Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők Lapja

XXVIII. évfolyam VI. szám 2018. szeptember-október

Fotó: Varga Mihály.

Az első szó jogán

Első alkalommal köszönthetem a Mozdonyvezetők Szakszervezete elnökeként és a Mozdonyvezetők Lapja szerkesztőjeként a kollégákat, az olvasókat. Megtisztelő és felelősségteljes feladat mindkettő, van azonban miből merítenem. A MOSZ 28 éves történelme, tradíciója, stabilitása és kiszámíthatósága olyan szilárd alap, amelyre tovább lehet, és kell is építkezni. A Mozdonyvezetők Lapja egyidős a szakszervezettel, együtt változott az idővel, a környezettel, jelentőségét megőrizve rólunk mozdonyvezetőkről, vasúti járművezetőkről szól, a hivatásunkat érintő, és a munkavégzésünkre ható témákkal, kérdésekkel foglalkozik. Bízom abban és teszek is azért, hogy a lap megőrizze rangját, megtalálja helyét a mai kommunikációs térben, keresett forrás legyen tagjaink és olvasóink számára. Most **dupla számot tart kezében** az olvasó, amelynek **gerincét** a **Mozdonyvezetők Szakszervezete 8. Kongresszusán történtek alkotják,** és szerkesztőként jegyzett írásom is eltér egy kicsit a megszokottól. Terjedelmében és tartalmában is meghaladja a szerkesztői jegyzet kereteit.

A **Kongresszus** egy társadalmi szervezet életében mindig **meghatározó,** kiemelten **fontos** esemény, **ünnepi rendezvény.** Jelentősége abban áll, hogy értékel, megvitat, hangsúlyoz, programot hirdet és vezető tisztségek betöltéséről dönt. A MOSZ szeptember 18-19-én tartotta 8. kongresszusát Herceghalmon. A tavaszi tagcsoporti és területi voksolásokat követően megválasztásra kerültek azok a tisztségviselők, akik a következő négy évben kell, hogy a szép, de embert próbáló, felelősségteljes feladatukat, a Mozdonyvezetők Szakszervezete tagjainak érdekvédelmét, képviseletét ellássák. A Kongresszust megelőzően összeállításra került a beszámoló, összeállt a következő évek programja és az alapdokumentumok felülvizsgálata is megtörtént. A MOSZ vezető tisztségviselőinek személyére beérkeztek a jelölések. Minden készen állt arra, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete múltjának és értékrendjének megfelelően, ünnepélyes keretek között zárjon le egy fejezetet és nyisson egy másikat a következő évek érdekvédelmi feladataiban. Rajtunk (is) múlik majd, hogy megfelelünk-e annak a kihívásnak, amelyet a politikai, gazdasági környezet teremt.

A MOSZ Kongresszusa elvégezte feladatát, **megválasztotta vezető tisztségviselőit**, **elfogadta alapdokumentumait**, 2022-ig szóló **programját,** valamint határozatban rögzítette a tagcsoportok területi vasútvállalati küldöttcsoportba történő besorolását. A Kongresszus azonban a programalkotáson túl, fontos feladatot is adott. Meg kell találnunk a magánvasúttársaságok MOSZ tagcsoportjainak, területi küldöttcsoportjainak helyét a szervezet képviseleti és döntéshozatali rendszerében.

Egy kongresszus nem lett volna teljes ünnepi műsor, valamint a meghívott vendégek hozzászólása nélkül. A Kongresszusra készített, hivatásunkat bemutató filmek Takáts Tamás élőzenei előadásával a rendezvény protokoll részének megadták az alaphangját. A meghívott vezetők személyes hangvételű hozzászólása pedig fontos üzenetet tartalmazott. A teljesség igénye nélkül néhány gondolat, amely számomra mindenképp emlékezetes marad. **Dr. Kovács Imre**, a Rail Cargo Hungaria elnök-vezérigazgatója elmondta, számára kiemelten fontos, hogy elhivatott mozdonyvezetőkkel dolgozzon együtt, és jó legyen az együttműködés a

szakszervezetekkel. **Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre** a MÁV ZRt. képviseletében rendkívül összetartó szakmai közösségként jellemezte a Mozdonyvezetők Szakszervezetét.

Harasztovics Tímea a GySEV ZRt. Humán Igazgatója az ágazati kollektív szerződés létrehozásának fontosságát és az érdekképviseletekkel való együttműködést hangsúlyozta. A legtöbb vasúti járművezetőt foglakoztató MÁV-START ZRt. vezetőinek gondolatait, elképzeléseit sajnos nem ismerhettük meg, a számukra fenntartott székek ugyanis üresen maradtak…A meghívott érdekképviseleti vezetők közül J**uan Jesus Garcia Fraile** az ALE elnöke kiemelte, nem szabad megengednünk, hogy azokat a döntéseket, amelyek ránk vonatkoznak, nélkülünk hozzák meg. **Halasi Zoltán** a VDSzSz Szolidaritás és **Meleg János** a Vasutasok Szakszervezete elnöke kinyilvánította, hogy a jövőben is együtt kell működnünk, közösen kell fellépnünk.

Vendégeink hozzászólása után „A **Mozdonyvezetőkért" emlékérem** átadására került sor. Megható, felemelő pillanatokat éltünk át közösen, a díjazottak és mi, a MOSZ tisztségviselői, a mozdonyvezetők közösségének képviselői is. Követendő életutat, személyes példamutatást ismertünk meg a méltatások elhangzásakor.

A kongresszus helyszíne, műsora, a tisztségviselők által végzett munka méltó volt a Mozdonyvezetők Szakszervezete hagyományaihoz. Köszönet illet mindenkit, aki a sikeres rendezvény szervezésében, lebonyolításában részt vett, segített. A kongresszusi beszámoló, és az alapdokumentumok valamint a Mozdonyvezetők Szakszervezetének programja, honlapunkon megtalálható.

Nem csak a MOSZ, hanem nemzetközi szövetségünk, az **ALE, az Európai Mozdonyvezetők Autonóm Szakszervezete** életében is kiemelten fontos volt az őszi időszak. Németországban gyűltek össze az ALE tagországainak képviselői, hogy a kongresszuson irányt szabjanak a jövőre nézve. Erről hosszabb beszámolót is olvashatunk a lap hasábjain.

Az ünnepi alkalmak mellett az ősz a megemlékezésé is. **Október 20. a mozdonyvezetők gyásznapja,** a szolgálatteljesítés közben elhunyt kollégák emléknapja. Az elmúlt évtizedekben több mint 60 mozdonyvezető szenvedett halálos vasúti balesetet. **Életüket áldozták hivatásunkért.** Rájuk emlékeztünk az Ügyvivő Bizottság ülésén, szerte az országban, rájuk emlékezünk a lap hasábjain!

A leginkább érdeklődésre számot tartó kérdésről, jelesül a következő évre szóló béremelésről megállapodás rendelkezik, melynek értelmében **2019-ben legalább 5%-os béremeléssel számolhatunk**. A gazdasági környezet, a munkaerőpiaci helyzet, a MÁV csoportnál tapasztalt bér- és jövedelmi helyzet azonban azt mondatja velünk, hogy a megállapodást értékelve, további bérfejlesztést tartunk szükségesnek. Remélem, hogy a következő lapszámban már érdemi tárgyalások elindulásáról is beszámolhatunk.

Barsi Balázs

© 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
Készül: az A.EDITOR Szolgáltató Bt. gondozásában www.aeditor.hu, aeditor@t-online.hu
Felelős vezető: Kovács Attila

TARTALOM

3	**Szerkeszői**	Az első szó jogán
6	**Kongresszus**	A Mozdonyvezetők Szakszervezete 8.Kongresszus
16		A MOSZ az egyéni teljesítmények elismeréseként 2010-ben létre hozta „A Mozdonyvezetőkért" emlékérmet.
20	**Nemzetközi hírek**	ALE Elnökségi ülés és Kongresszus 2018.10.05-06. Raunheim Németország.
22		Ahol a jövőt tervezik
24	**Borzalmas**	Gázolás a sötét éjszakában
26	**Megállapodás**	A Mozdonyvezetők Szakszervezete is aláírta a MÁV csoport 3 évre szóló Esélyegyenlőségi Tervét.
27		Baj érhet, kár nem!
27	**Gyászhír**	Keresztes Tamás kollégánk emlékére!
28	**Életünkből**	Nagy Fehérvár Horgászverseny
31	**Bértárgyalások**	
32	**Megemlékezés**	Október 20. A Mozdonyvezetők gyásznapja, a szolgálatteljesítés közben elhunytak emléknapja.
34	**Szolgálati anekdoták**	
35		Egy haláleset margójára
34	**Nem lesz népszavazás a korkedvezményes rendszer visszaállításáról**	
35	**Rendkívüli VÉT ülés a MÁV-START Zrt-nél**	
36	**Fotópályázat**	
38	**RCH hírek**	

A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE 8.Kongresszus

A Mozdonyvezetők Szakszervezete szeptember 18-19-én tartotta 8. Kongresszusát

A MOSZ 2018. szeptember 18-19-én tartotta 8. Kongresszusát Herceghalomban. Az első napon a küldöttek elfogadták az elmúlt négy év beszámolóját, módosították az Alapszabályt, a Választási Szabályzatot és az Etikai Szabályzatot.
A „Mozdonyvezetőkért” emlékérem kitüntetésben Halász István, Batka András (posztumusz), Nagy Péter és Kiss László részesültek. Az első nap utolsó napirendi pontja volt a tisztségviselő-választás.
Az elmúlt húsz évben elnöki tisztséget betöltő Kiss László nyugdíjba vonulására tekintettel már nem indult a választáson. Helyére a küldöttek kétfordulós választási ceremónia eredményeképpen Barsi Balázst, Budapest-Centrum területi ügyvivőjét, a MÁV-START Budapest-Keleti telephelyének mozdonyvezetőjét választották.

