



# Mozdonyvezetők *Lapja*

XXVII. évfolyam III. szám 2022. szeptember-október



## MOSZ 9. KONGRESSZUS





## Meg kell védenünk eddigi eredményeinket!

Sok idő eltelt a Mozdonyvezetők Lapja legutóbbi kiadása óta, de nem mondhatni, hogy az idő megoldotta volna a problémát, ami a MÁV csoportnál aláírt sztrájkmegállapodás óta velünk van. A munkaügyi kapcsolatok terén példátlan módon a Munkáltató ugyanis nem teljesíti az egyezségben leírtakat. Ezt már nem csak mi mondjuk, immár papírunk is van róla a bíróságtól. És addig nem nyugszunk, amíg a MÁV-START nem áll helyt. A MOSZ tagjai megkerülhetetlen szereplői a közösségi közlekedés működtetésének, a türelem végére értünk. A pihenőidős perek ügyében egy apró, ám annál jelentősebb fejlemény, hogy megismertük az Európai Bíróság főtanácsnoki indítványát, amely a MOSZ álláspontját erősíti. Hosszú út áll még előttünk, hogy a munkavállalókat megillető pihenőidőhöz való jog maradéktalanul érvényesüljön. A Mozdonyvezetők Lapja részletesen foglalkozik a MOSZ. 9. Kongresszusán történtek ismertetésével. A Kongresszus egy társadalmi szervezet életében mindig meghatározó, kiemelten fontos esemény, ünnepi rendezvény, ami értékkel, megvitat, hangsúlyoz, programot hirdet és vezető tisztségek betöltéséről dönt. A két nap során a küldöttek elvégezték feladatukat, megválasztották a MOSZ vezető tisztségviselőit, elfogadták az alapküldetéseket, a következő négy évre szóló programot és megtörtént a kongresszusi beszámoló elfogadása is. Az ünnepi hangulat elmúltával a következő időszak legfontosabb feladata lesz a keresetek vásárlóértékének megtartása, alapteremlések és egyszeri kifizetések formájában. Az egyes vasútállomások más-más lehetőségek birtokában, eltérő megoldások mentén, de kell, hogy foglalkozzanak ezzel, mert a munkavállalók nem okozói, hanem sokkal inkább elszennvedői a jelenlegi helyzetnek.

A Covid járvány, a háború, az energiaválság, a nyersanyagválság, az infláció elszabadulása és a rendkívüli helyzetek politikai-gazdasági kezelésére bevezetett rendeleti kormányzás olyan helyzetet teremtett, amelyre sem szervezetek, sem egyén szintjén nem lehetett és nem lehet felkészülni. A külső és belső gazdaság környezet alakulása miatt költségvetési megszorítások, fejlesztések, beszerzések elhalasztása történt és megvalósult a bériáramlás növekedési ütemének visszafogása. A MOSZ működését, szervezeti életünket a folyamatos változás mentén szükséges megszerveznünk, ilyen helyzetekben vissza kell nyúlnunk hagyományos alapértékeinkre, tradicionális normáinkra. A szolidaritásra, szakmai összetartozásunk erősítésére, akcióképességünk fenntartására. Meg kell védenünk eddigi eredményeinket!

*Zsuzsanna Zoltán*

### TARTALOM

Szerkesztői jegyzet.....3	Vas László.....24	a nyíradonyi diákok!.....43
MOSZ Kongresszus.....4	Egy Megállapodás élete.....26	Záhony-Debrecen csapata nyerte a
Kongresszus-Eredmények.....6	Pihenőidős perek .....29	MOSZ Kupát.....44
Barsi Balázs .....8	Esztergomba kirándult	Október 20. a Mozdonyvezetők
Roman Kotiers .....12	a MOSZ Train Hungary tagcsoport.....30	Gyásznapja.....46
Harasztovics Tímea .....13	Területi hírek .....32	Szép új jövő elé nézünk.....48
dr. Katona László .....15	Vezérek és séfek .....35	A királyné eltűnik,
Steininger Zsolt .....16	Tisztelt Vállalatvezetés!.....36	megszületik a legenda .....50
Halasi Zoltán .....18	Monostori Erőd.....37	ALE Kongresszus Madridban.....56
Zlata Róbert .....19	Guruló kupa 2022.....38	Energiatakarékos vezetéstechnika
Alejandro Martínez Treceno .....20	Szegedi kirándulás.....39	- jönnek a 4000-es szilik?.....57
Vincenzo Multari .....21	Alapítványi hírek2022 első félévéről....40	MOSZ segítség ukrán kollégáknak.....58
Mozdonyvezetők a mozdonyvezetőkért:	Biztosítás módosítása.....41	2023 naptáraink.....60
Szabó László .....22	A Mozdonyvezetők napja .....42	
Horváth Sándor .....23	Egy szép gondolat megvalósítói	

© 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 • Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037. Budapest, Bécsi út 267. Felelős vezető: Meseje Balázs ügyvezető

# MOSZ Kongresszus

## szeptember 15-16.

*A Mozdonyvezetők Szakszervezete 9. Kongresszusát tartotta Herceghalomban. A Kongresszus a Mozdonyvezetők Szakszervezete zászlójának behozatalával és a Himnusszal vette kezdetét, majd dr. Záhonyi Zsolt ügyvezető alelnök köszöntötte a megjelent tisztségviselőket, vendégeket. Barsi Balázs elnök beszédében összefoglalta az elmúlt négy évi történéseket és azok hatását, beszámolt a MOSZ tevékenységéről, és szólt a szervezet előtt álló feladatokról.*



A megjelent vasútállatok nevében Kotiers Román Rail Cargo Hungaria Zrt. CFO, Harasztovics Tímea GYSEV Zrt. humán erőforrás igazgató, dr. Katona László MMV Zrt. vezérigazgató és Steininger Zsolt MÁV Zrt. humán vezérigazgató-helyettes köszöntötte a Kongresszust.

A jelenlévők ezután meghallgatták az ALE képviselőiben megjelent Alejandro Martinez Treceno és a FAST Confisal, az olasz mozdonyvezető szakszervezet elnöke, Vincenzo Multari beszédét. Halasi Zoltán, a VDSZSZ Szolidaritás elnöke és Zlati Róbert, a Magyar Szakszervezeti Szövetség elnöke, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke szintén elmondta gondolatait.

A Kongresszuson levetített filmek segítségével a résztvevők felidézhetik, illetve megismerhetik a mozdonyvezetői hivatás szépségeit és kihívásait.

A Kongresszuson került sor a volt küldöttek köszöntésére és a „Mozdonyvezetőkért” emlékérem átadására. Idén a MOSZ az elismerés adományozásával Szabó László tapolcai mozdonyvezető, Vas László GYSEV mozdonyvezető és Horváth Sándor komáromi mozdonyvezető életútját, tisztségviselőként végzett munkáját ismerte el.



A Kongresszus megemlékezett az elmúlt időszakban elhunyt tisztségviselőinkről, tagjainkról. Az erre az alkalomra készített és bemutatott film örökké megőrzi emléküket.

Az ünnepi rendezvénynek megfelelő hangulatról zárásként Hevesi Tamás gondoskodott.

Az első nap délutánján a küldöttek egyhangúlag elfogadták a MOSZ elmúlt négy évi tevékenységéről készült beszámolót és az Ellenőrző Bizottság beszámolóját. A Kongresszus ezután elvégezte a MOSZ alapszabályainak felülvizsgálatát, döntés született az Etikai Szabályzat módosításáról, a Hornok Béla Emlékdíj alapításáról.

Az első napi munka a választásokkal ért véget. A küldöttek szavaztak a MOSZ elnökének és ügyvezető alelnökeinek személyéről, döntöttek az Ellenőrző Bizottság, az Etikai Bizottság, az Országos Választási Bizottság, a Sportbizottság, a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány kuratóriumi és felügyelő bizottsági tisztségeinek betöltéséről.

A második napon elfogadásra került a következő négy éves ciklusra szóló legfontosabb célokat és feladatokat meghatározó Program, majd a Kongresszus határozatot hozott az újonnan alakult MOSZ DB Cargo tagcsoport területi küldöttségbe sorolásáról és határozatban szólította fel az állami vasúttársaságot a közép-távú bérmegegyezés újratárgyalására.

„A Mozdonyvezetők Szakszervezete felszólítja a MÁV Zrt.-t valamint a MÁV-START Zrt.-t, hogy a 2021-2022. évi tény és a 2023. évi várható gazdasági mutatók értékelésével, haladéktalanul kezdődjön meg a MÁV Csoport jövedelmpolitikai intézkedéseinek újratárgyalása, a vasutas munkavállalók reálkeresetének növelése érdekében.”

# MOSZ 9. Kongresszus-Eredmények

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének 9. Kongresszusán megtartott tisztújító választások eredményei

TISZTSÉGEK	MEGVÁLASZTOTT TISZTSÉGVISELŐK
MOSZ ELNÖKE	BARSI BALÁZS
MOSZ KÉT ÜGYVEZETŐ ALELNÖKE	APAVÁRI JÓZSEF <i>gazdasági</i> DR. ZÁHONYI ZSOLT <i>jogi</i>
ELLENŐRZŐ BIZOTTSÁG ELNÖKE	GERGELY ZSOLT
ELLENŐRZŐ BIZOTTSÁG KÉT TAGJA	CZIBOLYA GÁBOR REJZINGER FERENC
ETIKAI BIZOTTSÁG ELNÖKE	WILLINGER GÁBOR
ETIKAI BIZOTTSÁG KÉT TAGJA	AMBRUS TAMÁS ILLÉS GYULA TAMÁS
ORSZÁGOS VÁLASZTÁSI BIZOTTSÁG ELNÖKE	DÖMÖSI ZSOLT
ORSZÁGOS VÁLASZTÁSI BIZOTTSÁG KÉT TAGJA	KAÁLI ZSUZSANNA ROSTÁS ZSOLT
SPORTBIZOTTSÁG ELNÖKE	NAGYNÉ LIBOR ORSOLYA
SPORTBIZOTTSÁG KÉT TAGJA	IMRE RUDOLF KOVÁCS JÁNOS
AZ ALAPÍTVÁNY KURATÓRIUMÁNAK ELNÖKE	TÓTH FERENC ATTILA
AZ ALAPÍTVÁNY KURATÓRIUMÁNAK NÉGY TAGJA	GYÜRE FRUZSINA HEGEDŰS GIZELLA KESERŰ ZSOLT MAGYAR LAJOS
AZ ALAPÍTVÁNY FELÜGYELŐ BIZOTTSÁGÁNAK ELNÖKE	ALFÖLDI LAJOS
AZ ALAPÍTVÁNY FELÜGYELŐ BIZOTTSÁGÁNAK KÉT TAGJA	KISS ANDRÁS LACHÓ GÁBOR

Herceghalom, 2022.09.15.

  
Dömösi Zsolt, MOSZ OVB elnöke



Kongresszusi fotók: Fejjes Lajos



# Barsi Balázs

## Mozdonyvezetők Szakszervezete elnök

*„Az embernek fáradnia kell, dolgoznia kell arca verejtékével akárki is az, és csak ebben van az élet értelme és célja, az ember boldogsága és gyönyörűsége.”*



Osztom Csehov felvetését és úgy vélem, hogy a jelen lévők hasonlóan gondolkodnak és éreznek. Tudom, hogy akik ma itt megjelentünk, mind-mind különböző személyiségek vagyunk, eltérő a mentalitásunk, más és más a megközelítésünk, a munkakörünk, abban mégis egyetértünk, hogy magas fokú elhivatottság, hosszú távú elkötelezettség nélkül a mozdonyvezetői hivatást, a tisztségviselői munkát, a magyar vasút szolgálatát gyakorolni nem lehet.

Tisztelt Kongresszus, kedves kollégánok, kollégák, kedves vendégeink!

Szeretettel köszöntök mindenkit a Mozdonyvezetők Szakszervezete 9. Kongresszusán, egyben az Európai Mozdonyvezetők napján.

A Kongresszus egy társadalmi szervezet életében mindig meghatározó esemény, ünnepi rendezvény. Más, mint a hétköznapi és jelentősége is abban áll, hogy értékel, hangsúlyoz, programot hirdet és vezetői tisztségek betöltéséről dönt.

Ezen a két napon, a magyar mozdonyvezetők képviselőiben megvitatjuk az elmúlt időszak szakszervezeti tevékenységét és együtt meghatározzuk a következő négy év céljait és feladatait.

Mint minden kongresszust megelőzően, úgy most is, megtörténtek a helyi és területi tisztségviselő választások. Az

eredmények ismeretében nyugodtan kijelenthetem, hogy az állandóság mellett a megújulás is jellemző a Mozdonyvezetők Szakszervezetére. Mindkettő nagy értéke és biztosítéka további hatékony és eredményes működésünknek. Bizton állíthatom, hogy a következő négy évre is megvan az a tisztségviselői csapat, amelyre kitartó munka vár, ha tagjaink elvárásainak meg kíván felelni.

Az előttünk álló időszakban fáradtságos, embert próbáló és sokszor megoldhatatlannak tűnő feladatokkal kell majd szembesülnünk, látszólag lehetetlen helyzeteket kell megoldanunk, ebben biztos vagyok.

Még egy fontos és felelőségteljes döntés vár küldött társaimra. Meg kell választani a főbb tisztségviselőket, akiknek nehéz körülmények között, kihívásokkal teli időszakban, bírálatok kereszttüzeiben kell vezetniük a szervezetet, azaz kormányozniuk a viharos tengeren a MOSZ hajóját.

Sok kisgyermek álma, hogy mozdonyvezető legyen, de vajon álommunka-e ma Magyarországon, a mozdonyvezetés?

Tekintsünk most vissza a mögöttünk hagyott időre és nézzük meg, mit tettünk abban a reményben, hogy lépésről-lépésre előre vigyünk tagjaink közös ügyét és egyszer a mozdonyvezetés valóban vágyott mesterségnek számíson. Fontos azonban tevékenységünk értékelésekor figyelemmel lennünk a külső körülmények alakulására, működési környezetünk állapotára, változásaira. Azzal is tisztában kell lennünk, hogy a bennünket érintő döntéseket olyan mechanizmusok mozgatják, - gondolok itt kormányzati döntésekre, piaci folyamatok alakulására - amelyekre érdemi befolyást nem tudunk gyakorolni.

Covid-járvánnyal, háborús helyzettel, gazdasági válsággal nehezített időszak a mostani, amely 2020-ban a koronavírus megjelenésekor kezdődött.

Addig a szokásos viták mentén, de mégiscsak kiegyensúlyozott munkaügyi kapcsolatokra alapozva sikerült megfelelő megállapodásokat kötnünk. Gondolok itt a 2019. évi 5%-on felüli kiegészítő alaphéremelésre, az azt követő évben

10%-hoz közeli tarifyanövelésre, a mozdonyfelvigyázói bértáblában új bérsáv kialakítására.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete kezdeményezésére a juttatási csomag része lett az egészségpénztári munkáltatói tagdíjkiegészítés és a lojalitást elismerő év végi kifizetés, amiről akkor úgy vélekedtünk, hogy egyszer majd egy tizenharmadik havi fizetés alapja lesz és nem a munkáltató és egyes szakszervezetek rövidtávú érdekeinek válik áldozatává. Az egyéb kifizetések elismerve a mozdonyvezetői és az azt támogató munkakörök sajátosságait, jelentőségét, számottevő juttatást jelentettek.

2021-ben aztán olyan középtávú béregyezség született a MÁV csoportnál, amely nemcsak az azt megelőző évi, hanem a 2017 és 19 közötti eredményeket is lenullázza. Mind a MOSZ által elutasított béregyezség aláírása előtti körülmények, mind eddigi eredményei vállalhatatlannak és súlyos reálkereset-veszteséget okoznak minden állami vasutasnak.

A bérmegállapodás elutasítása, majd az eredménytelen munkaügyi vita vezetett el ahhoz a súlyos konfliktushoz, amely munkabeszüntetés meghirdetését hozta, majd a sztrájk elkerülése érdekében aláírt megállapodás Munkáltató általi negligálásában csúcsosodott ki.

A vita a munkáltató elutasító és kompromisszumra képtelen viselkedése miatt még mindig fennáll. Az ellentétek kieleződése megmutatta, hogy a MOSZ ma az egyetlen sztrájkképes erő a vasutas szakszervezetek között, és egyértelművé vált számunkra az is - mint a legnehezebb időkben mindig - csak magunkra számíthatunk. Tisztában vagyunk azzal, hogy az elhúzódozó konfrontáció, az állandó szembenállás a felek számára egy idő után csak veszteséget okoz, a megállapodásban foglalt teljesítése érdekében azonban minden törvényes eszközt kihasználunk. Nem hagyjuk magunkat átverni.

A jelenlegi jogi helyzet nem segíti a szakszervezetek működését és jelentősen megnehezíti, már-már ellehetetleníti a nyomásgyakorlás törvényes alkalmazását. Tehát amikor bonyolultnak tűnő

jogi eljárásokba vagyunk kénytelen bocsátkozni, azt tagjaink és a Mozdonyvezetők Szakszervezete érdekében és védelmében tesszük.

Régóta magas túlórázással keressük meg a kenyérré válót, hajlamosak vagyunk ilyenkor a foglalkoztatás-biztonság kérdését sutba dobni. Most azt gondoljuk, minden mozdonyvezetőnek kiszámítható a jövője, de vajon a döntéshozók is így vélekednek? Az ideiglenes járványügyi menetrend megmutatta, hogyan kerülhet egyik napról a másikra kollégáink munkahelye veszélybe. A közösségi közlekedési stratégia hiánya, a mellékvonalak állapota, az ott közlekedő vasúti járművek állaga és üzemkézsége miatt okkal lehetünk óvatossak a helyzetet elemezve. Elég egy politikai döntés és a biztos munkahely odalesz. A magánvasúti szektorban a vontatási energia árának brutális emelkedése jelenthet kockázatot a munkahelyek biztonságára. Ez a helyzet azonban a Mozdonyvezetők Szakszervezete számára - hangsúlyozom - elfogadhatatlan.

Munkahelyünk védelme, egzisztenciánk megtartása múlik azon is, hogy az utánpótlás biztosítása figyelemmel legyen a munkakört elhagyók számára. A Start képzési terveit elemezve meggyőztük a vezetést a stratégiai gondolkodás fontosságáról, a szükséges és elégséges gyakornoklétszámról. Fellépésünknek köszönhetően indult el a Flirt motorvonatvezetők mozdonyvezetővé átképzése és leállt a motorvonatvezető képzés is.

Nem újdonság a MOSZ régi törekvése, a vontatási utazó munkakörök kiszámítható foglalkoztatásának, tervezhető



munkaidő-beosztásának, egyenletes teljesítményelosztásának biztosítása, egyszerűen a normális vezényletnek az igénye.

A legutóbbi kongresszus óta eltelt időben ennek elérése érdekében kezdeményezőleg léptünk fel, a kezdeti sikereink azonban nem terjedtek el országosan. Arra viszont rámutattak, hogy mindaddig amíg a mozdonyvezetői kompetencia bővítése, és egységes szintre történő fejlesztése nem történik meg, a vezénylet olyan marad, mint most, kiszámíthatatlan és szubjektív.

Itt szólok egy másik, nem kívánatos jelenségről, olyan teljesítményösztönző rendszer bevezetéséről, amely a mostani munkaterhelés további növekedését, még több szabad - és pihenőidőben vállalt szolgáltatást, a munkaidő-beosztás folyamatos módosítását díjazná. Elutasítunk minden olyan munkáltatói intézkedést, amely a mozdonyvezetők további terhelését az önkiszákmányolásig fokozhatja és növeli a vasúti közlekedés biztonságának kockázatát. Nem szabad hagynunk, hogy szabadidőnk terhére még több munkára kötelezzenek bennünket, mert akkor a vezetőállásról megyünk a másvilágra. Vagy a börtönbe. Ismerjük a kockázatot. Nem kérünk belőle

Az emberhez méltó vezénylet, a pihenőidőhöz való jogunk biztosítása érdekében nagy energiákat mozgattunk meg. A heti pihenőidők, napi pihenőnapok ki nem adása miatt – miután a MÁV-START végső álláspontját hosszas egyezte-

lések után megismertük – tagjainkat képviselve több mint 500 pert indítottunk. Ügyünk az Európai Unió Bírósága előtt van előzetes döntéshozatali eljárásra várva. Október 13-án Luxemburgban, megismerjük a Főtanácsnok álláspontját.

Indítványa nemcsak a MÁV-START, hanem valamennyi magyar mozdonyvezető, vasutas munkavállaló foglalkoztatására nagy jelentőségű lehet.

Itt ragadom meg az alkalmat, hogy megköszönjem a jogszolgálat vezetőjének Dr. Záhonyi Zsoltnak, tisztségviselőinknek, munkatársainknak azt az irdatlan munkát, amit a perek előkészítése, az iratok összeállítása során, ügyünk eredményessége érdekében végeztek. Hiszem, hogy erőfeszítésünk nem volt hiábavaló.

Nagy figyelmet fordítottunk munkakörülményeink, a vezetőálláson tapasztalt állapotok javítására, Kár, hogy ebben nem mindig találtunk partnerre a munkáltatói oldalon. Felmérésünk azt mutatta, sok még a tennivaló az egyes társaságoknál, az egészségre nem veszélyes munkafeltételek, a megfelelő körülmények biztosítása terén. Elfogadhatatlan számunkra, ha gazdasági okokra hivatkozva nem történik érdemi javulás a vezetőállások klimatizálása, az elfogadható állapotok biztosítása terén. Az egészségünkről van szó ugyanis.

Törekvésünk, hogy valamennyi Magyarországon munkát vállaló mozdonyvezető érdekvédelmét ellássuk, a vasúti alágazatban megjelenő problémákat megjelenítsük, azok



megoldására javaslatokat fogalmazzunk meg. A kezdeti államvasúti szakszervezetből mára országos szakmai szervezetté váltunk. A piacon működő számos, jelentős vasúttársaságoknál önálló képviselettel, a Munkáltatókkal együttműködve látjuk el tagjaink érdekeinek képviseletét. Azt, hogy az együttműködés nem csak számunkra fontos, az is mutatja, a társaságok vezetői, képviselői elfogadva meghívásunkat, itt vannak a Kongresszuson.

A magánvasutak elterjedése az addig megszokott foglalkoztatási feltételekhez és juttatásokhoz képest más utakat mutatott meg nekünk, amely szélesíti látókörünket. Ahogy a mozdonyvezetői munka piacosítása jó hatással van a jövedelmek alakulására, úgy a vasútvállalati MOSZ Tagsoportok jelenléte gazdagítja szakszervezetünket, erősebbé és egységesebbé teszi az érdekvédelmet.

A munka világában a juttatások és körülmények mellett ma már a vállalati kultúra és szemléletmód milyensége szintén meghatározó tagjaink számára. A piaci alapon működő társaságok ezt felismerve napjainkban már nem törzsszámként, hanem munkatársként tekintenek a mozdonyvezetőkre. Ha a magánvasutaknál ez a modell működőképes, akkor az állami? És most teszek három pontot a gondolatom végére.

Mint említettem, ma van a Mozdonyvezetők Napja. A társadalom jelentős elvárásokat fogalmaz meg a mozdonyvezetői munkával kapcsolatban, amely felelősségtudatunkban, szakmai felkészültségünkben, fegyelmezett és pontos munkavégzésünkben ölt testet. Nem akarunk mást, mint hivatásunk értékének megfelelő bérezést, a foglalkoztatás feltételeinek javítását, megfelelő munkakörülmények biztosítását.

Néhány gondolat még az érdekegyeztetési rendszerről, az előttünk álló feladatokról.

