



Mozdonyvezetők Lapja

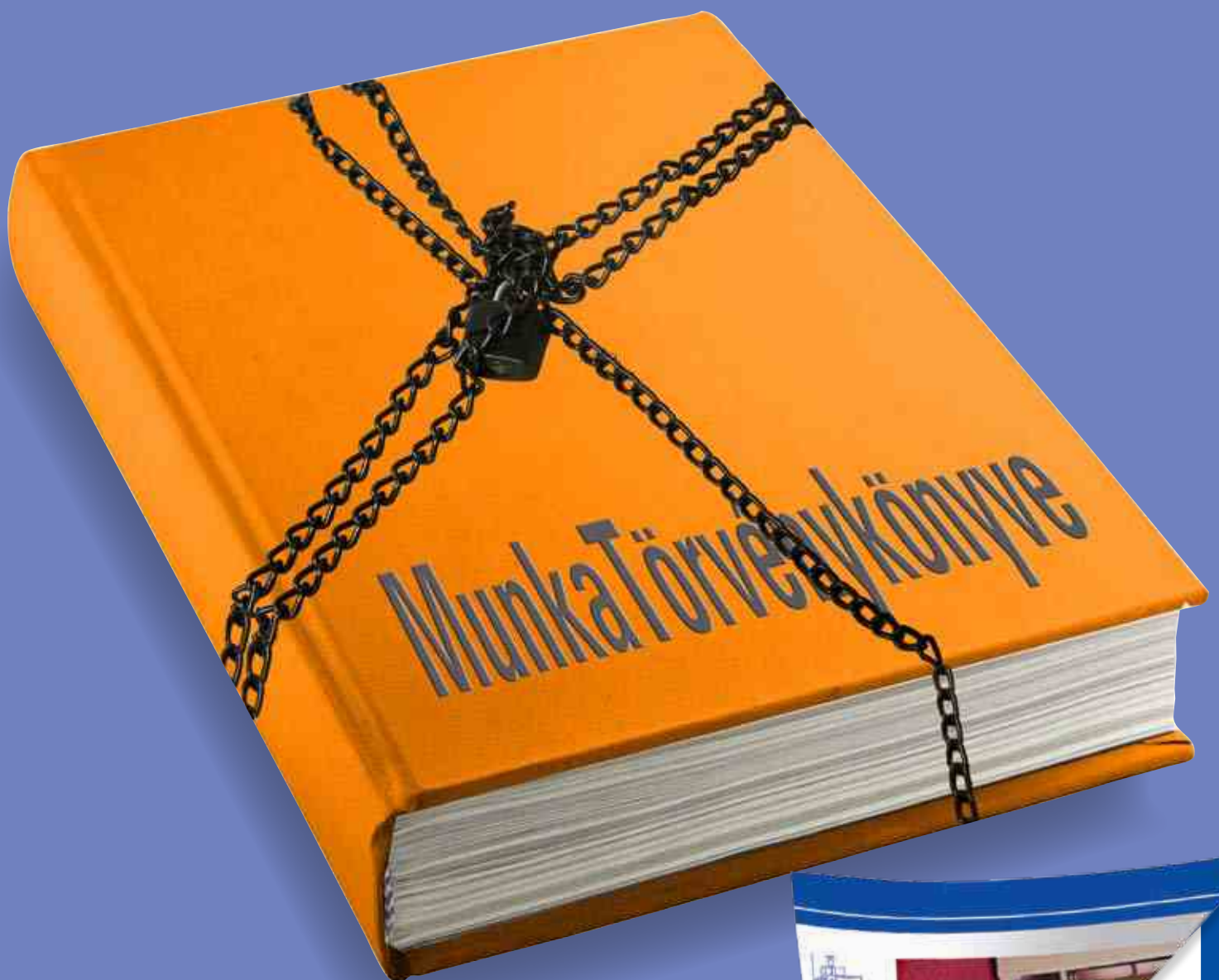


Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XXI. évfolyam 8. szám

Alapítás éve: 1892

2011. augusztus



- Határok nélkül
- Krízisintervenció
- Korkedvezmény?
- Az MT változásairól
- Utasítások szeretete?



A nyerőszám 21

Diákéveim alatt osztályfőnökünk egyik kedvenc szólása volt, így jól az emlékezetembe vésődött, hogy a 21 nyerőszám! Ugyan ez az állítás a matekórákon megszereshető érdemjegyek általunk elérhető maximális mértékéről szólt, de négy év bizonyította számunkra, hogy e szám még akár nyerő is lehet. Huszonegyen futottunk neki az érettséginek, melyet, huszonegyen sikerrel is vettünk, annak ellenére, hogy azt is megtanultuk a négy év során, hogy lehet egy matekórán három elégtelent is szerzi. Hogy mi is az apropója a 21 számnak?

Szakszervezetünk augusztus 23-án ünnepelte 21. születésnapját! Kérdés, hogy napjainkban, amikor sok és sokféle támadás éri a munkavállalókat, szakszervezeteket, lehet-e ezt a számot nyerőnek tekinteni? Szerintem igen! Amikor alapítóink döntöttek szakszervezetünk megalakításáról rengeteg nehézséggel néztek szembe, de a szakma érdekében bölcs, helyenként nehéz döntéseket tudtak hozni. A jelen munkavállalóknak is egy adott kor, adott problémáit kell tudni kezelnie! Ezek napjainkban korán sem mondhatók kisebbeknek, mint amelyekkel az alapítók az alapítás idején szembekerültek. Mindössze más és más társadalmi és jogi környezetben kell megoldani őket. Mert egy biztos, hogy a gondokat együtt kell megoldanunk! Ezt várják tőlünk tagjaink ma és a valamikori tagok, tisztségviselők, s mindazok, akik az elmúlt huszonegy év során tettek a mozdonyvezetők érdekvédelme érdekében. Az elmúlt bő két évtized vérrel, verítékekkel megharcolt eredményeit akarja ma a politika egy tollvonással eltüntetni. A kihárított sztrájk törvény a szakszervezeteket a leghatékonyabb nyomásgyakorló eszközüktől fosztotta meg! A Munka Törvénykönyvének tervezett változtatási iránya jelentős jövedelmet kíván elvenni a Kollégáktól, s a napi munkavégzés során egyre kiszolgáltatottabbá akarja tenni a törvénytervezet a vasutasokat, így a mozdonyvezetőket is.

Szakszervezetünk 21. évében új kihívásokkal kell megküzdenünk. Egy olyan társadalmi környezetben kell érdekvédelmet gyakorolnunk, ahol nincs párbeszéd a kormány és a szakszervezetek között. Ahol a sikeres kommunikáció paraványa mögé bújva kevergetik a boszorkánykonyha fekete levesét, melyből majd minden munkavállaló csipegethet bőségesen akár ízlik, akár nem.

Lassan már közhelynek tűnhet, de soha nem volt annyira szükség a szakszervezetekre, mint most! Kritikusan azt is el kell mondanom, hogy a munkavállalók érdekében sokkal nagyobb érdekvédelmi összefogásra lenne szükség!

Több, a közlekedés területén működő szakszervezet felismerte már ennek fontosságát. Hogy klasszikusokat idézzek, „sokan vagyunk, de még nem elegendő”!

A szakszervezeteknek erőt kell mutatniuk, mert csak erővel lehet fellépni az erővel szemben!

Szeptember 12-én, a parlament őszi első ülésnapján a szakszervezetek ismét a parlament elé vonulnak. Nem azzal a szándékkal, hogy kitapossák a füvet a Kossuth téren, hanem azért, hogy hangot adjanak a kormányzati intézkedésekkel szembeni véleményüknek. Fejlettebb demokráciákban ezt általában a tárgyalóasztalnál szokták megoldani, s véleményem szerint is ez lenne a helyes út. De ma Magyarország kormánya senkivel sem hajlandó leülni és érdemben tárgyalni. Május eleje óta nem sikerült Miniszterelnök úrnál elérni, hogy tárgyalóasztalhoz hívjon minket, annak ellenére sem, hogy mindezt írásban megígérte. Én még mindig hiszem, hogy az adott szónak, levélnek súlya van! Főleg egy Miniszterelnök esetében!

Így kezdődik a 21. év a Mozdonyvezetők Szakszervezetének életében! Egy ilyen környezetben mondok köszönetet mindazoknak, akik tagként, tisztségviselőként hozzájárultak az elmúlt huszonegy év sikereihez! Az elkövetkezendő 21 évhez is kívánok sok erőt, kitartás mindenkinél! Úgy tűnik szükség lesz rá!

Kjss László

A foglalkoztatás rugalmasabbá tétele = a munkavállalói kiszolgáltatottság növelésével – az új Munka Törvénykönyv tervezet legfontosabb változásai –

A kormányzati kommunikáció rugalmasabb foglalkoztatásról, a vállalkozások versenyképességének növeléséről beszél, amikor az új Mt. javaslat a téma a különböző híradásokban vagy műsorokban. Nem beszélnek azonban azokról a felmérési adatokról, melyek szerint az európai átlagnál jóval többet dolgoznak a magyarok az uniós átlagnál kevesebb jövedelemért. Hamis illúziót kergetnek azok a vezetők, akik a munkavállalók jogainak csorbításával, azok jövedelemének csökkentésében látják a magyar gazdaság problémájának megoldást. Amíg tőlünk nyugatra a magasán képzett, az innovációban részt venni képes munkavállalók számának növelése a cél, addig nálunk az olcsó nagyszámú bérmunkás réteg megteremtésében látják a kiutat. Gyakran hallhatjuk: a hazai gazdaság teljesítménye nem teszi lehetővé a jelenlegi kereseti szint biztosítását a munkavilágban. Nem a munkavállalók okozták a világméretű pénzügyi, gazdasági és foglalkoztatási gondokat, de annak terheit viszont viselni kényyszerülnek. A bennünket körül vevő világ negatív hatásai nem kerültek el a családi háztartásokat, melyek megmutatkoznak a növekvő törlesztő részletekben vagy a napról-napra emelkedő alapvető cikkek és szolgáltatások áraiban. A vásárlói fogyasztásban tapasztalható állami sarcolás napi útonállása a tervek szerint kibővül a munkavállalók kiszolgáltatottságának kiterjesztésével. A fegyvert ehhez az új Mt. tervezete és annak bevezetése szolgáltatja. Megszokhattuk ezt, hiszen „háborúban vagyunk az államadósággal”, de lassan saját magunkkal is. Tudjuk jól a harcban a katonának nincs más dolga, mint a parancs végrehajtása, jutalom pedig a hősi halál. Ne engedjük magunkat becsapni, ne váljunk a politikai manipuláció játékszerévé, ne adjuk fel a demokráciába vetett hitünket. Bibó István szerint: „Demokratának lenni mindenek-

előtt annyit tesz, mint nem félni.” Meg kell ragadni minden jogszerű lehetőséget, amely arra kényszerítheti a jelenlegi hatalom képviselőit, hogy visszavonják ezt a munkavállalókra tervezett megsemmisítő csapást. A sztrájkhoz való jogot a tavaly decemberi törvénymódosítással jelentősen bekorlátozták. Ma jogszerűen a munkavállalók nem sztrájkolhatnak az őket gazdaságilag és szociálisan súlyosan fenyegető kormányzati intézkedések ellen. Érdemi tárgyalás hiányában nem marad más, mint a demonstráció, az utcára vonulás. Rajtad, rajtunk múlik, hogy fejet leszegeve végleg igába hajtjuk fejünket, vagy kiállunk demokratikus jogaink védelméért. Ne habozz, aki ma nem cselekszik, az előre lemond gyermekei tanításáról és feláldozza fáradsággal és verítékekkel előteremtett otthonát. Aki pedig abban bíz, hogy a változások negatív hatásai nem érintik őt, az téved. A tévedésnek azonban nagy ára lehet, az egzisztenciája mehet rá. Ne hagyj, hogy „beszélő szerszámmá” vagy „humán droiddá” züllesszenek, akinek elengedő naponta egy marék rizst lökni! Találkozzunk szeptember 12-én, a Parlament előtt a Kossuth téren! Gyere és álljunk ki együtt jogainkért!

Lássuk a főbb változásokat, mit is ígér a szép új világ:

- Az egyéni jogok terén az új Mt. javaslat nagyobb szerepet szán az egyéni megállapodásoknak, a munkaszerződéseknél.
- A jövőben csak a kereteket szolgáltatná a tervezet, a munkaviszonyra vonatkozó jogok és kötelezettségek eddigi részletes szabályozásához képest.
- A munkavállaló bejegyzése nélkül átadhatóvá válnak annak személyes adatai harmadik félnek munkaügyi elemzések készítésére.
- Lehetővé teszi a munkáltató számára a munkavállalók technikai





- eszközökkel (pl.: kamera, stb.) történő ellenőrzését, ennek szabályozására a munkáltatót jogosítja fel.
- Tiltja a munkaviszonyon kívül is olyan magatartás tanúsítását, ami alkalmas a munkáltató helytelen megítélésére, vagy jogos gazdasági érdekének, illetve a munkaviszony céljának veszélyeztetésére, például felmondási ok lehet, ha hazafelé tartva a vállalati logóval ellátott formaruhában betérünk a helyi vendéglátó egységbe és ott az elfogyasztott ital hatására jókedvükben dalra fakadunk.
- Jognyilatkozatot ráutaló magatartással is lehet tenni, akár munkaszerződés is születhet így, bár ez ellentmond az írásbeliség követelményével, a jövőben pedig csak vitás esetek számát növeli.
- Biztosítja a munkaviszonyban született megállapodásoktól való egyoldalú elállást, ami szintén a polgári jogban alkalmaz, de a munkajogban ennek befogadása vitatható.
- Új elem a munkáltató egyoldalú kötelezettségvállalása, amit egyoldalúan módosíthat vagy azonnali hatállyal fel is mondhat. Gondoljuk bele, ha egyes bérelemek vagy egyéb juttatások egyoldalú kötelezettségvállalás keretében kerülnek meghatározásra, akkor így igen gyors jövedelemcsökkentést lehetne végrehajtani.
- A munkáltatói jognyilatkozat érvényességének új szabálya, miszerint a munkáltatói jogkör gyakorló utólag bármikor jóváhagyhatja az arra nem jogosultak nyilatkozatát, s ezzel érvényessé teheti azt. Az új szabály lehetőséget teremt a munkáltatónak, hogy utólag korrigálja a jogsértést, továbbá bizonytalanságot teremthet a mindennapi munkavégzésben, hiszen az utasításadásra és a jognyilatkozat tételére jogosultak személye bármikor „rugalmasan” változhat.
- A tervezet szerint a munkavállaló bizonyos jognyilatkozatokat meglehetősen meghatalmazott útján, sőt egyes esetekben a hozzátartozó meghatalmazás nélkül jogosult, ha a munkavállaló ebben akadályoztatva van.
- Elektronikus úton is közölhetővé válnak a munkáltatói intézkedések, akár munkaviszony megszüntetése is. Az elektronikus dokumentum akkor tekinthető közöltnek, ha az a dokumentum címzettje részére hozzáférhetővé válik. Ettől az időponttól számítanak a jogorvoslati határidők. Ennek a szabályozásnak is vitatható a gyakorlati alkalmazása, elég, ha az elektronikus postafiókba érkezik, hogyan ellenőrizhető ez?
- A munkaszerződés kötelező eleme közül a munkavégzés helye munkahely elnevezésre változik, ha a felek nem rendelkeznek erről, akkor a munkáltató telephelye lesz, ahol szerződést kötöttek. Kimaradt a szokásosan telephelyen kívüli, illetve a változó telephelyen végzett munkavégzés meghatározás, bejött helyette a tényleges munkavégzés hely kifejezés.
- A próbaidő meghosszabbítható három hónapon belül.
- A munkavállaló a munkavégzés során nemcsak a jogszabályokat, előírásokat és utasításokat köteles betartani, hanem munkájára vonatkozó szokásokat is. A szokás szerinti munkavégzés nem definiálható pontosan, s a néprajzból tudjuk a szokások változnak. Sőt vannak jó és rossz szokások, ezt ki dönti el?
- A bizalomnak megfelelő magatartás tanúsítása tágas értelmezhető fogalom, elengedhetetlen a jogkövető magatartás pontos definíciójának meghatározása.
- A munkaszerződéstől eltérő munkakörben, munkahelyen, illetőleg más munkáltatónál történő foglalkoztatás esetében az elkövetkezendőkben nem kell a munkáltatónak az elrendelést megindokolnia, így az aránytalan sérelemre való hivatkozással ezt az utasítást nem is lehet megtagadni. A más munkáltatónál történő foglalkoztatásnál a foglalkoztatás minden feltételét a két munkáltató dönti el. Időtartama összesen negyvennégy nap lehet naptári évenként.
- A munkáltató egyoldalúan is meghatározhatja hátrányos jogkövetkezményeket a munkavállalókkal szemben, ahol nincsen kollektív szerződés. Nem kell a munkáltatónak a jövőben előre meghatározni az eljárás szabályokat, így kialakulhat a büntetés személyre szabott szokásjoga.
- A jövőben átlagkereset helyett csak távolléti díj fogja megilletni a munkavállalót a munkaviszony megszüntetése esetén a felmentési időre, végkielégítésként és a munkáltató jogellenes megszüntető intézkedése esetén járó juttatásokként is.
- A munkaviszonyt megszüntető nyilatkozatot csak akkor lesz kötelező írásba foglalni, ha azt meg kell indokolni.
- Csökken a munkavállalói védelem, a jövőben a munkáltatónak nem kell bizonyítania a rendes felmondás esetében, hogy az valóságos és okszerű. Megfordul a bizonyítási teher, a munkavállalónak kell bizonyítania, hogy munkáltatói rendes felmondás oka nem jogszerű.
- Az azonnali hatályú felmondásnál sem köteles annak valóságát és okszerűségét bizonyítani a munkáltató, s nem köteles előtte a munkavállalót meghallgatni.
- A tervezet szerint a határozott időre szóló munkaviszonyt is meg lehet szüntetni rendes felmondással.
- Megszüntethető munkáltatói rendes felmondással a keresőképelen, várandós, szülési szabadságon, gyes-en, gyed-en lévők, gyermeküket, vagy hozzátartozójukat ápoló munkavállalók munkaviszonya is azzal, hogy a felmondási idő esetükben csak ezeknek a körülményeknek a letelte után kezdődik. Nem tolódik ki azonban sem a felmondási idő 30, illetve 15 nappal.
- A védett korú munkavállalókra vonatkozó felmondási korlátozás is megszűnik.
- Új szabály, hogy a végkielégítést nem átlagkeresettel, hanem távolléti díjjal kell kiszámítani. Annak a munkavállalónak, akinek a munkaviszonyát a munkáltató az ő magatartása miatt szünteti meg rendes felmondással, végkielégítés nem jár.
- Munkaviszony jogellenesen megszüntetése esetén a munkáltató nem lesz köteles visszavenni a munkavállalót akkor sem, ha ő ezt szeretné. Két esetben tartalmaz ettől eltérést a javaslat, ha a munkáltató az egyenlő bánásmód követelményét sértette meg, vagy a munkavállaló a munkaviszony megszűnésekor munkavállalói képviselő volt. A munkáltató csak legfeljebb 18 havi kártérítést lesz köteles fizetni a bíróság mérlegelése alapján.
- Annak a munkavállalónak, aki a határozott idő letelte előtt szünteti meg jogellenesen a munkaviszonyát, annak háromhavi távolléti díjnak megfelelő összeget kell fizetnie.
- Éjszakai munkavégzésnek huszoneköt és hat óra között csak az egy órát meghaladó időszak számít.
- Megváltozik a fogalma a megszakítás nélküli, a több műszakos, az időnyellegű és a készenléti jellegű munkának, valamint a vasárnap elrendelhető rendes munka és a munkaszüneti napon végezhető rendes munkák köre is, bővülnek ezek a fogalmak és lehetőségek.
- A több műszakos, a megszakítás nélküli, az időnyellegű és a készenléti jellegű munkavégzéseknél a munkáltató egyoldalúan is megállapíthat hat havi munkaidőkeretet.
- A kollektív szerződés felmondása vagy megszűnése esetén is fennmarad a kollektív szerződés alapján már elrendelt hosszabb munkaidőkeret.
- Nem minősül rendkívüli munkaidőnek, ha a munkaviszony a munkaidőkeret lejártá előtt a munkavállaló rendes felmondásával, a munkáltató azonnali hatályú felmondásával, vagy a munkavállaló magatartása miatti munkáltatói rendes felmondással indokolt rendes felmondásával megszűnik és a munkavállaló az általános munkarend, valamint a napi munkaidő alapulvételével meghatározott munkaidőnél többet dolgozott.
- A túlfizetett munkabért a munkáltató automatikusan levonhatja a munkabérből.
- A munkáltató az egy hétre előre megadott munkaidő-beosztást három nappal korábban egyoldalúan módosíthatja, ha a működésében vagy a gazdálkodásában előre nem látható ok merül fel.
- A munkáltató egy heti elszámolási időszakokat vezethet be munkaidő-keret hiányában is.





