



Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XXII. évfolyam 3. szám

Alapítás éve: 1892

2012. március

Pénzbegyűjtés?



2

•Tolatás
• KÜT hírek
• Optimális?
• Vízet prédikálni
• Húsvét alkalmából



Az épp regnáló kormány már eddig is számos új, a vasúti ágazat támogatásával kapcsolatos ígérettel kecsegtetett minket. Az igazán nagy baj nem az, hogy ezeket egyáltalán nem váltották valóra, hanem az, hogy helyettük olyan intézkedésekre került sor, amely ugyanolyan romboló hatású, mint az előző kormány időszakában voltak. Többek

között a vasútvonalak bezárásáról van szó. Saját bőrünkön tapasztalhatjuk: csak a póráz változott, az eredmény ugyanaz. Egyenes úton haladunk a magyar vasút kihalása felé. De mesze is vagyunk már attól, amikor ellenzékben még magabiztosan hirdették a fiúk; a közösségi közlekedésen belül a vasúti szállítást prioritást kell élveznie a közúttal szemben.

Vonjunk gyorsan egy kis mérleget! Kormányváltás után 33 bezárt vasútvonal közül néhányon újraindult a közlekedés. Igaz, az ígéret az összes bezárt vonalról szólt még annak idején, de hát azt még ellenzékéként vállalták. Röpké másfél év alatt arról született döntés, hogy a közel 50 vonalon, több mint 400 vonattal fog kevesebb közlekedni. A döntést azok hozták, akik árnyék-kormányként a vasutak mellett érveltek. Most itt a valóság. Fekétén fehéren. A számok önmagukért beszélnek. Csak sajnós elkéserítő amit mondanak.

VASÚTVONAL	MEGSZÜNŐ VONATOK SZÁMA	VASÚTVONAL	MEGSZÜNŐ VONATOK SZÁMA
4. sz. Eüteggom - Almásyliget - (Kamánrév)	12	86. sz. Vámosgyörk - Újváros (- Szőlők)	6
5. sz. Szekesfehérvár - Kamánrév	14	87. sz. Egér - Selyvásrad	14
11 sz. Győr - Veszprém	11	89. sz. Tiszapalkonya - Erdőd - Nyékállomás	19
12 sz. Tatahátság - Óbudány	6	90. sz. Miskolc Tiszai - Hidasnémeti	1
14 sz. Pápa - Csorna	17	92. sz. (Mihályi Tiszai) - Kazincbarcika - Ózd	8
17 sz. Somlathely - Nagykanizsa	14	98 sz. (Szerecs) - Abajszántó - Hidasnémeti	8
20 sz. (Budapest -) Szekesfehérvár - Szombathely	10	100 sz. Budapest - Cegléd - Szelecs	n.a.
23 sz. Rákos - Zalagerény	10	100 sz. (Bp. -) Sásbok - Orlovom - Nyíregyháza - Záhony	n.a.
25 sz. Csillomók - Bóba - Zalangeréz - Bajánsegy	5	102 sz. Kál-Kápolna - Kisgyőr	11
26 sz. Balatonudvari - Tapolca - Úrkút	7	103 sz. Karag - Tuzsárd	8
30a sz. Budapest - Szekesfehérvár (- Tapolca)	2	105 sz. Debrecen - Nyírbárány	4
35 sz. Kaposvár - Sziget	2	113 sz. Nyíregyháza - Mátészalka - Zajta	15
40 sz. Budapest - Pécs	1	114 sz. Mátészalka - Csenger	12
43 sz. Szekesfehérvár - Sárospatak	7	120 sz. Budapest - Szelecs - Békéscsaba - Lókaháza	12
46 sz. Sárospatak - Bátaszék	10	121 sz. Mezőhegyes - Újszeged	12
47 sz. Dombóvár - Kertő	12	125 sz. Mezővár - Bátorfya	10
50 sz. Dombóvár - Bátaszék	8	127 sz. Vésztő - Gyoma	4
60 sz. Gyékényes - Pécs	5	128 sz. Békéscsaba - Kötégyán - Wörz - Fűzőklágy	9
75 sz. Vác - Diósjenő - Balassagyarmat	10	130 sz. Szelecs - Szentes - Hódmezővásárhely	4
79a sz. Aszófő - Balassagyarmat	8	135 sz. Seregely - Hódmezővásárhely - Békéscsaba	3
79b sz. Balassagyarmat - Iskolaváros	16	140 sz. (Budapest -) Cegléd - Seregely	13
80 sz. (Bp. -) Hatvan - Miskolc - Szerecs - Sátorajáshegy	2	142 sz. Budapest - Lajosmizse - Kereskémén	6
81. sz. Hatvan - Somokajfalu	7	146 sz. Kisménváros - Laktelek - Kiskunfélegyháza	3
85. sz. Vámosgyörk - Gyöngyös	8	147. sz. Kiskunfélegyháza - Szentes - Ómszáza	8
		154-155 Bátaszék - Kiskunhalas - Kiskunfélegyháza	10

Magyarazatok, pontosabban magyarázkodások természetesen vannak, „Ez nem ugyanaz, mintha bezártuk volna ezeket a vonalakat” - mondotta az államtitkár. Valóban! De nem is az, amit ígértek, „Szó sincs vasúti vonalbezárásról, az április 15-i menetrendváltozásban összehangolják a közösségi közlekedést, kiszűrik a párhuzamosságokat, az utaslétszámhoz igazítják a járatokat, hatékonyabban használják fel a közpénzeket” - nyilatkozta az államtitkár. Csak sajnálni tudom azokat az embereket, akik kénytelenek olyanokat kijelenteni nagy plénum előtt, amit még maguk sem hisznek. De állta a sarat, mondta rendesen: „a vasúti menetrend április 15-i változásában 8-8,5 százalékos kapacitás-csökkenés várható”, „a vasútra és a közútra vetítve az áprilisi változástól 8 milliárd forint megtakarítást várnak az idén, ami éves szinten 12 milliárd forint lenne.” E kijelentésekre térjünk vissza majd akkor, ha eltelik egy év.

Most pedig szemezzünk egy keveset azokból a nagy ígéretek közül, amiket még ellenzékben hirdetett a jelenlegi kormány. Főszereplő az első Orbán-kormány közlekedési minisztere, Fónagy János.

Vizet prédikálni, s közben bort inni...

„A kormánynak alapvető tévedése, bűne, hogy liberális gazdaságfejlesztéséből adódóan a vasutat is csak egy vállalként kezeli. Ennek kapcsán hangsúlyozta, hogy a közösségi közlekedés közszolgáltatás, alapvetően nem gazdaságossági, vállalati kérdés. Hozzátette: az állam nem kegyel gyakorol vidéki polgáraival, amikor működteti a postát, az iskolát és a vasutat, ez alapvető állami kötelezettség. A jelenlegi kormányt senki nem hatalmazta fel arra, hogy a vidéken élő emberek alapvető életfeltételeihez tartozó szármányokat mondva csinált okokkal korlátozza, bezárja, tudatosan lepusztítsa - mutatott rá.”

„A költségvetési megszorítások miatt csökkentett forgalom nem megtakarítást eredményez, hanem többletkiadást fog okozni, így 100 milliárd és milliárdok vesznek kárba a kormány kapkodása miatt.”

Mint fogalmazott, a MÁV-Start még áprilisban elkészítette ütemes menetrendre vonatkozó javaslatát, amely olyan rendszert hozott volna létre, amelyben kalkulálható módon közlekednek a vonatok, és nincsenek holtidők, mert a munkáerő és az eszközök is folyamatosan dolgoznak. Ez a rendszer visszazoktatná az embereket a vasútra.

„Ez a tervzet alapvetően ellentétes Magyarország, a magyar emberek és a magyar gazdaság érdekében - szögezte le Fónagy János, rámutatva: a Fidesz határozottan elutasítja a 2000 kilométernyi vasútvonal megszüntetését. Mint fogalmazott, ez az intézkedés az érintett települések lakóit abban akadályozza, hogy eljussanak munkahelyükre vagy az iskolába. A honatyá kitért arra is, a lépés ellentétes az európai trenddel is, ugyanis az unió országai a vasútfejlesztés mellett tették le voksukat.”

„A tervezett intézkedés eredménye olyan mértékben csonkíthatja vasúti személyközlekedést, mely már megkérdőjelezi az egész magyarországi rendszer fenntarthatóságát” - közölte a Fidesz képviselője.

Fónagy János hangoztatta, hogy a vasút fejlesztése alapvető gazdasági érdek, és ahogy Nyugat-Európában tették, Magyarországon is fel kellene ismerni a vasút gazdaságfejlesztési lehetőségét.

A Fideszes szakpolitikus szerint a nyilvánosságra került adatok kegyelemföfést jelentenek a vidéki embereknek és a magyar gazdaságnak.

„Azzal, hogy a jelenlegi magyar kormány nem építi, hanem leépíti a vasútvonalakat, a meglévő lemaradásunkat tovább növeli” - jegyezte meg Fónagy János.

Fónagy János arra is felhívta a figyelmet, hogy a vidéki vasútvonalak bezárása nem takarít meg költségeket, hanem többletkiadásokat jelent, ráadásul a kormány komoly károkat okoz, és a vidéken élő százazrek, milliárd életét nehezíti meg.

„Ellenkezőjét teszik, ami Európában zajlik, nem tönkretenni, hanem fejleszteni kell a vasútvonalakat” - jegyezte meg a képviselő.

„Kijelentett konfliktushoz vezethet a költségvetési törvényben előirányzott és a vasút átszervezésére vonatkozó koncepciónak a vidéki emberek mindennapjaira és a foglalkoztatásra gyakorolt káros hatása” - szögezte le a politikus.

Tisztelt Fónagy úr! A MOSZ 2010. évi Kongresszusán a vasút térdhódítását vetítette előre.

Köszönjük képviselő úrnak a mozdonyvezető, a vasutasok és a vidéki lakosság érdekében végzett munkáját! Csak remélni tudom, hogy további segítségével nem kíván kitérteni minket! Az újabb rombolás elkerülése érdekében már régen elérkezett az ideje annak, hogy tiszta víz kerüljön végre a borospohárba.

Kjss László





Ahogyan én látom....

.....különvélemény 2.

Érdekes módon az utóbbi időben (majdnem) minden munkáltatói megnyilvánulástól kényszeres írhatnékam támad, de amikor a billentyűzet elé kerülök, valahogyan átcsap ez az érzés egy különös forrongásba. Csak puffogok, mérgelődök magamban, de sehogyan nem tudom visszaadni a reám ható kényszeredett érzések világát. Több alkalommal jegyzetelek, hogy majd erről, meg majd arról is írok, de minduntalan azon töprengek, hogy valójában mennyire fogják megérteni e gondolatokat a kollégák, illetve miként fogják félreértelmezni (ezt is) a munkáltatói oldal jeles képviselői. Ez utóbbiról több tapasztalatom is van negatív és pozitív előjellel is. Sőt február huszonnyolcadikától még jogerős bírósági végzésem is a FŐVÁROSI TÖRVÉNYSZÉK, mint másodfokú bíróság „kiadásában”, illetve helybenhagyása jóvoltából arról, hogy én megtanultam írni, de nem mindenki tudja azt olvasni. Bizonyára többen tudják, de még többen nem, hogy a munkáltató nem szereti a MOSZ-t (*nem is kell szeretnie, hiszen nem erre hívatott, meg amúgy is van neki olyan saját érdekképviselője, akihez gyengéd szálak fűzik*), nem szereti a Mozdonyvezetők lapját és nem szeretnek engeget sem, akinek ebben a lapban alkalmanként megjelennek írásaim. A 2010-es évet úgy nyitottuk a saját kiadású, zárt terjesztésű lapunkban, hogy véleményért mertünk megfogalmazni a munkáltató, számunkra addig szokatlan és kissé furcsa kettősségről, kommunikációjáról és arcáról (2010/01 *Kedves kollégák és egyéb olvasók...*). Hát ezt ők nagyon nem szerették. Azt meg különösen nem, hogy az év áprilisában folytatódta az én tollamból fakadó írások (2010/04 *Ahogyan én látom*). Rögvest szaladtak is a rendőrségre (vagy bíróságra), hogy megtegyék a feljelentést ismeretlen tettes ellen, rágalmozás vétsége miatt. Aki jártas a jogrendszerünkben az tudhatja, hogy a Btk. 179. § (1) bekezdésében foglalt ügyekben csak magánvádas eljárás keretében van lehetőség bíróságra citálni a kedves ismeretlent (a nevem egyébként mindig oda volt írva a cikkek alá). Közel egy év telt el az első és egyetlen személyes meghallgatásig, ahol én, mint feljelentett elismertem, hogy bizony én vagyok Gyüre Ferenc és a cikkeket is én írtam. A bíróság békítése nem vezetett eredményre (nem békültünk, ámbár én haragban sem álltam senkivel) és az egyik feljelentő szinte az asztalt csapkodva mondta oda a bíróságnak, hogy „**kapja meg ami jár**” (mármint én)! Nem is szaporítom a szót a bíróság tárgyalás nélkül megszüntette az eljárást 2011. december 06-án. Négy oldalon elmagyarázza a végzésben, hogy miért nem állja meg a helyét rágalmozás, mint tényállás. Összegezve: azt mondta ki, hogy nem is lehet egyértelműen beazonosítani az általam leírt szereplők személyeit és azt, hogy én, mint cikkíró a véleményemet fogalmaztam meg. Na meg ott van ugye a szabad véleménynyilvánításhoz való alkotmányos alapjog, de számomra a legfontosabb, hogy „*a tényállást nem önállóan, magukban, a szövegkörnyezetükből kiragadva, hanem a tágabb szövegkörnyezet és a szövegösszefüggések körültekintő vizsgálatával kell megítélni*” (ezt egyébként többször mondtuk a munkáltatónak egy-egy törvényi értelmezés kapcsán is). Természetesen a feljelentést tevők fellebbeztek a végzés ellen, de a Fővárosi Törvényszék február 28-án határozatba foglalta azt, hogy a fellebbezés nem alapos, az elsőfokú bíróság megszüntető végzését helybenhagyta, azonban nem az elsőfokú bíróság által hivatkozott magánindítvány hiánya, hanem **bűncselekmény hiánya miatt!** Mit fűzök még hozzá ehhez? Talán azt a közmondást, hogy **akinek nem inge ne vegye magára!** Az azért minden-

képpen elgondolkodtató, hogy mért öltötték magukra az összes negatív szereplő figuráját a feljelentést tevők és miért aggatták magukra azokat a bizonyos ingeket? A fellebbezésben is azt írták, hogy egyértelműen be lehet őket azonosítani (miből gondolták ezt?). Miért nem vette magára ezeket a negatív szerepeket a MOSZ elnöke, vagy alelnökei? Álljon itt egy példa a feljelentésből, amiből elvileg magukra ismertek (a feljelentés szerint): *Az a KSZ nem az a KSZ, a sötét birodalom magasabb szintű tábornoka, valamint az őket oktató sámán és varázsló nem ezt mondta nekünk az ismeret feltöltési csillagközi kurzuson, Budapesten.* Itt egy másik gyöngyszem: ... ez mégiscsak a „*Mozdonyvezetők lapja*” nem a MÁV – TRAKCIÓ promóciós kiadványa. Hogy ezzel az utóbbi mondattal kit és hogyan lehet rágalmozni.....(ha valaki rájön, írja meg nekem)? Ezt egyébként a bíróság sem tudta értelmezni, le is írta, hogy az idézett szövegrész nem tartalmaz olyan tényállítást, amely objektív mércével mérve büntetőjogi szempontból alkalmas lenne a becsület csorbítására, éppen ezen ok miatt meg is jegyzi, hogy már emiatt is megszüntethető lett volna az eljárás. Na de erről ennyit.

Én már nem dohányzom és most tényleg elmondhatom hogy szerencsémre! Ha ugyanis dohányoznék, akkor attól kellene félnem, hogy valaki arra hajtana, hogy rajtakapjon nikotin tartalmú füst tiltott helyen való belélegzésén. Megértem én, hogy fontos a nemdohányzók védelme, csak azt nem tudom, hogy ha egy mozdonyon (nem motorkocsin, vagy motorvonaton) CSM-ben dohányzók, az hogyan veszélyezteti azon nemdohányzók egészségét, akik a mozdony által vontatott kocsikban ülnek, vagy akik mellett 120 km/h-val elhúzó egy-egy állomáson, vagy útátjáróban (nem is beszélve a tehervonatokról)? Maga a nemdohányzók védelmére „alkotott” törvény sem piskóta a saját kivitelezhetetlen előírásaival egyetemben, de ahogy ezen a törvényen túlterjeszkedett a vállalatunk illetékes nem tudom kije, és átesett a ló túloldalára, az már szinte szép. Az a parancskönyvi rendelkezés amilyen flottul meg van fogalmazva, beillene egy összeesküvés elméletet gyártó krimi, sci-fi író repertoárjába. Írva vagyon, hogy „*..tilos a dohányzás: - nyílt légtérben kijelölt dohányzóhelyek kivételével a munkahelyeken, ide értve a vontatójármű vezetőállását is. A hamutartók megszüntetésre kerülnek.*” Úgy gondolom, hogy eddig is jól le volt szabályozva a vezetőálláson való dohányzás. Ha ott más is tartózkodott nem lehetett dohányozni (hacsak nem mindannyian dohányoztak)! Most már akkor sem lehet, ha egyedül vagy. A szigorú szabályozás célja egyébként az, hogy védelmet nyújtson a nemdohányzók, valamint az életkoruk vagy egészségi állapotuk miatt egyébként fokozott védelmet igénylő személyek részére a passzív dohányzás káros hatásaival szemben. Ha rágyújtok, lehet, hogy beteg lesz a füsttől mozdony? A kérdésem csupán annyi volna, hogy a mozdonyvezetőnek hol van kijelölve a dohányzóhely, ha egyfolytában több órát vezet (pl. kör IC)? Vagy a mozdonyvezetőnek nincs biztosítva azon joga, hogyha úgy kívánja rágyújtson? Hol van itt az esélyegyenlőség [2003. évi CXXV. törvény (amely az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról rendelkezik)]? Mert ugye a munkahelyeken ki kell jelölni a dohányzóhelyet, így a Könyves Kálmán körúton is látom, ahogyan a bejáratnál öt méterre dohányoznak. Szerintem ez csak arra jó, hogy megint tudjanak húzni egyet a mozdonyvezetők hátára azok, akik egyébként egy irodában üldögélve azon morfondíroznak, hogy hogyan kellene kimenni (vagy nem kimenni) elszívni egy szál cigit. Persze vannak olyan kollégák bizonyára, akiket zavar a füst és ezt meg is lehet érteni, de őszintén, hány olyan mozdonyunk van, ahol nem viszi ki azonnal a huzat a füstöt? A biztonsági igazgatóság információja szerint a mi munkakörünkben dolgozók 30-40 %-a „láncdohá-





nyos". A munkavállalók nagy idegi és szellemi megterhelésnek vannak kitéve. **A dohányzási lehetőség drasztikus elvonása negatív hatással lehet a dolgozók munkavégzésére.** A kialakult stresszhelyzetben a munkavállaló képtelenné válhat a megfelelő koncentrációra, ami magában hordozza a nem megfelelő döntés lehetőségét. **Ennek rendkívüli biztonsági kockázata van.** Akkor miért kell feláldozni egy nem minden elemében megfelelően kidolgozott törvény betartásának oltárán a biztonságot?