A MÁV-Volán csoport létrejöttével az érdekegyeztetés terepe is átalakult. Az addig még formálisan működő vállalati szintű érdekegyeztetés szinte teljesen megszűnt vagy kiüresedett, létrejött a CsÉT, az egyeztetés csoportszintű, központosított fóruma. Mivel a Munkáltató és a tanácsot alkotó szakszervezetek egy része tagadja a MOSZ KSZ kötési jogosultságát és teljes jogú tagságát a tanácsban, a Mozdonyvezetők Szakszervezete bírósági perek indítására kényszerült.

Nem fogadjuk el, hogy azok a döntések, amelyek ránk vonatkoznak, azokat nélkülünk hozzák meg.

Egy másik vállalati környezetben a munkáltató és a MOSZ között napjainkban is rendszeres és érdemi a párbeszéd,

valós az egyeztetés, amely eredményekben is megmutatkozik elég csak béregegyeztetésekre, kollektív erejű megállapodásokra utalni. A Rail Cargo Hungaria 2028-ig hatályos megállapodása, amely garantálja a munkahelyek megőrzését, a dolgozók javadalmazásának folyamatos fejlesztését és a munkabékét iránytű kell legyen minden szereplő számára. A MOSZ helyi tisztségviselőinek aktív munkája, kezdeményező magatartása, javaslatai láthatók az RCH, a GYSEV, az MMV, a TRAIN Hungary, MÁV RAIL TOURS mozdonyvezetőit érintő juttatásokban, foglalkoztatási szabályokban. Felkészül a DB Cargo.

Most azt látom, mint ahogy a múltban a VASZ működése, úgy a MOSZ, VDSZSZ Szolidaritás és a VSZ hosszabb távú érdekeinek közös megfogalmazása és képviselete sem bizonyult tartós értéknek. Pedig a mai Magyarországon csak az egymással összefogó szakszervezetek képesek időálló eredményeket elérni. Azt mondom, hogy értékelni kell a múlt eredményeit, elemezni kell a jövő kockázatait, meg kell fogalmazni és keresni kell az együttműködés új formáit és kereteit.

Tagjaink jogos elvárása, hogy a 2022-es és 2023-as évre további alaphéremelés történjen, amely kompenzálja az infláció okozta veszteségeket. A következő évekre pedig kijelentjük, továbbra sem fogadunk el olyan bérintézkedést, amely reálbér veszteséggel jár. Célunk a keresetek reálértékének növelése valamennyi vasútvállalatnál. Fel kell készülnünk arra, hogy rendkívül nehéz bértárgyalások következnek. Egészségvédelmünk fontossága, a biztonságos közlekedés igényének jogos követelése is nagy hangsúlyt kell, hogy kapjon a következő években. Szakmánk jövője, megítélése függ attól, milyen feltételek, kockázatok mellett tudjuk szolgáltatunkat ellátni.

Ahhoz, hogy a jövőbeni kihívásokkal szembe tudjunk nézni erőre és egységre van szükségünk. A múlt feletti kesergés helyett a közös célokért történő határozott és következetes kiállás eredményesebb út.

Megerősítem, hogy a MOSZ szakmai alapon szerveződő szakszervezet, nálunk az érdekvédelem nem ideológiai kérdés. Sikeres és erős ország, prosperáló vállalat csak elégedett munkavállalókkal építhető, ahhoz pedig erős szakszervezetekre van szükség.

*Azt gondolom az életben semmibe sem érdemes belefogni, ha csak az ember száz százalékig nem kötelezi el magát mellette. Úgy is mondhatnám, ezt egy életen át kell játszani. Eredményes munkát kívánok a Kongresszusnak, azaz magunknak, és köszönöm a figyelmet.*

# Roman Kotiers

## Rail Cargo Hungaria Zrt. CFO



Tisztelt Kongresszus, Tisztelt Elnök úr, Tisztelt Tagok, Küldöttek, Kedves Vendégek!

Engedjék meg, hogy a Rail Cargo Hungaria teljes menedzsmentje nevében köszöntsem Önöket, és legelőször szeretném megköszönni Elnök úrnak az elismerő szavait, nagyon jól esett, és ezzel kapcsolatban csak annyit tudok mondani, hogy remélem, hogy ez általánossá válik, és mi is úgy ítéljük meg, hogy ez egy jól működő kapcsolat. Vannak konfliktusok, vannak viták, de úgy gondolom, hogy kulturáltan tudjuk ezt kezelni és megoldani.

Megtisztelő számunkra, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete e jeles napjának ezúttal is részesei lehetünk, ez azt tükrözi, hogy nem csak az RCH számára konstruktív partner a MOSZ, hanem a Szakszervezet is meghatározó, együttműködő és a közös ügyek előre mozdítását támogató vállalként tekint ránk.

A Rail Cargo Hungaria megalakulása óta stratégiai érdekünk az önálló vontatási képesség komplex erősítése, amelynek eredményeként már több, mint 300 mozdonyvezető kolléga erősíti a csapatunkat.

Mozdonyflottánkat is folyamatosan bővítjük, korszerűsítjük. Jelenleg ennek egyik legfontosabb mérföldköve, hogy hamarosan éles üzembe áll kínai villany hibrid tolató és vonali mozdonyunk is. A digitalizációs korszakváltás keretében 2018-ban újjá indított közel negyedszáz informatikai projektünk is a hatékonyság javítását a vállalat modernkor

követelményeinek megfelelő működését, továbbá az ügyfelek magasabb minőségű kiszolgálását támogatja. Kapacitásaink célirányos erősítését, tervezhetőbb, rugalmasabb, és az egyedi igényekhez is igazodó szolgáltatást várunk, amellyel a versenyképességünk növelését is ösztönözni tudjuk.

Jelen fórumon miért tartom ezt fontosnak megemlíteni? Mert ezek alappillérei egyrészt a Rail Cargo Hungaria stabil működésének, másrészt annak a gondoskodó munkáltatói szemléletmódnak, amely iránt társaságunk teljes mértékben elkötelezett. Meggyőződésem, hogy jól működő vállalat számára nélkülözhetetlen a kollégák hozzáadott értéke, több évtizedes tudásvagyon, ezért kiemelt figyelmet fordítunk a kiegyensúlyozott munkaügyi kapcsolatokra, a szakszervezetekkel folytatott konstruktív együttműködésre, a folyamatos párbeszédre, és az érdekvédelmi törekvések szem előtt tartására egyaránt.

Ezen elkötelezést tükrözi a márciusban létrejött és 2028-ig érvényben lévő az érdekvédelmi szervezetek képviselőivel közösen aláírt középtávú foglalkozáspolitikai megállapodás, amelynek rendelkezéseit az RCH változatlanul irányadónak tartja.

Hamarosan megkezdődnek az ideai bértárgyalások, valamint a bérkompenzációs egyeztetések is, amely során társaságunk kiemelt törekvése, hogy pénzügyi lehetőségeihez mérten mérsékelje a kollégákat közvetlenül sújtó gazdasági, illetve rendkívül magas inflációs hatásokat.

És végül szeretnék egy nagyon fontos témát megemlíteni, a munkavállalók érdekében tett lépések támogatásában ezúttal is számítunk a MOSZ, valamint a MOSZ RCH tagozatának aktív támogatására. Jelenleg - és sajnálatos módon még belátható időn belül - rendkívül nehezített pályán kielezett háborús helyzetben, gazdasági válság által súlyos akadályoztatást előidéző vágányzári helyzetben kell teljesíteni feladatunkat.

Minden korábnál nagyobb kihívást jelent Ugyanakkor az energiaárak drasztikus emelkedése, elszabadulása, amelynek kezelésén vállalati, ágazati és minisztériumi szinten egyaránt dolgozunk. Ugyanakkor kiemelten számítunk mozdonyvezetőink szerepvállalására is. Az RCH új projektet

indított, amelynek fókuszában az energiahatékony mozdonyvezetés elősegítése áll. Remélem, hogy támogatásokatokra, aktív közreműködésetekre ezúttal is építhetünk, hiszen a Rail Cargo Hungaria üzleti és működési stratégiáját társaságunk iránt lojális, és munkájukat felelősen végző mozdonyvezetők nélkül nem tudjuk megvalósítani.

Hadd mondjak itt egyetlenegy számot az energiatakarékos, takarékos mozdonyvezetés vonattovábbításra! Nem akartam dobálózni, de egy 200 km-es szakaszon nagyjából három négy MWh energiát fogyaszt egy 1000 tonnás vonat. Korábban 10% alatti aránya volt a vontatás villamosenergia arányának, most 25% egyharmadát teszi ki a költségeinknek.

A statisztikák azt mondják, hogy 5-10%-os megtakarítási potenciál van. Ez egyetlen egy vezénylés során akár 30-40.000 Ft megtakarítást is jelenthet. Hatalmas összegekről

beszélünk, és tényleg azt szeretném még hangsúlyozni, hogy ez nem csak az RCH pénzügyi érdekét szolgálja, hanem az egész nemzetgazdaságét. Ennek az országnak ki kell húznia ezt a telet, túl kell élnie, és ehhez mindenkinek hozzá kell járulnia. Tehát nemcsak az RCH-ról van szó, hanem a MÁV-START-ról, a magánvasutakról, mindenkiről, minden iparágról, hogy ezt a nehéz időszakot túléljük.

Továbbra is számítunk tehát a MOSZ-szal történő erős partnerség folytatására, ügyeink közös megvalósítására. Ennek jegyében kívánok a Kongresszusnak és valamennyi küldöttnek jó munkát a Rail Cargo Hungaria és a magam nevében.

*Köszönöm megtisztelő figyelmüket!*

# Harasztovics Tímea

## GySEV Zrt - Humánerőforrás Igazgató



Tisztelt Kongresszus, Kedves Küldöttek, Kedves meghívott Vendégek!

Engedjék meg nekem, hogy Kövesdi Szilárd, a GySEV Zrt. Elnök-vezérigazgatója nevében is köszöntsem a jelenlévőket. Sajnos egyéb elfoglaltságai miatt nem tudott jelen lenni, de üdvözlétet küldi ezúton is.

Amikor négy évvel ezelőtt itt álltam, és megkezdődött a kongresszus, szerintem egyikünk se gondolta, hogy olyan következő négy év elé fogunk nézni, amit meg kellett élnünk az elmúlt pár évben.

A pandémiás helyzet, most pedig azt hiszem nem kell senkinek taglalnom azt a gazdasági környezetet, amibe a háborús helyzet, az infláció, az energiaárak emelkedése okoz a vasúttársaságok számára, a munkavállalók számára, és egyáltalán az egész gazdasági környezet adta lehetőségekkel elve azt gondolom, hogy nagyon nehéz helyzetbe tudunk kerülni.

A vállalatnak a legfőbb értéke az ember. Hogyha a munkavállalóval nem törődünk és nem foglalkozunk, akkor nem fogjuk tudni elérni az energiahatékonysági céljainkat, nem fogjuk tudni működtetni a munkaügyi kapcsolatainkat, és nem fogjuk tudni a vállalatnak azokat a stratégiai céljait elérni, ami elengedhetetlen ahhoz, hogy jól működjünk. Az itt ülő Vas László kolléga - aki most nyugdíjba megy - a szakszervezet részéről azt szokta mondani, hogy nekik is közös érdekük, hogy a cégnek jól menjen, hisz ha a vállalat jól működik akkor a munkavállalóknak is jó lesz.

A GySEV Zrt számára nagyon fontosak a munkavállalók, a mozdonyvezetők, azt hiszem, hogy az egyik kiemelt célcsoport mint bérezésben, mind elismerésben. Tudjuk azt, hogy a szakmai felkészültségben mindig lehet rájuk számítani, és amikor a munkaügyi kapcsolatok terén egyeztetésre kerül sor, akkor velünk együtt próbálnak gondolkodni, és

arra törekszenek, hogy olyan megoldásokat tudjunk a végén aláírni, olyan megoldásokat tudjunk közösen kitalálni, ami valamennyiünk közös érdekét szolgálja.

Annak érdekében, hogy a munkavállalók is jól érezzék magukat, mi is próbálunk mindent megtenni. Azokat a technikai fejlesztéseket, azokat a munkakörülmény javító intézkedéseket próbáljuk eszközölni, ami mindenkit hozzásegít ahhoz, hogy jól érezze magát a munkahelyen, hiszen tudjuk, hogy a bér az egy dolog, de ha én oda úgy megyek be, hogy görcsbe rándul a gyomrom, ha én oda úgy megyek be, hogy a hátam közepére kívánom az az egészet akkor nem fogok tudni jól teljesíteni

Próbáljuk azokat a modern járműveken biztosítani, azt az eszközparkot, ami a mozdonyvezetőknek is szükséges ahhoz, hogy szívesen induljanak szolgálatba, jól teljesítsenek. Jelenlegi terveink között is szerepel például IC motorvonat beszerzés, amivel reméljük, hogy ezt a szolgáltatást, amit a GySEV Zrt nyújt továbbra is egyre jobb, egyre magasabb színvonalúvá tudjuk tenni, és azok a kollégák, akik majd utazni fognak rajta ők is örömmel fognak majd egy még korszerűbb járművön dolgozni.

A pandémiás időszakot közösen átvészeltük, megpróbáltuk a munkavállalóinknak megtalálni azokat a hasznos feladatokat, amit esetleg a kívülről érkező megrendelések most nem pótolnak. Csak egyszerű dolgokat fogok említeni, ott vannak az ingatlanos kollégáink. Megpróbáljuk saját erővel a vasútállomásainkat felújítani, és öröm látni mikor egy ünnepélyes átadásra odamegyünk, és a kollégák 10 centit nőnek, amikor megköszöni nekik Vezérigazgató úr azt a munkát, amit ők annak érdekében tettek, hogy azok a kollégák, akik ezután ott fognak dolgozni, azok a munkavállalók, akik oda betévednek, és azok az utasok, akiknek a szolgáltatást biztosítjuk, minél elégedettebbek legyenek mert hiszen ezért dolgozunk ez a vállalat célja.

A stratégiai fejlesztési célkitűzéseink között szerepel még, hogy Sopron állomást bővíteni lehessen, hiszen ez már nagyon régen megérett. Szeretnénk Sopron és Harka között a kétvágányú vasúti pályát megteremteni. Talán a jelenlévő mozdonyvezető kollégáknak nem kell mondani milyen nagy szükség van Szombathely állomás, Szombathely csomópont részleges bővítő karbantartására, felújítására, ami már szintén a körműnkre égett. Reméljük, hogy minél előbb ebbe is

bele tudunk kezdeni, és valamennyiünknek a javát fogja szolgálni, hogy ha ez sikerül meglépni.

A munkavállalókkal való foglalatosság terén azt gondolom, hogy próbálunk mindent megtenni. Saját munkahelyi mentálhigiénés szakember foglalkoztatunk, ahová – akár a mozdonyvezető kollégák – de bárki, aki úgy érzi, hogy akár a magánélet, akár a munkahelyi problémái miatt szükség van arra, hogy beszélgetni tudjon valakivel, diszkréten kezelt módon meg tudja tenni. A régen talán nem elfogadott módszer, hogy nekem beszélgetni kell valakivel egyre kívánatosabb lesz. Abban a digitális világban, amikor azt mondjuk, hogy mindent tereljünk a számítógépre, ami sokat gyorsít, sokat segít a munkánkban, az emberi kapcsolataink egyre kevésbé működnek jól. Egyre inkább érezzük azt, hogy fontos a visszajelzés, fontos a személyes találkozás, a szóbeli visszajelzés, és törekszünk arra, hogy vezetőink és vezető kollégáink közvetlen munkahelyi vezető kollégáink is fontosnak érezzék ezt. Meg tudjuk valósítani azt, hogy visszajelző beszélgetések valósuljanak meg, és ne csak egy elképzelt ember legyen a középvezető, vagy éppen a munkáltatói jogkör gyakorló, hanem meglegyen annak a fóruma, hogy könnyebben tudjunk egymáshoz szólni, mert azt gondolom, hogy a mai világba erre van szükségünk.

Az, hogy a megállapodásainkban mit sikerül hozni, hova tudunk eljutni – szokták mondani, hogy varázspálca kell ahhoz, hogy a jövőről dönteni lehessen – de nagyon sokszor kerülünk olyan helyzetbe, hogy veletek együtt tárgyalva ki kell találni, hogy mi lesz a jövőben, mi az, ami nekünk közösen elfogadható lesz, mi az, amit közösen meg tudunk élni. Én azt gondolom, hogy a GYSEV Zrt vezetése a továbbiakban is arra fog törekedni, hogy ezt konstruktív módon megtegyük. Szükségünk van egymásra, mert együtt tudjuk élni azt amiért dolgozunk, és amiért a vállalat létezik.

***Nagyon szépen köszönöm, hogy meghallgattak, a Kongresszusnak további jó munkát kívánok!***

# dr. Katona László

## MMV Zrt. – Vezérigazgató



Köszöntök mindenkit!

Nagyon szépen köszönöm a megtisztelő meghívást, számomra ez egy visszajelzés, hogy működik azért a kapcsolat a menedzsment és munkavállalók között.

Kicsit most itt elgondolkodtam 2017-18 tél fordulóján, mikor megkeresett két mozdonyvezető munkavállaló, hogy szeretnének egy MOSZ alapszervezetet létrehozni az MMV Zrt-nél, akkor én kezdettől pozitívan álltam hozzá, de azért biztos, hogy érdekes lett volna kívülállóként látni a tulajdonosok reakcióját. Belekerült egy két fátársaság percembe, mire meggyőztem őket, hogy azért ez nem annyira vészes, mint amilyenek látszik, és azért az évek elteltével ez bebizonyosodott. Nagyon jól esett, mikor itt elhangzott a köszöntőbeszédben, hogy nem számokként, hanem munkavállalóként gondolunk a munkavállalókra, sőt, egyedüli és egyéni emberekként is, mert ez fontos. A vállalkozó vasúti társaságoknál, mind a vállalkozó cégnek a felelőssége a munkavállaló felé, mind a munkavállaló egyedi felelőssége a cég felé többszörösen is észlelhető is érezhető. Mi együtt sírunk együtt nevetünk, ezt ki kell mondani és ez nagyon-nagyon fontos, hogy mi ezt érezzük is a munkavállalók részéről. Amikor bajban van a cég, akkor is le lehet ülni velük, és meg lehet érteni velük azokat a nehézségeket, amikkel meg kell küzdeni, és természetesen mi is meg kell, hogy hallgassuk a munkavállaló észrevételeit jelzéseit próbálunk is nagyon sok mindent közösen akár az elhangzott ötleteket akár az

elhangzott javaslatokat döntésekké változtatni, de akár be is vonni a munkavállalókat.

Nálunk még az utánpótlás nevelésben vagy a munkavállaló pótlás keresésben is együttműködünk a munkavállalókkal, hogy ösztönözzük őket arra, hogy új kollégákat a csábítanak hozzánk, hogy új megoldásokat találjanak ki. Nagyon fontos, ahogy mondtam itt az egyén és a közösség egymásért való felelőssége, és én ezt sokszor szoktam idézni, ha valaki hallotta, elnézést kérek tőle. Nekem volt egy nagyon tisztelt vezetőm, aki annak idején elmondta, hogy kedves kollégák, a vasút, az egy olyan üzem, ami magától működik. Magától, Magától, Magától és Magától! És ez azért mindig a fejemben van hogyha az egyén nem teszi oda azt a maga felelőségteljes hivatástudatát, akkor nem lesz az egészből semmi se. A másik oldalról viszont ugyancsak felelősség, hogy ezt nem kiszípolozni, kihasználni kell, végtelenségig kihajtani, hanem igenis hatékonyan, és jól felhasználni, különben fáradtság megtörtség és beleunás lesz.

Nekünk is voltak nehéz időszakaink, volt, amikor a fluktuáció ijesztően megugrott. Úgy gondolom, hogy sikerült rendezni ezeket a belső nézeteltéréseket, vitákat, illetve, hogy elhangzott már itt több oldalról, azért az idején energiáir robbanás gazdasági szempontból nagyon-nagyon nehéz helyzet elé állította a céget. Talpra álltunk, működünk, jövőképünk van, fejlődünk. Nagyon komoly fejlődést tervezünk, és meg is van most már mind az anyagi, mind pedig a tulajdonosi háttere is ennek a fejlődésnek, tehát úgy gondolom, hogy a jövőre nézve még nagyon sok szép közös projektünk lesz a munkavállalókkal.

Külön köszönöm, hogy itt lehetek nekem ez egy kicsit érdekes érzés. Nem tudom ki tudja rólam, ki nem, de én tényleg a vasúti sínek között végeztem a kezdetektől a pályámat és azért itt látok egy-két kollégát egy-két idős arcot. Mindenki megöregedett, megnyugodtam, nem csak én, akikkel annak idején együtt dolgoztunk. Kávét főztem neki írásbeli rendelkezést adtam és morogtunk egymással éjjel nappal. Jó érzés tudni azt, hogy ez a hivatás ez igen is él, nagyon remélem, hogy élni is fog és a videóra visszahatva nagyon remélem nagyon sok gyerekeknek nem elveszi a kedvét a



mai látvány, és a világ, hanem még inkább meghozza, és ezt a hivatást egy nagyon szép, csodálatos hivatásnak fogja látni. Kicsit kilépek, mert ugye az örök ellentétéről, én mindig forgalmazó voltam, és nem lokomotista, de nemcsak a mozdonyvezetőkre értem, hanem a teljes vasúti szegmensre, mert ez egy olyan hivatás, amit egyrészt nem szabad ellejeleteni a szépsége miatt másrészt igenis környezetvédelem,

igenis gazdaság szempontjából ez egy olyan fontos szegmens logisztikának, amit nem szabad veszendőbe hagyni.

*Nagyon jó munkát kívánok a Kongresszus résztvevőinek, és nagyon sok sikert kívánok a jövőben! Köszönöm szépen, hogy itt lehetek!*

# Steininger Zsolt

## MÁV Zrt. – Humánerőforrás Vezérigazgató helyettes



Tisztelt kollégák, Kedves Küldöttek, Kedves Mozdonyvezetők, Kedves Meghívottak! Mindenkit nagy tisztelettel köszöntök a MOSZ 9. Kongresszusán, és hasonlóan az előttem szólókhöz én is szeretném megköszönni a méltató szavakat, amiket a felvezetésben kaptunk. Nagy segítség volt egyébként ez számomra, mert ennek köszönhetően azt a beszédet, amit előkészítettek a kollégák, szükségtelen is lesz felolvasnom, tekintettel arra, hogy számos olyan téma volt, amit a MOSZ elnöke ezek közül említett, de nem baj ez, mert alapvetően jobban is szeretek nem írásból beszélni az emberekhez, hanem a saját érzéseinkről mondani pár szót.

Én azt gondolom, hogy ez a mai nap ez azzal együtt, hogy a mai nehéz helyzetben lévő gazdasági munkaügyi kapcsolati vészterhes időszakban covidal is áttűzdelve egy olyan emlékeztető esemény kell legyen, amin egyrészt tisztelgünk a mozdonyvezetők előtt, hiszen ma van az európai mozdonyvezetők világnapja. Fura európai és világnap, de egyébként

így hívják. Egyben ma van a MOSZ 9. kongresszusa, ahol ahogy a kis asztal is mutatja ma a mozdonyvezetőket fogjuk ünnepelni, és azokat, akik a mozdonyvezető szakszervezet számára is elismertem fontos munkát végeznek.

