kerültek elbírálásra a rendkívüli időjárás miatt kárt szenvedett kollégák igényei, összesen 20db. (Hatalmas vihar volt Mezőhegyes térségében, valamin árvíz az Észak-Magyarországi régióban.)

Elutasításra hét kérelem került, és érkeztek olyan kérelmek – összesen 16db. – amelyet félre kellett tennünk, kiegészítésre várnak.

Gyermekszületési segélyből **25** kollégánk részesült, összesen **750 eFt** értékben. Sajnos három kollégánk is elhunyt, így a hozzátartozók megkapták a **125-125 eFt**-ot, és ugyancsak három kollégánk veszítette el közvetlen hozzátartozóját. Részükre is átutaltunk összesen **300 eFt**-ot. Un. kárfelelősségi segélyt **2** kollégánk kért, összesen **45 eFt** összegben. **Két** kollégánk is hozzánk fordult támogatásért, ők daganatos betegségben

sz szenvednek, ill. infarktuson estek át, számukra összesen **175 eFt**-ot utaltunk.

Három tagcsoport fordult hozzánk támogatásért, részükre **130 eFt** támogatásról döntöttünk.

Húsz kollégánkon segítettünk, mert olyan mértékű vihar illetve árvíz kár érte őket, hogy önerőből a helyreállítást megoldani nem tudták. (Volt olyan kolléga, akinek a házat le kell bontani és újat kell építenie, olyan mértékben megrongálódott.) A húsz megalapozott kérelemre összesen **2505 eFt**-ot fizettünk ki.

A többi **32** kollégánk egyéb indokkal – többnyire hosszantartó betegség, és közeli hozzátartozó halála miatt – kért segélyt illetve támogatást, összesen **590 eFt** összegben.

Alapítványunk kuratóriumának három ülése során **4 870 000 Ft-al** tudta támogatni a rászoruló kollégákat.

Korábban tudtunk segíteni a munkaidő-csökkenés miatt keresetvesztésüket elszenvedőkön, és most tudtunk segíteni a vihar ill. árvíz kárt elszenvedőkön. Úgy véljük ez az alapítvány az, ami komoly, hathatós segítséget nyújt egy

mozdonyvezetőnek, ha megélhetése, lakhatása, egzisztenciája veszélybe kerül. **Ezt a segítséget akkor tudjuk a jövőben is biztosítani, ha a kollégák az adójuk 1%-át felajánlják alapítványunk részére.**

A kuratórium korábban több fontos kérdésben döntött: 2010. július 01-től beadott segélykérelmek esetében az élettárs, feleség meglétét igazolni kell! Ugyancsak igazolni kell, ha az illető élettárs, feleség munkanélküli. Igazolást várunk arról, ha egy gyermek tartós beteg. Az igazolások beszerzése némi többletterhet ró a kérelmezőkre, de a pontos tényfeltáráshoz, a megalapozott, hiteles döntések meghozatalához szükségünk van ezekre. Kérjük a kérelmezők megértését és együttműködő segítségét.

Alapítványunk szeptemberi ülésén megbeszélést folytat az elmúlt öt évet átvilágító könyvvizsgálóval, illetve a könyvelő irodánkat képviselő könyvelővel.

Az alapítvány kuratóriuma nevében:
Tóth Ferenc Attila
kuratórium elnöke





Munkavédelmi szemlék

„Ahova nézek: csak tennivalót látok. Szemhéjam, segíts!”

Munkabiztonsági szemlét kell tartani a vezérigazgatónak évente legalább egy alkalommal a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. bármely szolgálati helyén (vezérigazgatói munkabiztonsági szemle), a vonatás-szolgáltatási központok vezetőinek félévente legalább egy szolgálati helynél (központvezetői munkabiztonsági szemle). A szemlék és ellenőrzések rendjét a munkáltató KMVB egyetértésével Munkavédelmi Szabályzatban határozta meg. A vezérigazgatói munkabiztonsági szemlék előkészítése, szervezése a munkabiztonsági szolgáltató feladata. A központvezetői munkabiztonsági szemle szervezése a munkabiztonsági szolgáltató területileg illetékes szolgáltatási egységének a szerződéses kötelezettsége. A szemle tartására kötelezett vezető a szemle vezetője. A vezérigazgatói munkabiztonsági szemlére minden esetben meg kell hívni a foglalkozás-egészségügyi szolgáltató területileg illetékes orvosát, a munkavédelmi érdekképviselőt, valamint a Biztonsági Szervezet képviselőjét. További személyek részvételéről a szemle vezetője dönt. A központvezetői szemle állandó résztvevői a munkabiztonsági és foglalkozás-egészségügyi szolgáltatók, és a munkavédelmi érdekképviselő. A munkabiztonsági szemlék előkészítését, szervezését végző feladatkörébe tartozik:

- a szemlét megelőzően legalább 15 nappal értesítse a szemlén résztvevőket a szemle helyéről és idejéről;
- vezérigazgatói munkabiztonsági szemle esetén előzetes ellenőrzés keretében meggyőződjön a munkabiztonsági helyzetről, megállapításairól a szemle tartására kötelezett vezetőnek beszámoljon;
- gondoskodjon a jegyzőkönyv felvételéről, az érdekeltek részére történő megküldéséről.

A munkabiztonsági szemlén vizsgálni kell:

- a szemlére kijelölt vonatás-szolgáltatási központ vagy telephely munkabiztonsági helyzetét;
- az épületek, az épületgépészeti és villamos berendezések állapotát, a gépek, berendezések karbantartottságát, időszakos felülvizsgálatait (KLÉSZ szerint)
- a védőberendezések hatáson működését, használati előírásai betartását;
- a gépek, berendezések, technológiai folyamatok kezelési és munkahelyi utasításainak meglétét, tartalmát, elhelyezését;
- a kéziszerszámok állapotát, előírászerű használatát, tárolását, időszakos felülvizsgálatát;
- a közvetlen munkahelyi irányítók munkavédelmi kötelezettségeiből eredő feladatok teljesítését;
- a munkahelyi anyagátvitelt, a közlekedési utak, technológiai területek állapotát, botlásveszélyeit;
- a vágányok közötti közlekedést, magatartást, a munkavégzés ellenőrzését;
- a védőeszközök minőségét, használatát, a beszerzés, tárolás, csere előírásait, körülményeit;
- a technológiai utasítások, egyéb, a munkáltatás biztonságát befolyásoló szabályozások betartását;
- az általános munkahelyi rendet és tisztaságot, higiéniai állapotokat;
- a szociális ellátás és a létesítmények helyzetét (öltözők, mosdók, zuhany-

zók, ruházat, étkeztetés, védőítal ellátás, egyéb szociális ellátás körébe tartozó normatívák);

- a foglalkoztatás jogszabályi előírásainak betartását (oktatás, orvosi vizsgálatok, szakképesítés stb.);
- a munkahelyi kockázateértékelések meglétét, a kockázatok csökkentésére készített intézkedési tervben foglaltak végrehajtását;
- a munkabalesetek bejelentésének, nyilvántartásának, a kivizsgálás jogszabályi előírásainak betartását;
- a balesetek megelőzésére tett intézkedések végrehajtását, hatékonyságát;
- a munkavédelmi szabályozások meglétét, szakszerűségét;
- a munkahelyi elsősegélynyújtás rendszerét, személyi és tárgyi feltételeit;
- hatósági ellenőrzések megállapításaira tett intézkedések végrehajtását, hatékonyságát;
- a veszélyes gépek, berendezések időszakos biztonsági felülvizsgálatait;
- a munkavédelmi intézkedési tervek végrehajtását;
- az alkoholos állapot ellenőrzésének rendjét;
- a veszélyes anyagok és készítmények tárolását, kiszolgálását, felhasználását.

A szemléken legalább 3 különböző típusú vonatjárművet is vizsgálni kell! A szemlét követően a szemle vezetőjének értékelnie kell a szemlén tapasztaltakat. A munkabiztonsági szemle megállapításairól jegyzőkönyvet kell felvenni. A jegyző-könyvnek tartalmaznia kell a megállapításokat, az intézkedések megtételének felelőseit, a hiányosság megszüntetésének határidejét, valamint a munkabiztonsági állapotok összefoglaló minősítését. Amennyiben a jegyzőkönyvben foglalt megállapítások a szemle megtartására kötelezett hatáskörét meghaladó intézkedéseket tartalmaz, a jegyzőkönyvet – felelős és határidő megjelölése nélkül – meg kell küldeni a hiányosság megszüntetésére illetékes szakmai felügyeletet ellátó szervezeti egység részére, aki dönt a hiányosság megszüntetéséről, a felelőst és a határidőt illetően. A munkabiztonsági szemlén tapasztalt hiányosságokat meg kell szüntetni. A vonatás-szolgáltatási központ vagy telephely vezetőjének a saját hatáskörben meghozott intézkedések megtételét, illetve a hatáskörét meghaladó intézkedések kezdeményezését dokumentálni kell. A szemléken megállapított hiányosságok felszámolásáról – a szemle vezetőjének vagy megbízottjának – 10 hónapon belül utóellenőrzés keretében meg kell győződni. Az utóellenőrzés megállapításairól készített dokumentációt a szemle jegyzőkönyv mellékleteként kell megőrizni. Az utóellenőrzést végezheti a munkabiztonsági szolgáltató is.