Elnök: Barsi Balázs

Ügyvezető alelnökök:
dr. Záhonyi Zsolt, Apavári József

Ellenőrző Bizottság elnöke: Banka Attila
Tagok: Horváth György, Kass Tibor

Etikai Bizottság elnöke: Hólik Ferenc
Tagok: Gazsó Attila, Czibolya Gábor

Országos Választási Bizottság elnöke: Dömösi Zsolt
Tagok: Kaáli Zsuzsanna, Korcz Levente

Sport Bizottság elnöke: Csapkó Béla
Tagok: Dékány Zsolt, Kass Tibor

Alapítvány elnöke: Tóth Ferenc Attila
Tagok: Lancsák Róbert, Korcz Attila, Magyar Lajos, Oszvald Fruzsina

Alapítvány Felügyelő Bizottság elnöke: Szóth Tibor
Tagok: Gergely Zsolt, Szaniszló Zsolt

Kiss László

Sosem lesz igazi autószerelő abból, aki nem szerelmes a masinákba! Magam is egyetértek Kepes András szavaival a mozdonyvezetői hivatás tekintetében. És tudom, hogy aki ma itt megjelent, mind így van ezzel.

Más-más a habitusunk, elképzelésünk, törekvésünk, de ugyanaz a hivatástudat, elkötelezettség él bennünk a szakmánk, illetve szakmánk masinája, a mozdony iránt.

Tisztelt Kongresszus, kedves kollégák, kedves vendégeink!

Szeretettel köszöntök mindenkit a Mozdonyvezetők Szakszervezetének 8. Kongresszusán. A jeles esemény célja ezúttal is az, hogy értékeljük az elmúlt négy év munkáját és meghatározzuk a következő négy év céljait, programját és feladatait. Ezen az ülésen ér véget az a választási eljárás, mely minden Kongresszust megelőz és ahol megválasztjuk azokat a tisztségviselőket is, akik a következő négy évben vállukra veszik – a tapasztalatból mondhatom, – nem kis terhet.

Ők lesznek azok, akik törekednek arra, hogy előbbre vigyék a mozdonyvezetők ügyét egy olyan korszakban, amely távolról sem kedvez – és egyre inkább nem kedvez – a szakszervezeteknek.

Számomra ennek a kongresszusnak még egy aspektusból van különleges jelentősége. Közel 30 év tisztségviselői időszaka után, amelyből 20 év elnöki poszt volt, eljött az idő, hogy átadjam a stafétabotot. Hosszú és helyenként rögös út volt ez, de számomra pont ez adta meg az igaz szépségét, értékét.

Az én személyem, tevékenységem értékelését majd az utódok teszik meg, amennyiben azt fontosnak ítélik.

Most azonban – követve a korábbi kongresszusok hagyományait – tekintsük át, hogy milyen út áll mögöttünk és mely területeken kell még a frontvonalon maradnunk a következő ciklusban, és vélelmezem, hogy még azok után is.

Ahhoz, hogy az eredményeket értékelni tudjuk, tudnunk kell, honnan indultunk, milyen döccenőkön léptünk túl és hová érkeztünk. Pillantsunk vissza most néhány gondolat erejéig az elmúlt évek történéseire.

A foglalkoztatásbiztonság megőrzése megalakulásunk óta legfőbb célunk. Lehet, hogy egyeseknek ma úgy tűnik, hogy nem sokat kellett ezért küzdenünk, de a foglalkoztatási feltételek változása a kor szelleméhez való igazítása kihívások elé állította mostanság is szakszervezetünket.

A változások alakítása terén jelentős lépéseket tettünk. Mint mindig, ezúttal is csak a tökéletesen előkészített anyagokat voltunk hajlandóak tárgyalási javaslatként elfogadni.

Ezért rendszeresen megkaptuk azt a munkáltatói vádat, hogy keresztbe fekszünk a változásnak. Szó sincs erről, de tagjaink érdekének védelme minden más szempontnál fontosabb számunkra. Ebből nem engedhetünk és remélem nem is fogunk! Ebben nem vagyunk hajlandóak kompromisszumot kötni!

Csak, hogy példával illusztráljam, még híre hamva sem volt a Tábla PC-nek amikor a munkáltató már a KSZ szabályait szerette volna megváltoztatni.

Nem kevés energiánkba került, hogy a változásokat befolyásolni tudjuk. Sosem zárkoztunk el az ésszerű javaslatoktól, amennyiben azok kellőképpen elő voltak készítve és azok nem sértették a mozdonyvezetők érdekeit. De szinte nem is volt olyan alkalom, amikor a munkáltató bizonyos szintű vezetői ne értelmezték volna azt újra, ezzel számos konfliktust generálva tagjaink körében.

Azonban mi jól tudjuk, hogy a megállapodások nem csak papír és toll találkozásai, hanem egy olyan anyag, amely meghatározza életünket. Az általunk megkötött megállapodások minden sora rólunk, a mi bőrünkről szól! Azzal, hogy azt védjük, nem a modernizáció ellenségei voltunk, vagyunk.

Nem ellenük szóltunk, hanem magunk mellett. És ez igaz a MOSZ minden lépésére, minden tettét, rezdülését, felszólalását, sőt, sok esetben felkiáltását ez a rugó mozgatta.

A képzési változások kezelése terén is volt mit tennünk. A motorvonat-vezető utáni FLIRT motorvonat-vezetői munkakör megmérettette szakmai szolidaritásunkat. Ugyanis a járműpark fejlődése a vállalat vezetésének eltökéltsége lehetővé tett egy csökkentett képzési forma bevezetését.

Az ilyen jellegű képzéseket szakmailag is sokan kifogásolták, velünk együtt. Mi maradtunk, néhányuknak azonban emiatt menniük kellett. Tény, hogy a munkáltató e lépésével a pillanatnyi létszámgondokat kívánta kezelni, ugyanakkor azonban ezzel párhuzamosan foglalkoztatási problémákat idézett elő mozdonyvezetői körökben, melyről manapság sem akar tudomást venni.

A FLIRT képzés miatt több mozdonyvezető kolléga kiszorult annak a lehetőségéből, hogy modern, korszerű technikákon dolgozhasson 20-30 éves gyakorlat után, s megkopott testét, lelkét itt kímélhesse kicsit, hiszen lassan a vezetőállásokról kell majd a temetőbe mennünk.

Ennek oka a korkedvezmény megszüntetése, melyről szólnék még. Az új típusú képzésből eredően a hölgyek is megjelentek a vezetőállásokon. Be kell látni, hogy az élet igazolta, van helyük a szakmában!

Foglalkoztatásunkat a magánvasutak térhódítása is tarkította, sok tagunk dolgozik a kötelékükben. Jelenlétük véleményem

szerint növeli a mozdonyvezetők piaci értékét. Más kérdés, hogy milyen munka és foglalkoztatási feltételek mellett teljesítenek szolgálatot. Szakszervezetünknek továbbra is a teljes magyarországi mozdonyvezetői társadalmat kell képviselnie vállalati hovatartozástól függetlenül annak érdekében, hogy a hivatás ne értéktelenedjen el és ne változzon rosszabbra a foglalkoztatás feltételrendszere.

A magánvasutak vonzereje ma már nem csak a jövedelmek okán növekedett meg. A munkatárs szó értelmet nyert sokuknál. Amennyiben az a vezénylési gyakorlat ami ma a legnagyobb mozdonyvezetői foglalkoztatónál, a MÁV-Start-nál nem változik, azzal kell szembesülni, hogy a mozdonyvezetők a magánvasutaknál keresik majd meg egy emberségesebb foglalkoztatás lehetőségét.

És ezért nem a Szakszervezetet kell majd okolnia a munkáltatónak! Tágítsuk most egy kicsit a horizontot és vegyük számba, hogy a szakszervezet fennállása óta milyen célokat értünk el közös erővel, együtt, Veletek.

Meggyőződésem szerint az elmúlt 28 év legfontosabb eredménye, hogy soha nem történt létszámleépítés a mozdonyvezetők körében. Bár tudom – klasszikusokat idézve – hogy a foglakoztatás biztonsága olyan, mint a levegő: természetes, hogy van. Ha viszont nem lenne, azonnal éreznénk annak hiányát.

Tény, hogy ez nem újdonság, de soha senki nem tudta eddig megmondani, hogy hány mozdonyvezetőre van ma szükség hazánkban, ennek volt köszönhető, hogy néhány évtizede 400 fős hiányt prognosztizáltak, s rá néhány hónapra a mozdonyvezetőink létszámban tartásáért kellett megállapodásokat kötnünk. Így voltak kollégáink jegyvizsgálók, kocsivizsgálók, műhelyi dolgozók, de a MOSZ-nak köszönhetően mozdonyvezetői bérért! Jelenleg óriási a létszámhiány. Ébernek kell azonban lennünk, mert az aktuális trend néhány politikai döntéssel pillanatok alatt létszámfelesleges helyzetet idézhet elő, ez pedig – most mondom, üzenem – szakszervezetünk számára elfogadhatatlan.