Lehet, hogy e dohányzásért is büntetőpontot akar majd adni a „pénzjutalmom” kívül a munkáltató, mert ugye az is kiderült nem olyan régen, hogy a munkáltató örömmel fogadná a közúti közlekedésnél oly jól bevált büntető pontrendszer bevezetését a vasútnál is, csak sajna! a jogi háttére ennek nincs leszabályozva. Remélem soha nem is lesz, hiszen annyira kell nekünk ez a pontrendszer, mint púp a hátunkra, no a vasúti közlekedés biztonságosságán is legalább annyit javítana, mint egy csinos kis púp. Lehet, hogy a vonatveszélyeztetéseken, jelzőmeghaladásokon az javítana, sőt biztosan javítana az a tény, ha a mozdonyvezetőket nem törzsszámoknak tekintené a munkáltató, akiknek az elmúlt évben nőtt a „kihasználtságuk”, hanem embereknek. Az IVU beállításait emberbarátabbá tennék egy picit és nem azt nézné a rendszer, hogy Tsz.: 12345678 kezdett 02:00-kor, végzett 13:00-kor, 03:00-ra jöhet újra és így merül ki az ember szépen lassan, akár több hónapra keresztül, mígnem „bebólint” egy MEGÁLJ állású jelzőnél és már meg is van a baj. Akkor persze a munkáltató nyugodtan védi ki magát széttárva karjait, hogy ő nem vétett, a törvényileg rögzített pihenőidők rendelkezésre álltak, egyébként meg „sorry”. (Lehet, hogy azért nem figyelt, mert dohányzott sutyiban, vagy pont nem dohányzott, mert ugye most már tilos a vezetőálláson, így nem bírt ébren maradni.)

Ehhez bónuszként jött az a hír, hogy a hatóság pénzbüntetés bevezetését tervezi a vasúti közlekedéssel összefüggésben, ami természetesen minket is érinthet. Egy példa: sebességtúllépés, minimum 50000, maximum 200000 Ft és ezt természetesen a mozdonyvezetőnek kellene megfizetni!

Egyébként ez a „tarifa tábla” sok mindenre kiterjedne a menetigazolvány helytelen vezetésén át, az illetéktelen vezetőálláson tartózkodásig. Mindennek ára van így kíváncsi lennék arra, hogy a vezetési idő túllépéséért kinek is kellene fizetni? Ha a mozdonyvezetőnek, akkor ne kötelezzék arra, hogy megsértse a **2005 évi CLXXXIII. törvényt**, ami a vasúti közlekedésről szól (Vasúti törvény, továbbiakban Vt.!) Ha a munkáltatónak, akkor ne tolják át a felelősséget a mozdonyvezető felé és egyértelműen álljanak ki amellett, hogy igenis a munkáltató általi rendkívüli munka elrendelése miatt nőtt meg a vezetési idő hossza, vagy munkaidő napi, netán heti értéke! Az is ide tartozik, hogy 2012. február 24-én hivatalos levélben kértem választ és intézkedést a vezetési idő operatíván elrendelt meghosszabbításával kapcsolatosan akkor, amikor nem állnak fenn az Mt. 128. §. (1) bekezdésében foglalt esetek, de tényleges (hivatalos) válaszlevelet a mai napig nem kaptam a munkáltatótól (pedig elvileg magasabb szinteket is megjárt a kérdés). Egy pár soros e-mailben örömmel tájékoztattak arról, hogy nyugodjak meg soha nem volt veszélyben a vezetési idő törvényes korlátja, de arról, hogy milyen intézkedések születtek arra vonatkozóan, hogy ne is történjenek olyan esetek, intézkedések, amikor a vezetési idő törvénytelenül megnövekedhetne, nem szólt a fáma. Na, hát én ettől egyáltalán nem nyugodtam meg, főleg most, amikor azt gondolom, hogy pénzbírsággal fogják sújtani a vezetési idő túllépése miatt az „elkövetőket”! Véleményem szerint a munkáltatással foglalkozók (operatív végrehajtó szolgálatot ellátókat is beleértve) legalább 90 %-a nem ismeri a Vt. vezetési időre vonatkozó előírásait, annak számítási módját. Nem tudják mi tartozik bele a vezetési időbe és azt sem, hogy hol kell egyáltalán ezeket megnézni.

Több mindent szerettem volna még érinteni, de már így is hosszúra sikeredett az általam leütött karakterek halmaza. Legközelebb folytatom. Ha mégsem jelennék meg sokáig, akkor kezdjétek gyanakodni: vagy bepereltek, vagy kirúgtak, vagy eltettek láb alól! ;-) Gyüre Ferenc



... a munkáltató mindig jogszerűen jár el!

A 2009. október 01-jén hatályba lépett, a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről szóló 203/2009. (IX. 18.) Korm. rendelet (továbbiakban: Kr.) hatásaként több peres eljárást indítottak szakszervezeti tagjaink. Ezen egyéni jogviták kiindulópontja az a Kr-ben szereplő rendelkezés volt, miszerint a munkáltató köteles a munkavállalót időszakos alkalmassági vizsgálatra küldeni.

A Mozdonyvezetők Lapjának korábbi számaiban már foglalkoztunk ezzel a témával, sőt azzal is, hogy azonos ügyben hozott jogerős határozat ellenére kénytelen volt a többi érintett mozdonyvezető is ugyanazon a bíróságon peres eljárást kezdeményezni, miután a munkáltató nem mutatott hajlandóságot az

ügyek más módon történő lezárására. Azt már említettük, hogy az eljáró munkaügyi bíróság helyt adott ezen kollégáink kereseti kérelmének is. A munkáltató fellebbezésének eredményeként pedig a közelmúltban a másodfokú bíróság is döntött, helybenhagyta az elsőfokú bíróság ítéletét.

A másodfokú bíróság álláspontja szerint a bizonyítási eljárást a szükséges mértékben lefolytatta és a rendelkezésre álló adatok alapján a tényállást helyesen állapította meg a munkaügyi bíróság. Rögzítette a másodfokú bíróság, hogy az elmaradt munkabér kárként jelentkezett a munkavállalóknál. Az a munkáltatói hivatkozás pedig téves, „...*miszerint a jogszabály külön szervezet feladatkörébe rendeli az orvosi alkalmassági vizsgálat lebonyolítását a felperesek tekintetében és emiatt nem az alperes működési körébe tarto-*

zók az ezzel kapcsolatos kérdések...”, miután a munkáltatót továbbra is terheli az a kötelezettség, hogy a munkavállalókat időszakos orvosi alkalmassági vizsgálatra küldje. Megállapította a másodfokú bíróság, hogy az alperesi munkáltató ezen feladatát nem a tőle elvárható gondossággal látta el, ugyanis az ügyintézési határidőre figyelemmel kellett volna lennie. Tehát a „...*felpereseknél felmerült kár (elmaradt munkabér), így az alperes felróható magatartásával okozati összefüggésben áll, így az alperes kárfelelőssége fennáll.*”.

Persze, hogy mind ezen ügyeknek lesz-e bármilyen folytatása vagy itt lezárulnak, azt a jövő majd eldönti.

dr. Király György s.k.





Húsvét alkalmából . . .

Újabb ünnep, újabb meglepetések! Mit ad Isten, vagy hogy, hogy nem elvtársak (Hofi Géza után, pontosan, nehogy plágium legyen) a kezünkbe akadt egy kiváló jogszabálytervezet. (lásd alant) Vasútreform nincs, Nemzeti Közlekedési Holding nincs, pénz a legkevesebb, Projekt Igazgatók tömege masszírozza az átszervezésnek mondott semmit, de mint látható a pénzbegyűjtésre még maradt egy kevés energia. Csak a mozdonyvezetőkre vonatkozó tételek kapcsán két dologra hívnánk fel a tisztelt jogalkotók figyelmét. Egyrészt a hatályos Kollektív Szerződés szabályozza a vonatkozó utasításokat sértő mozdonyvezetők szankcionálását, másrészt hogyan gondolták a megvalósítás folyamatát. Kíváncsian várjuk például a gyorshajtó mozdonyvezetők utáni hajszát.... Hölgyeim és Uraim át kellene ezt gondolni, és EGYEZTETNI!

K.L.

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTER

ELŐTERJESZTÉS

a vasúti közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértékéről és megfizetésének részletes szabályairól
Budapest, 2012. február

készítette:

látta:

jóváhagyta:

Dr. Rácz Gábor gabor.racz@nfm.gov.hu

795-6846

Dr. Daczi Diána

diana.daczi@nfm.gov.hu

795-6675

Jánosik Aladár

aladar.janosik@nfm.gov.hu

795-6652

Barna Péter főosztályvezető

peter.barna@nfm.gov.hu

795-6837

Borsyné Zoltán Erzsébet főosztályvezető

Dr. Bots Dénes főosztályvezető

Jenőfi György helyettes államtitkár

Schváb Zoltán helyettes államtitkár

Dr. Völner Pál államtitkár

Dr. Vízkelety Mariann közigazgatási államtitkár

Kaiser Kornélia kabinetfőnök

Németh Lászlóné

miniszter

KIVONAT:

1. Az előterjesztés célja

1.1. A kormány-előterjesztés elfogadásával elérni kívánt közpolitikai cél

A vasúti bírságok bevezetésével a cél az, hogy a piaci szereplőket rákényszerítse a jogkövető magatartás gyakorlására, illetve azokat a piaci szereplőket, akik szándékosan jogsértően vagy megfelelő ismeret hiányában járnak el, kellő, de még a vállalkozást el nem lehetetlenítő mértékű bírsággal sújtsa.

Fontos cél továbbá a hatósági ellenőrzési tevékenység tekintélyének helyreállítása. Jelenleg a hatóság jogszabályi kötelezettségeinek megfelelően hivatalból indított ellenőrzéseket végez, esetlegesen szabálysértéseket állapít meg, bírságrendelet hiányában szankciót nem tud érvényesíteni.

1.2. A kormány-előterjesztés szükségességének okai

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (továbbiakban: Vtv.) 88. § (1) bekezdés c) pontjában a Kormány felhatalmazást kapott a vasúti bírságok mértékének, valamint a megfizetésükre vonatkozó részletes szabályok megállapítására. Jelen előterjesztés a vasúti bírságok mértékét és a kiszabásának, megfizetésének részletes szabályait tartalmazza. A vasúti bírságtételek megállapítása lehetővé teszi, hogy a közlekedési hatóság a Vtv.-ben szereplő (a vasúti társaság tevékenységének felfüggesztése) szankciónál enyhébb szankciókat is alkalmazhasson.

1.3. Az előterjesztéssel érintett közfeladat változása

A vasúti bírságok mértéke, illetve kiszabásának szabályai eddig nem kerültek megállapításra. A vasúti piac szereplőinek a jogkövető magatartás gyakorlására való rákényszerítése, mint közfeladat nem került definiálásra. A közfeladat biztosítja a közlekedési hatóság bírságolási hatáskörét, összhangban a Vtv. 81. § -val.

2. Az igénybe vett eszközök

2.1. Jogalkotás

A választott jogi megoldás, összhangban a Vtv. 88. § (1) bekezdés c) pontjában kapott felhatalmazással, Kormányrendelet szintjén szabályozza a vonatkozó területet. A vasúti bírságokra vonatkozó rendelet tervezete szerkezetében és elveiben a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelettel összhangban készült.

2.2. Egyéb intézkedés

Egyéb, nem jogalkotási jellegű kormányzati lépés nem történt, nem indokolt.

2.3. Alternatívák

A választott megoldásokkal szemben nem merült fel reális alternatíva.

3. Kormányprogramhoz való viszony

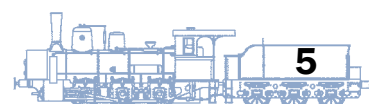
Az előterjesztés nincs közvetlen összefüggésben a kormányprogrammal.

4. Előzmények, kapcsolódások

A szabályozásnak előzménye nem volt.

A szabályozást nem előzték meg rendkívüli események.

A szabályozás nem kapcsolódik előkészítés alatt álló kormánydöntésekhez.





5. Európai uniós kapcsolódások

- 5.1. A tervezetbeli szabályozás európai uniós jogi vonatkozásai
- a tervezettel átültetett, illetve végrehajtott uniós jogi aktusok felsorolása (cím, átültetési/végrehajtási határidő): nincs
 - egyéb kapcsolódó, releváns uniós jogi aktusoknak, ill. az alapszerződések érintett rendelkezéseinek felsorolása: nincs
 - ha kötelezettségzegési eljárással érintett a tervezet, az ügy száma, rövid leírása: nem érintett
- 5.2. Előzetes véleményezési kötelezettség nem áll fenn az Európai Unió joga alapján
- 5.3 A tervezet az EUMSZ 107. cikke szerinti állami támogatást nem tartalmaz.

I. A végrehajtás feltételei

Az ellenőrzéshez szükséges szakmai háttér a vasúti közlekedési hatóságnál rendelkezésre áll, a bírságrendelet végrehajtásához egyéb intézkedés, jogszabály-alkotás nem szükséges. A Nemzeti Közlekedési Hatóság saját bevételeiből finanszírozza működését, illetőleg a hatályos költségvetési törvényben előírtak szerint teljesíti befizetési kötelezettségeit.

A közlekedési hatóság által végzett ellenőrzések és a bírságolás lefolytatásához szükséges létszám a Hatóság bírságbevételeiből biztosítható és finanszírozható.

II. A társadalmi hatások összefoglalása

1. Elsődleges, célzott hatások

A vasúti bírságok bevezetésével a vasúti társaságok Iákényszerűnek a jogkövető magatartás gyakorlására, illetve azokat a piaci szereplőket, akik szándékosan jogsértően vagy megfelelő ismeret hiányában járnak el, kellő, de még a vállalkozást el nem lehetetlenítő mértékű bírsággal sújthatóak.

2. Másodlagos hatások

Az előterjesztés egyéb társadalmi hatásokkal nem jár.

III. Társadalmi költségek

a) A vállalkozások pénzügyi terhei

Az előterjesztés csupán azon vasúti piaci szereplőknél jelent számottevő többletköltséget, melyek nem tartják be a hatályos jogszabályok előírásait, jogkövető magatartás esetén többletköltséget nem jelent.

b) A háztartások pénzügyi terhei

Az előterjesztés a háztartásokat nem érinti.

c) Az előterjesztéssel érintett valamely konkrét társadalmi csoport terhei

Az előterjesztéssel érintett vasúti dolgozók, mint társadalmi csoport költségeit a tervezet érinti, mivel vannak olyan szabálysértések, amelyek elkövetése esetén a bírság a munkavállalóra kerül kiszabásra, azonban jogkövető magatartás esetén egyéb terheket nem jelent.

d) Hatékonysági és versenyképességi költségek

Az előterjesztés a munkæro-keresletet, a munkæro-kínálatot, a beruházásokat, a megtakarításokat és a gazdaság alkalmazkodóképességet nem érinti.

e) Az előterjesztés adminisztratív terhei

A Kormányrendelet elfogadásával, a Nemzeti Közlekedési Hatóság számára a vasúti ellenőrzések, és a vasúti bírságok kiszabásával kapcsolatban adminisztratív terhek merülnek fel. A közlekedési hatóság előzetes számításai alapján, éves szinten, 6.458 ellenőrzési cselekmény és 45 bírságolási cselekmény várható. A bírságolás során a hatóság ugyanis köteles figyelem-

be venni, hogy első alkalommal kizárólag a jogszabályban rögzített esetekben kerülhet sor bírságolásra, egyébként köteles a bírság kiszabását mellőzni.

IV. Költségvetési hatások

A Nemzeti Közlekedési Hatóság saját bevételeiből finanszírozza működését, illetőleg a hatályos költségvetési törvényben előírtak szerint teljesíti befizetési kötelezettségeit. A közlekedési hatóság által végzett és a bírságolás lefolytatásához szükséges létszám és dologi kiadás a Hatóság saját bevételeiből biztosítható és finanszírozható abban az esetben, ha – mivel a 2012. január 01-én hatályba lépő államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 100/E § (3) pontjában meghatározott bírságbevétel nem használható fel működési költségre – a bírságbevétel és kezeléséhez kapcsolódó közvetlen költségek éves összegével egyenértékűen csökken központi költségvetés részére a Hatóság befizetési kötelezettsége.

A bírságtételek képzéséhez lásd az előterjesztés 2. mellékletét.