- A munkaközi szünet 15 perces részletekben is kiadható, s ezzel a munkáltató rendelkezésre álláshoz jut.
- Nem írja elő általános heti pihenőnapként a törvény a vasárnapot.
- A munkáltató egyoldalúan is elrendelhet évi 300 óra túlmunkát, nem kell hozzá kollektív szerződésben megállapodni.
- Az alapszabadság esetében a maximum 30 munkanap maradt, de eltolta a korábbi arányokat felfelé, így nő a munkaviszonyban eltöltendő szükséges idő.
- Nem jogosult a szabadság kiadására, illetve kivételére a munkavállaló a munkaviszony első hat hónapjában.
- A szabadságból a munkáltató csak tíz munkanapot köteles egybe-függően kiadni.
- A szabadság órákban is számolható.
- A munkaviszony megszűnésekor jelentkező több kivett szabadságra járó díjazás mértékét a munkáltató automatikusan levonhatja a munkabérből.
- A betegszabadságra járó díjazás mértéke az átlagkereset 70 %-ra csökken.
- A szülési szabadságból négy hetet kötelező a szülés várható időpontja előtt kiadni.
- Az apa részére nem jár díjazás a szülés után öt megillető öt nap rendkívüli szabadságra.
- Nem tartalmazza a tervezet az egyenlő munkáért egyenlő díjazás elvének szabályát.
- Hiányoznak a teljesítménykiigazításra vonatkozó szabályok.
- Nem jár műszakpótlék és nem jár bérpótlék a megszakítás nélküli munkavégzésre sem.
- A rendkívüli munkáért járó bérpótlék helyett a munkáltató egyoldalú döntéssel szabadidő kiadását is elrendelheti.
- A munkáltató bérpótlék helyett, valamint készenlét vagy ügyelet esetén az erre járó díjazás és bérpótlék helyett havi általányt állapíthat meg a saját döntése szerint.
- Az átlagkereset számítására nem tartalmaz meghatározást a tervezet.
- A kötelező legkisebb munkabért egyoldalúan a Kormány állapítja meg, s az eltérő lehet munkavállalói csoportonként.
- A munkáltató nem köteles havonta elszámolást adni a munkabérekéről, csak ha ezt a munkavállaló kéri.
- A munkavállaló megállapodást köthet arról, hogy a munkabérééről lemond.
- A jövőben nem jár díjazás az állásidőre, ha a munkáltató elháríthatatlan külső okból nem tud munkát biztosítani.
- A kártérítési felelősség esetén a munkabér alapján fizetendő kártérítésnél is átlagkereset helyett távolléti díjjal kell számolni.
- A munkáltató kártérítési felelőssége enyhébb lesz, mivel a munkáltató mentesül a felelősség alól akkor is, ha bizonyítja, hogy a kárt az ellenőrzési körén kívül eső olyan körülmény okozta, amellyel nem kellett számolnia és nem volt elvárható, hogy a károkozó körülmény bekövetkezését elkerülje, vagy a kárt elhárítsa.
- A törvény nem tartalmazza a munkáltató által megfizetendő károk között a munkavállaló költségeit.
- A tervezet jelentősen megnöveli a munkavállaló kártérítési felelősségét azzal, hogy a Ptk. szabályozását alkalmazza, így gondatlan károkozás esetén is a teljes kárt kell megfizetnie a jelenlegi fél, másfél vagy hat havi átlagkeresetnek megfelelő összeg helyett.
- Növeli a munkavállaló kártérítési felelősségét az a szabály, amely szerint több károkozó esetén a kártérítést közöttük - ha a vétkességük aránya nem állapítható meg, akkor egyenlő mértékben kell elosztani.
- A munkavállalótól legfeljebb egy havi távolléti díjának megfelelő biztosíték adása igényelhető, ha olyan munkakörben dolgozik, amelyben harmadik személytől pénz vagy más értéket vesz át, illetve részükre ilyen kifizetést, átadást teljesít, vagy ezek teljesítését ellenőrzi.
- Új intézmény lehet az új. munkavégzés behívás alapján, amelynek keretében a legfeljebb hat óra tartamú részmunkaidőben foglalkoztatott munkavállalót a munkáltató négy hónapi munkaidőkereten belül a munkafeladatokhoz igazodóan bármikor behívhat munkavégzésre, amelyet legalább három nappal előbb kell közölni.
- Új lehetőség, hogy egy munkavállaló több munkáltatóval köt egy munkaszerződést, tehát egy szerződéssel több munkáltató számára dolgozik.
- Nem kötelezi a tervezet a munkáltatót a nem tanulmányi szerződés alapján iskolarendszerű képzésben való részvétel esetén kedvezmények nyújtására.
- A munkáltató nem köteles tájékoztatni a munkavállalók képviselőit és konzultálni velük, ha ez olyan tény, információ, megoldás vagy adat nyilvánosságra kerülésével járhat, amely a munkáltató jogos gazdasági érdekeit, illetve működését veszélyeztetné.
- Üzemi tanács választása esetén a választási bizottságba a szakszervezetek nem jogosultak tagot küldeni.
- Még a jelenleginél is kevesebb szabályt ír elő a javaslat az üzemi tanácsi választásra.
- Az üzemi tanács jogosult lenne – szakszervezet és kollektív szerződés hiányában – kollektív szerződésre tartozó kérdések szabályozására a munkáltatóval az üzemi megállapodásban és jogosult általánosságban figyelemmel kísérni a munkaviszonyra vonatkozó szabályok megtartását.
- A tervezet nem szabályozza az üzemi tanács általános tájékoztatáshoz való és konzultációs jogát.
- Csökkenti a törvény az üzemi tanács tagjainak munkaidő-kedvezményét, mert beleszámít a munkáltatóval való tárgyalás ideje is. Nem engedi meg annak szabad felhasználását, tíz nappal korábban be kell jelenteni igénybevételét.
- Nem biztosít a törvény munkajogi védelmet az üzemi tanács tagjainak.
- A szakszervezetek jogait lényegesen szűkíti a törvény a munkahe-lyeken. Megszünteti a kifogás intézményét, az ellenőrzési jogot, nem képviselheti a munkavállalókat hatóságok és egyéb szervek előtt (a bíróság előtti képviselési jog megmarad), nincs joga a munkavállaló helyiségének használatára, nem biztosít a törvény kötelezően tájékozódáshoz és konzultációhoz való jogot sem, s nem kell a szakszervezet véleményét sem kikérni egyes munkáltatói döntések előtt.
- Nem biztosítja a törvény a szakszervezeti tisztségviselők munkajogi védelmét és munkaidő-kedvezmény is csak a munkáltatóval folytatott konzultáció időtartamára jár, amelyre távolléti díj illeti meg.
- A szakszervezet csak akkor jogosult kollektív szerződés kötni, ha taglétszáma eléri a kollektív szerződés hatálya alá tartozó munkavállalók létszámának tíz százalékát.
- Csoportos felmondásnál sem kell a munkáltatónak a szakszervezettel konzultálnia, csak az üzemi tanáccsal, vagy ennek hiányában a munkavállalók választott képviselőivel.
- A kollektív munkaügyi vita során születő megállapodás nem minősül kollektív szerződéses megállapodásnak.
- A munkáltató jogosult lesz saját elhatározásából munkaügyi tanácsadót igénybe venni, akinek a részére a munkavállaló adatait korlátlanul átadhatja, s a munkavállalók is kötelesek lesznek a tanácsadó kéréseit teljesíteni. Ha a tanácsadó tanácsát követi a munkáltató, nem lesz érte felelős. A törvény nem szabályozná a tanácsadó tévedéseiből eredő károkért, munkavállalói jogsértésekért sem a tanácsadó felelősségét.

Összefoglalva: a munkavállalók 25-30%-os keresetszökkentést szenvedhetnek el, ha az új Mt. tervezet változatlan formában hatályba lépteti a kormányzat. A jelenlegi Kollektív Szerződések tartalmi elemei és az új szabályozás között jelentős mértékű eltérés tapasztalható. A legfontosabb feladatunk a Kollektív Szerződések fenntartása és védelmük, hiszen a pozitív eltérés lehetsége továbbra is adott lesz.

Mozdonyvezetők Szakszervezete





Megfélemlítik a GySEV-es mozdonyvezetőket?

A MOSZ Soproni Tagcsoportja által július 20-án kezdeményezett kollektív munkaügyi vita egyik követelése az, hogy a cégvezetés szüntesse meg a balesetben vétkes mozdonyvezetőkkel szembeni megtorlásszerű fellépést. A követelésre a Németh Szilárdal szembeni rendkívüli munkáltatói felmondás során tanúsított munkáltatói magatartás adott okot. Az verte ki a biztosítékot, hogy egyből a legsúlyosabb munkafegyelmi intézkedést hozták meg vele szemben, (vagyis rendkívüli felmondással elküldték a cégtől) és még a rossz feltételű közös megegyezéssel történő munkaviszony megszüntetéséről sem voltak hajlandók tárgyalni.

Az irányítási szinten minden rendben van a munkafegyelemmel

Az egyeztetésen kértük, hogy adjanak át statisztikát az elmúlt öt év kártérítéseiről és munkáltatói munkafegyelmi intézkedéseiről. A megkapott adatokból világosan látszik, hogy az irányítási szinten minden rendben van a munkafegyelemmel, csak a végrehajtásban dolgozók munkafegyelmevel van baj. Az elmúlt öt évben egy főnököt sem kellett felelősségre vonni, vagy kártéríteni. Sem kiscsőfőnököt, sem nagyot. (Ez nem pontosan így van, az átadott statisztikából időközben kiderült, hogy öt év alatt az összesen 255 kiszabott munkáltatói intézkedés és kártérítés érintettjei közé véletlenül belekeveredett egy állomásfőnök is.) Ez azért megnyugtató. Cégvezetők jönnek, mennek, végkielégítésekkel, felmondási bérekkel, közös megegyezéssel, más munkakörbe helyezésekkel, az érdemek elismerése mellett, mindenki megelégedésére. Miért is lenne másként, hiszen a statisztikából világosan kiderül, hogy nem volt baj a munkájukkal. Szerencsére nem hoztak rossz üzleti, szervezeti, stb. döntéseket. A koncepciók (volt, van belőlük elég!) mindig jók voltak, és a cég érdekeit szolgálták. Nyilván az átszervezések és visszaszervezések nem okoztak gazdasági hátrányt. Nyilván a mintegy harminc-ötven fős felesleges mozdonyvezetői létszámképzés sem okozott kárt. És még lehetne sorolni. Csak halkan kérdezem: ha minden rendben van a vezetők munkavégzésével, akkor miért jönnek, mennek a vezetők? Miért változnak a koncepciók?

Példát kellett statuálni?

Németh Szilárd mozdonyvezetővel szemben a rendkívüli felmondás helyett „nem volt mód” még arra sem, hogy közös megegyezéssel szűnjön meg a munkaviszony. Bele kellett rúgni, hogy még az álláskeresési támogatást se kaphassa meg? Példát kellett statuálni? (Felénk ezt úgy mondják, hogy meg kellett félemlíteni a többieket.) Nyugodtan ki lehet rúgni a mozdonyvezetőket, úgysí sokan vannak, nem hiányzik néhány ember, a többi meg tanul belőle? Mi jön, ha majd az új Mt. lehetővé teszi (ahogy tervezik), a kár teljes kár megtérítését? Több milliós kártérítések még a kirúgások mellé? Vagy ahogy egyik kollégánk kérdezte az augusztus 17-i MOSZ-fórumon: mit követhet el a GySEV-nél manapság egy mozdonyvezető ahhoz, hogy a legenyhébb munkáltatói elmarasztalást kapja? Esetleg borotvátlanul jelentkezik szolgálatba? A cégvezetés a tulajdonosoknak tartozik elszámolással a tetteiért, mondják az egyeztetésen, amikor szóvá tesszük az aránytalanságot. Ez jogilag így van. Csakhogy mi nem az eljárás jogszerűségét, hanem az aránytalanságot, az eltérő mércét kifogásoljuk! Erkölcileg meg mindegy, hogy van? Kit érdekel? A cég belső közvéleménye vagy a cégvezetés tetteinek közmegítélése, nem jogi kategória. Majd néhány hangulatjavító cégbulival helyre teszik.

Aki nagy értékekkel dolgozik, az nagy kárt tud okozni

Nem vagyok vezetőellenes. Csak azt akarom érzékelteni, hogy aki nagy értékekkel dolgozik, az nagy kárt tud okozni a hibájával, ez objektíve így van. És a mozdonyvezetők (más forgalmi végrehajtó dolgozókkal együtt) és a cégvezetők abban mindenképpen azonos helyzetben vannak, hogy mindketten nagy értékekkel dolgoznak. (Az már nem közös, hogy ki mennyi keresetért dolgozik nagy értékekkel.) Elvárható lenne, hogy a károkozás megítélése és szankcionálása is azonos mércé szerint történjen, és elvárható, hogy nagyobb legyen az empátia a munkáltatói jogkörgyakorlóknak a döntések meghozatalakor.

Nem tudok szabadulni attól a gondolattól sem, hogy az a mozdonyvezető, aki – akár saját közrehatása következtében is – részese volt egy veszélyhelyzetnek, vagy balesetnek, az esemény után kicsit jobb mozdonyvezető lenne, mint előtte volt, vagy mint sok másik kollégája, aki eddig megúsza. Lenne, ha hagynák. Adni kellene neki egy esélyt, hogy bebizonyíthassa.

A munkáltatónak is az lenne a gazdasági érdeke, hogy akinek a kiképzésére ráköltött 4-5 millió Ft-ot, az a pályája végéig „dolgozza le az árát”. Ehhez pedig nem a rendkívüli felmondást kellene kiszabni, és a büntetése (akár a legsúlyosabb) letelte után a mozdonyvezetőt hagyni kellene vissz térni a kontrollerhez. Azt is elfogadom, hogy nem biztos, hogy mindenki alkalmas a pályára, aki vizsgát tett, lehet olyan, hogy valakit nem szabad hagyni tovább mozdonyt vezetni. Ebből azonban nem következik, hogy el kell kaszálni, hogy el kell vele bánni. Elég nagy baj ez az érintetteknek akkor is, ha nem rúgnak bele. Nem mellesleg, az ilyen mozdonyvezető a munkáltató és a munkavállaló közös tévedése következményeként került a munkakörébe. Az egyéni döntés mellett ebben benne van a kiválasztási és képzési rendszer hibája is. Közös megegyezéssel más munkakörbe tenni, vagy közös megegyezéssel megszüntetni a munkaviszonyát, vagy alkalmatlanság címén felmondani neki rendes felmondással. Ezek lehetnének az ilyen helyzetek kezelésének megfelelő eszközei.

Ahogy vezetői munkakörökben szokás a GySEV-nél.

Németh László



Ha nem a mozdonyvezető vezet... RE

A júliusi lapszámban mellbevágó cikket olvastam. A cikk első felére nem kívánnék reagálni, mert a cikk születésekor még folyamatban lévő ügyről beszélhettünk és úgy gondolom, hogy etikátlan lenne az üggyel kapcsolatosan nyilatkozni.

Az érdekes történet, pedig akkor hiteles ha abban érintett szereplők álláspontjai egyaránt megjelennek, de ezt csak a cikk margójára.

Középvezetőként elmondhatom, számos kollégámmal együtt az országban, hogy a jelenlegi beosztásunkba mozdonyvezetői beosztásból kerülünk, tehát ez a szakmánk, így az „amatorködést” és „örömködést” azt hiszem vissza kell utasítanom.

Több kollégámmal együtt évek óta mozdonyvezetői jogosítványunkat frissítjük, éves vizsgákon mozdonyvezetői vizsgát teszünk, képezzük magunkat, parancskönyveket szerkesztünk. Középvezetőként feladatunk, hogy a felügyeletünk alá beosztott személyzet tevékenységét szakmailag elsődlegesen megítéljük, ezért a folyamatos fejlődés és naprakészség érdekében elengedhetetlennek tartom a napi rutin karbantartását. Nem gondolom, hogy olyan reszortosokra vágnak a mozdonyvezetők, akik még mozdonyt sem vezettek életükben.

Pályafutásom alatt még senkit nem utasítottam a vezetés átadására, vagy megkérdeztem, vagy felajánlották. Persze értem én a cikk valódi mondanivalóját, hiszen nem tegnap jöttem a vasúthoz. Az valóban vitatható, hogy a vezetést átvevő feljebbvaló rendelkezik-e a járműre érvényes típusismerettel, érvényes járművezetői jogosítvánnyal, Vonal-típus és állomásismereti kimutatással.

Tőlünk nyugatabbra lévő vasutaknál is engedélyezett még az oktató számára is a vezetés átvétele, vagy említhetném a repülést is, ahol az ellenőrző közeg még kötelezve is van időszakonként bizonyos repült óra megtételére.

Sántának érzem az utasításbeli okfejtést is, hiszen az utasítás pont azt írja, hogy a vezetést a feljebbvaló átveheti, tehát utasításban szabályozva van, hogy ez egy átruházható tevékenység.

Az azonban nincs leírva, hogy a mozdonyvezető köteles átadni a vezetést.

A felelősség kérdésében egyértelműnek tartom, hogy a vezetést átvevő feljebbvaló a felelősséget is viseli, mellesleg ennek nyoma is van, hiszen az MFB-ben külön menüpontban kell a vezetést átvenni, ami nem történhet csak a MAK kártya azonosításával. Az ellenőrzési utasítás szerint megjelenünk zajos, huzatos mozdonyon is és földig érő ködben, tolató mozdonyon is.

Sajnálom, hogy az egyre több adminisztrációs munka szaporodása mellett egyre kevesebb kiutazásra nyílik lehetőségünk.

Kovács Gábor

MÁV-TRAKCIÓ Vontatási reszortos

Ha nem a mozdonyvezető vezet 2

A Mozdonyvezetők Lapjának múlt havi számában azonos címmel megjelent írásom úgy látszik, negatív indulatokat váltott ki - talán jogosan - néhány mozdonyvezetésre jogosult feljebbvalóból. Ezért, hogy az esetleges félreértéseket eloszlassam, kicsit más, a szokásomtól eltérően szubjektív szemszögből próbálom megvilágítani a problémát. Azzal kezdeném, hogy amikor elhatároztam, hogy moz-





donyvezető leszek, ezt azért tettem, mert úgy gondoltam, hogy a mozdonyvezetés izgalmas, szép szakma. Így kitartottam az elhatározásom mellett, annak ellenére, hogy értelmiségi családból származom és a családban sokan értetlenül szemléltek a pályaválasztásomat. De makacs voltam, és maradtam később is, amikor lehetőségem lett volna váltani. Sokat dolgoztam felvigyázóként, de mindig csak úgy vállaltam el, hogy nem „körözök” le, nem maradok bent állandóra. Belekóstoltam a mozdonyirányítás rejtelmeibe, maradhattam volna bent, de én inkább visszamentem vezetni. Egy időben oktattam, a főnököm felajánlotta az oktatótisztai pályát, de én inkább ismét visszaültem a mozdonyra. Pedig oktatótisztként is megtehettem volna, hogy felmenjek a mozdonyra, és ott a mozdonyvezető mellett, mint feljebbvaló vezessek, azonban számomra ez a megoldás nem felelt meg. Ha vezetek, akkor legyen részem a szakma szép és árnyoldalaiban egyaránt, a cselekedeteimért pedig csak, és kizárólag enyém legyen a felelősség. Ezt akkoriban így gondoltam, és azt hiszem, mai fejjel is vállalható ez a nézet.

