

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXX. évfolyam 3. szám 2025.



BAKONY XPRESS

Október 20-a a Mozdonyvezetők Gyásznapja

Emlékezzünk mindazokra a mozdonyvezetőkre akik szolgálatteljesítés közben veszítették életüket! Ez a nap a gyászé, ugyanakkor a tiszteleté és az összetartozásé is. A mozdonyvezető hivatás különleges. Nem csupán szakma, hanem életforma. Amikor mozdonyra ülünk, nemcsak gépet irányítunk, hanem felelősek vagyunk életéért, időért, biztonságért. Mi vagyunk azok, akik hajnalban, és éjszaka, hévégén és ünnepnap is nekiindulunk, hogy mások célba érjenek.

Ránk nem irányul a reflektorok fénye, de tudjuk mi a kötelességünk és felelősségünk.

Ennek a hivatásnak azonban ára is van. Az elmúlt évtizedekben számos kollégánk adta életét szolgálat közben –balesetekben, váratlan tragédiákban. Ők azok, akik a vasút történetét nemcsak szolgálatukkal, hanem áldozatukkal is írták 15 éve, október 20-án, éppen ezen a napon. Délegyháza és Kiskunlacháza között mozdonyvezető társunk, **Szlávik István** életét vesztette szolgálatteljesítés közben. Az ő emlékére, és minden hasonlóan elhunyt kollégánk tiszteletére nyilvánította a Mozdonyvezetők Szakszervezete ezt a napot a **Mozdonyvezetők Gyásznapjává**. E naptól kezdve minden évben ezen a napon megállunk egy percre, hogy ne csak nevüket, de történetüket is őrizzük.

Amikor gyertyát gyújtunk kollégáink emlékére, nemcsak a múlt felé fordulunk. A láng fényében ott látjuk a jelen felelősségét és a jövő ígését is. Hogy soha ne legyen több tragédia, hogy a vasúti közlekedés biztonságosabb, kiszámíthatóbb, emberségesebb legyen. Mert a vasút – bármilyen modern technika áll mögötte – mindig az emberre épül. A mozdonyvezető felkészültsége, döntése az, ami életet menthet vagy tragédiát előzhet meg. Kollégáink emléke kötelez bennünket arra, hogy minden nap tegyünk a biztonságért, a körülmények javításáért, a megbecsülésért. Hogy soha ne legyen közömbös, ha hibát látunk, ha veszélyt érzünk, ha fáradtságot vagy felelőtlenséget tapasztalunk. Mert minden apró döntés mögött ott lehet egy élet –és egy család, amely várja haza azt, aki szolgálatba indult.

A Mozdonyvezetők Gyásznapja nemcsak a fájdalom napja. Ez a nap arról is szól, hogy **összetartozunk**. Mi, akik ugyanazon a sínpáron járunk, ugyanazt a hivatást szolgáljuk, ugyanazt a felelősséget hordozzuk. Egy közösség vagyunk, amely tudja: a mozdonyvezető soha nincs egyedül. Mert mögötte ott áll a családja és a kollégái.

Őrizzük meg azok emlékét, akik már nem lehetnek köztünk, de akik örökre velünk maradnak minden induláskor és minden megérkezéskor! Nyugodjanak Békében! Emlékük legyen áldott, hivatásuk legyen örök példánk.



Amikor évekel ezelőtt elkezdtünk az élethetetlen vezénylés miatt a Starttal egyeztetni, célunk nem csupán néhány órányi plusz szabadidőről szólt. Kollégáink kipihent, szolgálatképes állapotáért és a biztonságos vasúti közlekedésért is szót emeltünk. Mi, akik saját bőrünket vesszük a vásárra amikor a vezetőállásra kapaszkodunk, tisztában vagyunk azzal, hogy a regenerálódás, a pihenés nem kényelmi kérdés, hanem biztonsági. A pihenőidő nem kedvezmény, nem engedmény a munkáltató részéről, hanem bennünket védő alapjog. Alapjog, aminek teljesülése esetén az utasok biztonsága is nagyobb.

Kár, hogy ezt az álláspontot rajtunk kívül nem osztotta senki, így fordultunk bírósághoz. A munkáltató mindenben jogszerűen jár el – ezt mondogatták mindenki megnyugtatóására a vasúttársaság vezetői. Mi azonban nem dőlünk be ennek, és ezt már bírósági ítéletek is megerősítik. Jogellenes volt a vezénylési gyakorlat, nem olvadhat a napi pihenőidő a heti pihenőidőbe. Hosszú menetelés után megismételt eljárást követően megvan az első jogerős ítélet is. Tisztában vagyunk azzal, hogy az alperes a kifárasztásra, kollégáink elbizonytalanítására törekszik, amikor újabb és újabb beadványokkal késlelteti az ügyek nyugvópontra kerülését és a jogi viták lezárását. Ezek az ügyek azonban meg fognak oldódni, mert a pihenésünk nem lehet alku tárgya, a pihenőidő betartása nem luxus, hanem biztonsági követelmény is, amiben a munkáltató felelőssége egyértelmű és megkérdőjelezhetetlen.

Hogy vidámabb dolgokról is szó essék. A Mozdonyvezetők Lapja beszámol a MOSZ születésnap rendezvényéről és a MOSZ Kupa döntőjéről. Mindkét összefoglaló megerősítette, hogy tagjaink számára fontos az összetartozás megélése, a közösségben rejlő egység és szolidaritás. Ezek az értékek kéz a kézben járnak, meghatározzák a mozdonyvezetői közösség erejét. Az előttünk álló kihívások miatt szükségünk is lesz erre. Állandó a változás a magyar vasút háza táján, de ez nem az, ami felé érdeklődéssel fordul az ember.

TARTALOM

Szerkesztői	3	Hírek GYSEV Zrt.	17	Elmebaj(nokság).....	29
Születésnapját ünnepelte a MOSZ.....	4	Emberségből és szakmából jeles.....	18	MMV „E” sport foci kupa 2025.....	31
Akikre büszkék vagyunk	7	Beszámoló a MÁV Szesza KÜT		Tagsoportori kirándulás	32
Hogy is állunk a pihenőidős		tevékenységéről	20	Vas-úton hazafelé!.....	34
perék ügyében?	10	Szeptember végén.....	22	A hosszú derekú és én.....	38
Területi Hírek Miskolc.....	12	ALE elnökségi ülés Budapesten	26	Csatlakozz a MOSZ-hoz.....	48
Területi Hírek Debrecen.....	14	Rail Cargo Hungaria	27		
Hírek Sopronból.....	16	Áldás vagy átok – ETCS a neved	28		

© 2013 MOSZ. Minden jog fenntartva. A kiadvány szerkezete, tartalmi és tipográfiai kialakítása védett, az a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tulajdona.

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete • Főszerkesztő: Barsi Balázs elnök Szerkesztőség: 1145 Bp., Bácskai u. 11. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230

E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Grafika és tördelés/szerkesztés: Balogh Edina Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037, Budapest, Bécsi út 267. Felelős vezető: Tolonics Gergely

Születésnapját ünnepelte a MOSZ

A rendezvényen Barsi Balázs a MOSZ elnöke köszöntötte a publikumot.



Kedves Kollégák, kedves Vendégeink!

Nagy öröm számomra, hogy együtt lehetünk ezen a délutánon és ünnepelhetjük a Mozdonyvezetők Szakszervezetének 35. születésnapját. Harmincöt év hosszú idő – bár mi mozdonyvezetők tudjuk, hogy a hosszú utak mindig akkor tűnnek rövidebbnek, ha jó társaságban tesszük meg őket. Remélem ma sem kell ebben csalatkoznunk.

Összetartó közösségben, egymásra figyelve, olykor egymással is megküzdve, máskor ünnepelve – de mindig együtt tettük meg a 35. évet. Ez a közös út tett minket azzá, akik ma is vagyunk.

Amikor 1990-ben létrejött szakszervezetünk, az alapítók tudták, hogy a mozdonyvezetőknek szükségük van egy önálló, független, erős érdekképviselőre, azt azonban senki sem tudhatta még akkor, hogy hová vezet az út. Abban azért mindenki biztos volt, hogy a mozdonyvezetőknek összefogásra van szükségük, ha azt akarják, hogy hivatásukat megbecsüljék, ha azt akarják, hogy hangjukat meghallják. Azt hiszem, nyugodtan mondhatjuk: igazuk volt.

(Amire talán nem gondoltak, hogy egyszer a Dumaszínházban fogjuk ünnepelni munkájuk gyümölcsét.)

Valljuk be, a mozdonyvezetők élete sokszor nem könnyű. Rendszertelen munkaidő-beosztás, állandósult stresszhelyzet és nagyfokú pszichés terhelés mellett kell helytállnunk nap mint nap. Úgyhogy ma délután igazán ránk fér egy kis nevetés, szórakozás. Sőt, ha jobban belegondolunk: nem is lehetne méltóbb helyszíne az ünnepi pillanatoknak, mint egy színház, ahol a jókedv, az összetartozás és a közös élmény áll a középpontban.

Ez a mai délután nemcsak ünnep, hanem hagyomány is: a MOSZ mindig igyekezett nemcsak kiállni a mozdonyvezetőkért, hanem közösséget is teremteni. Erre szolgálnak rendezvényeink és erről szól ez az alkalom is, a fellépők, a beszélgetések, a mosolyok mind ezt erősítik.

Kedves Barátaim, ez a 35 év közös történetünk. Az ünnep a mi ünnepünk. Mozdonyvezetőké, a családtagjainké, mindazoké, akik hittek és hisznek abban, hogy van értelme kiállni egymásért. Ez az

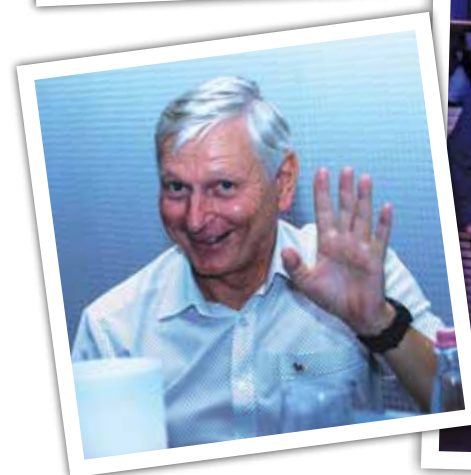
ünnep ma rólunk szól. Kívánom, hogy a következő években is maradjunk ugyanilyen erősek, összetartóak – és ha lehet, ugyanilyen vidámak is. Több generáció tartozik ma a MOSZ-hoz, és mindannyiunk közös munkájának köszönhető, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete él, működik, és ma is erős. Nem mindig könnyű ez az út, voltak nehéz időszakok is – de mindig ott volt a kitartás, az egymásba vetett bizalom, és az, hogy soha nem felejtettük el: egy irányba kell húznunk.

Engedjék meg, hogy köszönetet mondjak: az alapítókna, akik elindították ezt az utat, a kollégákna, akik napról napra bizonyítják a hivatás becsületét, és mindenkinek, aki szívét-lelkét beleteszi a közös munkába. Kívánom, hogy a következő években is erős, összetartó, büszke közösség maradjunk. És hogy amikor majd a 50. vagy akár a 100. évforduló lesz, ugyanezzel a büszkeséggel tudjanak utódaink visszatekinteni. Isten éltesse a Mozdonyvezetők Szakszervezetét 35. születésnapján,

Az elnök üdvözlő szavai után került sor a MOSZ által díjazottak köszöntésére. A díjak átadása után Mogács Dániel és Szekeres Adrién szórakoztatta a megjelenteket, miközben mindenki jó hangulatban töltötte a délutánt.

A délután házigazdájaként Dömösi Zsolt debütált és végig kézben tartotta az eseményeket!

Mozdonyvezetők Szakszervezete



fotók: Heimbold Klára Andrea





Akikre büszkék vagyunk

A délután ünnepi pillanata volt az elismerések átadása

A Mozdonyvezetők Szakszervezete az egyéni teljesítmények elismeréseként 2010-ben alapította „A Mozdonyvezetőkért” emlékérmét. Az emlékérem azoknak adományozható, akik a mozdonyvezetőkért, a Mozdonyvezetők Szakszervezetéért, a szakszervezeti mozgalomért, a vasúti közlekedésben dolgozók érdekeiért, a vasúti közlekedés társadalmi elismertségéért kiemelkedő munkát végeztek, hozzájárultak a szakszervezeti tevékenység megismertetéséhez, a MOSZ hírnevének emeléséhez, gyarapították a Mozdonyvezetők Szakszervezete értékeit, kimagasló, helyi munkát végeztek.

Első díjazott volt Korpics Barnabás mozdonyvezető, aki 1965. október 27-én született. Korpics Barnabás 1984 nyarán mozdonyvezető gyakornokként került a MÁV Celldömölki fűtőházába, majd kétéves kiképzés után tett sikeres dízel mozdonyvezetői vizsgát Szombathelyen, és ezt követően lett belőle mozdonyvezető Pápán. Szakmai tudását fejlesztve 2000-ben darus vizsgát tett, 2002-ben elvégezte a vasúti tisztképzőt. Még ebben a gőzös vizsgát is sikerrel abszolválta, aztán önszorgalomból a villamos mozdonyvezetői képesítést is megszerezte. Sokoldalúságát bizonyítja, hogy a térségben szükséges összes típus és vonalismereti vizsgával rendelkezik. Szakmai jártasságát, felkészültségét oktató mozdonyvezetőként kamatoztatva sok kadétot segített sikeres vizsgához az évtizedek alatt.

A MOSZ-ban 35 éves tagsága van, kezdetektől részt vett az érdekvédelmi munkában, a pápai tagcsoporthoz megszervezésében kulcsszerepe volt. Nyolc évig volt a tagcsoporthoz ügyvivője, majd napjainkig pénztárosa. Mindenkor lehetett rá számítani, a legnehezebb időkben, a sztrájkok szervezésében is részt vett, sosem hátrált meg.

Aktívan, kezdeményezőként vette ki részét a tagcsoporthoz programok, kirándulások szervezéséből, hosszú ideig a MOSZ kupák, labdarúgó tornák résztvevője.

Nagy szerepe volt a pápai tagcsoporthoz megújulásában, a viharos időszak után sok fiatalot léptetett be a szervezetbe. Érdekvédelmi tevékenységét ugyanúgy végezte, mint ahogy a hivatásának tekintett mozdonyvezetést is művelte. Pontosan és precízen.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete egy életút elismeréseként, a helyi közösség összetartozása és képviselője érdekében végzett tevékenységéért a „Mozdonyvezetőkért” emlékérmét adományozta Korpics Barnabás mozdonyvezetőnek.

Második díjazottunk Rejzinger Ferenc 1965-ben született, 18 éves korától dolgozott a vasút kötelékében, ebből 40 évet szolgált mozdonyvezetőként a MÁV-Zrt.-nél, illetve jogutód vasúttársaságainál. Ferenc nemcsak kiváló mozdonyvezető volt, hanem 27 éven keresztül vállalt közösségi feladatot a Mozdonyvezetők Szakszervezetében, amelynek alapító tagjaként a Szombathelyi tagcsoporthoz tisztségviselőjeként tevékenykedett. Pénztárosként hosszú éveken át megbízhatóan kezelte, intézte a tagcsoporthoz pénzügyeit, majd munkáját elismerve 2020 január 1-től megválasztották a MOSZ Ellenőrző Bizottság tagjának, ahol feladata volt ellenőrizni a szakszervezet alapszabályát, egyéb szabályzatokat és a jogszabályok szerinti működését, és a MOSZ szervezetének gazdálkodását pénzügyi elszámolását. Megbízatását itt is megbízhatóan és pontosan elvégezte.

Ferire mindig lehetett számítani – jószívű, segítőkész ember, aki nagy alázattal végezte mozdonyvezetői munkáját. Szakmailag rendkívül felkészült volt: szinte az összes

fotók: Heimpold Klára Andrea



mozdonytípushoz kiválóan értett, a kollégák egyöntetűen elismerték tudását. Ha valami gond akadt, nyugalma és tudása mindig biztonságot, segítséget adott, tapasztalata sokat segített a problémák megoldásában.

Sokan idézik ma is a legendás mondását: „Minden csörgőnek csak három pici problémája van.” (motor, hajtómű, forgóváz...) Higgadt, megoldáskereső, derűs szakemberként marad meg mindannyiunk emlékezetében.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete közösségi munkája elismeréseként, az Ellenőrző Bizottsági tisztségéből eredő feladatai magas szintű teljesítéséért a „Mozdonyvezetőkért” emlékérmet adományozta Rejzinger Ferenc szombathelyi mozdonyvezetőnek.

A „Mozdonyvezetőkért” emlékérmek után, a Hornok Béla Emlékdíj átadása következett, amelyet a MOSZ 2022-ben alapított. Az Emlékdíj célja, hogy emléket állítva a névadónak, elismerje azon személyek tevékenységét, akik a munka- és egészségvédelem területén végzett szakmai munkájukkal segítettek a vasutasok, elsősorban a vasúti járművezetők biztonságos és egészséges munkakörülményeinek javítását, a megfelelő munkakörnyezet személyi és tárgyi feltételeinek biztosítását, a munkahelyi balesetek számának csökkentését, megelőzését.

Díjazottunk Horváth Sándor 1961. február 18-án Sárváron született. Komáromban él, nős, 3 felnőtt gyermeke és 2 unokája van.

Gépszerelő-géplakatosként végzett 1978-ban Kapuváron, ezután Sopronban kezdte a vasúti pályafutását gőzmozdony lakatosként. Mindig mozdonyvezető akart lenni, ezért a képzése érdekében 1979-ben a Bp. Keleti Vontatási Főnökségre kérte át magát, ahol 1980-ban megszerezte a villamosmozdonyra jogosító jogosítványát. 1982-től a Győri Vontatási Főnökségen dolgozott, 1984-ben pedig Szombathelyen dízelmozdonyvezetői tanfolyamot végzett. Komárom Vontatási Főnökségre 1988-ban került a családi élete miatt és nyugdíjba vonulásáig, 2020. március 31-ig ott is dolgozott, ahol a kollektívája megbecsült tagja lett. Ennek is köszönhető, hogy a MOSZ-ba elsőként belépve, hamar érdekképviselői ténykedésekbe kezdett, melynek fontos, ha nem döntő része volt a munka- és egészségvédelem helyi, majd országos képviselete!

2006-tól a helyi munkavédelmi bizottság tagja, valamint 2008-tól a Központi munkavédelmi bizottság tagja lett,

feladatait maradéktalanul, magas szinten ellátta egészen 2019-ig.

A Központi Munkavédelmi Bizottság tagjaként részt vett - többek között - a mozdonyok vezetőállás klimatizálás kialakításának optimalizálásában, annak hatékonyabbá tételében, az új mozdonyvezetői székek kiválasztásában, az MFB, illetve a tablet dokkoló megfelelő felszerelésének járműtípusonkénti helyének kiválasztásában, melyben nagy előny volt a kivitelezhetőség tekintetében a géplakatosi végzettsége is. Aktívan részt vett a vezetőállások korszerűsítésének előkészítésében, véleményével és kiváló műszaki érzékével segítve munkakörülményeink javítását. Nagyon sok kollégánknak segített a budapesti munkavédelmi bizottság tagjaként, sokszor a legnehezebb helyzetekben biztatva, mentorálva a balesetet szenvedett kollégákat.