HATÁROZATI JAVASLAT

A Kormány megtárgyalta és elfogadta a **vasúti közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértékéről és megfizetésének részletes szabályairól** szóló előterjesztést, és elrendeli az előterjesztés 1. mellékletében szereplő tervezetnek a Kormány rendeleteként a Magyar Közlönyben való kihirdetését.

Menetregisztráló berendezés sebességmérő regisztráló szalag, sebességmérő regisztráló korong nélküli üzemeltetése	Munkavállaló: 250.000 Munkáltató: 2.000.000
Vasúti járművek állagában bekövetkezett változások bejelentésének elmulasztása	vasúti járművenként 250.000
Vasúti jármű vezetőállásán illetéktelen személy ott-tartózkodása	50.000
Képesítés nélkül történő járművezetés	Munkavállaló: 250.000 Munkáltató: 2.000.000
Az adott vasúti járműkategóriára nem érvényes járművezetői engedéllyel történő járművezetés	Munkavállaló: 100.000 Munkáltató: 1.000.000
Jogszabály által előírt, az adott útvonalra kiterjedő hatályú vagy az adott jármű vezetésére jogosító kiegészítő tanúsítvány (okmány) nélkül végzett járművezetés	Munkavállaló: 100.000 Munkáltató: 500.000
Lejárt orvosi vizsgálati határidejű vezetői engedéllyel történő járművezetés	Munkavállaló: 50.000 Munkáltató: 250.000
A hatóság által jóváhagyott hálózati forgalmi vagy biztonsági szabályzat – e melléklet más rendelkezésének hatálya alá nem tartozó – előírásának megszegése	Munkavállaló: 25.000 Munkáltató: 250.000
Menetigazolvány és/vagy menetlevél nem előírás szerinti kitöltése, vezetése	Munkavállaló: 50.000 Munkáltató: 200.000
A járműre/vonatra engedélyezett sebesség-túllépés: a) 10-50 %-kal: b) 51-100 % közötti értékkel: c) 100 % fölötti értékkel:	Munkavállaló: 50.000 100.000 200.000
Munkaidő / vezetési idő túllépése a) napi munkaidő / vezetési idő esetében b) heti munkaidő keret / időszakonkénti vezetési idő keret esetében c) munkaviszonyon kívüli / egyéb jogviszonyban töltött vezetési idő közlésének elmulasztása	50.000 500.000 Munkavállaló: 50.000

Indokolás

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. §-a (1) bekezdésének c) pontjában kapott felhatalmazás alapján elkészült kormányrendelet tervezete a vasúti bírság mértékéről és megfizetésének részletes szabályaira terjed ki.





A bírságok bevezetésével a cél az, hogy a piaci szereplőket rákényszerítse a jogkövető magatartás gyakorlására, illetve azokat a piaci szereplőket, akik szándékosan jogsértően vagy megfelelő ismeret hiányában járnak el, kellő, de még a vállalkozást el nem lehetetlenítő mértékű bírsággal sújtsa.

A szándékosan és rendszeresen jogsértő módon tevékenykedők, feltehetőleg tisztességtelen piaci előnyhöz jutás céljából követik el a szabálysértéseket, ezért szükséges, hogy a vasúti közlekedési hatóság (a továbbiakban: hatóság) többször is kiszabhassa ugyanazt a bírságot.

Tekintettel arra, hogy a vasúti tevékenységek végzése során több piaci szereplő együttműködése (munkáltató, munkavállaló), illetve több, egymásba illeszkedő, vagy egymáshoz szorosan kapcsolódó folyamat sorozatából tevődnek össze, ezért lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a hatóság a különböző bírságolási tételeket halmozottan, vagy több piaci szereplő között szétosztva szabhassa ki. A bírságolási tételek jelentős nagyságrendet képviselhetnek, ugyanakkor a beruházások összértékére vetítve nem lehetetlenítik el a beruházást, hanem nyomatékot adnak annak az elvárásnak, hogy a beruházóknak jogkövető magatartást kell tanúsítaniuk.

A vasúti bírságolási díjakra vonatkozó rendelet tervezete szerkezetében és elveiben a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelettel összhangban készült.

I. A vasúti pályahálózat vonatkozásában

E pont 1-16. alpontjainak bírságolási díjtétele a mai áron számolt átlagos beruházási költség 10 %-ában került meghatározásra. A beruházási költségekre vonatkozó információkat a hatóság az egyes MÁV és magántervezői szakterületek képviselőitől szerezte be.

Minden bírságolási tétel abban a vonatkoztatási rendszerben (m; km; m²; stb.) került meghatározásra, amelyben az adott építmény, létesítmény elkészültét egzakt módon meg lehet határozni – a kivitelezés során leggyakrabban a gazdasági számításokat is ebben a mértékegységben határozzák meg – anélkül, hogy az ügyfél hátrányos helyzetbe kerülne.

Különösen veszélyes a vasúti pálya, híd, aluljáró és különféle vonatbefolyásoló és biztosító berendezések esetében az engedély nélküli tevékenységek megelőzése, mert ezek nemzetgazdasági szinten is komoly veszteségeket okozhatnak, ha szakszerűtlenül, vagy jogszabályt sértő módon kerülnek megvalósításra.

II. A vasúti járművek és gépészeti berendezések vonatkozásában

E pont bírságolási díjtételei közül az 20.–26. alpontok a beruházási költség 10 %-ában kerültek meghatározásra, a 26. alpont „30 t feletti sajtótömeg” kivételével. Ez utóbbi bírság összege 5.000.000-ban került megállapításra, az alábbiak figyelembevételével:

- a beruházási költségek ebben a kategóriában 100 millió és 1,5 mrd között mozognak, ami túl nagy szórást jelent;
- jármű darabszámokra kivetítve a bírság mértéke kellően elretentő;
- nem cél a vasúti társaságok ellehetetlenítése;
- a bírság ki nem fizetése esetén az összeget inkább a hibák kijavítására, illetve újabb járművek beszerzésére fordítsák az üzemeltetők.

A II. pont 22. alpontjában alapvetően jogkövető magatartást tanúsító piaci szereplő sérti meg a szabályokat, melynek során nem valósul meg a közlekedés biztonságának veszélyeztetése, de a hatósági nyilvántartás közhitelességét veszélyeztető állapot megvalósul. Ezért mérsékelt, de visszatartó erejű – az eljárási díj 5-szörösében meghatározott – a bírság összege (500.000 Ft).

A II. pont 23., 24., 25., 27-32., és 38. alpontjaiban felsorolt esetek-

ben a piaci szereplő megsérti a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó szabályokat, mellyel közvetlenül veszélyezteti a vasúti közlekedés biztonságát. A szankció mértéke az eljárási díj 10-15-szörös értékében került meghatározásra (1.500.000– 6.000.000 Ft).

A II. pont 33-35. alpontjaiban szereplő esetekben a jármű üzemeltetője (tulajdonosa) nem tanúsít jogkövető magatartást, sőt a vasúti jármű elidegenítését a hatóság elől eltitkolja, vagyis az üzemeltetői felelősség alól igyekszik adott esetben kibújni. A kérdéses pontokban felsoroltakkal a hatósági adatok meghamisítását, illetve a hatóság szándékos, vagy véletlenszerű megtevesztését követi el. Ezért súlyos szankciót indokolt alkalmazni.

A II. pont 40. alpontjában szereplő cselekmény esetén a munkavállaló megszegi a menetregisztráló berendezés kezelésére vonatkozó szabályokat, melyet tehet saját felelősségének elleplezésére, a vasúti társaság érdekeinek jogtalan érvényre juttatása érdekében vagy akár egy rendkívüli esemény vizsgálati eredményének eltorzítása érdekében is. A cselekmény eredhet egyszerű felelőtleniségből is, de az ügy következményei, illetve a megfelelő visszatartó erő miatt szükséges a munkavállaló 250.000 Ft-ra, illetve a munkáltató 2.000.000 Ft-ra történő bírságolása.

A II. pont 41. alpontjában szereplő esetben a jármű üzemeltetője (tulajdonosa), a vasúti vállalkozás nem tesz eleget éves bejelentési kötelezettségének, ezzel megnehezíti a hatóság ellenőrzési feladatainak ellátását, esetleg a 35-37. pontokban szereplő jogsértés elpalástolását valósítja meg.

A halmozott büntetés intézménye esetén ez a díjtétel elégséges a határidőt elmulasztó, alapvetően jogkövető vállalkozások, személyek figyelmeztetésére.

A II. pont 42–55. alpontjai esetében a vasúti közlekedés biztonságának különböző szintű veszélyeztetése valósul meg a vasúti jármű, szerelvény közlekedtetése közben. A cselekményt úgy a vállalkozói vasúti társaságok munkavállalói, mint a vasúti pályahálózat-működtető munkavállalói, illetve ezen vállalkozások vezetői követhetik el. A cselekmény veszélyességi mértékének megfelelően kerül szankcionálásra, figyelembe véve, hogy a vasút fokozottan veszélyes üzem, ahol a közúti közlekedéshez viszonyítva sokkal több utas, sokkal nagyobb mennyiségű veszélyes áru szállítása valósul meg.

A fentiek alapján a korábban hivatkozott 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendeletben alkalmazott bírságtételek eltérítése indokolt a vasúti veszélyesség mértékében.

III. A vasútbiztonsági tanúsítvány és engedély vonatkozásában

A III. pontban – az 60. b) alpont kivételével – valamennyi bírságtétel a díjrendelet (72/2006. (IX.29.) GKM rendelet) 2-4-szeres értékében került meghatározásra. A cél ezzel az, hogy a vasúti társaságok rákényszerüljenek a jogkövető magatartásra és a bírság kellő mértékben visszatartó erejű legyen.

Az 58 b). alpontban szereplő bírság összege elégségesnek látszik az adatszolgáltatások határidőre történő teljesítésének kikényszerítésére, ezzel a hatóság EU felé történő kötelezettségének teljesítése is megvalósítható.

IV. A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók képzése és vizsgáztatása vonatkozásában

Az ezen fejezetben rögzített bírságtételek úgy kerültek meghatározásra, hogy a jogsértő magatartást elkövetők rákényszerüljenek a jogkövető magatartásra és a bírság kellő mértékben visszatartó erejű legyen.

V. A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók vasútegészségügyi vizsgálata vonatkozásában

A V. fejezetben foglalt bírságtételek úgy kerültek meghatározásra, hogy a jogsértők rákényszerüljenek a jogkövető magatartásra és a bírság kellő mértékben visszatartó erejű legyen.





Megkérdeztük...

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium március 9-i sajtótájékoztatóján jelentette be a 2012. április 16-án életbe lépő menetrend módosítást, amely a vasúti személyszállításban súlyos járatcsökkentésekkel jár. Tervek szerint naponta 414 vonattal kevesebb személyszállító vonat közlekedik április közepétől az ország vasúthálózatán, amely egyes térségekben a vasúti közlekedés halálához vezethet és foglalkoztatási gondokat jelenthet a mozdonyvezetőknek. A személyszállító vonatok több mint 10%-át érintő kapacitáscsökkentés indokaként többek között a kihasználatlanságot, a párhuzamosságok megszüntetését említették!



Barsi Balázs
rovata

Megkérdeztük: Mi a véleményed a tervezett vonatcsökkentésről, indokolt-e a mellékvonali vonatközlekedés átalakítása? Tényleg kevesen utaznak a megszüntetendő vonatokon?

Úgy néz ki, csak megcsinálták. Kormányunk (úgy érzem felhatalmazás nélkül) járatritkításba kezdett. Vajon ez már a vonalbezárások előszele? Nem tudhatjuk. Egy biztos, minket mezőhegyesi mozdonyvezetőket is igen érzékenyen érint a döntés. Összes vonataink kb.10-15%-a április közepétől nem fog közlekedni. A 121-es vonalon Mezőhegyes–Újszeged viszonylatban az eddigi 8-pár vonatból 2(?) , a 125-ös vonalon Mezőhegyes–Battanya között 6-párból 2(?) marad. Érthetetlen, hogy az ország vezetése munkahely teremtésről beszél és eközben a még munkahellyel rendelkezőktől is elveszi a lehetőséget, hogy munkába járhassanak. Lassan beigazolódik az internetes közmondás: egy millió munkahelyet teremtünk! Igen, csak ha így folytatják összesen lesz annyi. Véleményem szerint a döntéshozók még mindig a közútban látják fantáziát. Egyéni érdekek következménye a mostanra kialakult helyzet. Ha a politika úgy kívánja, akkor az utasszámláló kevesebb utast ír a papírjára, ha úgy kívánja többet. Amikor a médiákban sorolják a politikusok nevét és a hozzájuk kötődő teherfuvarozó és volán társaságok nevét én már nem is csodálkozok semmin. A most kialakult helyzet nem más, mint az utasok közútra történő átjátszása. 2000-óta dolgozom a MÁV-nál és valóban történt az utasszámban csökkenés, de ennek is megvan az oka! A jegyárak Volán szintre emelése, a „tudatos” menetrend készítés és még sorolhatnám. Kultúrált országokban építik a vasutat, fejlesztik. Nálunk ez nem így van. Gátlátatlan rablás folyik a vasúton is. Építik a pályát ott, ahol két hét múlva naponta két pár vonat közlekedik, és valószínűleg a decemberi menetrend váltással meg fog szűnni a közlekedés! Egy nyugdíjas kolléga azt mondta: a vasút olyan, mint az emberi érendszert. Vannak fő erek és vannak mellékerek. Együtt működik csak a rendszer. Külön-külön nem. Ezt a szakértők nem tudják, vagy nem akarják tudomásul venni. Az elővárosi közlekedésben és az 1-es vonalon is közlekednek üres vonatok, de azokat valamilyen nem lehet bántani. A hírekben arról tájékoztattak bennünket, hogy a járatritkítás a MÁV csoportnak 8milliárd forinttal csökkenti a veszteségeit. Szerintem karácsonykor a „prémium” rendszerbe tartozó vezetők, menedzserek között a MÁV Zrt. kb. ennyi pénzt osztott ki jutalomként. Tehát a spórolást nem letről kezdeném el. Sajnos a járatritkítás a legjobban elmaradott térségeket érinti. Hálózati szinten a gazdasági válságra való tekintettel szerintem meg lehetett volna szüntetni a kihasználatlan vonatokot, de ez nem eredményez megtakarítást, mint azt a vonalbezárások is mutatták. Végül egy érdekesség: sztrájk esetén nyolc pár vonatból hatnak le kell közlekedni, mivel ez az elégséges szolgáltatás. Politikai érdekből két pár marad egy napra...kérdem, ebből mennyi az elégséges...??

**LACHÓ GÁBOR
MEZŐHEGYES**

A járatritkítás teljesen átgondolatlan, és logikátlan. Látszik, hogy megint a mellékvonalak, és a vidéki Magyarország kivérezetése a cél. Ilyen menetrendi koncepció csakis arról szól, hogy teljesen leszoktassák az embereket a vasútról. Aztán majd lehet mondani, hogy nincs utas, tehát nem érdemes fenntartani a vonatközlekedést. A párhuzamos közlekedés megszüntetése, megint csak egy félrevezetés. Tudomásom szerint, az elővárosi vasútvonalak mellett szintén közlekednek buszok, ha-

sonló gyakorisággal, mint a vonatok, de arrafelé ez nem számít. Pár mondat az általunk kiszolgált vonalak járatritkításáról, a teljesség igénye nélkül. Extrém megoldásnak tartom, hogy Balassagyarmatról, Vác felé 06:12 után, csak 14:13-kor induljon vonat. Attól, hogy ezen a vonalon csak Diósjenő -Vác viszonylatban maradt meg a vonatok, megnövekedett a szerelvényvonatok száma. Ebben az a „jó”, hogy Drégely várát nem tudják vonattal megközelíteni a kirándulók.

Hasonló mondható el a Balassagyarmat -Ipolytarnóc vonalról. Itt három pár vonat marad, (az 1. sz. módosításban, jelen állás szerint 2012.03.30.) az első 12:08-kor indul. Itt a három pár személyvonathoz, kettő szerelvényvonat társul! Ügyes húzás, mert így legalább a Rárópusztai Gyermekek és Ifjúsági Tábor, valamint az Ipolytarnóci Ósmaradványok Természetvédelmi Terület sem „szenvedi el” a vasúton érkezők látogatását. Balassagyarmat - Aszód. Itt ugyan nincs szerelvényvonat, de megszűnt a Budapest Keleti pályaudvarig közlekedő összes sebesvonatunk is. Jó hír, hogy „legalább nem tartjuk fel a forgalmat a fővonalon”, legalábbis egy újságíró szerint. Aki ismeri a menetrendjét, annak más a véleménye, a Gödöllő és Budapesten tanuló diákoknak szintén, akik ezekkel a „presztízs vonatokkal” utaztak. Összegzésül, nem vitatom, hogy nincsenek olyan járatok, amik kihasználatlanok itt, és az ország más részein is. De, mielőtt egy ilyen döntést meghoznak, miért nem kérik ki azok véleményét, akik nap mint nap látják, tapasztalják az utazási szokásokat? Felmerül a kérdés, hogy amikor egy párt ellenzékben van, foggal-körömmel ragaszkodik, kampányol a mellékvonal megtartása mellett, de amint kormányra kerül (az elmúlt 22 évben kormányra került pártokról van szó), mindjárt ezek bezárásában látja a „vasútreform” alfáját és ómegáját? Valóban a mellékvonalak okozzák az ország, és a MÁV gazdálkodásának rákfenéjét? Én nem így látom, de biztosan bennem van a hiba. Még valami, a kormányprogram célja, 1 millió munkahely megteremtése, 10 év alatt. Ha így haladunk, meg is lesz. Lehet, hogy hamarabb. Igaz, nem megteremtve, hanem ami marad... Ha a közösségi közlekedés visszafajlődik, akkor a munkába járás is nehezebbé válik. Akinek eddig nem tellett autóra, ezután sem fog. Velük mi lesz? Mi már tapasztaltuk, hogy a 76. vonal (Diósjenő - Romhány) bezárása után, a Volán hamar megszüntette a vonatok helyetti buszjáratok közlekedését. Valószínű, hogy ezután sem lesz másképp.

