



Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XX. évfolyam 11. szám

Alapítás éve: 1892

2010. november

Elhunyt egy Kollégánk



? Milyen járműparkokat...
Jelenleg a szakmában Tauru...
zunk, a járműpark a későbbiek...
vábbir Taurusok, és ez az állomán...
nyú dízel mozdonyokkal és dízel tolak...

- ALE elnökségi ülés
- Mozdonykiállítás
- Ahogyan én látom
- Elhunyt egy Kollégánk



Búcsú Szlávik István Kollégánktól

Tisztelt Gyászoló Egybegyűlteik!

Ősz van, október 20. óta minden reggel dér fehérlik a kisiklott V43-as mozdony felborult oldalán,

melyen Szlávik István utolsó szolgálatát teljesítette.

Az órát október végén visszaállítottuk, megpróbáljuk visszaszerezni azt az időt, amit a tavasszal nagylelkűen odaadtunk. Ha lehet egy órával visszamenni, talán lehetne egy nappal, egy héttel, egy hónappal, egy évvel, egy évszázaddal is.

Talán újraélhetnénk sok mindent, talán elránt-hatnánk azokat a kollégákat a halál elől, akik vétkelenként tragikus körülmények között vesztették el életüket a közlekedési balesetekben.

Talán megmenthetnénk Szlávik István mozdonyvezető életét.

Jó lenne visszafordulni az időben és figyelmeztetni Szlávik Istvánt a veszélyre! De nem lehet. Szolgálatot teljesített akkor is, hibátlanul végezte feladatát, s megtett minden tőle elvárható, s ezzel védte meg hivatásunkat.

Tragédiája figyelmeztet mindenkit arra a veszélyre, ami nap, mint nap a mozdonyvezetőket fenyegeti.

Október 20-án jött a hír, hogy ismét baleset történt egy olyan közúti átjáróban, amelyet fénySOROMPÓ fedezett. Sajnos ilyen tartalmú hírek 3-4 naponként látnak napvilágot, s ezek hallatán mindig összerездül az ember.

Önkéntelenül is első kérdés, hogy mi történt a mozdonyvezetővel? A hír mindenkit megrázott!

A baleset a mozdonyvezető halálát okozta. Az ember reménykedik, egy darabig, hogy hátha tévednek a híradások, de a harmadik megerősítés után megrendülve kell, hogy tudomásul vegye a szörnyű tragédiát.

A közút felé tilos jelzést adó sorompó ellenére egy teherautó a sínekre hajtott, ahol összeütközött a szabályosan közlekedő tehervonattal. A karambol során a balesetben vétkelen mozdonyvezető Kollégánk életét vesztette.

A tragédia híre megrendítette a mozdonyvezetőket. Egy emberként lett úrrá a fájdalom és az együttérzés Kollégáinkon.

Az október 20-i baleset helyszínén, a Kiskunlacháza-Délegyháza állomások közötti átjáró mellett mécsesek és virágok állnak a kegyelet jeléül.

Az oldalára dől, összetört mozdony és kocsi előbb, vagy utóbb elszállításra kerülnek, de a

megemlékezés tárgyai örökké arra kell, hogy figyelmeztessék az arra járókat, hogy a vasúti és közúti kereszteződésben a vonatnak van elsőbbsége.

Eves szinten közel száz hasonló baleset következik be a vasúti átjárókban.

A balesetek áldozatai általában azok, akik szabálysértő magatartásukkal magát a baleseteket előidézik. Sajnos október 20-án e tézis megdőlt. Itt az ártatlan, vétkelen ember lelke halálát szolgálatában közben.

Hangunk és lelkünk tele van fájdalommal, együttérzéssel, szomorúsággal.

A mozdonyvezetői társadalom elvesztett egy olyan embert, aki jellemével, személyiségevel példája hivatásunknak. Nagyon fog hiányozni, pótolhatatlan úr marad utána Kollégái körében is.

Mondják, hogy csak az hal meg igazán, akit elfelejtene. A mozdonyvezetők nagy családjá nem felejt el Szlávik Pistit, a mindig vidám embert, akit minden kollégája szeretet és tisztelt, aki jó humorú kiváló szakember volt, aki hobbijának tekintette hivatását: a mozdonyvezetést.

Tiszteletünk jeléül az elkövetkezendő években október 20-át a Mozdonyvezetők Szakszervezete a Mozdonyvezetők Országos Gyásznapjává fogja nyilvánítani. Ezen a napon fogunk megemlékezni elhunyt Kollégáinkról, így Szlávik Istvánról is. Kedves Pisti! Nyugodj békében, emléked örökké megőrizzük!

Kjss László

Délegyháza-Kiskunlacháza, AS 322

Tragikus hír rázta meg az ország vasutasságát október 20-án a déli órákban. A Budapest – Kelebia fővonal Délegyháza és Kiskunlacháza állomások közötti szakaszán tehervonat sóderos kamionnal ütközött és a mozdonyvezető a helyszínen életét vesztette!

A sajnálatos esemény 11 óra 5 perckor, a több hasonló baleset okán elhíresült AS 322 sz., jól működő fénySOROMPÓVAL biztosított átjáróban történt. Itt gázolta el a 40760-1 sz. tehervonat V43 1054 psz. villamos mozdonya az LRZ-118 forgalmi rendszámú, sóderrel rakott MAN tehergépkocsit. Az ütközés során a mozdony kisiklott és a pályatestet bal felé elhagyva, menetirányától mintegy 130 fokos szögben elfordulva a jobb oldalára kborult. Ugyancsak kisiklott a tehervonat első két (33 88 455 7150-8 és 33 80 455 5282-5 psz.) kocsi is.

Szlávik István, 41 esztendőes ferencvárosi mozdonyvezető a helyszínen életét vesztette. Holttestét a tűzoltók szabadtították ki az összeroncsolódott mozdonyból. A balesetet okozó tehergépkocsi életveszélyes sérüléseket szenvedett vezetőjének elszállítására érkezett mentőhelikopter rotor lapátjának egy újabb figyelmen kívül hagyott sóderszállító gépkocsi ütközött, így a sérült elszállítására mentő-



Mécsesek a felborult mozdonyon



AS 322

autót kellett igénybe venni, mely a budapesti Merényi kórházba szállította.

Tetézte a bajt, hogy az ütközés során megsérült tartálykonténerek egyikéből ismeretlen anyag szivárgott, aminek beazonosításáig a baleset környékét 200 méteres körben lezárták. Később kiderült, hogy a konténer gyakorlatilag üres, a szivárgó anyag az annak kitisztására használt folyadék ártalmatlan maradéka volt.

A pálya mintegy 300 méter hosszban megrongálódott, egy felsővezeték tartó oszlop kitört. Az ütközés során a pályában mintegy 45-, a szállított árukban 20-, míg a villamos mozdonyban 100 millió Ft kár keletkezett. A vonatforgalom a pálya felszabadítása és helyreállítása után, október 21-én délután – az érintett szakaszon 10 km/h-s lassújel betartásával – indulhatott meg. Sajnálatos módon nem ez volt az első súlyos baleset az AS 322 sz. átjáróban.

2001. május 22-én, 12 óra 56 perckor a V43 1136-os géppel közlekedő 73903 sz. tehervonat ütközött itt a jól

működő fénySOROMPÓ tilos jelzése ellenére a sínekre hajtó sóderos kamionnal. A súlyosan megrongálódott mozdony egy tengellyel siklott, vezetője könnyebb sérülésekkel kórházba került. A pályá-





ban több vasbetonalj törése következtében nyombövelés keletkezett, egy felsővezeték-tartó oszlop megcsavarodott. A mozdonyt 15,40-re beemelték, a sérült pályaszakaszt pedig a helyreállítás befejeztével, 21 órakor átadták a forgalomnak. A baleset következtében több vonat autóbuzos átszállással illetve kerülő útirányon át közlekedett, öt vonat pedig részben elmaradt. Összesen 12 személy és egy tehervonat 795 illetve 615 perc késést szenvedett.

A V43 1136 nem „élte túl” a balesetet. Honos vontatási telepére, Békéscsabára szállították, majd a használható alkatrészeinek el-távolítása után 2004. április 11-én selejtezték.

2003. május 14-én az átjáróban ismét gázolás volt, ezúttal a kiskunhalasi sebesvonat ütközött sóderos kamionnal. A balesetben senki sem sérült meg – mozdonyvezetője azóta boldog nyugdíjas éveit tölti – de az esemény vasúti forgalomban több órás fennakadást okozott.

A Bajáról – Budapest-Keleti pályaudvarra tartó, 7909 számú sebesvonatot a V43 1129 továbbította. Az ütközés 7 óra 55 perckor történt. A vonat a fényesorompó tilos jelzése ellenére a sínekre hajtó kamion pótkocsijába ütközött és azt lelökte a sínekről. Eközben mindkét járműsúlyosan megrongálódott és a helyszínt elborította a kamion szétszóródó sóderszállítmánya.

Mivel az alaposan összetört vonatgép szolgálatképtelenné vált, a rendőrségi helyszínelés befejeztével, 9 óra 24 perckor a szerelvényt a Kiskunlacházán a pályaelzárás miatt feltartóztatott 41952-1 számú vonat V43 1288 psz. gépe húzta vissza Kiskunlacházára. A pályában, felsővezetékben és a biztosítóberendezésben nem keletkezett kár, így a 7909 számú vonat 127 perc késéssel folytathatta útját. További 3 személyvonat összesen 209 perc késést szenvedett.

A szegedi állományba tartozó gép jó ideig honos vontatási telepen várta sorsa jobbra fordulását. Később az Északi Járműjavítóba szállították, ahonnan baleseti javítása után 2005. márciusában távozott.

Bár sokan úgy emlékeznek, nem itt, hanem a közeli AS 294 sz. átjáróban ütközött ugyancsak sóderos nyerges vontatóval (LBC-940+XOL-459) 2008. május 10-én, 7 óra 25 perckor a 3710 sz. személyvonat, élén a V43 1352 psz. mozdonnyal. Mivel a baleset idején az átjáróban 20 km/h-s sebességkorlátozás volt érvényben, az ütközés szerencsére nem nagy sebességgel történt, abban senki sem sérült meg. A vonat az elütés helyétől 8 méterre megállt, de az elütött tehergépkocsi az ütközőkre fennakadt és üzemanyagtartálya kilyukadt, tartalma a pályára folyt. A mozdony szolgálatképtelenné vált, de a pálya, a biztosítóberendezés és a felsővezeték nem sérült.

Bárdos Imre

Kollégánkra emlékezve

Pisti Németországban



Mire ez a cikk megjelenik, már eltemettük Szlávik István kollégánkat, aki október 20-án szolgálatában halálos balesetet szenvedett.

Mint ismeretes, ezen a napon a V43-1054-es sorozatú mozdonnyal továbbított vonat Kiskunlacháza és Délegyháza állomások között, egy vasúti átjáróban egy rakott sóderszállító kamionnal ütközött. Ennek a mozdonynak volt a mozdonyvezetője kollégánk.

István 1969-ben született, s az átlagostól idősebben, 2002-ben lett a MÁV munkavállalója. 2004-ben szerzett mozdonyvezetői vizsgát, és ezzel gyermekkori álma teljesült. Mindig azt mondta, hogy neki a munkája a hobbi, s ezért mindig örömmel jár be dolgozni. Munkáját mind a kollégák, mind a munkáltató elismerte. Boldog, szerető családban élt, feleségével és három gyermekével. Nem rég, szeptemberben, a mannheim-i kollégák meghívására, öt napot töltöttünk együtt Németországban, így közelebbről is megismerhettük egymást. Szerény, csendes, nyugodt és jó humorú ember volt.

Mély megdöbbenéssel hallgattuk a hírt a balesetről, hiszen mi nap, mint nap áthaladunk ezen az átjárón. Pontosan tudjuk, bármelyikünk lehetett volna ezen a mozdonyon, és bármelyikünk elszenvedhette volna ezt a balesetet. Az események gyorsasága esélyt sem adott Istvánnak a menekülésre, túlélésre.

Mélyszélesen felháborított bennünket némely médiumok megnyilvánulása. A Blikk cikkében azt kutatta, miért nem tudott a mozdony gépterébe menekülni a mozdonyvezető. Három-négy másodperce lett volna erre, hát ezért nem. Az RTL klub első hírbeszámolójában azt közölte, hogy egy mentőhelikopter megsérült, azon a helyszínen, ahol előtte egyébként egy mozdony egy kamionnal ütközött, és meghalt a mozdonyvezető. Szégyenletes a médiának ezen fontossági sorrend felállítása.

Tagcsoportunk a tragédia másnapján felvette a kapcsolatot a gyászoló családdal, gyorssegélyt folyósítottunk, és a további segítségünkről biztosítottuk őket. A kollégák akarata, hogy adománygyűjtést szervezzünk a család megsegítésére, ez, mint tudjátok országszerte folyik jelenleg is, sőt, még a német kollégák is gyűjtenek.

A ferencvárosi mozdonyvezetők a baleset helyszínén egy ideiglenes keresztrel emléket állítottak elhunyt kollégánknak. Nem telik úgy el hét, hogy kollégák kisebb-nagyobb csoportja ne keresse fel ezt a helyet, hogy virágot, koszorút, mécseset vigyen ki. A fűtőházban is István biciklijé helyén folyamatosan égnek a mécsesek az elhelyezett virágok előtt.

Az október 27-i küldött közgyűlésen kértem a küldötteket, hogy október 20-át ne-





vezzük ki a mozdonyvezetők országos gyásznapjává, illetve kértem, hogy a 2011-es költségvetésből különítsunk majd el egy összeget, egy állandó emlékhely építésére a baleset helyszínén. Mindkét javaslatomat támogatja a küldöttgyűlés, a pontosítás és kivitelezés a következő hónapok munkája lesz.

Bakos János
Fc. Tcs. Vez.



2010 október 23-án a tragikus kimenetelű baleset után 3 nappal több mozdonyvezető kollégával kilátogattunk a helyszínre, ahol Szlávik István kollégánk életét veszette. Kis csapatunkhoz csatlakozott az idén a Cargo-hoz átmert kollégák egy része is. Látogatásunk célja volt, hogy méltó búcsút vegyünk elhunyt kollégánktól, barátunktól a tragédia helyszínén és egy kis emlékhelyet állítsunk Neki.

Érkezésünk után csendben adóztunk István emlékének az összetört mozdony mellett, majd akarva-akaratlanul mindenki mesélt egy picit Pistivel való kapcsolatáról, az együtt töltött percekéről, órákról. Ő volt az az ember, akivel igazán csak jóban lehetett lenni, csak szeretni, tisztelni lehetett, Ő volt az, aki a családján kívül a munkájának élt, szerette, hobbijának tartotta a mozdonyvezetést, Ő volt az, akinek mindig volt hozzánk pár jó szava, egy mosolya. És ott, akkor csak álltunk, könnyeztünk, egy-egy történettel emlékeztünk, bár talán meg sem értettük egymás szavát, mert szenvedtünk, próbáltuk elfogadni az elfogadhatatlant, megérteni a megérthetlent, amit nagyon nehéz, talán nem is lehet...

Azt hiszem ott tudtuk igazán megérteni mit is jelent igazán a sok költő által megírt és eddig talán fel sem fogott kép: „a táj néma csendbe burkolózott”. Mert – bár beszélgettünk – de néma csend vett körül bennünket. Ott tudtuk csak igazán megérteni azt a felfoghatatlan valóságot, azt a borzalmas kint, hogy Pisti elment..... örökre.... és ezt sajnos bármennyire is szeretnénk megváltoztatni, meg nem történné tenni, sajnos nem lehet.

Molnár Péter

**„Nyugodj békében Pista, örökké emlékezni fogunk Rád,
Nem engedjük, hogy az idő elhalványítsa emléked”**

Ennyi elég???

2010. június 24. A MÁV sajtóközleménye: Kampányt indít a MÁV Zrt. az útátjárós balesetek megelőzéséért

Dr. Túrós András, a MÁV Zrt. biztonsági igazgatója a sajtótájékoztatón beszámolt arról, hogy a hazai vasúti átjárókban évente legalább 100 baleset történik, amelyekben összesen közel 30 ember veszti életét. A szerencsétlenségek egyaránt nagy erkölcsi és anyagi kárt okoznak, a menetrend felborul, az ütemes menetrend megszűnik, vonatok sokasága marad el, ami több ezer utas eljutását nehezíti meg.

Az elmúlt öt évben a 401 átjárós baleset közül 398-at a gépjárművezetők figyelmetlensége, gondatlansága, agresszivitása okozott. Dr. Túrós András arra is felhívta a figyelmet, hogy az idén módosult KRESZ azt tartalmazza, hogy a gépjárművezető a vasúti átjárót csak fokozott óvatossággal közelítheti meg. Ez az előírás nem elvi jellegű, a fokozott óvatosság konkrét elvárás minden járművezetőtől. A balesetek és az útátjárós ellenőrzések tapasztalata szerint a járművezetők legalább fele a fokozott óvatosság követelményével nincs tisztában, a KRESZ vasúti előjelző tábláit nem veszik figyelembe.

A nemzetközi akcióprogram kiemelt célja továbbá, hogy 2010-ben a vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek száma a felére csökkenjen! Ennek érdekében a MÁV Zrt. a biztonsági kampánnyal párhuzamosan, megerősített, az érzelmekre ható kommunikációt folytat, amellyel a folyton siető, figyelmetlen, felesleges kockázatot vállaló autóvezetőket kívánja megszólítani. A közeljövőben a MÁV Zrt. a rádiókban és a televíziókban figyelemfelkeltő, és egyben elrettentő hatású társadalmi célú felhívásokat tesz közzé. Ezen túlmenően a vasúttársaság biztonsági szakemberei az ORFK-OBK munkatársaival közösen a kampány részeként kiemelten nagy hangsúlyt fordítanak a prevencióra. A megelőzés elsősorban a tanulóvezetőkre, valamint a jogosítvány megszerzése előtt álló középiskolásokra irányul.