A szemléken minden esetben részt vesznek a munkavédelmi képviselők. Az ellenőrzéseken ritkán, itt az esetleges eljárás korrektségét, szakmaiságát kísérik figyelemmel. A következő szemléig a (vizsgált terület hiányosságait felszámoló munkáltatóval) érdekegyeztetések sora zajlik. A közösen elért erkölcsi és anyagi értékeink megővésén túlmenően:

A szemlék eredményessége nagyban függ a kollektív munkavédelmi képviselők felé tett észrevételeivel, hiányosságok jelzéseivel!

Balesetmentes szolgáltatásokat kívánok!

Hornok Béla

Munka - és tűzvédelmi előadó

KMVB elnöke



Ruhapróba 2.0

2010. szeptember 27-én újabb lépés történt a munka-formaruházat megújítása érdekében. Ekkor gyűltünk össze a Vezérigazgatóság székházában, hogy megosszuk tapasztalatainkat a Trakció és a Lami-Véd Kft képviselőivel. Ők biztosították számunkra az öltözéket.

A jelenlévő 11 mozdonyvezető alapjába véve meg volt elégedve a kiosztott ruhadarabok minőségével, de azért néhány módosító javaslat is elhangzott: többek között a galléros póló zsebes, illetve gombos kivitelben kedvezőbb lenne, viszont a munkásruhára felesleges a sok zseb, mert fokozzák a balesetveszélyt, vagy esetleg fényvisszaverő csíkokat lehetne tenni a télikabátokra.

Többünknek problémája volt a kiosztott ruhadarabok nagyságával, hiába volt leadva a pontos méret. A gyártó-forgalmazó szerint ezt csak úgy lehetne kiküszöbölni, hogy vagy egyedileg kerülnének legyártásra a ruhák mindenki számára -valljuk be, ez kizárt-, vagy próbalehetőséget kellene biztosítani a dolgozóknak.

Reméljük, majdan megtalálja erre a megoldást a MÁV-Trakció Zrt. Bemutatásra került három hátizsák is, de legtöbbünk kicsinek találta a mintadarabokat. A táskákra tovább keresik a megoldást.

Kíváncsian vártuk a beígért lábbelikeket, de azok sajnos az értékelő megbeszélésig nem érkeztek meg. Ígéretet kaptunk a hiányosság pótlására.

A kiosztott ruházatot továbbra is magunknál tarthatjuk, további nyúzópróbának kitéve azokat. Így lehetőséget kaptunk arra, hogy megismerjük azok minőségét a huzamosabb használat után.

BZ



Melyik a világ leghosszabb vasúti alagútja? Szeikan-alagút

A Szeikan-alagút (, Szeikan tonneru vagy , Szeikan dzuidó) Honsút köti össze Hokkaidó szigetével Japánban. Ez a világ leghosszabb (53,85 km hosszú) vasúti alagútja. 1971-ben döntöttek el az alagút építéséről, mivel a két sziget között az áru- és személyforgalom növekedését (1955 és 1965 között például megduplázódott) nem bírta már a hajóforgalom ellátni. 34 ember vesztette életét a munkálatok során. 1988. március 13-án nyitották meg az alagutat, melynek végső költsége elérte a 3,6 milliárd dollárt.

Leghosszabb vasútvonal

A világban a leghosszabb vasút a Transzszibériai vasút Moszkvától Vlagyivosztokig 9297 km hosszan. Ezt szakaszokként nyitották meg. Az első tehervonat 1898 augusztus 27-én érte el Irkuzskot. Az átmenő forgalmat 1901 november 3-án a Bajkál tavon kómpal, valamint Mandzsúrián keresztül a Kínai Keleti Vasúttal valóították meg. 1904-ben, amikor a Bajkál-tó teljesen be volt fagyva, síneket fektettek le a jégen át, de az első mozdony egy hasadékon át elmerült és odaveszett. A Bajkált megkerülő vonal a tó déli része körül 1904 szeptember 25-én nyílt meg. Az 1931 km Amúr vonal építése, amely az utazást teljesen orosz földön át biztosította, 1908-ban kezdődött és 1916-ban fejeződött be. A menetrend szerint a Transzszibériai Expressz az utat 7 nap 2 óra alatt teszi meg. A Transzszibériai vasút villamosítása részben 3000 V egyenfeszültséggel, a hegyvidéki szakaszokon 25kv 50 Hz-es feszültséggel van megoldva.