Aki egy kicsit is ismeri a mozdonyvezetőket az tudja, hogy a többségük nagyon szereti amit csinál - még akkor is, ha gyakran mondogatja, hogy így nem érdekel, meg úgy nem érdekel - készül a szolgálatokra, vannak kedvenc vonatai, mozdonyai, vonalai, és örül, ha éppen valamelyik kedvenc kerül sorra a szolgálatok sorából. Azt sem árt tudni, hogy kevés olyan mozdonyvezető van, aki a vezetés élményét szívesen átadja bárkinek is. Persze akkor most felmerül a kérdés, hogy mi van a gyakornokképzéssel? Nos az egy kicsit azért más. Abban az esetben, ha a gyakornokot hosszabb időre beosztják egy oktató mozdonyvezető mellé, ott kompenzálja a vezetés élményének elmaradását, hogy látni, miképpen fejlődik a tanuló gyakorlati tudása, amikor mozdulataiban az oktató felismeri a saját stílusát, a tudat, hogy a jónak vélt módszerét sikerült továbbadni, hogy a későbbiekben lesz valaki, aki úgy vezet, ahogyan ő. Nem utolsó érzés az sem, ha oktatás közben a tanuló felnéz a tapasztalt mesterére. Amolyan önbizalom növelő tényező. És jó érzés elmondani évek múltán egy sikeres masinisztról, hogy: "... ja igen, az én gyakornokom volt". Persze ismerek olyan mozdonyvezetőket is, akik a gyakornokoknak sem adják át szívesen a vezetéset. Sőt akadt olyan is, aki kerek perec kijelentette, hogy hozzá ne írjanak gyakornokot, mert úgysem fogja engedni vezetni! Ezért lenne jó, ha csak kijelölt mozdonyvezetőkhöz irányítanának gyakornokokat. (Egy kicsit más a helyzet a napjainkban tapasztalható gyakorlattal, hogy a tanuló mozdonyvezető csak egy, vagy fél szolgálatot tölt egy mester mellett, de ez majd egy későbbi írás tárgya lehet.)

Most azonban térjünk vissza az eredeti témánkhoz. Elmesélek egy esetet, ami ugyan nagyon régen történt, de ma is aktuális.

Valamikor a nyolcvanas évek első felében a nyári fordában volt egy szolgálat, amit nagyon szerettem, de pechemre, amikor rám került volna, akkor vagy oktatást, vagy pihenőnapot írtak rá, tény és való, hogy valahogy mindig elúszott. Egyszer aztán megtörtént a csoda. Rám esett ez a szolgálat. Reggel már jóval a hivatalos jelentkezés előtt bementem a fűtőházba, megkerestem a gépemet (akkoriban még beosztott géppel jártunk), tetőtől talpig „puccba vágtam”, majd felmentem az öltözőbe, megfürödtem, felvettem a legújabb egyenruhámot hófehéren vakító inggel, és így jártam ki a vonatra. Már előre elterveztem, hogy hogyan fogom a vonatot kifuttatni (szörnyen idegesített, ha korábban voltam, és emiatt a megállókban, állomásokon várakozni kellett), hogy minimális energiával továbbítom majd a szerelvényt, hogy szépen, pontosan fogok megállni, és a végállomásra úgy érkezem meg, hogy az óra másodperc mutatója éppen a 12-esre ugrik. És akkor történt valami, ami felborította minden számításomat. Indulás előtt néhány perccel megjelent egy ember, bemutatkozott, közölte, hogy ellenőrzés céljából „kiutazik” velem, és mint feljebbvaló kérte, hogy adjam át a vezetéset. Mit volt mit tenni, szomorú szívvel ugyan de átengedtem. Nos, ez egy nagyon hosszú út volt. Minden megállóban korábban voltunk, a megállásoknál a mozdony rendre „visszarúgott”, a végállomásra pedig 4 perc késéssel érkeztünk. A vezetésébe nem igen mertem beleszólni, hiszen még fiatal „versenyző” voltam, azonkívül egy beosztott mégsem adhat utasításokat a feljebbvalójának. Az vigasztalt, hogy visszafelé úton majd helyreigazítom a lelkeket. Sajnos a vissza-

útra is jelentkezett nálam, és vezetett is, hasonló módon mint lefele. Én pedig igyekeztem jó képet vágni.

Szóval ennyi a történet. Az egészet a bántás legkisebb szándéka nélkül mondtam el. Pusztán az volt a célom, hogy érzékeltessem, milyen érzelmeket válthat ki egy ilyen „kiutazás”. Természetesen egy kívülről erre most azt mondhatja, hogy a mozdonyvezetés nem érzelmi kérdés, hanem utasításokban pontosan szabályzott munka, amiért a mozdonyvezető fizetést kap. És valahol igaza van. De...! Egy profi, pénzért harcoló zsoldos-hadsereg is ugyanolyan hadsereg-e, mint a hazájáért, szabadságáért küzdő önkéntes hadsereg? Vajon melyik a hatékonyabb? Manapság a szép új társadalmunkban mást sem hallunk, mint így a hatékonyság, meg úgy a hatékonyság. Meg hogy növelni kell. Akkor miért nem tesszük?

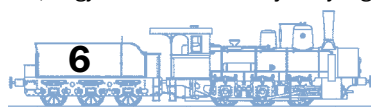
De eme kitérő után térjünk vissza eredeti témánkhoz! Szintén a nyolcvanas években történt. Abban az időben a Szilik hajtóműszekrényét kísérlet képpen nem az ismert C500-as olajjal töltötték fel, hanem ún. „Alukomplex” zsírral. Nos a kísérlet nem sikerült, sok mozdony tönkrement, amelyek viszont kibírta többnyire negyven zajossá vált. Ilyen hírhedten zajos gép volt az 1166-os, amelyiken a hivatalos mérések 80 km/ó sebesség felett 108 dB-t regisztráltak. Egy alkalommal erre a gépre kaptam vezénylést. Mint az előző történetben, Keletiben megjelent egy kiutazást végző feljebbvaló. A különbség annyi, hogy az első menetrend szerinti megállás alkalmával elbúcsúzott tőlem, és felszállt az első kocsiába. Pedig a zajos gép is része a mozdonyvezetésnek. (Az ő helyében én is hasonlóképpen jártam volna el. Ki a fene akar önként megsüketülni?)

Ami pedig a múlt havi számban azonos címmel megjelent írást illeti, néhány dolgot szeretnék tisztázni! Megírásával nem az volt a célom, hogy vezetésre jogosult feljebbvalókat megbántsak. Hiszen tudjuk, vannak köztük olyanok, akik mozdonyvezetőket oktatnak, valamikor talán maguk is masinisztrák voltak, valahogy nekik is szinten kell tartani a vezetési készségüket. Persze nem biztos, hogy erre a jelenlegi módszer a legjobb. Addig azonban amíg nincs jobb, szeretném felhívni a figyelmet a nem egészen tiszta, egyértelmű jogi környezetre. Talán az lenne a kívánatos ha az F2-es 1.4.1. pontjának utolsó bekezdése világosan leírná, hogy bizonyos esetekben a mozdonyvezetés átruházható, és pontosan szabályozná, hogy melyek ezek az esetek. De így, hogy konkrétan megtiltja, hogy vasutas dolgozó a saját munkáját mással végeztesse, az átruházható feladatok között pedig nem említi a mozdonyvezetést, ugyanakkor az E1-es utasítás, amelynek rendelkezései nem lehetnek ellentétben a Forgalmi Utasítás rendelkezéseivel, megengedi. Ez enyhén szólva ellentmondásos. A felelősség kérdését is nagyon pontosan kellene szabályozni, ne lehessen baj esetén azt mondani, hogy „...ha a mozdonyvezető érzékelte a veszélyes helyzetet, miért nem avatkozott be időben”? És amiért az írás első, az „Á” betű meghatalmasáról szóló részének - amely nem említi sem nevet, sem helyszínt, sem időpontot -, folytatásaként pont ez a téma jutott eszembe az az, hogy egy szeren, szinte szó szerint azonos esetet íletem át, de nálam nem gyakornok, hanem feljebbvaló vezetett. A dolog szerencsésen végződött, hivatalos utaspanasz nem érkezett. (A helyszínen persze volt némi anyázás.) Az eset után néhány hétig még izgultam és vártam, hogy érkezik valami hivatalos megkeresés, és közben volt időm gondolkodni, hogy a munkáltató majd mi alapján óhajt eljárást indítani. Elismerem, hogy az „amatőrködés” kifejezés sérti azokat, akik valamikor mozdonyvezetők voltak, vagy ha nem, megtanulták a szakma csínját-bínját és jó érzékkel vezetnek. Tőlük ezúton kérek elnézést. Vannak azonban olyanok, akiknek nincs kellő gyakorlatuk, ezért mint a fent említett történetben is láttuk, nem vezetnek jól, ami persze nem baj, hiszen nem ez az elsődleges feladatuk, nem ezért kapják a fizetést. Lássuk be, rosszul eshet egy mozdonyvezetőnek, ha egy kellemesnek ígérkező szolgálatát tönkreteszik!

Azt továbbra is állítom, hogy tartalékon, szutykos tolatómozdonyokon nem szokás elkérni a vezetéset. Talán jobb is. Egyetlen fiatal reszortost ismertem, aki harmincöt éves pályafutásom alatt tolatott velem, még hozzá nagyon jól.

Száz szónak is egy a vége, a vonattovábbítás legbiztonságosabb módja, ha a masiniszta saját maga vezeti a mozdonyt.

Móricz Zsigmond





„Határok nélkül”, azaz határátlépő mozdonyvezetők a Rail Cargo Hungária-nál!

A Rail Cargo Hungaria Zrt-nél a megvásárlástól kezdve téma volt az Ausztria felé határátlépő mozdonyvezető képzés témája. Nem csoda, hiszen a GYSEV-nél már jó néhány éve egy jól működő rendszerben dolgoznak így a kollégák.

Az első komolyabb lépés a képzés megkezdése felé a 2010. augusztus végi meghallgatás volt, ahol az ÖBB képzésért felelős osztrák kollégája valamint RCH Vontatásmenedzsmnt osztrák illetve magyar, de német szaknyelvben jártas kollégái hallgatták meg a már német nyelvi alapismerettel rendelkező mozdonyvezetőket. A meghallgatás eredményesen zárult, a „bizottság” 10 kollégát tartott alkalmasnak a tanulmányok további folytatására.

Az eredményesség érdekében a cégvezetés egy német felkészítő tanfolyamot is indított, ahol általános és szakmai német nyelvi felkészítésen vehetünk részt. (A későbbi tapasztalatok alapján megállapítottuk, hogy a szakmai nyelvre, azon belül is az osztrák utasítások megismerésére több időt kellett volna szánni.) A közel fél évig tartó felkészítő tanfolyam után, 2011 március 28-án kezdődött meg a hat hétig tartó tanfolyam a St. Pölten melletti Wörthben, az ÖBB kiképzőközpontjában. Végül Alföldi Attila, Helmecki Szabolcs, Prohászka Csaba, Juhász Gábor, Mizser Attila, Gáli Zoltán, Tóth-Zsiga Gábor mozdonyvezető és Bosnyák László az ÖBB Produktion munkatársa gyürkőzött neki a tanulásnak, amelynek célja az osztrák mozdonyvezetői képesítés megszerzése volt.

A kiutazáskor, vasárnap este St. Pöltenben a Railjetről leszállva úrrá lett rajtunk az izgalom, hiszen a vonatunk számára szabadra állított kijáratit jelzőt akkori ismereteinkkel finoman szólva is csak egy karácsonyfához tudtuk hasonlítani. „Na de gondolatok bele, mekkora lehetőség ez!” - sóhajtott fel Tóth Zsiga Gábor kollégánk és így félretéve kétfelünket, büszkén húztuk bőröndjeinket a taxiállomás irányába. Ugyanis vasárnap este 21:00 után nem volt már csatlakozó vonat a mellékvonal mellett fekvő kiképzőközpont irányába. Érkezésünkkor a portás szívélyesen fogadott minket és megkaptuk a szobák kulcsait. Mindenki választott magának egy szobátársat, hiszen tágas, kétágyas szobákban kaptunk szállást. Hétfőn a reggeli után műszaki ismeretekkel, nevezetesen a fékutasítással kezdünk. Először kicsit furcsa volt a folyamatos német beszéd és nem is értettünk mindent. Hiába a kiejtés sokat számít. Otthon csak a hivatalos német nyelvet gyakoroltuk, vagyis a „hochdeutsch”-ot. A gyakorlati alkalmazás azonban teljesen más volt. Anton Diendorfer úr, aki nemcsak oktatott, hanem vizsgáztatott is minket műszaki ismeretekből, mindent megtett a helyes kiejtés érdekében, de szerencsére később ezt a többi oktató is biztosította számunkra. Az oktatás másfél órás taktusokban zajlott, így egy nap két kávé illetve teaszünnet, valamint az ebédszünet alatt lehetett egy kicsit lazítani. A tananyag folyamatosan tömör, de logikus volt. Újdonság volt az elméleti oktatások között megtartott gyakorlati oktatás, amelyet az általunk csak „Vidámpark”-nak nevezett csarnokban tartottak. Az itt található oktatási modelleknek köszönhe-

tően olyan jelenségeket modelleztek, amiket mi csak elméletből ismertünk. Ilyen volt például a fékberendezés dinamikus kimerítése, amire Ausztriában a „völgymenetek” alkalmával fokozottan kell figyelni. A 80-as évekből származó 1044-es mozdony szimulátor és a csarnokban található fékes kocsimodell (ami két különálló teherkocsi működő fékberendezését foglalta magában)

összekapcsolásával fékpróbát is tartottunk. Már az első ilyen gyakorlatok során megtapasztaltuk, hogy az elméletben elsajátított anyagot, nagyon alaposan, minden apró részletet és sorrendiséget figyelembe véve kérjük vissza. Nem volt elég tudni és elmondani, hanem minden esetben a helyes eljárást kellett alkalmazni. Például a fékes kocsimodellen található bárcát is észre kellett venni és ennek megfelelően kellett a raksúlyváltót kezelni. Mivel azonban korábban tanultuk, hogy a raksúlyváltót csak a fékberendezés oldott állapotában szabad állítani, ezért a fékpróba közben befékezett kocsikat

ismét fel kellett oldani. Az elején kicsit nehéznek tűntek ezek a situációs gyakorlatok, viszont az tény, hogy megbízható ismeretekre csak így lehetett szert tenni. A fékutasítás (megjelölése M26) után a mozdonyüzemeltetési utasítást (M22) vehettük kezünkbe.



Mindent begyakorolodunk

Aki a nap végi elcsigázottságunkat mindig egy kis humorral oldotta. Amit a hazai mozdonyvezető tanfolyamokon csak szárazon oktatnak, azt itt megfűszerezték egy kis gyakorlattal. Ez alkalommal kerültünk először közelebbi kapcsolatba LISA-val, az oktatóközpont térbeli mozgásokra képes Taurus szimulátorával. A külön kezelőszobával rendelkező szimulátoron mind műszaki, mind forgalmi helyzetek gyakorolhatóak. A mozdonyrádió valamennyi funkciójának elérhetősége mellett. Így gyakoroltuk a mozdonyvontatási telepi átvételét, az előírt fék- és közlekedésbiztonsági berendezések vizsgálatát, a járműtelepről (ott Stützpunkt, vagyis „támaszpont”) való kijárást és a vonatra járást. Ezután vettünk fejezeteket először a tolómozdonyos közlekedés műszaki és gyakorlati lebonyolításáról, ami számunkra ismét újdonság volt. Ezen kívül külön előírások tartalmazzák a vonat elején és végén a legnagyobb vonó és fékerők alkalmazását.



A vizsga tárgya

Ezután következett a „rettegett” forgalom, Andreas Redl úr előadásában. A napi találkozásokat mindig személyes elbeszélgetéssel kezdte. Igyekezett minden eszközzel megszínesíteni a magyarul is fásztó forgalmi ismereteket. Ha kellett kézzel-lábbal magyarázott, vagy a szemléletesség kedvéért még a papucsából is kiugrott. Ilyen és hasonló eszközökkel még az ebéd utáni fáradtságunkat is feledtetni tudta. A V2-vel, vagyis a magyar F1-nek megfelelő jelzési utasítással különösebb problémák nem voltak, egyszerűen meg kellett tanulni. A keményebb dió a V3 (magyar megfelelője az F2) volt. A hazaihoz hasonlóan ez is a forgalmi ismeretek „szárazabb” szöveges részét tartalmazta. Óriási segítség volt, hogy a V3 fejezeteinek képes oktató prezentációját kinyomtatva megkaptuk. Természetesen forgalomból is volt gyakorlat. Ez pedig H0 méretarányú oktató terepasztalon történt, ahol valamennyi jelzőberendezés a valóságnak megfelelően működött. A helyzet komolyságát mutatta, hogy készült a terepasztalhoz Strekenliste (magyar megfelelője a Menetrendi Segédkönyv) és érvényes menetrendkönyvek is. A tanfolyam végén a forgalmi vizsga is a terepasztalnál zajlott.

Nagyon részletes oktatást kaptunk még kocsi szolgálatból is, hiszen Ausztriában, bizonyos esetekben a kiszolgálómenetknél a mozdonyvezetőnek – szó szerinti fordításban – „járművizsgálóként” is helyt kell állnia.

Folytatás a 19. oldalon





Mintaértékű kezdeményezés: krízisintervenció a Rail Cargo Hungariánál

A Rail Cargo Hungaria Zrt. 2010 decemberében pszichológiai tréningorozatot indított a balesetekkel közvetlenül foglalkozó munkatársak és mozdonyvezetők számára. Ennek keretében a programra önként jelentkezőket képzett pszichológusok (a Corporate Values Szervezetfejlesztési és Vezetési Tanácsadó Kft., CoVa szakemberei) készítették fel a váratlanul bekövetkező rendkívüli események szakszerű kezelésére, feldolgozására. A Magyarországon jelenleg egyedülálló képzésen a vállalat huszonhárom kollégája vett részt, akik februárban kapták meg a program sikeres elvégzését igazoló tanúsítványt. A krízisintervenció program hatékonyságáról, eredményességéről és a további célokról nyilatkoztak a társaság munkatársai.

Juhász Zoltán László, 39 éves mozdonyvezető

Nagyon jónak és hasznosnak találtam a képzést. Sok praktikus információt kaptunk és olyan speciális tudásra tettünk szert, amit ha a szükség úgy hoz, a gyakorlatban is tudunk alkalmazni. Szerencsére az én esetemben eddig erre még nem került sor. Az oktatás elméleti és gyakorlati elemekből épült fel. A magam részéről a szituációs gyakorlatokat tartottam a leghatékonyabbnak. A különböző kérdőívek kitöltésével mélyebben megismerhettük önmagunkat és kiderült az is, hogy adott helyzetben hogyan reagálunk a váratlanul bekövetkező eseményekre. Oktatóink képzettek, felkészültek voltak. Ismereteiket maximálisan átadták nekünk. Jómagam egyébként 1990 óta dolgozom mozdonyvezetőként. A pályaválasztás szinte nem is volt kérdés számomra. Nagybátyám Rákosrendezőn volt forgalmi szolgálattevő, nagypapám mozdonyvezetőként dolgozott. Általuk kerültem közel a vasutas szakmához, az ő példájukat követve lettem magam is mozdonyvezető.