Gondolok itt azokra a híresztelésekre, hogy megtörténik a MÁV és a VOLÁN társaságok összevonása, amelyről egyelőre még nem tudjuk, hogy milyen mértékben gyakorol majd hatást a mai vasúti szolgáltatásra, illetve közvetlenül ránk!

A másik kiemelten fontos sikernek tartom, hogy megalakulásunk óta többszörösére növekedtek a bérek. Persze nem maguktól és nem politikai ajándékból. Hosszú harcoknak köszönhető, több ezer órányi egyeztetés, tárgyalás és parázs viták állnak mögöttünk. Az utolsó két év béremelését – amely 2019-ig garantálja a béreket – példaértékűnek és kiemelkedőnek tartom, annak ellenére, hogy az előző hat év elmaradt béremeléseinek hiányát ezzel nem lehet feledtetni.

Várhatóan a 2019-re vonatkozó emelési mértéket felül kell majd vizsgálni, ez ugyanis a munkáltató, és a szakszervezet közös érdeke, feltéve, ha szüksége lesz az országnak vasutasokra! Hogy mi lesz, az még a jövő zenéje, ne szaladjunk az ügyek elébe.

Más szempontból is tanulságos időszak van mögöttünk: az elmúlt évek ugyanis bebizonyították, hogy a szakszervezeti együttműködés a VDSZSZ-szel, VSZ-szel meghozhatja a várt eredményt. A sor még itt távolról sem ér véget. Hogy egy kevésbé klasszikust is idézzek, van mire büszkének lennünk.

Véleményem szerint arra, hogy a MOSZ ma hazánkban az egyik leghatékonyabb szakszervezet. Megalakulásunk óta 16 jogszerű sztrájkot szerveztünk, amelyek az egy órától egészen a kéthetes intervallumig tartottak. Nincs ma szakszervezet, aki ugyanezt elmondhatná. Ha csak nem számítjuk ide az oly sokszor említett gördülő sztrájkot, és itt kérek elnézést Halasi Zoltántól, a VDSZSZ elnökétől. De igazam van.

A korkedvezmény megszüntetése a hatalom egyik legdurvább lépése volt, melynek következményeivel néhány év múlva fogunk, fognak szembesülni. Az a politikai arrogancia, ahogy e döntést megszületett, felháborító! A töredék idő kezelésére vonatkozó elígérkezés politikai nemtörődömsége egyenes bicskanyitogató, ennek ellenére a mozdonyvezetői társadalomban is tetten érhető a pártok támogatottsága. Nehéz azt a kettősséget feloldani, hogy egy néhány ezer fős szakszervezet szálljon szembe azzal a hatalommal, akinek a hatalomgyakorlását esetleg a szavazatával is támogatta.

Hosszan beszéltem, pedig a közös munka, a közös eredmények csak egy kis részét érintettem. Mindebből jól látszik azonban, hogy ugyan szép és meghatározó sikereket értünk el, de teendő bőven van még, amelyek megoldásához kívánok minden megválasztott tisztségviselőnek, és tagnak kitartó szakmai munkát, töretlen elkötelezettséget és jó egészséget.

Dr. Kovács Imre – Rail Cargo Hungária vezérigazgatója

Ahogy azt Kiss László is elmondta, szeretni kell a technikát, de az én olvasatomban sokkal fontosabb az, hogy elhivatott emberek üljenek a mozdonyon, akik nem azért kapják a fizetésüket, hogy a mozdonyon üljenek, hanem azért, hogy az az áru vagy az emberek eljussanak oda, ahová rendeltetésszerűen el kell, hogy jussanak. Pont ezért nem vagyok most Berlinben, hogy a technikát csodáljam, hanem itt vagyok veletek, ahol lehet emberekkel beszélni, és lehet a jövőről is beszélni, és arról, hogy hogyan oldjuk meg a problémánkat.

A mi cégünknél nagyon fontos az érdekképviselet, kiegyensúlyozott a kapcsolatunk a vezetőkkel. Nagyon örülök annak, hogy minden szakszervezeti vezetőt itt látok, aki számunkra fontos. Számunkra az érdekvédelem egy szolgáltató, egy ügyfél. Ti adjátok nekünk a munkaerőt, és nagyon fontos, hogy ne egy külső munkaerő legyen egy mozdonyvezető, akit ti képviseltek, ne egy külső szervezetként gondoljanak ránk, hanem úgy szolgáltassanak, hogy az az áru, vagy személy, akit szállítanak, az övék.

Van egy kis párhuzam az én életemben is azzal, ahogy idáig eljutottatok. 20 évről beszélünk. Én azt hiszem, hogy bármilyen szervezetet csak stabil menedzsmenttel lehet sikeresen előre vinni. Azt kívánom minden szakszervezetnek, hogy ne 1-2 évente akarjatok megújulni, mert a siker a stabilitásban van.

Nagyon fontos dolog, hogy itt ma elnököt kell választani, de még fontosabb, - ami Magyarországon nagyon nagy probléma – hogy kollégákat is kell keresni. A mi életünkben két olyan fontos terület van, ahol még nem találtunk megoldást az emberhiányra, a mozdonyvezető és a kocsivizsgáló. Nagyon nehéz embereket keresni. Valóban úgy van, hogy nem lesz mozdonyvezető, aki nem szereti a technikát. viszont az is egy fontos dolog, hogy ti is próbáljátok motiválni az ismerőseiteket, a családtagokat, a gyerekeket, hogy a vasút egy jó dolog, ahová érdemes jönni. Ha nem tudunk előre jutni, akkor kiürítjük önmagunkat, és nekünk a jövőre is gondolnunk kell.

Azt gondolom, hogy mint régi vasutas egy dologhoz tudnék hozzászólni, és ez a kapacitások kérdése. Ha a MÁV-Aut dolog – amiről még nem tudunk semmi konkrétumot – előre jön, meg kell azt értenünk, hogy vannak szinergiák. Vannak olyan területek, ahol nem érdemes vasúton menni. Ez üzlet. 2003-ban, amikor elkezdtem a Cargonál dolgozni – vagy akkor még MÁV-nál - el kellett mondanom az embereknek, hogy 6000 embernek nem tudunk munkát adni, de 3000-nek tudunk. És akkor megértették az emberek, hogy ez egy üzlet. Előbb-utóbb nektek is szembesülni kell a MÁV-START-nál, hogy a személyszállítás is meg lesz nyitva, és ott is lesz liberalizálás. Üzletet kell ebből is csinálni, nem lehet azt várni, hogy az állam majd mindent kifizet.

Azt gondolom, hogy jelenleg egyetlen mozdonyvezetőnek sincs veszélyben az állása még akkor sem, ha néhány mellékvonalon megszűntek szolgáltatások. De nem is mellékvonalakról beszélek. Odáig jutottunk el, hogy úgy tele vagyunk személyvonatokkal, hogy gyakorlatilag nem lehet vasúti árufuvarozást bonyolítani. Azt gondolom, hogy minden mozdonyvezetőnek biztos jövője van, sőt, inkább abba az irányba mennék el, hogy az utánpótlás a legfontosabb feladatunk.

Kiemelnék még egy dolgot a mostani életünkből, ahol biztos, hogy szükségünk van a segítségetekre, annyi a vágányzár, nem egy szokásos időszak, egy anomália. Iszonyatosan meg kell feszíteni magát mindenkinek, hogy túléljük ezt a nagyon nehéz időszakot. Az idei évben 20-30%-al több mozdonyvezetőre, mozdonyra, kocsira van szükségünk annak érdekében, hogy a vágányzárakat leküzdjük. És itt megyek előre egy másik probléma felvetésével, a magánvasutakról. Igen, mi is egy magánvasút vagyunk. Megpróbálunk biztos feltételeket adni, jó vezénylést, jó egzisztenciát a kollégáknak, viszont mögöttünk nincs egy állam, egy kormányzat, aki egy 3 éves szerződést kötne. Üzlet. Ahogy mondtam, 2003-ban is megértették a kollégák. Ezek a vágányzárak, ezek a béremelési törekvések a mi üzletünket veszélyeztetik. Úgyhogy iszonyatosan nehéz időszak előtt állunk, mert ez az iparág nem csak Magyarországon, hanem Európában sem felfutó irányban van, mert nagyon nehéz megküzdenünk az előttünk álló feladatokkal. Én viszont bízom a kollektívában, a cégeinkben, és bízom abban, hogy itt nem olyan emberek dolgoznak, akik elkötelezettek, és a jövőnkre fókuszálnak.

Régóta vagyok vasutas, és nagyon szeretnék az elkövetkezendő 10 évben még ennél a cégnél dolgozni. Azt gondolom, és remélem, ti is így gondoljátok, hogy kell ezért a vasútért dolgozni, de érdemes is.