Szarvas Ferenc úr, MÁV Zrt. Kapják még:
dr. Sárdi Erika elnök
Nemzeti Közlekedési Hatóság
dr. Márkus Imre vezérigazgató
MÁV-TRAKCIÓ Zrt. minden mozdonyvezető



Tisztelt Elnök Úr!

Mindannyiunk előtt ismeretes az a tragikus baleset, mely 2010. október 20-án történt. A Budapest – Kelebia fővonal Délegyháza és Kiskunlacháza állomások közötti szakaszán tehervonat sódert szállító kamionnal ütközött, és a mozdonyvezető a helyszínen életét veszítette. A sajnálatos esemény az AS 322 számú, jól működő fénysorompóval biztosított átjáróban történt. A vasúti átjáró azt a murvás összekötő utat keresztezi, ami a közeli kavics és sóderbányákból az egyik fő szállítási irányvonal. A nagy szállító teljesítményű tehergépkocsik 3-5 percnél haladnak át az említett átjárón, amit mindkét irányból erős kaptatón kell megközelíteni a szemmel is jól láthatóan megrakott szállító járműveknek. Ezt az akadályt a kamionok vezetői lendületből igyekeznek leküzdeni a komoly terhelés miatt.

A jelentős forgalom mellé párosuló figyelmetlen és felelőtlen magatartás is növeli a baleseti kockázatot. A tragédia napján a balesetet okozó tehergépkocsi életveszélyes sérüléseket szenvedett vezetőjének elszállítására érkezett mentőhelikopter rotorlapátjának egy újabb figyelmetlen sóderszállító tehergépkocsi ütközött. Így a sérültet mentőautó szállította a budapesti Merényi kórházba, aki belehalt sérüléseibe. A vasúti pálya helyreállítási munkálatai alatt ismételt baleset történt, a 3735. számú vonatként közlekedő vonatpótló autóbussz mezőgazdasági vontatóval ütközött. Szerencsére senki sem sérült meg ebben az incidensben.

Nem ez volt az első eset, amikor a közlekedési szabályokat nem tartották be ebben az átjáróban, a legutóbbi halálos kimenetelű tragédiát megelőzte három súlyos közlekedési baleset az elmúlt tíz évben.

2001. május 22-én, szintén tehervonat ütközött - a jól működő fénysorompó tilos jelzése ellenére - a sínekre hajtó sódert szállító kamionnal, a mozdonyvezető könnyebb sérülésekkel kórházba került.

2003. május 14-én a fénysorompó tilos jelzése ellenére a sínekre hajtó sódert szállító tehergépkocsi pótkocsijába ütközött a kiskunhalasi sebesvonat. A szerencsének köszönhetően a balesetben személyi sérülés akkor nem történt.

2008. május 10-én, személyvonat ütközött ugyancsak sódert szállító nyerges vontatóval. A baleset idején a vasúti átjáróban 20 km/h-s sebességkorlátozás volt érvényben, ennek köszönhetően az ütközés nem nagy sebességgel történt, senki sem sérült meg.

MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

Az átjáró sajátos jellemzője, hogy kavics és sóderbányákat kiszolgáló murvás utat metsz, melyen jelentős a kamionos forgalom. A közlekedési balesetek statisztikái is jól mutatják, ahol halálos baleset történik, ott megkétszereződik annak az esélye, hogy ismételt bekövetkezik a végzetes tragédia. A Mozdonyvezetők Szakszervezete véleménye szerint a jövőbeni sajnálatos események elkerülése, a közlekedésbiztonság megerősítése érdekében szükséges a fenti vasúti átjárót csapórúddal és kamerával is felszerelni, valamint ún. LED-es optika kerüljön alkalmazásra a fényjelző készüléknél. A csapórúd fizikai akadályt jelent azok számára, akik a helyszíni megfigyelések szerint gyakran a fénysorompó tilos jelzése ellenére is áthaladnak az átjárón. A korábban már más fénysorompóba szerelt kamerák tapasztalatai azt mutatják, hogy javul a közlekedési morál az ezzel az eszközzel felszerelt átjáróban, illetve a vasútbiztonság veszélyeztetői beazonosíthatók. Az ún. LED-es optika jobb láthatóságot biztosít, jóval nagyobb fényerővel világít és megbízhatóbban is működik. A vasúti átjáró környékén elburjánzott gyom és sarjnövényzet eltávolítása pedig jelentősen növeli a pályára történő rálátást. A fent felsorolt közlekedési balesetek igazolják, hogy ez az átjáró kiemelt kockázattal bír, s ezt a fenyegetést az ott közlekedő mozdonyvezetők nap mint nap át kell, hogy éljék.

Tisztelt Elnök Úr!

Kérjük, tegyen meg mindet annak érdekében, hogy a vasúti átjáró biztonsági állapota magasabb szintre kerüljön, hiszen minden utast, gyalogost, és közlekedési járművezetőt hazavárnak szerettei, családja. Sajnos, Szlávik István 41 éves mozdonyvezetőt hiába várja haza felesége és három gyermeke.

A jövőben ez az értelmetlen tragédia nem ismétlődhet meg!

Budapest, 2010. október 26.

dr. Dancsa Attila
ügyvezető alelnök

Mellékletek:





ALE ELNÖKSÉGI ÜLÉS ZÜRICH!

Szeptember 30-tól október 2-ig a svájci mozdonyvezető szakszervezet megrendezésében került sor az ALE elnökségi ülésre. A kongresszus után első alkalommal vezette az ülést az új vezetőség és az elnök. A vezetőség az alábbi napirendi pontokat tárgyalta:

- a barcelonai kongresszus jegyzőkönyvének elfogadás, a pénztárosi beszámoló,
- tájékoztató a Horvátországban lefolytatott ITF (európai szállítási szervezet tárgyalásairól),
- előterjesztés az „európai szociális csomag” további folytatásáról és párbeszédéről,
- beszámoló a Barcelonában elfogadott és kidolgozott 12 pontos munka-program továbbfolytatásáról,
- tájékoztató a tagszervezetek által irt levelekről (országokénti vasúti vállalatokhoz intézett ALE levelek, melyek ismertetik az ALE szerepét az európai mozdonyvezetők szakszervezetében) és az ezekre kapott válaszokról,
- az ALE jövőjére vonatkozó szervezeti és költségvetési elképzelések,
- a következő elnökségi ülés helyszíne.

Az elnökségi ülésnek egy régi, hatalmas, már nem működő gyárépület adott otthont. Az eredeti állapotban meghagyott vas tartóoszlopok, a rajta futó daruk és a hatalmas tér lenyűgöző látványt nyújtott. A csarnok oldalsó részeit építették be különböző nagyságú kiszolgáló egységekkel és konferencia termekkel, mindent kielégítő technikával felszerelve. Az ülés kezdetén tájékoztatták a résztvevőket két tagszervezet távolmaradásáról, Belgium SACT és Bulgária ULBD. Mindkét országban sztrájk fenyegetettség volt és ezért nem tudtak részt venni az ülésen. Külön köszöntötték az ALE tiszteletbeli elnökét Manfred Schell urat, aki jelenlétével megtisztelte az elnökségi ülést.

Az ülésen a már felsorolt napirendi pontok tárgyalásában ismertették az ITF és az ALE első tárgyalásait az együttműködés lehetőségéről.

A 12 pontos program további folytatásához külön munkacsoport alakult Spanyol, Német, Lengyel és Olaszország részvételével. A tagszervezetek által irt levelek a vasútvállalatokhoz nagyon kevés eredményt hozott, országonként talán 2-3 válasz érkezett a címzettektől (mi három választ kaptunk).

Nagyon sok vita volt a jövőbeni működési és költségvetési előterjesztésről. Mivel itt is a takarékoság a fő szempont, ezért várják a javaslatokat a költségek csökkentésére. Nekünk volt több elképzelésünk (pl. az utazási költség csökkentése a helyszínek kiválasztásának tekintetében), ennek végleges tárgyalása a következő elnökségi ülésen lesz. Az ülés lefolyása teljesen megváltozott, mivel Elnök úr spanyol nyelven terjesztette elő a tárgyalandó anyagot. Az ALE előtt álló feladatokról nagyon sok szó esett, főleg, hogy Brüsszelben tárgyalóképes pozíciót tudjunk elérni és a CER-en belül a reprezentativitásunkat megerősítsük. Természetesen minden tagszervezet legfőbb célja a munkahelyek megőrzése. Meghatároztuk a következő elnökségi ülés helyszínét, melyet a lengyel kollégák vállaltak Varsóban, jövő májusban.

A tagszervezeti beszámolókból megtudhattuk, hogy az ALE-hez tartozó szakszervezeteknél melyek az adott kérdések, melyek foglalkoztatják az ottani érdekvédőket. A későbbiekben erről részletesen adunk tájékoztatást, most csak tömör adatokban:

A Holland VVMC mozdonyvezető szakszervezet tájékoztatója az ALE ülésére.

Hollandiában a választások után a felálló új kormány nagyon bonyolult képet mutat. Mivel ez a kormány egy jobboldali összetételű, nem nagy támogatásra számíthat a vasút, inkább a közút.

Hollandiában nagy meglepetést váltott ki a június 26-án történt terrorista támadás. Az elkövető megpróbálta kisiklatni a vonatot és ezért lángvágó segítségével 1,5 méter hosszban megrongálta a sínkorona tetejét. Nagy sze-



rencsére egy hajnali 04 órás vonat mozdonyvezetője észrevette a rongálást és azonnal jelentette az irányításnak. Az elkövető

személyt azóta sem sikerült megtalálni. Amiért ezt leírták, az eset ismertetése miatt van. Miután megtörtént az esemény az NS (Holland Államvasutak) és a vasutat üzemeltető ProRail nem tájékoztattott senkit. Eltelt két nap, mire a VVMC határozott követelésére ismertették az eseményt. Csak augusztus 30-án adták ki a hivatalos jelentést az eseményről. Az eseményről szóló pontos jelentés megdöbbentette a VVMC-t úgy, mint a ProRail-t. Mivel a vasút nyílt üzem és működésében vannak kockázatok, ezért szükségessé az intézkedések rövid határidővel.

Összel kezdődnek a tarifa és a kollektív szerződés tárgyalásai, főbb pontok a korhatár és a bér. 2011. június 1-én ünnepli a 40 éves megalakulását. Az esemény helyszínének az Utrecht-i Vasúti Múzeum ad otthont.

Szlovák FSSR beszámoló!

A szlovák vasutaknál ZSSK (személyszállítás üzletág) 2010. 06. 24-én aláírásra került a kollektív szerződés 0.0% béremelésről. Számos kompromisszumkészség volt a FSSR részéről. A probléma az volt, hogy meghatározták a finanszírozási díjat úgy, hogy a bevételek nem csökkenhetnek. A jelenlegi kollektív szerződést a módosításokkal mindkét vállalat végrehajtja. A tervezetet az FSSR készítette, de a törvény szerint minden szakszervezetnek (8) egyet kell vele értenie. Ez viszont ellentmondásokhoz vezet a szakszervezetek között.

2010.06.12-én választásokat tartottak Szlovákiában. Új kormány alakult, jobboldali koalícióval. Az új, kinevezett közlekedési miniszter csak most, 2010.09.16-án nevezte ki a ZSSK-Cargo és ZSSK vezérigazgatókat. Az új vezérigazgatók új csapatot és vezetőséget választottak. Feltételezik, hogy a szakszervezeteknek is új kollektív megállapodásokat kell benyújtaniuk a vezetőség felé.

Belga SACT szakszervezet!

Az elmúlt hat hónapban a helyzet sokat romlott a belga teherszállításban résztvevő mozdonyvezetőknél. A belga vasút igazgatósága ezért áruszállítási üzletágot szeretne létrehozni és ezt a részt privatizálni. Az igazgatóság itt szeretne 400 mozdonyvezetőt alkalmazni, de természetesen nem a nemzeti vasút feltételei szerint (fizetés, prémium). A vezetőség meg akarja változtatni a munkaidőt és az utazási időt a mozdonyvezetőknél. A másik változás a szakszervezet életében, hogy elismertségük után új struktúrát kell választani a vezetőségnek. Ezenkívül munkabeszüntetés várható a csökkenő fejlesztések, a munkaidő és a biztonság miatt. Mindezek miatt nem tudtak az elnökségi ülésen részt venni.

Horvát SSH szakszervezet!

A 2009-es év nagyobb problémák nélkül végződött, bár a teherforgalom erősen lecsökkent. Tárgyalások folytak a munkáltatóval a kiegészítő képzési programokról. Ez év első három hónapjában sem nőtt a teherforgalom. Igyekeztek a helyzetet úgy megoldani, hogy a mozdonyvezetők szabadságot vegyenek ki. Arra számítanak, hogy körülbelül 20 mozdonyvezető el tud menni nyugdíjba, de ennek anyagi vonzata is van. Ez a pénzügyi támogatás 20.000-25.000 eurót tenne ki.

2009 végén a pályavasút holdinggá alakult. Itt a legnagyobb probléma az, hogy az elmúlt évben, mióta a leányvállalat létezik, csak veszteséget termel. Ez a rossz pénzügyi helyzet nehéz helyzetbe hozta a többi állami vállalatot. A másik nagy probléma, hogy az állami cégek nagyon drágák. A mozdonyok, sokszor sok hibával érkeznek vissza a javításból. A felhasznált alkatrészek kétes minőségűek. Hogy ezen változtassanak, figyelmeztető sztrájkot szerveznek. Mivel az áruszállítás csökken, a munkaadó már arról tárgyal, hogy nem lesz béremelés. A mozdonyvezetők orvosi vizsgáit és életbiztosítását továbbra is a munkáltató fizeti. A szakszervezet követeli továbbra is, hogy a





vasútvonalakat korszerűsítsek, modernizálják.

A kollektív szerződés június közepén lejárt, de addig alkalmazzák, míg az új aláírásra nem kerül. A tárgyalások már megkezdődtek és remélik, hogy sikerül jobb feltételeket elérni.

Cseh FSCR szakszervezet!

A 2010-es év elején lévő helyzet már megnyugodott, a munkavállalók érdekeit védő szakszervezetek hathatós segítségének köszönhetően. Júniusban, a Cseh köztársaságban, parlamenti választásokat tartottak. A választásokon induló és jobbra orientálódott pártoknak (ODS, TOP-09, VV) nem sikerült a győzelem. Ezután további tárgyalások kezdődtek és mégis jobboldali koalíció jött létre, a szakszervezetek jogos aggodalmával. A jobboldali koalíció az Mt. felülvizsgálatát és újra tárgyalását kezdeményezte. Az új miniszterelnök nem rejtette véka alá a szakszervezetekkel való kemény ütközeteket. Többek között azt akarják előírni, hogy az elbocsátásokat nem kötelező megindokolni, és hogy a munkavállalókkal meghatározott időre kössenek munkaszerződést. A szakszervezetekre nagyon nehéz időszakok következnek. Mivel a pártok a koalíció felállításával voltak egész nyáron elfoglalva, így csak szeptemberre várható a végleges kialakulás. Jelenleg a munkáltatóval folytatott tárgyalásoknál tartanak, egy új, úgynevezett „munkakatalógus kidolgozásán” dolgoznak, amely magába foglalja az egészségügyi okból megváltozott munkaképességű dolgozók helyzetét. Ez főleg a finanszírozási gondokat foglalja magában. Közben a kormány bejelentette a megszorító intézkedéseket minden területen, ezért még nehezebb tárgyalások várhatók.

Lengyel ZZM szakszervezet!

A legfontosabb kérdések melyek a Barcelonai kongresszus óta történtek a ZZM-ben.

Tárgyalások folytak a PKP-Intercity és a Przewozy Regionalne (regionális közlekedési) vállalattal. A PKP-Intercity-vel sikerült a kollektív szerződés több pontját módosítani a mozdonyvezetők részére és a másik vállalat munkavállalóira, de ezeket még nem tudták ratifikálni, mert a két kisebb, de reprezentatív szakszervezet nem volt hajlandó aláírni. A lengyel törvények előírják, hogy csak akkor lép hatályba, ha a résztvevő szakszervezetek mindegyike aláírja a megállapodást. A regionális közlekedési vállalat továbbra is tárgyal, de a munkáltató változtatni akar a jelenlegi helyzeten és a mozdonyvezetők részére a minél olcsóbb megoldásokat keresi. A PKP Cargo és a PKP-Intercity a tárgyalásokon több szerkezetátalakítást tervez bevezetni a munkahelyeken, beleértve ebbe a munkahelyek számát is. Különösen fontos hogy az elbocsátások helyett önkéntes elbocsátás legyen, ez az, ha a munkavállaló önként megszünteti a munkahelyét, cserébe kártérítést kap. Ez a formája az elbocsátásnak a vezetőség szerint hid-nyugdíj, mert a dolgozót már nem tudja foglalkoztatni egészségügyi állapota miatt. Ezt az eljárást a ZZM erősen vitatja, mint azt a kérdést is, amely minden vasúti alkalmazottra kiterjedő kollektív bérmegállapodást alkalmaz. Lehetséges, hogy ezekért a kérdésekért sztrájkolni kell. 2010. szeptember 28-án több ezer vasúti dolgozó tüntetett Varsóban a vállalat privatizálása ellen, amelyben a PKP csoport vállalatait akarják eladni. A ZZM is részt vett a demonstráción. Spanyol SEMAF szakszervezet!