Szabó Zoltán, 45 éves mozdonyvezető



Érdeklődéssel vártam a program kezdetét, mivel hasonló képzésen eddig még nem vettem részt. Nem tudtam, mit kapok, és én mit adhatok az oktatás során. A tapasztalatom rendkívül kedvező, kellemes légkörben zajlottak az órák és megítélésem szerint hasznos volt a tanfolyam. Úgy gondolom, szükség van ilyen programokra, hiszen sokszor magunk sem ismerjük fel a krízishelyzetet. Ezek a képzések segítenek a helyzet felismerésében, a megoldási lehetőségek bővítésében és az események feldolgozásában. Az ember éppen ezért szívesen vesz részt a krízisintervenció oktatáson, érdeklődéssel hallgatja, jónak és hasznosnak tartja azt, ám annak örül, ha a tanultakat nem kell alkalmaznia, mert hiszen ki az, akinek hiányzik egy krízishelyzet. Így hát örülök, hogy nekem még nem kellett élesben bevetnem az órákon elhangzottakat. Nem tudom, hogy az oktatóknak, a résztvevőknek, vagy a kölcsönös egymásra figyelésnek és a közös hangnem megtalálásnak köszönhető, de rendkívül jó hangulatúak voltak az órák. Mi résztvevők egyébként igazából itt ismertük meg egymást, korábban legfeljebb csak pár percet beszélgettünk. Az oktatási na-

pok tele voltak humorral, jókedvvel, mindenkinek volt valami jó beszólása, története, melyek nem akadályozták, vagy hátráltatták az oktatás menetét. Pont ellenkezőleg, nyitottabbá tette a résztvevőket. Ezáltal könnyebb volt megbeszélni az adott gyakorlatokat, szituációs helyzeteket. Úgy gondolom, az oktatás hangulata jelentős mértékben múlt az oktatók vevőkészségén is. Nyitottak, őszinték és szimpatikusak voltak. Én magam a vasútnál 1982-ben mozdónyszerelőként kezdtem dolgozni, 2001-ben pedig megnyílt előttem a lehetőség, hogy mozdonyvezetői pályára lépjek. Úgy döntöttem, elindulok ezen az úton. Nyugodtan mondhatom, jól döntöttem. Szívesen végzem a munkámat.



Tatár Árpád Róbert,
vontatásmenedzsment vezető

A krízisintervenció programnak nemzetközi viszonylatban már kialakult gyakorlata van, Magyarországon azonban vállalatunk ilyen irányú kezdeményezése egyedülállónak bizonyult. Őszintén remélem, hogy a kollégáinknak nem, vagy minél kevesebbszer lesz alkalmuk a gyakorlatban is hasznosítani a tanultakat. Azonban ha az élet úgy hozza, hogy bekövetkezik egy váratlan esemény, akkor ők lesznek azok a munkatársak, akik segíteni fognak, és a nehéz pillanatokban a mozdonyvezetőnk mellé állnak.

Berecz Árpád, vasútbiztonsági és védelemi vezető

A mozdonyvezetőkkel bekövetkező rendkívüli esemény testi, lelki épességüket tekintve súlyos következményekhez vezethet. A krízishelyzetből való kilábalásban fontos tényező az önismeret. Ezt már a gyakorlat is visszaigazolta. Idén több olyan gázolós balesetünk volt, amelyeket követően már alkalmaztuk a krízisintervenció programon





elsajátított elveket és módszereket. Meggyőződésem, hogy az oktatás komoly segítséget jelent a váratlan helyzetek megfelelő kezelésében. Bízom abban, hogy a programot folytatni tudjuk a jövőben is, így kollégáinknak lehetősége lesz az eddig ismereteket tovább mélyíteni és szélesebb körben alkalmazni.

Molnár Attila,
a CoVa Kft. pszichológusa, tanácsadója,
a képzés egyik oktatója

A már sikeresen lezárt képzésen szerzett ismereteket szükséges tovább mélyíteni. A készségek gyakorlása, csiszolása nélkülözhetetlen

ahhoz, hogy egy stabil viselkedési minta és szerep tudjon kialakulni, amely rendkívül fontos a mozdonyvezetők biztonságos munkavégzéséhez. A program folytatásának mindenképpen az alkalmazás irányába kell haladnia és a krízishelyzetek feldolgozásának újszerű megközelítéseit, eddig nem alkalmazott módszereit kell felmutatnia.

A KRÍZISINTERVENCIÓS PROGRAM RÉSZTVEVŐI:

- **Mozdonyvezető: 10 fő**
- **Vasútbiztonsági vezető: 1 fő**
- **Balesetvizsgáló: 2 fő**
- **Műszaki szakértő: 2 fő**
- **Vontatásmenedzsment szakértő: 2 fő**
- **Vezénylő: 1 fő**
- **Mozdonyirányító: 3 fő**
- **Vontatási reszortos: 1 fő**
- **Oktatásvezető: 1 fő**

RCH Kommunikáció

Korkedvezmény-e a korkedvezmény?

Nem csodálkozom azon, hogy e címet olvasva vakarja fejét az olvasó. Az elmúlt évek történései alapján fogalmazódott meg bennem a fenti kérdés. Mire gondolok?

A MÁV Zrt. Nyugdíj Igazgatóságának megszüntetése eredményeként, vagyis amióta a vasutas munkavállalók átkerültek a „civil” nyugdíj-biztosítókhoz a teljes káosz tapasztalható a saját jogú nyugellátást igénybe vevő, vagy csak nyugdíjba készülő kollégáink szolgálati idejének megállapítása körül. Ezen ok miatt több jogvitát kezdeményeztek az elmúlt években kollégáink a regionális nyugdíjbiztosítási igazgatóságokkal szemben - most már a megyei kormányhivatalok nyugdíjbiztosítási igazgatóságai, amely persze a lényegesen nem változtat - és hónapokon, éveken át kellett „látogatni” a bírósági tárgyalótermeket ahhoz, hogy egyáltalán esélye legyen a munkavállalónak a számára kedvező végeredmény elérésére.

A szolgálati idők megállapítása során, az esetek döntő többségében a korkedvezményre jogosító szolgálati idők el nem ismerése jelentette a legnagyobb problémát. Úgy gondolom elég érdekes, ha ugyanazon nyugdíjigazgatási szerv egy adott munkakörben töltött időszakot az egyik kollégánál jogszerűen ismeri el korkedvezménynek, míg a másik munkavállaló esetében jogsértően jár el és elutasítja a kérelmet. Például, a korábbi években nem okozott gondot a vontatási vonatkísérő munkakör korkedvezményre jogosító időként történő figyelembe vétele, most már ez nem igaz. A vontatási vonatkísérő munkakör el-látását, mint korkedvezmény igénybe vételére jogosító szolgálati időt az egyik nyugdíjbiztosítási igazgatóság elfogadja, a másik nem, vagyis peres eljárást kell a kollégának indítania. Sőt, a vontatási vonatkísérő munkakörben töltött szolgálati időt egyazon igazgatóság az egyik munkavállaló esetében elfogadja, míg a másiknak nem, vagyis megint csak pert kell indítania az érintettnek.

Teljesen természetes reakció, amikor a munkavállaló nem fogadja el az elutasító határozatot és pert indít. A bírósági eljárások során azonban a munkavállalónak, mint felperesnek kell bizonyítania, hogy az általa betöltött munkakör(ök) korkedvezményre jogosító szolgálati időnek minősülnek a hatályos jogszabályok értelmében. A bizonyítási eljárásban elsősorban okirati bizonyítékokat használ fel a bíróság, valamint tanúkat hallgat meg, amelynek során gyakran előfordul, hogy a tanúk nem azt állítják, amit az okiratok tartalmaznak, ez pedig sok esetben meghosszabbíthatja az eljárás időtartamát. A hónapokon, éveken át pereskedő munkavállaló ilyenkor csak azt a kérdést intézi felém, miért fordulhat elő az, hogy a vele együtt kezdő és szolgálatot teljesítő kollégája már régen nyugdíjba vonult, míg ő a bíróságon tölti az idejét?

Az igazsághoz persze az is hozzátartozik, hogy a peres eljárások során több esetben egyértelművé vált, miszerint a MÁV-csoport társaságai szolgáltatott rossz adatokat a nyugdíjigazgatási szerveknek, vagy magának a munkavállalónak. Ha emellett azt a kérdést is felteszem magamnak, hogyan fordulhat elő olyan, hogy a MÁV-csoport egyik társasága az adott munkavállaló szolgálati éveit egyszer korkedvezményes időnek ismeri el, majd egy hónappal később ugyanazon éveket már nem tekinti korkedvezményre jogosító szolgálati időnek, bevallom nem tudok erre válaszolni, csak nem értem milyen személyügyi nyilvántartások állnak rendelkezésre.

Természetesen nem áll szándékomban személyeket vagy szervezeteket bírálni, csak írásba foglalva gondolkodtam.

Bár az is igaz, hogy ez nem mindig szerencsés.

dr. Király György s.k.





Területi hírek

Pécs

A július havi HÉT kiemelt témája a K Sz HF módosítására tett javaslat melyet a Központvezető Úr terjesztett elő. A javaslat a VSZK területén lévő jelentkezési helyek számának bővítéséről szól. Munkáltatói igényként merült fel Komló jelentkezési helyként történő felvétele. A 2010. április 2-án rögzített jelentkezési helyek bővítését a munkavállalói érdekképviseletek, a szociális és higiéniai feltételek hiánya, illetve az ott jelentkezethető kollégák számának folyamatos csökkenése miatt nem támogatták.

A közelmúlt fontos eseménye a dombóvári kórházi tavon, a helyi tagcsoport szervezésében megrendezett első területi egyéni horgászverseny volt. Festői környezetben elterülő, családi hangulatot árasztó horgászvárta a területhez tartozó aktív és nyugdíjas mozdonyvezető tagtársakat. A versenyszabályzat kikötötte, hogy a versenyen csak fenekező vagy úszós készség alkalmazható. (A lényeg, egy bot- egy horog.)

A kifogott halakat a verseny végén vissza kellett dobni, illetve lehetőség volt az elvitelére, melynek az árát a tó tulajdonosa szabta meg.

A 10 órakor kezdődő esemény 23 versenyzővel kezdődött el, melynek végső eredménye, egyben a dombóvári kollégák sorrendjét is meghatározta a MOSZ Országos Horgászversenyére.

Eredmények:

Szabó István Dombóvár

Farkas Zsolt Pécs

Hegedűs Csaba Kaposvár

A MOSZ országos verseny résztvevői a dombóvári tagcsoportból:

Gulyás Tibor, Erdős Bálint, Takács Gábor

Úgy hírlik, ismét sok a gond a mozdonyfedélzeti berendezésben rögzített adatokkal. Mondják, hogy mi, mozdonyvezetők gyakran nem megfelelő azonosító-kódokat használunk a személyszállító vonatokkal fordulóállomáson, vagy végállomáson szükségessé váló vonatgépes tolatáskor, tehervonat saját géppel történő rendezésekor, a pályavasút, vagy valamely alvállalkozója számára végzett anyagolás alkalmával. Hallani, ebből adódóan nehézkes az elszámolás, az adminisztrációt végző kollégák, kolléganők időnként a hajukat tépik, a kollégákat személyesen, vagy telefonon „kergetve” próbálják menteni a menthetőt és tisztázni a helyzetet.

Persze, ahogy az már lenni szokott, az efféle napi küzdelmek csatazajából semmi nem hallatszik a Könyves Kálmán körúton. Kivételesen ne élcelődjünk most azon, hogy az a MÁV-Trakció Zrt. aggódik oly annyira bevételeinek fent említett okból történő esetleges elmaradásán, amely könnyű szívvel mond le nap, mint nap tehervonatok továbbításáról, illetve az ebből származó bevételről és küldi ehelyett mozdonyvezetőit állásidőre.

Az MFB kezelésével kapcsolatban 2010. január óta, azaz erős másfél év alatt 17, azaz tizenhét parancskönyvi rendelkezés jelent meg. Változtak alkalmazandó tolatástechnikai-azonosítók – amelyek az e téren laikus mozdonyvezető számára semmihez nem köthető (még lehet, számítógép által véletlenszerűen generált, semmit nem jelentő, így egykönnyen nem sem je-



gyezhető) számok. Több alkalommal változott a „konceptió” is, volt, hogy minden méternyi mozgáshoz tartoznia kellett egy tevékenységi kódoknak, jelenleg valahol ott tartunk, hogy bizonyos mozgások beleférnek a technológiába, más ténykedések megrendelőhöz, azonosító kódhoz kötöttek. Jellemző, hogy konkrét példákat felvetve helyi szolgálati vezetők sem képesek egyértelműen eldönteni a kérdést, velünk szemben ennek dacára elvárás, hogy ott és akkor egy pillanat alatt lássuk át a helyzetet – és döntsünk tíz-, vagy százezer forintok sorsáról. Nonszensz.

A Forgalmi Utasítás 2008. évi módosítását követően – némi képp kényszerűségből, mert kizárólag ezt a módját találtuk annak, hogy kérdéseink, észrevételeink, felvetéseink egyáltalán meghallgatásra találjanak – közlekedésbiztonsági fórumot szerveztünk Pécsen. Ezen a fórumon pedig számos kérdés érintette ugyanazt a témakört: miért (és mióta) „übereli(k)” az általunk egyébként ismeretlen Üzletszabályzat(ok) a hatályos utasításokat? Nem értettük és ma sem értjük, hogy ezen utasítások által kötelezően előírt feladatok miért tagadhatók meg, egy járműkapcsolástól, egy fékpróba elvégzésétől, egy terhelő megírásától miért zárkozhat el bárki azzal – nincs rá megrendelő. Ma pedig az a helyzet, ha egy szolgálattevő, vagy tolatásvezető – aki ugyebár jogosult felénk rendelkezni – utasít mondjuk a szerelvényünk kitolására, akkor előbb felmérünk, START-ügyeletésért, megrendelőért kiáltunk – abnormális helyzet.

Mozdonyvezetőként vajmi kevés közünk van a MÁV-csoporton belül létrehozott virtuális piachoz, a cégek egymás közötti bizniszeséséhez. Amelynek értelmét, vagy létjogosultságát egyébként – csak úgy zárójelben megjegyezve – ezidáig semmi nem igazolta. Meglehet, külön-külön egyes cégek mutathatnak fel pozitív gazdasági eredményt, a magyar vasút egésze azonban fülíg el van adósodva, eszközállománya, infrastruktúrája romokban, szolgáltatási színvonala a bányászbeca hátsója alatt.

Ezzel együtt azt gondolom, valamennyien igyekszünk megtenni, ami tőlünk telik, ehhez azonban világos és átlátható szabályokra volna szükség, olyanokra, amelyek nem csak ma igazak, de holnap, holnapután és a jövő héten is. Ille- ne ezt végre „felsőbb helyeken” is megérteni.



Wéber József

Budapest- Centrum

Soros ülését tartotta a VSZK Budapest Helyi Érdekegyeztető Tanácsa 2010. 07. 11-én, ahol a rotációs elvnek megfelelően ezúttal a MOSZ Bp. Nyugat Terület volt soros. Az ülésen részt vett Német Zoltán a VSZK vezetője.

A nyári szabadságolások miatt kevesebben vettek részt a tanács ülésén. Jelen volt a VSZT Bp. Ferencváros telephelyvezetője, a MOSZ Bp. Nyugat és Centrum terület vezetője, a MOSZ Bp. Nyugat terület tagcsoportvezetői, a Gépészek Szakszervezete, a VDSZSZ és a VFSZSZ képviselője. A helyi érdekegyeztető tanács napirendjén szerepelt, a VSZK Budapest gazdasági helyzetének áttekintése a júniusi adatokat és a 2011. év 1-6. hónapját elemezve, valamint egyebek napirendként a szakszervezetek által felvetett kérdések megbeszélése. Napirend előtti hozzászólás nem volt.

Az első napirendi pontban Német Zoltán beszélt a Vontatás-szolgáltatási Központ gazdasági helyzetéről, amely a legutóbbi 06. 22-i üléshez képest nem mutat jelentős változást, tehát a 2011. júniusi teljesítmények mind a személyszállításban, mind a teherszállításban magasabbak a vártnál. A 6. hónapban a MÁV-START Zrt. felé a teljesítés 106000 kilométerrel több lett a bázisnál, s ez az adat, a januártól júniusi vetítve 4,5%-kal magasabb, mint 2010-ben volt. Teherszállításban 379.000 km volt a teljesítmény, ez a legmagasabb érték ebben az esz-





tendőben, s a tavalyi év márciusával egyezik meg, azzal a megjegyzéssel, hogy akkor még nagyrészt létszámban voltak, az azóta a Rail Cargó-hoz távozó mozdonyvezetők, és ezzel együtt a vonatok is. A személy és teherszállításban elért kedvező számok, jórészt kompenzálják a tolatásban meglévő teljesítménycsökkenést.

A hatékonyság 48,82 % lett, mind a tervhez, mind a bázishoz képest magasabb, ebben az évben a legkedvezőbb.

A júniusi túlóra adatok a következők: Fc: 9 óra/fő, Északi: 9 óra, Győr: 10 óra, Székesfehérvár: 14 óra, Hatvan: 4 óra, Szolnok: 5 óra, Balassagyarmat: 9 óra.

Központ szinten 9,5 óra az 1 főre eső rendkívüli munkavégzés. Augusztusban a 23 munkanap következtében magas a kötelező óra, ekkor lesz lehetőség a 480. sor. mozdony típusismereti oktatására a területen.

30 fő Bp. Ferencvárosból, 30 fő Győrből és 30 fő Szolnokról kap TRAXX oktatást és típusismeretet. Erre a hónap elején kerül sor, először Bp. Ferencvárosban. A további hónapokban a tervek szerint folytatódik a típusismereti oktatás, de kisebb létszámmal.

Augusztus közepére 7-8 új TRAXX vontatójármű lesz a MÁV-Trakció Zrt. tulajdonában, ehhez megfelelő létszámú mozdonyvezető is kell.

Az átképzős tanfolyam július közepén lezárul(t), új szeptemberben várható, de a területről csekély létszámú mozdonyvezető beiskolázására kerülhet sor. Ez villamos mozdonyvezetői képesítést ad, dieslerről a központvezető nem tudott tájékoztatást adni.

Az új képzési rendelet, amely többek között a típusismeretek és a vonalismeretek megszerzését is szabályozza május 15-én hatályba lépett. Ez a vonalismeretek megszerzésére azonnal hatással van. A vonalismeret megszerzése oktatáshoz és vizsgához is kötött, amelyet a MÁV-Trakció Zrt. megfelelő kompetenciával rendelkező munkatársai végeznek.

Győrben, de a múltban máshol is, a mozdonyvezetők típusismeret miatti felügyelet alatti utazását, vonalismeretnek is elismerteti a munkáltató. Pressziót gyakorol a munkavállalókra, hogy írják be a vonalismeretet.

Az E.1 számú utasítás 3 sz. melléklete, amely a mozdonyszemélyzet vonalismeretének megszerzését szabályozza, felsorolásában nem említi azt az esetet, amely szerint a vonalismeret, típusismereti út alatt is megszerzhető. Német Zoltán álláspontja szerint, ha valami nem tiltott, az megengedett. Ezen elég hosszasan elvitatkoztunk. A lényeg, hogy ebben az ügyben az NKH-hoz fordulok, adjon állásfoglalást a vita eldöntésére. A központvezető úr elmondta, hogy a mozdonyvezetők a múltban önként tettek így, ötletet adva a munkáltatónak, a vonalismeret gyorsabb és valljuk be költségcsökkentőbb megszerzésére. Csak azért, hogy több vonalra és hamarabb megszerzett vonalismeretük legyen. A munkáltató meg röhög a markába, mert rengeteg szolgálati órát, így költséget, közvetve bért a takarított meg.

Ebben az ügyben tájékoztattam, megkérdeztem néhány „illetékest” az E.1. sz. utasítás vonalismeret megszerzésére vonatkozó pontjának értelmezéséről, de eltérő válaszokat kaptam. Vannak, akik szerint megengedett, vannak, akik szerint nem a típusismereti utazás alatt megszerzett vonalismeret. Ezért a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál közérdekű bejelentést tettem, a MÁV-TRAKCIÓ ZRt. gyakorlatával kapcsolatban.