Juan Jesus Garcia Fraile – ALE elnöke

Tisztelt László, nagyon szépen köszönöm, hogy meghívott erre a kongresszusra. Engedje meg, hogy mondjak egy pár szót a megjelenteknek. Azt, hogy most itt lehetek, nagy megtiszteltetés a számomra úgy az ALE, mint a SEMAF részéről. Ez a kongresszus a jövőt fogja meghatározni. Meghatározza azokat a képleteket, amelyek az elkövetkezendő években felmerülő problémákkal fog foglalkozni.

Az Európai vasúti csomag a keretein belül tovább bővíti a vasút liberalizációját. Ezek a lépések nem egységesek, mert egyes tagállamok nem alkalmazzák őket, ezért a szakszervezeteknek keményen kell dolgozni, és szükség esetén lépni.

Sajnos a keretrendszer nem minden ország esetében azonos, mindig ugyanazokat preferálják mások kárára. A rendelet lehetőséget biztosít arra, hogy az egyes tagországok a jövőben jobban tudjanak fejlődni, mert a jelenlegi helyzetben azok, akik fejletlenebb infrastruktúrával rendelkeznek, hátrányba kerülnek és nagyon sok pozíciót elveszítenek.

Sok országban megpróbálják elhallgattatni a szakszervezeteket, mint a munkások szóvivőjét. Korlátok közé szorítják őket, és megpróbálják elnémítani őket. Nekünk mozdonyvezetőknek egységes lépéseket kell tennünk, mert csak így tudunk harcolni az érdekeinkért. Ezekre a kihívásokra úgy kell tekintenünk, hogy egy vezető szakszervezet, az ALE legyen a fő ütőerőnk.

Részvételünk az ilyen munkacsoportokban a nemzetközi döntésekben fontos, mert ezáltal a szakma értékei védve vannak és a jövőben is védve lesznek. Nem szabad megengedni, hogy nélkülünk hozzanak döntéseket rólunk. Emellett nem szabad elfeledni, hogy van még sok dolog, mint pl. a kiképzés, biztonságos közlekedés, és a mozdonyvezető társadalom utánpótlása, fiatalítása, mert ha ez elmarad, akkor fennáll a szakma elmaradásának veszélye. A szakma jövője attól függ, hogy mi mennyire tudjuk biztosítani a szociális életben a munkafeltételeket. Sajnos ez számos akadályba ütközik.

Az ALE-n belül, a SEMAF és a MOSZ között jó példa az együttműködés, a közös harc az egységes célokért. Mi mozdonyvezetők a közös cél érdekében mindent megteszünk, hogy végre is tudjuk azokat hajtani. Hivatásunk jövője annak függvényében lesz fenntartható, ha javítjuk a feltételeket, és ezzel tudjuk vállalni, hogy nemzetközi szinten el tudjuk végezni a munkánkat. Bízom benne, hogy a MOSZ tovább folytatja majd a harcot a tagság érdekeiért a MÁV és az ALE keretein belül is.

Büszke vagyok arra, hogy 20 éve ennek a szövetségnek a vezetője lehetek. A harcot tovább fogjuk folytatni Európai szinten az ALE segítségével. Kihangsúlyoznám, hogy a MOSZ vezetősége a jövőben is teljes támogatásunkat fogja élvezni, számíthat ránk mindenben, és minden segítséget meg fogunk adni. Büszke vagyok arra, amit az elmúlt 20 évben Lászlóval együtt elértünk. Sokat tanultunk egymástól, mindig támogattuk egymást.

A lengyel kollégák nevében is megköszönöm, hogy az ALE képviselői részt vehettek a kongresszuson, és megköszönöm László munkáját. A MOSZ-nak további sikeres, jó munkát kívánok.

Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre – MÁV Zrt. Munkajogi vezetője

Örömmel hallottam hivatásunk tiszteletét és szeretetét. Mindig nagy tisztelője voltam a vasútnak, de főleg a mozdonyvezetői hivatásnak. Ezért nagyon nagy megtiszteltetés a számomra, hogy a cégcsoport részéről én szólhatok a megjelentekhez. A vendég

joga a kötetlenebb hozzászólás, így kérem, nézzék el nekem, hogy a realitások, a múlt és a különböző érzések kavarognak bennem.

Én magam a vasúti pályámat azon a napon kezdtem, amikor az a bizonyos 329 órás sztrájk indult. Magam az előtte lévő évtized vasúti sztrájkjaiból írtam a szakdolgozatomat, tehát azt gondolom, hogy a témának viszonylag jó ismerője vagyok, és sokat dolgoztunk ebben a történetben együtt. Erre való tekintettel is mondom, hogy amit a legfontosabbnak tartok, az az a szakmai és emberi összetartozás, amit mindig megtapasztaltam a MOSZ részéről, legyen szó a legmagasabb szintű tárgyaló delegációról, vagy legyen szó a helyi tagcsoportbeli kollégákról, ügyvivőkről, mindenkivel sikerült az elmúlt két évtizedben közelebbi vagy picit, távolabbi kapcsolatot, és a jó együttműködés feltételeit megtartani.

Ennek megfelelően azon túl, hogy Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr és Dorozsmai Éva humánerőforrás vezérigazgató-helyettes asszony részéről külön is köszönteném a megjelenteket, azokra a dolgokra szeretnék utalni, hogy azt a kifelé utaló egységességet, azt az egységes kiállást, amit a jelen lévő kollégák mindig mutattak, az a kérlelhetetlen harciasság, amit elnök úr a beszédében is megemlített, hogy mik azok a pontok, amikből nem tudnak engedni a kollégáknak az érdekeiből, azt gondolom, hogy ezeknek a megfogalmazása mindig nagyon fontos kérdés.

A napokban, amikor készültem ide a kollégák elé állni, egy kicsit áttekintettem a közel- és régmúlt történetét. Picit oldva a helyzetet, megállapítottam, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete halad előre, mert 4 éve még Biatorbágyon volt a kongresszus, haladva tovább, most Herceghalmon vagyunk, ezek szerint 4 év múlva már Bicske, vagy ha kicsit nagyobb lesz a sebesség, akkor Tatabánya következik, így a MOSZ 100. évfordulóján sikerül akár Hegyeshalomig is eljutni ezen a pályán.

A másik dolog, amit megtekintettem, az, hogy nagyon fontos, hogy egy szervezet milyen feltételek mellett működik. Számomra nagyon megkapó az volt, amit jogászként már az elején is észrevettem, és tegnap is volt módom ellenőrizni, hisz – dicsérni szeretném a kitűnő honlapot, amin az egész történelem fellelhető a mozdonyvezetők szakszervezete részéről – az első alapszabály is azt tartalmazta, hogy az elnök csak aktív mozdonyvezető lehet, és a jelenlegi is azt mondja, hogy jelölés és választás idején

mozdonyvezetőnek kell lennie. Ez azt mutatja, hogy mennyire alulról építkező és mennyire szakmai összetartozásban bízó szervezetről van szó.

Tegnap virtuálisan átlapozgattam a Mozdonyvezetők Lapjának virtuális számait. Emlékszem még azokra az időkre, amikor egy megállapodás és annak értelmezése még úgy történt meg, hogy közösen tettük meg ezeket a dolgokat, és ezek egy szakmacsoport életét meghatározta, és mindenki úgy tekintett rá, mint egyfajta törvényerővel bíró, a jövőt befolyásoló megállapodásokra.

Emellett szeretnék arra utalni, hogy a Szakszervezet 28. évét töltötte be, és majdnem napra pontosan 20 év telt el azóta, hogy a 3. Kongresszus Kiss Lászlót elnökké választotta. Előkerestem az akkori újságokat, amiben az jelent meg, hogy 38 éves, 30 éves kora óta a MOSZ alapító tagjai egyikeként vállalta ezt a megbízatást. Azt gondolom, hogy a célok egybe estek, és egy olyan kollégát ismertünk meg a munkáltatói oldalról is személyében, akinek a szava mindig számított, akinek a szavára mindig lehetett hitelt adni, és akivel így rengeteg dolgot tudtunk kezelni. Nem is szeretnék mást kívánni a Kongresszusnak a jó munkán kívül, hogy eredményesen történjenek meg ezek a kötelező körök és választások, a MOSZ leendő új elnökének is hasonló megközelítéseket, hasonló megoldásokat és hasonló emberséget kívánok, mint ahogy azt Kiss elnök úrtól megszoktam.

Végezetül pedig – ha már a bértárgyalásokról is volt szó – megidézném a Kongresszus jelenlévőinek, hogy mi volt írva Kiss elnök úrnak az 1998-as bevezetője mellett a Mozdonyvezetők Lapjában. Kérdés volt a kollégákhoz, hogy mit várnak a jövő évi bértárgyalásoktól. Kiss László azt mondta: „Elég volt a sok megalkuvásból, az erkölcsi megbecsülés sokat ér számomra is, de azért a boltban nem adnak semmit. „ A történelem ismétli önmagát, hisz ismét bértárgyalások vannak. A magán szektor ide vonatkozó álláspontját hallottuk, az állami vasútvállalatnál lehet tudni, hogy mi a kiindulási alap a közösen kötött megállapodásunkban, - legalább 5% - de azt gondolom, kölcsönösen meg kell keresnünk azokat a megállapodásokat és az ehhez rendelhető forrásokat, amely során ez a hivatás az állami vasútnál is kellő mértékű anyagi megbecsülést is tud élvezni.