Úgyhogy azt mondom, hogy a mai nap mindentől függetlenül egy ünnep. Ettől függetlenül mint a MÁV-Volán csoport képviselője, azt is el kell hogy mondjam hogy ebbe a munkavállalói körbe amiről most én beszélek több mint 55 ezer ember tartozik és ezeknek egy nagyon-nagyon fontos részét képezik a mozdonyvezetők, akik – számokat nem akarok mondani – de én azt gondolom hogy a mi lehetőségeinkhez mérten, a társaság átlagkeresetéhez mérten meg vannak olyan mértékben becsülve, amit jelen pillanatban a MÁV Volán csoportban, tekintettel arra hogy minden eleme a cégnek fontos, meg tud tenni a társaság. Nyilván közösen az érdekképviselőkkel arról vitázzunk, hogy hogyan tudjuk ezt még jobbra tenni.

Elnök úrral megállapodtam a – nyilván mindenki számára ismert – folyamatban lévő kollektív munkaügyi vitánk kapcsán, hogy a mai napon erről nem fogunk beszélni, mert én azt gondolom, hogy nem itt van a helye annak, hogy mi vitát folytassunk. Éppen ezért én ezekhez a kérdésekhez nem szeretnék most így külön hozzászólni, hanem sokkal inkább egy üzenetet szeretnék a MÁV-Volán csoport részéről tolmácsolni a munkavállalók felé. Minden MÁV-Volán csoport munkáltató számára elsődleges a munkavállaló. Ezen belül természetesen a mozdonyvezetők is.

Azt gondoljuk egyébként, hogy ezek között a nehezített körülmények között mindent meg kell tennünk annak érde-

kében, hogy tudjunk reményt adni a munkavállalók számára, és talán azt gondolom, hogy egy picit a kipontozott kérdésekre tudok azzal reagálni, hogy a kormánytól kaptunk garanciákat abban a tekintetben, hogy a mozdonyvezetők munkahelye, és a MÁV-Volán csoport munkavállalóinak a munkahelye is viszonylagosan nagy biztonságban van. Nem csak a Covid idején nem kellett elküldjünk egyetlen munkavállalót sem a Covid hatásai következtében, hanem ezáltal nagyon sok többletforrást kellett az államnak arra fordítani, hogy ezek a munkahelyek megőrzése kerüljenek, hanem most kaptunk egy garanciát ebben a nehéz helyzetben a tekintetben, hogy elindíthatjuk 50 darab új mozdonyt a beszerzési eljárását, illetve további 30 plusz 19 darabnak a beszerzését. Ez azt gondolom, hogy azért reményt keltő, mert ilyen volumenű beszerzésre az elmúlt 15 évben nem nagyon került sor.

Emellett infrastrukturális fejlesztésekben nagyon komoly szigorítások voltak. Ezt mindenki tudja, hogy számos beruházás le lett állítva – nyilván a vasutat érintően is – de a pálya megújítására irányuló beruházások azok a fejlesztések, amik akár a 160 km elérésére alkalmas pályaszakaszoknak a kialakítását célozzák. Ezeket egyébként a kormány továbbra is fontos prioritásként kezeli. Ezek egyben egy jövőképet is adnak az itt dolgozók számára, ahogy az előttem szóló kollégák is említették, hogy igenis van jövője a magyar vasútnak. És azt gondolom, hogy a MÁV-Volán csoporton belül sokkal erősebbek tudunk lenni.

Egy nagyon fontos dologról mindenképpen szólnom kell. Rengeteg változás elé néz a közösségi közlekedés, a menetrendszerinti közösségi közlekedés. Ugye arról is sokan hallottak már, hogy valamilyen közlekedésszervező valami fog létrejönni. Igazából sokkal jobban körülírni mi se tudjuk még most a jelen pillanatában, de – és itt ragadnám meg az alkalmat, hogy elnézést kérjek a tekintetben, hogy sok kolléga nem tud jelen lenni – ugye a járműbeszerzési projekt, vagy akár a közlekedés szervezőnek a kialakításában való közreműködés, ezek mind mind olyan feladatok, amik napi szinten komoly vezetői megterhelést jelentenek. Nem az Innotrans az, amit egyébként a legnehezebb lemondani, ezt szeretném hozzátenni. Tehát én az Innotransra se fogok elmenni, mert olyan munkáink vannak, amik miatt nem oda megyek el. Viszont azt gondolom, hogy amikor vita van két fél között akkor – és ezért is tartottam fontosnak és alakítottam át teljes egészében a mai programomat, hogy el tud-

jak jönni – akkor is be kell tudjuk bizonyítani egymásnak, és látszik is, hogy ettől függetlenül ez vita, és nem háború, és megoldásokat próbálunk keresni. Ha így felmutatom ezt a papírt és azt mondom, hogy tele van írva akkor Önök nyilván másként látják. Bizonyos dolgoknál valóban így van, de attól még én azt mondom, hogy megoldásokat fogunk találni.

Záró gondolatként hoztam magammal egy idézetet. Nem kell felolvasnom, nagyjából fejből is tudom és lehet, hogy nem leszek teljesen pontos, de ezt elmondanám még egy gondolat keretében. Az idézetnek az a lényege, hogy amikor nehéz idők vannak, azok erős embereket formálnak. Az erős emberek azok könnyű időket hoznak. A könnyű idők gyenge embereket formálnak, és a gyenge emberek nehéz időket hoznak. Ebben vagyunk most.

Az látszik egyébként, hogy ilyen nehéz helyzete az országnak a Covid idején sem volt, mint amivel most szembenéznünk, mert most még van egy kis Covidunk is, egy kis Covid utóhatásunk, a MÁV-Volán csoportnak az energiahordozók árának emelkedése miatt a vesztesége olyan magasságban van, ahol nem volt, amire belátható időn belül nem emlékezhet a jelenlévők közül senki. És ezek között a körülmények között kell nekünk az biztosítanunk, hogy minden munkavállalóknak, amennyire lehetőségünkől telik, a legjobbat hozzuk ki ebben a környezetben. Én azt gondolom, hogy nagyon sok vitára lesz még szükség, hogy megtaláljuk a jó megoldást. Sokat fogunk vitatkozni, ezzel biztatom a velünk szemben ülőket is, de hiszek abban, hogy egyébként megoldást fogunk találni. Ugyanis az is elhangzott, hogy magától működik. Tőlünk működik a vasút, közösen mindannyiunktól és a közösségi közlekedés, amit a MÁV-Volán csoport megtestesít.

*Én a mai napra mindenkinek további jó ünnepelést kívánok, eredményes választásokat kívánok a Szakszervezetnek, és azt követően pedig azt kívánom, hogy az az egység, ami a régi MÁV-csoport, a régi MÁV és a mostani MÁV-Volán csoportban ettől függetlenül megvan, az a nagyon erős család amelyik ha baj van, akkor tud reagálni, az segítsen át minket ezeken a nehéz időkön.*

*Köszönöm szépen!*

# Halasi Zoltán

## VDSZSZ Szolidaritás Elnök



Nagy tisztelettel köszöntöm a meghívott vendégeket, tisztelt vezető tisztségviselőket és tisztelt küldötteket!

Így másfél óra után már gondolom nehéz fenntartani a figyelmet, igyekszem rövid lenni. Újat is nehéz mondani, és különös tekintettel azért is köszöntelek benneteket, mert valóban ma van a mozdonyvezetők európai napja, és mint megtudtuk, világnapja is. Ez egy komoly hivatás, de én azzal is egyetértetek, hogy aki a vasúton dolgozik, az mind hivatás-szerűen dolgozik itt. Erre jó bizonyíték az is, hogy sajnálatos módon a vállalatok korfája az átlagot az 50-es éveknél húzza meg, aki itt dolgozott ennyi ideig, az mind a hivatástudata miatt dolgozik ezeknél a vállalatoknál.

Nagy örömmel jöttem ide, hogy meghívtatok, és meg sem fordult a fejemben, hogy nem fogok eljönni, hiszen a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a mi szakszervezetünk között nagyon jó kapcsolatok vannak, akár személyes kapcsolatok, akár bizonyos ügyek mentén. Az, hogy vannak viták, egy jó családban is vannak viták. Ezek a viták abból fakadnak, hogy más munkavállalói csoportokat képviselünk. Hiszen a ti szakszervezetetek egy homogén munkavállalói kör, ezen felül a többiek meg mind nálunk vannak. Nyilván ezeknek a dolgoknak az összeegyeztetése nem olyan egyszerű. Nekünk teljesen más csoportokat kell képviselnünk, és ezért is vannak közöttünk a nézetkülönbségek.

Egy valamit azért megjegyeztem a munkáltatói hozzászólások után, hogy gyakorlatilag ezen a pályán csak mi vagyunk kutyautók, mert ugye a munkáltatóknál minden rendben

van, csak mi nem nagyon tudjuk képviselni az érdekeinket, de majd gondolom, ezen változtatunk.

Azzal is egyet kell értenem, hogy valóban nagyon nehéz idők vannak, jönnek, voltak és lesznek, és nem csak a munkaadókra, hanem a munkavállalókra is nyilvánvalóan. Ebből fakadóan rengeteg új feladat keletkezik, amit én azt gondolom, hogy csak közösen tudunk megtenni akár a munkavállalói oldalon, akár a munkáltatói oldalon, és mindkét oldalt együtt. Ezek nem tapasztalt kihívások, amiket látunk most. Azt gondolom, hogy ilyenkor meg kell keresni azokat a közös pontokat, amelyekben mindenképp lépniük kell előre, hiszen mondhatjuk azt, hogy gazdasági világválság van, meg energiaválság van, de nem egy olyan nagy kérdés, hogy legyen már egy normális munkahely, legyen normális munkáltatás, hogy a békéscsabai telephelyen ne pontokat kelljen gyűjteni, hogy ki mikor megy dolgozni, és ha bemegy túlórázni, és 50 órát már túlórázott, akkor kap egy piros pontot, de nem tudja azt sem, hogy az a pont mennyit ér! Ezeket szerintem ki kell szűrni, és sorolhatnám a vezényléseket és a munkaidő beosztásokat nyilvánvalóan.

Szóval kell egy normális munkahely! Normális munkahelyet úgy lehet létrehozni – és elnőzés kérek a munkáltatói képviselőktől – ugye a mi tagjaink a MÁV Zrt-nél és a MÁV-Volán csoportnál és az RCH-nál vannak – tehát akinek nem inge, ne vegye magára azokat, amiket mondok, de akinek inge, az meg öltözködjön már fel! Tehát újra kellene építeni a MÁV szervezeti kultúrát, amiről már beszéltünk a MÁV-Volán csoport vezetőivel, mert ha valami elveszett az elmúlt 20 évben, akkor az biztos, hogy ez. Ezt újra kell építeni, ami nem rövid folyamat, de el kellene már ezt kezdeni!

És persze lehet arról beszélni, hogy hatékonyságot növelünk, mert lehet, hogy kell, de az az álláspontunk, hogy a hatékonyság növelése nem mehet a szakmai kérdések rovására. A szakmai feladatok kicserélésével vagy bagatellizálásával ez szerintem nem megy. És én azt gondolom, hogy keressük meg azokat a pontokat, amik nem elválasztanak minket, hanem összekötnek. Barsi elnök úr is említette itt, hogy azok a régi kapcsolataink talán megkoptak, vagy mások, de szerintem újra kell ezeket gondolni, újra kell építeni!

Volt itt egy ügyvezető alelnök annak idején, akinek volt egy emblemikus mondása, hogy a tárgyalásoknak nincs alternatívája. Én azt gondolom, hogy ezt meg kell jegyeznünk, hiszen ezekben a nehéz időkben tárgyalásokat kell folytatnunk, kompromisszumokat kell kötni. Nyilván nem esett jól, hogy egy bírósági iratból kell megtudnom, hogy a MÁV Zrt. és Társai körébe kerültünk a KSZ vita körében. Rosszul mutat ez a papíron, de ezt is meg lehetett volna oldani szerintem békés úton és tárgyalásokkal. Ez a hajó elment, de mi nem sértődünk meg, mert nem vagyunk sértődékenyek, nagyon jól tudjuk a helyünket.

Azt ajánlom a MOSZ-nak, és megkérem a MÁV képviselőit, hogy közvetítsék, ha már a START-osoknak ilyen fontos dolgaik vannak, hogy most egy azonnali közös feladatunk van, helyre kell állítani a munkaügyi kapcsolatokat a MÁV-START-nál! Mert nem léteznek! A konfliktusok pedig azért vannak, mert nincs ilyen! Én egy éve, két éve nem tudom, hogy mi a munkaügyi kapcsolat a MÁV-START-nál, mert

nem tapasztaljuk! Nem szembesülünk vele! Levelező tagozat van, amikor minden héten kapunk egy vezérigazgatói utasítást, hogy éppen azon a héten a király milyen utasítást hozott!

Tehát én azt kérem mindenkitől, és tőletek is, MOSZ tisztségviselőktől, és megválasztásra kerülő tisztségviselőktől, hogy amint vége az ünnepi pillanatoknak, a kitüntetések átadására kerültek, azonnal ezt kezdjük el közösen, mert ez biztos egy olyan közös pont, amit minden gondolkodás nélkül együtt tudunk felépíteni! És biztos, hogy lesz még ilyen több is, de ezeket meg kell keresni, és ha sok ilyen közös pont van, akkor biztos vagyok benne, hogy a végén majdnem mindenben egyet fogunk érteni.

*Még egyszer köszönöm a meghívást, sok sikert kívánok a Kongresszusotokhoz, sok örömet és dicsőséget kívánok a kitüntetésekhez, és jó munkát kívánok!*

# Zlati Róbert

## Vasutasok Szakszervezete alelnöke – Magyar Szakszervezeti Szövetség elnöke



Tisztelt jelenlévők!

Ha már szóba került a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, akkor az ő nevében is nagy szeretettel köszöntelek titeket, illetve a vasutasok szakszervezete nevében is.

Ahogy az már többször is elhangzott, ünnep is a mai nap

hiszen a mozdonyvezetők napjáról beszélünk, de mi azt is szoktuk mondani, hogy egy Kongresszus, egy választás is ünnep, a demokrácia ünnepe. Úgyhogy ehhez az ünnepléshez kívánok nektek minden jót, és a mai napra, illetve a következő napra is egy sikeres Kongresszust, ebben objektív értékelést az elmúlt időszakról, és ugyanúgy egy objektív tekintést, programalkotást a jövőre.

Elhangzott itt ma már sok hozzászólótól, hogy nem egyszerű időszakot élünk, a szakszervezeti munka sem egyszerű a mai időszakban, de egyébként sosem volt egyszerű, a múltban sem. És ez hozza talán azt is, hogy nem mindig hozunk feltétlenül jó döntéseket, vagy nem mindig vagyunk igazán sikeresek.

Vannak, akik szerint – talán én is ezek közé tartozom – a rendszerváltás környékén hibákat követtünk el. Kivonhatjuk egy kicsit ebből magunkat, talán néhányan, hogy az elődeink hibákat követték el – de nem szeretném ebből semmiképpen sem kivonni magunkat – amiket ideje lenne helyre hozni.

Van ilyen felfogás. Arról beszélek, hogy kicsit elapróztuk az erőnket a rendszerváltás óta, amelyet azt gondolom, hogy ki is használnak a másik oldalról, hogyha szépen akarom kifejezni magamat.

Említettem azt, hogy az érdekképviselő, az érdekvédelem nem egy könnyű műfaj, a társ, vagy a szemben lévővel, a munkáltatókkal, vagy akár a kormányzattal szemben, de szerintem az idő bizonyította azt, hogy a saját oldalunkon belül sem egyszerű ezt a munkát végezni. Ennek helyrehozásának az igénye ma is megfogalmazódott már többek szájából.

Elhangzott az is, hogy nemcsak a vasutasok szakszervezete alelnökeként, hanem a magyar Szakszervezeti Szövetség elnökeként is jelen tudok lenni, hiszen ezt a pozíciót is betöltöttem, és éppen ezért is szeretném ezeket a gondolatokat, amelyeket már elmondtam, és a továbbiakat is hozzátok intézni.

A rendszerváltás, illetve az elmúlt 30 évben, amelyről beszéltem, elég gyors volt. Talán a hibák is ennek köszön-

hetőek, és nem gondolom azt, hogy a jövő ugyanilyen gyorsan egy ellenkező irányú mozgást létre tud hozni, illetve meg tud valósítani. Egy lassú munkára hívok fel mindenkit a jövőre nézve. Alhangzott az is, hogy a munkaügyi kapcsolatok milyen szinten szét vannak esve, de ez nem csak a munkahelyi szinten érvényes, hanem az egész országra igaz.

Ti, mozdonyvezetők, a magyar szakszervezeti mozgalom legutóbbi, illetve a rendszerváltás óta egyetlen integrációja során hoztatok egy döntést. A hazai konföderációs körön kívül helyeztetek magatokat a Magyar Szakszervezeti Szövetség megalakulásakor. Ebben a Magyar Szakszervezeti Szövetségben egy nagyon erős közlekedési tagozat létezik, amely most már a gumikerekes, illetve a vasúti közlekedést is magában foglalja. A kollégák üdvözlétével szeretném mondani nektek, hogy várunk titeket.

*Ezzel az utolsó mondatommal kívánok ismételt sok sikert a Kongresszusotokhoz, és az elismerést átvevő kollégáknak pedig gratulálok az eddigi sikereikhez!*

# Alejandro Martínez Treceno

ALE titkára – SEMAF alelnöke,  
Spanyolország



Először is szeretnék elnézést kérni Juan Jesús García Fraile, az ALE elnöke nevében, mivel más jellegű elfoglaltsága miatt nem lehet ma jelen, ahogy eredetileg szeretne volna, hiszen az ALE mellett, a SEMAF (Spanyol Mozdonyvezető Szakszervezet) és a MOSZ kapcsolata is mindig is kiváló volt.

Nagy megtiszteltetés számomra, hogy ma itt lehetek helyetteseként, és részt vehetek Szakszervezetek Kongresszusán, valamint szeretnék köszönetet mondani Barsi Baláznak a meghívásért az ALE elnöke, az összes tagszövetség és a magam nevében, és néhány szót szólni hozzátok: A vasút Európa-szerte jelentős átalakuláson megy keresztül, a technológiai innováció, a közlekedés liberalizációja és az uniós közösségi intézményektől származó jogszabályokból adódóan.

Ez a liberalizáció, amely kiegyensúlyozatlan módon megy végbe, mivel vannak országok, amelyekben már mélyrehatóan megvalósult, és vannak olyan országok, amelyekben még nem, végül minden tagállamban érvényesülni fog, és nekünk ügyelnünk kell arra, hogy mindez ne vezessen rosszabb vasúti hálózathoz, kevesebb utashoz és csökkenő biztonsághoz. Az imént vázolt helyzettel szembeállítva a szakszervezeteknek, amelyek általában minden szinten nehézségekbe ütköznek tevékenységünk során, így nekünk is, két alapvető előfeltét kell megvalósítanunk céljaink eléréséhez: a munkát és az összefogást. Ha minden mozdonyvezető egy erős szakszervezetben egyesül, és az keményen és felelősségteljesen dolgozik, akkor céljaink kétségteljesen megvalósíthatóak lesznek. A Covid 19 világjárvány, valamint az Oroszország és Ukrajna közötti háború ismét lehetővé tette a politikusok és üzletemberek számára, hogy az emberi szerencsétlenségeket kihasználva csökkenték a vasúti forgalmat, leépítsék a vasúti dolgozók létszámát, befagyasszák vagy akár csökkentik a fizetéseket. Az ALE és tagjai pedig azért dolgoznak, hogy mindezzel szembeállítsanak, megerősítsék a mozdonyvezetők szerepét annak érdekében, hogy elkerüljék a szociális és munkaerőválságot a vasúti szektorban.

Szeretném továbbá értékelni tagjaink szolidaritását ezekben a szomorú pillanatokban, amikor Európában együtt kell élnünk az Oroszország és Ukrajna közötti háborúval, hiszen minden tőlünk telhetőt megtettünk azért, hogy megkönnyítsük ukrán kollégáink mindennapi életét, például közvetlen segélyek küldése, civil szervezetekkel való együttműködések által. Külön szeretnénk megköszönni a MOSZ-nak azt a technikai és emberi támogatást, amelyet a spanyol szakszervezetnek nyújtott egy

fontos humanitárius segélyszállítmány Ukrajnába való eljuttatásához.

Az ALE keretein belül, a MOSZ-szal való együttműködésben eltöltött sokéves munka után biztos vagyok benne, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete rendelkezik a lehető legjobb lehetőségekkel ahhoz, hogy szembenézzen az előtte álló új kihívásokkal, és holnap, akárcsak tegnap, folytatni fogjuk a az ALE európai szintű megjelenésének erősítést, ahogy azt már ma is tesszük, az ALE különböző tagjainak nagyobb hozzájárulásával, az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) szakértői csoportjaiban való részvételünkkel a közelmúltban a legmagasabb szintű találkozókra a brüsszeli Európai Bizottságban, valamint a vasúti ágazatért felelős, és a vasúti ügyekkel kapcsolatos különféle európai jogalkotási dokumentumokról készült jelentések és javaslatok kidolgozásával, melyeken jelenleg is intenzíven tevékenykedünk.

Ennek a munkának lehetővé kell tennie számunkra, hogy elérjük a nagy célt, vagyis hogy elérjük az összes európai mozdonyvezető egységét az ALE-n belül, mivel ez az egyetlen módja annak, hogy szembenézzünk szakmánk jövőbeli kihívásaival, amelyek napról napra világosabb módon nyilvánulnak meg felénk és amelyeket közösen kell megoldanunk.

Ezen az úton haladva, tudjuk, hogy számíthatunk rátok és tudnotok kell, hogy a harcban számíthatok ránc.

*Köszönöm szépen a figyelmet és a munkát, legyen bár nehéz, de kívánom, hogy legyen eredményes is!*

*Sikeressé tegyék a kongresszust kívánok!*

# Vincenzo Multari

FAST-Consfall titkára, Olaszország



Jó napot kívánok minden kongresszusi résztvevőnek és a kedves vendégeknek! Sajnos Pietro Serbassi főtitkárunk nem tudott ma itt jelen lenni a világjárvány utáni tevékenységeink újraindítása, valamint a gazdasági és energiaválság által megkívánt halaszthatatlan kötelezettségvállalásai miatt, de szívélyes üdvözlését küldi és ezúton is nagyon köszöni a meghívást.

Azok számára, akik nem ismernek, szeretnék bemutatkozni: Vincenzo Multari vagyok, a Vasúti és Tömegközlekedési

Dolgozók Szakszervezetének Titkára. A FAST-Confsal szakszervezeti szövetség nevében ezúton is köszönöm a meghívást a 9. kongresszusokra és jó munkát kívánok a megválasztandó elnöknek is.

Szeretnék köszönetet mondani azoknak a magyar kollégáknak, akik vendégül láttak bennünket gyönyörű fővárosokban és remélem, hogy ez a 9. Kongresszus tovább erősíti együttműködési és baráti kapcsolatunkat európai szövetségünk, az ALE keretein belül végzett tevékenységeinket tekintve is.

Ma minden eddigénél nagyobb erőfeszítésre van szükségünk annak érdekében, hogy mozdonyvezetőársainknak a lehető legjobb munkakörülményeket biztosítsuk tekintettel az immár 7 hónapja, Európa határain vívott háborúra, mely társadalmainkra magas inflációt és szegénységet szabadított.

Úgy gondolom, hogy az orosz-ukrán konfliktus, az infláció

és az energiaválság kérdései fontos témái lesznek kongresszusotoknak. Azt is gondolom, hogy mindezeknek a vasúti közlekedésre gyakorolt hatásai is fontosak és szakszervezeteinket mindenképp cselekvésre szólítják. Egy másik fontos kérdés a nyilvánvalóan a világjárvány, mely reményeink szerint jelenleg végső szakaszában van, annak ellenére, hogy tartani lehet attól, hogy téli szezonja elhúzódik.