Az utolsó ALE ülés óta eltelt időszakban a szakszervezet tevékenységének középpontjában szinte kizárólag a megkötött szerződések végrehajtásának az ellenőrzése állt. Ez a RENFE Operátor szabályozása, a vontatási szolgáltatására vonatkozik. Mivel ez egy összetett szerződés és nagy hatáskörrel bír, ezért voltak eltérő értelmezési problémák a vállalat és a szakszervezet között. A pontok meghatározzák, hogy mely rendelkezések maradnak hatályban és melyeket kell eltörölni, kiegészíteni és bevezetni. Annak ellenére, hogy ezek gyakori nehézségek, remélhetőleg hamarosan megoldódnak és a vontatási szolgálat sikeres lesz. A vontatási személyzet és a RENFE már dolgozik az új szabályozáson és díjazási rendszeren. Ez azt jelenti, hogy kevesebb szolgálati óra naponta, kevesebb évente ami jóval jobb, mint korábban és jóval magasabb a fizetés. Októberben kezdődnek a szakszervezeti üzemi tanácsai választások a vasúton. Ezek regionális választások lesznek. A SEMAF mindenhol indított jelölteket. A regionális te-

rületeken, mint a „Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya” a SEMAF-nak 60 tagja van. Remélik, hogy javítanak az utolsó választások eredményén. A RENFE vasúti vállalataiban már márciusban megvoltak az előválasztások, a SEMAF mindenhol indított jelölteket a területeken. Ezek már befejeződtek mindenhol. Köszönhetően a szakszervezet jó munkájának, kiváló eredményeket értek el. Remélik, hogy a központi választásokon is tartani tudjuk ez a SEMAF főlényt. Ez év december 31-én a jelenlegi kollektív szerződés lejár, de nem valószínű, tekintettel a hamarosan következő szakszervezeti választások és a jelenlegi gazdasági helyzet okán azonnal tárgyalások kezdődnek az új kollektív szerződésről, kivéve a legfontosabb pontokat. Több forduló tárgyalásokra számítanak.

Svájc VLSF szakszervezet!

SBB Cargo International - új cég alakult, saját kollektív szerződéssel. 2010. július 5-én az SBB Cargo megalakította az SBB Cargo International leányvállalatát. Az SBB Cargo International csak fuvarozást vállal mozdonyral és mozdonyvezetővel, de nem végez logisztikai feladatokat. Helyét egy új társaság veszi át, aminek a neve: Olten. Az új társaság több részesből áll: SBB Cargo 75%, Hupac 25%. Ez a társaság 2011 elején indítja munkáját. A termelő vállalat Németországban és Olaszországban üzemel, a mozdonyvezetőket ez a két ország adja. Svájcban a személyzetet az SBB Cargótól bérik. A jelenlegi alkalmazottak Offenburgtól-Manheimig dolgoznak váltó helyeken. A svájci részen a tevékenység egy részét az SBB Cargo AG veszi át.

Német GDL szakszervezet!

Kollektív tárgyalások, a DB AG és a 68 magánvasúti társaság között.

A GDL mottója: tisztességes verseny, biztonság és méltányos munkabér. A 2010. évben a kollektív cél, hogy egy keretszerződésben rögzítsék a szövetségi köztársaságban a munkaidőt és a béreket az összes mozdonyvezető számára. Mind a 68 magánvasúti társaságnál ugyanazokat a feltételeket kell biztosítani. Az eddigi versenyben a lehető legnagyobb mértékben a munkaező költségeket igyekeznek csökkenteni az utazó munkavállalóknál. Pontosan ugyanolyan felelősségteljes munkát végeznek, ugyanúgy több műszakban, váltakozó éjjel nappali rendben dolgoznak. A fizetés nagyon eltérő, attól függ, melyik vállalatnál dolgoznak. Egyes vállalatoknál a bér akár 30%-kal kevesebb, mint a DB-nél dolgozóknak. A GDL 2010. július 31-től valamennyi megállapodását megszünteti, mert eddig tartott a kötelezettsége. Ez azt jelenti, hogy innentől fogva a célok eléréséhez minden eszközt igénybe vehet, beleértve a sztrájkot is. De a GDL célja a tárgyalás, hogy a piaci versenyben minden mozdonyvezető és családja számára biztos jövőt és megélhetést biztosítson számukra.

Most a munkaadó kezdett szövetkezni a szakszervezetek egyik szövetségével a DGB-vel. Ez a szövetség a másik rivális szakszervezet a Transnet és még másik 7 szakszervezet IG Metal, Verdi stb. szövetsége. A következőket kezdeményezték.

Új jogszabályt kell létrehozni egy új megközelítés szerint. Ha egy vállalaton belül több szakszervezet van és amely szakszervezetben többségben vannak a tagok és az aláírta a kollektív szerződést, úgy a másik szakszervezet nem kezdeményezhet sztrájkot. Érvelés: ezek az úgynevezett „angol feltételek” amely azt jelenti, hogy a sztrájkokkal csak nyugtalanságot és zavargást kelt a vállalaton belül, és nem szolidárisak velük a többi munkavállalók. Azért nem, mert csak egyes szakmai csoportok akarnak túlzott igényeket kiharcolni, pl. mozdonyvezetők, pilóták. A GDL ebben a kérdésben más szakszervezetekkel egyeztetett a Cocpit, (pilóták) MB MarburgeBund (orvosok), Flugsicherung GdF (légiforgalmi irányítás), UFO (légútas kísérők), azonkívül a VAA (kémiai dolg.szaksz.). Így együtt kértük a jogi megvizsgálását, hogy a DBG és a BDA kezdeményezése nem egyezik a Német alkotmánnyal. A munkaügyi minisztérium vizsgálja a kérdést, eredmény őszre várható. 2010. június 17-én a Német Vasút nyilvános vételi ajánlatot kapott a Brit Arriva részvényesektől 775/penny részvény megvásárlására. Ez 2,7 milliárd euro. Ugyanakkor a DB több mint 30 ajánlatot kapott. A felügyelő bizottság úgy döntött, hogy az kapja a szerződést, aki a legmagasabb vételi ajánlatot teszi. *Róka György nemzetközi referens*





Utazás egy vasút körül

Az ALE őszi elnökségi ülésének helyszíne a svájci Zürich volt. A kitérő delegációk közül - kakukk tojásként - egyedül mi utaztunk vonattal az ülés helyszínre. Elsődlegesen meg kell jegyezni, hogy ez számunkra nem teherként, hanem érdekességként maradt meg az utazásról. Maga az útról csak annyit, hogy elkésérrít Európai összehasonlításban saját vasutunk helyzete.

A vonat az 1115 km-es távot hajszál pontosan teljesítette. Érkezésünket követően szálláshelyünkre igyekeztünk azzal az elővárosi vonattal, melyet szintén a honi vasút üzemeltet, s melyről elmondható, hogy igen csak kihasználtan közlekedik néhány perces sűrűséggel. Az utas tájékoztatás precíz, a vonat tiszta és pontos. Az árról nem beszélnek, mert hát Svájcra van szó. (német Kollégák megjegyezték, hogy „ez egy drága ország”) Hát akkor nekünk?

A szálláshely elfoglalása után ismét felpattantunk az elővárosi vonatra és utunkat a pályaudvar felé vettük. A svájci szakszervezet elnökének közbenjárásának köszönhetően lehetőség nyílt arra, hogy megtekintsük a zürichi fűtőházat, bár erre a létesítményre ez a kifejezés nagyon nem igaz. A tervezett program szerint a Párizsból érkező TGV szerelvény mozdonyvezetője volt felkérve arra, hogy mutassa meg nekünk a gépészeti csarnokot. Némi kárörömmel konstatáltuk, hogy a Párizsból érkező szuper vonat 30' késéssel fog befutni, félretéve azt a kis apróságot, hogy a vonat közel másfél ezer kilométert kell, hogy megtegyen. Ha őszinte akarok lenni, mi ekkora késést 100 km-es távon is tudunk produkálni.

A késésből 33' lett mely tovább hízlalta rosszindulatú májunkat, de megérkezett Európa egyik legmodernebb vonata a TGV. A leszálló utasáradattal szemben „áttörtük magunkat” a mozdony felé, de mire odaértünk a kolléga már leszállt a vezetőállásról. Üdvözölt minket, s közölte, hogy most a leírt „kotta” szerint a vonaton utasként fogjuk megtenni a 3-4 km-es távolságot a depóig. Bevetettük magunkat a kocsiba, majd kollégánk mozdonyvezetőnek járó sárga fényvisszaverő mellénnyel látott el minket, s így már nem kellett tovább elviselnünk a kocsikat takarító személyzet szúrós tekintetét. Elővette az általam „kottaként” aposztrofált papírját, mely alapján elmondta, hogy a forduló szerint 50' marad a telephely megtekintésére. Néhány szót a kottáról. Számítógépes vezénylési rendszer működik Svájcban is. Igaz ezt a rendszert nem IVUplannak hívják, s lehet, hogy Svájcban egy esetleges összehasonlítás esetén nagyon meg is sértődnének egy ilyen párhuzam említésén. Nézzük, hogy is megy a vezénylés arrafelé. Egy évre előre készül el. Miután minden Kolléga rendelkezik saját notebook-al és szolgálati telefontal, a vezénylések ezen keresztül módosulhatnak - dolgozó bejegyzés - után. Három naponként köteles a mozdonyvezető frissíteni a számítógépén lévő adatbázist, mely nem csak a vezénylést, a menetrendi módosításokat, lassan bejárando pályarészeket, hanem az utasításokat, parancskönyvi rendelkezéseket is aktualizálja. Az éves vezénylés minden szolgálata napra lebontható. Nem is akárhogy. Az első perctől az utolsóig minden papírra van vetve. Nem IVUsan rejtjelezve, hanem percre lebontva vonatszámra, tevékenységre, munkaközi szünetre (ez ott is folyamatos viták ösztüztében áll), váltásra, sétára, önköltségre, stb. A kinyomtatott példányt nem kötelező magával vinnie a mozdonyvezetőnek, de minden pihenő helységben adott infrastruktúra áll rendelkezésre ahhoz, hogy azt saját notebook-járól kinyomathassa az adott szolgálatot magának a mozdonyvezető. A számítógépekről nem árt annyit tudni, hogy kijelzője teljesen kifordítható és érintőképernyős üzemmódról is alkalmas. A kifordított számítógép - az erre célra készült eszközbe beilleszthető -, s így menetrendként használható a mozdony vezetőállásán. Mondanom sem kell, hogy a készülék energiával történő ellátása a járművön a rögzítő egységen keresztül megoldott. Na de térjünk vissza a „fűtőházhoz”. A tároló vágányra kiérve ismét visszavette Kollégánk a vezérlést a még érkező vezetőállásról, a TGV-t parkoló állásba helyezve biztosította az energiellátást az egész szerelvényen, s majd besétáltunk a javítóbázisra. Honi szemmel nézve nem éppen vasúti csarnok benyomását keltette alétesítmény. Tisztaság, mintha nem is vasúti közegben lennénk, rend, ital automaták, anyagoktól, alkatrészekről hemzsező raktárak. A bázison egyszerre folyt a karbantartása a legkorszerűbb vagy éppen az ötven éves járműnek is.

Sokáig nem időzhettünk a csarnokban, mert eljött az idő, amikor be kellett állnunk a csarnok induló vágányára. Ezt a műveletet mo-

biltelefon és biztosított tolatásjelző szabályozta. Elég lendületesen haladtunk be a vonat induló vágányára, ahol már utasok százai vártak, hogy elfoglalhassák helyeiket a francia szupervonaton. A csarnokba érve svájci Kollégánk felajánlotta, hogy kísérjük el Baselig a vezetőálláson. Szabadkoztunk, hogy nem szeretnénk, ha bármilyen bonyodalma származna abból, hogy a vezetőálláson vagyunk, melyre csak annyit válaszolt, hogy itt nem foglalkoznak ilyenekkel. Örülnek, ha vállalják a folyamatos túlórákat a mozdonyvezetők, s nem szokás őket ellenőrizgetni. Menjünk csak nyugodtan! Mentünk.

A TGV vezetőállásától azért többet vártam volna. No persze nem V 43 összehasonlítás terén, hiszen nem volt huzat, nem volt jelentős zaj, csak furcsa volt a jármű kezelése. Ahogy svájci kollégánk fogalmazott, olyan franciás, túlbonyolított. Zürichből kigördülve több alkalommal kerülgetett minket a frász vörös jelző meghaladásától való félelmünkbe, de az út végére lassan megszoktuk, hogy itt a baloldali jelzők az érvényesek. Svájci területen 140 km/h sebességgel haladt vonatumk. És, hogy itt sem tökéletes minden, azt bizonyította, hogy az ETCS egy alkalommal itt is indokolatlan megállásra kényszerítette a vonatot. Még meg sem álltunk teljesen, amikor a vonal irányítója már érdeklődött a rendkívüli megállás okáról. Lehet, hogy figyelt? Az út során egyszer kellett egy bejárat jelzőnél megállnunk, hogy az elágazó állomás felől egy német ICE szerelvényt engedjünk magunk elé.



Ennek ellenére Baselbe pontosan érkezünk. Megállást követően jött a francia Kolléga aki mosolyogva üdvözölt minket is, s majd gyors személyzetváltást követően elhúzott Párizs irányába. Svájci barátunk elővette a „kottát”. Munkaközi szünet van, tehát irány az étterem,

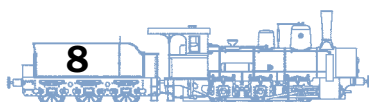
kávét nekünk, tea Neki, miközben próbáltuk megérteni a munkaközi szünet kiadásának feltételeit. Amennyiben annak ideje 50'-nél hosszabb, akkor nem képezi a munkaidő részét, amennyiben ettől kevesebb akkor igen. De ez akkor MKSZ, ha legalább 30' időtartamot elér. Mire ezt kitárgyaltuk, kihívt az előttünk álló folyadék. Így könnyebb volt megjenni, ugyanis indulnunk kellett a 8. vágányhoz, ahová vonatumk érkezett. Vonat megáll, kollégánk felszáll a vonatot addig hátulról toló mozdonyra, az érkező vezérlőkocsiról az érkező mozdonyvezető leszáll. A barátságos intésen kívül más kommunikáció nem történt a két mozdonyvezető váltása során. A 460 sorozatú mozdony, amellyel visszafelé indultunk, Kollégánk kedvenc típusa volt. Megértem! Egy csendes, jó futási képességekkel rendelkező, erős mozdonyról beszélünk, melynek vezetőállása egy embert szolgál, a mozdonyvezetőt. Nem véletlen, hogy svájci kollégánk sokkal jobban szerette, mint a franciák TGV-jét. Az SBB Re 460 sorozat egy modern, energia-visszatáplálásra alkalmas, Bo'Bo' tengelyelrendezésű villamosmozdony, a híres SLM mozdonygyár utolsó fejlesztésének eredménye. 1996-ig 119 darab mozdony épült az SBB-nek. Főleg személyszállításra alkalmazzák, elsősorban az emeletes vonatokhoz, de korábban teherforgalomban is dolgoztak. 2007-től e mozdonyok az Olten-Bern közötti újonnan épített nagysebességű vonalon 200 km/h sebességgel is közlekednek. A mellékelt fotón jól látható a vezetőállás kialakítása, melyet úgy készítettek el, hogy bizonyos kezelő szervek elérhetőségeit a mozdonyvezető méreteihez lehet állítani. A mellékelt képen jól látható a menetrendet mutató kifordított kijelzővel ellátott notebook is. Nagyon sajnálom, hogy elmaradt a jármű, nálunk üzemi naplónak hívtó füzetének megörökítése. Ez valóban egy füzet, melybe csak akkor kell két-három szóban bejegyzést eszközölni, ha a mozdony üzemében hiba mutatkozik. Egyéb esetben nem kell semmilyen dokumentációt vezetnie a mozdonyvezetőnek. (óvják az esőerdőket)



Menetrend szerint indultunk vissza Baseltől Zürich irányába. A mozdony tette a dolgát, repítette az emeletes kocsikból álló szerelvényt. Pontosan érkezünk a végállomásra, ahol behaladás közben a két mozdonyvezető intett egymásnak. A leváltó személyzet a vonat végénél várta, hogy megállás után felszállhasson az érkező vonat végén lévő vezérlőkocsira, hogy néhány perces tartózkodás után ismét elinduljon egy újabb úticél felé. Megálltunk, s két perc alatt elhagytuk a 460 sorozatú mozdony vezetőállását. Kollégánkknak is itt ért véget szolgálata, pont úgy, ahogy az a „kottájában” elő volt írva. Az A4 lap aljára értünk. Elbúcsúztunk, megköszöntük a lehetőséget, hogy bepillantást nyerhettünk a svájci vasút és az ottani mozdonyvezetők életébe. Az elővárosi vonaton - melylyel szállodánkba mentünk - azon elmékedtünk, hogy mikor lehet majd így, ilyen „kották” alapján, ilyen hangszereken énekelni saját vasutunkon?

K.L.

A „kotta” 16. oldalon megtekinthető





...a munkáltató mindig jogszerűen jár el!

A 2010. év elején is kiállította a munkáltató a személyi alapberek megállapításáról szóló értesítéseket. Egyik mozdonyvezető kollégánk azonban a részére átadott dokumentumban azt vette észre, hogy a mozdonyvezetői gyakorlati idejét a korábbi, 2009. évben megállapítottéhoz képest csökkentette a munkáltató.

A fenti ok miatt, - vagyis milyen körülmények indokolták, hogy egy év elteltével kevesebb gyakorlati idő lett megállapítva, mint egy évvel korábban - egyeztetési kérelmet nyújtott be a kolléga a munkáltatói jogkör gyakorlóhoz. Az ügyben egyeztetés nem történt. A jogkör gyakorló tájékoztatta a mozdonyvezetőt, miszerint a gyakorlati idejének központi felülvizsgálata során megállapítást nyert, hogy a 2010. évben helyesen lett rögzítve a mozdonyvezetői gyakorlati ideje, vagyis a 2009. évhez képest azt jogszerűen csökkentették.

Mozdonyvezető kollégánk nem fogadta el a döntést, így kereseti kérelemmel élt az illetékes munkaügyi bíróságon, mégpedig az alábbi indokok miatt.

A mozdonyvezetői gyakorlati idő 2010. évi kiszámításánál a munkáltató olyan időszakot hagyott figyelmen kívül, amelyet tizennyolc évvel korábban az illetékes munkaügyi döntőbizottság határozata már egyszer elismert és az jogerőre is emelkedett.