**SZANISZLÓ ZSOLT
BALASSAGYARMAT**

A tervezett vonatcsökkentések margójára - avagy többek véleménye egy tollban összefoglalva! A téma sajnos megint nem vidám - bár az utóbbi években is volt ilyen! Ilyen és olyan okokra hivatkozva tervezik megcsökkenteni a közlekedő személyszállító vonatok számát országosan, de legfőképp a mellékvonalakon. Kisebb térségünket - Komáromot - górcső alá vonva nézzük a tényeket! Először is a tervezett - ami inkább már tény - vonatcsökkentés a két érintett vonalon: a Komárom - Almásfüzitő - Esztergom illetve Komárom - Székesfehérvár vonalat nézve 75% illetve 77%! Eme remekművek - mármint a menetrendek-tökéletesen alkalmasak arra, hogy utasok még véletlenül se legyenek rajta, márpedig EDDIG VOLTAK! Elsőként akkor vegyük az utaslétszám kérdését. Az újbóli vonalmelegnyitás óta mindkét





vonalon folyamatos létszámnövekedés tapasztalható annak el- lenére, hogy a menetrendek még mindig távol állnak az ésszerű jelzőtől, gondolok itt a reggeli és kora délutáni vonatsűrűségről, a csatlakozás hiányáról. A legelső vonat kivételével a reggeli vonat teljes mértékben kihasználta, sőt... elkelne már a mellék kocsi is! De térjünk csak vissza a legelső vonatra, ami elég korán - hajnali háromnegyed négykor - indul és a kihasználtsága is hagy némi kívánnivalót, viszont szállít 10-15 súlyos adóforintokat termelő dolgozót, akik ezután mivel fognak munkába járni? Vagy az Ő sorsuk nem érdekli a döntéshozókat? Busz nincs, autó nincs! Marad a munkanélküliség? Mindez igaz a kora délutáni vonatokra is. Természetesen nem azt állítjuk, hogy minden vonatkán van létjogosultsága a jelenlegi formában, de ez megint csak az ésszerűtlenség számlájára írható. Jön a tavasz, jön a jó idő, jön a nyár. Sőt lesz jövőre is, mondanák sokan, de én azt mondom volt tavaly is! Sőt...! Hány olyan vonat volt, aminek a kihasználtsága meghaladta a 100% mi több a 200%-ot?! Rengeteg! Saját példám - eseménylapi jelentés igazolja- 44 férőhelyes Bz motorkocsiból 114 fő szállt le Komáromban... és nem volt csoport! Hány tízezer forint úszott el a bevételből, mert a jegyvizsgáló nemhogy leszállni de még a fülkéből kimenni sem tudott! És hány tízezer forintot költöttek el arra, hogy utasszámlálókat alkalmazzanak fölöslegesen, mert a saját szájából hangzott el az egyiküknek, hogy amikor megkérdezte tőle a jegyvizsgáló, miért nem számolja meg az utasokat, a válasz: nem érdekes, mert úgyis megmondják a papír leadásakor, hogy mit írjunk rá! Hát erről ennyit! Összegezve az utas szám kérdését kijelenthetjük, hogy nincs jogosultsága a vonatritkításnak, lenne viszont, a menetrend ésszerűsítésének és a színvonal növelésének amivel további utas szám növekedést lehetne elérni! Nézzük a párhuzamos közlekedés kérdését! A vonat ugyanúgy minden településen megáll, mint az autóbusz! A buszon sem utaznak többen és még az utasforgalmi időszakok is megegyeznek, ugyanakkor utaznak többen a vonaton mint a buszon, munkanapokon! Hétféjére már egyértelműen a vasút szállít több utast! Említettem már a kerékpár- illetve babakocsi szállítást, de ide sorolhatjuk a nagyobb csomagokkal utazók körét is! Mindkét vasútvonal hazai viszonylatban is jó állapotban van, olyannyira, hogy csak akarás kérdése lenne és azzal, hogy 10- helyenként 20 km/h-val emelnék az esztergomi vonal pályasebességét, már 15 perccel rövidebb menettartammal lehetne számolni! Esélye sem lenne a busznak! A környezetkímélő előnyöket pedig, említeni sem kell. Nem utolsósorban pedig, mindkét vonalon folyamatosan van teherforgalom, emiatt ugyanannyian fognak ezután is szolgálatot teljesíteni a forgalom fenntartása érdekében. Fordítsuk figyelmünket a politikára is egy pár gondolat erejéig! Ki ne emlékezne a választások előtti nagy szavakra, amikor mostani „Nagyjaink” büszkén felszítottak az állomásokon demonstrálókkal, méltatva létjogosultságát a személyszállítás kötött pályára való terelésének. Ki ne emlékezne a megnyert választások után nagyjaink szájából elhangzottakra, miszerint a vonalbezárások és a személyszállítás leállítását semmiféle megtakarítást nem hozott! Nem bezárásról és nem megszüntetésről van szó... mondják odafentről! Való igaz, de elnézve a napok múlva hivatalossá váló tervezet ez már csak hónapok kérdése! Mire is alapozom mindezt? Mindkét oldalon napi két vonatpár. Reggel és késő délután 1-1, reggeli első még jó a diákoknak, melózóknak a párjaik visszafele már nem jó senkinek, mint ahogy a délutáni vonatokig sem fog várni senki a késői időpont végett! Következtetés: valószínűleg reggel sem fog vonattal menni, mert ugye két bérlet azért mégiscsak luxus! Aztán itt van a Székesfehérvári vonal menetrendje - kész röhej! Jelenleg 1 óra 29 perc a menettartam és a „vonat minden állomáson és megállóhelyen megáll”. Ha rendszeren indulok 70 km/h elég, és pontosan meg is állok a célállomáson. Ehhez képest a tervezetben, a vonat a megállóhelyeken - Szőny-Déli kivételével- nem állnak meg ugyanúgy, mint Moha és Moharakodó állomásokon sem, mindez 1 óra 24 perces menettartammal. Ez ám a szolgáltatás, 80 km/h vonal sebességű pályán 50-60-as sebességgel közlekedő személyszállító vonatok. A busznál még így is gyorsabb, ráadásul a busz Mór után

még érinti a Csókakői bekötőutat is, amitől Csókakő település még jó pár km-re van, utána pedig egy települést sem érint, a jelenlegi autóbuszos menetrend szerint. Következő jelenség... hát hogy írjam hogy senkit meg ne sértsek vele?! Miután április közepétől a tervek szerint a vonat nem áll meg a megállóhelyeken és két állomáson, vadonatúj névtáblával szerelik fel őket, és ráadásul Csókakő megállóhely épülete új tetőt is kapott. Szépen fog mutatni az áthaladó vonat ablakából!! A közösségi közlekedés nem minden esetben a gazdaságosságról szól sehol a világon, de szól az ésszerűségről és környezetmegóvástól. Az infrastruktúra rendelkezésre állása miatt is ésszerűbb volna egy olyan közlekedési formát támogatni - mint ahogy ígérték is- ami gyorsabb, környezetkímélőbb, biztonságosabb és egy kis ráfordítással gazdaságosabbá és színvonalasabbá lehet tenni.

Legfontosabb kérdés, amely minket mozdonyvezetőket érint, hogy mi lesz a feleslegessé váló emberekkel. Munkanapokon 10 jelentkezőből jobbesetben 6-7 marad, hétféjén 6-ból 2. Sajnos típusismerettel is alig rendelkezünk, ami azért furcsa ahhoz képest, hogy környezetünkben minden létező típus megfordul, és állítólag reális esély sincs a közeljövőben a megszerzésükre, így még kevesebb lehetőség maradt arra, hogy a kieső vonatokat ne állásidővel vagy rövidített munkaidővel pótolják ki! Úgy gondolom -gondoljuk- hogy az elkövetkező pár hét mindannyiunk számára elég stresszes lesz a felhatalmazott kérdések, kilátások (vagy kilátástalanságok) miatt! Fogalmazhatunk úgy a végén, hogy mindezek a döntések, amelyek sok-sok ember életét ellehetetlenítik vagy elnehezítik, olyan hozzá nem értő, szakmaiatlan kezek döntései, amelyek ha FÖNTEBBRŐL IRÁNYÍTANAK akkor a jelen helyzetben nem igazán tehet senki semmit, ha azonban nem, akkor még ott a remény, hogy rádöbbennek döntéseik helytelenségére és kijavítják hibáikat - mert az még nem szűgyen!

**SZOMORKOVICS FERENC
KOMÁROM**

Területünkön, (Nyíregyháza, Mátészalka) nagy értetlenkedés és megdöbbenés fogadta a kormányzat tervezett járatcsökkentési szándékát. Az ellenérzéseket nem kis mértékben a bejelentés módja váltotta ki. Még inkább úgy gondolják a mozdonyvezetők, hogy a sorsukról feleltük, az ő megkérdezésük nélkül döntöttek. Nem véletlenül használok múlt időt.

Mostanság szinte mindig értesülünk változásokról, de a reagálásra, véleményezésre nem hagynak időt. A járatritkítások kommunikálása a jól bevált gyakorlat szerint: ésszerűsíteni és gazdaságosabbá kell tenni a vasúti közlekedést. A gazdaságosság még védhető, de hol az ésszerűség a következőkben?

- Nyíregyháza-Mátészalka között 19 db vonatból 11 szűnik meg.
- Fehérgyarmat-Zajta között 9 db vonatból 6 db szűnik meg.
- Ezt fokozandó Mátészalka-Csenger között 16 darab vonatból 12 darab szűnik meg.

Ezzel az eljárással tökéletesen funkció nélkülivé válnak ezek a vasútvonalak.

Akárhonnán nézzük ez nem a járatok 10 százaléka. Az az állítás sem igazán állja meg a helyét, hogy az intézkedések megszüntetik a közösségi közlekedésben meglévő párhuzamosságokat. Tudomásom szerint a járatritkítások a Volán járatait nem érintik. Hol marad a kormányzat részéről a vasúti közlekedés preferálása? Minden bizonnyal kevesebb vonat kevesebb mozdonyvezetőt igényel. A helyzet súlyosságára való tekintettel a Mozdonyvezetők Szakszervezete részéről aktívabb és erősebb érdekérvényesítést várnak el tagjaink.

**GERGELY ZSOLT
NYÍREGYHÁZA**





Területi hírek

Szombathely

Lemenetek a vizsgák a területen, a kollégák jól vették a megpróbáltatásokat, e közben zajlik a jogositvány csere, s a típus s vonalismereti igazolás kiadása. Lassan biztosan halad a sor. A VBKJ igénylést 19-ig leadták a kollégák. Minden napra jut meglepetés, s néhány kérdésnél nem dicsérő véleményt mondtak a hallott hírekről a mozdonyvezetők. A vonat csökkentés hallatán elámult néhány kolléga, most indították újra a vonatokat nem rég, s már kezdtek utazni rajta, hopp eddig volt. Miért? - a kérdés. A területre gyakorolt hatása, 15-25 fő közt van. Az érintett részek Zalegerszeg – Nagykanizsa, a Rédcisi vonal, Csorna – Pápa, Veszprém – Ajka, Celldömölk – Szombathely, s a többi még pár vonattal, elég szépszámba. Foglalkoztatásunkban a márciusban megjelent tehervonatok sokat segítettek, illetve az áprilisban induló tanfolyam – 15 fővel képviseltetjük magunkat – javított, de a vonat csökkentés ismét problémás helyzeteket hozhat. Megoldás előttünk s a munkáltatónk előtt lesz. Az áprilisi hónap vezényleseinél, a tanfolyam hatására néhány nap szabadság kiadására nem került sor a tanfolyam miatt, Zalegerszeg, s Szombathely telephelyeken. A munkáltató a telephelyek közt, ahol lehet, mozgatja a mozdonyvezetőket így egyenlíti ki a különbségeket. Az előzetes tárgyalások szerint a típus s vonal ismereti képzést folytatni kívánja a munkáltató, bizakodunk minél szélesebb körben. Egy kollégánk „családi” okokból áthelyezését kérte Bp-re, hát nem sikerült, különböző okok miatt. Remélem, mire ez a cikk megjelenik pozitív választ kap, s hasonló okok miatt a „modernkori röghöz kötésre” nem kerül sor. Foglalkoztatásban a Gysev vonatok kiszolgálása nagy szerepet játszik, terjeszkedését látjuk, így bizakodtunk egy hasonló megoldásban, mint a start munkavállalóinál volt, de ilyen látni, nem lesz. Mostani helyzetben rendes felmondással lehet váltani, ha van rá kereslet. Az állandóan változó létszámról, a mozdonyvezetők munkáltatásának jövőjéről, mindenképpen mondani kell valamit a munkáltatónknak. Milyen jövőképet ad, a mozdonyvezetőknek, ez közös érdekünk. Erről tovább lépve, a vasutas családtagok menetjegy kedvezmény megvonása volt, a következő nagy felháborodás oka. Úgy látszik jó időzítéssel, mindenkinél kiveri a biztosítékot a kérdés. Az elnapolás nem megoldás, „tettre készen” ahogy többen megfogalmazták, figyeljük a kérdést. Márciusban Celldömölkön tartottunk területi megbeszélést, a leendő költségvetésről, kialakításáról, s arról a jövőbeni működéshez szükséges anyagiakat, honnan, s hogyan lehet előteremteni. A rendkívüli kongresszuson megjelenő kérdésekről alakítottunk ki véleményt, ugyanakkor a jogszolgálat tovább fejlesztéséről. Amit Ügyvivő Bizottság elé fogunk betervezni. Ami – bár tavaly novemberben, területi ügyvivő bizottsági tagok írásban megkapták, hogy a küldöttekhez el tudják juttatni – arról szól, hogy területi szintre, jogszolgálati segítséget kívánunk lehozni. Képzés területén a MIREL vonat befolyásolóról kaptunk képzést, az áprilisi oktatáson lévők szerencsések voltak, mondjuk jól történt a képzés, – bár véleményem szerint nem ártana a beutazás ilyenkor- itt volt a mozdony, meg lehetett nézni, az életben ki lehetett próbálni. Ezt a dolgot sokkal jobban kellene szerveznie a munkáltatónknak. Mikor írom e sorokat, az ÜT, s MV választások első napi szavazásai már

meg voltak. Bizom benne, jól szerepelünk. A területen a MOSZ kupa március 31-én Pápán volt megrendezve, továbbiakban április hónap közepén Szombathely telephelyen kívánunk fórumot tartani, valamint május hónapban, a mellékelt cikkben - a megrendezendő horgászverseny előkészületeit – csináljuk, a szervezéssel kapcsolatban, a lap végén lévő kollégát keressétek. *Horváth György*



Pécs



Bál I.

Februárban került megrendezésre, az immár hagyományosnak számító mozdonyvezető bálunk a gunarasi Camping étteremben. Örömmel vettük tudomásul, hogy a terület más tagcsoportjai is szép számmal jelentek

meg a rendezvényünkön. A vacsora elfogyasztása után kezdetét vette a hajnalig tartó mulatozás. Fergeteges hangulatról a Karawanka együttes gondoskodott. Éjfél pihenő gyanánt következett a sokak által várva várt tomboladorsolás. Sok érdekes, és értékes nyeremény megfelelő izgalomban tartotta a vendégeket. A tombola után még fergetegebb hangulatban folytatódott a tánc.



Bál II.

Öröm volt nézni, hogy ebben a nehéz, bizonytalan világban, ezen az estén mindenki bűját, bánatát félretelve, örömmel mulatta át az éjszakát A nagykanizsai időszakos vizsga során rendkívül sok probléma adódott a megigazolt és a vizsgára bejelentett típusismereti vizsgákkal kapcsolatban. Több kollégának olyan típusból is kellett vizsgázni, amelyen 2011-ben az előírásoknak megfelelő számban teljesített szolgálatot. A legkirívóbb eset S L mozdonyvezető kollégánknál történt. A tesztek betöltésekor szembesült azzal, hogy mozdonytípusból neki csak egy, 433 sorozatból kell (3000-es szili) vizsgáznia, holott 2011 évben – legalább háromszor- volt ilyen mozdonyon. Ezt ott jelezte, azonban közölték vele, hogy sajnos változtatni nem tudnak, mert a Trakció ebből a típusból jelentette be vizsgára. A kolléga ezt a tesztet kitöltötte azonban az sikertelen volt. Késő délután, a vizsgajegyzőkönyvek készítésekor derült ki, hogy a bejelentőlapon semmilyen típust nem igazoltak neki és valóban ebből az egy (433) típusból jelentették be. Ezek után nyilvánvalóan az következett, hogy a kollégánknak a vizsga után semmiféle érvényes típusismerete nincsen, azaz nem dolgozhat.

Másik eset, 03.13-án K Z kollégánk szerepelt a vizsganevsorban a KTI-nél, azonban öt 20-ára vezényelték vizsgára és természetesen 13-án nem jelent meg. A vizsgaszabályzat szerint akit bejelentenek, de nem jelenik meg



vizsgán, azt "nem megfeleltnek" kell minősíteni és utána csak javítóvizsgára van lehetősége.

03.12-én volt két un. egyvizsgás kollégánk, akik mindketten csak villamos mozd.vez. vizsgával rendelkeznek. Mindkét kollégának az E1. dízel kategóriáját is betöltötte a program. Nem tudható, hogy egyáltalán mire voltak bejelentve!!

03.12-én csak 433-as típusból javítóvizsgázott S. P. tagtársunk, akinek 03.13-án ezen vizsgáját törölték azzal az indokkal, hogy nevezett nem volt bejelentve vizsgára. A Pécs VSZK illetékes vezetője érdeklődésünkre közölte, hogy ezen kollégát 02.22-én a KTI-nél javítóvizsgára bejelentette.