GMS-R kutatás fejlesztés Magyarországon

Tovább erősíti magyarországi jelenlétét a Nokia Siemens Networks: a budapesti K+F központ új részeként globális kompetencia-központot hoz létre a vállalat a fővárosban a vasúti kommunikációs megoldások fejlesztésére.

„Magyarország kulcsfontosságú a Nokia Siemens Networks számára” – mondta Ésik Róbert, a vállalat magyarországi ügyvezető igazgatója. „Elkötelezettek vagyunk, hogy erős helyi tudásbázisunkat, nemzetközi tapasztalatainkat és technológiai felkészültségünket olyan IKT projektekben kamatoztassuk, melyekkel Magyarország fejlődését segítjük elő.” A vállalat bővítési tervéről Ésik Róbert számolt be a finn miniszterelnök, Mari Kiviniemi, és dr. Matolcsy György nemzetgazdasági miniszter a Nokia Siemens Networks budapesti központjában tett látogatása során. A sajtótájékoztatón magyar mérnökök mutatták be a Nokia Siemens Networks hálózat menedzsmenttel foglalkozó K+F részlegének egyik egyedülálló fejlesztését, az úgynevezett „Self Organizing Networks” megoldást, melynek kidolgozásában a budapesti központ kiemelt szerepet kapott. Itt fejlesztették azokat az alkalmazásokat, melyek a hálózatüzemeltetés és -kezelés teljes automatizálásával biztosítanak maximális hálózati hatékonyságot, csúcsműködésű szolgáltatásokat a felhasználóknak, és költségcsökkentést a szolgáltatóknak. A Nokia Siemens Networks magyarországi munkatársainak több mint 50%-a a K+F területén dolgozik, és a nemzetközi csapat tagjaként olyan megoldások, szoftverek, alkalmazá-

sok fejlesztésével foglalkozik, melyek napjaink és a jövő telekommunikációs hálózatainak alapjait jelentik. A vállalat globálisan 16,000 szakembert foglalkoztató kutató-fejlesztéssel az innováció egyik legkiemelkedőbb szereplője: a hatékonyságot és fenntarthatóságot előtérbe helyező, jövőálló telekommunikációs technológiák úttörője. Az újonnan létrehozott hazai központ nemzetközi koordinátori és tanácsadói szereplővé válik a vasúti kommunikációs megoldások területén, ezzel a GSM-R kiépítése előtt álló Magyarországnak is kiemelkedő lehetőséget biztosít.

„Az ország és a vállalat számára egyaránt fontos, hogy a közeljövőben Magyarországon is kiépítésre kerüljön a GSM-R rendszer. Ez az alapja egy olyan modern vasúti közlekedési rendszernek, mely biztonságos, pontos, és az utasok kényelmét szolgálja” – mondta Ésik Róbert. „Fontosnak tartjuk, hogy az új kormány a GSM-R mellett az infrastrukturális fejlesztésekre és a szélessávú szolgáltatások terjesztésére is kiemelt hangsúlyt helyezzen. Mindehhez ezúton is szeretnénk felajánlani szakértelmünket és nemzetközi tapasztalatainkra alapozott legjobb megoldásainkat.” A több mint 800 munkatárssal működő magyarországi Nokia Siemens Networks ügyfelei között tudhatja az összes jelentős helyi vezetékes-, mobiltelefon és internet szolgáltatót, valamint kábel TV társaságot.

A hazai mobilhívások 2/3-a a Nokia Siemens Networks eszközein keresztül zajlik. A Nokia Siemens Networks nevéhez fűződik a GSM-R szabvány megalkotása, melynek kutatás-fejlesztési munkáit már az 1990-es évek elején megkezdte. A világ első három kísérleti, majd az első kereskedelmi hálózatát is a vállalat építette ki. Mára már a világ több mint 19 országában mintegy 50.000 kilométer vasútvonalat kiszolgáló, több mint 26 GSM-R hálózatot kiépítő és üzemeltető Nokia Siemens Networks a globális rádió-kommunikációs piac 60%-át magáénak tudhatja, s ezzel világszerte mind a megszerzett ügyfelek számát, mind pedig a kiépített vasútvonalak hosszát tekintve.