Én ehhez a rendkívül összetartó közösségnek, akinek a tagjaival rendszeresen találkozom, hiszen még mindig betyárkodom a vezetőállásokon az engedélyem birtokában, szoktam kollégákkal beszélgetni, ismerem a véleményüket. Magam is azt vallom, hogy a kollégák véleménye a legfontosabb, és ezeknek a becsatornázásához és eredményes képviseletéhez szeretnék a jelenlévőknek jó egészséget és további eredményes működést kívánni.

Harasztovics Tímea – GySEV Zrt. Humán erőforrás igazgatója

A legutóbbi MOSZ kongresszus óta eltelt négy évben sok minden történt. Kiélezett munkaerő-piaci környezetben kell helytállni munkáltatóként és munkavállalóként is. Ez sok esetben embert próbáló. A világ is változik körülöttünk, ezekre a változásokra a legjobb válaszokat kell megadni. A munkaadók és a munkavállalók közös érdeke hogy a jövő kihívásai között sikeres legyen a társaság, ahol dolgoznak.

E cél érdekében a GySEV csoport is kidolgozta stratégiáját, aminek a mottója céltudatos fejlődés és fenntartható hatékonyság növelés. Vállalati stratégiák rendkívül fontos eleme a humánerő-

forrást érintő feladatok és célkitűzések. Az egész országban tapasztalható munkaerőhiány minket is érint, a szakképzett minőségi munkaerő megtartása nagy kihívás lesz az elkövetkező években. Tavaly mozdonyvezető kollégáink soron kívüli bérfelzárkóztatásban részesültek. Bevezettük a kompetencia alapú bérezést, ami a létszámhiányból adódó leterheltséget csökkenteni nem tudja, de a kollektív szerződésünk magas túlóraszázalék kifizetését teszi lehetővé. De ez is csak kis mértékben kompenzálja a mozdonyvezető munkatársak erőfeszítéseit. A feladatokhoz szükséges mozdonyvezető létszám biztosítása a hatósági képzés nehézsége, a vállalatok közötti munkaerő elvándorlás nagyon nehezíti a létszám biztosítását.

Az érdekképviseletek együttműködve, mint munkáltató mi is azon vagyunk, hogy az ágazati kollektív szerződés létrejöjjön, és annak kiterjesztésével támogathassa a vasúti alágazat munkavállalóinak foglalkoztatását.

Átfogó felmérés készült a GySEV csoport munkavállalói körében arról, hogy mik azok az értékek, amire a munkatársaink azt mondják, hogy jó nekünk ennél a társaságnál dolgozni. Ilyen érték például az egymásra figyelés vagy a lehetőségek kiaknázása. Feladatunk az, hogy ezeket az értékeket megtartsuk, tudatosítsuk és kihasználjuk a munkaerő megtartás és toborzás céljai érdekében. És miközben azt tapasztaljuk, hogy érték szinten a fiatal és az idős kollégáknak a gondolkodása nem fér el lényegesen egymástól, mégis az igények sokszor igen csak jelentős eltérés mutatnak.

Éppen ezért egy modern munkahely egyik elsődleges feladata a 21. században a generációk együttélésének a biztosítása. A modern munkahely már nem csupán fizikai és anyagi jellemzők összessége, hanem szemléletmód kérdése is. Mi igyekszünk ezt a szemléletmódot képviselni.

Szeretnénk továbbra is hosszú távon a térség meghatározó szereplői lenni a közösségi közlekedés területén. Célunk, hogy megkerülhetetlen tényező legyünk a személyszállítási piacon az ágazat 2023-as liberalizációja után is. A GySEV Zrt. stratégiai céljainak megvalósítása valamennyi kolléga közös munkájának köszönhető, és az érdekképviseletek konstruktív támogató együttműködésének eredményeként tud csak megvalósulni a jövőben is. A vasúti közlekedés alapja a megfelelő infrastruktúra. További vonalátvételt nem tervezünk, ugyanakkor egy sor fontos fejlesztési tervünk van: Szombathely vasúti csomópont korszerűsítése,

Sopron állomás kapacitás bővítése, a Zalaszentiván deltavágány, Győr-Sopron vonat korszerűsítése, esetleg második vágány megépítése, vagy a tizenhatos vonal pálya korszerűsítése mind fontos eleme a cég stratégiájának.

De fejlődik a GySEV gördülő állománya is. A gépészet területén látványos fejlesztések vannak. Új Vectron mozdonyokat állítottunk forgalomba a tavalyi évben, idén nyártól jövő tavaszig pedig újabb 10 Flirt motorvonat szolgálhatja az utasainkat.

A gördülőállomány fejlesztése az új mozdonyok beszerzése megteremti a lehetőségét annak is, hogy erőteljes növekedést tudjunk foganatosítani az áruszállítás területén is. Rugalmas, de a törvényi kereteknek megfelelő foglalkoztatást kínálunk tehervonat kiszolgálásban, pár hónapja pedig a mobil kocsivizsgálat rendszere is támogatja a munkát. A munkavállalóink számára fontos a legmodernebb technológiák elsajátítása, a szaktudás folyamatos fejlesztése. A mozdonyvezetők időszakos vizsgákon történő helytállása, az új típus ismeretek megszerzése nem ismeretlen a kollégák előtt. Mi ezekért az elvárásokért cserébe próbáljuk a legmodernebb eszközöket, technológiákat biztosítani, ami a vasúti közlekedés hatékonyságának színvonalának emelésén túl a munkakörülmények javítását is eredményezi.

Hatósági képzésben részt vevő munkavállalóink részére szeptembertől teljesítmény ösztönző juttatási rendszert vezetünk be. Remélve ettől, hogy a gyakornokok kevésbé rettennek meg a kihívásoktól, és sikeresen befejezik például a mozdonyvezető tanfolyamot is.

A munkaerő-piaci helyzet látványosan megváltozott Magyarországon. A nyugati régióban is a munkaerőhiány a jellemző, ezért együttműködési megállapodásokat kötünk a térségi szakképzési centrumokkal, képző intézményekkel, felsőoktatási intézményekkel. Egyértelmű célunk, hogy folyamatosan megfelelő minőségű és mennyiségű képzett munkaerő álljon rendelkezésre, de ez nagyon nehéz. Szeretnénk, ha a vasutas szakma presztízse emelkedne, a vasút kívánatos és vonzó munkahely lenne ismét fiataloknak.

Kívánom a tisztelt kongresszusnak, hogy ezek az értékek áthassák a kongresszus munkáját.

Leköszönő elnök úrnak köszönjük az eddigi együttműködést és minden jót kívánunk utódjának is. Minden megválasztott tisztségviselőnek jó munkát kívánok.

Halasi Zoltán a VDSzSz Szolidaritás elnöke

Tisztelt küldöttgyűlés, engedjétek meg, hogy a VDSzSz Szolidaritás tagjai nevében sok szeretettel köszöntelek titeket. És nekem lenne egy kis megjegyzésem. A MÁV Start Zrt-nél nem találtak egy portást, aki eljön a kongresszusra. Azt gondolom, hogy ez jelzés a magyar munkaerőpiac helyzetére. Kovács Imre elnök vezérigazgató azt mondja, hogy együtt kell dolgoznunk, egymásra vagyunk utalva. A GySEV képviselője szintén azt gondolja, hogy együtt kell dolgoznunk. A MÁV Zrt képviselője azt gondolja, hogy egymásra vagyunk utalva, együtt kell dolgoznunk, csak az a munkáltató, ahol a mozdonyvezetőket foglalkoztatják, az nem gondolja így.

Először is szeretném azon véleményemet megismertetni veletek, hogy három éve dolgozom, mint a VDSzSz Szolidaritás elnöke, és Kiss László elnök úrban olyan partnert ismertem meg, akit az elmúlt három évben minden ügyünkben, amit közösen indítottunk, együtt gondolkodunk rajta vagy együtt hajtottunk

végre, partnerként viselkedett és betartotta a szavát. Ez Magyarországon nagyon rendkívüli dolog. Köszönöm neked.

És hogy mi dolgunk van nekünk itt a magyar munkaerőpiacon? Az elnöki beszámolóban hallottuk, hogy nehéz a szakértők sorosa. Igen, nagyon nehéz, ezt mi is okoztuk, de én azt hiszem, hogy ezt nekünk közösen kell megváltoztatnunk. És a vasúton is nehéz ez a helyzet, mert minden munkáltatónál foglalkoztatáspolitikai helyzet megoldásáról van szó. Munkahelyi krízis helyzet megoldásáról kell beszélni, ez jó, de nem csak beszélni kell róla, hanem emellett tenni is dolgokat. Tisztelet a kivételnek, vannak olyan munkáltatók, akikre ez nem vonatkozik. De régi mondás, hogy akinek inge, az vegye fel magára. Ezért én csak azt tudom ajánlani a szakszervezetünk nevében és a vasúton lévő, magukat komolynak mondó szakszervezeteknek, hogy egy lehetőség van. Az, hogy a jövőben együtt kell működnünk, közösen kell fellépnünk ügyek mentén, hiszen az elmúlt három évben hogy összekovácsolt minket a 2013-as MT változás, ami nagyon sok pályát nem hagyott a szakszervezeteknek, mint hogy pereskedhettek, esetleg javaslatokkal állhattak elő a munkáltatónál, vagy ha valamit közösen mondtak, annak nagyobb volt a hangereje, és esetleg jobban meghallották.