Ugyancsak figyelmen kívül hagyta a munkáltató azt a tényt, hogy kb. három évvel ezelőtt a személyügyi nyilvántartás hiányossága miatt maga kérte meg a mozdonyvezetőt, hogy csatolja - többek között - a munkaügyi döntőbizottság

fenti határozatát. Ennek eredményeként szintén rögzítésre került azon mozdonyvezetői gyakorlati idő, amelyet a 2010. évben már nem ismert el a munkáltató. Mindezek mellett a munkáltató a maga által, 2009. januárjában megállapított gyakorlati idővel is ellentétes döntést hozott, azt egy évvel később felülbírálta. Álláspontunk szerint, a munkáltató eljárása különösen azért volt jogsértő, mert a korábbi években már többször elismert, megállapított mozdonyvezetői gyakorlati időt módosították a munkavállaló számára hátrányosan.

A bíróság azt a munkáltatói védekezést nem találta alaposnak, hogy a mozdonyvezetői gyakorlati idő kiszámítására vonatkozó szabályok időközben megváltoztak, új szabályok léptek hatályba. Mindezen körülmények alapján a munkáltató jogsértő döntését megváltoztatta az elsőfokú bíróság, és a bírósági eljárási illeték megfizetésére is kötelezte a munkáltatót.

Annyit azért még meg kell jegyezni, hogy a tárgyalás előtt felvette velem a kapcsolatot a munkáltató jogi képviselője, mégpedig azért, hogy megpróbáljuk a peres eljárást lefolytatása nélkül megoldani az ügyet. A munkáltató jogi képviselőjének véleményét azonban nem osztották a munkáltató döntésre jogosult vezetői, így a bíróságnak kellett döntenie.

Arra, hogy a munkáltatói oldalon kiknek és miért éri meg a munkavállaló napi problémáit ilyen és ehhez hasonló hozzáállással kezelni, nem tudok válaszolni. De lehet, hogy nem is ez a lényeg. A lényeg, hogy a munkáltató mindig jogszerűen jár el.

dr. Király György s.k.



Ahogy én látom....6.

Kellemes novemberi napnak indult november második napja, a halottak napja (mert november másodika az az és nem keverendő össze elsőjével, a Mindenszentek napjával), az időjárás, az évszakra nem jellemzően kellemesen enyhe volt. Bizakodva éreztünk meg Debrecenben, az idei év harmadik, Országos Közforgalmú Villamos mozdonyvezető átképző tanfolyamára. Tele tudásvágygal, kíváncsisággal, tanulási vágygal. Én személy szerint közel másfél évtizede készülök erre, de soha nem kaptam szabad utat. Mindig álltak előttem a sorban, az utóbbi öt évben pedig egyértelműen elnyomta Záhonyt a TVSZK vezetője és egyetlen ember nem lett átképezve innen, amióta megszűnt Záhony, mint önálló Vontatási Főnökség. Egyszerűen örültünk, hogy végre a záhonyiak is ott lehetnek és reményeink szerint hét új, két szakvizsgás mozdonyvezetőnk lesz. Ekkor még nem tudtuk, hogy a halottak napja az mennyire profiliba fog vágni a tanfolyam kapcsán, de erről később. Elfoglaltuk a szállásainkat és ismerkedtünk a várossal és a környékkel. A második napon ebéddidőben (ami „össz-vissz” 25 perc) megjelent a TVSZK képviselője és valamilyen megállapodást dugott az ebédelésből érkező, Debrecen TVSZK-hoz tartozó munkavállalók kezébe. Azt mondta, ez csak arra vonatkozik -mármint a megállapodás-, hogy a heti oda- és visszautazásra megkapják a járandóságot a kollégák. Amint a kezembe vettem a saját nevemre elkészített megállapodás tervezetet, rögtön felismerni véltem a működéstámogatói szervezet sajtóságos, kesze-kusza, értelmetlen megfogalmazásait, amik a szövegben többször egymásnak ellentmondtak. Ekkor eszméltem rá, hogy ez egy olyan munkaszerződés módosítás, amiben több minden el van rejtve, nem pedig a tanfolyam elvégzésével kapcsolatos tanulmányi szerződés, esetlegesen egy munkáltatói kötelezés a tanfolyam elvégzésre. Nos, mivel a munkaszerződés módosítására senki sem kötelezhető, főleg nem nyomásgyakorlással, és egyébként is a 25 perc még az ebédre is csak-csak elég, de arra, hogy érdemben átvizsgáljon az ember egy munkaszerződés módosítást arra kevés. Főleg egy olyanra, amit olvasni is nehéz, nemhogy értelmezni. Ezzel bizonyára így volt a Trakció jelenlévő képviselője is (mármint az értelmezéssel), hiszen nem tett említést arról, hogy a szerződés aláírásával a munkavállaló lemond az esetlegesen felmerülő utazási időről is. Mivel a kérdéseimre nem tudott válaszolni koordinátor, így én visszaadtam a megállapodás tervezetet, amin egyébként október 25-ei dátum szerepelt, november harmadikán! Ezek után, mint az utólag kiderült még hatan nem írták alá rajtam kívül, így összesen heten vártuk a választ, amit a következő hét keddjére ígért a jelenlévő humánpartner.

Na de nem kellett várni keddig, hiszen pénteken megjelent a központvezető a humánpartnerrel és egyesével hívták be a renitens, szerződést alá nem

írókat. Bizonyára gondolja mindenki, hogy nem velem kezdték a „szorítást”! Egyébként felettébb érdekes számomra az a szituáció, amikor egy elvileg semmit nem befolyásoló munkaszerződés módosításnál négyen vannak jelen. A munkavállaló egyedül három másik személlyel szemben. A munkaszerződés és annak módosítása nem tartozik másra, csak a munkavállalóra és a munkáltatóra. Akkor miért vannak jelen mások, idegenek is (tanfolyamvezető)? Nem kívánom még az ellenségeimnek sem azt a sarokba szorított kutya életérzést megismerni, ami ott várt a kollégákra és rám. Nyilván nem fogták a kezét senkinek, de mint azt mindenki tudja, a nyomásgyakorlásnak ezer és egy módja van, főleg akkor, amikor „saját érdekről, jövőről, munkahelyről” van szó. A munkáltató úgy járkált fel, s alá, mint a ketrecébe zárt farkas. Csak úgy „sütött róla a jóhiszeműség”, miközben szűrős szemmel tekintett ki szemüvege alól. Nyilván azt is tudja mindenki, hogy nem csak verbálisan lehet nyomást gyakorolni, hanem a testbeszéd millió formája létezik erre a magatartásra. Nem kell mondani semmit, elég csak úgy viselkedni, hogy berezeljen a másik fél. Ha ezt nehéz lenne valakinek elképzelni, gondoljon mindenki a kiskutya, nagykutya esetére! Ahogy szokták mondani bizonyos körökben, „**mindig az erősebb kutya**”! Nos így történt ez nálunk is. Mit ér egyedül egy szem munkavállaló a munkáltatóval szemben, aki munkáltatói intézkedést, meg a jó Isten tudja, miket emleget. Bizony sikerült kellő rábíró erőt mutatnia a központvezetőnek ahhoz, hogy hat ember végül is aláírta a munkaszerződésének módosítását és örült, hogy békkességben kiszabadult az oroszlán barlangjából. Ekkor került rám a sor. Elmondtam az aggályaimat, jeleztem, hogy nem kaptam választ a kedden feltett kérdéseimre és kijelentettem, hogy ezt a szerződésmódosítást, ezzel a szövegezéssel nem fogom aláírni. Van bennem szerződéskötési hajlandóság, de azt, hogy az Mt. és a KSZ pontjait nem fogom szűkebbre, korlátozóbbra cserélni, az bizonyos, hiszen erre nem lehetek kötelezve az Mt. 83.§-a értelmében. Egyébként az elmúlt két tanfolyamon semmilyen határozott idejű munkaszerződés módosítást nem íratattak alá senkivel és ez a megkülönböztetés pedig sérti az azonos bánásmód elvét. A tanfolyam előtt senkivel nem közölték, hogy a tanfolyamra történő beiskolázásnak ilyen feltételei lennének, azt, hogy a tanfolyam megkezdése után pedig egy visszadátumozott megállapodással akarnak legalizálni bizonyos dolgokat, egyenesen felháborító. Egyébként nem három, hanem jóval több tanú is van rá, hogy a 18 db megállapodás nem a tanfolyam előtt október 25-én került aláírásra, hanem november 3-án és 5-én!

Itt járunk most. A jó erkölcs, a megbízható munkáltató, a megfelelő munkahelyi légkör már csak emlék lesz a vállalatunknál?

Gyüre Ferenc





Megkérdeztük...

2010-ben új kormány alakult, amely a nyilatkozatok terén legalábbis, új vasútpolitikát hirdetett. A kötőpályás közlekedés helyzete hozása, a vonat és az autóbusz közlekedés párhuzamosságának felszámolása, a bezárt mellékvonalak újra megnyitása szerepelt a hírekben. Budapesti Közlekedési Szövetség alakult és holdingba szervezik a MÁV és a Volánbusz társaságokat. A személyi jövedelemadó egykulcsos rendszerű lesz 2011-től, így a mozdonyvezetőknek várhatóan több marad a zsebükben, közben a kormány tervezi a kötelező magánnyugdíj biztosítási rendszer átalakítását, így a következő 14 hónapban biztosan nem utalja át a pénztárcák egyéni számlájára a nyugdíjjárulékot.



Barsi Balázs
rovata

Mit vársz a következő évtől mozdonyvezetőként, merre fordul a vasútpolitika, könnyebb lehet-e 2011?

Azzal kezdem, remélem a következő évben nem romlik a helyzetünk. A korkedvezményes nyugdíj lehetőségét remélem a kormány meghosszabbítja, ez kiemelten fontos valamennyi mozdonyvezetőnek. Évek óta nagy a bizonytalanság ebben a kérdésben, jó lenne, ha megnyugtató módon, hosszú távra érvényes törvény születne. Az egykulcsos 16%-os adó bevezetése nekünk kedvező lesz, ahogy számoltam. Persze ez csak akkor igaz, ha az egyéb járulékok, fizetni valók nem emelkednek, és az év végi tárgyalásokon a személyi alapbérek legalább 3-4 %-kal nőnek. A nyugdíjrendszer körüli bizonytalanság engem is érint, 1971-ben születtem, s ha döntenem kell, nem tudom melyik a helyes lépés. Jó lenne, ha készülne olyan anyagok, amik bemutatják az eltérő nyugdíjrendszerek közötti hasonlóságokat, különbségeket.

Nem tudom, a vasút állítólágos átszervezése milyen hatással lenne a MÁV-TRAKCIÓ ZRt-re, változna-e a mozdonyvezetők helyzete. A foglalkoztatás biztonságunk, azért bízom benne, nem kerül veszélybe. Kollektív Szerződés meghosszabbítása, kedvező a számunkra, ezt a pozíciót meg kell tartani 2011-ben is, de vannak olyan szabályok, amiken változtatni kellene. Ilyen a munkaközi szünet kiadása, azaz ki nem adása. Az MKSZ bevezetése után 2 évvel még mindig vita van a kiadása körül, nevelésnek tartom a bizonylatolást, adminisztrációt, ha valamilyen ok miatt nem lehet kivenni.

Összességében azt várom, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete megvédi érdekeinket és meg tudjuk tartani évek alatt felépített helyzetünket.

**NAGY RÓBERT
TAPOLCA**

A 2010-es évnél a 2011-es csak jobb lehet. Az IVU vezénylési rendszer bővüléssel okozott nekünk, mozdonyvezetőknek, a szolgálatok vezénylése teljesen öletszerűen történt. Ennél csak jobb jöhet. Nincs rendszer a vezénylésben, szolgálatba jelentkezéskor még nem tudom hová kell mennem dolgozni, kódfejtéssel kezdem a napot, ez vicc. Ezen a rendszeren változtatni kellene, de nem tudom, lesz-e erre fogadókészség. Várom, hogy a szabadságok kiadása és az MKSZ szabályozása ésszerűbbé váljék. A szabadságok, amelyek elvileg a munkavállaló pihenését szolgálják, jelenleg elaprózva, 2-3 naponként kerülnek kiadásra, ez messze van a szabályostól. A vasút körüli bizonytalanság szerintem, fennmarad a következő évben is. Kíváncsian várom, összevonásra kerülnek-e MÁV leányvállalatai. Hogy ez mit jelent nekünk, szerintem nem megjósolható, de mozdonyvezetőre akkor is szükség lesz, a kérdés csak az, hogy milyen foglalkoztatási, munkáltatási környezetben. Ugyanez a bizonytalanság jellemző a vasúti közlekedés fejlesztésére, a személyszállítás és a teherfuvarozás esetleges növekedésére is. Nem tudni, a gazdasági válság meddig érezteti még hatását és az évtizedek alatt elmaradt korszerűsítésekre lesz-e tettekben is megmutató szándék?

**NAGY LÁSZLÓ
PÜSPÖKLADÁNY**

A következő évi kilátások szerintem teljesen bizonytalanok, legalábbis ami a vasúti közlekedést illeti. Az áruszállítási teljesítményekre a gazdasági válság erősen rányomta bélyegét, ami a Cargónál is megmutakozott. Létszámleépítésekről, elbocsátásokról születtek döntések, a vontatójárművek közül 4 db bérelt mozdonyt visszaküldtek Ausztriába és további mozdonyvezetői létszám bővítésről sem beszélnek. Ennek az intézkedés csomagjának a hatása szerintem nem megjósolható, nem

tudom 2011-ben mennyi fuvar lehet majd elszállítani vasúton, és ez mennyire hat ki a jövedelmünkre. Mindenesetre a pályahasználati díj drasztikus megemlése nem kedvez a vasúti közlekedésnek a közúttal szemben.

Személy szerint bízom abban, hogy sikeres tárgyalások után a mozdonyvezetők műszakpótlékát sikerül 35%-ra emelni az RCH-nál. Zömmel éjszaka dolgozunk, igazán megérdemelnénk. A bértáblát pedig ki kellene nyitni felfelé és újabb bérsávot kellene megalkotni a korosabb mozdonyvezetők és a több szakmai gyakorlat miatt. A nyugdíjkorhatár folyamatos emelkedése okán is szükség van erre. Bízom abban, hogy a korkedvezmény rendszere megmarad és abban a mozdonyvezetők is számíthatnak majd.

A jövő évi bérekkel kapcsolatban szintén bizonytalan vagyok egy kicsit. Egyrészt lesz-e béremelés, másrészt mennyit is számít majd az alacsony adókulcs és a kedvezmények rendszere. Februárban a fizetéskor már látható lesz.

Remélem a vállalatnál, ami eddig jól működött, az ezután sem változik meg. Ilyen a vezetők, az irányítók és a vezénylő hozzáállása, szakértelme, az oktatások lebonyolítása, a korrekt munkakapcsolatok és a kollegális viszony mindenkivel.

**ACS LAJOS
RCHUN**

Azt várom a következő évtől, hogy az EU-s támogatással átépített, korszerűsített Sopron – Szombathely – Szentgotthárd vasútvonalon végre beindul a teherszállítás. Egyelőre kevés tehervonat közlekedik, remélem a fuvarszervezők tudnak elég szerződést kötni a szállításra. Elvileg a vonal az Osztrák Déli Vasút, a Semmering tehermentesítésére, alternatív útvonalként való alkalmazására is használható, a GYSEV számára kiváló lehetőség a piac bővítésére. Remélem, hogy 2011-ben több GYSEV tehervonatot továbbítunk, kevesebb saját vonatot, és ezeket is elsősorban saját vonalrészünket használva. Ha így lesz, akkor kevesebbet kell saját telephelyünktől, Soprontól távol kezdeni vagy befejezni szolgálatunkat. Ez ugyanis csak sok utazással és hosszú távollétekkel oldható meg. Eddig sok Cargós vonatot továbbítottunk, kevesebb saját vonatot, jó lenne, ha ez az arány megfordulna, és a GYSEV fuvarok, a saját szervezésű, indítású vonatok kerülnének előtérbe. Úgy tudom 2011-ben 4 új motorvonat beszerzésre is sor kerül, és a diesel mozdonyok cseréjéről is ideje lenne gondolkodni.

Bízom abban, hogy azok az erőfeszítések, amelyek a Soproni mozdonyvezetők bértáblájának javítására irányulnak, sikerre vezetnek. A Mozdonyvezetők Szakszervezete Soproni tagcsoportja folyamatosan napirenden tartja a témát, javaslatokat fogalmaz meg azért, hogy a magyarországi mozdonyvezetői bérekhez a mi béreink is felzárkózzanak. Ehhez új tarifa kell, és jó lenne, ha a továbbiakban nem a Kollektív Szerződés mellékleteként, hanem önálló intézkedésként lehetne a mozdonyvezetők keresetéről tárgyalni. Nem pótlékokkal, hanem tisztes alappérral kellene jövedelmünket megkapjunk. Van nálunk úgy nevezett Törzsgárda elismerés, de összege alacsony, ennek a felemelése szerintem fontos lenne, a munkavállalók érdekében.

Jó lenne, ha a kormány meghirdetett közlekedési programja megvalósulna, a bezárt vasútvonalak újraindítása szerintem folytatódik, és kívánatos lenne ha az állam szigorúbb szabályozást vezetne be a kamionforgalom vasútra terelése és a környezetszennyezés csökkentése érdekében.