Szakmai tudását, elhivatottságát, a mozdonyvezetői hivatás szeretetét mindannyiunk javára fordítva dolgozott a vasúti járművezetők biztonságos és egészséges munkakörülményeinek ügyéért, a megfelelő munkakörnyezet személyi és tárgyi feltételeinek biztosításáért.

2010. óta alkalmanként a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton dolgozik a mai napig, mert még mindig nem tud elszakadni a vasúttól.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a helyi és az országos munkavédelmi testületekben végzett többévtizedes fáradhatatlan tevékenységéért, a „Hornok Béla Emlékdíjat” adományozta Horváth Sándor mozdonyvezetőnek.

GRATULÁLUNK A DÍJAKHOZ!

Mozdonyvezetők Szakszervezete



Korpics Barnabás

Fotók: Heimpold Klára Andrea



Rejzinger Ferenc



Horváth Sándor



Hogy is állunk a pihenőidős perek ügyében?

Az utóbbi időben egyre többen érdeklődnek a perek állásáról. Érdeemes összefoglalni, mi is történt eddig.

- **2020. szeptember hónap**
- Konzultációt kezdeményeztünk a MÁV-START Zrt-nél, mivel évek óta nem kapták meg a napi pihenőidőt a mozdonyvezetők, amennyiben a szolgálatot közvetlenül nem másik szolgálat, hanem pl. heti pihenőidő követte. A konzultáció elején még a munkáltató is elismerte követelésünk jogosságát, de biztató megbeszéléseket követően, az ötödik tárgyalási napon az azóta már távozott munkajogi vezető álláspontja megváltozott, és már nem látta teljesíthetőnek igényünket.
- **2020. december**
- A konzultáció eredménytelenül zárult.
- **2021. január vége**
- Ekkor adta be az első 279 mozdonyvezető a keresetlevelet a törvényszékekre, amiben a napi pihenőidők kiadásának elmaradása miatt követelték bérpótlékot. A MÁV-START Zrt. ellenkérelmében vitatta a követelés jogosságát.
- **2021. április vége**
- Újabb 227 keresetlevél a bíróságokon, immár az első pillanattól a Mozdonyvezetők Szakszervezete képviseli a felpereseket. Budapesten, Miskolcon, Debrecenben, Gyulán és Nyíregyházán leszerződöttünk az első ügyvédekkel, akik a Mozdonyvezetők Szakszervezete megbízásából ellátják a kollégák jogi képviseletét.
- **2021. június 28.**
- Az egyik ügyben a Miskolci Törvényszék az Európai Unió bíróságához fordult azzal a kérdéssel, hogy ki kell-e adni a munkavégzés után a napi pihenőidőt akkor is, ha azt heti pihenőidő követi?
- Ezt követően előbb-utóbb az ország összes perét felfüggesztették, várva a luxemburgi testület döntésére.



- **2021. szeptembertől 2023. végéig**
- Újabb 113 per indult és 15 főre bővült a nekünk dolgozó ügyvédek létszáma.
- **2023. március 2.**
- Az Európai Unió Bírósága Luxembourgban ítéletet hirdetett. Kimondta, hogy a napi pihenőidőt a munkavégzés után akkor is ki kell adni, ha azt heti pihenőidő követi.
- **2023. tavasza**
- A felfüggesztett perek újraindultak.
- **2023. április 18.**



- Az első ítélet a Gyulai Törvényszéken, a felperes keresetét elutasította bíróság. Megfellebbeztük.
- **2023. október 13.**
- Az első kedvező ítélet, a Fővárosi Törvényszék kollégánk keresetének helyt adott. A Start megfellebbezte.
- **2023. december 12.**
- Az első jogerős ítélet: a Gyulai Törvényszék elutasító ítéletét a Szegedi Ítéltábla helybenhagyta. Felülvizsgálati kérelemmel fordultunk a Kúriához.
- **2024. folyamán**
- Újabb 116 keresetlevelet adtunk be.
- **2024. február 1.**
- Az első kedvező jogerős ítélet, a Fővárosi Törvényszék alperest marasztaló ítéletét a Fővárosi Ítéltábla helybenhagyta. A munkáltató felülvizsgálati kérelemmel fordult a Kúriához.
- **2024. június 25.**
- A Kúria hatályon kívül helyezte az első jogerős ítéletet, majd sorban a többit is. Megállapította, hogy ki kell adni a napi pihenőidőt a heti pihenőidő előtt is, de a jogkövetkezményeket máshogy kell kiszámolni, mint azidáig tettük. Kezdődött minden előről.
- **2024. szeptember 4.**
- A MÁV-START a Kúria végzését alkotmányjogi panasszal támadta.
- **2025. ősze**
- Valamennyi perben újraszámoltuk a kereseti követelés összegszerűségét és módosítottuk a kereseti kérelmünket.
- **2025. január vége**
- Újabb 184 pert indítottunk meg.
- **2025. április 2.**
- Az új eljárások első ítélete: a Miskolci Törvényszék helyt adott keresetünknek.
- **2025. április 29.**
- A munkáltató alkotmányjogi panaszát az Alkotmánybíróság visszautasította.
- **2025. szeptember 16.**
- Az új eljárások első jogerős ítélete: a Fővárosi Törvényszék alperest marasztaló ítéletét a Fővárosi Ítéltábla helybenhagyta.
- Hát itt tarunk most. Jelenleg mintegy 100 tagtársunk keresetéről született elsőfokú ítélet, ebből egy volt elutasító (ismét a Gyulai Törvényszék), az összes többiben kötelezték a munkáltatót bérpótlék fizetésére. Eddig mindegyik ítélet megfellebbezésre került.
- Várhatóan az elsőfokú eljárások legkésőbb 2026 tavaszán lezárulnak, és 2026 nyaráig talán már mindenki jogerős másodfokú ítélettel fog rendelkezni kereseti kérelmét illetően – reményeink szerint mindenkinél pozitív kimenetellel.

Dr. Záhonyi Zsolt

Területi Hírek

Miskolc

Elsuhant a nyár, beindult az élet „odafent” is. Először csak pletykák hangzottak el az átszervezésről. „Csak négy maradhat” – volt a mondás. Hogy miért éppen négy VTSZVI-ben gondolkodott az, aki ezt a döntést meghozta? Hát, a fene tudja, szerintem az volt a lényeg, hogy hétnél kevesebb legyen...

Mire ezek a sorok megjelennek, már felállnak az új felosztású központok és talán kiderül az is melyik telephely hová fog tartozni. Elsőre nem látom az értelmét ennek az új struktúrának. Nem látom mitől lesz hatékonyabb a munkavégzés, ha az egykori Miskolci VTSZVI nagyrészt a Debreceni VTSZVI-vel kerül összevonásra. Semmilyen információnk nincs arról, ki marad a beosztásában és ki az, akinek más munka után kell néznie. Nincs információ arról sem, hogy lesz-e valamilyen megbízott vezető (helyettes) az egykori Miskolci VTSZVI-ben. Szóval bizonytalanság lengi körül az egészet. Ha valami rosszul hat a munkahelyi környezetre, az a bizonytalanság. Nem is értem, miért nem lehet közölni azt, hogy ez meg ez lesz, erre számítsatok, ilyen lesz az új struktúra. Szerencsére azért a vonatok járnak és szükség van ránk, legfeljebb más lesz a jogkörgyakorló és más lesz a cégtáblára kiírva. Megtudtuk az augusztusi HÉT ülésen, hogy összesen 51 fő mozdonyvezető gyakornok koptatja az iskolapadot, vagy már teljesíti a vezetési gyakorlatát Miskolcon. Október

elején indul egy újabb tanfolyam Debrecenben, ahová 15 fő miskolci gyakornok mehetne. Azért csak mehetne, mert korábban kétszer 30 fős tanfolyamról volt szó, egy miskolci és egy debreceni képzésről. Ebből kreáltak egy tanfolyamot, debreceni helyszínnel. Ezt a képzést viszont több miskolci gyakornok nem akarta vállalni, nem akart távol lenni a családjától. Mindezek mellett 21 fő jegyvizsgáló tanulónk is van, mert ott is szükség van az utánpótlásra. A TSZVI létszáma jelentősen csökkent, hiszen július 01-vel elkerültek a pénztárosok és vezetőik az Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság (SZPÉIG) szervezetbe. Biztos nagyon egységes lesz itt a szemlélet, de hogy a vezetők még inkább elefántcsonttoronyból szemlélik majd a népüket az is biztos. Személytelenné válik a kapcsolat a munkáltató és a beosztott közöttük. Mozdonyvezető túlóra július hónapban nem sok volt, mindösszesen 3 807 óra, szemben a májusi 5 827 órával. Pedig szabadságolások is voltak bőven, de az is igaz, hogy

magas volt a kötelező óra száma is. Talán menetrendváltásra várható az, hogy üzembe helyezik Miskolc Tiszai tároló vágányain az új előfűtő telepet. Kár, hogy a szétrohadt vágányzat között, a fekáliával és minden mással szennyezett ágyazatba (vagy inkább földbe) fektették a kábeleket. Igencsak szükséges lenne már a tároló vágányzatát is átépíteni, egy részét akár csarnokká alakítani, gondolva a jövőre... Ez az előfűtő telep azért fontos számunka, mert az üzembehelyezéséig egy, esetenként két, amúgy semmi másra nem használható 40 km/h sebességre alkalmas, egymotoros szilivel tudunk energiaszolgáltatást végezni. Ezek a szolgálatok pihentetőbbek, így egy kicsit tudtak a napi rohanásban megfáradt mozdonyvezetők regenerálódni. Megszűnésével egy jelentős mozdonyvezetői teljesítmény is el fog tűnni a rendszerből. A nyár nem csak a munkáról szólt, hanem a tagscsoportok különböző programjairól is. A Miskolci Tagscsoport megrendezte Tiszafüreden a Miskolci Mozdonyvezetők Napját, a programon 40 fő vett részt, strandolás és idegenvezetéssel fűszerezett hajókirándulás dobta fel a programot, a hangulatot pedig az üstben rotyogó halászlé. A nyár lezárásaként, egy kellemes nyárutói napon a miskolciak, az avasi pincesoron egy fröccstúrán vettek részt. Szeptember 23-án tartottuk az igazgató úrral az utolsó ÜT ülésünket. Hangó Pál nyugdíjba vonul és mint igazgató utoljára vett részt az Üzemi Tanács ülésén. Együtt tudtunk működni a munkáltatóval, jó és partneri viszonyt ápoltunk, és kölcsönösen bíztunk egymásban, az adott szóban. Nyilván ellenérdekelt felek is voltunk esetenként, és voltak vitáink, de korrekt együttműködés jellemezte a kapcsolatunkat. Ugyanezen az ülésen bemutatkozott Katona Sándor az akkori Debreceni VTSZVI igazgatója várhatóan a mi igazgatónk is, vagyis a Keleti VSZTI vezetője. A Miskolci Területet érintő változás, hogy míg Miskolc és Szerencs Keleti VSZTI-hez, addig Füzesabony az Északi VSZTI-hez fog tartozni, az egri, szilvásváradai vonallal együtt és a 108-as vonal is, egészen Tiszalökiig.

A Keleti VSZTI határai a 80-as vonalon Szihalom, a 100-as vonalon Szajol.

Cél volt az azonos létszámú VSZTI-k kialakítása.

Az Üzemi Tanácsok és a Munkavédelmi Bizottságok változatlanul működnek, az új testületek megalakulásáig

– kb. az év végéig. Tehát a Keleti VSZTI-ben két-két testület működik párhuzamosan. Az átszervezés egy tény, ezen változtatni nem áll módunkban, ép ezért nem feltétlenül rettegve várjuk, hanem inkább érdeklődve. Az új igazgató tájékoztatása szerint igyekeznek megismerni a területet, a hét egyes napjain itt fog tartózkodni Miskolcon.

A szakmai folyamatokban nem lesz változás.

A mozdonyvezetőkre ugyanaz a Helyi Függelék lesz érvényben az új megkötéséig – ennek megkötése áthúzódik a következő év elejére. Tehát a jelentkezési helyek tekintetében sem a szerencsi, sem a miskolci, sőt a füzesabonyi mozdonyvezetők tekintetében sem lesz változás! A Helyi Függelék megkötésénél természetesen

érvényesíteni fogjuk a jelenlegi elvek szerinti jelentkeztetést. Nyilván ez egy küzdelmesebb dolog lesz a jövő év elején. Az igazgató úrnak lesz egy központi szakmai vezetője. A szakmai vezető „alá” tartoznak majd a személyzetbiztosítási, technológiai és a pénzügy-kontrollig vezetőik. Tehát semmi sem állandó. Én a vasúti pályafutásomat a 80-as évek közepén a KÜF-nél (a fiatalok kedvéért: Körzeti Üzemfőnökség) kezdtem. Aztán dolgoztam a Vontatási Főnökségen, majd a Trakcióban, utána Startban, most meg ismét a MÁV Személyszállításnál. Valójában pedig mindig ugyanoda mentem be dolgozni és ugyanazt csináltam...

Ránk még jó sokáig szükség lesz!

Tóth Ferenc Attila



Területi Hírek

Debrecen - Kelet

ZÁHONY

A Záhonyi MOSZ tagscsoport focitái ismét megnyerték a MOSZ kupa elődöntőjét, így csoportelsőként várják a döntőt. Reméljük idén nem ismétlődnek meg a tavalyi szakmaiatlan döntések és a tényleges teljesítménynek és eredményeknek megfelelő helyezések fognak születni a döntőn! (Így történt).

A MOSZ Záhony tagscsoportja is részt vett három csapattal a június 4-i országos, Ignéczi József Horgászversenyen, ahol idén az abszolút első helyet is sikerült megszerezni

tagscsoportunk horgászainak. A győztes csapat tagjai: Plausz András Csaba, Molnár Zsolt és Lippai Dávid voltak. Reméljük, hogy Ignéczi Jóska mosolyog a bajsza alatt a menyorszámban az eredmény láttán!

A hagyományos Varga Gyula emlék horgászversenyt augusztus 26-án rendeztük meg Záhony szomszédságában, a Zsurkon elhelyezkedő CSOKI tavon, immár II. alkalommal. A vándorkupát az idén is a tavalyi győztes vihette haza, azaz Lippai Dávid lett az első.



Szeptember 06-én megrendeztük a Záhonyi tagscsoport nyugdíjas búcsúztatójával egybekötött MOSZ bálját Fényeslitkén, ahol az egykori kollegától köszöntünk el, a hagyományaink szerint arany pecsétgyűrűvel, amibe a MOSZ pajzsa van gravírozva. Az idén egy hölgy tagunktól is búcsúztunk, ő egy arany láncot és egy arany medált kapott, szintén azonos gravírozással. A bálon meghívottként részt vett a VTSZVI igazgatója Katona Sándor is. A nyugdíjba vonuló búcsúztatott egykori kollégák névsora:

Pogai Gábor

Kocsi Endre László

Tar Edit Gyöngyi

Demjén István

Jó egészséget és hosszú, boldog nyugdíjas éveket kívánunk nekik!



Szeptember 12-től már nem csak Munkácsra, hanem Ungvárra és Beregszászba is továbbítanánk személyszállító vonatokat, magyar géppel, magyar mozdonnyal és mozdonyvezetővel, normál nyomtávon. Egy későbbi lapban fényképes beszámolóval készülünk a jelenlegi három irányba és városba személyvonatokkal kapcsolatosan

Még egy szolgálati közlemény a végére: Az üzemi tanácshoz a munkabérelőleg, illetve a szociális-, és temetési segély kérelmeket minden hónap 20-ig lehet beadni, hogy még abban a hónapban döntés szülessen a kérelemről.

Gyüre Ferenc

Debrecen - Kelet



Hírek Sopronból

A közelmúltban Szakszervezetünk kezdeményezésére egyeztető megbeszélést tartottunk, melyen a GYSEV Humán Szervezet, a Gépészeti Üzletág és a Személyszállítási Üzletág igazgatói is képviseltették magukat. Az egyeztetésen a következő információkat kaptuk, illetve születtek egyezségek:



Fotó: Szőke Bendegúz

Kifogást emeltünk az ellen, hogy a „távolléte” egyfajta előjogként kezeli jó ideje a munkáltató, figyelmen kívül hagyva, hogy utazási időt kizárólag szakmai megállapodást követően építhetne a fordákba. Az álláspontunkat elismerve az ilyen szolgálatok esetén az utazási idő beépül a munkaidőbe a 13 óra keretében, legkésőbb november 1-ig.

Meg egyeztünk abban is, hogy a jelentős fordamódosításokról a lehetőségekhez mérten ezentúl időben tájékoztatni fogják a szakszervezetet annak érdekében, hogy az esetleges hibákat időben kiszűrjessük, valamint ígéretet kaptunk arra, hogy amennyiben egy optimálisabb, a munkáltató szempontjából gazdaságosabb személyzet-fordulóval elő tudunk állni, akkor annak helyt adnak.

Az egyeztetés második felének témája az utazók munkaközi szünetének kezelése volt. Ebben az ügyben egy meglehetősen hosszúra nyúló tárgyalássorozatra számíthatunk. A tárgyalás célja az volt, hogy felvezessük a kifogásainkat és ütköztessük az álláspontjainkat, valamint, hogy megvitassuk a vizsgált időszakokra vonatkozó ki nem adott mksz indoklások statisztikai adatait. Örömmel tapasztaltuk, hogy az erre irányuló felhívásunk hatására 15%-ról 25%-ra nőtt az esetszám, tehát minden negyedik mksz meg lett indokolva. Ennek 5%-a lett visszautasítva helytelen indok miatt, melyek között leggyakoribb, hogy nem kerül vonatszám, vagy

állomásnév, vagy pályaszám az indoklásba. Például nem elegendő, hogy „önköltségi utazás”, kell hozzá a vonatszám is. Szeretnénk kérni, hogy továbbra is hasonló lelkesedéssel és minél pontosabban vezessétek ezt! Jó lenne, ha 35% körüli tudnánk feltornászni ezt az értéket! Az eddigieket köszönjük nektek!

Sajnos a SZESZA részéről nem készült ilyen statisztika, annyi adatot kaptunk csupán, hogy a vizsgált időszakban 72db nyomtatvány került be és egyben elfogadásra is. Sántít a dolog, ezért szorgalmazni fogjuk a jegyvizsgálók esetében is az informatikai rendszerben történő indoklást, már csak azért is, hogy ők is közvetlen visszajelzést kaphassanak erről.

A tárgyalás október 10-én folytatódik, addigra már módosítási, megoldási javaslatokkal, esetleges ajánlatokkal. Folytatjuk.....