Mindnyájan tisztában vagyunk azzal, hogy semmi sem lesz többé a régi és megfeszítetten kell dolgoznunk a miénkhez hasonló szakszervezetekben, melyek erősen jelen vannak a közsférában, különös tekintettel a vasúti közlekedésre.

***Ismétlően köszönöm és jó munkát kívánok a MOSZ kongresszusnak!***

# Mozdonyvezetők a mozdonyvezetőkért!

*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. Az idej elismerések átadására a MOSZ Kongresszuson került sor.*

## Szabó László



Első díjazottunk a MOSZ tapolcai közösségének évtizedeken keresztül aktív résztvevője különböző tisztségek betöltésével. Jelenleg a tagcsoport pénztárosa. Tapasztalata és áldozatkész munkája adhat erőt és mutathat példát az utódoknak. Példakép ő mindannyiunk számára a mozdonyvezetők életében való szerepvállalásával a közösségi programok kiváló megszervezésével, emberséges korrekt és igazságos, őszinte hozzáállásával.

Szabó László 1962.04.28.-án született Kővágóörsön. Az általános iskolát Révfülöpön végezte, majd ezt követően közép-fokú tanulmányait a Berzsenyi Dániel Ipari Szakmunkásképző-

zőben folytatta, dízelmozdony szerelőként vizsgázott 1979-ben. Pályafutása során folyamatosan képezte magát, munkavédelmi, vezénylői, személyzetirányítói képzése volt, érettségi bizonyítványt szerzett. Felkészültsége, tehetsége és tudása mellett mindig alázatosan és kötelességtudóan végezte munkáját. Élete több szalon is összefonódott a vasúttal. Dolgozott dízelmozdony szerelőként, volt váltókezelő Balatonfüzfőn, szolgálta a vasutat vontatási vonatkísérőként, mozdonyvezetőként, mozdonyfelvigyázóként. Szakmai érzéke, elhivatottsága, a vasút szeretete, munkához való hozzáállása rendkívüli a mai rohanó világunkban, de mi nemcsak ezért tekintjük őt a legjobbak közé valónak, hanem emberségességéért, barátságos jelleméért, humoráért, és segítőkészségéért. Ő tényleg mindenkin segít, akin csak tud.

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének tapolcai tagcsoportjában, az ő munkájának köszönhetően sikerült formálni a közösséget és összetartani a csapatot. A kollégák felismerve szervező készségét, elhivatottságát, többször is bizalmat szavaztak neki, újra választották, hiszen mindenki elégedett volt a szakszervezetben végzett munkájával.

A kollégákért végzett önzetlen és áldozatos munkájával ma-

gasra tette a „lécet” az Őt tisztségben követők számára. Szakszervezeti pénztárosként, szervezőként, ügyvivőként is aktívan tevékenykedett nap, mint nap a szakszervezet életében és vállalt tisztségeket, feladatokat önként. A közösségi rendezvények szervezésében különösen nagy örömet lelte, mindig vidáman és boldogan újságolta újabb és újabb ötleteit. A kirándulási helyszínnek, az idegenforgalmi látványosságok kiválasztásához is hihetetlen érzéke van. Az egész programot az indulástól, a vacsorán át a hazaérkezésig mindig kézben tartotta. A program, pontosan a terv szerint haladt, úgy, hogy ebből a társaság mit sem vett észre, önfeledten szórakozhatott és kikapcsolódhatott. Utolsó mozdonyvezetői szolgálatát augusztus 26-án teljesítette, most a jól megérdemelt pihenés következik, de szívén viselve az ügyek zökkenőmentes működését, kezdetben még segíti a szakszervezet munkáját. Segítségét önként ajánlotta fel, tapasztalatára nagy szükség is lesz.

**A Mozdonyvezetők Szakszervezete egy életút elismeréseként, több évtizedes, önzetlen, áldozatos közösségi munkájáért, a mozdonyvezetők összetartozása érdekében végzett tevékenységéért „Mozdonyvezetőkért” emlékérmét adományozta Szabó László mozdonyvezetőnek.**

## Horváth Sándor



mozdonyvezetőként, majd azt követően Szombathelyen dízelmozdony vezetői képzést szerzett.

1988-ban került a Komárom Vontatási Főnökségre, ahol nyugdíjba vonulásáig, 2020. 03. 31-ig élt hivatásának, a mozdonyvezetésnek. Szakmai tudása, felkészültsége és a kollégákkal való jó kapcsolata elismeréseként mozdonyfelvigyázóként is ténykedett.

Sándor a nagy vasút mellett érdeklődött más közlekedési ágak felé is, ennek eredményeként 2006-ban a BKV Metró üzemeltetésénél - miután a szükséges képzéseket megszerezte - dízelmozdony vezetőként másodállásban vállalt munkát, részt vett, a kettős és a hármas Metró felújításánál, majd a négyes Metró építésénél. Mindig újabb és újabb területeken igyekezett kamatoztatni tudását, fiatalos lendületét, és a vasút iránt érzett ragaszkodását, szeretetét. 2010. óta alkalmanként a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton is dolgozik, ezt a munkáját a mai napig nem adta fel. Bátran kijelenthetjük, mindene a vasút.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete megalapítása után az elsők között lépett be. 1998-2002. között MOSZ vezetőségi tag

volt a komáromi tagcsoportnál, utána a győri üzemi tanács tagjaként képviselte a mozdonyvezető kollégákat. 2006-tól a helyi munkavédelmi bizottság, valamint 2008-tól a Központi munkavédelmi bizottság tagjaként látott el érdekképviseleti munkát. 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, mentorként a balesetet szenvedett kollégákat. 2019-ig volt aktív tagja volt a MÁV-START Zrt. központi munkavédelmi bizottságnak, ahol magasszintű szakmai tudását, a mozdonyvezetői hivatás szeretetét és vasúti közlekedés iránt meglévő elhivatottságát mindannyiunk javára fordítva dolgozott a vasúti

járművezetők biztonságos és egészséges munkakörülményeinek ügyéért, a megfelelő munkakörnyezet személyi és tárgyi feltételeinek biztosításáért.

Lehetőségeihez, képest továbbra is támogatja kollégáit. A komáromi tagcsoportnál aktívan részt vesz különböző programok szervezésében, segíti a MOSZ helyi tagcsoportját.

**A Mozdonyvezetők Szakszervezete a mozdonyvezetők biztonságos és egészséges munkakörülményeinek javítása érdekében tett áldozatos munkájáért, a helyi és az országos munkavédelmi testületekben végzett fáradhatatlan tevékenységéért, a „Mozdonyvezetőkért” emlékérmeket adományozta Horváth Sándor mozdonyvezetőnek.**

## Vas László



Következő díjazottunk tevékenységének méltatása legalább kettős feladatot jelent. Egyrészt könnyű, mert az igényes, magas színvonalú és aktív tevékenységet bemutatni, magasztos élmény. Másrészt nehéz, mert szerzteágazó és minden tevékenységi területen szinte kifogástalan. Szerencsére itt csak a szakmai, szakszervezeti tevékenysége bemutatására kell odafigyelnünk.

VasLaci méltatása nem szokványos, dátumokkal teli anyag lesz, hiszen Ő maga sem egy hétköznapi ember. Személy szerint kiváló mentor, tökéletes tanár, tapasztalt oktató és nem utolsósorban tiszteletre méltó barát.

Szakmai életútjáról: Vállalta a saját hazájában való szakszervezeti munka nehéz feladatát. Belépett a Mozdonyvezetők Szakszervezetébe, ahol hamar tekintélyt szerzett magának. A soproni tagcsoport oszlopos tagja volt, ahol később területi ügyvivő lett. Áldozatos munkával megfelelő munkakörülmé-

nyeket teremtett, nagy hangsúlyt fektetett a különböző lehetőségek megismertetésére és azok átadására a kollégáknak. Több évtizeden át lelkes kezdeményezője és szervezője a szakszervezet tagjait összehozó és csapatépítő programoknak, nevéhez fűződik a furdónap és a családi nap megalapítása. Természetesen itt is a fő hangsúly a társaságon volt, hiszen ezeken az összejöveteleken minden alkalommal hatalmas létszámban vettek részt az emberek. Kiemelkedő volt a sportban is, legyen szó fociról, tekérről, kosárlabdáról. Soproni csapataival mindig eljutott a MOSZ Kupa döntőjéig, ahol kitűnő eredményeket ért el.

Nyomot hagyott maga után, a soproni, az országos szakszervezeti, de nyugodtan mondható, hogy a vasutas életben is. Hitt önmagában, vezetői képességei folyamatos fejlődésével tartalmas, maradandó sikereket ért el a Munkáltatóval való különböző tárgyalások során. Hamar átlátta, hogy a szakszervezeti munka alapos szaktudást, nagy gyakorlatot igényel, így mindig a maximális tudást és koncentrációt követelte meg mind magától, mind pedig vezetőtársaitól.

2008 őszén, a Soproni Mozdonyvezetőkért Alapítvány létrehozásában hatalmas szerepet vállalt. Ekkor is megmutatta, hogy számára a vasutas világ, nem csupán egy munka, hanem maga az élet, a család. Az alapítvány létrehozásával a mozdonyvezetők támogatása és segítése volt a cél, amit Laci nem munkaként, ha nem inkább a szabadidő eltöltéseként végzett.

Több évtizedes szakszervezeti munkája során kiszámítható kapcsolatot alakított ki és működtetett a Gysev-es

cégvezetéssel. Ő volt a híd a vállalat és a munkavállalók között. Akár a dolgozóknak, akár a vezetőségnek volt kérése, kérdése, problémája, a lehetőségekhez mérten mindig megoldotta azokat. Számára sosem volt lehetetlen feladat.

Ha jellemezni kell tevékenységét, akkor legelőször kijelenthető, hogy bátor és ötletekben gazdag ember. Bátor, mert meg akarta és meg is valósította azt, amit elhatározott. Bátor azért, mert tapasztalatokkal alig rendelkezve, támogatás, csapat nélkül szinte egyedül belevágott a szakszervezeti munkába, ahol már a kezdetektől váratlan dolgokhoz kellett nyúlania, amiről az idő múlásával bebizonyosodott, hogy kiváló ötletnek bizonyult. Merte vállalni önmagát, nem félve sem az esetleges kudarcoktól, sem az ellentétes véleményektől. Bátor ember azért is, mert az eredményeit közkinccsé merte tenni. Amikor lehetősége adódott, a véleményét nyíltan, szemtől szembe megmondta az embereknek, még ha tudta is, hogy sokaknak nem fog tetszeni, amit mond vagy csinál. De az idő megint csak őt igazolta. Vas Laci bátor ember azért is, mert munkájával mindig az egyedi kategóriáit véli megvalósítani. Egyedi az, ahogyan kollégáival megszervezte a Mozdonyvezetők Országos Találkozóját, amiről még ma is beszélnek. Egyedi az, ahogyan pártolókat, segítőtket tudott maga mellé állítani, ha egy probléma megoldásáról volt szó.

Mindehhez egy ötletekben gazdag, nagyszerű pedagógiai érzékkel megáldott emberre volt szükség. Olyan jó értelemben megszállott Ő, aki mindenekelőtt az embert tiszteli, aki az embert olyan dolgokra szeretné megtanítani, amire más nem képes, aki a nagy dolgokat egyszerű nyelvezettel, célratörően tudja átadni másoknak úgy, hogy az mások számára az újszerűséget, a meghódított világot jelentse.

Így magáénak tudhatja David R. Hawkins gondolatait, „A negatív érzések elengedésével egy folyamatos felfelé haladás veszi kezdetét, egészen a bátorságig és azon túl, amit egyre növekvő hatékonyság, siker és egyre könnyedebb elérhető bőség kísér.”

Küzdelmesen szép, becsülettel végig vitt vasutas és szakszervezeti pályája során vált sokak által tisztelt, hiteles emberré, aki méltán érdemelte ki a szakmai közösség elismerését.

**A Mozdonyvezetők Szakszervezete a soproni MOSZ terület vezetőjeként végzett kimagasló szakszervezeti munkájáért, a mozdonyvezetők országos és helyi közössége érdekében vállalt áldozatos tevékenységéért, a szakszervezeti ügyek fáradhatatlan képviseletéért, sok évtizedes munkája elismeréseként a „Mozdonyvezetőkért” emlékérmeket adományozta Vas László mozdonyvezetőnek.**



# Egy Megállapodás élete...



*A Mozdonyvezetők Szakszervezetének minden tagja tudja, hogy a március 9-i megállapodást így vagy úgy, előbb vagy utóbb, a munkáltatónak teljesítenie kell. Annak, aki ismeri a Szakszervezetünket nincs kétsége, amíg ez meg nem történik, nem lesz egy nyugodt napja sem azoknak, akik részt vettek ebben a „piszkos” munkában.*

**A** hazugság valótlanosság állítása más(ok) vagy önmagunk félrevezetése céljából. Az általános etikai normák szerint is elítélendő a hazugság, hiszen huzamosabb ideig nem tudna fennmaradni az olyan emberi közösség, amelynek tagjai legalább a mindennapi élet alaphelyzeteiben nem bíznak az egymással folytatott kommunikáció hitelességében. (Wikipédia)

*Mert aki hazudik, az csal,*

*Aki hazudik, az lop,*

*Hazudni, csalni: csúnya dolog! (Beatrice)*

*Kossuth-díjat érő szövegrészlet ez! A nemzet csótánya ezzel – nyilván a pályafutásával, „életművével” egyetemben – avanszált az egyik legmagasabb magyar állami kitüntetést kiérdemlő előadó művészé. A díjat a köztársasági elnök adományozta, a miniszterelnök előterjesztése alapján. Logikusnak tűnő következtetés tehát, hogy a hazudozást a NER nem „szereti”. Ha nem szereti, akkor bizonyára nem is tűri. Ha nem tűri, akkor következetesen ki kell vesse magából a hazudozókat is. Különösen igaz ez, ha állami vezetőről, közszolgálatról vagy akár állami tulajdonú, közszolgálatot végző vállalat vezetőiről van szó.*

Ilyen bevezető után tekintsük meg a Fővárosi Törvényszék Munkaügyi Kollégiuma 24.Mpk.75.175/2022/8. számú végzésének néhány megállapítását:

„A bíróság értelmezése szerint ez azt jelenti, hogy a sztrájkmegállapodással érintett mozdonyvezetőknek és motorvonat vezetőknél a munkavállalókat egyébként is megillető, a Vasutasnaphoz kötődő juttatáson felül, a megállapodás szerinti 300.000.-Ft-tól eltérően csak 70.000.- Ft-ot fizetett ki, ami azt jelenti, hogy a sztrájk elkerülése érdekében kötött megállapodásban foglaltakat a munkáltató nem teljesítette, azaz a 2021. évi reálbér-csökkenést kompenzáló 300.000.- Ft összegű kifizetést nem teljesítette, ennek megfelelően a bíróság

álláspontja szerint a kérelmezett által meghirdetett sztrájk nem lehet jogellenes a Sztrájkvtv.I.§ (I) bek. alapján, mivel a szakszervezetnek továbbra is bérkövetelése van.”

„...a bíróság megállapította, hogy a kérelmező (megj.:MÁV-START) valóban nem tartotta be a megállapodásban foglaltakat, a 2022. évi kifizetéssel nem a 2021. évi, kérelmezeti sztrájkkövetelést teljesítette, hanem egy 2022. évben egyébként is a munkavállalóknak járó juttatást fizetett ki 230.000.-Ft összegben...”

Íme tehát, már nem csak a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a mintegy két és félezer mozdony- és motorvonat-vezető, a vasutas munkavállalók, vagy bármely olvasni tudó ember, hanem a magyar bíróság is megállapította, hogy a 2022. március 9-én, a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt és a Mozdonyvezetők Szakszervezete között, a március 10-i sztrájk elkerülése érdekében kötött Megállapodást a munkáltató nem tartotta be.

Ennek ellenére július óta hallgatjuk az egyeztetéseken, látjuk, olvassuk a vasúti vezetői nyilatkozatokban, a társaságok kommunikációjában, hogy a munkáltató teljes mértékben, minden tekintetben betartotta, betartja a március 9-i Megállapodásban foglaltakat. (de legyünk igazságosak, ezek a hangok – legalábbis a nyilvánosságnak szánt kommunikációban – a bírósági végzés óta elhallgattak, talán nem véletlenül)

A Megállapodást megkötő, de a teljesítésről nem rendelkező, a teljesítés végrehajtásáért felelős, de azt megtagadó, a hazugságok hálóját szorgalmasan szövögető önhitt vezetők személyét jól ismerjük. Ők azok a vasúti vezetők, akik folyamatosan, rezdületlen tekintettel hazudtak két és fél ezer mozdonyvezető, motorvonat-vezető, FLIRT motorvonat-vezető arcába, egyben minden vasutas munkavállalónak üzenve, nem számít az adott szó, nem számít az írott megállapodás, nem számít a jog, mi vagyunk „birtokon belül”, mi „uralkodunk”. Vannak azonban számukra rossz híreink, lássuk mindjárt az elsőt.

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének minden tagja tudja, hogy a március 9-i megállapodást így vagy úgy, előbb vagy utóbb, a munkáltatónak teljesítenie kell. Annak, aki ismeri a Szakszervezetünket nincs kétsége, amíg ez meg nem történik, nem lesz egy nyugodt napja sem azoknak, akik részt vettek ebben a „piszkos” munkában.

De ez már nem elég, mert:

Némuljanak el a hazug ajkak, amelyek kihívóan, gögösen és megvetően beszélnek az igazról! (Zsoltárok 31.19.)

Mit üzen ez az intellektus most nekünk? Nem mást, mint azt, a hitelüket veszített, pozíciójukra méltatlanná vált vezetők „ajkainak el kell némulnia” azaz csendben, önként távoznuk kell a pozíciójukból. Más megoldás nem nagyon képzelhető el. Ki

tartja őket a továbbiakban alkalmasnak arra, hogy felelős vezetői legyenek bárminek, hogy munkáltatói jogokat gyakoroljanak, egyáltalán, hogy becsületük és megbecsültségük legyen valaha is a jövőben? Kemény szavak ezek, de amit tettek, az a rendszerváltoztatás óta a legsúlyosabb „bűn”, amit a MÁV-nál munkaügyi kapcsolatok terén elkövettek!

Sajnos azonban van, más – szomorú, ám egyben tanulságos – része is a fenti történetnek. És most nem a MÁV Csoport által (szó szerint) „futtatott” celeb mozdonyvezetők és társaik viselt dolgaira gondolok, hanem a „társzakszervezeteinkre”, „szakszervezeti barátainkra”. (most már leírni is nehéz ezeket a kifejezéseket) A VDSZSZ Szolidaritás, a Vasutasok Szakszervezete, és most már az MTSZSZ is szintet lépett a munkáltatóval való kollaborációban. (azaz a saját vélt vagy valós hasznuk érdekében történő elvtelen együttműködésben) Eddig a munkáltató utasítására, csak össze-vissza módosították az általuk kötött megállapodásokat, hogy a MOSZ dolgát a tárgyalásokon és a jogorvoslatok terén ellehetetlenítsék, majd a peres eljárások során, a MÁV oldalán szerepelve próbálták, próbálják a Mozdonyvezetők Szakszervezetét kiszorítani az érdemi érdekegyeztetésből. (nem fog sikerülni) Most azonban, hogy a nyilvánvalóan hazugságon, csaláson kapott vezetők a szalmaszálba is kapaszkodva mentenék magukat, „közlemény” kiadásával álltak kórusnak a munkáltató mögé. Innen nézve azonban csak nyomorult koldusoknak tűnnek, akik szaporán nyalogatják gazdájuknak azt a testrészt, ahol a derék már elveszíti becsületet nevét.

Már csak az a kérdés mikor emelik fel a fejüket a kollaboráns érdekképviselők által átvert vasutas munkavállalók, és mikor állnak, állhatnak a mozdonyvezetők mellé.

Mert szakszervezetenként képviselhetünk különböző érdekeket. Mi is megtesszük ezt. Köthetünk önállóan megállapodásokat. Más is köthet ilyeneket. Lehetnek önző érdekeink is. Vannak ilyenek. Másoknak is lehetnek.

De egyet biztos nem tehetünk, nem állhatunk a munkáltató mellé, vagy a háta mögé, csak azért, hogy a tagjaink elől elrejtjük bűneinket, hibáinkat. Nem paktálhatunk le a munkáltatóval csak azért, hogy addigi barátainkat, szövetségeseinket ellehetetlenítsük. Ezt úgy hívják, becsstelenség. Úgy tűnik többen elfelejtették, hogy már az ókori Rómában is tudták, csak az árulást szeretik, az árulókat viszont megvetik.

Biztosan vannak, akikkel tudunk majd tiszta lapot nyitni, de lesznek olyanok is, akikkel már nem akarunk és nem is fogunk. Hát így vagyunk.

## Addig is kérelemmel fordultunk Magyarország miniszterelnökéhez, Orbán Viktor úrhoz.

A Miniszterelnöki Kabinetiroda válasza szerint, Orbán Viktor miniszterelnök úr megkeresésünket – melyben a köztünk és a MÁV Zrt. közötti vita megoldásában kértük közreműködését – továbbította Dr. Palkovics László miniszter úr részére, hogy az abban foglaltakat áttekintse. A Fővárosi Törvényszék és a Fővárosi Ítéltábla végzése után kíváncsian várjuk miniszter úr vizsgálatának a konklúzióját.

A munkáltató a Fővárosi Törvényszék számára kedvező döntését is megfellebbezte, leginkább azért, hogy másodfokon, az elsőfokú végzés fent idézett részeit töröljék. A Fővárosi Ítéltábla, mint másodfokú bíróság, jogerős végzésében nem tette meg ezt a szívességet a MÁV-nak.

Apavári József

## Lassan a békés eszközök végére érünk

Annak ellenére, hogy a Bíróság is megerősítette a MOSZ álláspontját, amely szerint a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. nem tartotta be a sztrájk elkerülése érdekében kötött megállapodást, a Munkáltató továbbra is azt hangoztatja, hogy valamennyi eddigi megállapodásban vállalt kötelezettségét teljesítette. Palkovics László illetékes miniszterhez fordultunk, kérve közbenjárását a társadalmi béke megőrzése, a megállapodásban foglaltak teljesülése érdekében.

### Tisztelt Miniszter Úr!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete 2022. március 10. napjára határozatlan idejű sztrájkot hirdetett meg a 2021. évi reálkeresetvesztés kompenzálása érdekében a MÁV-START Zrt.-nél. A meghirdetett sztrájkot a Kúria felülvizsgálati végzésében jogszerezésnek minősítette. A jogszerezés elkerülése érdekében a Mozdonyvezetők Szakszervezete március 9-én az akkor fennálló járványügyi helyzetre és az orosz-ukrán háború miatti menekültválságra tekintettel megállapodást kötött a MÁV Zrt. elnökével.

A 9833-I/2022/MAV megállapodásban a Munkáltató kötelezettséget vállalt 300.000,- Ft júliusi egyszeri kifizetésre a mozdonyvezetők, motorvonat-vezetők, Flirt motorvonat-vezetők körében, ezzel részben teljesítve a MOSZ sztrájkkövetelését, azaz a 2021. évi reálkereset-vesztés kompenzálását. A felek továbbá rögzítették, hogy a fentiekben túl minden egyéb évközi kifizetés a többi munkavállalóval azonos módon és mértékben illeti meg a mozdonyvezető, motorvonatvezető, Flirt motorvonat-vezető munkakörben foglalkoztatottakat.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete álláspontja szerint a munkaiügyi kapcsolatok terén példátlan módon a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. nem teljesítette a márciusra meghirdetett jogszerezés sztrájk lemondásához kapcsolódó megállapodást.