A szupervonatok győznek a repülőket felett

Közvetlen Frankfurt - London vonatjárat indítását tervezi a német állami vasúttársaság, a Deutsche Bahn. A távot 4-5 óra alatt teszi majd meg a német szupervonatot, s a menetrendszerinti szerelvények legkorábban 2013-tól indulhatnak. Az új járat várhatóan végleg a vasút irányába billenti a kontinens és Anglia közötti utasforgalmat. Októberben egy német vonatszerelvény érkezik meg a londoni St. Pancras állomásra, amire már évtizedek óta nem volt példa. A német államvasutak, a Deutsche Bahn üzemeltetésében közlekedő vonat 320 km/h feletti sebességre is képes majd, s ha az október 19-i tesztjáratnál mindent rendben találunk, kezdődhet az állandó vasúti kapcsolat tervezése Frankfurt és London között. A német inter-city szerelvényeknek szigorú biztonsági és infrastrukturális előírásoknak kell megfelelniük, hogy áthaladhassanak a Csatona-alagúton. A menetrendszerinti járatok legkorábban 2013-ban indulhatnak Frankfurtból - írja a the Guardian online kiadása.



Összeállította:
Bartha Géza

Szilánkok és Bölcsességek

Kis tatabányai morbid

A tatabányai Szent Borbála Korház egy kőhajításonyira van a bányaidai temetőtől.

Nem lehet jó érzés kinézni az arra néző kórtermek ablakán.

Egyébként kétségkívül praktikus megoldás, rengeteg szállítási költséget takaríthatnak meg. NL

Papírom van róla

Szeptember 20-án voltam üzemorvosnál, időszakos alkalmassági vizsgálaton. Azt írták a papíromra, hogy a munkaköröm ellátására alkalmas vagyok. Tudom, mondtam az orvosnőnek, ezt már 15-én a kongresszuson 75 üzemorvos többségi szavazással megállapította.

Az is lehet, hogy nem voltak üzemorvosok, de az biztos, hogy a vesémbé láttak. NL

Homokbiznisz

Zsákjegyet vettünk. Nem egy zsák jegyet, csak egy zsákjegyet. Nem mindegy.

Amúgy homokzsákjegyet volt Edelényből.

Az Edélényi Polgármesteri Hivatal jön nekünk egy zsák homokkal.

Egyébként ne vegyetek zsákos homokot Edelényből, sem az eladónak, sem a vevőnek nem jó üzlet. NL

Élhetetlen

A kongresszuson résztvevő lengyel ALE alelnök és társa mellé sikerült egy lengyelül jól beszélő nyugdíjas tanárembert találnunk.

Mivel tartozunk a munkádért? - kérdem tőle a kongresszus után.

Semmivel, örülök, hogy tudtam lengyelekkel beszélgetni, jól éreztem magam a társaságukban.

Ha így van, akkor viszont mi kérünk pénzt a szórakoztatásodért! - mondom neki.

Nem fizetett. NL

Szakértő közönség

Megfigyeltem, hogy a Fradi-meccsre több száz pszichiáter jár ki, ráadásul mindegyik távdiagnosztá. A lelátóról képesek megítélni a játékvezető szellemi képességét, és kórusban a leletet is kiadják. NL

Ez a kézfej mást jelent

Az önkormányzati választás másnapján megakadt a szemem azon az mszp-plakáton, amelyen egy kézfejen felfelé mutató hüvelykujj biztat a pártra szavazásra.

Most már le kéne venni a plakátot.

Vagy le kéne fordítani a hüvelykujjat. NL



**Mozdonyvezető
Lapja**

Mozdonyvezetők Szakszervezete
tájékoztató kiadványa

Megjelenik havonta

Kiadja: a **Mozdonyvezetők Szakszervezete**
Főszerkesztő: **Kiss László** elnök
Szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Dancsa Áttila ügyvezető alelnök
Barsi Balázs tagcsoport vezető

Szerkesztőség: **1145 Bp., Bácskai u. 11.**
Tel./Fax: **220-3822, 220-4561, 221-4026**
Üzemi telefon:

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

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

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

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

Felelős vezető:

Kovács Áttila

Nyomdai előkészítés: *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.