**KALAUZ BÁLINT
GYSEV SOPRON**





Területi hírek

Szombathely

Október hónap elején a Helyi Érdekegyeztető Tanács (HÉT) ülésére került sor. Javaslatokat tettünk írásban, a feljelentkezési helyekkel, valamint a napi pihenő idővel kapcsolatosan. A munkáltató a következő HÉT ülésre tett ígéretet, hogy hatástanulmányt készít s választ ad javaslatainkra. A HÉT keretein belül, felvetettük a szabadság kiadásának utóbbi időben előkerült problémáit, amit egy későbbi megbeszélés keretein belül részletesen áttárgyaltunk. E tárgyaláson történekről, a helyi hírlévlében értesülhettek kollégáink. A HÉT-en felvetettük a szakszervezet által véleményezett fordulokat miért nem járják végig a kollégák, ettől eltérően szolgálatok, fordulók, napi-heti pihenő idők vannak kijelölve, ebből alakulhat ki problémás kérdés, valamint 6 napos hihetetlen leterheltség, ami a mostani időben is erős, de például a jó meleg-forró nyárban szinte erón felüli teljesítményre kényszeríti, a mozdonyvezetőket. Ezen kívül tájékoztatást kértünk a foglalkoztatásunkat meghatározó kérdésekben. A 21-es vonal villamosítása után pár vonatot szolgálgunk ki, így meghatározott teljesítmény nem marad nálunk. A menetrend változásával, kiszolgálás szempontjából több helyen veszítünk szolgálatot. Ugyanakkor, a tartalék kiszolgálás is minimálisra csökken. A 20-as vonalon, a tehervonati kiszolgálással kapcsolatosan bízunk a kezdő s végpont szerű tervezéssel, ami a találkozóság történetét vonat továbbítást takarja. A telephelyek közti túlóra teljesülés, s állásidő kiadása kapcsán az egyenletes leterheltség elérése a célunk. Egy kolléga érkezik kettő hónapra a debreceni térségből, munkavégzés céljából a területre. Átképzős tanfolyam indul a területről 6 fő képviseli távolba hírünket, Debrecenben. Az utazási költségtérítés ismét terítékre került, látni ezzel hossza eltartó kérdés merült fel, kívánok magunknak s kollégáinknak kitartást hozzá. A tervezést sok minden döntheti romba, most az iszaptároló katasztrófa döbbentette meg az embereket, és a hihetetlen veszteség, a kár, s a hozzákapcsolódó kármentési munkák adtak feladatokat. Az ebben résztvevő kollégáknak köszönjük hozzáállásukat, munkájukat. Talán mikor e sorokat írom, már megindult a vasúti közlekedés. Ugyanakkor a kérdés a levegőben marad, milyen védő felszerelés kell az ott munkát végzőknek. A területünkön októberi hónapban, kettő komolyabb szervezészt igénylő program zajlott le, egyik a MOSZ kupa őszi forduló Zalægerszegen, a másik a Zsenyei egy napos, meghívásos horgászverseny. Köszönöm a két sportversenyt szervezőknek a munkájukat.

Horváth György



Szeged

Október 1-én vettünk részt a Helyi Érdekegyeztető Tanács ülésén, Szegeden. Több tagcsoport részéről felmerült probléma, hogy szerintünk a mozdonyvezetők kevés típusismerettel és vonalismerettel rendelkeznek. Nem egyszer előfordul, hogy nem tudunk vonatokat továbbítani vonal és típusismeret hiánya miatt. Konkrétan például a kecskeméti mozdonyvezetők esetében, ha a lajosmizsei vonalon nem tudnak M41-est biztosítani a vonat továbbításához a vonatokat Desiróval közlekedtetik. Ez a csere azt eredményezi, hogy a kecskeméti kollégát hazaküldik állás időre, mert nincs típusismerete, a budapesti TVSZK dolgozója pedig valószínűleg túlórába továbbítja azt a vonatot, amelyet nem neki kellett volna elvinni. Tehát szerintünk egy mozdonyvezető a vállalat részére is akkor érne többet, ha minél több esetben tudná alkalmazni, és nem képzési hiányossága miatt, kényszerül állásidőre küldeni őt a munkáltatót. Ezért rögtön

fel is merül a kérdés, vajon a Trakciónak miért nem éri meg, hogy állásidő helyet a mozdonyvezetőt inkább típus vagy vonalismeretre küldje, hogy minél több esetben tudja őt foglalkoztatni. Mindezek ellenére nem kaptunk biztató választ a TVSZK vezető úrtól, így nem igazán számolhatunk arra, hogy a mozdonyvezetők típus és vonalismeret megszerzésének lehetősége sokat változzon az eddigi gyakorlathoz képest. A munkáltató hozzáállása azért is furcsa számomra, mert egy október végi szolgálatomban Budapest Keletiből továbbítottam egy nemzetközi gyorsvonatot, amihez egy budapesti kollégát vezényeltek vonalismeretre Kürtös állomásra. Márpedig a budapesti mozdonyvezetők Békéscsabán át Kürtösre jelenleg nem továbbítanak vonatot, valamint a túlóra adatok sem a munka hiányáról árulkodnak arrafelé. Ezek szerint mégis van olyan TVSZK, ahol a mozdonyvezetők vonal és típusismeret megszerzése még akkor is lehetséges, ha nem is biztos, hogy szükség van rá és állásidőn sem sokszor volt a dolgozó. Vajon miért van az, hogy nem mindegyik TVSZK-nál ugyanaz a gondolkodásmód ebben az ügyben, miért lehet az egyik helyen és miért nem lehet a másikon? Reméljük egyszer a Szeged TVSZK mozdonyvezetőit is megilletik azok a lehetőségek, mint más TVSZK-nál.

A továbbiakban a HÉT-en a munkáltató bemutatta számunkra azt a gazdasági tájékoztatót, amelyet a TVSZK összes telephelyén megtartott üzemi tanácsi és munkáltatói fórumon tartott a dolgozók számára, amely fórumokat egyébként az Üzemi Tanács szervezte.

Valamint a KSZ Helyi Függelékének időbeli hatályát módosítottuk, ami 2011. január 31-i időpont helyett a KSZ érvényességig lesz hatályban.



Gyomændrødön, október 4-5-én tartottunk kétnapos területi fórumot, ahol az első napon Kiss László, MOSZ elnök, másnap Danca Attila és Németh László alelnökök voltak a vendégeink. A terület tisztviselői a vendégek előadásai után feltehetők



kérdéseiket és elmondhatták véleményüket a



két nap leforgása alatt, ahol szót ejtettünk a jelenlegi problémák mellett a jövő elképzeléseiről, valamint várható kilátásainkról. Szóth Tibor

Debrecen - Kelet

Az első és legfontosabb teendőm, hogy a MOSZ Debrecen - Kelet terület valamennyi munkavállalójának nevében őszinte részvételemet fejezzem ki a Kiskunlacházánál bekövetkezett vasúti balesetben elhunyt Szlávik István mozdonyvezető kolléga családjának. Sajnos ezek a sorok már nem fogják pótolni a 41 éves családapát és a gyermekeinek árván, apa nélkül kell felnőniük. Bizonyára ilyenkor többen elgondolkoznak azon, hogy bármelyik mozdonyvezető kolléga járhat így, és a sorsunk nemcsak a saját kezünkben van. Nagyon remélem, hogy azok az emberek, akik gyakran figyelmen kívül hagyják a fénykorompó vörös fényét és a saját életüket kockáztatva áthajtanak az útátjárón a tiltó jelzés ellenére, azok elgondolkoznak cselekedetükön és eszükbe ötlük az a tény, hogy nem csak a saját életükkel játszanak!



Október 9-én regionális horgászverseny volt Nyíregyházán, ahol a helyi résztvevőkön kívül meghívást kaptak a püspökladányi, a szerencsi és a záhonyi kollégák is. Bizonyára megijedtek a halak a nagyszámú résztvevőtől (52 horgász

lógatta a zsinórt) és egy kicsit meglapultak a tó alján, hiszen most nem voltak olyan fogási eredmények, mint az elmúlt alkalmakkor: az abszolút első helyezett a helyi Koleszárík Tamás lett 14,60 kilóval. A püspökladányiak között Szabó István, a szerencsiek között Szabó Zoltán, a nyíregyháziak között Szegedi László és a záhonyiak között Csépe Csaba végzett az első helyen. A díjazottak értékes tárgyjutalomban részesültek. Gratulálunk nekik.

Az októberben megtartott HÉT ülésen a Helyi Függelék érvényességének hatályát határozatlanra, ill. a KSZ hatályával megegyezőre módosítottuk. Szó esett még az új VIG alkalmazásáról (utazási költségtérítés), annak törvénytelen alkalmazásáról. Nyomatékosan felhívom a figyelmét mindazon munkavállalóknak, akiknek csak résztávolságra hajlandó fizetni a munkavállaló költségtérítést, hogy kezdeményezzen egyéni jogvitát a törvénytelen (kormányrendelettel nem harmonizál, azzal szembemenő) költségtérítési gyakorlat alkalmazásával szemben, ehhez minden segítséget megad a MOSZ! Sajnos arra játszik a munkáltató, hogy a hallgatás beleegyezés, és ha tíz törvénytelen munkáltatói gyakorlat ellen csak egy esetben kezdenek jogvitát a munkavállalók, akkor minden bizonnyal kilencszer a munkavállaló kárán, törvénytelenül, de megtakarításhoz jutnak. Ismeritek a mondást: néma gyermeknek anyja sem érti a szavát!

Tehát ne féljete, nem ti jártok el törvénytelenül, hanem a munkáltató, amikor nem a kormányrendelet szerint fizeti ki a költségtérítést!

A ki nem vett munkaközi szünetet mindenki jelölje be a menetigazolványon! Túl szolgálat esetén is (amikor a munkaóra átlépi az előre tervezett 6, 9, vagy 12 órát)!

A munkáltató (képviselője) nem húzogathatja le a menetigazolványról ezeket az adatokat önnön saját magának jogot formálva erre, hanem előtte a munkáltatóval egyeztetni köteles! Huzigáljon, amit akar (például a nadrágjában), de meghallgatás nélkül milyen joga veszi a bátorságot magának valaki, hogy meghazudtolja a mozdonyvezetőt, és egy hivatalos bizonylat tartalmát (menetigazolvány) önhatalmúlag megváltoztasson.

A KSZ 42.§. -ában le vannak írva a feltételek, és ha azok nem teljesülnek, akkor nem lehet kiadottnak tekinteni a munkaközi szünetet! Ha mégis így jár el a rezortos, akkor itt is egyéni jogvitát kell kezdeményezni, és ha az egyeztetési eljárás nem vezet eredményre, a munkaügyi bíróságra kell vinni az ügyet!



Október 16-án hármás határ menti találkozót lebonyolítására került sor Záhonyban. A négy évtizedes hagyomány



nem szakadt meg az idén sem és az időjárásnak hála, kellemes napsütéses időben, sportolással, beszélgetéssel, nótázással egybekötött vidám napot tudhatnak maguk mögött a résztvevők! A nagypályás labdarugó kupát a záhonyi gárda nyerte meg a szlovák és az ukrán csapat előtt.

A TVSZK területéről 19 fő (Debrecen, Püspökladány, Nyíregyháza, Záhony) kezdte meg a villany átképző tanfolyamot november másodikán Debrecenben.



Gyüre Ferenc

Debrecen

Had kezdjem beszámolómat a végével, hisz ez a legfrissebb élmény számomra, ugyanis a Nyugdíjas Tagcsoportunk október 29-én 15 órától tartotta szokásos őszi gyűlését, ahova a tagcsoport vezetősége is hivatalos volt. A fiatalos és kevésbé fiatalos volt mozdonyvezető kollégák majd teljes létszámban megjelentek, és azt kellett tapasztalnom, hogy lassan többen vannak, mint az aktívak. Egyáltalán nem látszik rajtuk az idő, és öröm látni milyen jól érzik magukat ezeken a rendezvényeken. Akad közöttük olyan tag is aki, már akkor nyugdíjas volt, amikor én kezdtem, lassan 25 éve. Még mindig maximálisan szolidárisak a szakma iránt, ezért is döbbenette, meg őket Szlávik István balesete, és értelmetlen halála. Az ünnepi vacsora és találkozó, ezért egyperces néma felállással kezdődött, majd az est folyamán gyűjtést is szerveztek, csatlakozva a Tagcsoporti felajánláshoz, a hátra maradt Család megsegítésére. A vacsora előtt volt még egy adósságunk, hisz tavasszal nem sikerült ünnepélyesen elbúcsúztatnunk, az egyik friss nyugdíjasunkat, Tölly Imrét, aki hosszú mozdonyvezető pályafutás után felvigyázóként ment nyugdíjba. Ezt most pótoltuk, megköszönve munkáját egy szerény ajándékkal és emléklappal. Az est vége igen derűsre sikeredet, köszönhetően a jó társaságnak, a lapjárásnak az abszolút hallásnak, és a megfelelő folyadékpótlásnak hála.



Még meg sem kezdődött a hónap, amikor a munkáltató kezdeményezte, hogy a HÉT időpontját hozzuk előre a tervezett időpontról, ugyanis mihamarabb módosítani kellene a Kollektív Szerződés Helyi Függelékét. Az indok nem más mint, hogy „nagyjaink” már elviekben megegyeztek a KSZ időbeli hatályának a mosósításáról, és a feltétlen bizalom teljes hiánya végett nekünk hamarabb kellene megváltoztatni a HF erre vonatkozó pontját, nehogy itt a végeken mi mást gondoljunk erről, és január 31-e után újra nyissuk a vitát.

Így a Kollektív Szerződés Helyi Függelékének időbeli hatálya a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Kollektív Szerződésének hatályosságával azonos, Kollektív Szerződés időbeli hatályának megváltoztatása esetén a Helyi Függelék hatálya kiterjed annak megváltoztatott időtartamáig.



Természetesen, mint ismeretes azóta a KSZ időbeli hatálya határozatlanra változott. Így az időközben nem fogja rányomni bélyegét az év végi tárgyalásokra. Hogy milyenekre? Természetesen a foglalkoztatási megállapodásra és a bértárgyalásokra gondolok, hisz a KSZ tárgyalások időben függetlenül lettek, és ráérünk akkor egyeztetni egy paragrafust, ha felmerül annak változtatási szándéka. Persze szerintem fel fog merülni az a változtatási szándék, mind a mi részünkről, mind a munkáltató részéről is és nem csak azért, mert megszoktuk, hogy év végén tárgyalni kell. Mindkét félnek szokott lenni a három megállapodással kapcsolatosan némi termékcapcsolási szándéka. Mint tudjuk ezek vastagon összefüggenek, és az egyik a másiknak ok okozati folyamánya. Én a területen folytattam némi közvélemény kutatást, hogy a kollégák mit is látnának szívesen a KSZ-ben. A legtöbbet emlegetett túske természetesen a munkaközi szünet. A leszabályozása már szinte egy vicc, betartása lehetetlen, szinte folyamatos a törvénytelenység, és azt is nehezen tudja elfogadni a tagság, hogy a vasúton szinte egyedülként, miért nem a munkaidő részét képezi ez. A KSZ. 35. §-ával kapcsolatosan is elég sajtóságos a munkáltató felfogása az előző sokéves gyakorlattal ellentétben. Most is van hasonló ügyünk ebből fakadóan, hisz szerintük nem a „munkáltató érdekkörében felmerült” kategória, ami szolgálat közben történik, legyen az baleset, gázolás, tanú meghallgatás, stb.....az a starté, pályáé, gépészeté, cargoé. Ezért úgy kellene módosítani ezt a pontot, hogy „Hasonlóképpen a munkaviszonnyal összefüggésben felmerült...”. Többekben megfogalmazódott, hogy a szabadság után, legyen az egy nap, vagy összefüggő több nap, ne lehessen 6 óránál hamarabb szolgálatot tervezni, hisz ezzel arcátlanul visszaélnék. Szintén elvtelen felhasználási gyakorlat, hogy amennyiben valaki már megkezdte a tervezett szolgálatát, még a vége előtt lemondják. Sok esetben előfordul, ha a vezénylő meg van szorulva bármilyen ok miatt, hét napon belül kéri a mozdonyvezetőt szabadnapon munkavégzésre, majd az így keletkezett túlórákat visszaveszi a tervezett szolgálatok megrövidítésével. Vajon meddig marad lojális a munkás az ilyen munkaszervezés után, hisz ezen a vidéken nagy luxus a túlóra, és ha már beáldozta valaki a szabadidejét, szeretné ha ez díjazva is lenne. A túlóra itt tényleg ritka kincs, hála az országos vonatelosztásnak, hisz az tény, hogy a jelenlegi teljesítményhez sokan vagyunk. 15 emberünk dolgozik más területen, ezzel csökkentve a helyi feladathányt, és november 2-ától 19 fő lesz beiskolázva villanyátképzős tanfolyamra, de remélem a tényleges megoldást a decemberi új menetrend hozza meg számunkra, vagy nem. Kicsit szkeptikus vagyok. *Nemes Zsolt*



Pécs

A pécsi tagcsoport október 11-én tartotta idei második fórumát, a helyszín ezúttal is a BGOK pécsi kirendeltségének tanterme volt – mint utóbb kiderült, sajnos. Az elmúlt évek tapasztalata azt mutatta, a rendelkezésre álló mintegy két és fél óra elegendő lesz. Azután a Pécsen ritkán tapasztalt számú érdeklődőnek és a sok felmerülő és megválaszolásra váró kérdésnek köszönhetően a rendezvénynek végül nem a kérdéses kedv megcsappanása, hanem az oktatási központ zárása vetett (kényszerű) véget.

A délelőtt nem csekély izgalomban telt, hiszen a Trakcióval folytatott tárgyalások miatt az utolsó pillanatig kérdéses volt, hogy a MOSZ vezetői közül részt tud-e venni valaki a fórumon. Nem egészen három óra volt csupán hátra a meghirdetett kezdésig, mikor is „hírnök jő, s pihegve szól”: Dr. Dancsa Attila alelnök Úr elindult és autójának felszerelését ez alkalomra kiegészítette egy darab Kiss Lászlóval – elnézést, tehát Elnök Úr is vele tart, így egy kellően erős és felkészült csapattal állhatunk a résztvevők elé.