A megállapodás teljesítése érdekében történő egyeztetések a munkáltató elutasító magatartása miatt nem vezettek eredményre, így a Mozdonyvezetők Szakszervezete szeptember elejére ismétellen munkabeszüntetést hirdetett. A sztrájk meghirdetéséhez kapcsolódó bírósági eljárás során a Fővárosi Törvényszék Munkaiügyi Kollégiuma 24.Mpk.75.175/2022/8. számú végzése majd a Fővárosi Ítéltábla – mint másodfokú bíróság – 2.Mpkf.35.109/2022/A számú végzése megerősítette a Mozdonyvezetők Szakszervezete álláspontját. Ennek ellenére a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. a tárgyalásokon továbbra is azt hangoztatja, hogy valamennyi eddigi megállapodásban vállalt kötelezettségét teljesítette.

### Tisztelt Miniszter Úr!

A vitatott kérdés békés megoldása érdekében levélben fordultunk Orbán Viktor Miniszterelnök Úrhoz. A Miniszterelnökségi Kabinetiroda I-I/ME/1320/3(2022) számú válaszlevelében Önt jelölte meg a helyzet áttekintésére.

A levél tartalmára is hivatkozva kérjük Miniszter Úr közbenjárását a társadalmi béke megőrzése, a megfelelő munkaiügyi kapcsolatok helyreállítása érdekében. Kérjük, szíves intézkedését, hogy a sztrájk lemondásához kapcsolódó megállapodásban foglaltak a MÁV Zrt. és MÁV-START Zrt. részéről betartásra kerüljenek.

Várjuk megtisztelő válaszát

Budapest, 2022. 10. 03.

Palkovics László miniszter válasza sem méltatta a Mozdonyvezetők Szakszervezetét.

# Pihenőidős perek

## Luxemburg a MOSZ álláspontját erősíti

Október 13-án Luxemburgban, az Unió Bíróságának székhelyén nyilvános tárgyaláson hirdette ki a főtanácsnok az indítványát a napi és heti pihenőnapok kiadásával kapcsolatos, a MÁV-START Zrt-vel folytatott jogvitánkban.



Álláspontja szerint – a MÁV-START Zrt. gyakorlatától eltérően – a lakóhelyen töltött 12 órás napi pihenőidőt nem csak akkor kell biztosítani, ha utána 24 órán belül újabb munkavégzésre kerül sor, hanem a heti pihenőidőhöz és a fizetett szabadsághoz kapcsolódóan is ki kell a napi pihenőidőt adni, tehát a MOSZ jogértelmezését tartja az uniós normáknak megfelelőnek. A napi és heti pihenőnapok kiadásával kapcsolatos, a MÁV-START Zrt-vel folytatott jogvitánkban néhány kivétellel valamennyi pert felfüggesztették a magyar bíróságok, és előzetes döntéshozatali eljárást kezdeményeztek az Európai Unió Bíróságánál.

Ennek menete szerint először egy kijelölt főtanácsnok vizsgálja meg az ügyet és álláspontját ismerteti a bírósággal, amely néhány hónap múlva ítéletet hirdet. A tapasztalatok szerint az ítéletek nagy többsége a főtanácsnoki indítvánnyal azonos. 2022. október 13-án Luxemburgban, az Unió Bíróságának székhelyén nyilvános tárgyaláson hirdette ki a főtanácsnok az indítványát az ügyünkben. Álláspontja szerint – a MÁV-START Zrt. gyakorlatától eltérően – a lakóhelyen töltött 12 órás napi pihenőidőt nem csak akkor kell biztosítani, ha utána 24 órán belül újabb munkavégzésre kerül sor, hanem a heti pihenőidőhöz és a fizetett szabadsághoz kapcsolódóan is ki kell a napi pihenőidőt adni, tehát a mi jogértelmezésünket tartja az uniós normáknak megfelelőnek.

Az indítványban a főtanácsnok álláspontja az, hogy – a munkáltató állításával ellentétben – a napi pihenőidő nem képezheti részét a heti pihenőidőnek, és azt nem is lehet a heti pihenőidőbe beleszámítani.

Ha a bíróság ítélete – mely 2022. decemberében várható – is ennek megfelelő lesz, akkor bizhatunk abban, hogy a jövő év elején folytatódó eljárások során

- a visszamenőleges követeléseinkkel kapcsolatosan eredménnyel képviselhetjük tagjainkat a magyar bíróságok előtt, továbbá
- a mozdonyvezető kollégák vezénylése is emberibb módon alakulhat a jövőben.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

# Esztergomba kirándult

## a MOSZ Train Hungary tagcsoport

*Az első őszi szombaton, szeptember 3-án, a MOSZ Train Hungary tagcsoportjának szervezésében a cég dolgozói, és a tagok egy tartalmas napot töltöttek el Esztergomban. A mozdonyvezetők, és családtagjaik mellett kocsivizsgálók, diszpécserek, és a cég sofőrszolgálatának tagjai közül is nagy számban választották hétfégi pihenőjük első napján a változatos programokat ígérő kirándulást.*

A Train Hungary Magánvasút vezetéséből Bénóné Krajcz Zsuzsa üzemeltetési igazgató és Kovács Lajos műszakcsoport vezetője, a MOSZ részéről pedig Dékány Zolt a Vasútállatok területi ügyvivője és Barsi Balázs a Mozdonyvezetők Szakszervezetének elnöke a meghívást elfogadva jelentek meg vendégként a kulturális programon.

A résztvevők a reggel 9 órás találkozó után szárnyashajóval indultak Budapestről az esztergomi hajóállomásra. Az 50 fős hajót szinte megtöltötték a kirándulók, ezenfelül a nagy érdeklődés miatt néhányan egyénileg érkeztek a helyszínre. A vasút egy MOSZ-os programból sem maradhat ki, bár a kirándulókat kötött pálya híján gumikerekes kisvonat vitte fel az Esztergomi Bazilika előtti térre.

Innen részletes idegenvezetés kíséretében az Altemplomból indulva a liturgikus téren át a Kincstárig megannyi történet és erekle kalauzolta végig a csoportot a katolikus egyház és Magyarország összefonódó történelmén. A történeteket a felnőttek mellett az ott lévő gyerekek is érdeklődéssel hallgatták, közülük sokan először voltak az esztergomi Bazilikában, hiszen az ország különböző részeiről

érkeztek ők is szüleikkel a kirándulásra. A másfél órás tárlatvezetés után kicsit megpihelve többen a tetőtérből kitekintve keresték meg azokat a helyeket, ahol munkájuk során többször megfordulnak. Erre az Esztergom történelmi városrészét, és Párkányt is magába foglaló panoráma a kellemes őszi napsütéses idő miatt kiváló lehetőséget adott.

A pihenőt követően a csoport a Bazilika alatt elhelyezkedő Primás Pincében fogyasztotta el a finom ebédjét. Az asztaltársaságokban nem maradhettek el az olykor munkához kapcsolódó történetek sem, de ez a nap leginkább a kikapcsolódásról és a csapatszellem erősítéséről, megerősítéséről szólt.

Sajnos minden vendég nem tudott jelen lenni külföldi tartózkodása és egyéb betegség miatt, pedig tovább emelték volna jelenlétükkel a hangulatot és a program színvonalát.

Ebéd után nem sokkal Illés Gyula Tamás, a MOSZ Train Hungary tagcsoportjának vezető ügyvivője, a tagcsoport nevében a legaktívabb szakszervezeti tagoknak, valamint a cégnél dolgozó minden szakágnak megköszönte néhány szóval és jelképes ajándékokkal, hogy Cégünk és tagcsoportunk jóhírért viszik szerte az országban és segítik a mozdonyvezetők munkáját.

A program létrejöttében a szervezők és a MOSZ mellett a Train Hungary Magánvasút vezetésének is fontos szerepe volt. A szervezés közben Gratian Călin ügyvezető igazgató a kezdeményezést felkarolva a dolgozók és családtagjainak részére teljes mértékben ajándékba adta ezt a programot. Így minden résztvevő dolgozó és családtagja számára ingyenes volt a kirándulás.

További támogatók: MOSZ Alapítványa és a MOSZ Vasútállatok területi képviselője.

Ezt, és az elmúlt évek nehézségein történt sikeres túllépést megköszönő szavak után a Train Hungary vezetéséből Bénóné Krajcz Zsuzsa vette át a szót. Az üzemeltetési igazgató a helyszínen jelentette be, hogy a cég a mozdonyvezetők számára is 10 százalékos alaphéremelést hajt végre, így segítve eddig meglévő életszínvonaluk megtartását.

Végül Barsi Balázs MOSZ elnök köszönte meg az egyik legnagyobb létszámú és forgalmú magánvasút szakszervezeti tagcsoportjának a meghívást a különleges programokkal tarkított rendezvényre.

A rövid beszédek után egy másfajta, hosszabb monológ következett. Egy újabb volt vasutas kolléga lépett az étterem asztalai melletti pódiumra. Bár jó pár éve leköszönt, mégis bebizonyította a népszerű humorista, Badár Sándor, hogy a munkánkban hosszú évek alatt rengeteg vicces sztori keletkezik. A kezdetben 30 percre tervezett előadása végül bő háromnegyedórás lett, de maradt még így is történet a tarsolyában egy esetleges következő alkalomra.

A délutáni programok után közeledett a visszaindulás ideje. A Primás Pincétől a szárnyashajóig ismét a kisvonat vitte a népes csoportot. A budapesti Vigadó téren egy vidám, élményekkel gazdagodott csoport köszönt el egymástól 18 óra körül, ahonnan az ország különböző részeibe indult haza mindenki. Indulás előtt minden résztvevő kapott egy emléklapot, de a rengeteg fotó sem tudja teljesen visszaadni a jó hangulatot. A következő hasonló program ezek alapján szintén sikeresnek ígérkezik és várhatóan tovább öregbíti a Train Hungary Magánvasút Kft és a helyi tagcsoportja jó hírnevét.

Illés Tamás





# Miskolc

*Augusztus végén egy tehervonat kisiklott kocsija szántotta végig Miskolc Rendező és Nyékládháza között a jobb vágány jelentős részét.*

És milyen érdekes az élet: más esetekben, ha bármilyen időjárási jelenség van a szivárványon kívül (meleg, hideg, eső) akkor az képes a biztosítóberendezés zavarát okozni. Most pedig egy vasúti kerékpár összekaszabolt 9000 betonaljat, több átjárót, majd ezek után Nyékládháza első váltója visszaterelte a sínre (!) A vonat akár tovább is mehetett volna. Nos ez a váltó „vörösödött” be, ezt nézték meg a szakemberek és vették észre, mi is történt valójában.

Mindenesetre azóta is tart a vágányzár. Minimum egy hétig semmi nem történt – de legalábbis helyszíni munkavégzés semmiképp. Majd munkásbrigádok kézi erővel, egy munkagép segítségével elkezdtek kicserélni az aljakat. Én nem vagyok pályás szakember, de ezt tényleg ilyen sufni-tuning módszerekkel kell csinálni? Ez számomra egy lassú barkácsolásnak tűnik. Azt megértem, hogy nincs az országban 9000 betonalj, de azt nem, hogy a helyreállítás talán



október végén fejeződik be. Vonataink kiszámíthatatlanul késnek, közszolgálati eredményeink a mélységekbe zuhantak. Közben a 80-as vonal a végletekig lepusztult, a hőség megtette a hatását, a pályán szinte seholy nem lehet 120 km/h sebességgel közlekedni. Féktuskókon, kerékkabroncsokon égetjük a mérgező drága energiát...

Még a nyár folyamán átalakításra kerültek Miskolc TSZVI mozdonyszemélyzetfordulóiban azok a szolgálatok, melyek laktanyázást tartalmaztak. Nem bánjuk. Az új szolgálatok élhetőek, laktanyáztatás nélkül is. Az első két-három hónapban „pilot-jelleggel” most pedig állandósulni látszik az ötlet. Ugyanakkor sajnáljuk a hosszú évek munkájával - és ebben tényleg partner volt a munkáltató is – elért, kialakított, igényesnek mondható laktanyai elhelyezésünket. Félelmünk onnan fakad, hogy mi fog történni, ha a „nagy ember” újabb ötlettel áll elő: mégis csak gazdaságos a személyzet laktanyai elhelyezése. Akkor kezdhetjük előlről azt a munkát, amit már elvégeztünk: ismét megfelelő minőségű szállást találni a mozdonyvezetőink számára. Megjegyzem, a laktanyáztatás néhány esetben – ahol ezt semmilyen más ésszerű megoldással nem lehetett elkerülni – pl. Egyeken, megmaradt. A laktanyáztatás megszüntetése viszont újabb problémát is felvetett, pl. Tornanádaskán. Hová menjen a személyzet a lezárandó járműről éjszaka? Az állomásépület egyetlen kis pihenője szűkös négy személy részére. A TSZVI vezetésétől elvárjuk a probléma gyors megoldását.

Egy éve történt, hogy a felvigyázót (személyzetirányítót)



kiköltöztették a Fűtőházból Miskolc Tiszai állomásra. Ellenérzéseink voltak ezzel kapcsolatban és tamáskodásunknak nem csak érzelmi okai voltak. Aggódtunk lesz-e elegendő hely, elférünk-e a kis(ebb) épületben, elegendő számú lesz-e az öltöző. Nos, belaktuk az épületet, szerintem a kollégák döntő többségének az lenne a kellemetlen, ha ismét a fűtőházban kellene jelentkezni.

Egy újabb mozdonyvezető tanfolyam ért véget, valamennyi végzős miskolci kollégát tagcsoportunk tagjai közt tudhatjuk. Szükség is van rájuk, hiszen a nyugdíjazás nem állt le. Ugyanakkor, ha megnézzük a TSZVI tavalyi túlóra, szabadságkiadás adatait, akkor azt látjuk javult a helyzet, csökkent a túlóra és a bázistól ugyan több – de a tervtől kevesebb a mozdonyvezető (feladataink kb. azonosak a tavalyival).

Füzesabonyban egy időben búcsúzott a munkahelyétől,



kollégáitól két kolléga is, egy mozdonyvezető – Felföldi István és egy jegyvizsgáló – Kuburczik Béla. Az abonyiak hangulatos, családi búcsúztatót szerveztek számukra utolsó szolgálatuk végén.

A füzesabonyi személyzetirányító helyiségben is történtek ám jó dolgok. A személyzetirányító irodájának előtere (külső tere, és a hozzá kapcsolódó helyiségek) felújításra kerültek. Elkészült egy kellemes étkező helyiség, mely ízléses, korszerűen berendezett. A tagcsoport is hozzájárult néhány virággal, kaspóval a helyiség berendezéséhez. Most már „csak” az emeleti öltöző felújítása, átalakítása várat magára.

Szomorú esemény is történt. Farkas István mozdonyszemélyzet forduló tervező, augusztus 19-én elhunyt. Pistivel vasúti munkaviszonyának kezdete óta – bő 30 éve – ismertük egymást. Ő volt anno a fordakészítő reszortos én pedig a szakszervezet részéről a fordával foglalkozó személy.

Pisti maximalista volt. Feladata volt, hogy a mozdonyszemélyzetet hatékonyan foglalkoztassa. Ezt meg is tette. De nem azért, mert embertelen volt, hanem azért, mert a saját logikája szerint, ha egy tevékenységet el lehet végezni rövidebb idő alatt, akkor neki azt meg kell terveznie. Önmagával szemben is ilyen volt, ő elsősorban önmagával szemben támasztott feltételeknek felelt meg. Kiváló szakember volt, teljesen átlátta a vasúti közlekedést. Látta az okokat is. Fel-

jebb is léphetett volna, de nem akart, nem is akart kitérni abból a világból melyben volt, melyet részben teremtett, melynek ő volt az epicentruma. Ennek minden jó és rossz következményével. Sok vitánk volt, nagyon sok. De a vita soha nem az ember, vagy a személy ellen valók voltak. Jó lett volna, ha többünket kicsit közelebb engedett volna magához, ha gyakrabban beszélgetünk.

Rengeteg tanfolyamon oktatott, kevés olyan mozdonyvezető van az országban, aki ne hallotta volna nevét. Bár felesége nem kérte, mi gyűjtést szerveztünk a család támogatására, hisz így tudtuk kifejezni részvétünket, segítőkészségünket. Adományunkat a MOSZ IX. Kongresszusa másnapján adtuk át.

A Miskolci Tagcsoport két év járványszünet után ismét megrendezte a Miskolci Mozdonyvezetők Napját. Ezúttal megpróbáltunk egy régi-új módszer szerint szervezni: Csa-

ládiás közegben egy kis helyen, a Tiszalúci Önkormányzat üdülőjében a Tisza holtágánál szervezetük meg a bulit. Mi főztünk (kihagytuk a rendezvényszervező cégeket) jó hangulatban telt a nap, közel 50 fő látogatott ki a rendezvényre.

A Szerencsi Tagcsoport szeptember elején egy – lassan már hagyományosnak tűnő – erdélyi kirándulást szervezett. A háromnapos kiruccanásról Szviatkovszky József fog beszámolni.

A Miskolci Tagcsoport felélesztette kapcsolatát a Szlovák Mozdonyvezetők Szakszervezetének Kassai Tagcsoportjával. Korábban igazán dinamikusnak mondható volt ez a kapcsolat, de hát a járványmizéria erre is hatással volt. Most ismét tudtunk találkozni, a találkozóról egy külön írásban lehet olvasni.

Tóth Ferenc Attila

# Szerencs

*A szerencsi tagcsoport mintegy 40 fővel működő tagcsoport a miskolci területen.*

A szerencsi tagcsoport mintegy 40 fővel működő tagcsoport a miskolci területen. Családi légkörben, egymást segítve és támogatva „üzemelünk”. A hozzánk belépő fiatal tagjainknak segítünk, nyugdíjasainkról sem feledkezünk meg. Az általunk szervezett programok mindig nagy népszerűségnek örvendenek. Az idén több tagunk nyugdíjba vonult, akiknek ezúton is gratulálunk. Az új belépőink között friss vizsgás, illetve a Gépészekről visszatérő kollégák vannak. Tavasszal nálunk is lezajlottak a választások, ahol a régi vezetést kapott továbbra is bizalmat. A pandémia után újra megszervezhettük rendezvényeinket. Ismét volt februárban Masiniszta bál, májusban Ivó napi horgászat, júniusban fórum és nyugdíjas búcsúztató, szeptemberben Erdélyi túra. Terveink között szerepel egy fórum ahová meghívnanánk az elnökséget is tovább szervezés alatt van egy bál. Szeretnénk feléleszteni egy régi hagyományt, hogy más tagcsoportokkal közös programokat szervezünk. Reményeink szerint újra indítjuk majd a hagyományos szerencsi vasutas foci kupát. Nemrég egy volt kollégánk családiháza leégett, a tagcsoport tagjai anyagi segítségen túl az újjáépítésben való részvételt is felajánlották. Munkaügyi kapcsolatunk a TSZVI vezeté-

sével korrektnek mondható, a felmerült problémákat sikerült közösen megoldani. Örülök, hogy egy ilyen jó társaságot vezethetek!

Szviatkovszky József



# Vezérek és séfek!

*A Gysev Zrt. 150. évfordulóját ünnepli idén.*



Ennek alkalmából családi nap és fesztivált tartottak Sopronban a Lővér kempingben. Sok színes program mellett az egyik ki-

emelt rendezvény a főzőverseny és szakácskirály választás volt. Hét csapat nevezett a versenyre, mely a délelőtti órákban került megrendezésre. Minden együtt volt egy jó hangulatú verseny megrendezéséhez. 9 órakor kezdődött meg hivatalosan a rendezvény. Sajnos reggel az időjárás szelésre, viharosnak ígérkezett, de kis idő múlva napsütés és felhőtlen szórakozás vette kezdetét. A Mozdonyvezetők Szakszervezete is fontosnak tartotta, hogy elinduljon a versenyen, hiszen még is csak ott a helyünk. Csapatunk, a Vezérséfek, melynek tagjai Rév Szaboles, Heisler Zoltán és Kohonitz László voltak. A séf, illetve a két kis kuktája, remek ebédet főztek. Úgy gondolták, nem lett volna a többi csapattal szemben sportszerű, hogy rögtön az első versenyt megnyerjék, így végül is a képzeletbeli dobogó 3. fokára állhattak fel.

Még egyszer szeretnénk Gratulálni Nekik a Mozdonyvezetők Szakszervezete soproni tagcsoport valamennyi tagja nevében!

# Nem értünk egyet...

*A Mozdonyvezetők Szakszervezete szeretne reagálni a 2022.10.14-én kiadott „Fűtésszabályozás”-ról szóló tájékoztató levelére!*

Az általunk képviselt munkavállalók - de úgy gondoljuk, szakszervezeti hovatartozástól függetlenül minden dolgozó - nevében kijelenthetjük, hogy nem értünk egyet a munkahelyek hőmérsékletét szabályozó Kormányrendelettel és felháborítónak (egyben aggasztónak) tartjuk, hogy egy szakemberek közreműködésével megalkotott, munkavállalók egészségét és munkakörülményeit is védő munkavédelmi jogszabályt egy tollvonással felül lehet írni. Természetesen tisztában vagyunk azzal, hogy a GYSEV Zrt-t, mint nagyobb részben állami tulajdonú vállalatot ez a Kormányrendelet (is) kötelezi.

Magánszemélyként és családi háztartást vezetőként még ha nem is ismernénk, de érezzük a kialakult gazdasági és energiaellátási helyzet hatásait, hiszen az év eleji 10%-os alapbér emeléssel szemben, még a KSH adatai szerint is 20,1%-os volt szeptemberben az infláció mértéke, az alapvető élelmiszerek és energiaköltségek tekintetében pedig ennek többszöröse az áremelkedés, ami a reálkeresetek drasztikus csökkenését hozza magával.

Valóban jól felfogott érdekünk az energia-spórolás, ez nem is annyira új keletű dolog, ugyanakkor a spórolás fogalmán mi egészen mást értünk: többek között például a pazarlás és a felesleges kiadások visszaszorítását, ésszerűsítését. A helységek rendeltetés szerinti hőmérsékletének biztosítását semmiképp nem sorolnánk a pazarló, vagy felesleges kiadások közé. A mostani, szükségszerűen meghozott megszorító intézkedésekkel is csökkenthetők látszólag a költségek egészen addig, amíg a betegállományban lévők létszáma ugrásszerűen meg nem növekszik emiatt.....

Újfént jelezzük, hogy tisztában vagyunk a Kormányrendelet kötelező jellegével, mégis szükségesnek ére-

tük a munkavállalók véleményének kinyilvánítását az intézkedéssel kapcsolatban.

A munkájuk során munkakörükből adódóan a szabad ég alatt dolgozó munkavállalók száraz ruházatának biztosításával kapcsolatban azonban aggályaink vannak, ugyanis csapadékos időjárás esetén az átázott ruhákat egy 18C fokos helyiségben nem lehet megszáritani. A 3/2002 (II.8.) SzCsM-EüM együttes rendelet 22.§ (2) bekezdésében meghatározott munkavégzés esetén biztosítani kell, hogy a munkavállaló védve legyen az időjárás káros következményei ellen. Szeretnénk kérni a munkáltatót - ha még nem történt meg -, hogy egy mindkét fél számára elfogadható megoldást keressen erre a sürgető problémára, továbbá ezekben a munkakörökben a meleg védőital mennyiségének fokozását is szükségesnek tartjuk!

Továbbra is bízunk a munkáltató és a szakszervezetek között kialakult produktív kapcsolat fenttartásában!