De azért emlékezzünk arra is, hogy történnek változások, vannak előrevezető dolgok is, hiszen most a vasutasok életét megkönnyítő önkéntes nyugdíjpénztárban is együtt dolgozunk, nem egymással versengve, és ha minden jól megy, akkor az önkéntes egészségpénztárban is így fog történni. Az Ágazati Párbeszéd Bizottságot is sikerült újra létrehoznunk. Reményem szerint október közepén egy vasúti alágazati kollektív szerződés kerül majd megkötésre, ami a mozdonyvezetők és a MÁV-START Zrt.-nek is fontos esemény lenne, hiszen kiegyenlítené a vasúti munkaerőpiacon lévő különbségeket. Ha ezt a felelős miniszter kiterjesztené, akkor minden vasúti társaságnál azonos minimumfeltételekkel kellene foglalkoztatni a munkavállalókat. És azt hiszem, hogy ez egy nagyon nagy eredmény lenne.

Én eredménynek tartom azt is, hogy a közszolgáltató vállalatok konzultációs fórumán együtt tudunk gondolkodni, együtt tudunk ügyeket intézni és valóban és valóban én nagyon nagy eredménynek hiszem azt a három éves megállapodást, ami köttetett, hiszen még erre nem volt példa Magyarországon. Tudom, hogy ott van az a legalább szó, és ma Magyarországon mindenki tudja, hogy

a legalább 5% mit jelent. Én biztos vagyok abban, hogy heteken belül elindulnak a tárgyalások a 2019-2020-as bérek vonatkozásában, de mi szakszervezetek is nehéz helyzetben vagyunk, hiszen minden körzetben másak a munkaerő-piaci kihívások, és nem biztos, hogy azonos módon kell ezeket kezelni.

Azzal is egyetértek, hogy nem biztos, hogy mindenhol csak pénzt kell adni, hanem lakhatást lakás támogatást is, és olyan juttatásokat, amik az elmúlt 20 évben az értéküket veszítették.

Mindenki elmesélte, hogy Mikor kezdett a vasútnál dolgozni. Én 38 éve. 38 évvel ezelőtt teljesen más vonzóerők voltak a MÁV-hoz. Biztosan sokan emlékeztek, hogy a mi időnkben felmentettek minket a katonaság alól. Ma már ez nem érték, mert nincs katonaság. Azt hiszem, hogy ezek helyett az értékek helyett újat kell kitalálni, és remélem, hogy a MÁV Zrt új vezetése ezt a hangot meghallotta.

Itt van a modernizáció, itt van a liberalizáció, a technikai fejlődés, ami nagyon komoly problémákat okoz a vasúti közlekedésben. Erre azt mondom, hogy a magukat szakszervezeteknek mondó szakszervezetek, és nem a tagdíj által és munkaidő kedvezménnyel előállított szervezetek, hanem az érdekvédelmi munkát is vállaló szakszervezetek közösen lépnek fel ezekben az ügyekben.

Itt van még a MÁV- Volán fúzió, senki ne gondolja, hogy ez nem fog megtörténni, mert meg fog történni, lehet, hogy nem is sokára. De ebben is nem csak a MÁV-os, hanem a Volános szakszervezetekkel is közösen kell fellépnünk, erre is vannak már együttműködési megállapodásaink, tárgyalások. Én azt ajánlom a MOSZ-nak, hogy közösen találjuk ki, hogy a jövő kihívásainak hogy tudunk megfelelni, végezzük együtt a munkánkat. Az új megválasztott tisztviselőknek ajánlom, hogy keressenek, működjünk együtt. Sok sikert kívánok a munkájukhoz!

Meleg János – Vasutas Szakszervezet elnöke

Egy történelmi szakszervezet vezetőjeként fiatalon itt állni, hiszen 3 éve vagyok a Vasutasok Szakszervezetének az elnöke, de több, mint 123 évvel ezelőtt alakult a szakszervezeti mozgalom a vasúton, és majdnem eléri a MÁV alakulását, hiszen 150 éves évfordulóját ünnepelte az idén. Nagyon megtisztelő nekem, hogy itt lehetek, és meghívást kaptam erre a Kongresszusra.

Részese voltam sajnos annak is közel harminc évvel ezelőtt, amikor a szakszervezetek önszerveződésbe kezdtek. Akkor nagyon sajnáltam, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete kivált a Vasutasok Szakszervezetéből, de azt gondolom, hogy az a változás, az a szakmai összetartás, ami az elmúlt időszakban megjelent, az vonzóerővé és húzóerővé is vált az egész vasúti szakszervezeti mozgalomnak.

Ha most értékelni kéne, azt tudom mondani, hogy talán még soha nem állt egymáshoz ilyen közel a 3 vasúti szakszervezet, pontosan azok miatt a kihívások miatt, amik előttünk vannak. A mai Magyarországon egy erőszakos kormány ellen csak jól működő és jól együttműködő szakszervezetek képesek eredményeket elérni.

Azt gondolom, hogy eljött az az időszak, hogy azok a távolságok, amik voltak, azok eltűntek. Én már 12 éve ismerem Kiss László urat, nagyon sok olyan együttműködési megállapodásban voltunk partnerek, hogy mára már baráti kapcsolat is kialakult közöttünk. Nem csak szakmai kérdésekről, hanem mindenféléről, politikai kérdésekről is beszélgettünk, hogy hogyan közelítsünk meg 1-1 helyzetet. Azt kérem, és egyben fel is ajánlom a Vasutas Szakszervezet nevében, hogy az új vezetéssel is menjünk tovább ezen az úton, mi készek vagyunk az együttműködésre.

Az ünnepi rész után, mint minden kongresszuson, ti is értékelitek az elmúlt időszakot és programot fogtok készíteni. Én azt gondolom, hogy vannak részek, ahol egyet kell gondolnunk. 2015 óta nem javult a helyzet a létszámhiány ügyében. Nincsenek olyan pontok sem a kormány részéről, sem a munkáltatók részéről olyan javaslat, ami elvárható lenne. Amíg az utánpótlást nem tudjuk biztosítani, addig nincs rá esély, hogy a korkedvezményt vissza lehessen állítani. Talán az egyik ilyen kitöréspont az lehet, hogy a fiatalok számára vonzóvá kell tenni a vasutat. Igaz, hogy sokat kell dolgozni, de legalább nem kell 65 éves korig. Amíg ezt a kormány nem hallja meg, addig nincs esélyünk a létszámhiány megoldására.

A MOSZ az egyéni teljesítmények elismeréseként 2010-ben létre hozta „A Mozdonyvezetőkért” emlékérmet.

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.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete 8. Kongresszusán, ünnepélyes keretek között került sor a díjak átadására, amelyeket a MOSZ vezető tisztségviselői adtak át.

A Mozdonyvezetőkért Emlékérem elismerést a Mozdonyvezetők Szakszervezete 2018-ban, Battka András mozdonyvezetőnek posztumusz, Halász István oktatónak , Kiss László mozdonyvezetőnek, a MOSZ leköszönő elnökének és Nagy Péter mozdonyvezetőnek adományozta.

Battka András

Battka András 1955-ben született Tiszakécskén, életének nagyobbik részében ott is élt. Szolgálatát a MÁV-nál 1975-ben kezdte meg Szolnokon. Előbb dízel-mozdonyvezetői képesítést, később villamos mozdonyvezetői végzettséget szerzett, majd a felsőfokú-mozdonyszolgálati tisztképzőt is elvégezte. 1990-től a Mozdonyvezetők Szakszervezete Szolnoki Tagcsoportjának alapító tagja volt, de előtte is tevékenyen részt vett az érdekvédelmi munkában. Tíz évig volt küldött a szakszervezet országos döntéshozó testületében, majd a szolnoki tagcsoport aktív ügyvivője, küldött, pénztáros és központi munkavédelmi képviselő volt. Kivette a részét az Üzemi Tanács munkájából is. Aktív kezdeményezője volt a Német Mozdonyvezetők Szakszervezetével való kapcsolatfelvételnek, amelynek köszönhetően számos német munkatársa jutott el Tiszakécskére is. A Tiszakécskei Gyermekvasút munkájába is besegített.

András mindig, mindenkivel megtalálta a hangsúlyt, legyen az vezető, gyakornok, vagy kolléga. 2011-es nyugdíjazása után sem hagyott fel teljesen a munkával, emellett neki köszönhető a szolnoki nyugdíjas tagcsoport megalakulása 2014-ben, melynek haláláig vezetője is volt.

Hosszú ideig volt alelnöke az MDF tiszakécskei szervezetének. A Településfejlesztési Bizottság tagjaként éveken át segítette a tiszakécskei önkormányzati képviselő-testület munkáját.

Konzervatív elveket vallott a szó nemes értelmében: értékőrző, mértéktartó, az elvei mellett higgadtan, de szilárdan kiálló, megfontolt, megbízható ember volt.

Bandi, nyugodj békében.

A díjat Battka András felesége és fia vette át.