A helyi aktualitások, illetve beszámoló mellett két olyan napirendi pont – egy rövid áttekintés a nemrég lezajlott kongresszusról és a kollektív munkaügyi vita állásának ismertetése - szerepelt, amely természetesen a két illusztris vendég között megosztásra került.

Így a kötelező „tiszteletkör”, a vendégek és megjelentek köszöntése, valamint a napirend ismertetése után elsőként Kiss László elnök Úr tartott rövid beszámolót a szeptember 15-16-án Biatorbágyon megrendezett kongresszusról. A kronológiai sorrendet szigorúan megtartva beszélt a két nap eseményeiről, nem meglepő módon nagyobb hangsúlyt a következő négy esztendő munkáját megalapozni hivatott program kapott.

Dr. Dancsa Attila a tervek szerint a munkaügyi jogvita állásáról tájékoztatta volna az egybegyűlteket. Mint kiderült, ez a tájékoztató – aktualitásának elvesztése okán – elmaradt. A kérdés természetesen a Kollektív Szerződés határozatlan idejűvé alakítása, illetve az erről szóló megállapodás aláírása miatt került le a napirendről. A pécsi mozdonyvezető kollégák ilyen módon elsőként értesülhettek a – szerintünk – jó hírről, a munkaügyi vita helyzetének taglalása helyett pedig a KSZ ily módon történő meghosszabbításának szükségességéről, jelentőségéről beszélt alelnök úr.

Valamennyi ilyen összejövétel sava-borsa a „kérdezz-felelek” játéka, az egyre inkább izgó-mozgó mozdonyvezető kollégák kíváncságra (nyomására?) borult kissé a napirend – amivel nagy baj persze nem történt.

Úgy tűnik a munkavállalói panaszok slágerlistájának első helyét tartósan kibérelte a munkaközi szünet, pontosabban annak munkáltató általi kezelése. Hogy szegény MKSZ ne érezze magát olyan egyedül néhány hónapja társult mellé a munkába járás költségtérítése, mint a jogszabályok önkényes értelmezésének újabb iskolapéldája. Nem volt meglepő tehát, hogy mindkét témakör felmerült a kérdések között. Természetesen a KSZ határozatlan idejűvé történő alakításának következményei, várható hatásai, a MÁV-on belüli jelentősége, esetleges kormányzati fogadtatása is izgatta a fantáziát.

Igazán nehéznek azonban azok a kérdések bizonyultak amelyek a lassan esedékes bértárgyalásokra, a tervezett(?) 15%-os bértömeg-csökkentésre, annak lehetséges megoldási lehetőségeire, esetleges kompenzálására, az ezekből adódó munkaügyi konfliktus esélyeire, vagy épp a kormányzat vasúttal kapcsolatos terveire vonatkoztak. Sajnálatos, de tény: vezető tisztségviselőink képzése ez idáig nélkülözta a jövőbelátás képességét erősíteni hivatott kurzusokat, így az összejövétel ezen része inkább sakk-elméletről szólt: vajon mi lehet az „ellenfél” következő néhány lépése és mit léphetünk erre válaszul?

A fórumot végül – de távolról sem utolsó sorban – az eredeti napirendbeli helyéről kiszorított pénzügyi beszámoló zárta.

A mozdonyvezető kollégáknak megjelenésükért és aktivitásukért ezúton is szeretnénk köszönetet mondani.

Október 8-án, immár hagyományosan a dombóvári tagcsoport megrendezte az „Egyed Árpád kispályás labdarugó tornát”. Az esemény névadója Egyed Árpád egykori kiváló hálóőr aki, sportemberként és mozdonyvezetőként nagy népszerűségnek és tiszteletnek örvendett.

A torna eredményei:

1. Pécs
2. Nagykanizsa
3. Dombóvár
4. Vegyes csapat
5. Kaposvár

Legjobb kapus: Balázs Gábor (Pécs)

Wéber József





Dunaferr

Bowling verseny a Dunaferr tagcsoportnál.



Hagyományként ebben az évben is megrendezésre került október.7-én, 8-án a Dunaferr tagcsoportnál a MOSZ DUNAFERR bowling kupa. A váltó műszak végett mindig két napon rendezzük meg ezt a versenyt, így valamennyi tag részt tud venni a versengésben, együtt tud örülni saját és mások ügyességének vagy ügyetlenkedésének. Ez a versengés szinte mindig jó hangulatban zajlik, van benne sok csipkelődés, viccelés és nem ritkán bődületesen rossz gurítások. Néha-néha azonban a profikat is megszégyenítő tarolásokat láthattunk. A kimerítő gurítások végetti nagy folyadékvesztéséért fegyelmezetten pótolta valamennyi résztvevő. A játék hevében olyan gurításnak indult dobások is sikeredtek, ahol a golyó nem a bábuk irányába indult, hanem hátrafele mégpedig röppályát leírva. Meglepődésünkre a gurítást kezdeményező tökéletes higgadsággal a golyót hibáztatta mondván: túlzottan viháncolós típus és lecserélte. Úgy gondoljuk, hogy aki el tudott jönni az jól érezte magát, reméljük a következő versenyre az is eljön, aki erre most nem tudott időt szakítani. Köszönet a résztvevőknek, hogy aktív részvételükkel jól sikerült tették a rendezvényt.



Hólik Ferenc
Dunaferr ügyvivő

Budapest - Centrum

A MOSZ Bp. Centrum Terület választott tisztségviselői, a Budapesti Terület mozdonyvezetői mély megrendüléssel értesültünk Szlávik István Ferencvárosi mozdonyvezető kollégánk tragikus, szolgálatteljesítés közben bekövetkezett haláláról.

Együtt érzünk családjával, barátaival, mindazokkal, akik ismerték és tisztelték. A MOSZ Budapest Centrum Terület tagcsoportjai anyagi segítséget nyújtanak elhunyt mozdonyvezető társunk családjának.

István, nyugodj Békében!

A döbbenet, a megrendülés, az értetlenség vezette a tollat, amikor mi, a MOSZ Budapest Centrum terület mozdonyvezetői értesültünk kollégánk haláláról és közös nyilatkozatban fejeztük ki együttérzésünket. A döbbenet, hogy elvesztettük egy mozdonyvezető társunkat, aki ugyanúgy szerette hivatását, mint magunk, a megrendülés, amikor megtudtuk, hogy három gyermekéről gondoskodott, és az értetlenség; miért, miért? Miért kellett meghalnia annak, aki most is szabályosan, pontosan végezte munkáját, aki most is betartotta az előírásokat, akinek

mindene volt a mozdonyvezetés, aki véletlenül hagyta árván gyermekeit. Miért lehetnek olyan szabályok, amelyek megengedik, hogy csapórúd nélkül biztosítsanak útátjárókat, hogy a takarékosra vagy nem tudom mire hivatkozva, telepítsenek olyan fényoszlopokat, amelyek fénye alig látható, érzékelhető. Miért nem tűnt fel senkinek, hogy ebben a szintbeli keresztezésben már három alkalommal volt baleset, és csak a szerencsének köszönhető, hogy következményei kisebbek voltak, mint most, miért, miért. Csak remélni lehet, hogy Szlávik István mozdonyvezető kollégánk tragédiája minden döntéshozót, szabályalkotót ráébreszt arra, hogy tenni kell valamit a vasút és közút szintbeli keresztezéseinek tarthatatlan állapota miatt, a baleseti helyzet javítására, hogy az ilyen értelmetlen halál ne következessen be soha többé.

Szlávik István így vallott hivatásáról, a mozdonyvezetéséről:

„A munkám a hobbim, így sohasem dolgozok, csak szórakozok.” Biztosak vagyunk benne, hogy az égi vasúton Te örökké mozdonyvezető leszel, nyugodj békében! Búcsúzunk Tőled, a délis, az északis, a gőri, a ferencvárosi és a keletis mozdonyvezető!

Az októberi hónap legfontosabb eseménye volt a MÁV-TRAKCIÓ ZRT. Kollektív Szerződésének határozatlan idejűvé módosítása és az MT- től eltérő hosszabb felmondási idejének rögzítése. Ennek a módosításnak üzenet értéke kellene, hogy legyen. Azt kell közvetítenie, hogy az aláíró felek partnerként tekintenek egymásra, bizalommal vannak egymás iránt és a munkáltató, valamint az érdekképviselőt a kiszámítható, korrekt kapcsolatokat érdekel. Ha a MÁV-TRAKCIÓ ZRT. menedzsmentje tényleg hisz abban, hogy egy versenyképes, korszerű, a szolgáltatási versenyben helytálló vállalat felépítésében vesz részt, akkor a szakszervezetekre, és a munkavállalókra partnerként tekint. Tudja és hiszi, hogy sikeres és piacvezető csak akkor lehet, maradhat, ha szabálykövető, ha dolgozói ismerik és azonosulnak a vállalat céljaival, munkavállalóinak egészséges munkakörnyezetet, szociális helyiségeket biztosít, ha érdekli, mit gondolnak a dolgozók a cégről, ha az embereket bevonja a döntésekbe, ha a munkavállalói elégedettek az anyagi juttatásokkal.

Ha bármelyik jellemzőt megvizsgáljuk, akár országos, akár helyi szinten elkeserítő a kép.

A szabálykövetés, az előírások betartása minden nap csorbát szenved. Hányszor hallottuk már, magyarázatként a vállalat sajnárú helyzetét, hányszor hívták fel figyelmünket arra, hogy a bíróság majd 3-4 év múlva ad igazat nekünk, hányszor éreztük, hogy e mögött tudatos magatartás van, amikor számon kértük az előírások betartását. Erre most hirtelen csak az utazási költségtérítés és az IVU személyzet optimalizációs(?) vezénylési rendszer bevezetése óta tapasztalt munkáltatói magatartás világít rá. A munkáltató olyan fogalmakat vezet be, alkalmaz az utazási költségtérítési utasítás megalkotása óta ami, nincs összhangban magasabb szintű előírásokkal. Egyik ilyen a résztávolság fogalma. És nem is konzekvens és egységes a magatartása. Ha a munkahely és a lakóhely közötti utazásra kérem a költségtérítést a KSZ szerint, akkor gépkocsihoz köti a 28 Ft/km folyósítását és ellenőrzi, hogy ténylegesen autóval mentem-e a munkahelyre. Ez a vizsgálat teljesen elmarad akkor, ha résztávolságú költségtérítést engedélyez. Ugyan ki ellenőrzi, hogy a Hatvani, Füzesabonyi, Tatabányai, Ceglédi stb. állomáson hagytam-e a gépkocsimat? Senki, a munkáltatót nem is érdekli, hisz beljebb van azzal, hogy nem a teljes útra téríti meg a költségeket. Másik ilyen kérdés az IVU. Most azzal birkózik néhány tagcsoport, hogy a Kollektív Szerződésben aláírt, a Helyi Függelékben rögzített szabályok, normák egyáltalán beke-re-üljenek a rendszer adatbázisába, és ne rövidítsék meg a mozdonyvezetők munkaidejét. Azt próbálják elhitetni, hogy a prog-



ram ezt, meg azt nem ismeri. Tudom, hogy minden csak pénz és programozói szándék kérdése. A pénz tudtommal megvan, több milliárd, ha úgy tetszik több ezer millió a ráköltött összeg, inkább a szándék hiányzik. Ez a több sebből vérző program persze merő véletlenségből azt viszont megengedi, ha valaki hajnali 2.30-kor végez a szolgálatból, annak arra a napra simán betervez szabadságot. Érdekes, hogy a programalkotóknak ez egyáltalán nem aggályos. Tudjuk megint itt az év vége, ki kell adni a sok szabálytalanul visszaírt szabadságot, de elvárható, hogy ez a törvényesség mentén történjen!

Nem kérdés, hogy a hatékony munkavégzés egyik alapvető feltétele, hogy a munkavállalók ismerjék a vállalat céljait, azonosuljanak azzal, magukénak érezzék, és tegyék érdekelté őket, abban, hogy fegyelmezett munkavégzésükkel hozzájáruljanak a cég sikeres működéséhez. Na ez az, ami teljesen hiányzik a menedzsment, a vezetők repertoárjából. Mi mozdonyvezetők semmi mást nem hallunk évek óta, csak azt, hogy hatékonyabban kell dolgoznunk, állnunk kell a versenyt. A Kánaán felé vezető úton aztán olyan magatartással találkozunk, ami arra emlékeztet, hogy csak a cél szentesíti az eszközt. Mindegy milyen áron, mindegy mekkora erőfeszítéssel de a terveket teljesíteni kell. Ma már nem furcsa, ha valaki egymásután 3-4 alkalommal reggel 5 órakor jelentkezik szolgálatba, természetesen kipihent (?) állapotban, aztán vonatot továbbít. Nem érdekel senkit az egyenletes leterheltség, a kiszámíthatóság, csak az, hogy a személyzet kihasználtsága növekedjen, és egységnyi idő alatt a legtöbbet hozzák ki belőlünk, mozdonyvezetőkből. Vasúti törzsszám lettünk, ez a helyzet. Addig, amíg a vezetők szemlélete nem változik, azok is maradunk. Merje közülünk valaki azt mondani, szolgálatba jelentkezéskor, hogy nem kipihent. Megnézheti magát. Addig, amíg nincs komoly következménye a BKV szindrómának, tenni kell valamit a mozdonyvezetők kiszigerelése ellen. A BKV szindróma jelesül a sok rövid szolgálatot jelent. Vissza kell térni a kiszámítható, a szolgálatban egyenletesen elosztott vonatváltáshoz, és ki kell mondani mindenkinek, hogy az ember nem gép, a mozdonyvezetés pedig felelősségteljes munka, amihez elvárható az a munkáltatói magatartás és szabályrendszer ami ezt figyelembe is veszi.

A fáradtság, az elhasználtság különösen felerősödik, amikor a lehangoló állapotban lévő öltözőkbe, beíró, jelentkező helységekbe toppan az ember. Málló vakolat, áporodott levegő, régről itt maradt bútorzat, pislákoló világítás, nyáron elviselhetetlen hőség. A tisztasági festés, ami évenként szükséges lenne, 5-8 évenként megvalósul, ha eleget rájuk vezetünk fejét. Ennyit érünk csak a munkáltatónak? Mikor kezelnek értéken bennünket, mikor indítanak programot az egészséges munkakörnyezet javítására?

Az októberi helyi érdekegyeztető ülésen találkoztunk a VSZK vezetőjével és volt alkalmunk ezeket a problémákat megosztani vele. Megint az IVU volt a sláger, ismét rávilágítottunk alkalmatlanságára, a munkáltató, pedig ismét védelmébe vette. Ugyan mit is tehetne, hiszen az IVU rendszer rajta is átlép, és minden a Könyves Kálmán krt.-on dől el. Mi elmondjuk, a VSZK vezető közvetíti bajainkat, aztán minden megy tovább. A program rosszul számol, nem tud összeadni, kértünk adatokat, hogy a program bevezetése mennyi rendkívüli munkavégzést generált, de adatokat nem kaptunk. Kértük, hogy a szolgálatokat egy vezénylési séma szerint tervezzék, erre vonatkozó javaslatunkat írásban is bemutattuk, amire fogadókészséget nem láttunk. A munkavállalók elnyűttek, fáradtak, rossz kedvűek, ha érdekel ez valakit egyáltalán! A megrendelőinket, a közvéleményt a vasúti közlekedés kapcsán a biztonság foglalkoztatja leginkább. A biztonságos személyszállítás és elegytovábbítás, elegyreendezés, tolatás azonban csak kipihent mozdonyvezetőkkel valósítható

meg. Jó lenne, ha ezt mindenki megértené. A vezényléssel kapcsolatos hibák kijavítására Német Zoltán központvezető mindenestre ígéretet tett, és további tárgyalási napban is meg egyeztünk a problémák egyeztetésére és a közös munkára.

A HÉT második részében a mozdonyvezetők által használt szociális helységek állapotáról tárgyaltunk. A területünk mozdonyvezetői számára rendelkezésre bocsátott öltözők, beírók, tartózkodók állapota leromlott. Ferencvárosban az öltöző és zuhanyzók felújítása nagyon lassan halad, érthetetlen, miért húzódik el. A Keletiben a beíró tisztasági festése talán ebben az évben megvalósul, a Déliben egy tartózkodó kialakítása indokolt és az állomás területén is létre kell hozni egy tartózkodó helységet, hogy a mozdony, szerelvény nélkül maradt mozdonyvezetők le tudjanak ülni, pihenni, étkezni.

Ismét téma volt az utazási költségtérítések ügye is. A munkáltató elmondta, hogy a jogos költségigényeket megtéríti, de nem áll módjában az utasítástól eltérni. Tehát hiányos adatközlés esetén továbbra sincs KSZ szerinti térítés, és a résztvétel alkalmazása is szabályos véleménye szerint. A vita folytatódik...

Végül tájékoztatót hallottunk a szolgálati órák alakulásáról és a szabadságkiadás helyzetéről.

Vannak jelentkezői helyek, ahol alacsony a túlóra, de a sok rövid szolgálat és az IVU miatt nem tudnak rendkívüli munkavégzést tervezni és van, ahol az éves rendkívüli munkavégzés átlagban elérte a 140-150 órát. Még az áprilisi Helyi Függelék tárgyalásokon, Márkus Imre vezérigazgató úr kijelentette, a túlóra önmagában nem baj, ha együtt jár a hatékonyság növekedésével. Jelentem mi minden megtettünk ennek érdekében, kíváncsi lennék, hogy nemzetközi összehasonlításban, hol is áll a VSZK Budapest.