A Gysev vonalátvételeivel kapcsolatban, a megnövekedett munkavállalói létszám miatt előrehozott üzemi tanács, illetve munkavédelmi képviselő választások váltak szükségessé.

A vonalak átvételéről és azzal kapcsolatos folyamatokról már korábban részletesen beszámoltunk. A végleges „összeolvadás” után 752 km vonal és 1750 fő munkavállaló került át a vasúttársasághoz. Az új létszám miatt az üzemi tanácsba 13 fő, míg munkavédelmi képviselőnek 45 fő választható. Szakszervezetünk együttműködés keretében a többi szakszervezettel (VDSzSz Szolidaritás, VSz, PVD Sz) közös jelölteket állított.

Ennek értelmében az üzemi tanácsba két főt jelöltünk, Domán Péter és Paskó Pál személyében, míg a munkavédelemben 4 tagunk is érdekelt. A gépészeti üzletágnál Kalauz Bálint, Nagy Dániel, Nagy János, illetve a személyszállításnál Nógrádi László indulnak a pozíciókért. A választások eredményéről majd tájékoztatunk benneteket!

MOSZ Sopron

Hírek GYSEV Zrt.

A GYSEV Zrt. tavaly jelentette be, hogy 11 InterCity-motorvonatból álló flottát rendelt meg a gyártó Stadlertől. Időközben elkészült a járművek végleges külső-belső dizájnjja, amelyben kiemelt szerepet kap a vasúttársaság zöld-sárga színvilága.



A legújabb nemzetközi szabványoknak megfelelően készülő energiatakarékos vonatok 160 km/h sebességre lesznek képesek. Az 1. és 2. osztállyal is rendelkező járművek rugalmas üléselrendezéssel készülnek, így télen több ülőhellyel szolgálnak, míg nyáron akár 18 db kerékpár szállítására is alkalmasak lesznek. Az utasok kényelmét többek között légkondicionált, alacsonypadlós utastér, modern utastájékoztató rendszer, további poggyásztartók és egy étel-italautomatákkal ellátott étkezőzóna biztosítja majd.

A tervezés során az utazás közben dolgozni vágyók technikai

igényeit is figyelembe vették: a megszokott Wi-Fi kapcsolat és töltőaljzatok mellett minden üléshez USB-C töltőket helyeznek el, valamint újdonság lesz az ülések hátlapján elhelyezett tablet- és okostelefon-tartó is.

Az első szerelvények várhatóan 2027 utolsó negyedében érkeznek, a IC motorvonat-flotta 2028 első negyedében válik teljessé. A modern járművek 2027 év végétől folyamatosan állnak majd forgalomba a Sopron-Budapest és Szombathely-Budapest viszonylatokon.

Forrás: Gysev

Emberségből és szakmából JELES

Lippai Zsolt mozdonyvezetőt kérdeztük egy rendkívüli esetről, amely vele történt meg.

Szia Zsolt! Egy szeptember 5-én történt rendkívüli szolgálati eseményről szeretnék kérdezni. Mesélnél róla milyen körülménye között indult a szolgálat?

A 48517-es számú tehervonattal indultam Füzesabony állomásról Miskolc irányába. A vonat össztömege 1571 tonna volt. Egészen Mezőkövesd Felsőig problémamentesen haladtunk.

Mikor vetted észre, hogy valami nincs rendben? Mezőkövesd felsőnél, a megállóhelytől körülbelül 700 méterre az ívben láttam, hogy a vágánytengelyben valami mozog. Elsőre nem tudtam pontosan mi az, de azonnal cselekedtem.

Hogyan reagáltál?

Azonnal kürtöltem, gyorsfékezést kezdeményeztem és működtettem a homokolót. A lassulás közben már láttam, hogy egy ember fekszik a sínen, a fejét a bal sínslátra helyezve.

Sikerült időben megállni?

Igen, a szerelvény körülbelül 30 méterre állt meg a férfitől. Ez óriási megkönnyebbülés volt számomra.

Mit tettél ezt követően?

Azonnal értesítettem a menetirányítót és a Mezőkövesdi forgalmi szolgálattevőt. Az életmentő applikáción keresztül a rendőrséget és a mentőket is riasztottam. Ezután leszálltam a mozdonyról, és oda mentem a férfihoz.

Hogyan zajlott a találkozás?

Megkérdeztem tőle, mit keres a vágányon. Ő elmondta, hogy öngyilkos akar lenni, mert úgy érzi, nincs értelme az életének. Próbáltam nyugodtan beszélni vele, szóval tartottam és közben lekísértem a vágányról biztonságos helyre.

Mi történt, amikor megérkeztek a hatóságok?

Átadtam a férfit a rendőröknek és a mentősöknek. Megköszönték, hogy sikerült a tragédiát megakadályozni. Szerintem miért fontos az ilyen helyzetekben a lélekjelenlét és az empátia?

A vasútnál minden másodperc számít, de nemcsak a technikai intézkedés a lényeg. Egy emberről volt szó, aki bajban volt. Úgy gondolom kötelességem volt nemcsak megállni a vonattal, hanem odafordulni hozzá és megpróbálni segíteni.

Hogyan élted meg az eseményt?

Megviselt, de egyben örülök is, hogy sikerült elkerülni a legrosszabbat. Egy ember életét megmenteni mindig a legnagyobb felelősség és a legnagyobb eredmény is.

Mit szólt a munkáltatód?

Vezérigazgatói dicséretet kaptam és külön megköszönte emberi hozzáállásomat.

Végezetül idézem Dr Katona László MMV vezérigazgató szavait:

Lippai Zsolt mozdonyvezető 2025. július 5-i szolgálatán során a szakmai protokollnak megfelelően, kiváló reflexekkel és lélekjelenléttel állította meg az általa vezetett szerelvényt egy öngyilkossági kísérletet tervező személy előtt. Ezt követően is olyan emberi hozzáállást tanúsított, amely méltán emeli őt a vasúti szolgálat legjobbjai közé. Nem hagyta magára az érintettet, hanem azonnal segítséget hívott, majd beszélgetést kezdeményezett vele. Biztonságos helyre kísért, majd mellette maradt, amíg a hatóságok meg nem érkeztek. Lippai Zsolt kollégánk nemcsak egy ember életét mentette meg, hanem példát mutatott emberségből, felelősségvállalásból és szolgálatkészségből. Cselekedete túlmutat a munkaköri kötelességén. Empátiája, lélekjelenléte és segítőkészsége példaértékű mindannyiunk számára!

Dékány Zsolt

MOSZ-MMV Tagsóport



Beszámoló a MÁV Szesza KÜT tevékenységéről



Június 19-én a Központi Üzemi Tanács a VOLÁN székházban tartotta rendes ülését, ahol az első napirendi pontként a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója, Dr. Kormányos László megtartotta a beszámolóját. Köszöntötte az újonnan megalakult KÜT tagjait és köszönetét fejezte ki a gyors és konstruktív együttműködésért az új központi testületek gyors megalakulásának tekintetében. Ez az együttműködési forma alapjául szolgálhat az integrációt követő időszak hatékony működését illetően. Tájékoztatta a résztvevőket az újonnan létrejött vállalat rövid és hosszú távú terveitől, a várható járműbeszerzésekről és a várható szerkezeti változásokról. E napirendi pont keretében aláírásra került az üzemi megállapodás, ami szabályozott keretek között teszi zökkenőmentessé az együttműködést és a hathatós munkavállalói képviseletet biztosít az együtt döntés tekintetében, a törvényi kötelezettségnek is eleget téve.

Ezt követően Dr. Tura Szvetlana Humánerőforrás Főigazgató tájékoztatója következett, ami az integráció hatásait mutatta be és betekintést adott az előttünk álló feladatok tengerébe.

Harmadik napirendi pontként Szalai Dániel Szolgáltatásmenedzsment főigazgató jóvoltából a nyári menetrendi felkészülés került fókuszba (mind a vasutas, mind az autóbuszos üzemet illetően).

Július 16-án Szarka Zsolt Levente vezérigazgató-helyettes kezdte nálunk a napot. Első napirendi pontként tájékoztatót hallhattunk a MÁV Személyszállítási Zrt. 2025. évi gazdasági helyzetéről, létszámtervének alakulásáról, a munkabérek változásáról, a bérfizetéssel összefüggő likviditásról, a munkaidő felhasználásról, a túlórák és betegszabadságok alakulásáról munkakörre és területre lebontva, a munkavállalók számáról és a munkakörük megnevezéséről. Szó volt a várható szervezeti átalakulásokról, a VJBI-k kiszervezéséről és sok aktuális kérdés merült fel. A napirend keretén belül Varga Zoltán Gazdasági Főigazgató tartott beszámolót az elmúlt évi számairól és a pénzügyi helyzetünkről. Dr. Tura Szvetlana pedig a munkabérek alakulásáról és a túlóra helyzetről tartott beszámolót.

A továbbiakban tájékoztatót hallhattunk az egészségkárosodást szenvedett vagy a megváltozott munkaképességű munkavállalók rehabilitációjára vonatkozó intézkedésekről és a MÁV Személyszállítási Zrt. munkavállalói által igényelt szolgálati lakások helyzetéről.

Szeptember 18-án Susuk Márton Vasúti Üzemeltetési Főigazgató és Tunner-Berencsi Noémi a humánerőforrás főigazgatóság kiemelt szakértőjével kezdtük a napot. A napirendi pont címe: Tájékoztató a 2025. október 01-től érvényes SZMSZ módosítással kapcsolatosan (teendők, várható eredmények stb.). A tájékoztatóból kiderült, hogy október elsejével megszűnnek a jelenlegi VTSZVI-k (6 db) és helyettük VSZTI-k alakulnak (4 db). Változnak a területi határok és az elnevezések kis. Lesz egy Észak,

egy Kelet, egy Dél és egy Nyugat igazgatóság. Kérdéseket tettünk fel Szombathely igazgatóság jövőjével kapcsolatosan is (Itt elsősorban a GySEV feladatátvételét érintően érdeklődtünk, de pontos információkat nem kaptunk.)

A további napirendben a bérreha és a formaruházat tekintetében foglalkoztunk meg problémákkal. Itt elsősorban a méretállások változásával kapcsolatosan merültek fel problémák. A munkáltató kifejezte azon igyekezetét, hogy segíteni fogja a munkavállalókat a méretvétellel kapcsolatos problémáinak megoldásában.

Következő KÜT ülések tervezett időpontjai: október 16, november 20 és december 18.

FONTOS INFORMÁCIÓ!!!!

Mivel az SZMSZ módosítás okán változott a munkáltatói jogkörgyakorlás rendjéről szóló vezérigazgatói utasítás (megszűntek a VTSZVI-k és létrejöttek a VSZTI-k) új üzemi tanácsokat és munkavédelmi képviselőket kell választani 90 napon belül (Mt. 258.§), azaz december 31-ig. Nagyon fontos, hogy a szavazásokon magas részvételi arányokat produkáljunk, hogy ezáltal érvényesek és eredményesek legyenek az egyes választások. Az eredményességnek köszönhetően tudnak újra megalakulni a központi testületek és nagyon fontos, hogy a vasutas szakma képviselői is részt vegyenek a munkavállalókat érintő változások és döntések véleményezésében. Arra kérek mindenkit, hogy kísérje figyelemmel a tájékoztatókat és mindenki éljen a szavazati jogával, így segítve a jövőbeli hathatós érdekképviseletet!

Gyüre Ferenc

KÜT elnök



Szeptember végén...



A tavalyi MOT sikeres megrendezése után, idén a hatvani tagcsoport vállalta, hogy segíti a MOSZ Kupa döntőjének megrendezésében a sportbizottság munkáját. A helyszín választása a Mátraházi Edzőtáborra esett. A közel 700 méter magasan fekvő focipályáról, jól lehet látni az ország legmagasabb hegyén található Tv-torony csúcsát! Érdekességként leírom, hogy Kékestető tengerszint feletti magassága a köztudatban hol 1014, hol 1015 méter. Mint megtudtam, a magasságkülönbség annak köszönhető, hogy a Balti-tengerhez viszonyítva 1014 méter, az Adriai-tengerhez viszonyítva pedig 1015 méter. Mielőtt elvesznénk a számok tengerében, megjegyzem, igyekszem a számszerű eredmények nélkül megírni a gondolataim, meghagyva az eredmények közlését a sportbizottságnak.

Azt, hogy a helyszín választása mennyire volt jó, arról a 135 bátor ember tudna nyilatkozni, akik eljöttek a rendezvényre. Rögtön az elején megemlítenem a soproni csapat tagjait, akik (tanulva a nemzeti válogatottunk 1986-os Mexikói szerepléséből), hogy megszokják a magasságot egy nappal korábban foglalták el a szállást! Remélhetőleg a vacsorán sem ettek térszék káját!

Az időpont választásnál kicsit mellé nyúltunk. Ezúton kérünk ismételt elnőzést az elnök úrtól és az összes többi érintett küldöttől, hogy nem vettük figyelembe a KKGY időpontját. Amikor az edzőtábor kapacitásának ismeretében felajánlott egyetlen szabadidőpontját elfogadtuk, kicsit féltünk az időjárástól is. Akik tavaly voltak Gyöngyösön és Sástón azok tudhatják miről beszélek. A hegyekben hamarabb jön az ős, itt nagyobb az esélye a ködnek, szélnek, esőnek. Szerencsénkre az időjárás kegyes volt hozzánk! A nap sütötte pillanatokban fürödni lehetett, az árnyékosabb részeken pedig irigyletem azokat, akik fociznak, egyszóval labdarúgásra alkalmas volt az egész nap!

Ha már labdarúgás, akkor ideje arról is írni! Sok képet készítettünk a nap folyamán, amit feltöltünk (remélem sikerrel) a honlapunk galériájába.

Kedden reggel a csapatok időben megérkeztek, majd átöltözés után a játékosok a pályán melegítettek, miközben a szervező bizottság a megjelent csapatvezetőkkel kisorsolta a napi menetrendhez szükséges csoportbeosztást. Kettő darab műfüves pályán kezdődtek el a döntő meccsei. Az A jelű pályán a Sopron, a Szolnok II., a Dombóvár – Kaposvár és a Záhony csapata, a B jelű pályán pedig az Északi Fűtőház, a Cargo, a Bp.- Keleti Pu. és a Mezőhegyes – Csaba Cargo csapata játszott.

Rögtön az első fordulóban kiderült, hogy a soproni fiúk tanultak a leckéből, így frissebbek voltak a Szolnok II. játékosainál, meg is nyerték az első meccsüket. A másik pályán pedig a békéscsabai selejtezőből első helyen továbbjutó Északi Fűtőház bebizonyította, hogy nem volt a véletlen műve az a siker, le is győzte első ellenfelét a MOSZ RCH csapatát! Ezt követően a Záhony is bejelentkezett az idei kupáért, első meccsén szó szerint lelőtte a váriakat (Dombóvár-Kaposvár). Aztán a tavalyi győztes (Mezőhegyes – Csaba Cargo) játszott egy nagyon jó kis meccset a Keleti csapatával, ahol hamar nagy hátrányba került, és mivel későn jöttek a címvédő góljai, a játék idő letelt, így nem sikerült az egyenlítés.

A csoport kör második fordulójában találkozott egymással

a Sopron és a Dombóvár – Kaposvár csapata! A váriak összekapták magukat a kiütéses vereség után, és egy békésnek nem mondható döntetlennel megszerezték az első pontjukat. A másik pályán pedig egy nagyon izgalmas mérkőzés alakult ki, ahol a két pesti csapat egymást sem kímélve egy gól gazdag és fordulatos mérkőzésen megosztottak a pontokon. Ami nem sikerült a Mezőhegyesnek a Keleti ellen, az sikerült az Északi Fűtőháznak. A forduló másik két meccsén úgymond jött a papírforma, a Záhony és a Mezőhegyes Csaba Cargo csapatai 3 – 3 ponttal lettek gazdagabbak. Előbbi a Szolnok II., míg utóbbi a MOSZ RCH csapatának hálóját tömte ki.

A csoport körök utolsó fordulója következett. Amennyiben a Sopron megnyeri a Záhony elleni meccsét, az első helyen jut tovább. A fociban nincs ha, így a végvárac csatája egy sima kiütéses győzelmet hozott a záhonyiaknak, akik 20 rúgott és 3 kapott góllal végeztek a csoport élén. Mivel a másik csoport meccsen a Szolnok II. csapata (egy gól gazdag mérkőzésen egy góllal többet rúgott ellenfelénél) megszerezte a 3 pontot, ennek köszönhetően az A jelű csoportból a második helyen a 4 pontos Sopron jutott tovább. A másik csoportban előbb az Északi-Fűtőház ismét négy gólt rúgott, ám a tavalyi győztes is hasonlóan válaszolt. A 8 gólos mérkőzés egy pontja azonban csak a pesti csapatnak ért tovább jutást. A másik fővárosi csapat egy könnyebb meccsen nyert, így első helyen jutott tovább, ami számukra igencsak kedvező volt, hiszen így az elődöntőben elkerülte a torony magasan esélyes Záhonyt. Ezen a meccsen az is eldőlt, hogy a MOSZ RCH volt a legsportszerűbb csapat, mind a 9 pontját oda adta a közönség.

A csoport mérkőzések szünetében egy finom krumpli gulyás, és lekváros bukta várta a csapatokat.

Az elődöntők első nagy kérdése az volt, hogy az Északi Fűtőház mire lesz képes a Záhony ellen, van-e a lábokban továbbra is minimum 4 gól, illetve az eddig 20 gólt szerző ellenfelénél eltudják-e zárni azt a bizonyos gól csapatot. A másik kérdés pedig, hogy a Keleti csapata mit fog megengedni a Soproniaknak. A Záhony megőrizte veretlenségét, simán nyerte a mérkőzést! A Keleti pedig nagyon akarta azt a döntőt, ám az akarásnak nyögés lett a vége! A 2x15 perc nem hozott döntést, így következett a 3 – 3 hétméteres rúgás. Úgy nézett ki a Sopron jól számolt azzal, hogy egy nappal korábban érkezett. Ám a lutri szerencse forgandósága és kiszámíthatatlansága már nem nekik kedvezett. Mindkét csapat úgymond büntetőt rúgó játékosainak lába megremegett az idegek csatájában. Az első kísérlet bement, aztán a többi 5-ből nem lett gól! Vagy a kapust találták el a

rúgó játékosok, vagy még a kaput sem! Mivel a Keleti kezdte a kapura rúgást, így eldőlt, hogy egyik döntőben sem lesz fővárosi derbi, azaz nem folytatódik a csoportbéli eldöntetlen mérkőzés.

Délután az egészségügyi személyzetnek is lett munkája. Szokol Bálint (Dombóvár – Kaposvár) és Babják Ádám (Záhony) sérült meg komolyabban, mindkét játékost mentő vitte a hatvani ASK baleseti osztályára. Bálint térdszalagja sérülhetett, másnap Pécsen is megvizsgálták, hasonlóan a hatvani röntgenhez itt sem találtak semmi rendellenességet. Jelenleg otthon lábadozik MR vizsgálatra várva! Ádám sérülését gipszszel jutalmazták, a sípcsontja repedt meg a térde alatt. Valószínűleg rá is MR vizsgálat vár! Ő is otthon lábadozik! Mindkét kolléga felé jeleztem, hogy anyagi segítséget nyújt az ingyenes baleset biztosításunk, illetve kérelem esetén az alapítványunk. A szervezők nevében mielőbbi teljes felépülést kívánunk ezúton is nekik!