Területünkön a Baja-Bátaszék-Szekszárd-Budapest, Dombóvár-Bátaszék, illetve Dombóvár-Komló vonalakon kétségbe ejtően magas a tervezett járat ritkítások száma. A 46-os vonalon jelenleg közlekedő vonatokból 10-et, az 50-es vonalon, 8-at, 154-en pedig 10 vonatot akarnak megszüntetni.

Bajáról és Szekszárdról a fővárosban szinte képtelenség lesz eljutni, (4 óránként).

Bajáról Budapestre az utolsó vonat 16.45 perckor indulna. Szekszárd megyeszékhely összeköttetése ellehetetlenül vonattal a főváros és a környező települések között is. A 46-os vonal átépítése megtörtént, a pálya sebessége 100 km/óra is lehetne, ha a biztosítóberendezés honosítása megtörtént volna. Minek a pálya átépítése több milliárd forintért, hiszen akkor arra hivatkoztak, hogy emelkedett az utasok száma - ami igaz is -, ha ezt egy tollvonással semmivé teszik felelős politikusok.

A 2011-es menetrendben be kellett állítani vonatokat, mert igény volt rá.

Az 50-es vonalon Baja Dombóvár között pl. Bátaszékről 6.25-kor induló vonat után csak 14.25-kor indul a következő. Nem tudom, hogy a tisztelt politikusok tisztában vannak vele, hogy Dél Magyarországról diákok és egyéb utasok csak ezen az útvonalon tudnak eljutni Nyugat Magyarország felé. A 154-es vonalon Baja és Kiskunhalas között a 788/789 sz. vonatokat megszüntetik, ami az utolsó és első munkába járó vonat, amellyel megint csak akik munkába akarnak járni, azoknak a lehetőségét veszi el.

Tudomásom szerint országos szinten ez 150 fő mozdonyvezető munkahelyének a megszüntetését jelenti, továbbá jegyvizsgálók, forgalmi szolgálattevők munkahelyét is veszélyezteti.

Wéber József



Debrecen - Kelet

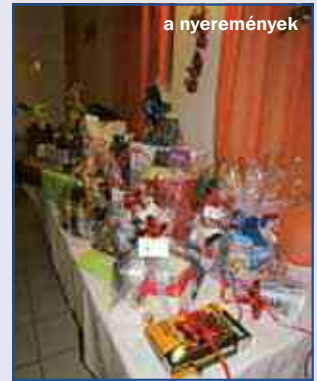
Február 24-én Záhonyban hagyományosan megrendezésre került a Mozdonyvezetők Bálja a Tűzvirág étteremben. A hagyományainktól csak annyiban térünk el, hogy



báli hangulat

nem tudunk nyugdíjast búcsúztatni és a tagcsoport által elkészített arany pecsétgyűrűket átadni, ugyanis nem volt nyugdíjba vonuló kollégánk 2011-ben.

A bálon nyolcvan fő szórakozott kedvére egészen hajnali négy óráig, a zenét a Holdfény duó szolgáltatta. Éjfélkor a hagyományos szabolcsi töltött káposzta elfogyasztása előtt kb. egy óra hosszáig sorsoltuk ki a szebbnél-szebb, jobbnál-jobb és nagy mennyiségű tombola ajándékot, amelyeket a bálon jelenlévő résztvevők, külső támogató vállalkozások és a



a nyeremények



baráti hangulatban

MOSZ záhonyi tagcsoportja ajánlottak fel. A mellékelt fotók szolgáljanak tanúbizonysággal arra, hogy a hangulat ismét fergetegesre sikeredett.

A márciusi

HÉT ülésen (03.08) a központi telephely vezető személye által képviseltette magát a munkáltató (ismét). Általános tájékoztatás napirendi pont alatt értesültünk arról, hogy nem tudunk semmit, semmiről (mármint a TRAKCIÓ). Nem tudnak a járatritkításról, így annak a TVSZK-ra gyakorolt hatásáról, nem hallhattunk foglalkoztatási adatokat (terv, tény, túlóra), egyszóval hamar túlrendültünk ezen a semmin. Sajnos azt tapasztaljuk, hogy a munkáltató súlytalanná próbálja tenni ezeket az „alkalmakat” és érdemi tájékoztatást nem hallunk, ha pedig kritikát fogalmazunk meg, azt személyes támadásnak veszi a központ vezetése. Többször előfordult már, hogy mindenféle felhatalmazás nélkül, pontosabban semmire fel nem hatalmazott képviselőt küldött oda a munkáltató, így az ott felvetett problémáinkra csak széttárt kezekkel való „nemtudomokat” hallhattunk. A második napirendi pontról meg nem tudtunk érdemben tárgyalni, hiszen sem a személyzeti forduló, sem annak alapjául szolgáló szolgálatleírások nem álltak rendelkezésre. A harmadik napirend egy MOSZ előterjesztés volt, ami arról szólt, hogy Záhonyban is szükséges lenne, egy un. mozdonyvezető várakozót kijelölni, hiszen jelenleg más telephelyek mozdonyvezetői is itt kényszerülnek várakozni két vonat között, illetve a beíró, a maga 12 négyzetméterével és a hat darab székével nem alkalmas arra, hogy a fel- és lejelentkező mozdonyvezetők mellett helyt adjon a várakozni kényszerülő mozdonyvezetőknek is. A munkáltatót képviselő Rácz Lajos úr elmondta, hogy úgy látja ennek nincs akadálya, mivel jelenleg is bérel olyan helyiséget ott a Tarkció (a beíró és az öltöző mellett a régi oktató) ami üresen (de bútorokkal ellátva) áll, így megoldható ez a jellegű probléma Záhonyban is. Megjegyezni kívánom, hogy azokon a szolgálati helyeken, ahol több mint egy órát kényszerül várakozni a munkavállaló, kötelező jelleggel kell várakozó helyiséget biztosítani, ami



nem azonos a beíróval! Mivel több telephelynek is, de közöttük Záhonyban is vannak olyan szolgálatai, amelyekben egy órát meghaladó várakozási idő van betervezve Záhonyban, a várakozó helyiség kialakítása kötelezőnek mondható a munkáltató részéről. Ezen egyszerű ok miatt kellett kialakítani a TVSZK többi telephelyén is a várakozókat, hiszen a tehersorban dolgozók miatt szükség van ezekre és e miatt szükségesnek is mondható valamennyi fenntartása! Ha a munkáltató nem tesz ennek eleget, azal szabályt sért.

A március 22-én megtartott Üzemi Tanács ülésen a munkáltató egy üres A4-es lapot mutatott fel az ÜT kérdésére, ami a járat ritkításra és a foglalkoztatásra vonatkozott. Mindez történt akkor, amikor már minden médiában azt hallottuk, hogy mely vonalakon milyen vonatok nem fognak a jövőben közlekedni. Ez tényszerű tájékoztatás volt. Mindez azért érdekes, mert már március 8-án leküldték Budapestre területekre azokat a vonatszámokat, amelyeket nem tervezi megrendelni a kormány a közszolgáltatást végző személyszállítási vállalatától. Volt egy másik hozadéka is ennek a napnak, ami nem más, mint a központvezető azon kijelentése, hogy nem hajlandó Záhonyban mozdonyvezető várakozót működtetni, holott ez munkavédelmi szempontból is szükségeltetik és előírják a szabályok. Előtte két héttel a munkáltató képviselőt ellátó telephely vezető nem látta akadályát ennek. A véleményem az, hogy a TVSZK vezetője a saját munkatársait és az érdekképviselőket részvételével működtetett fórumokat is csak bábfigurának tekinti egy nagy sakkasztalán. Ténylegesen semmibe veszi a HÉT üléseket, hiszen az ott elhangzott és emlékeztetőben rögzített kijelentéseket figyelmen kívül hagyja. Egyszerűen érthetetlen az a tény, hogy ha valami semmibe sem kerül, akkor miért nem hajlandó azt a munkáltató biztosítani? Úgy gondolom, hogy itt is megmutatta a munkavállalók felé tanúsított „megbecsülését” a munkáltatói jogkör gyakorlója, hiszen amíg az országban több helyen várakozókat nyitnak (pl. Budapest TVSZK), addig itt mindenféle költség nélkül sem hajlandó ezt működtetni a TRAKCIÓ helyi képviselője. Most már kétség sem fér hozzá, hogy a munkáltató szociálisan oly mértékben érzéketlen, ami egyedülálló a vállalatnál. Ezt bizonyítja az is, hogy a munkáltató nem fogadta el az ÜT munkavállalói részről érkezett azon javaslatát, miszerint a tartós betegállományban lévőktől kezeljük külön a különösen súlyos betegségben lévőket és ne csak 90 nap keresőképtelenség után adjon segílyt a rászorulóknak az ÜT. Az elmúlt időben nem egyszer előfordult, hogy a betegállományba jutott munkavállaló a keresőképtelenség 90. napja előtt elhalálozott és így segílyt sem tudott folyósítani részére az Üzemi tanács. A munkavállalókból való minél nagyobb haszon leföldözése, majd a gondoskodás majdnem teljes hiánya megértetteti velem azt is, hogy miért szeretik annyira az új munkahelyüket az RCH mozdonyvezetői. Azért, mert ott partnerként tekintenek rájuk és ezt érzetik is a velük. Nálunk az emberi erőforrás csupán annyi, mint egy mozdony. Vezényeljük, vizsgáljuk, vizsgáljuk és használjuk.

2012. március 27-28-29-én Üzemi Tanács és Munkavédelmi képviselő választás volt. Örömmel teszem közzé, hogy mind az Üzemi Tanácsban, mind a Munkavédelmi Bizottságban csak a MOSZ képviselői fognak ülni az elkövetkező időben, ugyanis mind a két testületbe, mind a

kilenc helyre a MOSZ jelöltjei jutottak be. Az öt tagcsoport képviselői teljes mértékben lefedik a TVSZK működési területét és így megvalósulhat az igazságos és árnys képviselő Püspökladány, Debrecen, Mátészalka, Nyíregyháza és Záhony telephelyek munkavállalói részére. A részvételi arány 82%-os volt és az Üzemi tanácsra leadott szavazatok 80%-át szerezte meg a MOSZ, ezzel átléptük a 65%-os határt TVSZK szinten. Szeretnék köszönetet mondani valamennyi szavazó kollégának, hiszen nélkülük nem sikerülhetett volna. A választási és szavazatszedő bizottság kintartó és állhatatos munkáját is köszönjük!

Gyüre Ferenc



Bp. Centrum

Soros ülését tartotta a VSZK Budapest Helyi Érdekegyeztető Tanácsa 2012. 03. 12-én, ahol a rotációs elvnek megfelelően elsőként ezúttal a MOSZ Bp. Centrum Terület által felvetett kérdések kerültek meg tárgyalásra. Az ülésen más irányú elfoglaltsága miatt nem vett részt Német Zoltán a VSZK vezetője, de megjelentek a telephelyek vezetői. Jelen volt a MOSZ Bp. Centrum terület, a Bp. Nyugat és Bp. Kelet terület vezetője, a MOSZ Bp. Centrum terület tagcsoportvezetői, a Gépészek Szakszervezete, a VDSZSZ és a VFSZSZ képviselője. Három napirendi pontot tárgyalta a HÉT: a MOSZ beterveztette KSZ Helyi Függlék módosító javaslata, a VSZK teljesítményének alakulása, valamint a különfélek. Mivel a központvezető Úr nem tudott a HÉT ülésen részt venni, ez nagymértékben megnehezítette a munkát. Nem álltak rendelkezésre pontos adatok, a legfontosabb napirendi kérdéstről, a HF módosítási javaslatról érdemben nem tudunk tárgyalni a munkáltatóval.

Először a HF módosító javaslatról volt szó. A legutóbbi 02. 13-i HÉT ülésre már beterveztett MOSZ javaslaton (amelyet elutasított a központvezető úr) érdemben módosítva, ismételt megküldtem a munkáltatónak és a szakszervezetek képviselőinek változtatási igényünket. Javaslataink a KSZ Helyi Függlék 9.§. 1. bekezdésére vonatkozik és a vontatási utazó szolgálatot ellátók napi pihenőidejéről szól. A februári ülésre beterveztett javaslatunkon annyiban változtattunk, hogy a Ferencvárosi jelentkezési helyre vonatkozó módosításunkat visszavontuk, így már csak az Északi és Esztergom szolgálati helyekre vonatkozóan kértük a munkáltatót, támogassa javaslatunkat.

Indoklasként megismételtem a legutóbbi HÉT ülésen megfogalmazottakat, azzal a kiegészítéssel, hogy sajnos a rendkívüli események száma nő, és a munkáltató, a biztonsági szervek mindenféle ötleteléssel, pontrendszerrel próbálják az eseményeket megelőzni, ahelyett, hogy az okokat is vizsgálják, kutatják. Nálunk boldogabb országokban a baleseteket követő vizsgálatok mindenre kiterjedőek és feltáró jellegűek a mozdonyvezetők tekintetében is. Nálunk meg amikor „befűznek” az írógépbe, addig nem is haladhat a meghallgatás, amíg a mozdonyvezető ki nem jelenti, hogy szolgálatképes állapotban kezdte szolgálatát. Ez természetesen alapvető igény a munkáltató részéről. A vita köztünk abban van, hogy véleményünk szerint a mozdonyvezető szolgálatképes állapotáért, a munkavállaló egészségi, pszichés állapotáért a munkaadó is felelősséggel tartozik. A dolgozója felé éppúgy, mint az utazóközönség és a fuvaroztatók irányába.





Aki nem akarja érteni, miről beszélek, gondoljon arra, milyen hangulat lengi körül az időszakos vizsgákat, mennyire követi az oktatás és képzés színvonala az igényeket és az elvárt tudásanyagot, mennyi a bizonytalanság a vasúti átszervezések témájában cirka 10 esztendeje, milyen változásokat is jelentett az IVU optimalizációs személyzet tervezési és vezénylési rendszer bevezetése, milyen szociális helységek öltözök, fürdők várják a mozdonyvezetőket, milyen vontatójárműveken kell helyt állni nap mint nap, hányszor kell fáradtan, ködös hajnalokon jelentkezni szolgálatba és még folytathatnám. A KSZ Helyi Függelék 2010. 04. 09-i elfogadása óta alapvetően változott a mozdonyszemélyzet vezénylésével kapcsolatos munkáltatói gyakorlat és álláspont. A Budapesti terület mozdonyvezetőinél, hangsúlyosan és kiemelten az Északi VSZT létszámába tartozó mozdonyszemélyzet tervezési – vezénylési gyakorlatában, - az IVU rendszer bevezetése, és az optimalizációs szűrők fokozatos bevezetése okán is – jelentősen leromlott a mozdonyvezetők helyzete. A sorozatos hajnali jelentkezések és késő éjszakába nyúló lejelentkezések, és az ilyen szolgálatok, egymást követő ismétlődése, a mozdonyvezetők kifáradásához, kivalvatlansághoz, a szolgálatképes állapot egyre nehezebb megőrzéséhez vezetett, amely már rendkívüli események bekövetkeztét is jelentette, és vasútbiztonsági kockázatokat hordoz. Ez a módosító javaslat azt eredményezné, hogy a rendszertelen, sok hajnali le- és feljelentkezést elszenvedő, leginkább érintett jelentkezési helyeken (Északi, Esztergom) felére csökkenne az az alkalom, amikor „röviddel, tehát 12 óra múlva jelentkeztetni lehetne a mozdonyvezetőket.

A VDSZSZ és a VFSZSZ képviselője ezúttal is támogatta az előterjesztést, a GSZ nem kívánt hozzászólni, a munkáltató képviselője indoklás nélkül ismét elutasította a módosító javaslatunkat. A VDSZSZ saját javaslattal csatlakozott a MOSZ módosításához, melynek értelmében tervezési, elővezénylési szinten 2 alkalommal, operatív munkaszervezés szinten még további 2 alkalommal legyen a pihenődő mértéke két szolgálat között 12 órában is megállapítható valamennyi telephelyen. A VFSZSZ képviselője elmondta, hogy érdemben semmi nem történt a mozdonyvezetők vezénylésének kérdésében, ami jelentősen javított volna a helyzeten.

Második napirendként a teljesítmények kerültek terítékre, és az adatok nem éppen szívdertítők. 2012. februárban, a bázishoz képest a személyvonati eredmény nőtt (+2,7%) ugyan, de a tehervonati teljesítés jelentősen visszasett, a mutató -7,5% ez 44000 vonatkilométert jelent. Még keresik az okokat, vizsgálják az adatokat. A túlórák alakulása központ szinten a következő volt februárban Fc: 10,35 óra/fő, Északi: 8,57 óra, Győr: 3,16 óra, Székesfehérvár: 7,08 óra, Hatvan: 8,65 óra, Szolnok: 5,48 óra, Balassagyarmat: 43 !! óra. A balassagyarmati kiugró adat a hóeke készenlét miatt következett be. VSZK átlag: 7,72 óra. Állásidő Székesfehérváron 203 óra, Szolnokon és Győrben 110-110 óra körül alakult. Szabadságok kiadása tervek szerint történik, csak Székesfehérváron adtak ki többet a tervezettnél.

Harmadik napirendként a felvetett problémák kerültek (volna) megválaszolásra: most már rendszeres, hogy a lassúmenetek nem érkeznek meg időben, MIREL gyakorlati oktatás, magyar nyelvű kezelési utasítás hiányzik, HÉT ülések emlékeztetőjét nem kapjuk meg, ingatlannal kapcsolatos visszatérő kérdések Ferencvárosban,

Istvántelken, a BZ motorokkal kapcsolatos MÁV-START Zrt. ellenőrzési gyakorlata (szinte rátörök a mozdonyvezetőre az ajtót) megengedhetetlen. A munkáltató képviselője ezekre a kérdésekre nem tudott megnyugtató választ adni, de a MÁV vállalatcsoport átszervezéséről, és a vonatcsökkentésekről, és azok hatásáról sem kaptunk tájékoztatást.