*Tisztelettel:  
Mozdonyvezetők Szakszervezete*



# Monostori Erőd

*Tagcsoportunk Komáromba, a Monostori Erődbe kirándult.*

Egy kellemes napsütéses őszi napon, a soproni tagcsoportból, körülbelül 45 fő elindult, hogy egy jó hangulatú kiránduláson vegyenek részt. Az idő tökéletes volt, a társaság kiváló, a hangulat pedig pazarnak mondható. Fiatalok és idősek egyaránt itt voltak. Reggel indultunk, már a vonaton mentek a poénok és a nagy beszélgetések. Komáromba érkezve, egy kis egészségügyi séta következett, ami jól is esett, bár Pali a főszervezőnk, azt mondta, csak pár méter az egész. Az erődben a reggeli kávé után megjött az idegenvezetőnk, aki rendkívül kedves és felkészült volt. Nagyjából kettő órába telt még körbe értünk és mindent megnéztünk. Kívül belül körbementünk, szó szerint elfoglaltuk az erődöt. Rengeg érdekes dolgot láttunk és hallottunk.

Az erődből kifelé jövet egy városnéző kisvonat várt minket. Körbe mentünk Komáromban, majd átugrottunk a szomszédokhoz egy jó fagyira. Közben az idő egyre melegebb lett, voltak, akik nem csak a víz hűsítő megváltását keresték. Ilyenkor azért valljuk be, a tüske nem tud szűrős lenni, sőt.

Megittunk pár pofa szlovák sört, majd indultunk magyar honba. Egy kellemes kis étteremben foglaltunk helyet, ahol a késői ebédünket elfogyasztottuk. Természetesen kaja kóma volt mindenkinél, de kellemesen kényelemben helyeztük magunkat az étterem teraszán, ahol az emlékeket felidézve fogyasztottunk még pár korsóval.

Hamar este lett, indulnunk kellett haza, de természetesen a vonatra is maradtak emlékeke, amiket átbeszéltünk. A visszajelzések alapján, mindenki jól érezte magát, szerencsésen haza érkezett mindenki. Kellemesen elfáradva, mondhatjuk, ez egy tökéletes nap volt. Hamarosan újabb programmal jelentkezünk, ahova szeretettel várunk Titeket.

*Köszönjük, hogy itt voltatok! Együtt, Veletek, Közösen!*



# Guruló kupa 2022

*Az idén Sopron volt a házigazdája az idei év utolsó foci tornájának.*

A hagyománnyá vált labdarúgó kupán három csapat harcol a dicsőségért. Eger, Szombathely, illetve Sopron csapatai. A baráti hangulatú mérkőzések hatalmas téttel bírnak. Aki diadalmaskodik, a következő összecsapásig ő mondhatja magát a guruló bajnoknak. Ahhoz képest, hogy a korosztály nagyon tágan mozog, a junioroktól a seniorokig megtalálható minden korosztály. Az idősebb korosztály hozta létre az összejövotelt, ahol a foci mellett a régi barátságok kapcsolatok felelevenítése a cél. Az esti beszélgetések remek alkalmak a fiatalabb generáció számára, hogy tapasztalatokat halljanak az idősebbektől.

Kis tájékoztató a fociról. Az előző években Eger és Szombathely csapatai domináltak, a soproni csapat a szerethető harmadik helyet bérlete ki magának. Aztán jött az idei év, ahol a magára talált a soproni csapat. Szombathely csapatát legyőzve, majd az egri különítménnyel egy remek mérkőzésen négy négyes döntetlen született.

Eredményhirdetés után egy közös, jó hangulatú vacsora következett, átadtuk a díjakat. Ezt követték a remek hangulatú beszélgetések, élmények felidézése.

*Tavasszal ismét Guruló kupa. Várunk benneteket!*

*Képen a győztes soproni csapat!*



# Szegedi kirándulás

**„Kis tagcsoport nagy utazása Szegedre!”**

*A pápai tagcsoport idén megalakulása óta először két napos kirándulást szervezett tagjai számára. Az idén bevezetett elektronikus szavazásnak köszönhetően éltünk a lehetőséggel, hogy megkérdezzük a tagokat hova szervezzük az idei kirándulást. Négy helyszínt jelöltünk meg. A szavazáson Szeged nyert! Korpics Barnabással elkezdtük szervezni a két napos kirándulást. Szép számmal jelentkeztek a családok nagy volt a lelkesedés sok jó ötlettel segítették a szervezést. Sajnos a kirándulásra már csak 6 család tudott eljönni. Korán reggel indultunk kis csapatunkkal, Pápától már teljes létszámmal, vidám hangulatban enyhén borús időben.*



11:30-kor megérkeztünk Szegedre. Itt Péter az idegenvezetőnk szívélyesen üdvözölt minket „A Napfény városában”, igaz, akkor kissé csepergett az eső. -E sorok hasábjain között is szeretném megköszönni Lökös Csabának a Szegedi tagcsoportvezetőnek a segítséget, hogy bármilyen kérdéssel fordultam hozzá mindig szívélyesen segített. Pétert az idegenvezetőt is Ő ajánlotta nekünk, ami később kiderült nagyon jó választás volt. Még egyszer köszönöm. - Szeged új járművel a Tram-Train-nel utaztunk a szállásunkra. A kikapolás és az ebéd elfogyasztása után bevetettük magunkat Szeged gyönyörű utcáig közé. Az egész tematika a nagy szegedi árvíz és az újjáépítés története körül forgott. Így ismertük meg a Reök-palotát és a csodálatos belső udvarát. Magyar Ede szecessziós épületeit. Szeged szép tereit és sétáló utcáját. Városnézést hajókázással szakítottunk meg a Tiszán. Felhajóztunk a Maros torkolatáig a „szőke Tiszáig”. Mikor újra szárazföldre léptünk, Szeged legnagyobb nevezetességével a Dóm meglátogatásával folytattuk. A bátrabbak és kitartóbbak felmentek a dóm tornyába, ahol 302 lépcsőfokot megmászva gyönyörködhetek Szeged látképében. Széchenyi tér bejárása után jól esett megpihenni a Kiskőrösi halászcserda teraszán és elfogyasztani a „hírös” szegedi halászlét. Másnap szabad foglalkozás keretén belül voltak, akik meglátogatták a szegedi vadsparkot, mások pedig még a városba tettek egy rövidebb sétát és megnézték a szegedi új zsinagógát. Majd elkövetkezett a hazaindulás ideje. Mindenki vidáman, jókedvűen és egy kicsit szomorúan is ült fel a haza induló vonatra. Mindnyájan mondtuk, hogy nagyon szép város. Ide újra el kell jönni.

Úgy érzem, akik vállalkoztak egy ilyen hosszú útra nem bánták meg, hogy ezt a hétvégét együtt töltöttük el. Köszönöm mindenkinek, aki részt vett és segített a szervezésben, reméljük jövőre is hasonló tartalmas kirándulás tudunk szervezni!

*Winhoffer Jenő  
Pápai tagcsoport ügyvivője*

# Alapítványi hírek

## 2022 első félévéről

*A Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány a 2022 év folyamán is az alapító okiratban leírt célok érdekében végezte a tevékenységét. A világjárvány hatásai a vártnál kevésbé voltak drasztikusak és az év folyamán nem érzékelték a hatásukat. 2021 év végén megemeltük a mozdonyvezető, a mozdonyvezető felesége (élettársa) valamint gyermeke elhunytá esetén adandó segélyek összegét, és ugyancsak megemeltük a kiemelt kockázatot jelentő betegségek (infarktus, stroke, daganatos megbetegedések) esetén adandó támogatások összegét.*



**A**lapítványunk az év folyamán eddig februárban, áprilisban és júniusban, ülésezett. A járványhelyzet elmúltával ezúttal már személyesen jelenléttel valósultak meg a kuratóriumi ülések. Általános tapasztalat, hogy lényegesen csökkentek a hozzánk érkező kérelmek. Gyakorlatilag megszűntek az apró, kisebb betegálmányok okán beadott és korábban szokásos, néha vitatható indokokat tartalmazó megkeresések. A hozzánk fordulókra jellemző volt, hogy komoly indokok alapján kerestek meg minket.

gyakran csökkentek a hozzánk érkező kérelmek. Gyakorlatilag megszűntek az apró, kisebb betegálmányok okán beadott és korábban szokásos, néha vitatható indokokat tartalmazó megkeresések. A hozzánk fordulókra jellemző volt, hogy komoly indokok alapján kerestek meg minket.

- A februári ülés során kilenc kolléga kérelmét tárgyaltuk, rajtuk összesen 920 000 Ft-tal segítettünk.
- Az áprilisi ülésre négy kolléga megkeresése érkezett be, őket pedig összesen 330 000 Ft-tal támogattuk.
- Áprilisi ülésünk visszatérő témája a különböző beszámolók megvitatása, összeállítása és elfogadása.

Elfogadtuk az alapítvány 2021 évi költségvetési beszámolóját. Ebben az évben is jobban alakult a bevételi oldal, az 1 %-os felajánlás több lett, összesen 4 645 680 Ft szemben a tervezett 4 000 000 Ft-tal, valamint adományokból is több érkezett be. Ugyanakkor a felajánlást tevők száma nem növekedett!

A működési kiadásaink előző évi szinten alakultak. Picit szerényebb lett a tervnél a bankköltség, nem költöttünk nyomdára, reklámra. Csökkent a költségterítésre fordított összeg, valamint a könyvelési díjak is évek óta változatlan mértékűek.

A tervvel szinte pontosan egyező támogatást fizettünk ki a terv 3 500 000 Ft volt, a tény ettől

30 000 Ft-tal lett csak kevesebb, azaz 3 470 000 Ft támogatást kaptak a rászoruló kollégák!

A kuratórium tagjai egyhangúlag elfogadták a 2021 évi költségvetési beszámolót.

A 2022 évi költségvetéstervezetben a bevételek és a kiadások az eddigi tapasztalatok alapján lettek kalkulálva, valamint ismét óvatosan terveztük az adó 1%-ból származó bevételünket.

Kiadási oldal számítása is az eddigi tapasztalatok, illetve ismert tények alapján történt. A támogatásra szánt összeg a tavalyi 3 500 000 Ft-tal szemben 4 000 000 Forintos szinten terveztük. Elvünk az, hogy ahol nagyobb a szükség, ott hatékonyabban segítsünk.

A kuratórium tagjai, a 2022 évi költségvetéstervezetet is egyhangúlag fogadták el.

Korábban megkaptuk az alapítványunk könyvelőjétől a szervezetünk egyszerűsített éves beszámoló mérlegét, eredménykimutatását, és közhasznúsági mellékletét. A beszámolókat a kuratórium egyhangúlag elfogadta, és a közhasznúsági mellékletet az alapító honlapján közzétettük.

Eredménykimutatással kapcsolatban annyit érdemes elmondani, hogy jelentős az „eredményünk,” azaz, több volt a bevételünk, mint a kiadásunk. Így a gazdálkodásunk hosszabb távon biztosított és még inkább rendelkezésünkre áll egy olyan összeg, ami egy váratlan helyzetben tartalékokat jelenthet. Ugyanakkor nem célunk az anyagiak felhalmozása, sokkal inkább célunk az anyagi erőforrások a megfelelő cél, azaz a segítség érdekében történő felhasználása.

A júniusi ülésünkön öt kérelmet tárgyaltunk és mind az öt kérelemre támogatást ítéltünk meg, részükre 480 000 Ft-támogatást utaltunk.

Várjuk a nehéz élethelyzetbe kerül kollégák megkeresését! Várjuk azok megkeresését is, akiket súlyosan érintett a közelmúlt járványhelyzete. Alapítványunk megfelelő forrásokkal rendelkezik ahhoz, hogy hatáson segítséget tudjon nyújtani!

*Tóth Ferenc Attila  
a kuratórium elnöke*



## Biztosítás módosítása

### Kedves Tagok!

Az év vége közeledtével eljött az idő, hogy azok a tagok és családtagok, akinek külön fizetett Union biztosításuk (is) van (600,- 800,- 1600,- Ft-os), és váltani szeretnének olcsóbb vagy drágább csomagba, megtegyék az erre vonatkozó módosító nyilatkozatot.

A Módosító adatlapokat 2022.12.16-ig várjuk a MOSZ központi postacímére: 1580 Bp. Pf.145 Az ez után érkező kéréseket csak a következő decemberben tudjuk feldolgozni, ezért kérek mindenkit, hogy időben gondolja végig, mit szeretne!

[https://mosz.co.hu/images/a146/Modosito\\_adatlap.pdf](https://mosz.co.hu/images/a146/Modosito_adatlap.pdf)

Akinek még nincs élő biztosítása, az bármikor beléphet, nem csak decemberben. Ez a kikötés kizárólag a módosításra vonatkozik.

Hegedűs Gizella

Tel: +36 30 177 7660

e-mail: [hegedus.gizi@mosz.co.hu](mailto:hegedus.gizi@mosz.co.hu)



# Mozdonyvezetők NAPJA

Szeptember 15. a Mozdonyvezetők Napja szerte Európában. A Mozdonyvezetők Szakszervezete ebből az alkalomból köszöntötte a mozdonyvezetőket, motorvonatvezetőket, eseménymentes szolgálatot kívánva mindenkinek!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete javaslatára 1995 óta szeptember 15-én ünnepeljük a Mozdonyvezetők Napját Európa számos országában. Ez az alkalom lehetőséget teremt arra, hogy a közvélemény figyelmét felhívjuk a mozdonyvezetői munka sajátosságaira.

Sok kisgyermek álma, hogy mozdonyvezető legyen, de vajon álmunka-e ma Magyarországon a mozdonyvezetés?

A mozdonyvezetői munka, a vasúti járművezetés másra át nem hárítható, közvetlen felelősséggel járó hivatás, Fegyelmzett, pontos munkavégzést igénylő, állandó figyelmet, gyors és határozott döntéseket megkövetelő, a családi, baráti kapcsolatokat a szolgálatnak alávető tevékenység. Olyan, amelyet csak magas fokú elhivatottsággal és hosszú távú elkötelezettséggel lehet gyakorolni. Mozdonyvezetői hivatást egy életre választ az ember, a munkakör valamennyi kockázatát mérlegelve. Napjainkban szigorú egészségi alkalmassági követelményeknek megfelelő, áttekinthetetlen és értelmezhetetlen utasításrendszerben, rendszertelen munkaidőbeosztás és állandó stresszhelyzet mellett, fokozódó pszichés terhelés közepette kell nap nap után helytállnunk. A romló közlekedési morál miatt a közúti-vasúti átjárókban egyre nagyobb veszélynek vagyunk kitéve, a magyar vasúttársaságok gépparkja pedig leginkább egy időutazás a múltba. Az elfogadható munkakörnyezet, az egészségre nem veszélyes körülmények kevesek kiváltsága ma még. A megnövekedett követelményekkel és kockázatokkal fordított arányban csökken a mozdonyvezetői munka társadalmi és anyagi elismerése. A korkedvezmény megszüntetése már ma is érezteti hatását, a képzési rendszer átalakítása, a kiképzési idő lerövidítése a rendkívüli események növekedését hozta magával. Szinte

állandó a munkavégzési kötelezettségünk és rendelkezésre állásunk, ritka kincs a szeretettel eltöltött ünnepnap és hétvége, de nincs ez másként Európában sem. Komoly létszámlhiánnyal küzdenek a vasúttársaságok, ez annak következménye, hogy a társadalom nem becsüli meg eléggé a mozdonyvezetők felelősségteljes munkáját, szakmai tudását, elkötelezettségét. A munkánkkal járó megpróbáltatások ellenére mindannyiunkban ott van az az érzés, amely a mozdony vezetőállásán tart minket és nem ereszt. Amikor egy mozdullattal mozgásba hozzuk vagy megállítjuk a vonatot, amikor sebesen fut velünk a táj, tudjuk, hogy mögöttünk utasok százai és fuvaroztatók bíznak felelősségtudatunkban, felkészültségünkben, fegyelmzett és pontos munkavégzésünkben, amely biztosítéka a balesetmentes közlekedés fenntartásának, a rendkívüli események megelőzésének.

Tisztában vagyunk a hivatásunkkal járó felelősséggel és büszkénk vagyunk arra, hogy megfeleljünk ennek.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



## Egy szép gondolat megvalósítói a nyíradonyi diákok!

Szeptember eleje még pangás a nyíradonyi Kölcsey Ferenc Baptista Általános Iskola, Gimnázium, Technikum, Szakképző Iskola és Kollégiumban is.

Osztálynévsorok alakulóban, könyvek, füzetek kiosztva, órarendek többször átírva, befizetni valók összeszedve, csak lézengünk az első néhány napon. Az elmúlt évben az időseket köszöntöttük - így szeptember elején - az idősek otthonában versekkel, szerény ajándékokkal, de idén valami mást, valami újat szerettünk volna. Nézegetve a világnapok között, megakadt a szemünk a mozdonyvezetők világnapján, melyet szeptember 15-re jelzett a jeles napok naptára. Ilyen még nem volt az iskolában, de szerintünk a településünkön sem.

„Ezt meg lehetne, meg kell csinálnunk mondta egy lelkes kislány. Az elhatározást tettek követték. Megkerestük Kővári Imrét - korábbi tanítványunk édesapját - a nyíradonyi állomás forgalmi szolgálattevőjét, aki már máskor is, másban is a segítségünkre volt, hogy ilyenkor mi a teendőnk. Néhány órán belül minden szálát megmozgatott, hogy legyen lehetőségünk megvalósítani elképzelésünket. 2022. 09. 15-én a 14 óra 43-kor a Debrecenből Nyíradonyba érkező és Mátészalkára tovább közlekedő vonat mozdonyvezetőjét szerettük volna megköszönteni ezen a jeles napon.

Kis kerékpározás után a Nyíradonyi állomáson gyülekezett a 7.a osztály. Aszaját osztályfotósunk felkészült a nagy eseményre, elfoglalta a legjobb helyet, mikor begördült az „InterPici” vonat a második vágányra. A mozdonyvezető főnökeiktől engedélyt kapott, hogy elhagyhassa a vezetői állását. Lejött a peronra és mi izgatott arccal vettük körül. Elhangzott a rövid köszöntőnk, majd Kincső elszavalt a mozdonyvezetőkről írt versét, átadtuk az erre az alkalomra készített „Emléklapot”, valamint a szépen becsomagolt, szerény ajándékunkat is. Meglepődtünk, hogy a köszöntést nem üres kézzel fogadta, mi is kaptunk egy kis ajándékot a „masinisztától”.

Mozdonyvezetők  
világnapja:  
szeptember 15.



Jó egészséget kívántunk neki és családjának, rajta keresztül valamennyi mozdonyvezetőnek, aki bajtársai nevében elérékenyülve köszönte a jókívánásokat és többszöri dudálás közben, Nyírbátor felé elhagyta a munkaeszközélez állomást.

Lehet, hogy ez váratlan, szokatlan, egyedi cselekedet volt, nekünk biztos, de a MÁV dolgozók, a mozdonyvezetők irányába egy nemes gesztus. Szerintünk szép cselekedet, büszkeségre okot adó megemlékezés volt.

A vonatszám: 6334

Megköszöntött mozdonyvezető:

Vajda Sándor, telephelye: Mátészalka

Fenti sorokat vélhetően maguk a diákok az osztályfőnökükkel közösen írták.

A fényképek Nyíradony állomáson 2022-09-15-én készültek, mikor az emléklapot átadták.



# Záhony-Debrecen csapata nyerte a MOSZ Kupát

*Balatonkeresztúr adott otthont az idei MOSZ Kupa döntőnek, ahol megvédve címét Záhony-Debrecen csapata diadalmaskodott. Ezüstérmes Kiskunhalas, bronzérmes Bp. Keleti együttese lett.*

**H**at csapat részvételével zajlott az idei MOSZ Kupa kispályás labdarúgó bajnokság döntője, Bp. Keleti tagsoport rendezésében. Az idő nem fogadta kegyeibe a játékosokat és szurkolókat, kellemetlen őszi időben, csúszós pályán folyt a küzdelem. A borús hangulat nem ragadt rá a döntő résztvevőire, mindvégig rendületlen győzni akarás jellemezte a sportszerű mérkőzéseket, ahol a jó kedv sem hiányzott.

A tavalyi győztes Záhony-Debrecen esélyesként érkezett a döntőre és igazolva a papírfórmát, biztosan nyerte el idén is a MOSZ Kupát. A döntőben meggyőző játékkal fölényesen verte Kiskunhalast. A dobogó harmadik fokára Bp. Keleti állhatott, amely a kisdöntőben Mezőhegyest verte. A döntő legjobb játékosa Kovács Zoltán lett a mezőhegyesi csapatból, a gólkirályi címet Illés Attila záhonyi játékos érdemelte ki. Díjat vett át legjobb kapusként Serucza János Szolnok II. csapatából.

**Az idei MOSZ Kupa végeredménye:**

- 1.Záhony-Debrecen
- 2.Kiskunhalas
- 3.Keleti
- 4.Mezőhegyes
- 5.Szolnok
- 6.Sopron

A díjátadáson közreműködött dr.Steinmetz Ádám olimpia bajnok vizilabdázó, aki meghívott vendégként volt jelen.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



# Október 20. a Mozdonyvezetők Gyásznapja.

*Elhunyt kollégáinkra emlékeztünk, akik szolgálatteljesítés közben veszítették életüket, akik még az utolsó pillanatban is azt tartották szem előtt, hogy a tragédiát valahogy megakadályozzák. Ők a mi hőseink, nyugodjanak békében.*

Október 20-án a szolgálatteljesítés közben elhunyt kollégákra emlékezik a magyar mozdonyvezetők közössége. Azokra, akik rendkívüli események bekövetkezése miatt életüket adták a mozdonyvezetői hivatásért, a vasút szolgálatáért. A Mozdonyvezetők Gyásznapja tisztelgés elhunyt kollégáink előtt, ugyanakkor felhívja mindenki figyelmét a mozdonyvezetői munka kockázataira és veszélyeire.

A mozdonyvezetői munka másra át nem hárítható, közvetlen felelősséggel járó hivatás, embert próbáló, a magánéletet a vasúti szolgáltatnak alávető, fegyelmezett és pontos munkavégzést követelő tevékenység. Mozdonyvezetőként utasok százaiért felelünk, a fuvaroztatók által feladott rakomány biztonságos célba juttatása múlik rajtunk. Amikor szolgálatba jelentkezőnk tisztában vagyunk a felelősséggel és számolunk a kockázatokkal is. Sokszor azonban csak a szerencsében bízhatunk... S vannak kollégáink, akiknek ez nem adatott meg.

2010 október 20-án kaptunk hírt egy balesetről, hogy Délegyháza és Kiskunlacháza között tehervonat sóderszállító autóval ütközött, a mozdonyvezető súlyos sérüléseket szenvedett. Hamarosan tragikus hírek érkeztek, megtudtuk, hogy kollégánk a vezetőállásba szorulva, a fékezőszelep karját szorítva, a szörnyű ütközésben életét veszítette. Szlávik István értelmetlen halála megrendítette a mozdonyvezetők közösségét. A Mozdonyvezetők Szakszervezete akkor úgy határozott, hogy minden évben Szlávik István halálának napján, megemlékezik a szolgálatteljesítés közben elhunytakról és október 20-át a Mozdonyvezetők Gyásznapjának nyilvánítja. A magyar vasút születése óta több mint hatvan kollégánk vált áldozattá szolgálatteljesítés közben. Családapák, barátok, kollégák voltak Ők, akiket a Fekete Mozdony elvitt közülünk.