A bronz mérkőzésre elfogyott a Sopron csapata, az Északiakban több energia maradt, így az ő nyakukba került a bronzérem!

A döntőben nagy csata alakult ki. A Keleti két gólos hátrányból is vissza tudott jönni a mérkőzésbe, ám a végén a záhonyiak egyértelművé tették, hogy ezen a napon nem lesz olyan csapat, aki legyőzi őket.

Az eredményhirdetésre a tornateremben került sor! A díjak átadására és a tornát záró beszédre Barsi Balázs elnök urat kértük fel. A játékosok idén egyedi érmekeket kaptak a nyakukba, az összetartozást az EGY HIVATÁS, EGY CÉL, EGY AKARAT jegyében szimbolizálva. Díjaztuk a dobogós csapatokat, a legjobb kapust, mezőnyjátékost és a gólkirályt is.

A csapatokra finom vacsora várt, s akik ott maradtak, azok a III. féldőben átbeszélhettek a nap történései mellett, az éppen aktuális eseményeket is.

A rendezők nevében ezúton is gratulálók minden csapatnak, illetve a külön díjazott játékosoknak!

Szeretném megköszönni a játékvezetőknek, az egészségügyi személyzetnek, és rendező társaimnak az egész napos munkát! A sportbizottság részéről Czipó Ákos elnök úr szervező és levezető munkáját, valamint a Mátraházi Edzőtábor dolgozóinak, többek között Habók Andreának, aki lelkiismeretes és mindenre kiterjedő segítséget nyújtott, mind a szervezésben, mind pedig abban, hogy a rendezvény napján minden klappoljon!

Birtalan Zsolt



A MOSZ KUPA 2025. ÉVI DÖNTŐJÉNEK VÉGEREDMÉNYE

1. Záhony
2. Bp. Keleti
3. Északi Fűtőház
4. Sopron
5. Szolnok II. és Mezőhegyes-Csaba Cargo
7. Dombóvár-Kaposvár és MOSZ RCH

A MOSZ Kupa döntőjének legjobb játékosa Berta Norbert (Bp. Keleti), legjobb kapusa Király Csaba (Északi Fűtőház) lett. Gólkirályi címet szerzett Levkó Dávid (Záhony) 8 góllal.

A helyosztók eredményei:

Döntő: Záhony – Bp. Keleti 4:3 (3:2)

3. helyért: Északi Fűtőház – Sopron 5:1

Elődöntők: Záhony – Északi Fűtőház 7:1 és Bp. Keleti – Sopron 0:0 (hétméteresekkel 1:0)

A csoportmérkőzések eredményei:

	A CSOPORT	1.	2.	3.	4.	Győzelem	Döntetlen	Vereség	Pont	Gólok	Helyezés
1.	Sopron		3 : 1	1 : 1	0 : 6	1	1	1	4	4 : 8	II.
2.	Szolnok II.	1 : 3		5 : 4	0 : 5	1	0	2	3	6 : 12	III.
3.	Dombóvár - Kaposvár	1 : 1	4 : 5		3 : 9	0	1	2	1	8 : 15	IV.
4.	Záhony	6 : 0	5 : 0	9 : 3		3	0	0	9	20 : 3	I.

	B CSOPORT	1.	2.	3.	4.	Győzelem	Döntetlen	Vereség	Pont	Gólok	Helyezés
1.	Északi Fűtőház		4 : 2	4 : 4	4 : 4	1	2	0	5	12 : 10	II.
2.	Cargo	2 : 4		1 : 3	1 : 4	0	0	3	0	4 : 11	IV.
3.	Bp.- Keleti Pu.	4 : 4	3 : 1		4 : 3	2	1	0	7	11 : 8	I.
4.	Mezőhegyes - Csaba Cargo	4 : 4	4 : 1	3 : 4		1	1	1	4	11 : 9	III.



ALE elnökségi ülés Budapest



Szeptemberben a magyar fővárosban tartotta elnökségi ülését az ALE, az európai mozdonyvezető szakszervezetek szövetsége, a MOSZ szervezésében.



Az elnökség beszámolt az elmúlt időszakban végzett tevékenységéről, melynek fókuszában az európai vasúti közlekedést szabályozó törvényekhez való javaslatok megfogalmazása van. Vasútbiztonság, határok átjárhatósága, a vezetési és pihenőidőkkel kapcsolatos aggályok.

Egyes tagországok arról számoltak be, hogy a teherfuvarozásban a csökkenő teljesítmények miatt elbocsátások lehetnek, a vasúttársaságok átszervezése bizonytalanná teszi a munkavállalókat.

Egyöntetű a szakszervezetek véleménye abban, hogy nem

sikerül a közútról vasútra terelni a szállításokat, ezért az Európa Bizottsághoz fordul az ALE, hogy törvények kötelezzék az egyes országokat a vasúti fuvarozás helyzetbe hozására a közúttal szemben.

Élénk vita alakult ki arról, hogyan viszonyuljanak a szakszervezetek ahhoz a helyzethez, amikor a mozdonyvezetők egy országon belül több vasúttársaságnál végeznek munkát (aggályos a pihenőidők biztosítása, a vezetési idő nyilvántartása és a mozdonyvezető terhelhetősége miatt is)

MOSZ

Rail Cargo Hungaria



A Rail Cargo Hungaria menedzsmentje, valamint a szakszervezetek, a VDSZSZ Szolidaritás, a VSZ, az MTSZSZ és a MOSZ között szeptember 15-én tárgyalássorozat kezdődött a középtávú megállapodás újratárgyalása és a kollektív szerződés módosítása témakörében.



Fotó: Sklenszky Márk

Az egyeztetésen az RCH menedzsmentje részletesen bemutatta a kedvezőtlen gazdasági környezetet, amelyben rendkívül nehéz előre tervezni. A nehéz tervezhetőséget tetézi a bizonytalanság az egyes kocsifuvarozáshoz kapcsolódó támogatási program meghosszabbítása körül. Annak ellenére, hogy a vállalat

szeptember elején megérkezett a 2025. I-VI. havi VEKT teljesítmény után járó támogatási összeg, komoly kihívást jelent, hogy a támogatási rendszer fennmarad-e a jövőben, és ha igen, milyen formában.

Aggodalomra ad okot, hogy a fuvarpiaci igények folyamatos csökkenése következtében az RCH teljesítménye kedvezőtlenül alakult az elmúlt hónapokban is, a volumen minden korábbinál alacsonyabb szintre süllyedtek augusztusban. A prognózisok szerint a társaság őszi teljesítménye is – részben az agrár szektor fuvarozási igényeinek csökkenése miatt – elmarad a szezonban megszokott szinttől. Erre a környezetre a vállalat szigorú költséggazdálkodással reagált, ez azonban csak rövid távon tartható stratégia, az RCH hálózatát és eszközállományát csak a forgalom növekedése mellett lehet kiterhelni.

A felek egyeztettek arról, hogy elsődleges szempont a vállalat eredményes működésének biztosítása. A tárgyaló felek részletesen áttekintették a különböző üzemméret-alternatívákhoz igazodó működési modelleket és azoknak a munkaerő-állományra gyakorolt hatását. A külső körülmények – a támogatási rendszer, hazai és nemzetközi gazdasági helyzet, fuvarpiaci tendenciák – függvényében alakítják ki azt a működési struktúrát, amely hosszútávon fenntartható. Ennek érdekében a munkáltató és a szakszervezetek folyamatosan együttműködve készülnek fel a különböző eshetőségek stratégiai kezelésére.

A felek rögzítették, hogy folytatják az egyeztetéseket, és a helyzet alakulásának megfelelően tárgyalnak a megállapodások módosításáról, valamint a korábbi évek gyakorlatának megfelelően megkezdik a 2026. évi bértárgyalásokat. Végezetül a szakszervezetek megerősítették, hogy lehetőségeik szerint mindent megtesznek a támogatási rendszer fenntartása érdekében.

RCH kommunikáció

Áldás vagy átok – ETCS a neved

A vasúti közlekedésbiztonságakorszerű állomási és vonali biztosítóberendezések esetén csak akkor lehet megfelelő, ha a mozdonyvezetők a pályamenti jelzők által meghatározott sebességparancsokat hibátlanul értelmezik és maradéktalanul betartják.

Kezdetben a balesetmentes közlekedés valószínűségét a mozdonysemélyzet megkettőzésével növelték. Aztán a mozdonyvezetők éberségét gépi úton ellenőrizték, de még ekkor is megmaradt a jelzők meghaladásának, az engedélyezett sebesség túllépésének kockázata. Ezen helyzetek csökkentésére számos megoldást alkalmaztak a vasút fejlődésével összhangban a mozdonyvezetők cselekvőképességének ellenőrzésére, és a vonatbefolyásolásra. A vasút rohamos térnyerésével együtt a vasúti közlekedés sebességével és biztonságával szemben támasztott elvárások egyre nagyobbak lettek, szükségessé tették olyan berendezések kiépítését, amelyek lehetővé teszik a vonatközlekedést irányító jelzések és esetleg egyéb információk (pl. sorompók állapotának) járműre történő nagybiztonságú eljuttatását és feldolgozását. Általánosságban a többfogalmú jelfeladás (ilyen például a hazai EVM rendszer) elterjedése hozta meg az elvárt színvonalat a vonatbefolyásolás történetében. Az emberi tényező okozta bizonytalanság csökkentésére megszületett jelfeladó és vonatbefolyásoló rendszerekből számos létezik és működik a világ vasútjain. Ezen rendszerek működése, funkcionalitása

sokféle, a teljes biztosítottaságtól a diszkrét sebesség-felügyeleten át a figyelmeztetésig terjed és ahány rendszer, annyi berendezés, annyiféle beépített eszköz a vasúti járművekbe.

Ez a sokféleség, az egymással össze nem illeszthető rendszerek egyre inkább gátolták a határok könnyű

átjárhatóságát, a mobilitást, az áruk gyors áramlását. Emellett számos országban egyértelmű igény fogalmazódott meg a tekintetben, hogy a meglévő elavult technológián alapuló rendszereket kiváltsák egy korszerű új vonatbefolyásoló rendszerrel. Példának okáért a jelenleg Magyarországon alkalmazott elektronikus vonatmegállító (EVM) rendszer sem közvetlenül, sem közvetve nem alkalmas a vonat megállításának kikényszerítésére a Megállj! állású jelző előtt. Az ETCS kifejlesztését biztonsági és gazdasági érdekek motiválták. Az ETCS rendszert úgy alakították ki, hogy a különböző felhasználók forgalmi és műszaki követelményei, illetve kiépítési lehetőségei minél teljesebb mértékben figyelembe vehetők legyenek. Ennek érdekében három kiépítési szintet határoztak meg, nevezetesen az 1-es, 2-es és a 3-as szintet – ezen túlmenően beszélünk 0-s kiépítetlen szintről, illetve a nemzeti vonatbefolyásoló rendszer illesztésével STM szintről. A kiépítési szintek abban különböznek egymástól, hogy eltérő a megvalósítandó funkciók köre, a funkciók megvalósításának helye, illetve az adatátvitel módja. A szintek közötti különbségek azt jelentik, hogy más és más az elérhető minőség, a szolgáltatási színvonal, viszont a három

szint között a kompatibilitás alapvető követelmény.

Magyarországon az 1-es és 2-es szint került telepítésre, és egyre több vonalon működik jól-rosszul. A mozdonyvezetők körében vegyes a fogadtatása ez jórészt függ az oktatás minőségétől, az ETCS-sel utazott szolgálatok számától.

Mosz (forrás:etcs.hu)



Fotó: Fabulya Pál

Elmebaj(nokság)

Az ETCS vonatbefolyásoló rendszer fejlesztése, kiépítése egyre több vonalon és járművön teszi lehetővé és kötelezettséggé a rendszer működtetését, az ETCS-sel történő közlekedést a mozdonysemélyzet számára. Az ETCS rendszerben való közlekedés feltétele, hogy a mozdonysemélyzet a vonatkozó utasításból oktatáson részt vegyen, majd sikeres vizsgát tegyen. A Mozdonyvezetők Szakszervezetéhez érkezett mozdonyvezetői jelzések, észrevételek azt mutatják, hogy az ETCS oktatás jelenlegi gyakorlata nem felel meg az elvárásoknak, nem készíti fel a mozdonysemélyzetet az ETCS-sel történő közlekedésre, amely vasútbiztonsági kockázatot jelenthet. Az időszakos oktatásokon nem téma a rendszer bevezetésével kapcsolatos esetek, forgalmi szituációk megbeszélése, az utasítás egyes pontjainak helyes értelmezése és alkalmazása.

Szakszervezetünkhöz érkezett kérdéseinket elküldtük Vidra Andrásnak, aki a MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Technológiai Rendszerek Főigazgatóság főigazgatója. Főigazgató úr készségesen felelt kérdéseinkre, amit ezúton is köszönünk.

1) Nálunk miért nem szabályozza az ETCS utasítás, hogy az adatbevitel után az „Indulás” kiválasztását mikor szabad nyugtázással megerősíteni? (pl Ausztriában csak akkor, ha a főjelzőn tovább haladást engedélyező jelzési kép van) Az ETCS utasítás a 3.2-es pontban szabályozza a kérdéskört: „3.2. Ha a vonat mozdonyvezetőjét az előírt módon felhatalmazták az indításra, az ETCS fedélzeti berendezésen ETCS 1 és ETCS 2 szinteken a mozdonyvezető a Menet kezdete („Küldetés kezdete”, „Start”, SoM) kezelést végez, és nyugtázza a felkínált Saját felelősség üzemmódot.”

2) Előírt fékszázalék hiánya esetén ETCS üzemben miért szükséges a sebességcsökkentés?

A fékutasítás szabályozza ezt a kérdéskört. Egyébként a biztonsági megfontolás az, hogy az 1000 méter általános fékúttávolság van figyelembe véve. Amennyiben a vonat megfékezhetősége nem megfelelő, akkor nem tud eleget tenni ennek a követelménynek, csak a sebességcsökkentés esetén. Valamint a vonali sorompókat fedező TSR balizók is e filozófia mentén lettek telepítve azért, hogy ne legyen indokolatlan hosszú a zárva tartási idejük.

3) Mikor jutunk el arra a pontra, mint az osztrákok, hogy az ETCS Utasításban szerepeljen az a mondat, hogy a DMI

által közölt sebesség MINDEN esetben elsőbbséget élvez a pályamenti jelzőkhöz képest?

F1.: 2.4.2.2. és 2.4.2.3. pontok, kiegészítve az F.2. 15.17.2.1. pontjával véleményünk szerint lényegében ezt jelentik, így nem azonosítható, hogy mit hiányol a napi vasútüzemeltető érintően a kérdező.

4) Vizsgálják-e annak a lehetőségét, hogy az ETCS nagyobb sebességet engedjen, mint ami a menetrendben meg van határozva? (1-es vonali Flirtes személyvonatoknál, ahol vmax 140km/h-ra készül el a menetrend a 160-as szakaszon is, késés esetén jó lenne 160-nal menni, erre is van példa Ausztriában)

Ez nem ETCS kérdéskör, hanem engedélyeztetési és menetrendtervezési kérdés. A VPE 2025 június 21-től a 30a vasútvonalon 160-as menetrendet léptetett életbe a jól működő ETCS vonatbefolyásoló berendezéssel rendelkező vonatok számára. A többi vonalon a használatba vételi eljárás/engedély függvényében szintén sorban tervezik majd bevezetni.

5) ETCS LI esetén miért nem szabad NTC szinten indulni az olyan állomásokon, ahol ki van építve az EVM jelfeladás? Azért nem, mert EVM szinten egy esetleges vörös jelző meghaladás esetén az ETCS-ben megengedett 15km/h helyett akár 40 km/h vagy annál nagyobb sebességgel is el lehet haladni a tovább haladást tiltó jelző mellett. A nagyobb sebesség miatt pedig a vonat nagyobb távolságra tud túlcusúzni a megállj jelzés mutató jelző mögé (vö. fékút

15km/h-ról vagy 40km/h-ról), s ez túlzottan nagy többlet kockázatot hordoz magában. Valamint az elmúlt évben Martonvásárnál is előállt szembe közlekedés veszélyeztetést tudja eredményezni. Az EVM-ben nyújtott szabadságfok tehát nincs arányban az értelemszerűen szigorúbb, de jóval biztonságosabb ETCS működésével szemben. A Kelenföld - Hegyeshalom vasútvonalon folyamatban van további kitöltő balízcsoportok bevezetése, amely a fogadóvágányokról indulást is kedvezően befolyásolhatja.

6) Tervezik-e a jövőben az oldási sebesség felemelését 15km/h-nál magasabb értékre? Ha nem, miért nem?

Egyleg nem tervezett, lásd az 5. kérdésben megfogalmazott gondolatokat a 15km/h-nál nagyobb sebességű vörös meghaladás esetére vonatkozóan. Ausztriában egyébként 20 km/h az oldási sebesség, feltételezhetően ott nagyobb megcsúszási utakkal is kalkulálnak emiatt.

7) Várható-e a jövőben, hogy az I-es vonal nagy forgalmára való tekintettel további infill balízzal növelik az átbocsajtó képességet?

Igen. Folyamatban van már az ügye.

8) Kapnak-e oktatást ETCS-ből azok a vonal-és KÖFI irányítók, akiknek a vonalszakaszán ETCS-ben közlekedünk? (az eddigi tapasztalatok alapján nem)

Az ETCS irányító szerepkörben lévőknek vizsgált kell tenni ETCS utasításból, valamint, ha ETCS L2 vonalat irányítanak, akkor az RBC kezelőfelületről, azonban más képzést nem kapnak.

9) Mi a teendő ETCS L1 esetén, ha olyan állomáson tolnak ki vonatot dízel kitolóval TFM esetén, ahol nincs infill balíz az adott vágányon? (tehát a 3 perces menetengedély fixen lejár, de a jelenlegi utasítás nem enged ETCS szintet váltani ebben az esetben)

Ugyanaz, ami az SR módban elinduló vonat esetén. Ameddig nem kap menetengedélyt, addig Vmax 15km/h-val szabad csak tolni.

10) Mi a teendő, ha ETCS L1 esetén egy állomás részben vagy teljesen feszültségmentes, de a vonatot a bejáratnál feltartóztatják, ezért a jelenlegi szabályok betartásával nem tud elegendő lendületet venni az átguruláshoz? Tegyük fel, hogy az állomás előjelzője nem látható olyan távolságból, hogy előtte biztonságosan meg lehessen állni, ha azon egy sárga fény van (a forgalomirányító pedig nem tájékoztatta időben a mozdonyvezetőt a bejáraton való megállásról).