Halász István

Halász István, 1954. július 7-én született Budapesten. Általános iskolai tanulmányaim után a budapesti Vasútgépészeti Technikumban érettségizett 1972 évben, vasútgépész technikus szakképesítéssel. 1972. 08. 01-én a MÁV Keleti Vontatási Főnökség létszámába került mozdonyvezető gyakornokként. 1974. 05. 31-én országos közforgalmú villamos mozdonyvezetői, 1986. 10. 16-án országos közforgalmú dízelmozdony-vezetői, 1990. 10. 10-én közúti vasúti járművezetői, 2000. 03. 31-én sajáthasználatú vasúti gőzmozdonyvezetői, 2007. 11. 6-án tehervágánygépkocsi és saját géperejű vasúti munkagépvezetői, 2011. 06. 08-án országos közforgalmú gőzmozdonyvezetői vizsgát tett. 1974-től 1985-ig dolgozott mozdonyvezetői munkakörben, majd a MÁV Tisztképző Intézetben mozdonyszolgálati tiszti tanfolyamon megszerzett felsőfokú vasúti szakképesítéssel vontatási felelős, majd a forgalmi oktatótiszti képesítés megszerzése után 1987 és 1993 között oktatótiszt munkakörben dolgozott a MÁV Bp. Keleti Vontatási Főnökségen.

1985 évtől oktat rendszeresen a Baross Gábor Oktatási Központ jogelődje által szervezett budapesti típusismereti tanfolyamokon, és mozdonyvezetői tanfolyamokon. 1993-ban a főnökségről a Budapesti Vasútigazgatóságra került gépészeti vonalellenőrként, majd más mozdony- és kocsiszolgálati munkaköröket töltött be. 1995-ben szerezte SZIR oktatói képesítését, majd balesetvizsgálóként is dolgozott.

2000. évben az újonnan létrejött Magyar Vasúttörténeti Parkban vasútüzem vezető volt, majd innen került a Gépészeti Szakigazgatóság Személykocsi Divíziójába, műszaki szakelőadóként hálózati kocsiszolgálati tevékenységgel foglalkozott. 2001. június 1-től a Közlekedési Főfelügyelet, majd a Nemzeti Közlekedési Hatóság, majd 2011-től a Vasúti Vizsgaközpont vizsgabiztosa.

2003. október 30-án műszaki szakoktató képesítést szerzett a BME Gazdaság- és Társadalomtudományi karán. A következő években a szervezeti változásokkal sokféle név alatt, majd 2007-től a MÁV-START kötelékében tényked tem. 2012-től a leányvállalatok összevonása után a Műszaki üzemeltetés Kocsivizsgálati és vontatásmenedzsment szervezete, majd újabb szervezeti változtatások kapcsán utolsó foglalkoztatója a vállalatnál az Üzemeltetés támogatás volt, ahonnan 2018. április 7-én öregségi nyugdíjba vonult. Közben továbbra is végzi különféle műszaki tárgyú elméleti és gyakorlati oktatási tevékenységet a Baross Gábor Oktatási Központ és más képző szervezetek által szervezett alap-, közép- és felsőfokú tanfolyamokon.

Halász István egész életútja, szakmai elhivatottsága, kimagasló elméleti és gyakorlati tudása a MOSZ Bp. Centrum terület tisztségviselői, mozdonyvezetői, motorkocsi vezetői szerint alkalmassá teszi Őt arra, hogy a Mozdonyvezetőkért Emlékérem birtokosa legyen. Az emlékplakett véleményünk szerint azoknak is adományozható, akik a mozdonyvezetőkért, a vasúti közlekedésben dolgozók érdekeiért, a vasúti közlekedés társadalmi elismertségéért kiemelkedő munkát végeztek. Halász István ilyen. Hosszú szakmai pályafutása alatt mozdonyvezető gyakornokok, motorvonat vezető gyakornokok százait oktatta mozdonyvezető tanfolyamok ideje alatt, mozdonyvezetők sokaságát segítette típusismereti oktatásokon. Gyakorló mozdonyvezetőknek volt biztos szakmai háttere, nyújtott segítséget a hozzá fordulóknak. Tehetséges, érdeklődő mozdonyvezetők útját segítette a diploma megszerzése felé, sokaknak szakmai segítséget nyújtott a szakdolgozatuk megalkotásában.

Számos alkalommal segített, ha munkajogi eljárás alá vont mozdonyvezetőknek segítségre volt szüksége. Segített, ha peres eljárás során össze kellett állítani az érvanyagot.

Vizsgabiztosként is emberséges, segítő, oktató volt. A tanfolyamokon a szakmai ismeretek oktatásán túl, nemcsak mozdonyvezetés szépségeire, hanem a hivatás felelősségére is felhívta a figyelmet. Oktatásai során széles kitekintést adott akár forgalmi, akár műszaki, akár vasúttörténeti, akár innovációs területre. Nemcsak oktatói, hanem nevelői minőségében is kimagaslót alkotott. Átadta tapasztalatait, a vasút iránti szeretetét hallgatóinak, akik mentorként is tisztelték, tisztelik a mai napig!

Nagy Péter

Kiemelkedő szakmai tudással, emberséggel, becsületességgel, kiváló ötleteivel segítette nemcsak a tagcsoporti, hanem a területi és a MOSZ központ munkáját is.

Erre a munkára áldozta szabadidejének jelentős részét is! A kollégák körében nagy népszerűségnek örvend, bármikor fel lehet hívni telefonon, nem csak munkaügyben, hanem számítani lehet Rá, mindenben. Kiemelkedő munkájának köszönhetően, a kecskeméti mozdonyvezetők szinte valamennyien tagjai a MOSZ-nak.

Egy történettel szeretném érzékeltetni különleges emberi vonásait. A vasúti átszervezések miatt a kecskeméti fűtőház, szentesi kirendeltségként működött. Az alárendelt helyzet miatt sok sérelem érte a kecskemétieket és emiatt a két tagcsoport között komoly ellenségeskedést folyt. Díjazottunk, amikor 2002-ban tagcsoportvezető lett, mindent megtett, hogy a viszály megszűnjön, közös programokkal, beszélgetésekkel igyekezett meggyőzni mindenki arról, hogy ezt a helyzetet nem a mozdonyvezetők teremtették.

Munkájának hála, hamar rendeződött a dolog és a mai napig a kecskeméti és a szentesi mozdonyvezetők barátságosan viselkednek egymással.

A mai napon, a MOSZ. 8. kongresszusán a Mozdonyvezetők Emlékérem átadásával szeretnénk megköszönni embert próbáló alázatos munkáját.

Kiss László

„Kiss László mozdonyvezető:

1960. január 17-én született Budapesten. Nős, három gyermeke van: Renáta, Edina és Balázs. 1978. szeptember 4.-én kezdte szolgálatát a Budapest Keleti Vontatási Főnökségen, s 1980-ban Kiskunhalasra helyezték át. 1980-ban Budapesten villamos mozdonyvezetői, 1989-ben Székesfehérváron szerzett dízel-mozdonyvezetői képesítést. Alapító tagja volt a Mozdonyvezetők Szakszervezetének, melyben megalakulása óta területi ügyvivő, majd 1998-ban elnökké választották. 2008-ban a Gödöllői Szent

István egyetem, Humánerőforrás menedzsment szakán szerzett diplomát. Kedvenc típusa: a V43-as sorozat."

Ha valaki jártas egy kicsit a Mozdonyvezetők Szakszervezete elmúlt 28 évének történetében, az tudhatja, hogy az elhangzott mondatok, a mozdonyvezetői Almanach 386. oldalán olvashatók, amelyeket Laci magáról írt bemutatkozásként. Ez nem sok. Sőt! Azt is mondhatnánk, hogy egy ember megismeréséhez, ez kevés. Ezért szeretném ezt a hét mondatot egy kicsit bővebben kifejteni egy rendhagyó, egy baráti méltatásban:

Nézzük rögtön a születési évet, mi is történt ekkor a világban?

- 1960-ban, az Amerikai Egyesült Államok vízre bocsájtja a világ első atom-tengeralattjáróját.
- Ebben az évben alakul meg a The Beatles.
- Szomorú, de ekkor zárják be véglegesen a Bácsalmás és Csikéria
- közötti vasútvonalat.
- S hogy mitől is híres január 17?
- Például 395-ben, ezen a napon szakadt ketté a Római Birodalom és
- 1773-ban, ugyancsak ekkor haladtak át James Cook kapitány hajói elsőként a Déli-sarkkörön. De 1962-ben, január 17.-én született Jim Carrey, kanadai színész is.

Láthatjuk, hogy mennyi esemény volt a világban, ha ezt a dátumot részenként vizsgáljuk. De arra, hogy 1960. január 17.-én mi történt, semmiféle adatbázisban nem találtam feljegyzést, - kivéve, Kiss László születését! Erről a napról annyit tudunk még, hogy vasárnapra esett, s aki ekkor született, az a Bak jegyében látta meg a napvilágot. Életkora a mai napon pontosan, 58 év és 244 nap, azaz 21.429 nap, ami 3061 hétnek felel meg.