Március 3-án a Budapesti Mozdonyvezető Bálban mulattak mozdonyvezetőink és meghívott vendégeink, valamint a bál díszvendégei, a cargós kollégák. Vendégeink, köztük a bál védnöke, Kiss László MOSZ elnök, Németh László MOSZ alelnök, Tatár Árpád az RCH vontatás menedzser vezetője, Dányi Attila az RCH vontatás menedzser munkatársa, valamint a mozdonyvezető kollégák és családtagjaik ezúttal is jó hangulatú, nívós rendezvényen vehettek részt. A Baross Étterem méltó díszletként szolgált, az étterem személyzete kiváló házigazdának bizonyult, a 4-ES RETRO zenekar pedig minden táncolni vágyóból a legjobbat hozta ki. A Bp. Centrum terület képviselőjeként 20:00-kor megnyitottam a második Budapesti Mozdonyvezető Bált, majd Kiss László Elnök Úr köszöntötte a bál közönségét. Ezután az ünnepélyes kereteket kihasználva, színpadra szólítottam Németh Lászlót a MOSZ Alelnökét, alapító tagját, akinek nyugdíjba vonulása alkalmából a MOSZ Budapest Centrum terület tagcsoportvezetőinek koszorújában, a budapesti terület tisztségviselői, mozdonyvezetői nevében, megköszöntük a mozdonyvezetőkért, a Mozdonyvezetők Szakszervezetéért végzett munkáját, és egy apró ajándékkal, kedveskedtünk neki.



Tisztelt Alelnök Úr, kedves Laci jó egészséget kívánunk nyugdíjas éveidhez! A bált ezúttal táncverseny is színesítette, ahol a bálozók közül a vállalkozó kedvű párok indultak.

A csárdás, a rock n roll és a twist nehéz feladatnak ígérkezett, de a versenyzők remekül megoldották, és a zsüri döntése értelmében Dombóvári István nyugdíjas Keletis kol-



léga, és felesége Zsuzsa volt a legjobb aznap este.

Készülünk a MOSZ munkakongresszusára, a decemberben vitairatként megismert anyagunkat a MOSZ alapdokumentumai megkövetelte formába és szöveggörnyezetbe emeltük és be-terjesztettük a kongresszus elé. Ezek közül a legfontosabb a Küldöttközgyűlés létszámával, és az arányos képviseleti rendszer finomításával kapcsolatos javaslatunk, a MOSZ vezető tisztség-



viselőinek munkamegosztásával és mellérendeltségi viszonyának megszüntetésével összefüggő elképzelésünk, valamint említést érdemel a MOSZ döntéshozatali szerveinek, a Küldöttközgyűlésnek és Ügyvivő Bizottságnak az ülésein elhangzottak dokumentálására, hangfelvétel készítésére vonatkozó módosítási igényünk. Az Elnök Úrnak megküldött anyagunk foglalkozik a Gazdálkodási Szabályzatban leírt befektetési politikánk szabályozásával és a Választási Szabályzattal is. Továbbra is úgy gondoljuk, hogy támogató az az igényünk, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete választott tisztségviselői azonos tisztséget, legfeljebb két egymást követő kongresszusi ciklusban tölthetnek csak be (2X4 év). Sokan, akik ebbe a javaslatba nem gondolnak bele, azt hiszik, hogy ennek a pontnak aktualitása van. Nincs. Mert elfogadása esetén, leghamarabb a 2014-es szakszervezeti választáson lehetne e szabályok mentén dönteni, és akik akkor elnyerik a bizalmat, azokra a tisztségviselőkre leghamarabb 2022-ben vonatkoznának a korlátozások. Kérdezem Én, hol lesz a mai MOSZ tisztségviselői kar átlagéletkora akkor? Vagy az lesz a nyugdíjas állás? Bízunk abban, hogy elképzeléseink többsége találkozik a kongresszusi küldöttek elképzelésével, és közösen tudunk tenni a MOSZ működésnek javításáért!

Azok a további elgondolásaink, amelyek a vitairatban szerepelnek, most nem kerülnek a kongresszus plénuma elé. Nem éreztünk olyan nyitottságot, olyan befogadást a küldöttek, az Ügyvivő Bizottság részéről, hogy valódi vitát tudtunk volna folytatni azokról a pontokról. Itt elsősorban az alelnöki posztok számáról, a vezető tisztségviselők munkajogi státuszáról beszélünk.

Területünkön rendben lezajlottak az Üzemi Tanács és Munkavédelmi Bizottsági választások. Örvedetes, hogy magas volt a részvételi arány és jelöltjeink valamennyien sikeresen szerepeltek.

A MOSZ Budapest Centrum terület, a tagcsoportok tisztségviselői nevében köszönöm a választások lebonyolításában résztvevők munkáját és tisztelettel megköszönöm azoknak a munkavállalóknak a szavazatát, támogatását, akik a Mozdonyvezetők Szakszervezete jelöltjeire adták voksukat. Ezzel is nyilvánítottuk, hogy a legtöbbet mi tudjuk tenni magunkért. Mozdonyvezetők, a mozdonyvezetőkért!

Barsi Balázs



Szeged

Ismét egy örökzöld téma foglalkoztatja a mozdonyvezetőket. Jóllehet most szó sincs vasútvonalak bezárásáról, de a foglalkoztatást tekintve majdnem olyan súlyosan érint bennünket, ha végrehajtják a tervezett vonatcsökkentéseket. Ámbár, ha jobban belegondolok, nem tudom meddig fognak üzemeltetni vasútvonalakat úgy, hogy naponta két pár vonat közlekedik rajta. Véleményem szerint két dologra alkalmas az ilyen működtetés, el lehet üldözni a vasútról a még minket választó utasokat, és egy idő után be lehet bizonyítani, hogy ezeket a vonatokat méregdrága üzemeltetni. Tehát mégiscsak be kellene zárni őket, hogy így lesz vagy nem, csak azon múlik a kormányunknak meddig lesz az a véleménye, hogy vonalakat nem zárnak be. De ne szaladjunk előre az időben, enélkül is lesznek bőven gondjaink. Jóllehet a cég vezetése jelenleg nem tervez elbocsájtásokat, és számításuk szerint a mostani munkærő többlet 2013 év végére

- természetes fogyással - helyre is állhat. Csak hát addig a teljesítményünknek nem szabadna tovább csökkennie, amire persze semmilyen garanciánk nincs. Valamint addig a másfél, két évig valamit kezdeni kell a foglalkoztatási problémával, igaz már bejelentettek két átképző tanfolyamot 30-30 fővel, ami minden bizonnyal valamelyest enyhíteni fogja a gondokat. De ezen felül reméljük, felismeri a Trakció vezetése, hogy saját érdekük lenne további dolgozókat típus és vonalismeretre küldeni, így az embereket sokkal jobban fel tudná használni. Természetesen nem arra gondolok, hogy a mozdonyvezetőket teljesen felesleges típus vagy vonalismeretre küldjék, amit soha sem tudnak majd használni, de például nálunk a mozdonyvezetők jó része még nem rendelkezik 470-es vagy 480-as sorozatra típussal, jóllehet egy ilyen mozdonnal közlekedő tehervonat miatt nemegyszer a felvigyázóknak az egésznap forduló meg kell változtatniuk típusismeret hiány miatt. Egyébként valószínűleg az átképző tanfolyamok és az esetleges típus és vonalismeretek sem tudják majd maradéktalanul orvosolni a problémát. Ugyan a Trakció állítása szerint még nem tudnak konkrét terveket, de már lehet olyan információkat hallani, hogy két területen (Szombathely és Szeged TVSZK) élnének a rövidebb munkaidő bevezetésével is, mivel a csökkentés ezeket a területeket érinti a legjobban. Látva a konkrét terveket ez sajnos igaznak is látszik, ugyan nem tudom mi alapján döntötték el az illetékesek, hogy mely vonatokat kell leállítani, az viszont biztos, hogy területünket jelentősen sújtani fogják. Szinte az egész országra jellemző, hogy egyes mellékvonalakat szinte teljesen ellehetetlenítenek. De úgymond a kiemelt fővonalakon csak felénk terveznek jelentős csökkenést, látva a 120-on megszüntetendő gyorsvonatokat. Úgy látszik a Békés megyeiek ennyire fontosak, hogy ha már autópálya sincs feljűk (csak a halálútnak nevezett 44-es főút), akkor csökkentjük a vonatokat is, nehogy már jól érezzék magukat. De minden bizonnyal én csak ötletelek itt, hiszen az a szakmai anyag nyilván komoly utasszámláláson alapulhat. Magam is hallottam, hogy miután kitűdött a vonatcsökkentés, és egyes helyeken bizonyos csoportok kifejezték nemtetszésüket, elkezdtek az utasokat számolgatni azokon a vonatokon, amiket meg fognak szüntetni. Hát nem érdekes? Nyilván így kell ezt csinálni, előbb eldöntjük, mit szüntetünk meg, majd később ráérünk számolgatni. De ezt is csak a rosszindulatúak terjeszthetik, akik nem ismerik az igazságot, és csak költözödni akarnak egy ilyen kitűnő szakmai anyaggal. Sajnos azonban számunkra jelenleg sok a bizonytalanság, mindenki tippelget, mi várható. Mire ezt a cikket olvasátok minden bizonnyal már frissebb információk is lesznek. Ami azonban biztos, hogy egy nehéz időszak elé nézünk, hiszen a munkatörvénykönyv változásainak hatásairól még nem is beszéltünk, igaz teljes mértékben még nem is ismerjük azokat.

Véget értek a Munkavédelmi Bizottságok és az Üzemi Tanácsok választásai. Az már biztos, hogy az irányítást kivéve minden területen csak a MOSZ képviselői jutottak a fentnevezett testületekbe. Számunkra és szerintem a mozdonyvezetők számára is nagyon fontos, hogy a választások így alakultak. Ezért megragadva az alkalmat, szeretném mindenkinek megköszönni a részvételt és, hogy támogattátok a MOSZ jelöltjeit.

Szóth Tibor





Központi Üzemi Tanács

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Központi Üzemi Tanács (KÜT) hírei

A Központi Üzemi Tanács márciusi ülésén tájékoztatást kértünk a vasúti közlekedésbiztonság jelenlegi helyzetéről, ezen belül a mozdonyvezetőkkel szembeni elvárásokról, az esetleges új szabályozási és ellenőrzési elképzelésekről, tervekről. A tájékoztató megtartására felkértük Dr. Túrós András urat a MÁV Zrt. biztonsági igazgatóját. Az ülést megelőzően a KÜT egy írásos tájékoztatást kapott mely az elmúlt időszak baleseti történéseit szemléltette, melyet Földházi György Úr a MÁV Zrt. biztonsági vezetője készített, és aki szintén részt vett a tanácskozáson.

Túrós Úr köszönetét fejezte ki a KÜT-nek, hogy foglalkozik a MÁV csoport biztonsági problémáival. Kifejtette, hogy az Ő megítélése szerint „biztonsági szemüvegen keresztül nézve a Magyar Vasút biztonságos, és nem azért mert a legkorszerűbb biztonsági technikával, a legbiztonságosabb járművekkel van ellátva, hanem elsősorban az itt dolgozó emberek hivatástudatának, felelősség érzetének köszönhető” és hozzátette a mozdonyvezetők a biztonságban a legfontosabb pillérei. Túrós Úr elmondta két olyan csoport van a MÁV-on belül, amely a biztonságot alapvetően befolyásolhatja, a forgalmi terület és a mozdonyvezetők. A pályának és a biztosító berendezésnek is van számos közrehatása, de a statisztikai adatok azt bizonyítják, hogy a fent említett két csoportra kell különleges figyelmet fordítani. Az aktualitását ennek a témának az adta, hogy 2011-ben nagyon sok volt közlekedő vonat veszélyeztetés, ami 2012 első hónapjaiban hasonló gyakorisággal fordult elő, mint az előző évben. Azért is foglalkozunk kiemelten a témával, hogy minél jobban ráirányítsuk a figyelmet. A vonatveszélyeztetések többnyire emberi mulasztásokra vezethetők vissza, de jelentős külső és belső körülmény is megváltozott 2011-ben, amelyek kedvezőtlen hatással voltak a vasút biztonságára. Túrós Úr kifejtette milyen intézkedéseket kívánnak tenni a biztonság fokozására. Elsőként elmondta, a MÁV vezetése döntött egy mélyreható szubjektív elemeket és okokat feltáró vizsgálat lefolytatásáról, azoknál, akik részesei voltak a baleseteknek, és akik a vészhelyzet kialakulásában közreműködtek. Nem újabb felelősségre vonásokról van szó, hanem egy tényfeltáró vizsgálatról, hogy milyen körülmények játszanak szerepet az események bekövetkezésénél. Másik elképzelésük a vezetők felelősségének erősítése a biztonság érdekében. Motiválva legyenek, hogy az adott területen, munkahelyen az általuk irányított munkavállalók (mozdonyvezetők) milyen biztonságosan dolgoznak, betartják-e az utasításokat, szabályokat megvan-e a vezetői ellenőrzés illetve a vezetői segítségnyújtás vagy sem? Harmadik elképzelésként felvázolt a mozdonyvezetőkre vonatkoztatva egy büntető-jutalmazó pontrendszer kialakítását, melyet véleményezésre kívánnak bocsájtani, és ígéretet tett arra, hogy a KÜT egyetértése nélkül a bevezetést nem fogja előterjeszteni. Kijelentette, hogy a MÁV-nál lévő baleset megelőzési és jutalmazási rendszert átmenetileg felfüggesztették, de a közelmúltban kezdeményezték a rendszer visszaállítását.

Földházi Úr a témával kapcsolatban hozzáfűzte „a MÁV és a MÁV csoportnak van egy biztonságpolitikája, azon biztonságpolitikában a biztonsági szervezet úgy vesz részt, hogy valamennyi eseményt vizsgálunk. A szervezeti átalakulás során olyan helyzetbe kerültünk, hogy ezt objektíven igyekszünk megtenni, tehát nem képviselünk, pályavasúti érdekeket nem képviselünk Trakció érdekeket. Egyszerűen a biztonságpolitikánknak megfelelően úgy végezzük a kockázatelemzést, hogy teljesen objektív módon kivizsgálunk valamennyi eseményt, ami a tudomásunkra jut. Abból vonunk le olyan következtetéseket, amivel ezek, és hasonló események, megelőzhetőek” A veszélyeztetésekkel foglalkozva kijelentette nem büntető jelleggel foglalkoznak vele és más külföldi vasúti tapasztalat is azt bizonyít-

ja, hogy egy büntető jellegű megközelítés az esetek nagyobb eltitkolását eredményezné, és nem lenne célszerű, ha statisztikai adatok javulása mögött csupán az esetek elhallgatása állna. Elmondása szerint nagyon nagy gondnak tartják azt, hogy a hosszú évek óta kialakult statisztikai arány, amely körülbelül fele-fele arányban osztotta meg eddig az eseményeket, műszaki ok, és emberi mulasztás miatt, most ez 10/90%, tehát 90 % emberi mulasztásra vezethető vissza. Nézetei szerint két fontos probléma van az egyik, hogy műszakilag elavultak vagyunk, bár vannak egészen korszerű dolgaink, a másik a széttagoltság. A biztonsági igazgatóság megfogalmazta azt a gondolatát, hogy a vasúti közlekedés biztonságának két alap-pillérét tartják rendkívül fontosnak, az egyik a forgalom szabályozása, a másik pedig ennek a vasúti folyamatnak a végrehajtói láncába, a mozdonyvezetők a munkája. Ha itt a párbeszéd valamilyen oknál, akár érzelmi akár bármilyen ok miatt megszűnik, vagy csak a szabályozókba megfogalmazottak szerint zajlik, akkor nem lesz biztonságos a vasúti közlekedés. Ez egy újfajta biztonsági kultúrát kell, hogy eredményezzen, mert a vasúti közlekedés zárt technológiájának sok jogi személyiségű végrehajtói lettek. A továbbiakban Túrós Úr és Földházi Úr válaszolt a KÜT tagjai által feltett kérdésekre és ígéretet kaptunk, hogy további konzultációkat folytatnak a témával kapcsolatosan.

Befejeződtek a MÁV-TRAKCIÓ Zrt-nél az Üzemi Tanács és a Munkavédelmi Képviselő választások. Valamennyi területen sikeres és eredmény volt.

A százalékos választási eredményeket területi bontásban az alábbi táblázatok szemléltetik:

Üzemi Tanács	MOSZ %	VSZ%	GSZ%	MTSZSZ%	VDSZSZ%	VFSZSZ%
Budapest	72,4	3,4	11,6	5,7	2,5	1,1
Debrecen	80	7	11	0	2	0
Irányítás	10,2	39,9	24,4	25,6	0	0
Miskolc	69,8	12,6	15,4	0	2,3	0
Pécs	84,87	5,16	3,68	4,55	1,74	0
Szeged	70,48	11,31	14,88	3,3	0	0
Szombathely	79,4	7,6	5,6	5,1	0	0
Trakció összesen:	66,74	12,42	12,37	6,32	1,22	1,1

Munkavédelem	MOSZ%	VSZ%	GSZ%	MTSZSZ%	VDSZSZ%
Budapest	78	4,5	14	0,9	1,4
Debrecen	84,5	9,5	3,5	0	2,5
Irányítás	0	0	0	0	0
Miskolc	90	0	4,7	0	5,4
Pécs	91,18	1,9	4,41	0	2,51
Szeged	72,83	13,11	14,04	0	0
Szombathely	79,4	8,8	5,9	5,7	0
Trakció összesen:	70,88	5,40	6,65	0,94	1,69

A részletes eredményekről rövidesen bővebb tájékoztatás lesz.

Bordás Imre
KÜT elnök





A modern optimalizált rabszolgatartó társadalom

Már-már elcsépelet dolognak tűnik, vagy unalmassá válhat, de sajnos a munkáltató rengeteg energiát fektet bele; így folyamatosan előtérben marad. Vagy talán nem is akarja, hogy feledtessék?