Egy kis színes a végére: úgy hírlik forródrót létesült a munkáltató és az egyik jeles érdekképviselő között. A munkáltató külön alkuk mentén, egyik mozdonyvezetőt a másiktól a szakszervezeti tagság mentén megkülönböztetve próbál a megrendelőnek megfelelni és egyes Ferencvárosi mozdonyvezetők Hodosi vonalismeretét megcsináltatni. A közös bennük, hogy valamilyen nyien a Gépészek Szakszervezetének tagjai. Ha így van, az súlyosan sérti a mozdonyvezetők munkáltatással kapcsolatos ügyeinek egyenlő elbírálását és a munkavállalókat érintő egyenlő bánásmódot. Nevezett szakszervezet egyszer már hasonló hibát elkövetett, amikor Taurus típusismeretét ígért a tagságért cserébe, most valami hasonló helyzet van kialakulóban. Csak most nem a típusismeret ígéretével, hanem a többletjövdelemmel kecsegtetve. Számomra a legmegdöbbentőbb az egészen a munkáltató viselkedése, ha teret enged ennek a magatartásnak. Ott, ahol egy vállalat munkaügyi kapcsolatait Kollektív Szerződés és annak Helyi Függeléke határozza meg, miért nem ennek mentén folyik a mozdonyvezetők speciális oktatása, kiképzése, kiválasztása, és miért élvez előnyt vagy szennved hátrányt egy kiválasztott csoport. Az nem elegáns, és a további munkaügyi kapcsolatokra káros hatása lehet egy olyan jelenségnek, amely egyes munkavállalókat, látszólag kedvezőbb helyzetbe hoz másokkal szemben. Azok a mozdonyvezetők pedig, akik ilyen helyzetbe kerülnek, (gondolom nem önhibájukon kívül), súlyosan rombolják a kollektív erejű megállapodásokat, és gyengítik valamennyi munkavállaló érdekvédelmi lehetőségét. Erdemes-e rövid távú érdekek miatt kockára tenni valamennyiünk foglalkoztatás biztonságát?

Lapzártakor adta át a MÁV-TRAKCIÓ ZRT. Kollektív Szerződés módosítására érkezett javaslatát. Elolvastva, tűnőben a partnerség, tűnőben a bizalom.

Barsi Balázs





Közel 7000 szakszervezeti tag tüntetett a román Kormány által kihirdetett válságkezelő intézkedések ellen

A tüntetésen a Mozdonyvezetők Szövetsége, azaz az FML is részt vett – olvashatjuk a Román Mozdonyvezetők Szövetsége által kiadott *Román Vasutas* című lap júliusi számában.

A szakszervezeti tagok, nyugdíjasokkal és a lakosság más rétegeiből származó polgárokkal együtt elégedetlenségüknek adtak hangot a román Kormány által kihirdetett azon, a gazdasági válság leküzdésére hivatott intézkedésekre, amelyek a bérek 25%-os, a nyugdíjak 15%-os és más szociális juttatások csökkentését célozták meg. A tüntetők fütyülve és a „Le a kormánnyal!”, „Le Basescuval”, „Változtassuk a Szabadság Mezejévé ezt a teret”, „Tűnjetek el!” mondatokat skandálva vonultak a tömeggyűlés felé. A tüntetők a Győzelem terén felállított tribün előtt berendeztek egy asztalt, amelyen az élelmiszereket kétféle osztották, egyik a szegényeket, a másik a gazdagokat jelképezte.

„Azt kívánják meg tőlünk, hogy legyünk szolidárisak velük. Legyenek ők szolidárisak mivelünk és adják be a lemondásukat”

„A mai gyűléssel az elégedetlenségünket és dühödségünket akarjuk kifejezni. Mondjunk egy határozott nemet. Nemet erre a kormányzatra - mondta **Bogdan Iuliu Hossu** a CNS „Cartel Alfa” elnöke beszédében. Azt hangoztatta, hogy nem elég, hogy a kormányzatiak nem voltak hajlandók a szakszervezetekkel tárgyalni, mindezek után közölték, hogy csökkentik a béreket, a nyugdíjakat, a munkanélküli- és a szociális segélyt és megvonják az étkezési utalványokat is. Az elnök véleménye szerint a legjobb megoldás a válság kezelésére az lenne, ha a Kormány lemondana. „Addig nem megyünk el, amíg ők nem mennek el a Kormányzati épületből” - mondta a CNS vezetője, majd hozzátette, hogy „eszükbe kell juttatni azt a szabályt, hogy amikor a polgárok farkas éhesek az feljogosítja őket arra, hogy felfalják a vezetőiket. Ha nem képesek a vezetésre, távozzanak. Le a Kormánnyal!” Hossu arra emlékeztette Traian Basescu elnökurat, hogy amennyiben nem képesek áldozatot hozni a kormányzatiak a munkaadók felé, akkor az elnökúrnak kell utasítania a Kormányt arra, hogy adja át a helyét olyannak, aki képes a honfitársai érdekében tevékenykedni.

„A vasutasok fizették meg az első hozzájárulásokat az aktuális kormányzatnak több mint 10.000 munkavállaló elbocsátása révén” **Iulian Mantescu** azonban biztosította őket arról, hogy a mozdonyvezetők és a többi vasutas is mellettük

van abban a közös harcban, amit az aktuális, illetéktelen és korrupt hatalom ellen vívnak. „Emlékezzünk csak vissza arra, hogy 2010 első hónapjaiban a vasutasok fizették meg az első hozzájárulásokat a több mint 10.000 munkavállaló elbocsátása révén, ami az alacsony csökkentésével és ennek következtében a vasutasok jogainak egyidejű csorbításával is járt”. Megemlítette azt, hogy az elmúlt 20 évben a vasút annyira alulfejlesztett volt, hogy ennek következtében jelen helyzetben rendkívüli állapotban dolgozik, és ezt anélkül teszi, hogy a legkisebb lehetőség is lenne helyzetének bármilyen javítására. Ezt bizonyítja az, hogy a bérek mellett a kormányzatiak már a vonatokból is le akarnak faragni, mert nem érdekli őket a vasút sorsa, nem érdekük az, hogy honfitársaik számára legyen egy biztos, modern és olcsó közlekedés, ezen a területen őket csak saját személyes ügyeik erejéig érdekli a közlekedés”, - mondta Mantescu, majd hozzátette „a vasutasok már megfizették a maguk hozzájárulását és nem hajlandók eltérni jogaik semmilyen további nyírbálásától”.

„ Ezeket a dolgokat azért mondtam el, mert a Kormány a krízisből való kiútra olyan képtelen megoldásokat javasol, mint pl. 25%-os bércsökkentés, 15%-os nyugdíjcsökkentés, az étkezési jegyek megvonása, a szociális juttatások 15-25%-os csökkentése. Ilyen módon, ahogyan mi, úgy Önök is és családjaik is a kilátástalanság szélére fognak kerülni. A Kormány ellenben nem kínál egyetlen konkrét megoldást sem a gazdasági válságból történő kilábaláshoz, így ezekben a kritikus pillanatokban csak a mi és az egész ország honfitársainak egysége lehet képes arra, hogy akadályt jelentsen azon képtelen intézkedéseknek, amelyeket a Kormány akar bevezetni.” „Ha a Kormány továbbra is betartja ezeket, akkor a megoldás csak az ÁLTALÁNOS SZTRÁJK lehet” - vonta le következtetéséért Iulian Mantescu az FML elnöke.

A többi szakszervezeti vezető is kifejezte elégedetlenségét a Kormánnyal szemben. Az, hogy a Győzelem terén ekkora tömeg gyűlt össze, ismét bebizonyította a szakszervezeti mozgalmaság és a szolidaritás erősségét.

Tiltakozások országsszerte

A május 19-i tömeggyűlés után továbbfolytatódtak a megmozdulások, az FML és a CNS is részt vett a Parlament, Prefekturák, és a Kormányhivatalok előtti tüntetésekben is.

FML lapja fordította Dr. Navratil Zsuzsa

Svájci mozdonyvezető vezénlyés

MicroWeb 4.2.1.145 (4.2)

Sonntag 24.10.2010
17:00 Uhr

Linie	Abfahrtsort	Zug	Abf.	Arbeitsort	Arbeitsort	Arbeitsort	Arbeitsort	Arbeitsort	Arbeitsort	Arbeitsort
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30





Akiket a mozdony füstje megcsapott



A képen az 1964. augusztusában Szombathelyen gőzmozdonyvezető tanfolyamon végzetek láthatók, akik osztálytalálkozóra jöttek össze. A találkozó helyszíne ezúttal Sopron volt. A tanfolyamon akkor 30 kadét tett sikeres mozdonyvezetői vizsgát, őket 8 előadó segítette. A szombathelyi 1964-es gőzmozdonyvezetők, anno barátságot kötöttek egymással, és ígéretet tettek, hogy találkozókat terveznek, nem hagyják elmúlni közös emlékeiket. Az elhatározást tett követte, először a 20, majd a 25 éves osztálytalálkozót rendezték meg. 2004-ben már a 40 éves múltra emlékeztek, azóta pedig évente összejönnek. Sajnos a gyorsan múló idő, körükben is érezte hatását, ma



már csak 12 címre viszi a postás a meghívót. Lurmann József Sopronból, Kardos István és Pócz Gyula Nagykanizsáról, Németh József, Sebestyén István, Dénes László és Fazekas Ferenc valamint a korelnök, 82 esztendő Berta László Szombathelyről, Kutasi Iván Tapolcáról, Braunmüller Lajos Celldömölkéről eleget is tudott tenni az invitálásnak, Dzurek Károly békéscsabai és Tarci Imre celli kolléga nem tudott megjelenni.

Városnézés szerepelt a programban majd fehér abrosz mellett az ebédet elfogyasztva és finom borokat ízelve előkerültek a régi emlékek, anekdotázva telt a délután, és a résztvevők még a hazafelé tartó vonatot is elmulasztották, annyi volt a megbeszélni való.

A találkozó végén elhatározták, hogy 2011-ben Tapolcán, 2012-ben Szombathelyen lesz a viszontlátás. Addig is jó egészséget kívántak egymásnak, amihez a Mozdonyvezetők Lapja is csatlakozik!

2010-2011 évi MOSZ Kupa ősz forduló D.csoport Zalægerszeg 2010.10.16-17.

Zalægerszegen került megrendezésre a D. csoport őszi fordulója. Két naposra terveztük a rendezvényt, hogy a kedves kollégák és sportemberek a mérkőzések mellett a várost is felfedezhessék. Mely az utólagos hírek szerint sikerült is, bár az is igaz, hogy erre csak az első napi mérkőzések után volt lehetőség, így főleg a vendéglátóhelyekre korlátozódott. Magyarország nem nagy ország, mint kiderült mégis adódnak nyelvi problémák, példának okáért nem mindegy, hogy mondjuk: egy Somlói galuska négy villával vagy négy Somlói egy villával.

De mivel a kollégák nem „kopaszok” ezt a nehézséget hamar legyűrték. Volt olyan „hazafi” aki reggel hatig „várost nézett” oly annyira, hogy reggel kilenckor a helyi erőktől kellett majdnem ágyút kölcsön kérni az ébresztőhöz. Sikerült azt is bizonyítani, hogy a vonalismeret meglepte mennyire fontos még a szálláson is. Az éjszakai „illemhelybejárás” után a saját szobába visszatalálni nem egyszerű. A történet Grimméktől idézve „ki fekszik az ágyacskámban?” Igyekeztünk jó vendéglátók lenni, lásd az eredményeket, bízunk benne sikerült is.

Tehát az eredmények:

	Szombathely	Tapolca	Sopron II.	Celldömölk	Zalægerszeg
Szombathely		1-1	3-3	5-4	7-1
Tapolca	0-1		3-5	6-5	8-3
Sopron II.	3-3	5-3		6-2	10-0
Celldömölk	4-5	5-6	2-6		9-0
Zalægerszeg	1-7	3-8	0-10	0-9	

Husz József
Vez.ügyvivő

Horgászverseny



Az idő is kedvezett, a sport horgászatnak

Látni, volt hal bőven

2010.09.22.-én megrendezésre került az I Meghívásos Területi feederbotos csapat horgászverseny. A verseny helyszíne Zsenye határában elterülő, 30 hektáros tón zajlott. A tóról érdemes megemlíteni, hogy egy gyönyörű, kulturált, és intenzíven telepített, ki-mondottan versenyhorgászatra kialakított tó.

Mivel ez volt első, ilyen jelű, kimondottan feederbotra kiírt horgászverseny, egy kicsit nehézkesebben indult a szervezés. De a verseny kezdetére hat csapat – Zalægerszeg, Celldömölk, Sopron

(2csapat), Szombathely (3csapat)- várta a megmérettetést. Egy csapat 3 főből állt. A gyönyörű, napsütéses őszi reggel, Komáromi Levente tógazda, versenybíró szabálysértésével vette kezdetét a verseny. A 2x3 órás fordulóban lezajlott versenyen, 9 órakor indult a halfogás. Sokat nem kellett várni, hogy az első kopoltyúsok a szákba kerüljenek, és megvoltak az első „győztes” halak is, akik szakításukkal jelezték, hogy a versenyzők komoly próbatétel elé vannak állítva. De így is nagyon szép és eredményes 3 óra után, volt aki 30kg felett fogott, és több 10kg feletti fogással büszkélkedhettek a versenyzők. Következhetett a nagyon finoman elkészített ebéd, az első 3 óra kiértékelése, és a taktikai módosítások. A második forduló is eseményben gazdagon telt. Hol a versenyzők, hol a halak kerültek ki győztesen a párharcból. A 21 versenyző 6 óra alatt közel 300kg halat fogott, ami egy „amatőr” csapattól felálló versenyen meg-süvegelendő. Természetesen ezt nagyban befolyásolta a rendkívüli adottságokkal rendelkező tó, amelyen a tógazda elmondása szerint közepesen „ment” a hal.

Eredmények:

- I.hely : Szombathely I. csapat (Kovács, Filó, Köncöl)
 II.hely : Szombathely II. csapat (Soós, Sajtli, Sákovics)
 III.hely : Sopron II. csapat (Gombás, Raffai, Tóth)
 Legnagyobb hal: Soós János 7.490grm
 Legtöbb hal: Baranyai Zsolt 36.960grm

A verseny nagyon jó hangulatban és főleg eredményesen zajlott, amelynek során azt hiszem, hogy tógazda, versenyzők, és nézők között kialakult barátság alapja lehet egy tavaszi, egyéni feederbotos horgászverseny megrendezésének, amely már körvonalazódik a szervezőkben.

Baranyai Zsolt





Kirándultuk!



Nótafánk, s a lassan bemelegedő dalnokok.



Kis csapatunk



Salamon-torony elfoglalása lovasrohammal

A kiadós ebéd után a Bazilikában várt az idegenvezetőnk, aki mintegy három órán keresztül kalauzolt bennünket a templomban, az altemplomban, a kincstárban, és a várban. Kimerítő, de nagyon tanulságos három órát töltöttünk el. Este a vacsora után óriási csocsó és kártyaparti vette kezdetét az asztali fociban a lányok vitték a prímet.

Másnap a reggeli után irány Visegrád. Gyönyörű idő. (mondom, hogy jó a kapcsolat) Többen voltunk már itt, de ismét megállapítottuk, hogy gyönyörű ez a vidék.

Konkrét programot nem szerveztünk, de a látóival adták magukat. (Mátyás-palota, Salamon-torony, Fellegvár) Délután a többség befizetett egy sétahajózásra a Dunakanyarba.

Esztergomba történő visszatérésünk után gyors vacsi, és kezdetét vette a szállás borospincéjében a hajnalig tartó nótázás. (Nem üvöltöttünk, nótáztunk mielőtt valaki rosszra gondolna) Nem gondoltam volna,

hogy 5-6 óra alatt ennyi nótát el tudunk énekelni ismétlés nélkül. (Köszönet Borbás Jóskának)

A harmadik nap programja a Komáromi gyógyfürdő meglátogatása volt. Az elmúlt két nap fáradságait a kellemes melegvíz teljesen eltüntette. Este 5 óra körül indultunk haza.

Horváth János

Mozdonykiállítás Békéscsabán

Hatodik alkalommal rendezte meg a Békéscsabai Vasutas Művelődési Ház a vasútmodell kiállítást, ami három napon át nagyon sok látogatót vonzott, főként gyerekeket, de a szülők is kedvvel nézegették a különböző méretarányú modelleket, kiállított mestermunkákat. A program szerves része az immár hagyományra vált szombati mozdonykiállítás, a gyerekek nyelvén szólva, mozdonyosimogató. A kiállítás lebonyolításában aktív szerepet vállal évek óta egy lelkes mozdonyvezetőkből álló társaság, akik erre a hétvégére kért pihenőjükben állnak az érdeklődők, vasútbarátok, és főként a gyerekek rendelkezésére. Reggel gyülekező a fűtőházban, ahol kikísérik a kiállításra összeállított járműveket, majd hat órán keresztül vigyáznak a biztonságra, figyelmeztetik a látogatókat a balesetveszélyre, a legkisebbeket pedig felveszik-leadják a vezetőállásokról a szülők karjaiból. Emberpróbáló, izomláz-gerjesztő feladat. A rájuk bízott mozdonyokon folyamatosan magyaráznak, válaszolnak a feltett kérdésekre, amelyből soha nincs hiány. Az idei kiállítás nagyon színvonalasra sikerült, a „retro” festésű gépek szép számban pózoltak, szám szerint öten. A Trakciós V43 1001, M41 2143, M62 001, M32 2009 mellett a KÁRPÁT VASÚT KFT. részéről Szentesi Csaba ügyvezető igazgató kiállította a Nohab- Alapítvány M61 010-es mozdonyát. A Trakció kiállította még a nagy kedvenc ETCS-el szerelt V63-ast, valamint kis-dízelek sorát. A START Uzsgyival és Bz-vel képviselte magát, az előbbi gépet a gyerekek fél perc alatt tudták teljesen lefagyasztani, de ez belefért ebbe a napba. A START InterPicije óránként indult az állomásról a fűtőházba, ahol a fordítókörongozás után lehetőség volt a csarnokok megtekintésére. A kihasználtságra jellemző, hogy a 36 személyes jármű 80-100 fővel közlekedett, a vezetőállás cseréje komoly mutató volt a mozdonyvezetőnek. A kiállításon képviselte magát a Rail Cargo Hungaria Siemens F4-es éjfékete mozdonyával, melyen Gonda Tibor reszortos és Prohászka Csaba mozdonyvezető állta az érdeklődők rohamát. A magánvasutak további képviselője volt az AWT vasúttársaság, az egyes TRAXX mozdonyával, és két dízellel. Hatalmas élmény volt az ADM motor a felsővezetékek részéről, a gyerekek a szerelőállással emelkedhettek a magasba. A pályafenntartás részéről a TVG-n Koronics Csaba állta a gyerekek rohamát, valamint egy hajtány is érkezett Skobrics József úrral, így a vállalkozó kedvű gyerekek és szüleik végig hajthattak a párszáz méteres szabad vágányon. A rendkívüli érdeklődést a hatalmas látogatói létszám mellett az is jellemezte, hogy a 16 órás „visszapakolást” is sokan figyelték, sőt kora-este is jöttek elkésztett látogatók. Jövőre legalább ilyen színvonalú

kiállítást szeretnénk szervezni, melyben számítnak a szervező MÁV-Trakció mellett minél több vasúttársaság, magáncég részvételére. Köszönet illeti a lehetőséget a MÁV-Trakciót, és Békéscsaba állomás csomóponti főnökét, Botyánszki János urat. Felsorolnám az évek óta elkötelezett, a rendezvényt lebonyolító mozdonyvezetők nevét, akik nélkül nem jöhetett volna létre a mozdonyosimogató. Köszönjük Czégyény István, Czirok Gábor, Kondor Zoltán, Szendrődi József, Szilágyi Dezső munkáját, nyugdíjasként Bali Mihály részvételét, valamint MOSZ Békéscsabai tagcsoportjának az ajándéktárgyakat és édességeket, a gyerekek legnagyobb öröme. A fotókat Orvos Pál mozdonyvezető készítette.