Ilyen esetben javasolt, hogy a forgalmi szolgálattevő szintváltásra adjon utasítást a mozdonyvezetőnek, jóllehet

ez dedikáltan nincs megfogalmazva az Utasításban.

11) Ki számít ETCS forgalomirányítónak? Mely esetekben rendelheti el a szintváltást és milyen szintet szabad kiválasztani?

Akit a forgalom kijelöl erre a célra. A szintváltás lehetőségeit az ETCS utasítás 7. fejezete szabályozza. (7.1 és 7.2 pontok)

12) Terveznek-e külön ETCS írásbeli rendelkezés mintát bevezetni?

ERTMS forgalomirányítású vonalon az OPE TSI alapján kötelezően be kéne vezetni, viszont jelenleg egyik ETCS szakaszon sem aszerint zajlik a forgalom szabályozás.

13) Miért nem kerülnek szóba az oktatásokon a felmerülő hibák és azok elhárítása? (pl rádió kommunikáció megszakad, menetengedély eltűnik)

Erről az illetékes oktatási szervezetet kellene megkérdezni. Mi bizt.ber oldalról számtalanszor jeleztük, hogy a képzésbe be kéne venni a rendkívüli esetek oktatását és gyakorlását.

14) Miért van ETCS L1 esetén a menetengedéllyel kapcsolatban a 3 perces szabály? Hol kell erre figyelni és hogyan lehetne megkönnyíteni a mozdonyvezetők munkáját ezzel kapcsolatban?

A pontszerű jelfeladás módja kívánja meg a menetengedélyek biztonsági megfontolásból 3 perccel való időzítését azokban az esetekben, ahol a forgalmi szolgálattevő vissza tudja vonni (kényszeroldani tudja) a vonat vágányújtját, ha az adott vonat adott esetben már meghaladta a továbbhaladást megengedő jelzést. Ilyen esetekben a biztosító berendezés 3 perc oldási időzítés után oldja fel a vágányutat (mivel az adott vágányút közelítési szakaszában tartózkodik a vonat), addig mindvégig lezárva maradnak a váltók. A rendszer arra a legrosszabb szituációra van méretezve, hogy a vonat meghaladja a szabad jelzőt, megkapja a menetengedélyt, s az ezt követő pillanatban kezel rá a forgalmi szolgálat a vágányút feloldására. Mivel az oldás 3 perccel késleltetett, ezért annak letelte után már ne lehessen a vonatnak érvényes menetengedélye vagy éppen a közelített jelzőn túlra, vagy éppen egy adott váltókörzeti túltartózkodáskor. Amennyiben a vonat 3 percen belül eléri a váltókörzet végét, akkor a váltókörzetre vonatkozó 3 perces időzítés leáll.

Mosz



Fotó: Szabó Bence

MMV „E” sport foci kupa 2025

Meghívásos alapon a Vasútvállalatok és a Gysev részvételével első alkalommal került megrendezésre az un. „E” foci kupa az MMV tagcsoport szervezésében. A helyszín a Budapesti Troll foci Ziccer Söröző és Bár volt, itt találkoztak a résztvevők szeptember 24-én.

Sajnos a kezdeti részvételi lelkesedés az esemény közeledtével kicsit alábbhagyott, de ezért nem szeretnénk senkit kárhozatni. Mivel első alkalommal rendeztük meg és még mi sem tudtuk, hogyan fog alakulni. Az ötlet már évekkel ezelőtt megszületett bennünk, de a megvalósítás valahogy mindig elmaradt. A mostani sikeres rendezésben Nagy Róbert kollégánk szervezése és kitartása döntő volt, amelyet itt is szeretnénk megköszönni neki. A rendezvényt eredetileg 20-25 fő részvételével szeretnénk volna megrendezni. Az aktuális napra sajnos csak heten maradtunk. De sebj ez sem szegte kedvünket. A játékszabályokat előre lefektettük és ki is hirdettük, hogy senkit ne érjen meglepetés. A bajnokság PS5-ön zajlott. Nem lehetett beállításokat eszközölni és a csapatokat is a játékosok tudásszintje szerint sorsoltuk ki. Voltak kiemelt csapatok és nem kiemelt csapatok. A játékosok tudásszintje önbevallásos alapon történt. A kevésbé rutinos játékosok kapták a kiemelt csapatokat. A játékban jártasabb kollégák a nem kiemelt csapatokból választhattak, ezzel szeretnénk volna némileg kiegyenlíteni az esélyeket. A játék folyamán mindenki játszott mindenkivel oda-vissza alapon is. Természetesen a tudáskülönbségek hamar kiütköztek a fiatalok és jártasabb kollégák javára.



még nem, vagy csak régebben találkoztak egymással a tagcsoporton belül, így ez a program kiváló lehetőség volt a közös élmények megszerzésében és plusz löketet ad a folytatáshoz. Már most szervezzük a jövő évet és célunk, hogy a jövőben más tagcsoportok is csatlakozzanak, ezzel is növelni szeretnénk a részvételi arányt és a közös sportélményt.

Távlati célunk, hogy egyszer talán nem MMV tagcsoporti szervezésben hanem MOSZ központi rendezvények soraiban is elfér majd a foci és a horgászat mellett.

Dékány Zsolt



A lejátszott mérkőzések után a következő végeredmény született:

1. Simon Kristóf
2. Nagy Róbert
3. Varga Dániel

Bár a résztvevők száma nem az eredeti elképzelés szerint alakult, az esemény sikerének nem ez volt az egyetlen mutatója. A résztvevők közötti interakció és az általuk kialakított jó hangulatot mutatja, hogy a jó szervezés és a közös élmény valóban számít. Oly sokan

Tagcsoporthi kirándulás

a GDL Hannover és a MOSZ Keleti partnerkapcsolat keretében

A MOSZ Keleti és a GDL Hannover között 2007 óta fennálló és élő szakmai, kollegiális, baráti kapcsolat van. Minden évben – a Covid kivételével – két alkalommal, személyes találkozó alkalmával találkoznak egymással a szakszervezeti tisztségviselők, valamint a tagcsoporthok tagjai, családtagjai.



Ezek a találkozók vasútszakmai, szakszervezeti, tagcsoporthokot érintő témák kerülnek megbeszélésre, leginkább a tapasztalatszerzés és új ismeretek, megközelítések és kihívások, amikről szó van. Az egyes országokban tapasztalható munkakörülmények, járműtípusok megismerésére a mozdonyok vezetőállásán történő utazás alkalmával, a vontatási telephelyek, műhelyek látogatásakor van lehetőség. A tájékoztatók során aktuális kérdések kerülnek elő. A német partnereink előtt már ismertek azok a magyar mozdonyvezetőket is elérő változások, amelyek ott már alkalmazásra kerülnek.

A tisztségviselői találkozók mellett a tagcsoporthi tagok és családtagjaik számára kirándulások, múzeumlátogatások, kulturális rendezvények kerülnek megszervezésre, így a két ország értékeinek kölcsönös megismerése jó alkalom a tagcsoporthi egység kialakítására, fenntartására, erősítésére is.

A partnerkapcsolat keretében került sor idén is a keletisek látogatására Németországba. Augusztus 28-án öten indultunk az RJX 60 számú vonattal, bécsi átszállással a hannoveri kollégák meghívására, a találkozó Nürnbergben volt. Bár felkészítettek, hogy a DB is tartogat meglepetéseket késés terén, de vonatunk pontosan érkezett. Szállás elfoglalása után, vacsora és városnézés következett, ahol az 1946-os Nürnbergi per helyszínét is megtekintettük. Pénteken Würzburgba utaztunk, ahol a Majna folyón hajóztunk, a Várba is felmentünk, ahonnan impozáns látvány volt a város látképe. Nürnbergbe visszatérve vacsora és Kostyó Roland kollégánk

által saját pálinkájának az elfogyasztása is a program szerves része volt.

Szombaton szakmai napra ébredtünk, csapatunk két részre oszlott, Hannoverbe mentünk az ICE vezetőállásán. Ami hamar feltűnt az indulás után, hogy az oszlopok gyorsabban mennek el mellettünk...250-280km/h-val is suhantunk, az LZB/PZB vonatbefolyásoló rendszer működése hibátlan volt, tette a dolgát. Ami meglepetés volt számunkra, hogy a hannoveri kollégáknak nincs ETCS vizsgájuk, nem járnak (egyelőre) olyan vonalon, ahol ki van építve. Ami számunkra újdonság volt, nincs kamera, nincs tükör, a felhatalmazás telefonon történik egy appon (!) keresztül. Több állomáson is láhattunk dízelmozdonyt, ami készenlétben van személyzettel együtt, hogy bármilyen havária esetén a nyílt vonalon segítségnyújtás miatt azonnal bevethető legyen.

Szállásunk Nürnberghez hasonlóan Hannoverben is az Intercity Hotel volt, ahol, ha szükséges "laktanyáznunk" a németeknek, itt biztosítanak nekik szobát. Rövid városnézés követően egy helyi sörgyárba látogattunk, ahol a részletes bemutatót kaptunk a gyártási folyamatokról, majd sokak számára (én nem szeretem a sört) korlátlan sörfogyasztás következett vacsorával egybekötve. Az estét többen meghosszabbították, ennek eredményeképpen a vasárnap reggel kissé álmos fejjel kezdődött. Utolsó napon tagcsoporthi kirándulás keretében a Lünebergi pusztán lovaskocsikázáson vettünk részt, az estét búcsúvacsorával zártuk le. Másnap szeptember 1-én fáradtan, de élményekkel tele indultunk haza, kicsit kerülővel müncheni átszállással Budapestre.

Német kollégák ezúttal is mérnöki pontossággal és precizitással tervezték meg a programokat. Külön köszönet Kiss Balázs hannoveri mozdonyvezetőnek, aki 5 nap alatt a tolmács szerepét (is) betöltötte.

Folytatás 2026 júniusban hazánkban.

Imre Rudolf



VAS-ÚTON, HAZAFELE!

*8 óra munka,
8 óra pihenés,
8 óra szórakozás vs.
16 tonna feketeszén vs.*



A 277-es számú EuroCity külön kocsiját, cseh kollégáink privát megjelöléssel a vonat végére sorozták! A szerelvény beérkezése után saját magunknak kellett azt kinyitni és több kevesebb sikerrel életet lehelni bele. A sikeres ülőhely foglalás után, a robogó vonat ablakából láthattuk, hogy a város fölött szakadozik a felhőzet, s végre kisüt a nap. Az ott tartózkodásunk alatt végig esett az eső, így volt időm a városnézés helyett a kapott információkból a fejemben összegyűlt kérdésekre válaszokat keresni! Dr. Szabó Imre provokatív, ébresztő jellegű vitaindítóját hallgatva azon merengtem, hogy hová is jutott a vasúti karrierem a 1989-es becsekkolástól a napjainkig, illetve, hogy miért nem tudtam a „pályafoglalásnak” megfelelően időben

kicsekkolni, a megérdemelt pihentető nyugdíjas éveket elkezdeni. Nem mellesleg az is a fejemben járt, hogy eme túl tartózkodás úgy mond miben is fog nekem fájni! Nade nézzük mi történt a 3 nap alatt! A VÁPB (Vasútszállítási Ágazati Párbeszéd Bizottság) meghívására idén Prágába utaztam a MOSZ küldöttség tagjaként. A munkavállalói oldalt a MOSZ, a VDSZSZ, a VSZ és a MTSZSZ tisztségviselői képviselték. A munkáltatói oldalt a MÁV jogi igazgatóságának, a GYSEV humánigazgatóságának, az RCH és a GYSEV – CARGO igazgatóságának tagjai képviselték. Az első napon a reggeli órákban indultunk Budapestről Prágába. Szakszervezetünk jelenlétét rajtam

kívül Gyüre Ferenc, Csallós Tamás, Nagy Dániel, Sebők Róbert és Hanke Tamás erősítette. A vonat pikk-pakk kiért velünk, így már délután elfoglaltuk a szállást a Don Giovanni Hotelben. Majd szabadfoglalkozás keretében építettük a belső és külső kapcsolatainkat! Kirándulás Mělníkbe! Az ébresztő és a finom reggeli után a buszra várva megállapítottam, hogy az időjárás (az esti esőfelhők kelő tartalékkal rendelkeztek) továbbra is nagy mennyiségű csapadékkal várja, hogy a szálloda parkolójában felszálljunk a járműre, amely a kialakult dugók miatt plusz 30 perces úton érte el a Moldva és az Elba folyók találkozásánál felépült cseh kisvárost! A rossz időjárás miatt egy rövid sétát sem tettünk a

belvárosban, illetve a torkolatot sem láthattuk. Ezen program elmaradása közben megállapítottam, hogy szerintem nincs is rossz idő, csak „kényes” és „lusta” turista! Ugyanakkor (időben térjünk vissza egy kicsit) az elmaradt városi séta előtt a mēlniki átrakó terminálba (33000 négyzetméter) busszal is be tudtunk menni. A járművünk ablakán keresztül láthattuk, ahogy a konténerakkódó gépek játszi könnyedséggel mozgatják ide-oda a teli és az üres konténereket. A saját folyami kikötővel rendelkező átrakó egy szűk keresztmetszetű iparvágánnyal kapcsolódik a vasúthálózathoz, illetve a prágai környéken található autópályákhoz! A terület nagy részét a Maersk Czech Republic Ltd, a M+L Logistik vállalata és a Rail Cargo Group bérli, üzemelteti, használja. A házigazdaként jelenlévő vezető operátor kollégától nemcsak az eddig leírtakat hallhatuk (tolmácsunk szakszerű fordításának köszönhetően) hanem azt is megtudhattuk, hogy a raktározási logisztika mellett a konténer logisztika játszik főszerepet! Az átrakó terminálon nemcsak a konténerek tárolása, és természetesen a szállítása, hanem az idetartozó kapcsolódó szolgáltatások, mint a vasúti és közúti járművek parkolása, a konténerek javítása, karbantartása, illetve a komplex vámkezelés is itt folyik! A munka jelentős részét az áruk átrakódása teszi ki a 20 és 40 lábas konténerek között. Megtudtuk még továbbá, hogy a terminál naponta kiszolgálja a bejövő és kimenő közvetlen konténervonatokat, amelyek európai kikötőkbe (Rotterdam, Bremerhaven, Hamburg, Pozsony, Budapest és Koperbe) közlekednek. A belföldi forgalomba besegítenek a közúton közlekedő kamionok is! Elkészítettünk a házigazdánktól és egy másik úton

dugómentesen buszoztunk vissza a szállásra. Itt a délutáni programig megebédeltünk, illetve beszereztük az otthonra szánt dolgokat! A délután első kötött programjaként meghallgattuk dr. Szabó Imre (VDSZSZ pénzügyi vezető, szakértő) provokatív vita -indító, - ébresztő szavait! Nem szándékozom most ide leírni a vasúti törvény azon részét, ami a napi és heti pihenőidőkre vonatkozik. Ám már a tény, hogy ez a vasúti törvény felülírja a Mt.-nek idevonatkozó már magában is alkotmányellenes szabályait, illetve átlép a KSZ ide vonatkozó pontjain is önmagában elég a már említett vitaindításra! Dr. Szabó Imre elmondta, hogy ideje lenne eme törvény módosítás után egy közös szakszervezeti álláspont mentén a jelenlegi KSZ idevonatkozó irányzatai alapján egy Ágazati Kollektív Szerződést létrehozni. Jól tudjuk, hogy a VÁPB rendezvényén vagyunk, ám ennek ellenére nincs párbeszéd, nincs szakszervezeti egységes álláspont. Súlyozott és szélsőséges példaként hallottam, hogy anno a FKG-nél a munkáltató a rabszolgatörvény szellemében természetesnek és életszerűnek vette a 6 havi munkaidőkeretet. A következő vitaindító téma az

esélyegyenlőségi megállapodás terve, amely megállapodás 10 éve nincs. Pozitív diszkriminációra, előnybe részesítésre lenne szükség. Olyan megállapodásokra, amelyek segíti az idősebb korosztályt a nyugdíjazás időpontjáig, illetve segíti a női munkaerőt és azokat, akik valamilyen rehabilitációs munkakörben megkapaszkodva nem kerülnek az utcára. A jelenlegi MÁV Évek anno a csoportos létszámleépítésekre lett létrehozva, így teljes mértékben nem fedi le a már említett esélyegyenlőségi megállapodást. Ezeket a szavakat hallgatva, nem tudom miért, de nagyon sok rétv gondolatok ébredtek bennem. Most térnék vissza az írásom elején említett be és kicsekkolásra. Fiatalon nagy lelkesedéssel és a mai napig politika mentesen léptem be a vasúthoz, mint első és tervezetten egyetlen munkahelyemre. Bár politika mentesen szavakat írtam, de a politika, vagy annak szele végig kísérte eddigi utam. A 1989-es évek négy éves ígéretei, majd a látszólag pozitívnak mondott változások mentén várva a nyugat gazdagságát, szabadságát, az első 15 év alatt igencsak csalódott lettem. A szabadság meglett, ám a gazdagság



egyre távolabb került. A gazdagság alatt nem a fényűzést kell érteni, hanem, hogy eladósodás nélkül tudjak az életbe lépni, családot alapítani stb... Nem mellesleg olyan munkakörülményekre vágytam, hogy az egészségem is megmaradjon. Amikor 2004-ben csatlakoztunk az unióhoz ismét hittem, hogy jobb lesz minden. Hittem hiszen ez folyt minden csapból. Ám amikor 2014-ben arra ébredtem, hogy síppal dobbal sétálok az Alkotmány utcában, még nem tudtam, hogy a gazdagság mellett az egészségem, az életem is be kell áldozni. Ugrott az az előny, ami

miatt ezt a szakmát, életpályát választottam. Nincs korai nyugdíjba vonulás, azaz nem lesz lehetőségem arra, hogy minél hamarabb kiszakadjak ebből a rendszertelen életvitelből. A Mt. módosításai, a KSZ munkáltatói ignorálása, illetve a jelenlegi vasúti törvények adta lehetőségek pedig egy még feszítettebb munkaidő beosztást vetítenek elő. Nemcsak magam, hanem a kollégáim is érzik ezt a normális emberi életet, családokat semmibe vevő légkört, amiből egyre többen menekülnek. A korkedvezményt elvette a törvény, a túlmunkát pedig megköveteli, ám semmibe veszi annak időtartamát. Gondolok itt arra, hogy eddig 10 munkaévre járt 2 év korkedvezmény, most pedig jár rá 2 év túlmunka! Azaz 10 év alatt 4 évet bukunk. A nyugdíjazás időszámításánál, ha kiesik egy nap, már levonják, de a pluszba ledolgozott időt már nem számolják bele. Ugyancsak nincs beleszámolva az éves szabadságba. Hiszen amennyiben 12 hónapra jár mondjuk 30 nap szabadság, akkor szerintem, ha egy évben 14 hónapot dolgozom, időarányosan miért nincs több szabadság? Bezzeg, ha kevesebbet dolgozom, akkor időarányosan csökken az a bizonyos szabadság... Ezek a



gondolatok járnak Prága óta a fejemben! Oda az esélyem a normális életre? Amíg a 8 óra munka, 8 óra pihenés és 8 óra szórakozás jut a heti 40 órás munkarendben dolgozóknak, plusz a minden héten egy kétnapos hétvége, addig nekem két szolgálat közt csak 11 óra pihenés jár, úgyhogy a teljes felelősség az enyém abban a tekintetben, hogy frissen kipihenten álljak munkába. A heti pihenőidő folyamatos kurtítását megemlítve pedig csak romlik a versenyhelyzetem. (A matek még ennél is nagyobb egyenlőtlenséget mutat, csak számoljunk utána) Szóval meddig álljak még olyan munkába, ahol az egyik lábam a sírban a másik a börtönben van, ahol emberek élete, sorsai vannak a felelőtlen törvényalkotás által reám kényszerítve.