A MÁV E.1. számú utasításnak 3. számú melléklete foglalkozik a mozdonyvezetők vonalismeretének megszerzésére vonatkozó szabályokkal. Ezen melléklet 1. pontja az, amely részletesen leírja, a vonalismeret megszerzésének előírásait, feltételeit. Ennek a pontnak az utolsó bekezdése külön is kitér azokra az esetek-

re, amikor a mozdonyszemélyzet vonalismeretének megszerzése nem vonalismeretre vezénylés, beosztás, hanem egyéb esetekben valósul meg. Ebben a pontban nem szerepel az, hogy a vonalismeret akkor is megszerzhető, ha a mozdonyvezető típusismereti útra, munkavégzésre került beosztásra.

A MÁV-Trakció Zrt. Budapesti Területi Vontatásszolgálati Központjában az a gyakorlat, hogy a típusismeretre beosztott mozdonyvezetőknek a típusismeret megszerzésén túl, ugyanazon szolgálat, felügyeleti út alkalmával, a vonal sajátosságait megfigyelve a vonalismeret megszerzését is megkövetelik.

Kérdezem, hogy a nevezett vasútvállalat a vonatkozó utasítások előírásait betartva, azok szellemében, a vasútbiztonságot szem előtt tartva jár-e el akkor, amikor a típusismereti utazást vonalismereti útnak is betudja, és nem vezényli külön vonalismeretre a mozdonyvezetőket?

Kérdezem, nem jár-e vasútbiztonsági kockázattal az, ha egy mozdonyvezető a számára ismeretlen vasúti jármű gyakorlati elsajátítása közben még az adott vasúti pálya jellegzetességeire is figyelemmel legyen, mi több, akkor szerezzen arra a vonalra érvényes kompetenciát?

Kérdezem továbbá, hogy helyes-e az E.1. számú utasítás nevezett pontjára való hivatkozás olyan értelmezése, hogy ha a vonalismeret megszerzésének szabályai között nincs benne a típusismereti út alkalmával való megszerzésre való utalás, akkor az tulajdonképp megengedett?

Bízom abban, hogy a probléma felvetésével számos olyan helyzet elkerülhető, amikor a mozdonyvezetők azt sem tudják, hol járnak, milyen sajátosságú vasúti pályán közlekednek.

Remélem, hogy bejelentésem segít abban, hogy az a felelősség, amely a vasúti járművezetés során megvan, szilárd, pontos és szabályozott körülmények között megszerzett vonalismeretekre, kompetenciákra, tudásra támaszkodjon.

Eddig a levél, amelyre rövid idő alatt a választ is megkaptam, amely részben arról szól, hogy a megváltozott képzési rendelet miatt az általam feltett kérdések okafogyottá válnak. A vasút biztonságra vonatkozó felvetésemre, hogy nem okoz-e kockázatot az egyszerre megvalósuló típus és vonalismeret, pedig a következő magyarázat érkezett: „A mozdonyvezetők alapképzettsége, intelligenciája és gyakorlata biztosítja, hogy figyelmüket megosztva egyszerre legyenek képesek elsajátítani mind a típus-, mind a vonal- és állomásismeret megszerzését”.

Hegyeshalomban kívánja bevezetni a munkáltató a készenlét intézményét, amelyet a KSZ 39.§. szabályoz. Indoka, hogy az Ausztriából belépő vonat, amely a BILK-re közlekedik, sokat késik, így a mozdonyvezető a 14:40 jelentkezés után nem tud megfordulni, visszaérni, lejelentkezni 02:40-re Hegyeshalom-ban.

Erre is lenne megoldás, mert Bp. Ferencvárosban 283 mozdonyvezető van. Készenlétet kell jelentkeztetni, ha ennyire fontos a vonat, aki majd leközlekedtetni a páros számú vonatot.

Ez többlet mozdonyvezető, többlet szolgálati óra, többlet jövedelem (lenne). De Hegyeshalomban a mozdonyvezetők többsége beleegyezik a készenlét elrendelésébe, így nincs szükség másik mozdonyvezető alkalmazására. Így a szolgálat úgy néz ki, hogy készenléttel kezdődik, ez a tervek szerint 3-4 óra lenne, majd utána a tényleges szolgálat, amely nem éri el a 12 óra tartamot. Ha a készenlét alatt megjön a vonat, elrendelik a továbbítását +75% díjazással, ha a tervezett szolgálat vége pedig nem elég a páros vonat továbbításra, akkor ott meg a 12 óra szolgálatot rendelik el. Tehát 16 óra szolgálat is lehet, ebből 4 óra a készenlét. Az egészenk olyan hatása lehet hosszabb távon, mint az utazási időnek. Néhányan jól járnak, a többség, a mozdonyvezetők közössége vesz. Munkaidő alapot, mert sokkal biztosabb, hogy 1 ember le tudja közlekedtetni a Heha-Bilk-Heha vonatot.



A központvezető úr nem csinált titkot abból, ha tervei megvalósulnak, és költségcsökkentéssel is jár, máshol is alkalmazni kívánja a KSZ 39.§ szabályait. Azt csak mellékesen teszem hozzá, hogy a legutóbbi KSZ tárgyalásokon a MOSZ Budapest Centrum Terület tiltakozott a készenlét intézményének bevezetése ellen. Hiába. Az volt a magyarázat, hogy drága, úgysem vezet be. Úgy látszik mégis.

Az augusztusi TRAXX oktatáson szembesültünk azzal, hogy a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. a mai napig adós a mozdonyvezetők felé egy szakmailag alapos, könnyen kezelhető mozdony kezelési és oktatási segédlet kiadásával (vagy a kész anyag lefordításával) amely segíthet a vasútvállalat új járműtípusának megismerésében, az esetleges hibák könnyebb, gyorsabb elhárításában. Ott, ahol sok milliárd jut járműbeszerzésre, maradnia kell néhány tízezer forintnak a nyomdai munkákra is. Persze ezen nincs mit csodálkozni, a másik „bezzeg” jármű, a RailJet kezelési, hibaelhárítási útmutató sem fellelhető nálunk. Azt már csak halkán jegyzem meg, hogy az oktatási tematika 30 éve itt maradt szelleme, előírása miatt(?), a típusismertek megszerzése óta sem Talent, sem Flirt, sem RailJet oktatást nem kaptunk. Marad a telefonos segítség. Ami nem baj, de jó lenne, ha ez csak kiegészítése lenne annak, amit ma trendileg kompetenciának hívnak, neveznek. Azt, pedig megfontolásra javaslom a MÁV-Trakció Zrt. illetékeseinek és a mozdonyvezető társadalomnak, hogy egy hotline rendszer felépítésére is szükség lenne. Ez nálunk fejlettebb vasutakon kiválóan működik, megfelelő háttérrel nyújt a mozdonyvezetők számára és kevesebb műszaki és forgalmi zavart jelent a vasútüzemben.

Bakos János MOSZ Ferencvárosi tagcsoporthoz javaslatot fogalmazott meg a Mozdonyvezetők Országos Gyásznapjának létrehozására, megszervezésére, tartalommal való megtöltésére. A szomorú aktualitása a kezdeményezésnek Szlávik István kollégánk tragikus halála, amely 2010. 10. 20-án következett be. Már akkor megfogalmazódott a Ferencvárosiak körében a méltó megemlékezés, emlékállítás igénye, amelyet akkor a MOSZ Küldöttközgyűlése is támogatott. A javaslat legfontosabb elemei a következők:

Minden tagcsoporthoz, telephely ezen a napon emlékezzen meg halottairól. Ha van, koszorúzza meg emlékművét, ha nincs, állítson emléktáblát, vagy emlékművet az elhalálozott kollégák emlékére. Esti órákban helyezünk el mécseseket a megemlékezések helyszínén. A központi rendezvény mindig más telephelyen (első alkalommal Kiskunlacháza, Szlávik István balesetének helyszínén) kerüljön megrendezésre.

Ezen a napon a mozdonyok visszapiantóin legyenek elhelyezve a gyász fekete szalagjai.

A baleset bekövetkezésének időpontjában egy percig szólaljanak meg a mozdonyok kürtjei. Lehetőség szerint az országos és helyi médiumok híradásaiban beszámolni a rendezvénysorozatról. A kezdeményezést a MOSZ küldöttközgyűlése még tavaly támogatásáról biztosította, most folyik a részletes kidolgozása, szabályozása.

Ehhez a témához kapcsolódik, hogy a nevezett baleset helyszínén a Budapest – Kelebia vasútvonal 322+88. sz. szelvényében lévő vasúti átjáró útburkolatának átépítése, megerősítése és a kapcsolódó szilárd burkolatú út átépítése a mai napig nem történt meg. A balesetet okozó teherautót üzemeltető vállalat az elsőfokú döntést megfellebbezve elérte, hogy nem kötelezhető az út megépítésére. Az NKH határozata azonban arra is kitér, amennyiben a kiépítettség forgalombiztonságot veszélyeztet, az út kezelője kezdeményezheti az átjáró lezárását. Kiss László MOSZ elnök úr segítségét kértem az ügy mielőbbi tisztázására.

A kordedvezményes öregségi nyugdíjat és a korengedményes nyugdíjat érintő változások ellen indított MOSZ követelések, a június elején ebben a kérdéskörben indított kollektív munkaügyi vita, úgy tűnik, lezárult.

Amikor 2011. 07. 06-án a Fővárosi Munkaügyi Bíróság, mint másodfokon eljáró tanács jogerős végzésében kimondta, hogy ezekben a kérdésekben a MOSZ nem indíthat kollektív munkaügyi vitát, és nem hirdethet sztrájkot sem a kormány intézkedési tervei ellen, a MOSZ Küldöttközgyűlése úgy döntött még egyszer ugyanezen kérdésekről ismét munkaügyi vitát kezdeményez, hogy a bírói gyakorlatról pontos ismereteink legyenek. Ez a vita abba a szakaszba jutott, hogy az új eljárásban a Munkaügyi Bíróság az elsőfokú eljárás során ugyanazokra hivatkozva, mint az első esetben, kimondta, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete által 2011. szeptember 8-ra – a mozdonyvezetők kordedvezmény és a korengedmény intézményét megszüntetni kívánó kormányzati tervek ellen – meghirdetett sztrájk a Fővárosi Munkaügyi Bíróság 2011. augusztus 1-i nem jogerős elsőfokú döntése értelemben jogellenes.

Nem kezdeményezhető tehát kollektív munkaügyi vita és így nem hirdethető sztrájk sem érdekeink védelmére. Ezzel kimondatott, hogy a kormány tervezett intézkedései ellen ma Magyarországon nem lehet jogszzerű sztrájkot hirdetni, hogy a sztrájkjog értelmezésében, alkalmazásában nincs jogbiztonság. Ha ez a bírósági értelmezés, ha ez a gyakorlat, akkor a Munka Törvénykönyv tervezett intézkedési ellen sem lehet kollektív munkaügyi vitát lefojtatni, követeléseinknek nyomatékot adni. Marad a tárgyalás, ahol semmibe veszik a szakszervezeteket, ha egyáltalán a tárgyalásokon kifejtetik álláspontjukat, ha egyáltalán érdemi vitára kerülhet sor.

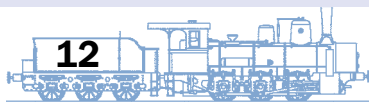
Közben készül a személyszállítási törvény, melynek tervezetében a sztrájk alatt is fenntartandó még elégséges szolgáltatás mértéke egyes vonalszakaszokon és időben akár a 80%-os mértéket is megköveteli. Kérdés, akkor mi értelme lesz bármilyen nyomásgyakorlásnak, bármilyen sztrájkfenyegetésnek. Ha ezt a jogot is elveszik, a munkavállalók teljesen kiszolgáltatottá válnak bármilyen kormányzati, munkáltatói intézkedésekkel szemben, amelyek súlyosan veszélyeztetik a szociális és gazdasági érdekeinket, biztonságunkat.

Nincs más lehetőség, az Alkotmánybírósághoz kell fordulnunk, a sztrájkjog alkotmányosságának vizsgálatát kérve.

Végezetül kellemesebb téma.

A MOSZ Budapest Centrum terület nevében tisztelettel gratulálunk a Mozdonyvezetőkért Emlékérem díjazottjainak, külön is kiemelve Mórincz Zsigmond ferencvárosi mozdonyvezető kollégánkat, aki a MOSZ alapító tagja, a tagcsoporthoz volt tisztségviselője, a Budapesti terület fegyelmi ügyintézője. Mórincz Zsigmond már a kezdetektől kitűnt kollégái közül, szakmai tudásával, a hivatás iránti alázatával és a mozdonyvezetőket segítő magatartásával. A MOSZ alapítása óta sokat tett a mozdonyvezető hivatás szakmai elismeréséért, először a ferencvárosi tagcsoporthoz, majd az egész budapesti terület mozdonyvezetőinek ügyes-bajos dolgait intézte, képviselte a munkáltatóval szemben fegyelmi eljárások során. Érdekképviselési munkája során számos utasítással kapcsolatos problémára világított rá, sok megválaszolatlan kérdésre kereste a választ. Részt vett a MOSZ oktatási bizottságának munkájában, észrevételeivel, hozzáértésével segített. Nyugdíjasként sem szakította meg a kapcsolatot a mozdonyvezetők családjával, rendszeresen ír a Mozdonyvezetők Lapjába szakmai tartalmú cikkeket, továbbra is ellátja fegyelmi kérdésekben a kollégák képviselőjét és aktív tagja a MOSZ Ferencvárosi nyugdíjas tagcsoporthoz.

Gratulálunk a 61. vasutasnap alkalmából kitüntetett valamennyi vasutas kollégának is. A MÁV-Trakció Zrt. és a mozdonyve-





zetők munkájának elismerése, hogy szép számmal szerepeltek a díjazottak között a végrehajtó szolgálat tagjai, az első vonalban „harcolók” is.

A Baross Gábor díj kitüntetettje Német Zoltán, a VSZK Budapest első számú vezetője lett, aki elmondta, hogy ezzel valamennyi, a központnál dolgozó munkáját is elismerték. A MOSZ Bp. Centrum területi tisztviselői elismerésünket fejezzük ki. Ebben most nincs vita közöttünk.

Barsi Balázs



Szombathely

Hőség, égető napsütés, majd sok eső, sűrűn egymás után. Egy-két hideg reggel, ez volt mostanában. Volt olyan reggel, hogy 8 fokot mutatott a hőmérő, majd délután a fullasztó kánikulában sültünk meg. Talán Rejtő Jenő írta meg néhány könyvében ezt az időt, s hozzá hatásait az emberekre. Aki minden nap űzi az ipart, az tudja, miről beszélek. Ja, ez még hozzá tartozik – és az áldott technika vívmányait nem tudja használni – mert nincs, vagy azért mert nem olyan munkahelyen dolgozik, ahol már ilyen van.

Folytatom. Aki nem kapott szabit azért dühöng, aki kapott az meg azért. „Mondtam” már a múltkori újságban is, ha sok az állásidő, akkor miért nem kaphatott szabit még jó pár ember. Na „köss csomót”, e nélkül nem megy, hogy megértsd, én sem értem.

Kilyukadtunk az állásidőnél megint, új időszámítás kezdődött az ügyben, már több helyről hallani a dologról. Bár elgondolkodtam, miért nem értesít minket, egy kérdés, vagy megoldás „kardinális” változásáról a munkáltatónk. Holnaptól így lesz, s pont. Egyszerűbb lenne talán. Nem az ablak előtt tudnánk meg, mint mostanában egy-két dolognál, „mostantól így csinálom”. Ugyanakkor elkerülnénk néhány fölösleges kört, az ilyen ügyekben. Azét csak kérném, alaposan tájékoztassátok a helyi ügyvivőket ebben az ügyben. Valamint hozzátenném, hogy telephelyek közt lévő munkáltatási paraméterekben az a bizonyos „olló” amiről múltkor írtam, bizony nagyon, nagyon nyílik. Néhányan rákérdeztek, milyen olló. Hát a kötelező teljesülés, túlmunka, állásidő, stb, ollója.

Kicsit „uborkaszezon” van, úgy érezni. Pedig pörög a verkli, hát figyeljünk rá s egymásra. Egy-két dolgot egymás nélkül nem bírunk megoldani, ezért tennünk kell elég sokat. Szeptemberre várható – mint múltkor írtam – a típus s vonal ismerete megszerzése felújítása.

A hónapban két tagcsoport is szervezet kirándulást a Balaton mellé, szóval a tóhoz. A celldömölki fiúk harminc valahányam voltak családtagokkal együtt – jó idejük volt tanúja voltam a dolognak –, bár azt mondták a víz hűvös volt, de vidám csapatuk Badacsonyból érkezett haza. A Szombathelyiek az esős időre esküsznek, s negyvenen csaptak az úszóversenybe. Az egész napos szemerkélő eső – bár hideg nem volt, s a Balaton huszonkét fokon tartotta magát – kicsit megtörte a lendületet. A hajókázás, oldott a dolgon, de ránk fért volna egy nagydarab napkorong az égen.

Horváth György



Debrecen - Kelet



Július 16-án Mátészalkán megrendezésre került a hagyományosnak nevezhető „Mozdonyvezető vasutasnap” a MOSZ Mátészalka tagcsoport tagjainak jóvoltából. Ezúttal a foci pályán ünnepelték vasutaságuk aktuális évfordulóját a mátészalkai



kollégák. Az egész napos rendezvényen volt mit enni - inni bőven. Lehetőséget teremtett az alkalom arra is, hogy a már nyugdíjba vonult kollégák visszajöjjenek, tájékozódjanak az aktuális helyzetről. A

finom sültkolbász után hideg sörökkel és üdítőkkel töltük lejjebb a „töltött árut”, hogy helyet csináljunk az üstben rottyogó bagdulyásnak. Bevallom férfiasan, hogy ez nem ment egyszerűen, de azért lecsúszott egy tányérral nekem is. Nyíregyháza tagcsoport tagjai, július 18 - 24 között nyaraltak a Balatonnál! A szintén hagyományosnak mondható nyári kirándulásukat az idén a zamárdiban lévő üdülőbe szervezték és itt töltötték el a nyíregyházi kollégák egy hetes pihenésüket.

Záhonyban Mozdonyvezető Családi Nap kerül megrendezésre augusztus 6-án, a Tuzséri Tisza-partján található „faházban”. A rendezvényen részt vehetnek a záhonyi MOSZ tagok családjaikkal és a záhonyi MOSZ tagcsoportból nyugdíjba vonult kollégák családtagjaikkal. Reményeink szerint az időjárás és a vízállás alkalmas lesz a fürdőzésre, az élőzene pedig kellően megmozgatja a testet ahhoz, hogy a háromszori étkezésnek (és persze az italnak) legyen hely a szervezetben!

Július elején immár nyaranta visszatérő probléma volt Záhonyban az ásványvíz mennyiségével, illetve a víznek a hiányával. A július elejei hőségriadóban a kollégák nem tudtak maradéktalanul hozzájutni az ásványvízhez, ami komoly munkavédelmi problémát vet fel. A beszerzés és kiszállítás menetén, ütemén kellene javítani a logisztikának, hiszen az nem állapot, hogy a 45-55 °C - ban végezze munkáját a mozdonyvezető, megfelelő mennyiségű és minőségű ivóvíz nélkül. Már az is problémát okozott, hogy mikor van elrendelve hőségriadó, vagy el van-e egyáltalán és emiatt mikor jár több víz attól, amit a KSZ és az MVSZ helyi függeléke megállapít. Reményeink szerint a jövőben nem lesz ezzel probléma, ámbár az utolsó három évben minden nyáron leírtam ezen óhajomat!