Igen; az IVU! Ezek a drága jó emberek soha nem fogynak ki az ötletekből. Most éppen optimalizáltak! Tegyük hozzá, eredményesen. Látványosan nőttek a szolgálati órák – és itt most nem magunk ellen beszélünk – de irtózatosan nőttek az embertelen időben lévő jelentkezések és csodálatosan, sőt hatékonyan tele lett szórva önköltségekkel, felesleges tartózkodásokkal. Nem beszélve a szerelvények, mozdonyok eszement cserélgetéséről.

Nézzük, mi is az az optimalis? (A 11 pontnak semmi köze nincsen az IVU kezdő létszámához. Ha valaki annak vélné, ez pusztán a véletlen műve.)

Optimalis, ha önköltséggel megspékelve hoznak létre pl. péntekre olyan szolgálatot, amely a hét többi napján egyébként a nélküli. Fokozza a vezénylő, hogy esetenként erre változó munkaszerződésű kollégát küld – önköltséggel. Hol is az összefüggés! Miért is nem egész hétre egyforma a szolgálat?

Optimalis, ha éjjel egy óra tájéka lerúgnak a gépedről az ország szélén, majd reggel öt óra magasságában kapod a másikat. Csövezsz!

Optimalis, ha egymást váltjuk, majd visszaváltjuk, össze-vissza cserélgatunk. Viszont látványos, ha mindenki mozog. No, tudnám, kit kellene mozgatni!

Optimalis, ha egy héten keresztül a padon laksz valamelyik öltözőben, mert egyébként sem hazamenni, sem bejönni nem tudsz az ésszerű hajnali jelentkezésekhez.

Optimalis, ha a munkáltatód figyelembe sem veszi az észrevételeidet.

Optimalis, ha nem is akar hallani a lakáson töltött pihenőidőről. Lehet, hogy a lakás fogalma hat zavaróan.

Optimalis, ha legalább 10-20 napot dolgozol egyhuzamban, lehetőleg éjjel és minél többet rövidezve.

Optimalis, ha nincsen személyzeti forduló, mert így nem lehet felelősségre vonni senkit a be nem tartásáért.

Optimalis, ha van autód és a futásteljesítménye legalább 80%-t munkába járásra fordítod. De vigyázz! Ne hogy elromoljon!

Optimalis, ha a szolgálat végétől számítják a pihenőidődet és nem veszi figyelembe az esetleges utazási időt? (690)

Optimalis, ha a pontos tervezés miatt vonatok maradtak ki, vagy indultak késve.

Gondolkodjunk, hogyan is lehet ezt létrehozni. A recept a következő: Először is végy 11 (most már lényegesen több) rendkívül hozzáértő és nem utolsó sorban elkötelezett embert, akik e csudaságokat kitalálják. Add rendeletbe az irányvonalat, miszerint ez a frankó, aki mást mond, az nem frankó! A végén spékeld meg rendkívüli szak-tudással és hatalmas tapasztalattal rendelkező vezénylővel. FIGYELEM! A félreértések elkerülése végett köztük is vannak, akik normálisan, emberi módon kezelik e témát. Kinek, mi jutott.

Továbbá: Ne kérdezz, ne mondj véleményt. Gyere be, szemlesütve ballagj a gépedhez. Végezd a munkádat a legjobb tudásod szerint, vidáman, pihenten. Ne lepődj meg, ha nap mint nap a szolgálatod végén operatív hosszabbodik a szolgálatod. A Te tervezésed úgy sem számít. A melő végén menj nyugodtan haza és remegő kézzel várd a telefonhívást, hogy mikor is menj legközelebb dolgozni, mert

ugye rajtad kívül mindenki pontosan, tervszerűen végzi a munkáját. Hiszen tudjuk; a munkáltató készíti el a munkaidő beosztását. Ennek része a pihenő is. Ilyent meg sem próbál kérni, mert a nagyhatalmú sajátosan értelmezett felfogása miatt úgy sem teljesíti. Vagy a hatalmas tapasztalat, illetve a mindenképpen megfelelés vágya hajtja. A direkt „majd én megmutatom-ra”, illetve a szívatásra nem is merek gondolni.

Az most már egyre jobban látszik, hogy itt nem elsődleges szempont a gazdaságosság és a hatékonyság. Itt már régen másról van szó. Mindenki fantáziájára bízom a választ.

Amikor 1978-ban a központi munkæró felvételi irodában jelentkeztünk elmondták a 12/24 és a 12/48 munkarendeket. Ez a 3-as és a 4-e túrt jelentette. És jelentené most is. Az –IVU-ig gyönyörűen működött is a rendszer. Alapvető emberi joga mindenkinek, hogy tudjon tervezni, élni. Egy el nem felejthető apró momentum: az érvényes rendelkezésekben foglalt pihenőidőre vonatkozó szabályokat a 4-es túr teljesíti maradéktalanul. És ehhez még gondolkodni sem kell. Tudom, ez nem minden vezetőnek tetszik, de akkor is ez az igazság.

Az előző számban megjelent „ Fogadd örökbe” című íráshoz kapcsolódnék egy pár gondolattal.

Megcáfolhatatlan tény az IVU időszak előtti, összehasonlíthatatlanul emberibb munkáltatás. Nem változott a létszám az, az elvégzendő feladat. Csak egy dolog! A vezényléssel foglalkozók száma nőtt meg drasztikusan.! Nem is értem, hogy miért nem zavarja bármelyik vezetőt, hogy a vezénylője minden hónapban arra legyen kényszerítve, hogy remegve várják a pillanatot, amíg a magasságosok beélesítik az egyébként meglévő rendszert. Így van pár napjuk, hogy összehozzanak valamit.

Jól olvassátok; minden hónap minden napjára külön készítenek szolgálatokat, ezért ritkán találni egyformákat! Egy olyan, milliárdokba kerülő programmal, ami állítólag mindent tud. Ezek szerint csak azt nem, amire vették.

Sokan ismerik az előd programokat. Szóval lenne miről vitázni. Ez már túl kell, hogy mutasson azon, hogy a munkáltató arra költi a pénzét, amire akarja. Uraim! De a végeredmény nem jó!

Sűrűn hallani; hiszen volt mozdonyvezetők is vannak közöttük. Nem mindegy, hogy mozdonyvezető, vagy csak vezetett mozdonyt! MOZDONYVEZETŐ ilyent nem tesz!

A cikk végén van egy gondolat; miszerint „fogadd örökbe a vezénylőt!”

Na, azt már nem!!

Sem Őt, sem az IVU-sokat! Soha!

A mondás szerint az ember a barátait megvágathatja, a rokonait nem. Nos, űk sem lépjk át a küszöböt!

Viszont, tiszta szívből kívánom nekik, hogy az életben ennél nagyobb öröm ne érje űket, mint az, amit most elkövetnek vezénylés, munkaidő beosztás címen, és amit mi egyszerűen sz....ként élünk meg!

Tisztelet azon sajnos kevés kivételnek, akik tudják, honnan jöttek. Nekünk meg ez jutott...

Hofi idézetével zárom soraimat: „ Akinek nem inge, ne vegye magára! De akinek igen, az őtözködjön fel, mert meg fog fájni!”

Biztos vagyok benne, hogy a jó hagyományokhoz híven a fentiek miatt ismételten sértődés lesz. Talán célravezetőbb lenne, ha végre ismételten ember számba vennének minket és nem droidokként kezelnének!

Ui.: Ha ennyi a panasz és a hiba, akkor miért is az erőltetés?

Bartha Géza





Tolatás

Az utóbbi időben egyre gyakrabban hallani, látni a médiumokban, olvasni az újságokban, hogy nagyon sok a rendkívüli esemény, veszélyeztetés a vasúti közlekedésben, és eddig csak a szerencsének köszönhető, hogy nem történt nagyobb baleset. Némely médiamunkás a siker hajszolása közben odáig képes elmenni, hogy esetleg valótlanságokat állít rólunk. A legutóbbi esetben, mint emlékszünk rá, kifejezetten bennünket, mozdonyvezetőket kiáltottak ki fő felelősnek a kialakult helyzetért, azt állítva, hogy fegyelmezetlenek vagyunk, felelőtlenül dolgozunk. Az ilyen kijelentésekre többnyire úgy reagálok, hogy kiírom magamból a mérgemet. Természetesen tudomásul kell vennünk, hogy nem lehetünk angyalok, előfordul, hogy hibázunk. Hibáink okát vizsgálni kell, azokat fel kell tárni, és ha lehetséges, gondoskodni kell azok ismétlődésének elhárításáról. A legutóbbi írásomban ilyen okokkal igyekeztem megismertetni olvasóimat. Ha még emlékszünk rá, hiányoltam a vezénylésből az emberközpontságot, az utasításainkból a logikát, az érthetőséget és az egyértelműséget. Egyértelműség alatt azt értem, hogy az egyes pontokról ne lehessen vitatkozni, azokat ne lehessen különbözőképpen értelmezni, ne kelljen a végrehajtásukról szakértői állásfoglalásokat kérni.

Most, a Forgalmi Utasításunk egy olyan, a tolatási mozgásokra vonatkozó pontjáról szeretnék írni, amely rendelkezés betartása a jelenlegi körülmények között nyugodtan állíthatom, hogy nem lehetséges.

F2. Utasítás 4.1.6. második bekezdés:

„A tolatásvezető olyan helyen köteles tartózkodni, hogy a tolatásban résztvevőkkel közvetlenül vagy jelzésadás útján értekezni tudjon, és meg tudja figyelni a vágányzatot, a tolatásban résztvevőket, valamint a járművek mozgását.”

Szorosan kapcsolódik ehhez a rendelkezéshez a 4.1.6.2. pont és annak e) alpontja.

„A tolatásvezető minden mozgás megkezdése előtt - függetlenül attól, hogy közte és a mozdonyvezető között van-e rádiókapcsolat - köteles meggyőződni arról, hogy: e) a tolatási mozgást szabályzó jelzők tolatást engedélyeznek-e és a váltók helyesen állnak-e;”

(Vannak, akik úgy okoskodnak, hogy a tolatásvezető ügyis meggyőződhet a fent említett tényekről, hogy a mozdonyvezetőt rádión megkérdezi, hogy helyesen állnak-e a váltók, szabad-e a tolatásjelző. Magam részéről ezt a megközelítést elutasítom, mert a meggyőződés személyes kell, hogy legyen, azonkívül a mozdony vezetőállásáról nem biztos, hogy lehet látni a váltót vagy a tolatásjelzőt a mozdony nagy „holttere” miatt. Mindezekon felül a 4.1.6. pont teljesen egyértelműen fogalmaz a tolatásvezető helyét és a vágányzat megfigyelését illetően.)

Nos, akkor most ültessük át eme rendelkezést a hétköznapi munkavégzés szintjére! Képzelnünk el egy állomást, ahol van kocsijavító műhelycsarnok, és egy hosszú, 10 kocsiból álló szerelvény utolsó két kocsiját oda be kell állítani. A tolatásvezető a tolatott szerelvény utolsó kocsijáról, rádiónal irányítja a mozdonyvezetőt. Az ívviszonyok, és a vágányúttól jobbra-balra álló kocsisoroktól a mozdonyvezető hátra felé csak kb. egy-két kocsni távolságra lát el. Ez azonban nem baj, mert a tolatásvezető szabályosan és érthetően adja az utasításokat rádión keresztül. Amikor az utolsó két kocsni a műhelyben „bakra” ér, a tolatásvezető azokat a tolatott szerelvényről lekasztja, és utasítja a mozdonyvezetőt, hogy húzzon

előre kb. 30 m-t, hogy be tudja csukni a műhely kapuját. Miután ez megtörtént, átállnak egy másik vágányra, ahol a műhelyből kész kocsikat vesznek fel. Amikor a felvett kocsikat ráakasztja a szerelvényre ismét előre húzat, hogy a kaput be tudja csukni. Ilyen, és hasonló műveleteket nagyon sokszor hajtanak végre egy szolgálat során. De vajon hol itt a hiba? Figyeljük meg alaposabban! Azt mondtuk, hogy a mozdonyról hátrafelé legfeljebb egy-két kocsni távolságra lehet látni. Ha pedig így van, akkor a tolatásvezető sem lát el a mozdonyig a vonat végéről. Tehát nem tudja megfigyelni, a tolatás által igénybe vett, a mozdony előtt lévő vágányzatot. Az előrehúzás közben használt vágányútban vannak váltók és a vágány mellett egy árbocos tolatásjelző. Vajon a tolatásvezető meg tud győződni a kocsisor végéről ezek megfelelő állásáról? Olyan helyen tartózkodik-e ami megfelel az Utasítás 4.1.6. pontjának? Természetesen nem! Tehát szabálytalanul jár el. Vét az Utasítás 4.1.6.2. pontja ellen is, hiszen nem győződik meg arról, hogy a tolatási mozgást szabályzó jelző a tolatást engedélyezi-e, és a váltók helyesen állnak-e. Nem tudja megfigyelni a vágányzatot, a tolatásban résztvevőket, valamint a járművek mozgását. Ezt csak úgy tudná megtenni, ha a legkisebb előrehúzás esetén is a mozdonyhoz gyalogolna, majd tolatások alkalmával ismét hátra sietne. Lássuk be, ez nem várható el, nem életszerű! Amennyiben baleset, vagy egyéb rendkívüli esemény következne be, mondjuk előre húzás alkalmából valaki óvatlanul a mozdony elé lépne, amit a jármű vezetője a viszonylag nagy „holtter” miatt nem láthat, és az illető megsérül vagy meghal, hibáztatható lesz a tolatásvezető, mert nem tett eleget az F2 Utasítás 4.1.6., valamint a 4.1.6.2. pont e) alpontjában megfogalmazott rendelkezéseknek. Kedvezőtlen esetben akár a mozdonyvezetőt is kérdőre vonhatják, hogy miért nem követelte meg a tolatásvezetőjétől az utasításszerű munkavégzést. (F2 Utasítás 1.4.1. pont.)

Ezek után bárki feltehetné nekem is a kérdést, hogy akkor mi a helyes eljárás? Szomorúan meg kell állapítanom, hogy nem tudom. Erre az esetre elmondható, hogy nincs jó megoldás, és nem is lesz egészen addig, amíg nem változik a jelenlegi szabályzás.

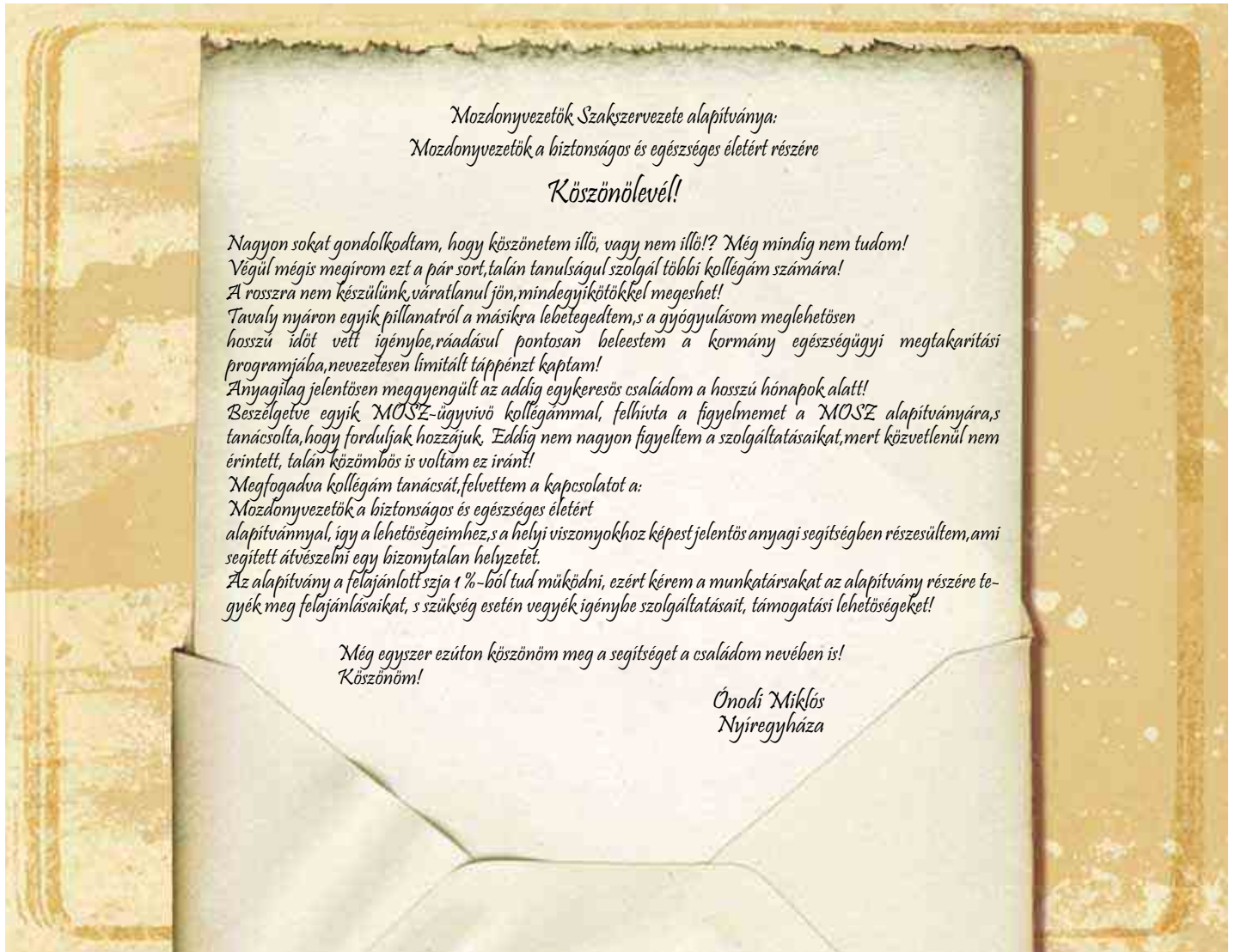
Tudvalevő, hogy az utasítás ezen pontjai abban az időben fogalmazódtak meg, amikor a tolatási mozgásokat még kizárólag kézi jelzésekkel szabályozták, a tolatócsapat

több emberből állt, a tolatásvezető pedig felügyelte a tolatásban résztvevőket olyan helyről, ahonnan mindent pontosan meg tudott figyelni. Napjainkra a technikai fejlődés és a munkærővel való spórolás odáig vezetett, hogy a tolatások alkalmával, a mozgások helyszínén a résztvevők száma egy tolatásvezetőre és egy mozdonyvezetőre redukálódott. Vajon nem lenne-e helyes a tolatást szabályzó rendelkezéseket ehhez a helyzethez, a jelenhez igazítani?