Provokatív gondolatok! Ha már ágazati dolgokról esik szó, a vasútnál különösen fontos lenne a normális és egészség tudatos munkarend! Lassan minden 1989-es előnyöm a semmibe, a kicsekkolás ideje pedig a homályba vész. Egy járműkapcsolás, vagy a jelöletlen útvonalokon kavics ágyásról történő fel és leszállások lassan már fizikálisan kivitelezhetetlen az idősebb munkavállalók között. Miért csak az erős fiatal kap (kapjon!!!) az éveinek

megfelelően plusz szabadságot, és adómentességet! A több mint 35 évet lehúzott munkavállalóknak is járhatna valami előnyben részesítés, ha már a kicsekkolás ideje egyre távolibb! Plusz idősebb kori szabadság, netán kevesebb kötelező óra, és mellette adómentesség! Sezen gondolatokat valamilyen szinten kiterjeszteném megelőzés szintjén mindenkire! Miért visszafelé lépünk, miért lesz minden egyre elfogadhatatlanabb, s aztán miért marad minden évekig a rosszabb polcon? A munkáltatók képviselői is utaztak a prágai vonaton! Költségi kérdés, hogy mennyire volt fűrésztó csak utazni? Jó magam azon a több, mint hét órás úton a büfé kocsiban elfogyasztott ebéd terhelése mellett sikeresen és egészségesen elfáradtam.

Mivel dr. Szabó Imre provokációját nem követte különösebb vita, szünet következett, ami után a teremben a RCG részéről meghívott előadó tartott kétórás lelkes előadást, amire a következő sorokban próbálok visszaemlékezni. Václav Rouca úr a cseh vasúti szállítás piaci helyzetéről beszélt. Csehországban a Rail Cargo 2012.01.02.-án hozta létre első fiók telepét, majd ugyanazon év május 23.-án elindult az első vonat is. A lengyel – osztrák szénszállítás kezdő

időpontja 2013.04.01. Alig egy év múlva elindult az átszervezés és létrejött egy teljes jogú cég a Rail Cargo Carrier Cz, a RCG csoporton belül. 2017-ben beindult a Bohumin- Hohenau TranszFER. A következő fontos év: 2019, ekkor indult el a Siemens – Vectron mozdonyok próbaüzeme, majd a rendszeres szállítások megkezdése a RFC7 folyosón. Egy évre rá, 2020-ban a szállítás meghaladta az évi 1 millió vonatkilométert. 2022-ben Breclavban beindult a műszaki ellenőrzés, 2023-ban rendszeres szállítás indult be Mosnov – Gdansk között. Idén pedig beindult a rendszeres szállítás Summerau-n keresztül. A tervek szerint pedig a jövőbe tekint a cég!

A feladatok! A lengyel szénszállítványok osztrák területen nem közlekedhetnek mindaddig, amíg a porzás nincs megakadályozva. Ennek érdekében a szenet egy vízesbázisú polimer anyaggal permetezik le, ami a víz megszáradása után egy homogén anyagot képez a szén tetején s, így az nem porzik. Csehországban az infrastruktúra üzemeltetés és a vonatüzemeltetés teljesen szét van választva. Az infrastruktúra-kezelők, állami, önkormányzati vagy más szervezetek tulajdonában lévő vasútvonalak. A vonatüzemeltetést vasúttársaságok végzik, jelenleg közel 100 szolgáltató van jelen a nyílt piacon. A teherszállítás teljes mértékben liberalizált.

A Személyszállítás területén vannak nyílt hozzáférésű szolgáltatások és vannak közszolgáltatási kötelezettség szerződések keveréke, amelyeket pályázatok és versenytárgyalások útján ítélnek oda. Az állam felelős a távolsági szolgáltatásokért, a régiók pedig a regionális szolgáltatásokért. Csak néhány fontosabb társaság: Cseh Vasutak, Arriva, GW Train Regio, Leo Express, Regio Jet, Die Landerbahn

Csehországban megnehezíti a közlekedést, hogy a felsővezetéki hálózatban 4 üzemviteli forma is megtalálható:

- 1,5 kV 24 km hosszban Tábor – Bechyně (1905),
- 3 kV 1781 km hosszban,
- 25 kV/50 Hz 1439 km hosszban,
- 15 kV/16,7 Hz 14 km hosszban Znojmo – Retz

Vasúti közlekedés Csehországban 2024-ben:

- személyszállítás 191 893 000 ember,
- teherszállítás 80 408 000 tonna,
- ebből:
- hazai 26 129 000 tonna,
- nemzetközi 54 278 000 tonna,

A vasúti teherszállítás a 2021. évi 99 550 ezer tonna szállításhoz képest 2024. évre 80 408 ezer tonnára esett vissza! Hasonló mélypont utoljára 2009. évben volt 76 715 ezer tonnával. A teherszállítási piac tekintetében 2025. évben Csehországban vezető helyen található a CD Cargo 47,59% piaci részesedéssel, második helyen van a METRANS 12,88%, harmadik a ORLEN Unipetrol

Doprava 5,73%, negyedik a Rail Cargo Carrier 5,88%, ötödik a LOKORAIL 5,12%, hatodik a PKP CARGO INTERNATIONAL 4,64%, hetedik a DB CARGO 2,38%, nyolcadik a LTE 2,1%, kilencedik a IDS CARGO 1,80 %, és 10. a CER 1,08 %

Szó esett még az egyes kocsik kiszolgálásáról, ami egyre nagyobb teret hódít a vasúti szállításban. Az előadás tolmácsának megköszöntük a közreműködést!

Majd a jó sok információ birtokában elmentünk vacsorázni!

A vacsora után pedig egy közeli étteremben megnéztük a FTC – Plzeň foci meccset! Pár másodperccel vége előtt sikerült az egyenlítés, aminek mi magyarok nagyon örültünk. A vendéglátóhely személyzetét mindez hidegen hagyta, a végén megjegyezték, hogy ők bizony Slavia Praha szurkolók! Aztán másnap ott találtuk magunk a történet írásom elején!

A 16 tonna fekete szén pedig megkapta méltó jutalmát!

Birtalan Zsolt



A hosszú derekú és én

Kedves Olvasóim! Mostani cikkemmel azt hiszem, formabontó leszek, hiszen benne egy olyan mozdonytípussal foglalkozom, amely mind a mai napig üzemel, sokan ismerik, dolgoznak vele és meglehetősen népszerű úgy a civil vasútbarátok, mint a mozdonyvezetők körében. Éppen emiatt elsősorban nem a vontatójármű technikai kialakítására, műszaki megoldásaira helyezem a hangsúlyt, hanem a típussal kapcsolatos személyes emlékeimet, élményeimet vetem papírra. Bízom benne, hogy sokak számára ezáltal sokkal „életszagúbb”, olvasmányosabb lesz ez a néhány oldal.

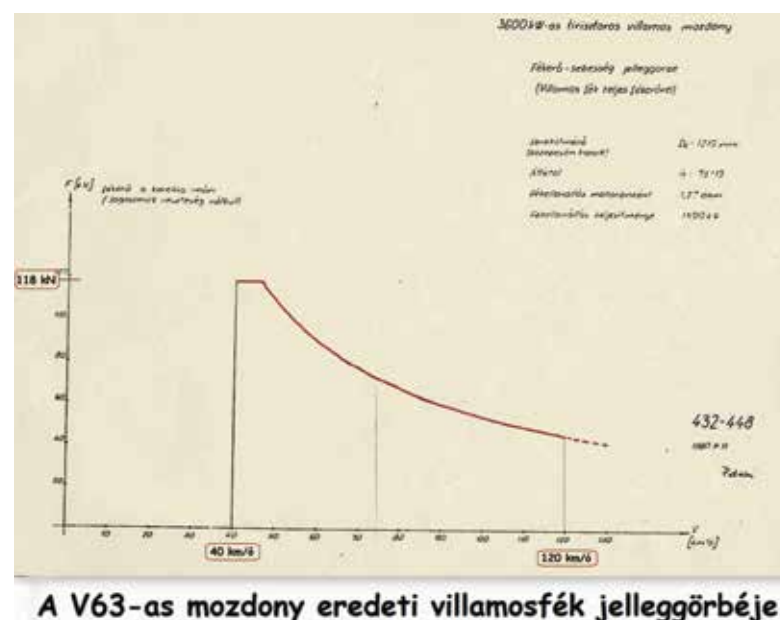
Egyszer régen, valamikor 1975 novemberében, egy ködös reggelen dolgozni indultam a ferencvárosi fűtőházba, ahol mint mozdonyvezető gyakornok, a mozdonyjavító műhely létszámába tartoztam. Ahogy a reggeli szűrkeségben közeledtem a dízelszín felé, észrevettem, hogy egy furcsa, addig számomra ismeretlen mozdonytípus egyik példánya pihen a kőbányai oldal negyedik vágányán. Amikor közelebb értem akkor láttam, hogy a V63, 001-es Giganttal találkoztam. Addig még soha nem láttam, hiszen nemrégiben készült el, csak újságok nem túl igényes fotóin figyelhettem meg. Most itt a valóságban egyszerűen gyönyörűnek tűnt szokatlanul hosszú testével és világos (majdnem fehér) színével. Csak az alváz és a szellőzőrácsok kaptak sötét színű festést, valamint a vezetőállások oldalsó, kívülről látható karosszéria elemei.

Annymira lenyűgözött a látvány, hogy percekig szájátva figyeltem, egészen addig, míg egyik kollégám meg nem veregette a vállam és fel nem tette a kérdést, hogy mit tatom itt a számat, amikor mindjárt kezdődik a műszak? Akkor azután ismét visszazuhantam a valóságba és mentem a koszos, olajos dízelmozdonyok közé robotolni.

Azután teltek-múltak az évek, mozdonyvezető lettem, de meg sem fordult a fejemben, hogy egyszer a 75 novemberében látott csoda közelébe kerülhetek. Az meg végképp a sci-fi kategóriájába tartozott, hogy valamikor azt a gépet

vezethetem, azon hivatalosan szolgálatot láthatok el.

A GANZ-MÁVAG 1981-től kezdte el gyártani a V63-asok széria változatát, 003-007 sorszám alatt, UFC (nyikorgó) forgóvázakkal. E gépek azonban nagyon sokban különböztek a prototípusoktól. (A két, elsőnek kibocsájtott masina sem volt teljesen egyforma, sem gépi berendezéseiben, sem küllemében.) A nullsorozat gépei magasabbak lettek, a színük is unalmasabbá vált, hiszen az akkor szabványosnak számító sötétkék-szürke fényezést kapták sárga homlokfestéssel. Azért még így is impozáns látványt nyújtottak, hiszen sugárzott belőlük az erő. Akkoriban a



A 40-es Gigant 1988 novemberében Józsefvárosban

maguk 3600 kW-os teljesítményével messze erősebbek voltak a MÁV összes többi vontatójárművénél. A mozdonyok a Keleti fűtőház állományaiba kerültek, ott teljesítettek szolgálatot, rajtuk jól képzett, irigylet keletis vezérek szolgáltak. Később, a nyolcvanas évek közepétől megjelentek az első KRUPP forgóvázak V63-asok. E gépekből az elsők a próbamenetek után Dombóvárra kerültek. Ekkor kezdődött a valódi sorozatgyártás. A fejlesztés csúcspontját a 036 pályaszám feletti mozdonyok képviselték, mert ezekbe a gyártó egy új rendszerű, úgynevezett VESZ 51-es szabályzó szekrényt épített be. Az így leszállított mozdonyok már valóban a fejlett technikát képviselték. A nyolcvanas évek végére a széria elérte a végleges, ötvenhatos darabszámot. A MÁV nagyon megbecsülte és féltette ezeket az új, modern és drága mozdonyait, ezért eleinte csak a legfelkészültebb masinisták utazhattak rajtuk, később pedig előírta, hogy kizárólag olyan vezérek vezényelhetők e masinákra, akik elvégezték a vasút által szervezett viszonylag hosszú, bentlakásos tanfolyamot. Nálunk, Ferencvárosban is több embert beiskoláztak, függetlenül attól, hogy fűtőházunk nem rendelkezett ilyen mozdonyokkal, de a tehervonatokat, amelyeken előfordulhattak, mi fradisták is gyakran váltottunk közbe. Én akkoriban kimaradtam a szórásból, nem küldtek tanfolyamra, hiszen beosztott gépen, gyorsvonati fordában utaztam.

Az 1988-as menetrendváltás előtt érkezett a hír, Ferencváros kap két darab Gigantot a Keletitől, gyors és személyvonatok továbbítására. Nem nagyon foglalkoztam a dologgal, hiszen nem voltam tanfolyamon, tehát nem tartottam valószínűnek, hogy azon szerencsés hat ember között találom magam, akiket beosztanak a gigantos fordába.

Azután jött a meglepetés! Abban az időben egy hatalmas, falra szerelt táblán jelenítette meg a munkáltató a személyzet beosztását, így azt mindenki láthatta. Kis kampós szegekre aggattak műanyagból készült lapocskákat a mozdonyvezetők nevével, a nevek mellett pedig a fordó vagy a beosztott gép számával. A nagy táblán megjelenített adatokat általában a mozdony és személyzeti fordulóknak változása előtt két-három héttel módosították, miután reszortosaink elkészültek az új munkarenddel. Ezért, menetrendváltozás előtt mindenki kíváncsian figyelte, hogy milyen változások várhatók a beosztásban.

Egyik délután, amikor szolgálatra jelentkeztem, én is megnéztem, hogy elkészült-e már az új menetrendhez igazított beosztás. És akkor a meglepetéstől tátva maradt a szám. A nevem ott szerepelt a V63,040-es mellett, L. Zs.-vel (kérte, hogy ne említsem név szerint) és Harsányi Dezsővel együtt. A 039-es Gigantra Sipos Józsefet, Molnár Józsefet és Szántó Györgyöt osztották be. Tehát bekerültem az elit, de inkább mondjuk úgy, hogy az irigylet csapatba, ámbár egy kis felhő azért elhomályosította a napot. Nem volt a gépre hivatalos típusismeretem, hiszen nem vettem részt tanfolyamon. Emiatt nem is nagyon éltem bele magam a dologba. Miután a tábla előtt kicsodálkoztam magam, bekopogtam Bajnóczi Sanyi irodájába, aki akkoriban a reszortosom volt és mondtam neki, hogy kissé elkapkodta a beosztás elkészítését, hiszen én a típusismeret hiánya miatt nem utazhatom V63-assal. Erre ő szó nélkül benyúlt a szekrényébe, kivett belőle egy több száz oldalas paksamétát és a kezembe nyomta.

– Nesze itt van, tanuld meg! Van rá két heted. – mondta.

– Ha megtanulom, akkor sem lesz hivatalos papírom arról, hogy dolgozhatom ezekkel a gépekkel. Téged is macerálni fognak miatta. – válaszoltam neki.

– Ne törődjél te velem, tanuld meg és kész! Elmehetsz!

Két hét múlva, amikor a „köpködőben” (mozdonyvezetői beíró helyiségben) találkoztunk megkérdezte:

– Nos, van még valami problémád?

– Nincs feleltem, tudok mindent.

– Na azért! – mondta és bement az irodájába.

Nos így kerültem hivatalos papírok nélkül a közé a hat ember közé, akik az akkor nagyjából háromszáz fős ferencvárosi gárdából az irigvelt „lakkcipős” fordában utazhattak.

Ami pedig a paksamétát illeti – amit Sanyi a kezembe nyomott – az részletesen tartalmazta a sorozaton belüli valamennyi különböző műszaki megoldás leírását az eredeti, gyári kapcsolási rajzokkal, az egyes fontosabb alkatrészek fényképeivel, a kezelési utasítással, a mozdony

járműszerkezeti részeinek műszaki rajzaival stb. Volt mit tanulmányoznom szabadidőben, de annyira megtanultam, hogy a későbbiek során nem egyszer az időszakos oktatásra vezényelt előadó – aki többnyire fenntartási reszortosként látta el fő feladatát – ha más halaszthatatlan dolga is akadt, néha megkért, hogy tartsam meg helyette az előadást az oktatásra összegyűlt mozdonyvezetőknek. De ez még semmi! A kilencvenes évek elején az a megtiszteltetés ért, hogy más típusok mellett a hatvanhármasokra vonatkozóan is én dolgozhattam ki az újonnan bevezetni kívánt teszt-formájú vizsgáztatás rendszerét. Azután e feladatsorból vizsgáztak a kötelezően előírt, évente megtartott időszakos megmérettetésen az ország mozdonyvezetői hosszú időn át, úgy a vizsgázók, mint a vizsgáztatók megelégedettségére. Emiatt gondolom, hogy talán nem végeztem rossz munkát. De most térjünk vissza 1988 májusába! Mondanom sem kell, hogy néhány kollégának nem tetszett az új beosztás, hiszen ők is szerettek volna a szép új mozdonyokon utazni, ráadásul a személyzeti forduló is irigylésre méltóan emberbarátira sikeredett. Mindazonáltal elmondható, hogy a Gigantok megjelenése és a hat fő kijelölése nem okozott komolyabb megrázkódtatást a munkatársak többségénél, hisz nálunk, Ferencvárosban valahogy nem volt divat a furkálódás, az irigykedés, az emberek többsége elégedett volt a beosztásával, Fradi a béke szigetének számított. A reszortosok és a masinisták között is jó volt a viszony, főnökeink nem játszották a kiskirály szerepét, feleslegesen nem büntettek meg senkit, sőt, ha valaki elrúgta a pötytyőt, azt igyekeztek kihúzni a slamasztikából. Akkoriban jó volt ferenci masinisztának lenni.

Azért, hogy egy kicsit árnyaljam a dolgot, elmesélek egy aranyos történetet. Amikor elkezdtünk a negyvenes Giganton járni, egyik kolléga, ha a beíróban tartózkodott soha nem tudta megállni, hogy ne fejtse ki véleményét, miszerint szörnyű igazságtalanság, hogy mindössze hat fő kapott beosztást az új, még szinte festékszagú masinákra. Azt hangoztatta, sokkal demokratikusabb és igazságosabb volna, ha mindenki számára lehetővé tennék, hogy a gépeken dolgozzék, mondjuk úgy, hogy egyik nap az egyik kolléga, másik nap a másik, amolyan közbevéltó szisztéma szerint. Így egy ember havonta csak egyszer vagy kétszer lehetne az új mozdonyon, de mindenki élvezhetné a kényelmes munkavégzés örömeit. Bizonyos szemszögből még azt is lehet mondani, hogy igaza volt, de mint már írtam, a MÁV nagyon féltette ezeket a mozdonyait, ezért jobban szerette, ha – néhány tehervonatos géptől eltekintve – kis létszámú, beosztott személyzet kezeli csak azokat.