Területünkön, a faliújságokon olyan „hirdetmények” jelentek meg, miszerint az éves (pontosabban előző éves, hiszen még a 2010-es évről van szó) ruhajárandóság átvehető itt, meg itt!!!! A probléma csak az, hogy a KSZ 2. számú melléklete úgy rendelkezik, hogy a munkavállalót 2x5 óra illeti meg évente, amennyiben nem postai, futárszolgálati kézbesítéssel juttatja el a munkavállalóhoz a ruhát a munkáltató, annak esedékessége időpontjáig! Nyilván való, hogy a 2010-es évben járó ruha kiosztási idejének esedékessége már lejárt! Eljuttatta valakinek postán a ruhát a munkáltató? Nem! Akkor miről beszélünk? Véleményem szerint a „pl.” rövidítést nem lehet olyan kiterjesztően értelmezni, mint azt a munkáltató szeretné. Ha ugyanis nekem kell mennem a ruháért bárhová (logisztikai központ, oktatás helyszíne, de még akár a felvigyázói (reszortosi) helyiség is legyen az), megillet az 5 óra alkalmanként! Ha megfigyelem a munkáltató gondolatmenetét és én értelmezem a munkáltató értelmezését, akkor arra a következtetésre jutok, hogy a kiterjesztett értelmezés valójában a joggal, a hatalommal való visszaéléshez hasonlítható! „Majd én megmondom, hogy mikor hol mit és hogyan!”

Rossz irányba haladunk sajnos, nagyon rossz irányba! :-[

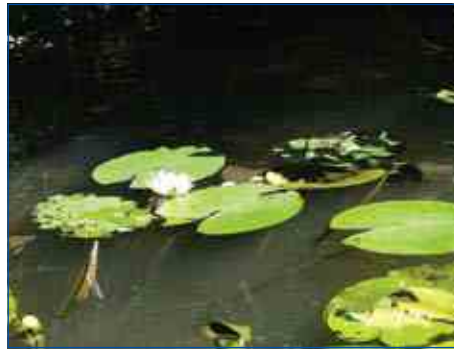
Gyüre Ferenc





Túra a Túron!

A debreceni tagcsoport szervezésében lezajlott augusztus 05-től, 07-ig tartó három napos duatlon túra a Túr folyó partján. A lelkes csapat tagjai kerékpáron és vízen, kenuban és csónakban tették próbára ügyességüket. Változatos programok beiktatásával szórakoztatta a résztvevőket a szervezői gárda, élén Szege-di Zoltán tagcsoport vezetővel. Penyigén meglátogattuk az országban egyedüli lekvármúzeumot, a Túr folyón csónakba szálltunk és többórás evezéssel kalandoztunk a kanyargó sással benőtt vadregényes folyamon. A következő napon a Túristvándiban még mindig működő vízialom megtekintése után két kerékre váltottunk és a környező falvakon keresztül tekerve kedveztünk a víz és fürdőzés rajongóinak. A Túr és Tisza folyók találkozásánál megépített bukó gátnál a dübörgő vízesésben fürdözhetek a kalandvágyók. Esténként a gasztronómia kedvelőinek nagy örömeire ízletes Jókai bableves rotyogott a bográcsban, az ínycsemegek pedig a reggeli órákban saját kezűleg meggyúrt és kemencében kisütött kenyerek kóstolgatásával és szalonasütéssel töltötték el az igen csak kellemes sötétedés utáni órákat. A túra végére 135 km utat gyűjtöttünk a bicajokba és kelle-mesen elfáradva rengeteg élménnyel gazdagodva utaztunk haza Fehérgyarmat vasútállomásáról.



Bagi Tibor



A Holland Mozdonyvezetők Szakszervezetének (VVMC) beszámolója



Az utolsó ALE Elnökségi ülés óta a VVMC mindenképp a bértárgyalásokkal volt elfoglalva. A tárgyalások nehezen haladtak, hat tárgyalási fordulót követően került sor megállapodás aláírására. Kiindulópont volt a tárgyalások során, hogy a munkavállalók éves szinten kevesebb munkabért kapnak.

Kevesebb bér pedig kevesebb nyugdíjat jelent.

A VVMC álláspontja szerint, a munkáltató célja, hogy a munkavállalókat teljes mértékben kihasználja.

A munkavállalóknak minden esetben rendelkezésre kell állniuk, amikor az a munkáltató érdekében áll, így a csúcsidőszakban rövid szolgálatot kell ellátniuk, vagy az ünnepek és a nyári időszak alatt is munkát kell végezniük. A VVMC saját tervezetet nyújtott be, melyben kevesebb munkaidőt kért az idősebb munkavállalók részére, anélkül, hogy a munkabéruk, illetve a jövőbeni nyugdíjuk ezáltal csökkenne.

A tárgyalások eredményeként az aláírt bérmegállapodás a következő tartalommal jött létre:

- A megállapodás 27 hónpra szól és egy 4%-os béremelést nyújt, azzal a feltétellel, hogy abban az esetben, ha az infláció ennél magasabb lesz, akkor kiegyenlítésre kerül
- További emelése a rendkívüli pótléknak 10%-kal
- Vasárnap 0.00-24.00 óráig további 10%-os pótlék

Jelenleg a regionális vasúttársaságokkal folynak a bértárgyalások.

Az emberek átlagos életkorának emelkedése következtében folyamatban van egy törvénytervezet előkészítése, melyben 2020-tól a nyugdíjkorhatár 66 éves korra történő felemelését kívánják rögzíteni.

2011. június 1-én ünnepelte a VVMC fennállásának 40. évfordulóját.

Ennek alkalmából egy fogadásra került sor Utrechtben a Nemzeti Vasútmúzeumban.

K.L./K.L.





Megkérdeztük...

Folyik az „új” Munka Törvénykönyvének előkészítése. Miután a politika eljelentéktelenítette, kiüresítette majd átszervezés címén, gyakorlatilag megszüntette az országos, háromoldalú érdekegyeztetés rendszerét, most a szakszervezeteken és a munkavállalókra a sor. A nyilvánosságra hozott, megismerhető javaslat, amely a Munka Törvénykönyvről szól, a munkavállalók foglalkoztatásának feltételeit, jövedelmét, egzisztenciáját valamint a szakszervezetek működési feltételeit, az érdekérvényesítési rendszer jelenlegi kereteit is tekintve, súlyosan veszélyezteti. A várhatóan szeptemberben a parlament elé kerülő munkanyagból még az ősszel törvény születhet, amely 2012. januártól lépne hatályba. Az eddig megismert változat kiszolgáltatott helyzetbe kényszeríti a munkavállalókat, a szakszervezetek helyett az üzemi tanácsokat „hozza helyzetbe”



Barsi Balázs
rovata

Megkérdeztük: A tervezet milyen hatással lehet a mozdonyvezetőkre, s mekkora változást jelenthet a MOSZ életében, működésében.

Az új MT tervezetet olvasva az embernek az az érzése, hogy az eddigi, csak bújtatottan, bár mindenki által ismert létező módszer, melyet a munkáltatók előszeretettel alkalmaztak a munkavállalóval szemben, nevezetesen, hogy az érdekvédelmet megkerülve, a munkavállaló járatlanságát kihasználva, esetleg megfélemlítéssel élve hozták hátrányos helyzetbe, most hivatalosan is alkalmazható, sőt, jogszerű lesz. Gyakorlatilag teljesen ki leszünk szolgáltatva alkalmazóink kénye-kedvének.

Miről is van szó? Esetünkben, a kollektív szerződés, a szakszervezeti, érdekképviseleti háttér lehetőséget adott arra, hogy a munkavállaló az egyéni jogvitáit ne egyedül, hanem a szakszervezet támogatásával oldja meg. Ha megszűnik a szakszervezeti vétó, nem lesz olyan képviselő, ügyvivő, aki képes lenne a dolgozó érdekeit érvényre juttatni, hiszen ettől a képviselőtől a munkáltató bármikor, indok nélkül megválhat. Gyakorlatilag ezzel a szakszervezet eszköz nélkül marad, esélyt sem kap tehát a szakma arra, hogy érdekeit egy választott szervezet érdemben képviselni tudja.

A műszakpótlék megszüntetésével, a vásár- illetve ünnepnap munkavégzés díjazásának módosításával mi, változó munkaidőben dolgozók különösen rosszul járunk. Mivel munkarendünk teljesen esetleges, ezt nem lehet egyszerűen azzal honorálni, hogy ahány órát éjjel dolgozunk, annyi után jár pótlék. Például a 2.30-kor jelentkező mozdonyvezetőnek csak reggel hatig jár pótlék, akkor a bérben nem mutatkozik meg az a plusz érték, mely minket az embertől meglehetősen idegen, ritmustalan szolgálatok miatt jócskán megillet. Itt folytathatjuk a szabadságok számának korlátozásával. A szervezetet különösen megterhelő beosztás a jelenleginél is több, nem pedig kevesebb pihenést tenne indokoltá. A csökkenő díjazás, a kevesebb bér pedig arra fogja kényszeríteni az embert, hogy ott keressen megélhetést, ahol tud. Több másodállás, sőt, pályaelhagyás is képhe kerül.

A pálya, egy gyári dolgozó fizetéséért ritmustalan, ünneptelen munkarendben, és hatalmas felelősségi követelményekkel járó munka, nem lesz többé vonzó. A kimerített, elhasznált mozdonyvezető egyre nehezebben tud megfelelni mind a szakmai, mind az egészségügyi követelményeknek, egzisztenciálisan lejjebb csúszik, családjá felé élete, és jövedelme egyre kevésbé lesz vállalható.

És mindezek ellen egyre kevesebb eszközünk van tenni. Nem szeretnénk találgatni, hova fog ez vezetni, de nagyon jó lenne, ha a jogalkotók figyelembe vennék e speciális hivatás egyedi körülményeit, és nem 4-5000 mozdonyvezető idejével, és pénzből szeretnének költségvetést foltozni.

Minden eddiginél nagyobb szükség van a szakma összetartására, az egységes fellépésre. A kollégáknak látniuk kell, hogy szakmánk, megélhetésünk a tét. Reméljük, hogy sikerül jobb belátásra bírni a törvényhozókat, talán a szakmai egység, a közös fellépés felkelti a figyelmüket, és sikerül egy mindenki számára elfogadható, a mi érdekeinket is szem előtt tartó Munka Törvénykönyvet alkotniuk.

**VAS LÁSZLÓ
SOPRON**

Remélem, hogy ez a tervezet valóban csak egy munka anyag és a végleges változat igazi szakmai egyeztetések után alakul ki. Véleményem szerint az alap gondolat téves. A tervezet készítői úgy érvelnek, hogy a munkával kapcsolatos megállapodásokat két egyenlő fél köti, a munkáltató és a munkavállaló. Mivel az üzletben mindenki nagyfiú így mások bábáskodására nincs szükség. Ez csak álom. A két fél soha nem volt egyenlő pozícióban. Akik ezt állítják, valószínűleg nem próbáltak munkavállalóként, munkanélkülistől erősen sújtott övezetben alkudozni. Az alku lefolyása igen rövid lesz. Elfogadod a felkínáltat, vagy nincs megállapodás. Hogy ilyen anyaggal álltak elő, valamennyire még érthető is. Munkajogászok, amennyire a híradásokból kiderült, talán nem is mindannyian függetlenek. Engem jobban zavar a politikusok, az általunk a parlamentbe delegált képviselőink hallgatása. És most nem az ellenzékire gondolok. Kíváncsi vagyok, hogy szerintük megfelelő alku pozíció-e, ha a munkavállalónak arra van lehetősége, hogy a munkatársa alá ígérve, rosszabb munkafeltételeket vállalva próbál rövid távú előnyöket elérni. Az érvek között olvasom, hogy a jelenlegi Munka Törvénykönyve túl részletező, nem ad teret a szabad gondolkodáshoz. Szerintem a mostaniban is néhány nem teljesen kidolgozott rész. Ma a munkáltatóknak megéri azért jogászokat alkalmazni, hogy a sorok között olvasva, mondatokat értelmezve a munkavállalók járandóságait kurtítsák, akkor baj van a törvényekkel. Ez a tervezet még sokkal vázlatosabb. Túl sokat bíz a jó szándéokra. Állítólag voltak korok és helyek, amikor elég volt egy kézfogás, vagy az adott szó. Ma sajnos mások a szabályok. Egyik oldalon jogászok csapata, másik oldalon a jogi útvesztőkben járatlan ember egyedül. Ez a munkavállaló két helyről remélhet segítséget. Az egyik a mindenkori állam, aki éppen a jól kidolgozott minden részletre kiterjedő konszenzuson alapuló Munka Törvénykönyvével - ami minden fél számára egyenlő feltételeket biztosít, és mindenki kezdte egyaránt vonatkozik - talán a legjobban segít. Ha már neki kezdtek az új Munka Törvénykönyvének, akkor nem szabad kapkodni. Véleményem szerint türelemmel, jó szándékkal, minden érdekelt fél bevonásával kell elkészíteni az új törvénykönyvet. A másik segítség a szakszervezet. Nem véletlen, hogy amióta a feudalizmust átlépve kialakult a bémunkás réteg, mindig is igyekeztek szervezkedni, szakszervezetet működtetni. Ha elfogadjuk az írásom elején a tervezetek készítői által említett érvet, hogy mindenki tudja mint akar akkor, elvárható az is, hogy fogadják el azt, hogy azért lettünk szakszervezeti tagok, mert mi ezt a megoldást látjuk a megfelelőnek az érdekeink védelmére. Jobban hiszünk a kollektív szerződésben, mint az egyéni megállapodásokban. Éppen ezért nem értem, miért akarják gyengíteni a szakszervezeteket? Az nem jó érv, hogy sok munkahelyen nincs is. A rendszerváltás után alakult cégeknél sok helyen kifejezetten akadályozták a szakszervezetek megalakulását. Ez ellen egyik kormány sem tett semmit, és most erre hivatkozva akarják a meglévőket gyengíteni. 21. századi demokráciában nem túl elegáns megoldás. Nem akarok a részletekben elmerülni, ezért az egyes paragrafusokhoz csak



annyit, hogy jelentős bércsökkenést idézhetnek elő és ehhez még csak megállapodásra, sincs szükség, lásd a műszakpótlék, túlóra. Ezt, pedig inkább kellene helyi megállapodásban szabályozni, de nem egyéni, hanem kollektív erejű megállapodásokban, hogy jóból is, rosszából is mindenkinek egyformán jusson. Megfelelő bizalmi légkörrel rendelkező munkahelyen a munkavállalókkal megértethető, ha a cégnek nehéz a gazdasági helyzete és ezért nadrágcsíjat kell húzni. De ezt is jobb kollektív megállapodással rendezni, mint egyéni fenyegetéssel. A kollektív megállapodás sikerét bizonyítja a közelmúltban alkalmazott rövidített munkaidő. A már említett jó szándék bizonyítására a munkáltatónak rövidesen lesz módja, mert gondolom, hogy a kollektív szerződést hozzá akarja igazítani az új Munka Törvénykönyvéhez. Hogy ez majd hogy sikerül, hamarosan kiderül.

**NAGY PÉTER
KECSKEMÉTI**

Az új MT rendelkezései a mozdonyvezetőket illetve szerintem minden munkavállalót hátrányosan érint, szociálisan és anyagilag is. A mozdonyvezetőknél konkrétan nettó kereset csökkenést fog okozni. Gondolok itt a műszakpótlék, túlóra díjazás változásaira, túl-munka elszámolásra. Sorolhatnám tovább is, mert nagyon sok negatívum van a törvénykönyvben a munkavállalóra nézve. Összegezve szerintem a dolgozók egyre kiszolgáltatottabbak lesznek a munkáltatóknak.

Szakszervezet tevékenysége ebben a helyzetben? Most sem egyszerű a helyzet

Azt már tudjuk, hogy a mostani sztrájk törvény alapján sztrájkolni nehezen lehet. A szakszervezet, pedig jogellenes sztrájkban nem vesz részt. Az egyeztetések elmaradnak, vagy érdemi megegyezés nélkül érnek véget. A kialakult helyzethez képest a tervezett változások a szakszervezetek végét jelenthetik. Ha működési feltételeit lerontják, a tisztségviselők munkajogi védelmét megszüntetik, a munkaidő kedvezményt mint olyat, nem is említik, akkor a 19. századi szintre lökik vissza az érdekegyeztetés helyzetét. Akkor, amikor a magyar munkavállalók az európai helyzethez képest amúgy is rosszabb helyzetben vannak, akár egzisztenciálisan, akár a munkakörülményeket tekintve, súlyos csapás lehet az MT. új alapokra helyezése. A szándék világos, az egyén kiszolgáltatottsága, az érdekvédelmi rendszer megváltoztatása, felszámolása után a tőke szabadon garázdálkodhat, a munkærő pedig olcsóbbá válhat. A Nyugat-Európa béreknek kb. átlagosan 25-30%-t kereső magyar melós pedig tovább álmodozhat...

**KROKOVICS ISTVÁN
KAPOSVÁRI**

Augusztus 1-jén kezdtem 24. évemet a vasúton. Ezen idő alatt sok mindent megéltem már és sokszor hittem azt, hogy most már a mélypontra vagyunk és innen csak felfelé visz az út. Aztán mégsem úgy lett. Amiket az új Munka Törvénykönyvről hallunk szerintem egy újabb ilyen eset következik. Hiszen amennyiben bekövetkezik, hogy a dolgozókkal egyéni munkaszerződéseket akarnak kötni változó munkahellyel onnantól kezdve nem lehet egységesen a munkavállalókat képviselni, megvédeni. Innentől kezdve lehetetlen lesz kontrollálni, hogy a kollégáink a munkahelyük védelmében mit fognak aláírni. Ez a kollégák között vitákat, nézeteltéréseket szül. Ráadásul, ami szintén nem elhanyagolható valószínűleg még kevesebb időt tölthetünk családjainkkal. A műszakpótlék csökkentése vagy teljes megszüntetése nem igényel különösebb magyarázatot, hiszen ez mindenkinek jelentős keresetvesztést okoz. Érdekes dolog lehet a hétfői munkavégzés díjazásának emelése is. Nem szeretnék a vezénylők helyében lenni, mert innentől kezdve nagyon oda kell figyelniük arra (már persze csak akkor, ha akarnak), hogy a hétfőket egyenletesen osszák szét a mozdony-

vezetők között. De sajnos itt egyes területeken a típusismeretek hiánya vagy megléte is beleszólhat a dolgok menetébe. Ami viszont biztos, hogy ez megint csak a kollégák között fog feszültséget keltetni, amit nagyon nehéz lesz kezelni. Szakszervezetünk működésére is csak hátrányos lehet az új törvénykönyv, hiszen nagyon nehéz lesz a kollégákat egységbe tömöríteni vagy esetleg harcolni bármilyen formában is. Nehéz, csaknem lehetetlen lesz a mozdonyvezetőket egy ugyanazon célért összefogni. És ami talán még fontosabb az esetlegesen bekövetkező baleseteknél, vétségeknél megvédeni is nehezebb lesz a kollégákat. Egyszóval az új Munka Törvénykönyv amennyiben így bevezetésre kerül mind az egyének magánéletében, mind a szakszervezet életében jelentős változásokat fog okozni és ezeknek nem fogunk örülni. Ismét lejjebb kerülünk egy olyan színtről, amiről azt hittük, hogy már nincs lejjebb.

**CSÁK FERENC
SZÉKESFEHÉRVÁRI**

Új Munka Törvénykönyv tervezet ismert változatának esetleges bevezetése milyen hatással lehet a munkavállalókra?