Már többször megfogalmaztam, hogy a be nem tartható szabályoknak fegyvelem-lazító hatásuk van. A vasúti közlekedésben – és általában a közlekedésben - a fegyelmezett munkavégzés a biztonság alapja. Napjainkra az lett a legfőbb vád ellenünk, hogy a fegyelmezetlenségünk következménye a sok veszélyeztetés, rendkívüli esemény. Ezek után minimálisan elvárható lenne, hogy legalább az utasításaink rendelkezései ne gyengítsék tovább azt, ami állítólag már amúgy is meglazult. Akkor talán „leszáll” rólunk a sajtó, és az egyik szakszervezet velünk ellenséges érzelmeket tápláló, néhány hangadó képviselője. Miután ez megtörtént, a nyugodt és biztonságos munkavégzésé lehet a főszerep.

Móricz Zsigmond





Mozdonyvezetők Szakszervezete alapítványa:
Mozdonyvezetők a biztonságos és egészséges életért részére

Köszönőlevél!

Nagyon sokat gondolkodtam, hogy köszönetem illő, vagy nem illő!? Még mindig nem tudom!
Végül mégis megírom ezt a pár sort, talán tanulságul szolgál többi kollégám számára!
A rosszra nem készülünk, váratlanul jön, mindegyikötökkel megeshet!
Tavaly nyáron egyik pillanatról a másikra lebetegedtem, s a gyógyulásom meglehetősen hosszú időt vett igénybe, ráadásul pontosan beleestem a kormány egészségügyi megtakarítási programjába, nevezetesen limitált táppénzt kaptam!
Anyagiilag jelentősen meggyengült az addig egykeresős családom a hosszú hónapok alatt!
Beszélgetve egyik MOSZ-ügyvivő kollégámmal, felhívta a figyelmemet a MOSZ alapítványára, s tanácsolta, hogy forduljak hozzájuk. Eddig nem nagyon figyeltem a szolgáltatásaikat, mert közvetlenül nem érintett, talán közömbös is voltam ez iránt!
Mégfogadva kollégám tanácsát, felvettem a kapcsolatot a:
Mozdonyvezetők a biztonságos és egészséges életért alapítvánnyal, így a lehetőségeimhez, s a helyi viszonyokhoz képest jelentős anyagi segítségben részesültem, ami segített átvészelnem egy bizonytalan helyzetet.
Az alapítvány a felajánlott szja 1 %-ból tud működni, ezért kérem a munkatársakat az alapítvány részére tegyék meg felajánlásaikat, s szükség esetén vegyék igénybe szolgáltatásait, támogatási lehetőségeket!

Még egyszer ezúton köszönöm meg a segítséget a családom nevében is!
Köszönöm!

Ónodi Miklós
Nyíregyháza

Vasutas viccek

Masiniszta a kereszteződésnél:

- Nálunk Amerikában olyan gyors a vonat, hogy amikor pofon akartam ütni az állomásfőnököt, a következő állomás főnökét találtam el. - mondja egy utazó a másíknak.
- Az semmi! Nálunk olyan ritkán és lassan járnak a vonatok, hogy amikor az ismerősöm öngyilkossági szándékkal a sínekre feküdt, ott halt meg éhen.

Vasutas fia első nap sugárzó arccal megy az iskolába.

Az iskolai nap végeztével már nem olyan lelkes a gyerek. Meg is kérdezi az apja:

- Na milyen volt az iskolában, fiam?
- Édesapám! Átverés az egész. Bemegyek, ki van írva az ajtó-ra hogy első osztály, közben meg odabent fapadok vótak.

- Ki az abszolút vasutas házaspár?
- ???
- Eva Peron és Charlie Sheen...

Egy ember sétál a vasútállomáson. Lát egy őrt, aki a vonatok kerekeit ütögeti egy kalapáccsal. Odamegy hozzá, s megkérdi miért ütögeti. Az őrt nem válaszol. Másodjára is megkérdi,

ugyanaz zajlik le.

Az ember odamegy egy másik őrhöz, s tőle is megkérdi miért ütögetik a kerekeket kalapáccsal.

- Hát, tudja a hangokból tudjuk megítélni, hogy eltört-e valami.
- Igen? És a társa miért nem válaszolt nekem, amikor feltettem neki ezt a kérdést?
- Jah, ő tök süket...

Az öreg székely utazik a vonaton. Ül vele szemben egy nő, aki egyszer csak megszólal:

- Elnézést felhúzná az ablakot? Nagyon hideg van odakint.
- Az öreg szó nélkül felhúzza, majd megkérdezi:
- Na oszt mostmá meleg van odakinn?

Utas a kalauzhoz: - Tessék mondani ez a vonat mindenhol megáll?

Válasz: - Miért, maga mindenhol le akar szállni?

- Hogy fordítják a vasutasok, hogy Carpe Diem?
- ???
- Élj a MÁV-nak!





Biztonságosabbá és kényelmesebbé teszi a GYSEV a Schlieren-kocsikat



Saját fejlesztésű biztonsági ajtókkal szereli fel a GYSEV a Schlieren típusú kocsijait. A vasúttársaság olyan vezérlő rendszerrel látja el a kocsikat, amelyek 5 km/órás sebesség felett automatikusan bezárják az ajtókat. A felújított Schlierenekben új belső tér, klíma és ingyenes wifi is várja az utasokat. A Magyar Turizmus Zrt. felajánlásában az osztrák tájékepek helyére a Nyugat-Dunántúl turisztikai értékeit bemutató, nagyméretű fotók kerülnek.

A GYSEV tavaly nyáron kezdett felújítási programba: ÖBB-től (Osztrák Vasutak) használtan vásárolt Schlieren-kocsikat modernizálja a társaság. A Schliereneket Svájcban gyártották, a kocsik 140 km/órás sebességre vannak hitelesítve. A GYSEV 49 ilyen kocsival rendelkezik, ezek leggyakrabban a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd és a Sopron-Győr vonalon járnak.

A felújítás során az üléseket újrákarpitozzák a szakemberek, az utastér új padlóburkolatot kap, az előtérben kicserélik a műanyag padlót. Lényeges fejlesztés, hogy az utasteret klimatizálják, a modernizált Schlieren-kocsikban pedig wifi elérhetőséget is biztosít a vasúttársaság. A biztonságról az automatikus ajtóvezérlés gondoskodik: az ajtók 5 km/órás sebesség felett önműködően záródnak és ezután csak akkor lehet kinyitni azokat, ha ismét megáll a vonat. (Forrás: GYSEV)

Síneken gördülő igazi paloták

Az Egyesült Államokból visszatérő Georges Nagelmackers eltökélte, hogy felforgatja a vasút világát. Vezérelve az volt, hogy luxusvonatokat és sínen gördülő, igazi palotákat alkosson. E vonatok története 1833-ban az Orient Expresszel kezdődik, amelyet hosszú sorban követnek a hasonló nevezetességek még a híres Nemzetközi Hálóközi-társaság (CIWL) alapítójának halála után is. Ezeken, a vonatokon alapvetően első osztályú hálókocsikból álltak, később kiegészültek a másodosztályú utasokat befogadó vagonokkal, a korszak gazdasági helyzetének megfelelően. Voltak olyan országok, ahol ahrmad-, sőt negyed osztály is létezett, például Németországban. Nagelmackers rájött, hogy a „resti megállók” növelik az utazási időt, ezért kigondolta az étkezőkocsit, amellyel teljessé vált a szerelvény. A CIWL hatalmas luxusvagon parkkal rendelkezett, de azért a francia magántársaságoknak is voltak fényűző személyszállító eszközei, mint például a PLM (Párizs-Lyon-Méditerranée) háló-, és szalonkocsijai. Mindamellet ezekből sokkal kevesebb közlekedett. 1925-ben, tehát 20 esztendővel a CIWL alapítójának halála után történt, hogy Lord Daziel, amúgy Paullman Sleeping Car Company elnöke forgalomba állította az első nappali luxusvonatot, amelynek pullmankocsijai Milánó és Nizza között közlekedtek a közönség legnagyobb örömére. A CIWL luxusvonatai, akár éjjeliek, akár nappaliak, egyesítik a jó ízlést, kiváló kiszolgálást és a legnagyobb szállodához méltó kényelmet. Érthető, hiszen nem mindenki engedheti meg magának az ilyen utazást, és a luxusvonatok közönsége az iparmágnások, diplomaták, politikusok, emellett film, színház - általában véve a művészetek - legnagyobb alakjai közül került ki. Ezek a vonatok nyomtalanul eltűntek az 1970-es években, utolsó példányuk szétszóródtak, egyesületek vagy magánszemélyek tulajdonába kerültek. Ennek ellenére

egy 1977-ben szerzett nosztalgiaút jelentős sikert aratott, nagy jövőt jósolva az ilyen vonatoknak. Az új luxusvonatokat, amelyek körutazásra hívatnak, az 1980-as évektől kezdtek ismét újraszervezni, abban bizakodva, hogy az a közönség, amely szívesen fedezi fel ismét a vasút közlekedés művészi szintjét, biztosítja e vonatcsalád jövőjét.

Forrás: Hang Ádám



Összeállította:
Bartha Géza

Újabb Alstom metrók a világ leghosszabb, vezető nélküli metróvonalára

A budapesti 4-es metróhoz hasonló metrókocsikat szállít az Alstom Szingapúrba

Budapest, 2012.02.15 - 240 millió euró értékben, újabb 34 darab, a budapesti 4-es metróvonalra készülő vezető nélküli, automata Metropolis szerelvényel azonos termékcsaládba tartozó metrórt rendelt a Szingapúri Közlekedési Vállalat (Land Transport Authority) az Alstomtól. Jelenleg összesen 40 darab Metropolis szerelvény fut a szingapúri metróban, de a növekvő utasforgalom miatt továbbiakra van szüksége az ázsiai városnak. A szingapúri Circle Line a világ leghosszabb automata, azaz vezető nélkül üzemelő metróvonal, amelynek nemcsak szerelvényeit gyártotta az Alstom, de a vonal műszaki tervezését és kulcsrakész kivitelezését is a francia cég végezte többek között magyar szakemberek részvételével.

A világ leghosszabb, 35,7 km hosszúságú automatizált metróvonal, a szingapúri Circle Line 2011-ben kezdte meg működését, de kapacitását máris növelni szükséges, mert utasforgalma évente mintegy 10%-kal bővül. A 3,5 millió lakosú városállamban 2009-ben mintegy 1,78 millió utast kellett kiszolgálnia a metróvonalaknak, de 2010-re a napi utasforgalom már meghaladta a 2 millió főt. A metróvonalak népszerűségének ugrásszerű növekedése miatt döntött úgy a Land Transit Authority (Szingapúr tömegközlekedési vállalata), hogy meglévő METROPOLIS metróflottáját további szerelvényekkel bővíti.

Az LTA megrendelése értelmében az Alstom további 34 METROPOLIS metrószerelvényt (azaz 120 metrókocsit), valamint vonatbefolyásoló, jelző- és biztosítóberendezéseket szállíthat Szingapúr városának. A 34 szerelvény közül 16 a Circle Line-on, a világ leghosszabb automata metróvonalán, 18 pedig a North East Line-on üzemel majd. A szerelvények 90 km/óra maximális sebességgel szállítják majd az utasokat.

“A Metropolis az Alstom Transport legnagyobb darabszámában értékesített metró típusa. Vállalatunk eddig több mint 4.000 ilyen metrókocsit értékesített a világ 45 városában” – mondta Gallatz Zoltán, az Alstom Transport ügyfélkapcsolati igazgatója. “Mivel Budapesten is e bevált metró típus tagjai futnak majd, a világ leghosszabb automatizált metrójának építése és üzemeltetése során szerzett műszaki tapasztalatainkat a budapesti, M4-es metróvonal vezető nélküli metrószerelvényeinek üzembe helyezésekor is hasznosíthatjuk” – tette hozzá az igazgató.

A szingapúri automata metró biztosítóberendezésének üzembe helyezésében az Alstom Transport magyar szakembereinek kiemelkedő szerepe volt. A budapesti Közlekedési Információs Megoldások (TIS) divízió szakértői végezték ezen rendszerek tesztelését és validálását, a központosított vasúti adatbázis kiépítését, valamint az elektronikus biztosítóberendezés üzembe helyezéséhez használt szimulátor fejlesztését.

A budapesti 4-es metró „szingapúri testvérszerelvényei” 2015-től állnak majd forgalomba. Az automata metrószerelvények sok szempontból különböznek vezető által irányított társaiktól. A vezető nélküli, automata szerelvények első sorban a nagy utasforgalmú vonalakon előnyösek, ugyanis az automata vezérléssel optimális követési idő alakítható ki a szerelvények között és pontosabban tartható a menetrend. Mivel a kocsikban nincs vezetőfülke, a szerelvények kapacitása nagyobb, így az utasok kényelmesebb, tágasabb környezetben utazhatnak.

II. Mozdonyvezető Egyéni Feederbotos Horgászverseny



miatt következetesen be is tartjuk, tartatjuk. A szabályok megsértése kizárást von maga után. (Hozzáteszem eddig a társaság nagyon sport-szerűen, a környezetével, természetével, halakkal nagyon kíméletesen, a szabályokat betartva ,a fair play szellemét szem előtt tartva versenyzett. Ezért így még egyszer köszönöm mindenkinek az eddigi hozzáállását.)

A nevezéshez (versenyzéshez) az alábbi alapszabályok érvényesek: egy boton 1 db egyágú horog lehet. Minden versenyzőnek rendelkeznie kell –kötelező-legalább 3 méteres karikás vagy négyzetes, u.n.verseny haltartóval. Kötelező a horogszabadító és merítőszák használata. Etetőanyagot etetőkosárban lehet bejuttatni. Horogra bármilyen csali rakható (pl. horog pellet, pu-fi, gyurma, kukorica, csonti stb..) kivétel a nem természetes alapanyagú csali pl: hungarocell golyó.

A FELKÍNÁLT CSALIKAT CSAK HOROGRA SZABAD RAKNI, hajszálelőkén és egyéb közvetett módon nem!

A küsz, jász, süllő nem számít bele az értékelésbe, azokat azonnal vissza kell engedni lételemükbe.

A megfogott balin +1kg-mal beszámít az összfogásba. Megfogás után, azonnal vissza kell engedni.

Ezek a szabályok mind a nagy értékű halállomány érdekében szükségesek. Maga a tó egy nagyon intenzíven telepített, rendkívül szép környezetben, kimondottan versenyhorgászatra kialakított tó. A SZABÁLYOKAT SZIGORÚAN VESZSZÜK!!!

Díjak:

I. helyezés: Kupa, érem

II. helyezés: Kupa, érem

III. helyezés: kupa, érem

Külön díjak: A legnagyobb hal fogó illetve legkevesebb hal fogó.

A fent említett kupák, érmek, és különdíjak csillogásánál –vagy legalábbis mellette- szeretnénk, ha egy kicsit többről is szólna ez meglévő baráti közösség.

A verseny mottója:

„A mozdonyvezetői közösségen belül kialakítani egy kulturáltan szórakozni vágyó, a horgászatot szerető, természetet óvó és védő, a halakat sportszerű ellenfélként tisztelő, és a fair play szellemét mindig szem előtt tartó közösséget.”

Az esetleges hozzászólásokat és kérdéseket, információkat a bitlosz@gmail.com címre küldjétek. Fontos a véleményetek és gondolataitok.

Várható önköltség (horgásztatási díj-mely tartalmazza a verseny lebonyolításával kapcsolatos minden költséget-, kupák, érmek, díjjak illetve egy tál étel délből): kb. 5500 ft /fő

Kérem a nevezési díjakat május 10.-ig az alábbi számlaszámra utalni, tagsopontonként összesítve:

11747006-20103617 (OTP Bank) Mozd.vez Szhely.Tagcsoport

Szállás intézésében tudunk segíteni,ez önköltséges a nevezési díj nem tartalmazza.

Tisztelettel:

Baranyai Zsolt

SM. mozdonyvezető

elérhetőség: 06306642055

email: bitlosz@gmail.com

A verseny helyszíne:

zsennyei horgásztó.(Vas megye)

Időpont 2012.05.16 (szerda)

A verseny lebonyolításának menete:

Találkozó: 16.-án reggel 7,00 kor

Sorsolás, szabályismertetés: 7,15-től

Tervezett versenyre felkészülés kezdete: 7,45

Tervezett, verseny első forduló kezdete:

9,00 és vége 12,00

Tervezett, második forduló kezdete:

14,30 és vége 17,30

A versenyen jelenleg aktív mozdonyvezetők illetve, a már nyugállományba vonult vezérurak indulhatnak. Csak feederbottal lehet horgászni. A tógazda kérésére-a nagytermetű pontyok kímélése érdekében-akinek van pontymatracra hozza el, és mindenképpen használja. A szabályok egyszerűek, betarthatóak és az esélyegyenlőség



**Mozdonyvezetők
Lapja**

Mozdonyvezetők Szakszervezete
tájékoztató kiadványa

Megjelenik havonta

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete

Főszerkesztő: **Kiss László** elnök

Szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Dancsa Attila ügyvezető alelnök

Barsi Balázs 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

Felölés vezető:

Kovács Attila

Nyomdai előkészítés:

Krityle

© 2012 MOSZ. Minden jog fenntartva.

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