Azután érdekes fordulat állt be. A gépünkön dolgozó egyik társunk elkövetett valami apró szabálytalanságot, ezért levették a mozdonyról. Helyette azt a kollégát osztották be a masinákra, aki korábban fennen hirdette, hogy mennyivel jobb volna, ha a munkáltatónk nem beosztott járműként üzemeltetné a „hosszú derekúakat”, hanem mindenki járhatna rajtuk. Nos, miután a távozó L. barátom helyét elfoglalta közöttünk, attól kezdve soha nem említette, hogy az lenne az igazságos megoldás, ha mindenkinek kijutna a jóból. Azután természetessé, magától értetődővé vált számára is a beosztott rendszer, amelyben mindössze hat kiváltságos dolgozó élvezheti a Gigant nyújtotta kényelmet. (Karinthy Frigyes Dr. Ugyanaz nevű hőse jut eszembe erről a kis epizódról.)

Még mielőtt valaki azt gondolná, hogy a fent említett szaktársunk rossz ember volt, gyorsan elmondom, hogy vele az egyik legjobb munkatársra tettünk szert, és attól kezdve még cca. tíz éven át beosztott partnerként dolgoztunk együtt. Szakmailag felkészült, precíz, tisztaságot kedvelő pontos, szorgalmas embert kaptunk magunk mellé a gépre. Meg is látszott a mozdonyunkon. Egyöntetű vélemény volt, hogy a mi paripánk az egyik legszebb mozdony a vasúton. Nem csak a vasutasok, de például Kelebián a vámosok és a határőrök is osztották e véleményt. Mi pedig baromira büszkék voltunk és örökösen a gépünket csinosítottuk. Itt azonban megint magyarázkodnom kell egy kicsit.

A beosztott gépek személyzete nem egyszer kissé túllőtt a célon. A masinájukat az eredeti, gyáritól eltérő módon festegették, cícomázták. Az oldalablakok kereteit például előszeretettel festették fehérre, a homokszóró ládák fedeleit úgyszintén átpingálták, a vezetőállásokat különböző, oda nem illő képekkel dekorálták. Mi hárman egyetértettünk abban, hogy sem pingálással, sem képekkel vagy ilyen-olyan szőnyegekkel meg függönyökkel nem csúfítjuk el a gépünket. Ügyelünk azonban arra, hogy mindig tiszta legyen, kívül-belül ragyogjon és műszaki szempontból kifogástalanul működjék. Ez utóbbi érdekében igyekeztünk nagyon jó kapcsolatot fenntartani a műhely dolgozóival, a reszortosokkal és nem utolsósorban az Északi Járműjavító munkatársaival. Most már azt hiszem elmondhatom – hiszen a dolog régen elévült – hogy voltak esetek, amikor a korrupció eszköztől sem riadtunk vissza. A kelebiai határon illegálisan behozott Napóleon és Caesar konyak volt a vesztegetéseknél alkalmazott „valuta”. Így azután természetesnek tekinthető, hogy mozdonyunk esetében nem fordultak elő üzemzavarok, vagy ha mégis, azok nagyon gyorsan orvoslásra kerültek.



A negyvenes Gigant eredeti (gyári) vezetőasztala.

Volt azonban a gépnek egy olyan hibája, amellyel nem tudtunk mit kezdeni. Ez pedig nem volt más, mint az üzem közben a vezetőálláson uralkodó erős huzat. Télen majd megfagyunk rajta. Ezeken a mozdonyokon ugyanis – hasonlóan a Szilihez és más GANZ gyártású vontatójárműhöz – a géptérben elhelyezett villamos berendezéseket a kintről, közvetlenül a géptérbe beszívott levegővel hűtik, ezáltal ott vákuum uralkodik. Minél tisztábbak a szűrők, tehát mennél könnyebben szívják be az egyes szellőző ventilátorok a levegőt, annál kisebb légritkítás mértéke. Ha azonban a szűrők szennyezettek, a levegő nehezen hatol rajtuk keresztül, a géptérben jelentősen megnőhet a vákuum. Annak érdekében, hogy a kisebb légnyomású géptér ne okozzon huzatot a vezetőálláson, jól szigetelt ajtókkal kell a két teret elválasztani egymástól. Ezt a feladatot pedig úgy tűnik, a GANZ-MÁVAG - nak nem sikerült maradéktalanul megoldania. Az ajtók ugyanis a használat során hamar deformálódtak, görbültek, aminek következtében – a gumi szigetelőcsíkok ellenére – képtelenek voltak a megfelelő, hermetikus zárásra. Itt nem segített semmi, sem jó szó, sem ismeretség, sem Napóleon konyak. Ezzel a konstrukciós hibával nem lehetett mit kezdeni, vele együtt kellett élni. Kanczler Jani kollégánk gyakran a szolgálata után nem ment haza azonnal, hanem kisserelte az összes szűrőt és gőzborotvával, valamint nagy nyomású levegővel rendszeresen kitisztította azokat. Ezzel elérte, hogy valamelyest csökkent a légmozgás a vezetőálláson. V63, 003-as pályaszámától a járműveket ellátták olyan villamos ellenállás-fékkal, amely külön működtető karja révén normál üzemben is egyszerűen használható volt a vonat fékezésére vagy sebességtartására. De ez a fékrendszer kezdetben nem volt kifejezetten sikeres, mert a tervezői

nem gondolták át alaposan, hogy a gyakorlatban miképpen fog az működni. A mozdonyvezetők nagy része ugyanis a D típusú fékezőszelepekkel a személyszállító vonatokat 70-100 km/ó sebességről többnyire úgy állította meg, hogy a fékezőszelep karját üzemi utolsó állásba húzta, majd egy adott – a vonat hosszától és az oldás gyorsaságától függő, gyakorlatban kitapasztalt – sebességnél menetállásba helyezte azt. A vonat fővezetéke lassan töltődött, miáltal a fékhengerekben a lassulás folyamata alatt szépen lecsökkent a nyomás és mire a vonat megállt, a fék munkahengerei majdnem teljesen kiürültek. Szakmai berkekben ezt hívták „egy fékezés, egy oldásnak”. (Abban az időben többnyire 8-10 kocsis személyszállító vonatokat cibáltunk.) Az számított aranykezű masinistának aki ezt képes volt rendszeresen megcsinálni, mert így a szerelvény szépen, zökkenőmentesen állt meg és attól sem kellett tartani, hogy a kerekek esetleg megcsúsznak. Amint látjuk, a fékezőerő nagysága nem annyira a kar állásától, hanem a mindenkori fővezeték nyomástól függött. A villamosfék karjának elfordításakor azonban más volt a helyzet. Ott a fékezőerő azonnal követte a kar által beállított értéket, amely függött a sebesség nagyságától is. Magas sebességtartományokban viszonylag kicsi fékerő alakult ki a kar üzemi fék utolsó fokozati állásában, majd ahogyan a sebesség csökkent, ez az erő egy hiperbolikus diagram szerint fokozatosan nőtt. 40 km/ó körül érte el a maximumot, a 118 kN értéket. És most jön a furcsaság. 40 km/ó alatt a villamos fék önműködően kikapcsolt. (Amint az köztudott, a villamos fék csak a mozdonyt fékezi, a vonat egyes kocsjait a fővezeték nyomása által vezérelt légfék lassítja. A V63 sorozatú mozdony elektrodinamikus fékberendezése ha működésbe lépett, nem engedte a vontatójármű fékhengereit levegővel feltöltődni, így üzemszerűen egyszerre csak vagy a villamos- , vagy a légfék lassította a mozdonyt.) Az automatikus szabályzó elem a villanyfék leállítását természetesen azonnal érzékelte, és a villamos fék karjának a kikapcsolás pillanatában elfoglalt pozíciója szerint levegőt bocsájtott a fékhengerekbe, hogy ezzel kompenzálja a megszűnt elektrodinamikus fékhatást. A villanyfék kikapcsolódása és a fékhengerek levegővel való feltöltése között azonban eltelt egy kis idő, mindössze néhány másodperc ugyan, de ez elég volt ahhoz, hogy iszonyatos, az utasok számára roppant kellemetlen rángatásokat hozzon létre a vonatban. Ha valaki az elvárások szerint a szétválasztó csavar kihajtásával mechanikusan összekötötte a villamos és a levegős fék karját, majd a klasszikus „egy fékezés, egy oldás” módszerét alkalmazta, akkor a karok oldó helyzetbe

tolásával a villamosfék azonnal, míg a vonat fékberendezése csak lassan oldott fel, sőt a szerelvény az oldóhelyzetbe kapcsolás pillanatában még maximális erővel fékezett. El lehet képzelni a pillanatot, amikor a több mint száz tonnás mozdony a hirtelen megszűnő fékhatás következtében megrántotta az erősen lassuló vonatot. Az ilyen káros rángatások elkerülése érdekében én azt a módszert alkalmaztam, hogy a két kart külön működtettem, és mielőtt negyvenre lelassultunk volna, a villamos fékkontrollert fokozatosan oldó állásba forgattam. Meglehetősen nagy odafigyelést igénylő, fárasztó és macerás módszer volt ez. Sokan egyszerűbben megoldották a problémát, nem használták a villamos féket. Az üzemeltetők látván e nemkívánatos helyzetet, egy idő után átalakították a fékrendszer szabályzását úgy, hogy a villamos fék kontaktorai 15 kilométeres sebesség alatt kapcsoljanak csak ki. Ebben az alacsony sebességtartományban már annyira lecsökken a villamos fék ereje, hogy a kikapcsolásuk nem okoz káros rángatásokat a vonatban.

Most pedig szokásomhoz híven hadd meséljek el néhány érdekes sztorit, amely az alatt a két év alatt esett meg velem, amíg a negyvenes paripán jártam!

Egy alkalommal, talán 1988 nyarán a Meridián nevű gyorsvonatot hoztam Kelebia felől. A vonat a hálókocsik kivételével igénybe vehető volt belföldi utazásra is. Kiskunhalason, Kiskőrösön és Kunszentmiklóson álltunk meg vele menetrend szerint. Amikor Miklóson megálltam mindössze egy felszálló utas várt a peronon, így azután néhány másodperc elteltével Tóth Mária szolgálattevő felemelte a vonatindító tárcsáját, hogy elindítsa. Én azonban észrevettem, hogy három tizenéves forma cigány fiú szalad a vonathoz, ezért nem indultam el azonnal, hanem megvártam, amíg fellépnek a harmadik kocsiba. Ezután a lovak közé csaptam és nagy porfelhőt hagyva magam után sietősen távoztam az állomásról. A gép halkán duruzsolt a hátam mögött, miközben álmosítóan ringatózott a pályán. Egészen ellazultam, amikor arra lettem figyelmes, hogy kinyílt a bal oldali géptérajtó. Azt gondoltam, nyilván nem húztam fel rendesen a kilincset, ezért az lerázódott, aminek következtében az ajtó kivágódott. Éppen fel akartam kelní, hogy becsukjam, amikor a nyitott ajtón át belépett a vezetőállásra az egyik kölyök a három közül, akik a harmadik kocsiba szálltak fel Miklóson. A meglepetéstől az első pillanatban köpni-nyelni nem tudtam. Majd a srác meséje alapján szép lassan kirajzolódott a történet előttem. A három testvér elhatározta, hogy Pestre utazik. Pénzüik persze nem volt jegyre, de a jó szerencsájukban bízza,

felléptek az éppen indulni készülő vonatra. Egy darabig nem is volt semmi baj, de egyszer csak észrevették, hogy a vonat vége felől jön a kalauz. Elkezdtek előre menekülni. Igen ám, de nemsokára elfogytak a kocsik és ott volt előttük a mozdony. A legbátrabb észrevette, hogy a kocsi átjáró ajtaja nincsen kulcsra zárva, ezért azt kinyitotta, a csavarkapocsra lépve átmászott a mozdony hátsó homlokfalán lévő keskeny járólapra, onnan jobbra, az oldalsó – a meleg miatt résnyire nyitva hagyott – vezetőállás ablakhoz, azt egészen lehúzta, majd bemászott a hátsó fülkébe. Ezután a géptéren keresztül ájtott hozzám az első vezérállásra. Mindezt az akrobatikus mutatványt menet közben, nyolcvan kilométer per órás tempó mellett hajtotta végre. Azt kérte tőlem, hogy a nyílt vonalon álljak meg, engedjem a tesóit is felszállni a gépre és vigyem el őket Pestig. Hihetetlen vakmerő mutatványát azonban nem díjaztam, Délegyháza előtt az időközben megszüntetett Áporka megállóhelyen megállítottam a vonatot és leszállítottam a mozdonyról. Két testvére ezt látva ugyancsak leugrott a kocsiból. Ezután folytattam az utat, de már cseppet sem álmosan, hiszen az adrenalin szintem az átélt szokatlan élmény hatására rendesen megemelkedett. Nem tudom, mit tettem volna, ha kést vagy más fegyvert szorongatva tör rám a bátor potyautasom. Szerencsémre a kölyök rendkívüli vakmerősége mellett békés természetéről tett tanúbizonyságot. Mellesleg akkoriban még az ezerszer elátkozott vasfüggöny mögött békében és biztonságban tengettük életünket, terrorizmusról legfeljebb a különféle médiumokból hallottunk, talán el sem hittük, hogy létezik. Ha napjainkban történik velem e nem mindennapi esemény, bizonyára nagyobb pánikot vált ki belőlem. Egy biztos, attól kezdve mindig gondosan beretesztem a hátsó vezetőállás valamennyi ajtaját és ablakát.

Volt ennek az előbb emlegetett, Meridián nevű vonatnak egy hihetetlenül bosszantó, rossz szokása. Nagyon gyakran késett. Nem két percet, nem is harmincat, hanem gyakran akár két-három órát. Ilyenkor azután könnyen borult a mozdonyforduló, hiszen a Belgrádból érkező vonatról a Keleti pályaudvaron a Berlinton Jugoszlávia fővárosáig közlekedő 377-2-es számú, páros, ellenkező irányba tartó Meridiánra fordult a gép. Az érkezéstől az indulásig mindössze kettő óra húsz perc idővel számolhattunk. Ezért, ha a vonat késése elérte vagy meghaladta a 120 percet, másik gépet kellett a Kelebia felé induló szerelvény elejére akasztani. Ilyenkor persze végtelenül szomorúak és dühösek voltunk, mert nem mehettünk a beosztott masinánkkal. Engem Keletiben ennél a vonalnál forduló szerint Harsányi



Az utolsó Ganz UFC forgóvázal épített 007-es Gigant néhány hónaposan Győrszentivánban.

Dezső kollégám szokott váltani. Már előző nap azon görcsölt, hogy bizonyára késni fogok és neki majd valami idegen, „fogott” géppel kell mennie. Igyekeztem megnyugtatni, de nem jártam sikerrel. Végül azt találtam neki mondani: fogadok vele egy üveg konyakban, hogy hajszál rendesen megérkezem majd másnap a Keletibe. Ezt csak azért mondtam, hogy lenyugodjék, valójában fogalmam sem volt róla, hogy másnap hogyan fog jönni a szerelvény Belgrád felől.

A rá következő napon azután már én izgultam Kelebián, hogy ne sokat késsen a drágalátos expresszünk. Aztán egyszer csak megjött, olyan cirka tíz perces csúszással. Kelebiáról 11 perc késéssel sikerült elindulnom. Na, gondoltam, ennyit be lehet hozni, amennyiben a forgalmi szolgálat is úgy akarja, és ha kihasználom a rövidített menetidő adta lehetőséget. Jól számoltam, mert Ferencvároson már rendesen, menetrend szerint csatogtam keresztül. Azután jött a meglepetés. Keletiben feltartóztattak a bejáratú jelzőnél. Több mint öt percet szobroztam ott, miközben Dezső barátom hangját hallottam a 11-es (keletis) rádió csatornán, aki aziránt érdeklődött, hogy mit csinálók, merre járok? Én persze kapásból megvádoltam, hogy ő intézte el a bejáraton való feltartóztatásomat, hogy megkaphassa a konyakját. Nyilván nem így történt, de roppant mérges voltam és eléggé el nem ítélhető módon megtagadtam tőle a nyereményét. Aztán el is feledkeztünk az esetről, továbbra is jó barátok maradtunk. Most, hogy a régi jegyzeteimet lapozgatva ismét szembesültem inkorrekt viselkedésemmel, megfogadtam, hogy megkésve bár, de törve nem, ha legközelebb összefutunk megkapja a járandóságát, az üveg konyakot. Így is lett, megkapta. Ezek

után az én lelkiismeretem is megnyugodott. Mozdonyunknak, a negyvenes Gigantnak volt egy védjegye is, egy körülbelül harminc centis, rongyból készült rózsaszín párdúc figura. Harsányi Dezső hozta valahonnan és attól kezdve mindig ott függött a bal oldali szélvédő előtt, a napellenző csavarjára akasztva. Józsefvárosban az egyik szolgálattevő kislány – ha emlékeim nem csalnak meg, Várkonyi Mónikának hívták – varrt neki egy remek vonatvezetői sapkát, rendesen kék vászonból, napellenzővel és szabályos vörös csíkkal. Attól kezdve akkor sem kellett feljönnie a vonatvezetőnek a vezetőállásra, ha olyan szakaszra értünk, amelyen még nem készült el a jelfeladás kiépítése, hiszen volt már egy állandó vonatvezetőnk. Magyarul: szabálytalankodtunk, de jó poénnak tartottuk a dolgot. De ez is réges-régen elévült, emiatt írok róla oly bátran.

(A kelebiai vonalon a biztosító berendezés rekonstrukcióját, az alakjelzők fényjelzőkre való cseréjét, az állomások Siemens&Halske vonóvezetékes jelző- és váltóállító berendezéseinek új, úgynevezett jelfogós „Dominó” rendszerre való átállítását, valamint az önműködő térközjelzők felállítását, a pálya jelfeladásra való kiépítését a nyolcvanas években nem egy ütemben, hanem szakaszosan hajtották végre. Azokon a szakaszokon, amelyekben még nem készültek el a munkálatokkal, az akkori utasítás szerint a vonatvezetőnek a vezetőálláson kellett ellátnia a szolgálatát. Ezt a vonatvezetőket egy része nem szívesen tette meg, hiszen addig, amíg a vezérálláson tartózkodtak, muszáj volt felhagyniuk a jegyek kezelésével és ebből adódóan esetenként komoly anyagi veszteséggel kellett számolniuk. Emiatt aztán nagyon örültek és hálásak voltak, hogy a párdúcunk helyettesíti őket a vezetőálláson.)