Röviden fogalmazva, beláthatatlan. Miért mondom ezt? Vettem a fáradságot és megkérdeztem a tagjainkat, mi a véleményük az ismert tervezettel kapcsolatban? Mondandójukat olyan jelzőkkel kezdték, amit nem tehetünk közkinccsé. Igen nagy bennük az indulat és ezt szavakba öntve érzékeltették is. Ki volt az a aki ezt így összehozta, biztos, hogy egy éjszakát sem dolgozott életében ez a , minek alapján szülte meg ezt a sz.....got. Sorolhatnám még igen sokáig, de szebb szavak nem lennének benne. Kicsit elkeserítő az, hogy nagyjaink ennyire nem veszik ember-számba azokat a munkásokat, akik képesek kitolni az ország szerkerét ebből a mély dagonyából. A mai pénzügyi helyzetben a jelenlegi bérek is kevesek ahhoz, hogy hiteltörlesztés mellett, maradjon annyi a családi kasszában, amiből normálisan meg lehessen élni. Nem is merek belegondolni, mi lenne egy esetleges kereseti csökkentés esetén. Márpedig a tervezet ennek szelét sejteti. Belegondolni is rossz, mi lenne egy esetleges bevezetés valós hatása. Volt olyan kolléga, aki azt közölte, hogy ő csak nappal fog dolgozni, mert ilyen nevetséges műszakpótlékért, csak az dolgozik éjszaka, aki nem normális. Éjszaka pedig, beszerző útra indul, mert valahogy meg kell élni. Sajnos van igazság a szavaiban, aki folyamatosan műszakban dolgozik, az tudja, miről beszélünk. Nincs éjszaka és nappal közti különbség, ha nem tudod a hétfőjét és a hétköznapot megkülönböztetni, és ez igaz a ünnepnapokra is. Dolgoznod kell szent este, vagy akár szilveszterkor, sorolhatnám még tovább, de aki nincs ebbe benn, az úgysem érzi át. Éjszakát követően, amikor felerősödik az utcai zaj, te akkor próbálsz, mert akkor vagy kénytelen pihenni. Ez sokszor nem igazán sikerül, fáradt maradsz akkor is menni kell, mérs mert ez a feladatod, viszed a két- három tonna vonatot, a sok száz embert magad mögött. Ha mindehhez még az is hozzájön, hogy közben azon jár az agyad, hogy a gyereket etesd, vagy a hiteledet törleszd, mert mindkettőre nem futja mert csökkent a béred. Akkor az Isten irgalmazzon annak, aki előtted van, vagy mögötted ül a vonaton.

A szakszervezetre gyakorolt hatása sem enyhébb az új MT. tervezetnek. Rákényszerülnek a szakszervezetek, hogy állandóan konfrontálódjanak a munkaadókkal. Ez örökös harcot, feszült légkört, rengeteg energiát és költséget fog felemészteni mindkét féltől. Ezekből az ellentétekből senki sem fog profitálni, sőt Görögországhoz hasonló gazdasági helyzet várhat ránk. Biztos, hogy ez kell nekünk?

**HÓLYK FERENC
DUNAFERR**





Miért nem szeretem az utasításainkat?

Erre a kérdésre természetesen sokan azt válaszolják, hogy az utasításokat nem szeretni, hanem tudni kell. Ez igaz, de ne felejtjük, hogy könnyebb megtanulni valamit, ha azt jókedvvel tesszük és nem rosszkedvűen, kényszerből! Azt hiszem bátran állíthatom, nem volt rá példa az utóbbi időben, hogy jókedvűen vettem volna a kezembe bármelyik utasításunkat. Ennek részben formai, részben tartalmi okai vannak.

Nézzük először a formai okokat! Kezdjük mindjárt a számozással! Régebben az egyes pontoknak könnyen megjegyezhető és olvasható számuk volt. Ha valaki kinyitja mondjuk az 1984-ben életbe léptetett F3. Utasítást azt láthatja, hogy az egyes pontok, bekezdések számozása eggyessel kezdődik, és folyamatosan növekszik. Könnyebb elolvasni azt, hogy háromszáztizedik pont, mint azt, hogy 3.2.14.1. pont. Ez utóbbit gyakorlatilag nem lehet kimondani, nem lehet megtanulni és sajnos a mostani utasításokban a pontok így vannak számozva. Gondolom, hogy ez nagyon logikus, meg trendi, meg eu-s előírás, meg így kell, csak egy baj van vele. Nehezíti a tanulást. Ha ki akarom mondani, az valahogy így hangzik: Az F2-es Utasítás három pont kettő pont tizenhárom pont egy pontja azt írja, hogy..... Lássuk be, így nem beszélhetünk magyarul! És itt kapcsolódik szorosan a témához a másik formai ok, mégpedig az, hogy nagyon sok az utalás előző, vagy majd a későbbiek során szereplő pontokra. És bizony ez, a mostanában alkalmazott számozási rendszerrel rendkívüli módon megnehezíti a tanulást. Csak találmra hozok ide egy példát a jelenleg érvényben levő F2-esből. "12.3.7. Minden a 12.3.1. pont vagy a 12.3.2. pont szerint közlekedő vonaton legfeljebb...." Tovább nem írom, mert a téma szempontjából érdektelen, de azt könnyen beláthatjuk, hogy a mondat ezen részét nehéz értelmesen, érthetően kimondani, ha pedig így van, akkor nehéz megtanulni. Ne felejtjük el, hogy mi nem jogászok vagyunk, akik szakmájukból adódóan bármilyen jogi "bikkfanyelven" írt szöveget képesek megtanulni, értelmezni, hanem vasutasok, mozdonyvezetők, akiknek másképp "jár" az agyunk. Jó lenne, ha ezt az utasítások készítői figyelembe vennék. Akkor talán a vizsgákon is jobb eredmények születnének, és nem utolsó sorban a forgalomban jobban és gyorsabban alkalmazhatnánk a tanultakat - hiszen értenék - ezáltal növekedne a közlekedés biztonsága, csökkenne a rendkívüli esetek, veszélyeztetések száma. Azt hiszem, a formai okok taglalását ezzel le is zárhatjuk és rátérhetünk az utasítások tartalmának vizsgálatára.

Nézzük sorban! Először beszéljünk a forgalmi utasítások tartalmáról. Régebben gyakran mondogattam, hogy új és jó utasítást úgy lehetne készíteni, hogy a régit el kellene dobni, és az újat olyan emberekkel megírni, akik a régit nem ismerték, de a vasutat, annak belső viszonyait, műszaki és humán adottságait viszont igen. Persze tudom, hogy ez lehetetlen, de mégis csak azt mondom, hogy törekedni kellene egy korszerű, betartható, egyértelmű és megtanulható szabályrendszer kidolgozására. Mert jelenleg úgy működik a dolog, hogy a megújuló utasítás mindig a régi alapjaira épül, ezáltal az újban benne maradhatnak olyan szabályok, amelyek már aktualitásukat veszítették. És az a legrosszabb az egészben, hogy esetleg ezen szabályok alól más, de velük összefüggő pontok megváltoztatásával, vagy elhagyásával már rég kihúzták a talajt, de az összefüggések ismeretének hiánya miatt mint valami torzók továbbra is az utasítás részei maradtak. Lehet, hogy az itt leírtak első pillantásra nem világosak, ezért egy példával szeretném a dolgot illusztrálni.

A most érvényben lévő forgalmi utasítás elődje még előírta a nyílt pályán veszteglő vonatok fedezését, valamint engedélyezte az "időközi" közlekedés bevezetését abban az esetben, ha az értekezés lehetetlenné vált. Azt hiszem nem szorul külön magyarázatra, hogy az előbbi szabály ez utóbbit szolgálja. Amikor áttérünk az időközi közlekedésre, azért kell azt a bizonyos 15 percet kivárni az elől haladó vonat rendes menetidején felül, mert előfordulhat, hogy az elől haladó vonat a nyílt pályán valamilyen okból megáll és nem, vagy csak hosszabb idő elteltével tudja folytatni az útját, nos ebben az esetben a vonat személyzetének legyen ideje fedezési kötelezettségének végrehajtására. A vonatok jelentős többsége azonban a fővonalakon már akkor is csak mozdonyvezetővel közlekedett, tehát nem volt senki, aki a vonatot az előírás szerint fedezni tudta volna. Ezért, az így végrehajthatatlanná vált rendelkezést, amely a vonatszemélyzet kötelességeként írta elő a nyílt pályán várakozó vonatok fedezését, törölték az új és jelenleg is érvényben lévő utasításból. De az időközi közlekedés alkalmazásának lehetőségét továbbra is benne hagyták. Így ez a szabály egyfajta végrehajthatatlan torzóként maradt benne az utasításban. Mert mekkora sebességgel közlekedjék ilyen esetben a mozdonyvezető? Előírás szerint olyanal, hogy a jelentkező akadály előtt meg tudjon állni, de konkrét sebességérték nincs megfogal-

mazva. Az azonban igen, hogy a forgalmi szolgálattevő a rendes menetidővel köteles számolni, és az is, hogy a mozdonyvezető a rendes menetidőt nem rövidítheti meg. A rendes menetidőt viszont csak a menetrend szerinti sebesség alkalmazásával tudja tartani, akkor viszont nem biztos, hogy a rendkívüli akadály előtt meg tud állni. Tehát ez a szabály nem alkalmazható. Szerencsére ez, a készülő új utasításban már nagy valószínűséggel nem lesz benne. És, ha már a torzókat emlegettük van még egy. Miután a vonatok fedezésének kötelezettségét levették a mozdonyvezetők válláról, a 16.3.2.2. pont azt taglalja, hogy mely esetben mentheti fel a forgalmi szolgálattevő a mozdonyvezetőt a vonat fedezése alól. (Azért ezt a hibát azóta már észrevettük.)

A másik ilyen idejét múlt kövület, a mozdonyvezetők felhatalmazása az indulásra. Mert a mozdonyvezetőt fel kell hatalmazni! Ez természetesen működött is addig, amíg volt aki felhatalmazza. Ma a mozdonyvezető egyedül dolgozik, a vonaton többnyire rajta kívül nincs senki, a pályák elnéptelenedtek, lassan a KÖFI terjedésével az állomások is kihaltá válnak. Az előző utasításban ezért egyfajta joghézag keletkezett, amikor a vonat a nyílt pályán nem továbbhaladást tiltó jelző miatt állt meg. Ilyenkor, ha a mozdonyvezető maradéktalanul betartotta volna az érvényes szabályokat, soha nem indulhatott volna el, mert az utasítás előírása szerint ebben az esetben élőszóval fell kellett hatalmazni az indulásra. Élőszóval pedig csak a vezető jegyvizsgáló és a vonali tolatásvezető hatalmazhatja fel a mozdonyvezetőt. CSM közlekedés esetén pedig a nem személyszállító vonatokon sem vezető jegyvizsgáló, sem vonali tolatásvezető nem teljesít szolgálatot, tehát nincs aki a felhatalmazást megadja. Éveknek kellett ahhoz eltelni, hogy ezt a hibát észrevegyék és kiküszöböljék. Így a jelenleg érvényben lévő Forgalmi Utasítás a fent említett esetben eltekint a mozdonyvezető felhatalmazásától. Nem lenne-e egyszerűbb úgy szabályozni, hogy "a mozdonyvezető csak akkor indíthatja el a vonatát, ha az indulás feltételei hiánytalanul teljesültek"? Az indulás feltételeit pedig precíz módon, mindenre kiterjedő alapossággal a következő pont részleteznék. Akkor nem kellene kivétel megfogalmazni, ami a szöveget nem erősíti, hanem gyengíti a szabályt.

Azután ott vannak az olyan a szabályok, amelyeket nem lehet betartani. Ezek legnagyobb veszélye abban rejlik, hogy gyengítik a fegyelmet. Ha ugyanis a munkavállaló azt látja, hogy bizonyos rendelkezéseket nem kell végrehajtani, előbb-utóbb saját magának is felállít egy listát a betartható, és a be nem tartandó szabályokból. Az utasítást úgy kell megszerkeszteni, hogy annak minden pontja, bármilyen körülmények között betartható legyen, és azok végrehajtását meg lehessen követelni. Lehet, hogy látszólagos könnyítéseket kellene tenni, de csak az egyértelmű, és végrehajtható parancsok növelik a fegyelmet. Azt hiszem nem árt, ha néhány példával illusztrálok, hogy mire is gondolok. Itt van például az F2-es 4.1.17.2.pontja. Azt szabályozza, hogy a tolatásvezető miképpen hatalmazhatja fel a mozdonyvezetőt a tolatás megkezdésére. Olyan hosszú felsorolást tartalmaz, hogy nagyobb állomásokon teljességgel lehetetlen betartani. Ha pl. a Keleti pu. 92. tároló vágányáról egy szerelvényt a foglalt nyolcadik vágányra kell betolni, a tolatásvezető hosszú percekig sorolhatja az érintett váltókat, vágányokat, vágánykapcsolatokat, tolatásjelzőket, a tolatásjelzőkre kivezértel fények színét, az esetleges sebességkorlátozásokat, a foglalt nyolcadik vágány járható hosszát. (Ha tudja.) Közben pedig a vonatok szépen sorban várakoznak a bejárati jelző előtt. Úgy gondolom nem szorul magyarázatra, hogy ez betarthatatlan rendelkezés. Maradjunk továbbra is a tolatásnál! Az F1-es 8.6.5. pontja kimondja: "A használatlan tolatás- és gurításjelzőket érvényteleníteni kell." "A 8.5. pontban szerepel, hogy mikor kell használatlan minősíteni egy jelzőt, a 8.3. pontban pedig az, hogy hogyan kell a jelzőket érvényteleníteni. Az a mozdonyvezető, aki gyakran megfordul Keletiben, vagy Fradiban, rendszeresen hallgathatja a rádiót, hogy pl. "302-es kék mellett elmehetsz." Pedig úgy lenne a dolog teljesen szabályos, ha ezeket a kék tolatásjelzőket -legyenek azok törpék, vagy árbócosak - ha nem kezelhetők érvényteleníténi. Ja, hogy ez nem megoldható? Akkor miért szerepel így az utasításban?

Vannak olyan rendelkezések is, amelyeknek nem csak a betartása ütközik nehézségekbe, hanem az utasítás más rendelkezéseivel is ellenkeznek. Ilyen az F1-es 2.4.2.5. pontja. Eszerint a "Helyből, vagy megállás után induló vonat a kijárat jelzésének megfelelő sebességgel haladhat ki a szolgálati helyről és az utolsó kijárat váltó elhagyása után a következő jelzőig a kijárat jelzőn kapott előjelzésnek megfelelő sebességgel haladhat tovább." Ez a pont egyrészt betarthatatlan, hiszen, ha a kijárat jelző nem kezelhető, mellette kézi jelzést adnak (vagy nem adnak), akkor a kijárat jelző jelzésének megfelelő sebesség a nulla, tehát a helyből induló vonat nem járhat ki a szolgálati helyről. Azonkívül ellent mond a Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek, amikor azt mondja, hogy a következő jelzőig a kijárat jelzőn kapott előjelzésnek megfelelő sebességgel haladhat tovább. Az F2-es 15.19. pontjában ez részletesen, de egészen



másképpen van szabályozva. Ezért azt hiszem, hogy nem eretnek gondolat, hogy a 2.4.2.5.pontot el kellene távolítani az F1-es Utasításból. Ezek persze csak önkényesen kiragadott példák, amivel azt akartam szemléltetni, hogy mi nem tetszik az utasításainkban. Ha valaki figyelmesen olvassa, találhat még hasonlókat. A műszaki utasításokról most nem akarok beszélni. Azok egy következő írás témái lehetnek.

És miért vettem mindezt papírra? Azért, mert készülnek az új utasítások. Szeretnék reménykedni abban, hogy sikerül egy precízebb, hibátlan és minden szempontból betartható, magyarul jó utasításokat tető alá hozni, ami magával hozza a fegyelm erősödését és a közlekedés biztonságának a javulását. Ez pedig mindannyiunk érdeke.

Móricz Zsigmond

Mozdonyok, motorvonatok vezetőfülkéinek kialakítása II.

A Nemzetközi Vasútegylet UIC 651 döntvény 2. kiadását az érintett vasúttársaságok 1994-ben dekralálták. A döntvény alkalmazása a MÁV csoportra nézve kötelező, illetve ajánlott szabvány. A MÁV forgalomban 1999-től beszerzendő új járművekre, illetve az életbeléptetéstől elvégzett járműkorszerűsítésekre (ahol a korszerűsítés a jármű vezetőfülkéjére is kiterjed) a korszerűsített a szerkezetet, kialakított berendezést, beépítést a műszaki előírásban foglaltak figyelembételel kell elvégezni.

A vezetőfülke méretei és kialakítása

A vezetőfülkéknek tágasaknak kell lenniük. Ennél fogva minden pontján hozzáférhetően, 2000 mm-es szabad magasságra kell törekedni. A szabad magasság álló helyzetben, egyetlen pontban sem lehet 1850 mm-nél kevesebb. A vezetőfülkék – a jármű hossz tengelyének irányában mért – legkisebb mélysége 1500 mm legyen az ülő helyzetben lévő vezető szemsíkjában, a homlokablakok belső felülete és a vezető ülése mögötti legközelebbi tárgy között (fal, ajtó, szekrény stb.). Ezen mélységeket egy minimálisan 2000 mm szélességnél kell betartani, és ennél nagyobb értékek, elérésére kell törekedni. A mozdonyvezető ülése előtti homlokablak távolságának a vezető szemétől 500 és 1200 mm közöttinek kell lennie. A személyzet vezetőfülkén belüli mozgási szabadságát semmilyen zavaró beépítés, berendezés nem gátolhatja. A vezetőfülkék szélessége olyan legyen, hogy a személyzet mindkét oldalán megfigyelhesse a vonatot az oldalablakokon át anélkül, hogy veszélyes mértékben ki kellene hajolniuk, a visszapiantó tükrök használata nélkül is.

A vezetőfülkében rendelkezésre álló levegőmennyiségnek legkevesebb 10 m³-nek kell lennie.

Intézkedések a külső eredetű romboló erőkkel szembeni védelemre

A vezető és kísérő üléseit a lehető legmagasabbra kell helyezni a sín felső érintő síkjától. A falaknak, a padlónak és a tetőnek kielégítő ellenálló képességet kell mutatnia a kívülről ható erők által okozott nyomó-, hajlító- és törő igénybevétel szemben. Lehetőség szerint a vezetőfülkék a lehető legszilárdabb konstrukciójuk legyenek, a mozdony szerkezetszerkezetébe építve oly módon, hogy az egymást követő ütés hatására az alakváltozások a fülkék előtt, illetve adott esetben azok alatt következzenek be.

Ajánlatos ugyanakkor, hogy – egy esetleges ütközést feltételezve – a vezetőállások homlokfalai kielégítően legyenek rögzítve az alvázba, és kiszámítható szilárdságúak legyenek az alakváltozással szemben, különösen a mellgerenda és az ablakkeretek alsó síkja közötti területen. Ugyancsak javasolt az alábbi nyomóerők alakváltozás nélküli elviselésének biztosítása, a következők szerint:

	Mozdonyok	Motorokcsik	Pótkocsik
Homlokablakok alsó pereme alatt	300 kN	300 kN	Egységes eloszlásban
Mellgerenda magasságában	2000 kN	1500 kN	A két ütközőn megosztva Az automatikus kapcsolókészülék tengelyében

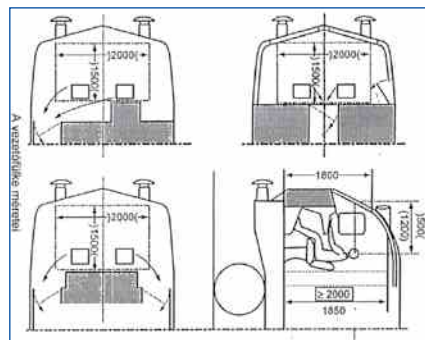
Ezen túlmenően ajánlatos a vontatójármű homlok részét ütközés elnyelő anyagból kivitelezni, a maradék alakváltozás által az ütközési energiát felveszi.

Intézkedések a járművön belül fellépő tömegekre

A vezetőfülkék belsejét oly módon kell kialakítani, hogy hirtelen fellépő sebességváltozás esetén a személyzetet ne sérthessék meg kiálló élek, sarkok stb. Amennyiben ez nem lehetséges, úgy ezen részeket ütésfelvevő anyaggal kell bevonní. A jármű belsejében a készülékeket (tűzoltó készülékek), és egyéb felszerelések rögzítését úgy kell méretezni, hogy min. 3 g (bizonyos esetekben 5g) gyorsalással járó frontális ütközés esetén ellenálljon.