Naponta hallunk híreket útátjárós balesetekről, vonattal

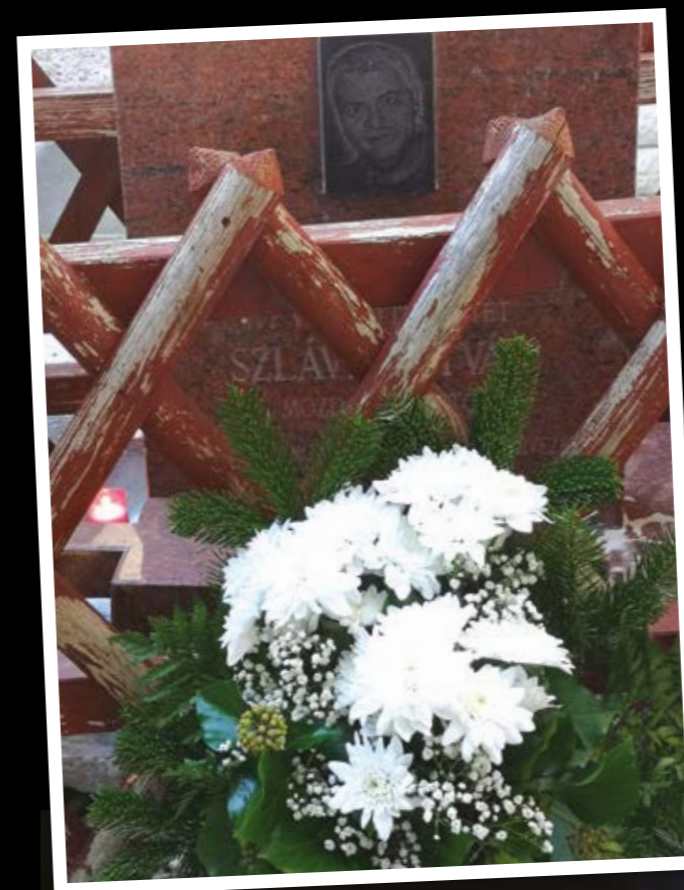
ütköző gépjárművekről, fegyelmezetlen, figyelmetlen és felelőtlen autósokról. Amikor értesülünk a balesetekről átfut rajtunk a gondolat, akár velünk is megtörténhetett volna. Aztán kutatjuk a híreket, kivel történt, sikerült-e túlélnie, milyen sérülései vannak. Sokszor tehetetlenek vagyunk, hiába pontos és precíz a munkavégzésünk, az ütközést nem tudjuk elkerülni. Tisztában vagyunk azzal, hogy életünk nemcsak rajtunk múlik, ezt az érzést azonban nem lehet megszokni.

A Magyarországon tapasztalható közlekedési morál, a megnövekedett motorizáció, a türelmetlenségből, figyelmetlenségből bekövetkező útátjárós balesetek aggasztó mértéke miatt munkavégzésünk biztonsága nem javul, pszichés terhelésünk viszont egyre magasabb. Elvárjuk a szakpolitikustól, a vasúti közlekedés biztonságáért felelős vezetőktől, hogy cselekvési tervet, érdemi döntéseket hozzanak a mozdonyvezetők és utasok biztonságának növelése, az útátjárókban bekövetkezett balesetek csökkentése érdekében. Ne várják meg újabb tragédia bekövetkezését! A Mozdonyvezetők Gyásznapján ne kelljen újabb kollégánk emléke előtt fejet hajtanunk!

Most elhunyt kollégáinkra emlékezzünk, akik szolgálatteljesítés közben veszítették életüket, akik még az utolsó pillanatban is azt tartották szem előtt, hogy a tragédiát valahogy megakadályozzák. Ők a mi hőseink, nyugodjanak békében.

A MOSZ Ügyvivő Bizottsága október 19-i ülésén koszorút helyezett el a székház falán elhelyezett emléktáblánál, valamint Szlávik István síremlékénél, és gyertyát gyújtott elhunyt kollégáink emlékére.

*Mozdonyvezetők Szakszervezete*





# Szép új jövő elé nézünk...

*Eltelt a nyár. Forró volt, túlórákkal terhelt és nem maradt el a közfelfűnést keltő baleset sem. Minden évben előfordul. Senkinek nem tűnik fel az összefüggés? Költői kérdés, legalábbis a végrehajtói szakágakat érintően.*

Halványan, de még emlékszem rá, mikor 150-160 órát hajtottunk havonta. Nappal-éjjel-haza-pihen ritmusban, négyes túr szerint. Az még tényleg az volt. Ritkán hívott fel a Sipuplan (egykori vezénylőnk, Sipos Laciról kereszteltük át egymás között, mikor belépett az életünkbe az IVU), hogy pihenőnapon ugorjak be egy plusz szolgálatra - és ennek köszönhetően fáradtnak se mondhatam magam. Mondjuk, mostanában már fel se hívnak, csak beírják, hiszen tudják jól, hogy többletmunkát szeretnél vállalni. Hogy ráérsz, vagy se, az nem érdekli őket. Kötelességed nézni a vezénylésed és ennyi elég. Különben is: az új irányzat szerint csak az a munkavállaló számít értékesnek, aki rommá hajítja magát a Cégért és hamutartót hajtogat az ajkából, hogy feljebbvalóinak legyen hova hamuzni.

Az új irányról jut eszembe: júniusban Esztergom Kertváros egyik útátjárójának csapórúdját egy felelősségtudó honfitársunk nagy sebességgel letörte. Épp a Csehszlovák ipar remeke érkezett a süttei kirohanással, lekotorta az útban heverő, tönkretett eszközt, de az olyan szerencsétlenül kezdte elhagyni az útátjárót, hogy bosszúból visszacsapott és letörte az üzemanyagtartály leeresztő-esavarját. Háromszáz liter gázolaj veszett kárba - ráadásul a környéken senkinél nem volt kanna! (És persze néhány vonatot is le kellett mondani). Az irányítás zsenialitása és felkészültsége, valamint a karbantartási hiányosság miatt közel nyolc órán át vesztelt szerencsétlen Bz a kétvágányos állomáson. Engem ért a megliszteltetés, hogy elkocogjak érte, hiszen a márkaszerviznek háromnegyed órás tornázást követően sikerült kiközepleni a járművet, mivel a kialakított zsinóros kioldó megoldás hasznavehetetlenné vált (hiányzott róla a működtetéshez szükséges fogantyú is). A történet pikantériája, hogy azzal a járművel mentem érte, amit még Győrben

váltottam és hajnalban az első esztergomi személyvonat gépének szán a forda. A VTK-t készítő kollégánót a háromnegyed egykor Komáromba érkező személyről szedték le, akinek így ugrott a pihenése. A pályasebesség és itt-ott, a sínre dőlt/hullott nagyobb faágak ellenére fél órával a fordavonat indulása előtt visszaértem. A leváltómat, a ma már nyugdíjas Bartha Géza bácsit, mint az új és minden zsenialitást magában foglaló pontrendszer érintettjét kérdeztük, hogy hány pontot kap a szolgáltatáért. Mínusz hármat felelt. Ez annak fényében, hogy akár őt is elzavarhatták volna segíyezni, vagy akár az én szolgáltatást is értékelnék ilyen módon, ha a rendszer élvezői lennénk, meglehetősen karsú ellenértékelése a teljesítménynek. Eleve nonszensz, hogy egy olyan szolgáltatást negatívan értékelnek, amiben van teljesítmény. Jut eszembe: előfordult, mikor (részleges) állásidővel értékelték a teljesítmény nélküli szolgáltatást (vagy egy részét), de nem érhetett akkora hátrány, vagy akár megalázás, mint ezzel a pontrendszerrel.

Egy kicsit elkalandoztam.

Bár a következő témát is meglehetősen messziről akartam indítani. A gyerekkoromból, aminek nagyobb részét a család telkén töltöttem. Egy nagyjából 20 méterszer sok száz méteres kert állt a rendelkezésünkre, amiben megtermelhettük a konyhára valót. Bármit, amit ma már az emberek többsége a boltban vásárol meg. (Komáromban az „Ali baba” ABC vásárlói a családom által megtermelt zöldséget és gyümölcsöt szerezhetette meg magának). Az ingatlan hátsófelében álltak a gyümölcsfák, a kerítés mentén körben különböző szőlőfajták, majd telek közepe felé a pince és egy faház. A középpontot egy hatalmas diófa uralta, ami alatt műhely és ázott kút is helyet kapott. A telek elülső részében nevelkedett a zöldségipar teljes palettája. Ezen a területen épült fel minden év

tavaszán a partra vetett bálnára emlékeztető fóliasátor. Akik nem jártak volna még ilyen helyen, azok is könnyen el tudják képzelni, milyen páratartalom, hőség jellemezte, hiszen elég felvenni a munkáltató által jelenleg biztosított egyenruhát egy forró nyári napon, és fellépni egy minden tekintetben lezárt vontatójármű vezetőállására.

Igazán lezárt állapot sem szükséges. Elég, ha egy-másfél órán át közlekedik az ember nappal szemben. Az ígéretekkel ellentétben a légkondicionáló berendezés nem érte el a Cég minden vontatójárművét - még a frissen felújított 311-es Bz-t sem, ami az új arculatot ugyan megkapta, de még üvegfóliára se futotta - így elhatároztam, hogy nem fogom magam kitenni a fóliasátor-hatásnak, és beszereztem néhány 100% pamutból készült, ujjatlan trikót navy-blue színben. Szellőzik, nedvszívó és nem káros - ellentétben a formaruhával.

Ha minden igaz 2009 januárjától járok önállóan Bz-n. Tanfolyamon egymást ugrattuk, hogy ki fog majd többet karistolni ezzel a csehszlovák járműipari remekkel, végül belőlem lett előbb „bakonyi betyár”, majd a „szanatórium-vasút” versenyzője. Cuha-völgyében szerzett tapasztalataimnak máig hasznát veszem, és hálás vagyok azon kollégáknak, akiktől eme tudásnak egyes részeit megkaptam (Géprongálónak és Essőnek - többek között). Ám mit sem ér a tudás, vagy a tapasztalat, ha a járműnek olyan hibái jelennek meg, amit addig nem tapasztaltunk. Persze nem jelennének meg, ha a fenntartási telep a karbantartást nem csak papíron végezné el. A szomorúbb, hogy az alig 15-17 éves Flirt motorvonatokon, a svájci műreemen is megjelennek olyan problémák, amik vagy hanyagságra vezethetők vissza, vagy finanszírozási gondokra. Mi meg szívunk.

Nem csak mi.

A kormány határozata alapján október 15-éig nem lehetett fűteni, maximum 18 fokig. Ehhez még ellenőrző munkavállalót is találtak és büntettek, ha kellett. Ennek első áldozatai a vágányok közt eddig is sínylő gellók, kocsivizsgálók és -felírók. Győrben a gépkergetők tartózkodójából eltávolították az olajkályhát is. Komárom személypályaudvaron nem indították el gázkazánt. Az irodisták, szolgálattevők, pénztárosok akkor jutottak némi plusz hőméréslethez, ha akadt fűtésre alkalmas légkondicionálójuk. A pihenő- és öltözőhelyiségekben mindez nem áll rendelkezésre, ráadásul északi fekvésűek, így még a Nap se melegíti fel az üvegen keresztül napközben. Egyszóval arra

köteleztek bennünket, hogy hordozható hőszigetelővel szereljük fel, ha nem akartunk egészségkárosodást szenvedni. Még ezzel sem lenne semmi gond, azonban az állomásépületben van néhány lakás, amiben élnek. Ott sem volt fűtés. Megnyugtató lehet a tudat, hogy ledolgozod az életed ennek a Cégnek és az államnak, majd öregségedre hibernálnak.

Idén újabb típusal örvendeztettek meg. Nagyon lett volna az örömem, ha az utolsó utáni pillanatban kerül fel a kék papíromra a KISS, de ez nem kívánságműsor. Remélem, hogy a vonal minden más vonatási dolgozóját is sietve kiképzik rá, mert az lenne fair. Támogatom azt az elképzelést, hogy a fiatal és egy-két típusal rendelkező versenyzők mielőbb rákerüljenek, és sokat járjanak vele! Egyetlen előnyét találtam csak az egész képzési cirkusznak: a Ceglédre, Esztergomba és a Nyugatiba írt 690-ek megfelelő mértékben emelték meg a bérem. Ahogy a típusvizsgán elnéztem a kollégák lelkesedését, többségük ugyanígy gondolhatta. Itt már keveseket motivál egy újabb jármű megismerése.

Voltak, akiknek akkora motiváció jutott, hogy inkább felmondtak. Győrben nyár eleje óta hárman mondtak fel, októberben pedig egy komáromi és egy tatabányai mozdonyvezető hagyta itt a Céget. Ez csak azért probléma, mert eddig is 20-30 óra túlórával vezényelik a személyzetet, de ezen felül fennmarad még nagyjából két-három ember munkája. Ha még azok is lelépnek, akiknek különböző cégeknél benn van a papírja és beesik néhány tartós táppénz, lehet lemondani a vonatokat.

Dankó Balázs

## Szép új jövő elé nézünk...



# A királyné eltűnik, megszületik a legenda

*Az ÖBB 1014-es sorozatú mozdonyai a Siemens gépek megjelenésével párhuzamosan lassan-lassan kiszorultak az előkelő gyorsvonatok éléről és kénytelenek voltak beérni alacsonyabb rendű feladatokkal. Valójában azonban jóval korábban, 1997 nyarán kezdődött a gyönyörű mozdonyok kálváriája.*

Lássuk, mi mindent hozott az 1997-es esztendő! Egy személyes, engem közvetlenül érintő eseménnyel kezdem. Én, a tősgyökeres ferencvárosi masinista egyik pillanatról a másikra keletis vezérré váltam. Ennél a történetnél érdemes egy kicsit leragadni!

## AZ ÖSSZEOLVASZTÁS

Egykor régen, a Keleti pályaudvar fűtőháza többnyire gyors- és személyvonatok továbbítására rendezkedett be, majd a hegyeshalmi vonal villamosítását követően ezen a pályaudvaron alakították ki a villamos mozdonyok karbantartó bázisát is. Innen ered a mondás: Keleti a villamos vonatás bölcsője. Ferencváros ebben az időben elsősorban tehervonatok kiszolgálására specializálódott, tehát a két vontatási telep között nem volt ügynevezett rivalizálás. A hatvanas években aztán Fradi állománya új, korszerű M62-es dízelmozdonyokkal gyarapodott, 1975-ben pedig ide állomásoztatták Magyarország legerősebb és legkorszerűbb dízelmozdonyait az M63-as sorozatú gépeket. Az eredetileg tehervonatos fűtőház egyre több személy- és gyorsvonatot kapott, elsősorban a Kelebiai vonalon, de nyaranta komoly szerepet vállalt a balatoni vonatok közlekedtetésében is. A hetvenes évek második felében megindult erőteljes villamosítás következményeképpen a keletis masinisták megjelentek az egykoron szinte tisztán ferencvárosiak uralta 150-es vonalon, később pedig a Pécs, majd a kilencvenes években a Keszthely-Kanizsa rendeltetéssel közlekedő vonatok élén is. Nagyjából erre az időszakra tehető Keleti és Ferencváros rivalizálásának kezdete. A keletis vezérek egy része – számunkra legalábbis úgy tűnt – felsőbbrendűnek érezte magát. Az igazsághoz tartozik, hogy valóban nagyon sok kiválóan képzett mozdonyvezető és szerelő dolgozott akkoriban a ferencvárosiak által csak gumigyárnak csúfolt fűtőházban.

Mi ferenciek azonban egyszerűen strébernek és okoskodóknak tartottuk őket, míg magunkat az ügyes, vagány kategóriába soroltuk. A rivalizálás a kilencvenes évek közepére, amikor realitássá vált a két fűtőház összevonása, egyes kollégák között ellenségeskedéssé fajult. Aztán 1996-ban megtörtént az egybeolvasztás. A mozdonyokat, az azok karbantartásához szükséges eszközöket a szerelőkkel, a reszortosokkal és a mozdonysemélyzettel együtt áthozták Ferencvárosba, Keletiben csak az ügynevezett „szlovák forda” és a tartalék (tolató mozdonyok) emberei maradtak. Nagyon hamar kiderült azonban, hogy Fradiból nem lehetséges gazdaságosan kiszolgálni a Keleti pályaudvarról induló vonatok, ezért a százas sorozatú Gigantokon utazó személyzetet – amelynek akkoriban magam is a tagja voltam – 1997 nyarán áthelyezték a Keletibe. Nos így lettem rajtam kívülálló okokból keletis vezér.

## TELES JOGÚ TAGSÁG

Az fent említett százas fordában szolgált a V63 156 sorozatú mozdony, amelynek furcsa mód’ kétszer négy fős létszáma volt. Amíg az egyik négyes csoport a 156-os Giganton dolgozott, addig a másik az 1014-es mozdonyokon teljesített szolgálatot. Minden második hónap elsején cseréltek egymással a csapatok. Ekkortól már nem kizárólag az EC 24-es „féltekő kanyart” húzhattam Sisivel, hanem a 156-os mozdony személyzetének tagjaként Dinai Pistával – a másik kakuktkojással – teljes jogú EC fordás masinistává léptem elő, tehát a 62-25-ös forduló is a munkám részévé vált. A 156-os mozdony dupla csapattal való kiszolgálása nem volt túl hosszú életű, a későbbiek során az 1014-es vizsgával rendelkező mozdonyvezetők szétszóródtak a százas fordulóban. Ha Sisire kellett menni valamelyikünknek, akkor helyettünk a Giganton közbeváltó dolgozott.



## NYŰGÖS SZÁGULDOZÁS GIGANTOKKAL

A másik nagy változás közvetlenül a mozdonyokat érintette, ugyanis 1997-ben vezették be hazánkban először a 160 kilométer per órás menetrend szerinti sebesség alkalmazását az EC vonatoknál. A magyar mozdonyok közül e nagy sebességre akkoriban csak az átalakított V63-asok voltak (elvileg) alkalmasak. A későbbiek során kiderült azonban, hogy a Gigantok nem igazán képesek rendszeresen 160 kilométeres sebességű vonatokat cibálni, ugyanis ennél a tempónál a motorok fordulatszámja nagyobb a kívánatosnál, ráadásul a marokágyak kenése sem megfelelő, a mozdony megfűtöttségének hiányosságáról pedig már ne is ejtsünk szót! E nehézségek következtében a magyar gépek csak abban az esetben száguldozhattak 160-as sebességcsoportba sorolt vonatok élén, ha az ÖBB 1014-es gépe valamiért kiesett, olyankor is csak 150-re redukált sebességgel.

## SEBESSÉG KONTRA EVM 120

Az osztrák masinistáknak is problémát okozott a megemelt sebesség, mert gépezetük igencsak csúcsra járatva dolgozott a 10-12 kocsis eurocity vonatok továbbítása közben. (1. ábra.) Eleinte azonban a legfőbb gondot az „emelt” sebességre kifejlesztett EVM 120 típusú elektronikus vonatmegállító – köznapi szóhasználatnál élve: vonatbefolyásoló – berendezés jelentette. Erről egyszer, sok évvel ezelőtt az Indóház című lapban már részletesen írtam. Azok számára azonban, akik nem olvassák a fent említett újságot, nagy vonalakban ismertetem az EVM okozta problémákat.

Amint azt minden kolléga tudja, a mozdony a sínzállból villamos indukció segítségével veszi fel a jelzőkre vonatkozó

információkat és ezeket alakítja át a mozdonyvezető számára kiértékelhető szimbólumokká. Így, a jármű vezetője a látási viszonyoktól függetlenül folyamatosan nyomon tudja követni a pálya mellett felállított fő- és előjelzők jelzési parancsait. A rendszer nem csupán a mozdonyvezető felé közvetíti az információkat, hanem adott esetben be is avatkozik. E beavatkozás korábban abban merült ki, hogy vészfékezést kezdeményezett, ha a jármű 15 kilométer per óránál nagyobb sebességgel haladt el a továbbhaladást megtiltó jelző mellett. Tehát a tiltott menetet nem volt képes megakadályozni, csak utólagosan, a jelző meghaladását követően avat-

kozott közbe. Emiatt, ha egy másik vasúti jármű közvetlenül a jelző mögött vesztegelt, az ütközéses baleset könnyen bekövetkezhetett. E veszélyforrás minimalizálására került kifejlesztésre a nyomáskapcsolóval kiegészített EVM 120, majd a nagyobb sebességgel való közlekedés biztonságosabbá tételére az EVM 120 „emelt” sebességre kidolgozott változata. Eme új vonatbiztosító berendezés már azt is figyelte, hogy a vonat mekkora sebességgel halad és azt is, hogy csökkentett sebességre vagy megállásra kapott előjelzés esetén a mozdonyvezető milyen intenzitással fékez. (Ma már a MÁV hálózatán szinte valamennyi vonat biztosítására nyomásérzékelővel – napjainkban egyes járművek esetén lassulásérzékelővel – kiegészített EVM 120-as vagy Mirel vonatbefolyásoló berendezést alkalmaznak, de 120-nál kisebb engedélyezett tempó esetén ezekbe nem kerül beépítésre a 124 kilométer per órás sebesség feletti ellenőrző funkció, amely az ETCS elterjedésével amúgy is feleslegessé válik.) Ez utóbbi információt a fővezeték nyomásának érzékelésével dolgozza fel. Az eredeti témánknál maradva, a százhusznál nagyobb sebességre alkalmassá tett EVM esetében, ha a vonat sebessége meghaladja a 124 kilométer per órát, akkor csökkentett sebességre vagy megállásra kapott jelzési parancs esetén a gép csak abban az esetben engedi eltörölni az éberségi felhívást, amennyiben a mozdonyvezető a fővezeték nyomását 3,6 bar értékre csökkenti, tehát az üzemi legnagyobb fékhatást állítja be. Az EVM ezzel a szigorú üzemmóddal dolgozik csökkenő sebesség esetén egészen nyolcvan kilométeres sebességig, az alatt aztán visszaáll a kevésbé szigorú üzemmódra, amikor már elegendő a fővezeték nyomását 4,6-4,8 bar körüli értéken tartani egészen



a negyvenes tempó eléréséig. Negyvennél megszűnik a fővezeték nyomásának és a vonat sebességének figyelése. Leírva ez valóban majdnem jónak és biztonságosnak tűnik, a valóság azonban gyakran belerondít a szép tervekbe.

#### MOZDONYVEZETŐ ÚR! MIÉRT NEM TANUL MEG VEZETNI?

Az I014-es gépeken, amikor elkezdtünk velük 160 kilométeres sebességgel száguldozni, azt tapasztaltuk, hogy hosszú, tíz-tizenkét kocsis szerelvények esetén a fővezetékben nem tud a HZR fékezőszelepen keresztül annyi levegő eltávozni, hogy adott időn belül annak nyomása 3,6 bar értékre csökkenjen. Sőt, pontatlan beállítás következtében – amit később sem orvosoltak valamilyen előttünk érthetetlen okból kifolyólag – az I014 015-ös masinán üzemi fékezéssel nem is volt lehetséges a fent említett alacsony fővezetéknyomás elérése. Kezdetben próbálkoztunk rövid gyorsfék fröccsel bevezetni a fékezést, mert akkor nemcsak a HZR fékezőszelepen, hanem azzal párhuzamosan, közvetlenül is ürült a fővezeték. E kísérletünk azonban céltalannak bizonyult, mivel ez esetben működésbe léptek a kocsinál a fékhatás gyorsítók, tehát a vonat megállt. Így aztán olyankor, amikor 160-nal döngöttünk és megállásra vagy sebességcsökkentésre kaptunk előjelzést, eleinte, ha kellett, ha nem, mindig megálltunk, mégpedig a gép által kiváltott kényszerfékezéssel. Előfordult, hogy egy úton ötször-hétször, de az egyik hegyeshalmi kolléga azt mesélte, hogy az ő egyik vonatát 17 alkalommal akasztotta meg az EVM 120. Az ilyen durva fékezések nem csupán az utasoknak okoztak rendkívül kellemetlen pillanatokat, de túlzottan igénybe vették a vonat fékberendezését, a sínfékek gerendáit, megengedhetetlenül koptatták a sínzsalakot és

nem utolsó sorban késésekhez vezettek. Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a felesleges megállások után a vonatot újból fel kellett gyorsítani, ami megnövelte a mozdony fogyasztását, valamint az amúgy is meglehetősen kis teljesítménnyel bíró gépezetet rendesen megerőltette. Velem az is előfordult egy alkalommal, amikor már negyedszer oldott le a berendezés, hogy a DB étkezőkocsijának pincérnője előreszólt a vonatszemélyzet és a mozdonyvezető kommunikációját elősegítő vonattelefonon. Nagyjából ezt mondta: „Herr Lokführer! Was machen Sie? Warum lernen Sie nicht zu fahren?” (Mozdonyvezető úr! Mit csinál? Miért nem tanul meg vezetni?)