Békéscsaba, 2010. október
Soth Tibor





Ruhapróba 3.0

Október utolsó péntekjén végre megérkezett a várva várt lábbeli is a tesztelésre.

Két pár cipőt kaptam, mint valószínűleg mindenki, aki részt vesz a próbában.

Az egyik pár az egy munkavédelmi bakancs, a hidegebb időkre. Kívül bőr, belül textilbéléses. Sajnos a talpbetét bele van ragasztva, ez megnehezíti majdan a tisztítását. Éppen csak felpróbáltam: előre kényelmes viseletnek tűnik. Könnyű, talpa nem túl kemény. Antisztatikus és olajálló.

A félcipő egészen formatervezett az eddigiekhez képest. Szintén kívül bőr, belül a lábfejrészen textilborítással. A talpbetét valamilyen papírszerű anyag, mely a sarokrészen kapott egy kis bőr borítást,

némi szivaccsal. „Reme-kül” nyirkosodik. A talp vékony, eléggé merev.

15 viselést követően kell kitöltenünk egy értékelő táblázatot. Nem akarok elhamarkodottan véleményem formálni, de tapasztalataim szerint a félcipő viselése kényelmetlen. Nem előrelépés az eddigi lábbelikhez képest. Talán célszerűbb lett volna más jellegű munkavédelmi lábbelit választani, mint amilyenek az eddig megszokottak voltak.



BZ

Tájékoztató a MOSZ tagok részére a MOSZ-os telefonszolgáltatással kapcsolatos változásokról

Tisztelt Kolléga!

A MOSZ-os telefon szolgáltatási rendszer működésével kapcsolatos néhány változásról az alábbiakban tájékoztatunk.

2010. november 10-től kezdődően a hozzátartozói telefon igényléshez és az upgrade-hez (új készülék vásárlásával a szolgáltatási szerződés megújítása) nem kötelező az UNION Biztosítóval a 600, vagy 800 Ft-os balesetbiztosítási szerződés megkötése, vagy megléte.

A telefontól független formában a MOSZ-tagnak nyújtott szolgáltatások között továbbra is biztosítjuk a kedvezményes díjtételű UNION-os balesetbiztosítás megkötésének lehetőségét, vagy a korábban megkötött biztosítás fenntartását. Ezt minden tag, vagy a tag hozzátartozója, vagy a tag által megjelölt bármely más személy részére lehetővé tesszük, a biztosított 18 és 50 éves életkora között.

Biztosítjuk továbbá a díjfizetés eddig megszokott módját, azaz a csoportos beszedési megbízással a bankszámláról történő díjfizetést. Az ezzel kapcsolatos ügyintézés, és a biztosító részére történő adatszolgáltatást a MOSZ központ az eddigi gyakorlat szerint végzi. A korábban megkötött biztosítások is mindaddig fennmaradnak, amíg a biztosított nem nyilatkozik a megszüntetéséről, és fizeti a biztosítási díjat.

Hozzá tartozói telefon igénylés esetén továbbra is szükség van aktív MOSZ-tag felelősségvállalói nyilatkozatára, illetve az egyszeri ügyintézési díj megfizetésére, amely jelenleg 2000 Ft/fő.

A közelmúltban változott és a jelen tájékoztatás közzétételétől kezdődően változik a hozzátartozói telefon igénylés eddigi folytatott gyakorlatának néhány eleme is.

Április óta nem fogadunk be olyan hozzátartozói telefon igényeket, ahol a hozzátartozó maga is mozdonyvezető, és tagként saját jogon is jogosult lenne a szolgáltatásra. Ha valakinél jelenleg ilyen eset fennáll, a mozdonyvezető tag hozzátartozóját a MOSZ-ba belépésre kérjük, vagy a meglévő telefonszerződés megszüntetését kezdeményezzük.

Mostantól további intézkedésig hozzátartozói telefon igénylést tényleges hozzátartozótól (házastárs, élettárs, gyerek, szülő, nagyszülő, testvér) fogadunk be. A hozzátartozói kapcsolatot a MOSZ helyi tagcsoportja ellenőrzi. Amennyiben később bebizonyosodik, hogy a hozzátartozói kapcsolat nem áll fenn, és az illető díjfizetési hátraléka miatt a MOSZ-t fizetési kötelezettség terhelné, azt a tagcsoporttal szemben érvényesíteni fogjuk.

Budapest, 2010-11-10.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A döntés szabadsága!

2010. november 10-től a telefon és a biztosítási szolgáltatás kettéválik. Akik csak a telefon miatt voltak tagok, szabadon dönthetnek, hogy fenntartják, vagy megszüntetik a biztosításukat. A döntés szabadsága nagyon fontos, ám a szabadság felerősíti a döntés felelősségét önmagunkkal és családjainkkal szemben.

Tekintsük át, mit nyújt ez a biztosítás! Két csoportja van: havi 600 illetve 800 Ft-os biztosítás. Ez napi 20-27 Ft-ot jelent. Ilyen összegért nincs egyéni biztosítás! Három fő szolgáltatása van:

- életbiztosítás,
- balesetbiztosítás,
- betegségbiztosítás.

Részletes szolgáltatási táblázat és feltételek a MOSZ honlapon találhatóak.

Ez egy csoportos biztosítás, ami azt jelenti, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete fogja össze a csoportot, ő tárgyal, és köti meg a szerződést az Union Biztosítóval. Az egyén saját döntése alapján kerül a biztosítási csoportba. Szakszervezeti nyelvre fordítva, egy kollektív szerződést hoznak létre, ami sokkal nagyobb garanciát jelent számadra, mint egy egyéni szerződés.

Igen erős biztosítást kapsz nagyon alacsony díjért.

A mai kor kétségkívül nagyobb szabadságot ad, de nagyobb kockázatokkal is jár. A mozdonyvezető szakma egyik szépségét a veszély állandó közelsége adja. A legutóbbi sajnálatos események megerősítik véleményemet, hogy hibát, ismétlem hibát követ el önmagával és családjával szemben, aki nem rendelkezik ezen szerződéssel. Ez a biztosítás mindig fizethető, még nehéz anyagi helyzetben is.

A baj mindig rosszkor jön, ne hagyd védtelenül családodat!

Könnyen megköthető: tagcsoportodnál három lapot kell kitölteni, majd felküldeni a MOSZ központba. Beküldött és rögzített adatok esetén a biztosítás azonnal érvényes. A szolgáltatás igénylése ugyanilyen egyszerű, a kitöltött igénylőlapot szintén a MOSZ központba kell küldeni. A szolgáltatási összeget az Union Biztosító adómentesen számládra vagy postacímre küldi.

Kérdéseidre szívesen válaszolok, Balázs Gyula miskolci tagcsoport, tel.: 06-30-239-9200

Gondold át döntésedet, szükség van a biztonságra!

Balázs Gyula

Bemutatták Szentpétervárott a Karelian Trains által rendelt, Helsinki–Szentpétervár viszonylatra szánt négy Pendolino első példányát.

Az Alstom által gyártott nagysebességű motorvonatok jelenleg az engedélyezéshez szükséges dinamikus és statikus terhelési teszteken esnek át. A két érintett ország összehangolta a munkát, hogy a szerelvények mihamarabb az utasok rendelkezésére álljanak. Kettőt az orosz pályákon tesztelnek, egyet Finnországban, az utolsó példány még az Alstom olaszországi telephelyén van. Munkába állásukkal az eddigi öt és fél órás utat a tervek szerint három és fél órára rövidítik, és később további fél órát terveznek spórolni a határátkelőknel töltött időn: a határőrök a vonaton vizsgálják át az utasokat.



A hűvösebb éghajlatot természetesen a tervezésnél is figyelembe vették: az egész szerkezet jobban ellenáll a jégnek és a hónak, valamint a fűtő- és légkondicionáló rendszeren is fejlesztettek. A motorvonat kétáramnemű: 25 kV váltóárammal és 3 kV egyenárammal is üzemelhet. Végsebessége 220 kilométer óránként, a tervek szerint napi 3-4 vonatpár közlekedne

A WESTbahn GmbH egy jövőbeli vasúttársaság Ausztriában.

A Bécs–Salzburg (a Westbahn) lesz az első vasútvonal Európában ahol látható lesz az utasokért való verseny, mikor a szabad hozzáférésű üzemeltető, a WESTbahn GmbH 2011-ben fej-fej mellett dolgozik az ÖBB-vel. A Westbahn elnöke, Stefan Wehinger nyilatkozott, miért hisz abban, hogy a verseny elősegíti a fejlesztéseket, a színvonal emelését. Egy nagy állami tulajdonú szervezet esetén a változások hosszú küzdelembe kerülnek, számos különböző érdekek miatt. Úgy találta Wehinger úr, az ÖBB személyszállítási divíziója vezetőjeként eltöltött négy éves gyakorlata alapján, hogy az az elképzelés, hogy az utasok tapasztalatait javítsuk számos ellenvéleményt vált ki különböző lehetséges okot felsorakoztatva.

Egy kis vállalatnál, egy ötletet nagyon gyorsan meg lehet valósítani, ami egy nagyvállalat esetében elképzelhetetlen. Ausztriában a távolsági személyszállítás liberalizációja Wehinger számára egyedülálló lehetőséget adott, megvalósítani elképzeléseit akadályok nélkül, vállalata lesz az első, 2011-től, ami az ÖBB-vel versenyre kel. Nyílt szívvel hirdeti a kreativitás szabadságát. Miután elhagyta az ÖBB-t Wehinger úr megkereste a Strabag építési vállalat igazgatóját, Haselsteiner urat, hogy alapítsák meg az első szabad hozzáférésű üzemeltető vállalatot, versenyre kelve a legfontosabb intercity vonalakon az ÖBB-vel. Támogatásáról biztosította, és megvásárolta a Rail Holding társaság részvényeinek 50 százalékát. A felügyelő bizottság elnöke Weibel úr lett, aki korábban az SBB-CFF-FFS elnöke volt. A Rail Holding üzemeltető leányvállalata, a Westbahn, amely 120 millió euró tőkével alakult meg, és üzemel Bécs, Linz és Salzburg között 2011 decemberében indítja meg. Ez Ausztria legjövődelmézőbb intercity útvonala. A Westbahn

kezdetben 12 vonatot közlekedtet naponta, hét állomást kiszolgálva, és az utazási idő 2 óra 50 perc Bécs és Salzburg között, de ez 2 óra 30 percre csökken, miután 2012. évben megnyitják a Bécs–Tullnerfeld–St. Pölten új vonalat. A Westbahn, hét 200 km/h sebességű, hat kocsis Stadler DOSTO típusú emeletes villamos motorvonatot rendelt a Stadler Railtól 105 millió euróért. Linz mellett vonatási telepet építenek és a vonatokat a Stadler tartja karban 5 évig, de a karbantartási megállapodást 15 évre meghosszabbíthatják. IT fedélzeti rendszert alkalmaznak, amely óriási mennyiségű adathoz biztosít azonnali hozzáférést a Westbahn vezetőségnek, Bécsben, hogy az eseményekre gyorsan tudjanak reagálni. A vonataink tudnak egymással és a központtal is kommunikálni, információt megosztani. A menetjegyeket a vonaton, vagy online lehet megvásárolni. Ez azt jelenti, a Westbahnknak nincs állomási személyzete. Különleges figyelmet fordítanak az ülőhelyek minőségére. A Dostokon elvetették az étkezőkocsi alkalmazását, tekintettel a viszonylag nem hosszú utazási időre, kevesebb mind három óra, de a hat kocsis vonaton, négy helyen kínálnak kávé, üdítőt, szendvicseket, nem kell az utasnak több kocsin keresztül menni a büfé kocsihoz. Persze számos problémát kell még megoldaniuk. Hogyan kerülnek fel a vonataik az állomások elektronikus kijelzőire, hol tudják a vonatokat tisztítani. Reménykednek, ha beválik a koncepciójuk, kiterjeszthetik működésüket további vonalakra, legkevesebb négy vonalra, de tízet is el tudnak képzelni.

Összeállította:
Bartha Géza

Dunakeszire ért a Traxx!



Hajnali kettő helyett a fotósoknak sokkal kedvezőbb időpontban, reggel fél kilenc körül indult a V63 009-es segédletével a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. új mozdonya, a 480 001-es Hegyeshalomból Budapestre. A Traxot Ferencváros és a Körvasút érin-

tésével Dunakeszire, a Bombardier üzemébe vitték, ott tárolják hétfőig, amikor a hivatalos bemutatón járhatjuk körbe a mozdonyt. A gép másnap Győrben is bemutatkozik a Vasútgépész Napok keretében.



Az indulás előtti pillanatok Hegyeshalomban. A Traxxot a V63 009-es húzza Budapestre (fotó: Reményi Gyula)

Különleges találkozás: a Haydn-mozdony és egy másik matricás társa tart Sopron felé, míg a V63 009-es és a 480 001-es Budapest felé robot Biatorbágy közelében (fotó: Sefcsik Gergely) (a képek forrása: <http://q-rex.livejournal.com>)

Szilánkok és Bölcsességek

Bélánk a halhatatlanság előszobájában

A napokban láttam egy autós koldust. Nem autóval koldult, hanem az autók között, a közlekedési lámpánál gyűjtött a betevőre. Munkavédelmi láthatósági mellényben! Hornok Béla már nem élt hiába, bár azt nem tudtam, hogy a homeless-ekre is kiterjesztette a munkavédelmi agitációt. NL

Képezni kötelező

Kötelező könyvelői képzésen voltam a napokban. Ez olyan, mint a mozdonyvezetők kötelező oktatása. Csak a képzés kötelező, a tanulás nem, de tudni meg muszáj.

A következő három szilánknak emiatt „számveteli” stichje van. Az előadó a forintban vezetett könyvelés devizára történő áttéréséről beszélt. Lényeg a lényeg, bonyolult feladat, sok munka van vele. Az előadás folyamatosan arról szólt, hogy a könyvelők miként és miért beszéljék le a cégvezetőt az áttérésről.

Vagy ha ez nem sikerült, legalább arról győzzék meg, hogy inkább a mohamedán hitre térjen át, ne a devizás könyvelésre, az ugyanis jóval egyszerűbb. Az előadó az átlag napi könyvelési munkától nagyon távol álló témánál tartott. És kapaszkodjanak meg, ez nincs benn a számviteli törvényben! – mondja bombasztikus hangulattal, majd rápillant az unottan ülő hallgatóságára.

Látva, hogy senki nem sápadt el ettől a skandalumtól, és valószínűleg nem voltak álmatlan éjszakáink sem, resignáltan konstatálta, hogy nem elég kifinomult az izlésünk a számviteli ingyenségekre. Az oktatáson az alábbi párbeszéd zajlott:

Oktató: Van-e valaki érintve a válságadóban?

Mi: A válságadóban nem vagyunk érintve, csak a válságban!

Oktató: Milyen válság, a kormány szerint 3%-os növekedés lesz!

Mi: Na, abban viszont nem leszünk érintve!

NL

Gyerekszaj

Az unokáim abban a korban vannak, amikor állandóan szerepjátékokat kell velük játszani.

Egyik este a Bogyó és Babócaból nekem Döme, a krumplibogár jutott. Valamit nem jól csináltam, ezért a gyerekek kizártak a játékból. Némi túró rudival végzett korrumpálás árán aztán visszavettek.

Azért néhány évvel ezelőtt nem gondoltam volna, hogy egy koszos krumplibogár állásért így kell törőnni magam!

Hiába, válság van.

NL

Alább pedig ókori szerzőtársam, Tatiosz bölcsességeiből idézek néhányat

Aki nem akar bölcsnek látszani, máris megtette az első lépést a bölcsesség felé.

Ha meg akarod érteni, nem fogod megérteni. Ha nem akarod megérteni, akkor sem fogod megérteni. Légy tágas, és nyitott, akár az ég.

A nehéz helyzetek érted vannak.

NL



**Mozdonyvezetők
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 Attila
Nyomdai előkészítés: *Kriszta*

© 2010 MOSZ. Minden jog fenntartva.
A kiadvány szerkezete, tartalmi és tipográfiai kialakítása védett, annak teljes vagy részbeni átvétele, másolása a szerkesztőbizottság engedélye nélkül tilos.