A személyzet lehetséges menekülését célzó intézkedések veszély esetén

A vezetőfülke homlokfallal szemközti falán a vezetőfülkét legalább egy ajtóval, vagy közlekedővel kell ellátni, amin keresztül a személyzet - veszély esetén –



akadálytalanul a hátsó járművéhez vezető átjárón, a jármű belsejében el tud jutni. Amennyiben egy ajtóval van szó, úgy ennek a vezetőfülke felől kifelé kell nyílnia. Ennek szorosan, lehetőleg légtömören kell záródnia. Mindazonáltal az ajtónak egy egyszerű nyomásra, illetve ennek hiányában

más gyors és egyszerű módon nyílnia kell. Eltorlaszolás lehetősége esetén (poggyászok, utasok) az ajtó lengőajtó kialakítású legyen mindkét irányban, vagy tolóajtós megoldást kell alkalmazni. A vészkijárat akadálytalanul elérhető legyen nemcsak a mozdonyvezető, de a kísérő személy részére is. Ennek érdekében az egy, vagy több ülés nem képezheti a menekülés komoly akadályát. A vészkijáratnak a vezetőfülkétől legalább 2 m hosszú akadálytalanul és veszély nélkül használhatóan kell lennie. Legkevesebb 1800 mm magas és legalább 500 mm széles legyen egy minimálisan 1700 x 430 mm szabad ajtónyílással. Valamennyi vezetőfülke két oldalról veszély nélkül megközelíthető legyen. A járműnek mindkét oldalán rendelkeznie kell egy olyan felszálló ajtóval, amely a szabadba történő kijárást lehetővé teszi akár közvetlenül, akár a vezetőfülkével szomszédos fülkén keresztül. Ezen ajtók legfeljebb 10 m távolságra lehetnek a vezető előtt elhelyezkedő ütközőktől.

Intézkedések egyéb veszélyforrásokra

A vezetőfülkékben nem lehetnek egyáltalán olyan berendezések, vagy felszerelések, amelyek és anyagaik veszélyt jelenthetnek a személyzetre nézve (robbanás, tűz, áramütés, mérgező gázok stb. okozta sérülések). Az áramvezetésben szerepet nem játszó, tetőn elhelyezett fémrészek galvanikusan a jármű testhez kötnedők. Ezeket túlmenően egy határos földelést kell biztosítani a felső vezeték vagy az áramszedő feszültség alatt álló részeit érő baleset esetére.

A vezetőfülkék oldalfalain elhelyezett ajtók csak befelé nyílnak. A lépcsőfokokat egyazon függőlegesen, egymás alatt és egymástól azonos távolságra kell elhelyezni. Az egyes fokok közötti távolság nem legyen 450 mm-nél nagyobb. Az alsó lépcsőfoknak az úrszelvény által megengedett legalacsonyabb helyzetben kell lennie. A lépcsőfokok azonos szélességűek, legalább 300 mm-esek legyenek, legkisebb mélységük pedig 150 mm legyen. A lépcső csúszásgátló kivitelű kell, hogy legyen. Kapaszkodó rudakat kell szimmetrikusan biztosítani a vezetőfülkébe vezető ajtók és lépcsők mindkét oldalán. A felszálló fogantyú alsó vége és a sín felső érintősíkja közötti távolság nem lehet 1250 mm-nél nagyobb. A fogantyú felső vége és a vezetőfülke padlója közötti távolság pedig 1200 mm-nél nem lehet kisebb. A felszálló fogantyúk lekerekítettek legyenek, éles peremek nélkül. A mozdony falához történő felerősítésük kizárólag a két fogantyúvégen – olyan kivitelben, ami nem okozhat kézsérülést – történhet. A felszálló fogantyú és a jármű fala közötti távolság legalább 40 mm legyen, ezen távolság – amennyiben a szerkesztési szelvény lehetővé teszi – az alsó végen 60 mm-re bővíthet. Ezeket túlmenően a tisztítás könnyen elvégezhető legyen. Amennyiben a vezetőfülke bejárati ajtóinak külső kilincsei a földről nem érhetők el, úgy az ajtók alsó szegélyénél egy további kilincset kell előírni. A kilincsek forgástengelyét legalább 80 mm távolságra kell elhelyezni az ajtó alsó peremétől és 50 mm-re az oldalsó peremtől. A kilinc és az ajtó felülete közötti távolság legalább 50 mm legyen. A vezetőfülke padlója minden egyenletlenségtől mentes kell lenni. A padlót egy könnyen tisztítható csúszásgátló bevonattal kell ellátni. (folytatás: Látási viszonyok a vezetőfülkéből)

Balesetmentes közlekedést kívánok:

Hornok Béla





Folytatás a 7. oldalról

Markáns szemléletbeli áttárást kívánt még a PZB, vagyis a pontszerű vonatbefolyásoló berendezés kezelésének megismerése. A kényelmes és biztonságos hazai folyamatos vonatbefolyásolás tapasztalatai mellett kissé furcsa volt a PZB kezelése. Túl azon, hogy ismerni kell hozzá a beállított fékszázaléknak megfelelő üzemmódok fékgörbéit, tudni kellett még, hogy hol keressük a befolyásolási helyeket is. Ennek hatáson elsajátításához sokat gyakorolhattunk a PTT vagyis az egyszerűbb „íróasztalos” mozdony szimulátoron.



Összességében elmondható, hogy a tanfolyam során a nehézséget nem is a nyelvi problémák, hanem a rendelkezésre álló rövid idő és a hazai megszokott előírásoktól jelentősen eltérő szabályok elsajátítása és alkalmazása volt. Vagyis át kellett állni az ottani szemléletre. A tanfolyam ötödik hetén megtartott szimulátoros gyakorlatok segítettek igazán ezt az áttárást.

Magyarországon megszerzett mozdonyvezetői ismereteknek csupán az alapjait lehetett az osztrák környezetben alkalmazni. Előnyt jelentett a Taurus típusismeret és a több éves mozdonyvezető tapasztalat. Ez utóbbiból leginkább csak fékutat és a fékezéshez kapcsolatos ismereteinket használhattuk. A magyar és osztrák utasítások közötti eltérések leginkább az országok földrajzi és gazdasági adottságai indokolják. Ezen kívül nem szabad megfeledkezni a szemléletről sem. Míg a magyar utasítások, legyen az műszaki vagy forgalmi, többszörös biztonsági tényezőt rejt magában, addig az osztrák utasítások a legszükségesebb minimális ténykedéseket írják elő mindenki számára.

Valamennyi oktatónk kivétel nélkül nagyon kedves, barátságos és segítőkész volt. Nem úgy néztek ránk, mint „munkarablókra”, hanem mint egy ottani kollégára. Nekik és nekünk is hatalmas kihívás volt az egész tanfolyam.

Rengeteget kellett tanulni, nagyon sok és olykor tömör is volt a tananyag. Naponta 14-15 órát tanultunk, sokszor éjfélig, sőt hajnalig gyakoroltunk, konzultáltunk. Nagyon sokat köszönhetünk Bosnyák Lászlónak (Ő az ÖBB-Produktion-nál dolgozik és a munkájához neki is szükséges az ÖBB mozdonyvezetői jogosítvány), mindig segített nekünk a tanulásban, és amikor már nagyon kilátástalannak láttuk a helyzetünket akkor Ő öntött belénk energiát. Köszönjük.

Prohászka Csaba
Tóth Zs. Gábor

A kulcs

Az értelmező szótár a következőképpen határozza meg:

„Zárnyitó eszköz; lakatos által készített, végén széles fogantyúval ellátott, hosszú vaseszköz, mellyel zárat kinyitni, illetve becsukni lehet.”

Ez a pici, jelentéktelen fémdarabka nem is gondolnánk, mennyi kellemetlenséget tud okozni. No, nem azzal, hogy esetenként beletörök a zárba. A zárig el kell jutnia. Ez viszont egy „kulcsfontosságú” terület érintésével történik többnyire. A „kulcsfontosságú” kifejezést leginkább katonai nyelv használta, mint elsődleges fontosságú terület megjelöléseként.

A mi környezetünkben a forgalmi iroda vált e kiemelt területté. Történt ugyanis, hogy valaki túlfűtött agytevékenységének köszönhetően eléggé el nem ítélt módon nemes egyszerűséggel magáévá tett kettő dezirókulcsot a forgalmi iroda szekrényéből. Valószínűleg nagy szüksége lehetett rá. Talán az nyitja otthon a kertkaput. Csak úgy megszállottságból.

E nemes esettől eltekintve nézzük meg a kulcskérdést. Jelenleg, ugyanis valakinek sikerült

hosszú, álmatlan éjszakák után, véresre könyökölt kézzel kitalálnia, hogy pénzt kellene kérni a kulcsok őrzéséért. Annál is inkább, mert szerinte a forgalmi szolgálattevő nem köteles őrizni a kulcsokat. Ami, ugye abszurd dolog, mert a jelenleg érvényes utasítások egyértelműen rendelkeznek e témában. Nincsenek kivételek, feltételek. Törvény van. Azt már megszoktuk, hogy ezek az utasítások pontok nem mindenre vonatkoznak azonos feltételekkel.

Sajnálatos, hogy a helyi állomásfőnök nem éri magára nézve kötelezőnek eme rendeleteket, mintegy megtiltva a szolgálattevőknek az átvételt, őrzést; mondván nem akar kulcsot látni az irodában. Egyszerűbb lenne, ha becsukná a szemét. De nem ez történik. Marad tehát a marakodás a végeken. Nem az a lényeg, hogy gördülékenyen menjenek a dolgok, hanem koholt problémákat kell csíholni. Mondjuk az IVU óta nem újdonság ez a fajta magatartás, csak finoman szólva kissé etikátlan. Természetesen, ha a forgalomnak kell sürgősen hely, akkor nem számít kulcs, megrendelés; csak menjünk. Nem is lenne ezzel gond, hiszen „a vonatnak menni kell.” Ezért jöttünk dolgozni. De kulcs nélkül nem megy!

A fentiek következményeként a szélrózsa minden irányában lehet kulcsot keresni. Ha így folytatják, lassan nyomozókutyát is be kell vetni. Ennek, mondjuk lenne előnye is. Kulcs nem veszne el. Egyelőre itt még nem tartunk. Marad az utasítás pontjainak egyéni értelmezése. Szellektíven. És a sor végén mi csak várunk. Tartjuk a markunkat. Csak kulcs nem akar bele kerülni.

A megoldás egyszerű lenne, ha ellátnának minden típusismerettel rendelkezőt kulccsal, mint ahogyan ezt márt több géptípusnál alkalmazza a Trakció. Előnye lenne még, hogy így biztosan nem kerülhetne illetéktelen kezekbe, hiszen nem lenne mit elkérni, illetve odaadni. Tudom, van ennek ellenlábas is, de túl kellene lépni a beidegződéseken. Ha a Lajtán túl működik ez a rendszer, akkor miért ne működne nálunk is? Az illetékes et. szerint, szó nem lehet róla, mert szerinte mindenki nyitogatná a vezetőállást. Szerintem meg nem! Alapvető elemi dolog, hogy nem megyek be oda, ahol nem én vagyok szolgálatban. Tudom, ehhez még fejlődni kell, de én megpróbálnám. Valószínűleg megérné az anyagi befektetést.

Tessék rá aludni egyet!

B.G.

A SIGNAL BIZTOSÍTÓ szolgáltatásai a Mozdonyvezetők Szakszervezete tagjai részére

SIGNAL BIZTOSÍTÓ

2011. 07. 01-től, csoportos szakszervezeti balesetbiztosítás keretében.

Balesetből eredő elhalálozás esetén	300.000 Ft
Balesetből eredő rokkantság esetén	300.000 Ft
Baleseti kórházi napidíj a kórházban tartózkodás minden egyes napjára	700 Ft/nap
Csonttörés esetén	7000 Ft
<i>Munkahelyi balesetre járó szolgáltatás</i>	
3 napot meghaladó táppénzes állomány esetén	4000 Ft
21 napot meghaladó táppénzes állomány esetén	7000 Ft
Égési sérülés esetén, a sérülés súlyosságától függően	40000 Ft
Balesetből eredő műtéti térítés esetén a műtét súlyosságától függően	40000 Ft

A balesetbiztosítás a nap 24 órájára és a világ összes országára érvényes, kivéve a munkahelyi balesetre járó szolgáltatást, ahol a biztosítás csak a munkahelyen, szervezett munkavégzés közben bekövetkező, valamint a munkahelyre történő legrövidebb oda- és visszaút közben bekövetkezett balesetekre nyújt fedezetet. A szerződés feltételei szerint a MOSZ tagoknak lehetőségük van családtagjaik részére ugyanezt a balesetbiztosítási szolgáltatást biztosítani, megkötni.

A biztosítás díja: 600 Ft/év

További kedvező, kedvezményes biztosítások MOSZ tagoknak

www.signal.hu , info@signal.hu



Ausztria: Befejződött a GTW-k leszállítása

2011 végéig mind a 13 GTW 2/8 dízel motorvonat megérkezik a tervezett üzemeltetési helyre. A GTW-motorkocsok kiszállítása a Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb (GKB), valamint a Stájerországi Tartományi Vasút (StLB) számára egyidejűleg történt. A GKB: 13 db GTW 2/8 típusú dízel motorvonatot, az StLB: 3 db GTW 2/6 típusú dízel motorkocsit és 3 db GTW 2/6 típusú villamos motorvonatot rendelt.

Ausztria: a WLC új mozdonyokat vásárol

Augusztus végén a 183-704 pályaszámmal átvette a WLC a négyből az első ES64U4 típusú mozdonyt, amelyet a SIEMENS-től rendelt. A C variáns mozdonyt Ausztria és Németország mellett, Szlovéniában, Magyarországon, a Cseh Köztársaságban és Szlovákiában is jóvá kell hagyni. Az engedélyezéshez a megfelelő vonatbiztonsági rendszer már telepítve van. A második mozdonyt szeptemberben szállították le, a harmadikat 2010 végén, míg végül a negyediket ez évben.

Van ahol működik a „szerkezet”

Vonattal a Bajor Alpokba

Mészáros Gergely

Forrás: Indóház

Századik születésnapját ünnepli a Bayerische Oberlandbahn vasúthálózatának egyik szakasza. Ez a jelenleg magántulajdonú vasútvállalat Münchenből indulva szállítja az utasokat az Alpok három helyszínére.

A mai formájában 1998 óta üzemelteti a Veolia ezt a mintegy 120 kilométeres, röviden BOB-nak nevezett vasútvizet, de egyes szakaszai már 1854-re elkészültek. A Schliersee és Bayrischzell közötti vonal fennállásának századik évfordulóját idén ünnepli a vasút. Három célpont felé indulnak jelenleg a Bayerische Oberlandbahn szerelvényei a müncheni főpályaudvarról: Lenggries, Tegernsee és Bayrischzell felé. Mivel felsővezeték csak München és Holzkirchen között van, így a forgalmat dízel motorvonatokkal bonyolítják le, ráadásul igen ügyesen. Münchenből egy három egységből álló csatolt szerelvény indul el minden órában egyszer, majd Holzkirchenben az egyik egység leakad és meg tovább Bayrischzell felé. A másik kettő Schaftlachig halad együtt, majd az egyik Lenggries felé halad tovább, a másik pedig egy irányváltás után Tegernsee felé. Lenggries és Tegernsee felé rövid a menetidő, így ugyanaz a szerelvény érkezik vissza Schaftlachba, mint amelyik onnan az előző órában elindult, de Bayrischzell felé jóval hosszabb az út. Emiatt Schliersee állomásán van egy kereszt, ráadásul irányt is kell váltani. Visszafelé ugyanez a folyamat fordítva játszódik le. Ezek a szét- illetve összecsatolások és irányváltások igen gyorsan, néhány perc alatt megtörténnek, az utas szinte semmit sem érezkel belőle. Ez teszi lehetővé a hálózat egészén az órák alapütemet, ráadásul mindenhol el lehet jutni Münchenbe átszállás nélkül. Az alapütem hétköznap a hivatásforgalom, hétvégén pedig a kirándulók miatt sűrűtik, továbbá hétköznap néhány vonat esetében Holzkirchen és München között nem három, hanem négy csatolt motorvonatból álló szerelvény közeledik. Érdekes, hogy a pálya nem teljes részben állami tulajdon, a Schaftlach és Tegernsee közötti rész a TAG Immobilien AG birtokában van.

A menetrend és a csatlakozások betartásához a megfelelő járművek is szükségesek. A BOB egyetlen felhasználója az ausztriai Jenbachban készült Integral SD95-ös típusnak. Eleinte többek



Szétcsatolás után irány tovább Schaftlachból



Ismét Schaftlach, ezúttal egy Talent érkezett Tegernsee felől



Lenggries állomása előtti tér, innen indulnak a kirándulókkal tömött buszok



Tegernsee, végállomás. A vonalon nosztalgia-
gajonatok is közlekednek, ennek egyik
szerelvénye látható



Holzkirchen - innen München felé a BOB
csak néhány fontosabb helyen áll meg, a
mellette levő S-Bahn pedig mindenhol



Bayrischzell felé már hegyvidéki tá-
jakon megy a vonat



Integral motorvonat belseje - a
kocsi két végét leszámítva ala-
csonypadiós

között a bécsi S-Bahn részére is felajánlották a moduláris, 3-5-7-9, de akár 11 részes kivételben, dízel és villamos erőátvitellel is gyártható motorvonatokat, de végül csak a BOB rendelt 17 ilyen vonatot. Ezek ötrészesek, kialakításukban a multicuklós villamosokra hasonlítanak: három kéttengelyes, de nem forgóvázas modul közé két hosszabb befüggesztett rész került. A hat tengelyből három hajtott, a 945 kilowattos teljesítmény pedig ahhoz szükséges, hogy fővonalon el-

érhessék a 120-140 kilométer/órás sebességet. Az 53 méteres járművekbe négy kétszárnyú ajtón lehet beszállni, valamennyi ajtó alacsony belépési magasságot kínál. Kezdetben sok gyermekbetegséggel kellett megküzdenie az üzemeltetőnek, de mára beváltak a kocsik, napi 140 szét- és összekapcsolás történik gond nélkül. növekvő forgalom miatt négy háromrészes dízel Talent is besegít.



Összeállította:
Bartha Géza

Szilánkok és Bölcsességek

Megoldották

Már-már a csőd szélén táncolt a GySEV humán vezető hiányában, de szerencsére az új cégvezetés gyorsan úrrá lett ezen a problémán, az első intézkedések között létrehozták ezt a posztot, és be is töltötték.

Az ár-érték arányon lehet vitatkozni. Szerintem kicsit drágán oldották meg, azt is figyelembe véve, hogy úgy tűnik a lojalitást és a hozzáértést nem sikerült egy személyben megtalálni, ezért a régi humán vezetést is megtartották. NL

Kormány összetétel

A különböző kormányzervekkel a korkezdézményes és korengedményes nyugdíjak ügyében és az új MT. tervezete kapcsán folytatott egyeztetések(?) ta-

pasztalatai alapján úgy tűnik, hogy a miniszterelnöknek több bohócúgyi államtitkára is van. Minden egyeztetésre jut belőlük egy másik.

Érthető, ez manapság eléggé leterhelt beosztás, ezért nagy lehet rá a kereslet. NL

Kettős tag

A tagnyilvántartó programunk ráakadt egy tagra, aki két tagcsoporthoz is tartozott, és minkét helyre le is vonták tőle a tagdíjat. Vagyis a MOSZ kettős tagja volt!

A MOSZ alapszabálya szerint a kettős tagságról a tagnak nyilatkoznia kell, és ha záros határidőn belül nem szünteti meg a másik tagsági viszonyát, akkor megszűnik a MOSZ tagsága.

Sajnos, a kollégánk április óta csak egyszeresen fizeti a tagdíjat. Már csak azt nem tudjuk, hogy megszűnt a MOSZ tagsága, vagy nyilatkozott, és megszűntette a másik tagsági viszonyát. 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 területi ügyvivő

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

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

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

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

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

Felelős vezető:

Kovács Attila

Nyomdai elkészítés:

Kriszta

© 2011 MOSZ. Minden jog fenntartva.

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