#### EGY HASZNOS TRÜKK

Megmondom őszintén, annak ellenére, hogy nem tehettem a dologról, rendkívüli módon szégyelltem magam. A MÁV helyett is. Aztán lassan-lassan kidolgoztunk egy módszert, amivel ezeket a szörnyű megállásokat csökkenteni tudtuk. A fékezőszelep karját egy kicsit túlhúztuk az üzemi fék pozícióján, de nem engedték egészen a gyorsfék állásig. Így a HZR mellett, ha csak szűkített furaton is, de egy másik csatornán párhuzamosan utat nyitottunk a fővezeték levegőjének, ezzel elértük, hogy az adott rövid idő alatt az előírt értékre tudott csökkenni a nyomás. Sokszor volt alkalmunk gyakorolni e trükköt, hiszen az EVM – elsősorban a váltókörzetekben – előszeretettel vett fel hamis jeleket. Voltak helyek – például Tatabánya vagy Ács váltókörzete –, ahol szinte száz százalékos biztonsággal tudtuk, hogy hibás jelet ad fel a pálya a gépre. Ezekre a pontokra már előre felkészültünk az „elhárító akcióra”. Abban az esetben azonban, ha valami miatt a megállj jelzést szimbolizáló tömör kör

jelent meg a vezetőállás-jelzőn – például az útsorompó vélt vagy valós hibájából adódóan –, semmi nem akadályozhatta meg a kényszerfékezéssel történő megállást és az ebből adódó gyakori mozdonykerék laposodást.

#### MÁV DESIGN

Amikor bevezetésre került a százhatvanas sebességű közlekedés, a Sisikről leszerelték a 160 Mhz-es rádiókat, mondván, az 1-es vonalon elkészült az új 450 Mhz-es hálózat, tehát a gépen lévő osztrák Kapsch rádió segítségével tudunk majd kommunikálni a menet- vagy a mozdonyirányítóval, sőt a „C” csatornán az egyes állomásokkal is. A leszerelt MÁV rádió kezelőegységének a helyére építették be az EVM nyomáskapcsolójának 160 jelű figyelmeztető lámpáját. Nos, hamarosan kiderült azonban, hogy a régi 160 Mhz-es rádióra továbbra is szükség van, ezért azt újra felszerelték a mozdonyokra, de a kezelői felületét – érthetetlen módon – csak az egyik vezetőállás asztalába építették be. Az EVM 160 jelű figyelmeztető lámpának azonban nem kerestek új helyet, az egyszerűen a rádió alatti résen kivezetett két dróton függött a bakelit foglalatával együtt. Az esztétikusan megtervezett asztalon furcsa kontrasztként hatott a lógó-lifegő alkatrész.

#### MIÉRT NEM JÓ, HA MELEG VAN?

Amikor kitört az igazi nyár és teljes erőből tombolni kezdett a kánikula, egy új, kedvezőtlen jelenséggel találkoztunk. E jelenség pedig nem volt más, mint a vontatómotorok erőteljes melegedése. Ha jól emlékszem – bár erre azért ennyi idő elteltével nem vennék mérget – 220 fokig hevülhettek a motorok, afölött már beavatkozott a védelmi berendezés. El lehet képzelni, milyen nagy örömmel vettem át Hegyeshalomban az osztrák kollegától a gépet, miután láttam, hogy a motorhőfok már elérte vagy meghaladta a 180 fokot. Pedig addig alig tett meg hetven kilométert, azt is sík terepen és csak száz-negyvennel. A magyar szakaszon jött az igazi nagy megterhelés, először a százhatvan kilométer per óra száguldás, majd ennek betetőzéseként Tatabánya után a hegyek. A hűtőventilátorokat már Hegyeshalomban kézi vezérléssel a legnagyobb fordulatszámra állítottam. Ha nagy nehezen feljutottam a szárligeti púpra, utána Bicskéig csak gurultam, miközben intenzíven nyomtam a hűtőlevegőt, a villamos

fék használatát pedig teljesen mellőztem. Így tudtam általában annyira visszahűteni a motorokat, hogy jó eséllyel kezdek meg a biatorbágyi emelkedő megmászását. Ha ez is megvolt, akkor már komolyabb izgalmak nélkül el lehetett jutni a Keletig. Nekem – hál’ Istennek – egy alkalmat kivéve mindig sikerült.

#### MIÉRT BAJ A HIDEG?

Télen nem a meleggel, hanem alkalmanként a hideggel gyűlt meg a bajunk. A gép ugyanis néha gondolt egyet, és attól kezdve nem volt hajlandó fűteni, sőt, hideg levegőt fűjt be a vezetőfülkébe. Nem túl sűrűn ugyan, de megesett, hogy sátoros ünnepeken a szabálynak fittyet hányva elvittem magammal a feleségemet is egy kicsit vonatozni. Így volt ez valamelyik év szilveszterén is. Hegyeshalomból az EC 25-össel jöttünk hazafelé, amikor Bicskénél arra lettünk figyelmesek, hogy egyre csak hűl a vezetőállás levegője. Kínomban már kikapcsoltam a fűtést, hogy legalább a hideget ne nyomja befelé. Mire a Délibe értünk, már bundában és sapkában ücsörögtünk a mozdonyon. Később, a Taurusokon is tapasztaltam hasonló jelenséget. Az I047.006-oson emiatt egyszerűen úgy megfáztam, hogy betegállományba kellett vonulnom és csaknem két hétig nyomtam az ágymat.

#### A VÉGÁLLOMÁS: BUDA DÉLI

Nem volt zökkenőmentes az EC vonatok végállomásának áthelyezése Keletiből a Délibe. A budai fejpályaudvar 5. és 6. vágánya közötti peront megmagasították, tetővel és szép burkolattal látták el. A problémát ezek után már mindössze a peron hossza okozta, ugyanis nem fért el mellette az este





következőt írta (nem szó szerint idézem):

– Emlékszel a közös győri fekvemaradásunkra?

– Nem – válaszoltam neki – talán ha emlékeztetőül írnál róla néhány sort!

– Én Nürnbergből jöttem hazafelé – válaszolta – egy gimis osztálykirándulásról az EC 25-ös vonattal valamikor 1997-ben vagy talán '99-ben. Hegyeshalomtól te voltál a mozdonyvezető a szerelvényünket továbbító Sisin. Győrben aztán lejártál a vonatról, egy, már ott várakozó magyar gép pedig rájárt. A gépcsere olyan flottul ment, hogy miután lezártad a vontatási feladatra valamiért al-

érkező 12 kocsiból álló EC 25-ös. A vonat utolsó kocsijának hátsó lépcsője rendre lefogott a peronról, megnehezítve, sőt veszélyessé téve az utasok leszállását. Az illetékesek elvárták volna tőlünk, hogy érkezéskor centizzük ki az ütközőbakot. Valójában nem is ezzel volt a probléma, hanem azzal, hogy abban az esetben, ha a MÁV áramszedő volt elől, akkor a „villamosmozdony állj” tábla előtt mindenképpen meg kellett állnunk, így az ütközőbakot legfeljebb 5-6 méterre közelíthettük meg. Egy alkalommal érkezéskor azt láttam, hogy a vágány végénél több öltönyös úriember várakozik. Amikor megálltam, az egyikőjük odajött hozzám, bemutatkozott (valami vezérigazgatósági hivatalnok volt) és felelősségre vont, amiért kb. 4 méter távolságra álltam meg a baktól. Mondtam neki, hogy az áramszedő miatt nem tudtam közelebb menni, mert az elérte már a „villamosmozdony állj” táblát. Ezután feltette nekem a kérdést:

– Miért nem cserélte meg az áramszedőt, a hátsóval előrébb húzhatott volna és akkor az egész vonat elfér a peron mellett?

Türelmesen megpróbáltam elmesélni neki az okot. Valószínű, megértette, mert nem macerált tovább. Hamarosan egy ideiglenes toldással meghosszabbították az ominózus peront.

#### BARÁTI KOMMENT

Közben eszembe jutott egy aranyos történet, amelyet mindenképpen szeretnék elmesélni. Amikor az Indóház egyik száma megjelent, amelyben az I014-es masinákról emlékeztem meg, szokásomhoz híven a közösségi oldalamon figyelmeztettem a barátaimat, ismerőseimet, hogy ne feledkezzenek el a lap megvásárlásáról és a cikkem elolvasásáról! Az egyik hozzászóló, Andó Gergő barátom hozzászólásában a

kalmatlanná vált gépedet, felszálltál a saját vonatodra, és most már utasként jöttél velünk tovább. Azért ragadt meg bennem a történet, mert te időben jelezted rádión, hogy baj van a mozdonyoddal, így az irányító, mire Győrbe értünk intézkedhetett, hogy készenlétben álljon a segélymozdony. Végül mindössze 15 perc késéssel sikerült beestünk a Keletibe. Megmondom őszintén, nagyon jólesett Gergő hozzászólása. Valójában én már réges-régen elfelejtettem az esetet, az is kiment a fejből, hogy mi lehetett a mozdonyom baja, ami miatt le kellett járnom a vonatomról. Mindenesetre örülök, hogy akadt egy ember, aki emlékezett rá, így nem veszett a feledés homályába ez az érdekes történet.

#### EGY ÚJABB ZENESZERZŐ: KÁLMÁN IMRE

Valamikor 1998-ban egy újabb vonatpárral bővült a Sisik feladatköre. A gépek jobb kihasználása érdekében a menetrendváltástól I014-es mozdonyokkal továbbítottuk a 268-269-es számú, Kálmán Imréről elnevezett vonatpárt. Addig ugyanis az este érkező 25-ös gépe a reggel induló 24-esig egész éjszaka a fűtőházban aludt. Nos, ezzel a feladatbővítéssel végérvényesen lóttak a királyné éjszakai pihenésének.

Nekem ezek után a fent említett Kálmán Imre nevű gyorsvonat lett a kedvencem. Nem volt túl nagy, mindössze nyolc kocsiból állt, nem kellett I60-nal húzni, mert a menetrendben 140 km/ó volt előírva, kifelé este, visszafelé hajnalban, tehát nyáron is hűvös időben közlekedett. Nem utolsó szempontként meg kell említenem, hogy Hegyeshalomban a két vonat között volt időnk pihenni. Ezt a vonatpárt imádta a mozdony is, erre a feladatra tökéletesen alkalmasnak bizonyult, ilyenkor elemében volt, soha, semmiféle hibajelenséget nem produkált. Még az EVM-mel is kevesebbet kellett kínlódnunk,

hiszen a rövidebb vonat és a kisebb sebesség lehetővé tette, hogy adott esetben a fővezeték nyomása időben az előírt értékre csökkenjen.

#### MEGJELENIK A VETÉLYTÁRS

Aztán telt-múlt az idő, mígnem egyszer, amikor éppen felvigyázóként rontottam a levegőt a Keletiben, megjelent az irodámban három fickó. Az egyik mozdonyvezető volt, a másik a Siemens cég munkatársa, a harmadik valami magasabb rangú vasúti vezető. Az ÖBB III6 001-es gépét hozták. Miután a masinát beállítottuk az egyik fűtőházi vágányra, távoztak. A siemenses dolgozó – akivel összebarátkoztam – maradt még, és alaposan megmutogatta nekem a német ipar új csúcsmoделljét. Küllemre a Sisihez képest meglehetősen csúnyácskára sikeredett ugyan, de a vezetőasztal ergonomiai szempontból szinte tökéletes kialakítása, valamint a gép műszaki paraméterei egyszerűen lenyűgöztek. Akkor még nem tudhattam, hogy a MÁV is vásárolni szándékozik – sajnos mindössze tíz példányt – ezekből a remek mozdonyokból. Azt sem tudhattam, hogy akkor, ott, az ELIN mozdonyok sírásójának előfutárával találkoztam. Nem sokkal ezután, talán 2001 végén vagy 2002 elején megjelent az első kék színű, MÁV Taurus is. (4. ábra.) Néhányan le is vizsgáztunk belőle és elkezdődtek vele a rendszeres vonatbővítések. Amikor már elég sokan rendelkezünk típusismerettel a Siemens új masináira, az ÖBB mind gyakrabban ezeket a mozdonyokat tette a Sisik helyett a vonatok elejére, majd a (talán 2003-as) menetrendváltástól már forda szerint ÖBB Taurus-szal futottak be Hegyeshalomba a gépcsere nélkül közlekedő vonatok. Ha emlékezetem nem csal, akkor eleinte az III6,001-től az III6,025 pályaszámig terjedő negyedszáz mozdony rendelkezett magyarországi futási engedéllyel. Ekkor a I014-esek időlegesen eltűntek a szemünk elől, már csak Sopronban találkoztunk velük hébe-hóba osztrák személyvonatok élén vagy azok mögött, ha ingában közlekedtek. Ott láttam először zöld-szürke színűre festett Sisi, amely a bécsi reptéri CAT fordából került valahogy Sopronba. (3. ábra.)

#### A HANYATLÁS IDEJE

Nem sokkal később aztán ismét gyönyörködhattunk az ELIN mozdonyokban a hegyeshalmi vonalon, de már nem nagy és elegáns szerelvények elején, hanem rövid, négy kocsiból álló eurégiós vonatok továbbítása közben. (2. ábra.) Sajnos ebben az időben már kissé leharcolt műszaki állapot jellemezte az egykor csillogó-villogó masinákat. Szinte mind-

egyik lapos volt, már nem ragyogott a géptér a tisztaságtól, a teljesítményük pedig mintha valahol menet közben ellillant volna. Indításkor, ha száz százalékgig kivezéreltük, akkor a körülbelül hetven-nyolcvan kilométeres sebesség elérésekor rántott egy nagyot és eldobta a teljesítményt. Úgy tudtuk csak felgyorsítani velük a rövidke kis szerelvényeket százszázra, hogy az indításkor közel száz százalégra kivezérelt teljesítményt a hetvenes tempó elérése előtt nagyjából hetven százalékra visszavettük. Az egyik menetrendi időszakban Tatabányáig húztuk a régiós személyvonatokat. Ebben az időben az is előfordult, hogy az éjszakai hosszú tartózkodásunkat a menetirányító tehervonat továbbításával kurtította meg, ezzel téve gazdaságosabbá a mozdonyok fordulóját, bár tapasztalatom szerint ilyesmi nem túl sűrűn fordult elő. Mint érdekesség, említésre méltó, hogy amikor Tatabányáig közlekedtünk a régiós vonatokkal, az egyik szerelvény inga volt, a végén üzemképes vezérlőkocsival. Sajnos, nekünk ennek ellenére Tatabányán mindig körül kellett járnunk, mert a vezérlőkocsira nem volt felszerelve a magyar vonatbefejező berendezés.

#### A TÁVOZÁS

Aztán azt vettük észre, hogy a régiós személyvonatok is mind gyakrabban piros Taurus masinákkal érkeznek Bécs felől. Nem sok idő elteltével a Királyné végleg eltűnt a szemünk elől. Azóta a legendássá vált gépekről egyre-másra születnek a különböző kitalált vagy valós történetek. Sokan bíznak a feltámadásukban, erre azonban egyre kisebb az esély. Nemrégiben többen szemtanúi lehettek, amint az összes mozdonyt elvontatták Romániába, majd később vissza Ausztriába. Sok kép kering ezekről a számomra megmagyarázhatatlan, titokzatos menetekről az interneten. Felröppennek hírek, hogy valamelyik magánvasút megveszi vagy az összeset, vagy csak néhány példányt. Én azt hiszem, ezek a szép mozdonyok hamarosan véglegesen eltűnnek. Talán lesz közöttük olyan, amelyik megússza a lángvágót és nosztalgia-útvonalon élén vagy múzeumban kiállítva még láthatjuk is. A királyné megjelent, tündökölt, majd eltávozott. Legendája azonban – mint a híres mozdonyoknak általában – még sokáig élni fog.

Ezzel a királynéről szóló sorozatom végéhez értem. Remélem akadnak olyan kollégák, akik érdekesnek találják e három részből álló visszaemlékezésemet!

Móricz Zsigmond

# ALE Kongresszus Madridban



*A Spanyol Mozdonyvezetők Szakszervezete szervezésében október 4-5-én tartotta 9. Kongresszusát az ALE. A Kongresszust megelőzően került sor az elnökségi ülésre, amely előkészítette a kongresszusi munkát és döntéshozatalt. A Mozdonyvezetők Szakszervezetét Barsi Balázs elnök, Gyüre Ferenc és Szóth Tibor küldött, valamint Róka György nemzetközi referens képviselte.*

A tanácskozáson 13 európai ország mozdonyvezetői és az őket képviselő szakmai szakszervezetek gyűltek össze, hogy dolgozzanak, vitázzanak, erősebbek és egységesebbek legyenek.

A CESI főtitkára beszédével nyitotta meg az eseményt, amelyben kiemelte az ALE mint szociális partner fontosságát az európai közlekedési szektorban. A tagszervezetek tudatában annak tudatában, hogy az ALE előtt álló következő évek kihívásai alapvetőek lesznek a mozdonyvezetői szakma és az európai vasutak fejlődése szempontjából, új belső szervezeti intézkedések elfogadása mellett döntöttek.

Az elmúlt évek nehéz időszakai ellenére a tagszervezetek elfogadták az ügyvezető elnökség hivatali ideje alatt végzett munkáról szóló beszámolót, és ezt bizonyították azzal is, hogy a 2022-2026-os időszakra ismét újraválasztották az ALE eddigi vezetőit. Emellett létrehozták a főtitkári posztot,

amely nagyobb lendületet ad az európai intézményekkel folytatott technikai munkáknak.

A mozdonyvezetők képzéséről szóló irányelv jelenlegi felülvizsgálati folyamata volt az egyik fő megbeszélés tárgya, valamint az európai mozdonyvezetők magas átlagéletkora miatti aggodalom, valamint annak szükségessége, hogy ezt a szakmát vonzóvá kell tenni a fiatalok számára, ami megköveteli, megfelelő munka- és szociális és gazdasági feltételek, valamint annak garantálása, hogy a biztonsági előírásokat nem csökkentik, hanem növelik.

Az ALE elnöki tisztségét továbbra is a spanyol Juan Jesús García Fraile látja el, az alelnöki feladatokkal Leszek Mietek Lengyelországból és Pietro Serbassi Olaszországból foglalkozik.



# Energiatakarékos vezetéstechnika - jönnek a 4000-es szilik?

*Hosszú interjút közölt a telex.hu Vitézy Dávid közlekedésért felelős államtitkárral, aki takarékos vezetéstechnikára oktatná a mozdonyvezetőket és felszámolná a lassújeleket.*

Az államtitkár kijelentette, az energiaárak alakulása miatt várhatóan 130-140 milliárdos többletköltsége jelentkezik a MÁV-Volán csoportnak, amiért takarékosági intézkedések történnek. Leállították a cégautós lízingszerződéseket, és felére csökkentik a MÁV csoport céges autó flottáját, mind ez havonta 39 milliós megtakarítást jelent. Az elővárosi közlekedésben csökkentik a motorvonatok közlekedését, a kevésbé kihasznált időszakban dupla szerelvények helyett egy motorkocsit közlekedtetnek.

Az energia hatékony felhasználása érdekében a mozdonyvezetőket oktatni kívánják az optimális vezetéstechnikára. Mint Vitézy Dávid elmondta: „Jelentős mozgástér van az energiamegtakarításban, ha egy vonatot ideális, optimális görbén gyorsítanak-lassítanak, ugyanúgy mint egy autónál. A négyes metró automata vonatvezető rendszere is így optimalizál, és minden buszvezető tudja, hogy a pénztárcájára megy, mekkora gázfröccsöt ad. Őket motiválja a BKV vagy a Volán-busz az üzemanyag-megtakarításban. A vasúton ez nincs meg, és erről nem a kollégák tehetnek, hanem a mérés és visszajelzés hiánya. De nem azt mondom, hogy őrtült szigorú számonkérés lesz mostantól, hanem azt, hogy elkezdjük végre mérni az áramfogyasztást, még akkor is, ha tudjuk, hogy a vasút a legenergiatakarékosabb közlekedési mód. Ez Ausztriában pontosan így megy, még a félig magyar GYSEV is így működik a határ túoldalán. Ha látjuk a számokat, elkezdhetjük oktatni a mozdonyvezetőket arra, hogyan tudnak energiatakarékosan vezetni.”

A lassújelek miatt a vontatási energia felhasználása pazarló és indokolatlan. Az államtitkár kijelentette: „Ha valaki, akkor én igazán a lassújelek ellensége vagyok, és ezen változtatni kell. De éppen annál fontosabb az energiatakarékoság, minél több a gyorsítás-lassítás. Ez nyilván a mérhetőségen nem változtat, hogy egy egyszerű BKV-s példát mondjak: más a fogyasztási norma egy II-es busz vezetőjének a Rózsadombon és más a pesti síkságon. A normához képest lehet mérni a tényleges fogyasztást. Egyáltalán nem jó, ha a fővonalon vannak pályahibák miatti lassújelek. 2023-tól a kritikus fővonalon a lassújelek megszüntetése minden eddiginél nagyobb prioritást kap a MÁV beruházási forrásainak tervezésénél. Most zajlik ilyen munka például a debreceni fővonalon, vagy kezdődik hamarosan Miskolc és Füzesabony között. A MÁV első dolga mégiscsak az, hogy a legtöbb ember által használt vonatok pontosak, gyorsak, kényelmesek legyenek, ezt a vasút saját beruházási forrásainak felhasználásánál is érvényesítenünk kell.”

Mosz/telex.hu

# MOSZ segítség ukrán kollégáknak

*Közel 2 millió Forint értékű adományt juttattunk ki az ukrán kollégáknak augusztusban. A MOSZ tagsorozatjainak felajánlásából gyógyszerek, tartós élelmiszerek és tisztálkodó szerek vásárlása történt, az adományt Gyüre Ferenc területi ügyvivő adta át. Köszönjük a tagsorozatok támogatását.*



# 2023

# NAPTÁRAINK



Mozdonyvezetők Szakszervezete

# 2023

FOTÓ: FERENC LAJOS



FEBRUÁR							MÁRCIUS							ÁPRILIS							MÁJUS							JÚNIUS											
H	K	SZ	CS	P	SZ	V	H	K	SZ	CS	P	SZ	V	H	K	SZ	CS	P	SZ	V	H	K	SZ	CS	P	SZ	V	H	K	SZ	CS	P	SZ	V					
						1							1								1	2	3	4	5							1							1
2	3	4	5	6	7	8	6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	5	6	7	8	9	10	11					
9	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	8	9	10	11	12	13	14	12	13	14	15	16	17	18					
16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23	22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25					
23	24	25	26	27	28	29	27	28	29	30	31	24	25	26	27	28	29	30	29	30	31	26	27	28	29	30	26	27	28	29	30								
30	31																																						