Van még egy történetem, amely a V63, 040-eshez fűzhető. Abban az időben a személyszállító vonatok hosszát nem méterben, hanem tengelyszámban adták meg. A gyorsműködésű fékekkel közlekedő személy- és gyorsvonatok az érvényes utasítás szerint maximum nyolcvan tengelyesek lehetnek. Magyarra lefordítva ez annyit jelentett, hogy húsz darab négytengelyes kocsinál hosszabb személyszállító vonat nem volt szabad közlekedtetni, ha annak vonatnemváltói „P” vagy „Gy” állásba kapcsolva álltak. A Belgrád felől érkező Puskin expressz azonban rendszerint huszonhárom kocsiból állt. Annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a zavar e fontos (birodalmi) vonat továbbításában, a MÁV vezérigazgatóságának külön engedélye alapján ezt a szerelvényt a maga huszonhárom kocsijával minden további nélkül vontathattuk. Impozáns

látványt nyújtott a több mint fél kilométer hosszú (575 m), a éjszakában világító ablakaival kígyózó, száz kilométeres sebességgel száguldó vonat. A szerelvény tömege meghaladta az 1100 tonnát, de a V63-as gépeknek ez nem okozott különösebb gondot.

Most azonban visszakanyarodnék az 1975 őszen megpillantott csodára, a 001-es Gigantra. Akkor azt hittem, soha nem fogok azon a gépen dolgozni, de mint tudjuk, ember tervez, Isten végez. Amikor a V63, 040-es mozdonyunk valamiért nem tudott szolgálatba állni, mert mondjuk éppen a menetrend szerinti revízió vagy más javítás végett a műhely valamelyik vágányán pihent, akkor természetesen kaptunk egy másik gépet, amivel az eredeti paripánkat helyettesíthettük. Ilyen esetekben nagyon gyakran a V63,001-es mozdonyt jelölték ki számunkra.

Nos, az 1975-ben megcsodált mozdonyon dolgozni nem volt annyira jó, mint azt azon a párás hajnalon gondoltam, amikor először pillantottam meg. Tudjuk, a 63.001-es prototípus volt, annak minden gyermekbetegségével, hibájával. Ami legelsősorban feltűnt nekem és meglehetősen zavart, az a karosszéria méreteiből adódott, ugyanis nagyon alacsonyra építették. Én a 189 cm-es magasságommal nem tudtam egyenesen állni a vezetőálláson, mert a fejem elérte a plafont. A géptérben a lámpák burája kékre-zöldre verte a vállamat. Néha, miközben emiatt mérgelődtem, elképzeltem, milyen lehetett M. Pista keletiben szolgáló kollégámnak dolgozni ezen a masinán, hiszen amikor a mozdony kigördült a gyár kapuján, ő volt az egyik első vezér, aki mint legfelkészültebb, legrátermettebb ember meglovagolta, mondhatni betörte, de aki minimum fél fejjel magasabb volt nálam.

A Krupp gyár forgóvázával készült gépekhez szokott fülemnek szokatlannak tűnt a Ganz tervezésű UFC forgózsámoly nyikorgása. Ezek a forgóvázak furcsa hangjuk ellenére remek futási tulajdonságokkal rendelkeztek, bár nagyon kemény járásuk volt. E kemény rugózás következtében azonban többek között érzéketlenebbek voltak a pálya hibáira, mint a későbbi Krupp forgóvázak. Egy alkalommal, valamikor a kétezres évek második felében a V63 006-os, UFC forgóvázas mozdonnyal húztam egy IC vonatot a miskolci vonalon. Jött velem a pályamester, aki előző nap is elkísért, de akkor a V63, 153-as, Krupp forgóvázas masinával továbbítottam ugyanezt a szerelvényt. Kísérőm addig nem utazott Ganz futóművel épült hatvanhármas sorozatú mozdonyon, ezért furcsállotta annak hangját, de egy idő után így szólt: „Mintha megjavult volna a pálya, ma sokkal nyugodtabban fut a gép, mint

tegnap.”

A 001-es bosszantó tulajdonságai közé volt sorolható, hogy a főmegszakító kikapcsolását követően, egy rövid csengő hang kíséretében a sebesség alapjeladó műszerének mutatója nullára esett vissza. Az automatikus sebességszabályzás amúgy is kívánnivalókat hagyott maga után, az nagyon darabosra, durvára sikeredett, köszönhetően a még nem egészen kiforrott technológiának. Jobban szerettem kézzel, a kontroller segítségével szabályozni a továbbított vonat sebességét, annak ellenére, hogy ez fokozottabb figyelmet igényelt.

A két prototípus Gigantba nem építettek a mozdonyvezető számára külön villamos fékkontrollert, ezért – annak ellenére, hogy alkalmas volt ellenállásokra tápláló elektrodinamikus fékezésre, ráadásul a beépített fékteljesítménye jóval nagyobb volt a sorozatmozdonyokénál (2280 kW, míg a szérián mindössze 1500 kW) – normál üzemben villamosan nem lehetett vele fékezni. Bizonyos kapcsolások elvégzése után a menetszabályzó kerékkel tudtuk működtetni és szabályozni a villanyféket, ezt azonban nem üzemi fékezésre, hanem arra tervezték, hogy a jármű más mozdonyok vontatási méréseinél műterhelésként (fékmozdonyként) dolgozzék. Ennek az egyik fontos hozadéka az lett, hogy e vontatójárművek forgalomba állítását követően a MÁV végleg selejtezni tudta az utolsó Kandó és Bocó fékmozdonyait, valamint végérvényesen megszüntethette a 16 kV-os betáplálás lehetőségét a hegyeshalmi vonal erre utoljára alkalmasnak meghagyott kimlei állomásán.

Az egyes és kettes prototípusnak a hátrányai mellett volt egy, a szériagépektől eltérő pozitív tulajdonsága, mégpedig az áttételéből adódó nagyobb vonóerő. A gyárilag megadott táblázat szerint a prototípus gépek indító vonóereje jó tapadási viszonyok között az 510 kN értéket is képes volt elérni, míg a széria mozdonyok maximum 436 kN vonóerőt tudtak kifejteni. (Csak zárójelben jegyzem meg, hogy a 436 kN is elképesztően hatalmas erő. A mai vasút igazi sztárjai, a Siemens Taurusok és Vectronok 300 kN vonóerővel képesek megindítani a mögéjük kapcsolt kocsisort.)

De nagyon elkalandoztunk, ideje visszatérnünk a V63, 040-es beosztott masinánkhoz. Szerettük, óvtuk, vigyáztunk rá, de semmi sem tart örökké. 1989-ben a gépet elvitték tőlünk, mi pedig Szilit kaptunk helyette, mondván, a nem túl nehéz személyszállító vonatok alföldi pályán való közlekedtetésére felesleges pazarlás ötezer lóerős gépeket használni. Ma úgy tűnik egy kissé megváltozott a gondolkodás, hiszen gyakran látni két-három kocsis IC vonatok élén közel tízezer lóerős



A 007-es Gigant eredeti (gyári) műszerei.

Siemens mozdonyokat. De nem szabad elfelednünk, hogy a nyolcvanas években, amikor még nem voltak mindenféle magánvasutak, voltak azonban nagy számban nehéz tehervonatok, amelyek élére a 2200 kW-os V43-as masinák helyett valóban célszerűbb volt a nagy vonóerővel és 3600 kW teljesítménnyel rendelkező V63-asokat akasztani. Nekünk akkoriban azonban roppant nehéz volt ezt elfogadni és rendkívül rossz érzéssel tértünk vissza egy kényelmetlenebb, korszerűtlenebb technikához, de ezt is túléljük.

A kilencvenes évek közepén egy racionalizálásnak mondott átszervezés folytán Ferencvárost összevonták a Keletivel – persze csak fűtőházi szinten – így azután az ottani mozdonyállomány a masiniszták egy részével együtt Fradi létszámába került. Komoly ellenségeskedés bontakozott ki az egykori keletis és a ferenci mozdonyvezetők között, ami józan ésszel teljesen érthető volt, hiszen a villamos vontatás bölesőjének tartott elit fűtőházat az idegenek, elsősorban a Keleti fűtőház dolgozói által gyakran lenézett és csak fegyencvárosnak nevezett – azért hívták így, mert volt idő, amikor a renitens masinisztákat azzal büntették, hogy Ferencvárosba helyezték át őket – főnökség fennhatósága alá rendelték. Az sem volt elhanyagolható szempont, hogy azoknak a vezéreknak, akik addig a Keletiben szolgáltak de vidéken, a miskolci vagy a szolnoki vonalon laktak, az átszervezés következtében a munkába járásuk időtartama közel egy órával megnövekedett, hiszen a vonatuk megérkezése után át kellett villamosozniuk Fradiba. Egy ideig ment is rendesen a gyűlölködés, a veszekedés, az „adok-kapok”, de azután elcsitultak az indulatok és békés mederben folydogált tovább az életünk.

A kilencvenes évek közepe táján kezdték alkalmassá tenni a V63-asok egy részét a százhatvanas tempóra. Az átalakított

gépek a régi nulla helyett egyessel kezdődő pályaszámot kaptak. Például az addigi V63, 038-as V63, 138-as lett. A köznyelv ezeket a masinákat csak egyszerűen százás Gigantnak nevezte.

1996-ban külön gyorsvonati forduló készült a – még az idő tájt hál’ Istennek ETCS nélküli – átalakított százás mozdonyoknak, ferencvárosi és keletis vegyes személyzettel. Ekkor ismét hosszú derekú masinán találtam magam. Megmondom őszintén, én kezdetben nem szerettem a százás gépeken járni, mert ezekre szerelték fel először az új, nyomáskapcsolóval kiegészített EVM 120-as vonatbefolyásoló berendezést. Ez a cucc – akkoriban még nem rohangáltunk százhatvannal, csak százhússzal – beleavatkozott a fékezésbe, ugyanis ha nem zöld (MAX), hanem csökkentett sebességre vagy megállásra utaló jel tűnt fel a vonatbefolyásoló berendezés kijelzőjén, a harmadik éberségi felhívást csak akkor engedte a gép elkezelni, ha a fővezeték nyomását legalább 4,8 bar értékre csökkentettük, magyarul, ha elkezdünk fékezni. (De azt hiszem, ezt felesleges részletesen magyaráznom.) Engem eleinte ez az üzemmód – azt hiszem másokat is – rendkívüli módon zavart, hiszen szokatlan volt. Mi tűrés-tagadás, a kezdeti időkben rendszeresen ott lapult a zsebemben egy kis rézdrót, amivel a nyomáskapcsolót hatástalanítottam, így az nem tudott beleszólni a fékezésembe. (Szánom-bánom, de így volt.) Később azután megszoktam és a vékony rézdrót a kis csavarhúzóval együtt eltűnt a zsebemből. Akkor még nem tudhattam, hogy vissza fogom sírni az EVM 120-at, mert a korai ETCS L.I iszonyatához képest kezelése csak egy csöppnyi kellemetlenséggel járt, egy kicsi többlet odafigyelést igényelt a vonat továbbítása közben. Az ETCS I-ről most azonban nem szeretnék bővebben írni, mert nagyon megnövelné e cikk terjedelmét és arról már megemlékeztem az INDÓHÁZ egy korábbi, 2011 augusztusában napvilágot látott számában, „Az EVM-től az ETCS-ig” címmel. Annyit azért elmondok, hogy először 1996-ban tanították az ETCS működését és kezelését, akkor kaptuk meg az első hevenyészett leírását a hozzá tartozó kezelési útmutatóval együtt. Azután évek múlva új kezelési utasítást osztottak szét közöttünk, majd még újabbat. Némelyik gépre – az ÖBB néhány III6-os valamint a MÁV V63,1 sorozatú mozdonyaira – felszerelték e kiforratlan berendezést, de csak a bajok voltak vele. A mozdonyvezetők sem tudták megszeretni, mondhatni, a szakma többsége gyűlölte ezt a gyakran tetemes vonatkésést okozó borzalmas gépezetet, olyannyira, hogy nem egyszer szándékosan megrongálták azt, például összetörték a képernyőjét. Nem tudom, hogy a károkozásért sikerült-e valakit felelősségre

vonni, egyáltalán sikerült-e bizonyítani a szándékosságot, de ez legyen a cégünk gondja!

És most ismét a kilencvenes évek közepére invitálom olvasóimat, arra az időszakra, amikor Ferencvárosból szolgáltuk ki a Keletiből induló vonatokat is. Hamar világossá vált, hogy elhamarkodott döntés volt a személyzetet a gépekkel együtt Fradiba hozni, hiszen szinte minden szolgálat azzal kezdődött, hogy jelentkezés után át kellett bumlizni Keletibe, végzéskor pedig Keletiből Fradiba és ott lejelentkezni. Ez esetenként plusz két szolgálati órát jelentett, amit a munkáltatónak természetesen ki kellett fizetni. Előfordult az is, hogy Fradiból gépmenetben a Keletibe közlekedő a mozdony nem ért át időben, ezért vonatával csak késve tudott elindulni. Emiatt aztán a százas gépek személyzetét ismét visszatelepítették Keletibe, de most már az egykori fradis masinistákkal együtt, ezzel újabb konfliktusokat idézve elő, újabb – már elfeledett – sérelmeket hozva ismét a felszínre.

1997-ben hosszabb ideig az Egyesült Államokban tartózkodtam, így nem tudhattam az időközben végbement változásokról, a személyzet átszervezéséről. (Akkoriban még nem ismertem az e-mailt, nem volt Facebook, nem használtam laptopot, sőt még mobilom sem volt.) Amikor hazaértem, egyik barátom azzal a hírrrel várt a reptéren, hogy keletis masinista lettem. Én keletis? A tősgyökeres, megátalkodott, szinte már-már sovíniszta ferenci mozdonyvezető? Nem – gondoltam – ez lehetetlen! Egyszerűen nem hittem el, pedig igaz volt. Át kellett költöznöm – ahogyan akkoriban a Keletit mi fradisták gúnyosan neveztük – a gumigyárba. Kezdetben nagyon nem örültem e váratlan változásnak, de az évek mindig begyógyítják a sebeket, elfeledtetik a kapott és okozott sérelmeket. Olyannyira, hogy néhány év után egy remekül összeforrt közösséggé formálódott az a közel száz fős gárda, akik – most már velem és a többi Ferencvárosból átkerült kollégával együtt – keletis masinistának mondhatták magukat. Beosztott gépeken jártunk, százas, hosszú derekú masinákkal elegáns gyorsvonatok élén. Jó volt ott dolgozni. A V63, 156-os mozdony személyzete – amelybe magam is beletartoztam – felváltva, egy hónapig 1014-es osztrák géppel, egy hónapig pedig a saját (156-os) gépén dolgozott. Amikor az 1997-es menetrendváltáskor egyes vonatokról engedélyezték a 140, illetve a 160 km/ó sebességet, kiderült, hogy az átalakított V63-asok nem alkalmasak rendszeres, százhatvan kilométer per órással vonattovábbításra. Ennek az alkalmatlanságnak három oka is volt. Egyrészt a megfélekezetségi hiánya, másrészt a marokcsapágyas motor-



A 007-es Gigant igénytelenül átépített műszerfala, miután megjárta az Északi Főműhely szerelőcsarnokát.

felfüggesztésből adódó problémák és nem utolsósorban az, hogy százhatvanas tempónál a motorok a gyárilag megengedett fordulatszám felett dolgoztak. Ezért az EC vonatokat menetrend szerint kizárólag osztrák, a belföldi IC szerelvényeket – amelyek sebessége legfeljebb 140 kilométer per órában volt maximálva – V63, 1 sorozatú járművek továbbították. Gigantot csak akkor akasztottak EC vonat elé, ha az osztrák masina lerobbant.

Telt-múlt az idő, majd 2002 tavaszán a MÁV színeiben is megjelentek az új, Siemens gyártmányú mozdonyok, így a V63-as gépek lassan-lassan eltűntek a kiemelt vonatok éléről. Amikor nyugdíjba vonultam, már a Traxx nevű járművek követelték maguknak a trónt. Ha valaki szétnéz a MÁV hálózaton, láthat Vectronokat, Traxx mozdonyokat, bérelt Taurusokat és francia Astrid masinákat. Napjainkban a V63-as sorozatú gépeket csak olyan vonatok élén pillanthatunk meg, amelyek 120 km/ó-nál kisebb sebességgel közlekedhetnek, hiszen a korábbi százas masinákat visszaalakították, az ETCS berendezést pedig eltávolították róluk. Érdekes módon, ma a személyszállítási üzletág kötelékébe tartozó „hosszúderekűk” tehervonatokat csak akkor látnak, ha egy magánvasút szerelvénye húz el mellettük. Kollégák arról panaszkodnak, hogy sok az ötmotoros mozdony. A két prototípus és a hármast Gigant ma már nem dolgozik. Azokat selejtezték. A négyes és a hatos UFC forgóvázát átalakították. Kíváncsi volnék rá, hogy milyenek az üzemi tapasztalatok ezekkel a gépekkel! A 001-es, amelyet hetvenöt őszen fűtőházunkban annyira megcsodáltam, ma már csak emlék. Sic transit gloria mundi!

Móricz Zsigmond

OLAJSHOP.HU
AUTÓSZERVIZ

SZERVIZELTESD NÁLUNK AZ AUTÓDAT!

20% KEDVEZTMÉNY
munkadíjra és alkatrészre MOSZ tagoknak
az OLAJSHOP.HU AUTÓSZERVIZEKBEN

OLAJCSERE ÉS GYORSSZERVIZ
ORSZÁGSZERTE!

Az olajcsere munkadíja most csak

8 490 Ft*

www.olajshopszervizek.hu

*Az akciós munkadíjakból további kedvezmény nem vehető igénybe.





HA FONTOS SZÁMODRA

- ✓ a szolidaritás és összetartás
- ✓ a szakmai és személyes támogatás



HA FONTOS SZÁMODRA

- ✓ a hatékony érdekképviselő és kollektív erő
- ✓ a jogi támogatás és védelem
- ✓ a munkahelyi biztonság
- ✓ a tisztességes munkabér és igazságos bérezés
- ✓ a Kollektív Szerződés értékeinek védelme
- ✓ a munkaidő és pihenőidő védelme



**CSATLAKOZZ
HOZZÁNK
A HITELESSÉG,
A MEGBÍZHATÓSÁG,
A KOLLEKTÍV ERŐ
JEGYÉBEN!**



*Mozdonyvezetők
Szakszervezete*

MI EGYÜTT VAGYUNK ERŐSEK!

HA FONTOS SZÁMODRA, HOGY A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

- ✓ anyagilag segítsen, ha baj van
- ✓ képviseljen a munkáltatóval szemben
- ✓ képviseljen a rendőrségen
- ✓ képviseljen a bíróságon
- ✓ mentesítsen a hátrányos anyagi következményektől
- ✓ helytálljon helyetted kárfelelősség esetén



CSATLAKOZZ A MOSZ-HOZ!

HITELES, MEGBÍZHATÓ, ERŐS!

WWW.MOSZ.CO.HU