De lépjünk tovább ebben a bizonyos hét mondatban, viszont ne ugorjunk az időben akkorát, mint Laci! Ő, ugyanis nem tesz említést gyerekkora felejthetetlen éveiről. Arról, hogy születése után Gyömrőn nevelte Édesanyja egyszerű körülmények között, de annál nagyobb szeretetben. Laci láthatatlan tintával írta le mindennapi utazásait a vonattal, amikor a pesti Orion gyár óvodájába járt. Azt sem árulta el, hogy már erre az időre tehető vasút iránti imádata, hiszen cumisüveggel a szájában alig lehetett elrángatni az állomásról, mert le sem vette szemét a vonatokról. Általános iskolába Gyömrőre járt, nagyon jól tanult. Anyukája, „Ilus mama" így jellemezte őt: „Tündéri gyerek, jó kisfiú volt". Nem látszódnak azok a sorok sem az Almanachban, ahol arról írna, hogy a házzal szembeni focipályán rúgta mindig a bőrt társaival, s Édesanyja tálcán vitte az éhes lurkóknak a zsíros vagy lekvároskenyeret, aminek ízét ma is érzi a szájában.

A vasút utáni vágyakozása egyre erősebbé vált, s a hetedik osztály környékén már életcéljául tűzte ki. Tovább fokozódott benne ez az érzés, amikor az udvarban lakó idősebb fiú, Kamarás Géza hozta a híreket a vasutas szakközépiskolából. Így már teljesen egyértelmű volt, hogy a nyolcadik osztály után ő is Szegeden, vasútgépészként folytatja tanulmányait a „Bebritsben". Itt azonban egy újabb szerelem lépett az életébe, a „rockzene"! Hosszú lett a haja, s mindig az iskolai zenekar körül lehetett látni, azok koncertjein segédkezett. (Egy újabb statisztika adat: ha Laci születése óta nem vágatta volna le a haját, az most 7 méter, 49 centiméter hosszú lenne. De jó, hogy nem így tett!).

A zene azonban nem térítette el sem a vasúttól, sem otthonától. A nyári szünetekben, Éva húgával az Orion gyárban diákmunkát végeztek. Laci megbízhatóságát az is bizonyította, hogy csak őt engedték egyedül dolgozni a présgépen. Nyár végén mindig büszkék voltak testvérével, amikor a keresetükön maguknak vásárolhattak.

1978-ban sikeres érettségi (most, szeptember 22-én lesz a 40 éves osztálytalálkozó). Majd a nagy álom első lépcsőfokára léphet fel, hiszen mozdonyvezető gyakornok lett Budapesten.

1980-ban egy újabb fordulóponthoz érkeztünk életében, Kiskunhalas. Nem volt egyszerű a beilleszkedése, hiszen egyedüli, egyvizsgás villamos mozdonyvezető volt egy olyan fűtőháznál, ahol még a dízel vontatás volt az elsődleges. Néhányan ugyan (Kolozsvári Feri bácsi, Gombóc) segítették abban, hogy megtalálja a helyét, de a többség csak akkor kezdte elfogadni, amikor villamos átképzős tanfolyam után, Laci oktatta őket a V43-as típusra.

Az én ismeretségem sem indult egyszerűen vele. Leszerelés után őt ajánlották, hogy hozzá menjek, ha tanulni akarok. Amikor a szolgálatra jelentkeztem, éppen indultak kávézni, ezért odaléptem Lacihoz, hogy jelentkezzek nála. Menet közben hátranézett a válla fölött, s azt kérdezte „Nem tudsz mással menni?". Lesújtott a stílusa, és eldöntöttem, nem megyek ezzel az alakkal. Azonban más lehetőség nem volt, így maradtam erre az egy szolgálatra. Szerencsére! Egy barátság kötődött akkor, s megértettem elutasító magatartását, ami abból adódott, hogy nem viselte el a szakmai tudatlanságot, a szeretett mozdonyvezetés lenézését. Ez a mai napig így van, s ezt nem is titkolja. Az ilyen nézését, megnyilatkozását értik félre sokan, amíg meg nem ismerik Őt.

1989-ben a halasi kollégák - Tóth Lászlóval együtt - delegálták a VSZ mozdonyvezetői tagozatába. 1990. augusztus 23-án a Mozdonyvezetők Szakszervezetének alapító tagja, s a szegedi terület ügyvivője lett. Itt, ismét megállhatunk néhány pillanatra, ugyanis az akkor, általa kialakított információáramlást – ami egy szakszervezet életében igen fontos – úgy dolgozta ki, hogy az még a mai napig így működik a szegedi területen. Természetesen, már nem diktafonra mondjuk fel a tájékoztatókat, amelyeket a tagcsoportok üzenetrögzítőjére játszunk fel, s az alapján adunk visszajelzéseket, véleményeket. De ma is ahhoz hasonlóan, egyforma adatok alapján hozzuk meg a helyi döntéseket, amelyekből kialakul a területi vélemény. Abban az időszakban, hangos volt a fűtőház a szakmai vitáktól a munkáltatóval, de egymást is győzködtük nap mint nap. Izgalmas évek voltak! Laci nem volt híve a blöffölésnek, a célratörő tárgyalásokat szerette, de sok rendezvény, kiállítás, tiszteletbeli mozdonyvezető választás, csapatösszetartás fűződik a nevéhez. A helyi médiumokkal is olyan kapcsolatot alakított ki, amit a mai napig használhatunk szervezetünk népszerűsítésére. A felsorolt ismérveknek is köszönhető, hogy 1998. szeptember 16-án, elnökének választotta a Mozdonyvezetők Szakszervezete Kongresszusa.

Mielőtt tovább haladnánk, ismét bontsuk ki jobban ezt az újabb, nem kis fordulópontot. A nevezett kongresszusra utazva, poénkodtunk a sikeres választási eredményen, már akkor „elnökuraztuk" Lacit, de a komolyabb, a jövőbe tekintő témáknál akaratlanul is úgy beszéltünk, mintha holnaptól minden az addigi kerékvágásban haladna tovább. Nem azért, mert nem akartuk, nem hittük a megválasztását! Egyszerűen megfoghatatlan, elképzelhetetlen volt, hogy minden megváltozhat. Aztán, az elnökké választása utáni este, már nem velünk jött a szálláshelyre, s az örömünk mellett volt egy első, egy furcsa pillanat, amikor tudatosult bennünk, hogy valami, most nagyon megváltozott. Tudom, nem a szegedi területről, a kiskunhalasi mozdonyvezetőkről szól ez a múltidéző köszöntő, de egy újabb, személyes gondolatot had mondjak el Önöknek, amit még soha senkivel nem osztottam meg. Most is, csak ebben a szűk körben bátorkodom elővezetni. -- Barátként megélni azt az utat olyan érzés volt, amit mai napig sem tudtam megfogalmazni magamnak. Talán, Bródy János: „A magány" című szerzeményének szövegéhez, hangulatához hasonlíthatnám azt a néhány percet.

S hogy hogyan indult, hogyan telt az elnöki húsz év?

1998-ra a Mozdonyvezetők Szakszervezete kimagasló eredményeket ért el mind a mozdonyvezetői munkavégzés körülményei, mind a foglalkoztatás szabályainak alakítása, mind a keresetek növelése és a bérek országon belüli kiegyenlítése terén. Szervezettsége közel 100 %-os volt, tisztségviselői kivívták a vasutasok megbecsülését és vezetőit megismerték az országos érdekegyeztetés szereplői is.

Ennek ellenére vagy talán pont ezért, nézetkülönbségek alakultak ki a további szakszervezeti működés célkitűzései, a közép- és hosszú távú stratégiai elképzelések terén. Ezek olyan személyi ellentéteket szültek, amelyek veszélyeztették a Mozdonyvezetők Szakszervezetének sikeres működését.

Ekkor, a meghatározó szakszervezeti vezetők olyan elnökjelöltet kerestek, akit szakmai tudása, addigi tisztségviselői tevékenysége, és személyiségjegyei alapján alkalmasnak tartottak a Szakszervezet szervezeti problémáinak megoldására, a működés konszolidációjára, a belső kohézió megerősítésére. Az új elnökjelölt, majd megválasztott elnök, Kiss László lett.

Olyan időszakban vezette a mozdonyvezetők Szakszervezetét, amikor - a 2002, 2006 közötti éveket kivéve - a működés társadalmi, jogi, gazdasági körülményei jelentősen romlottak. A látványos akciókat, a hangos sikereket, felváltotta a véget nem érő aprólékos, sokszor „sziszifuszi" munka, a lépésről lépésre haladás kora.

Kiss László nevéhez, húsz év vezetői munka után kötődnek olyan dolgok, amik elvitathatatlanok. Ilyenek például az Almanach, a mai újság, a honlap, a „moszos" telefonos flotta kialakítása, tárgyalások szakmai előkészítése, s még sorolhatnánk tovább. Így ő, ezen a Kongresszuson is arról számolhat majd be - mint a korábbiak mindegyikén -, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete, most is az ország egyik legszervezettebb, legmarkánsabb munkavállalói érdekképviselete, amelyik fennállása óta - minden nehézség ellenére - töretlenül, eredményesen képviseli a mozdonyvezetők és más vasúti munkavállalók érdekeit.

Végezetül annyit elárulhatok: ha előbb kapcsolunk, s elhisszük, hogy Laci nyugdíjba vonul, szervezhettünk volna itt az előtérben egy kiállítást a fotóiból, amiket az elmúlt évtizedekben készített. Mert a zene, a Lord, a Bon Jovi koncertek látogatása mellett ezzel is szívesen foglakozott szabadidejében. Remélem, erre még lesz alkalom egyszer!

Értékelhetjük sokféleképpen tevékenységét - akár az itt elhangzottak alapján -, azonban az a vád nem érheti Lacit, hogy nem gondoskodott az utánpótlásról. Erre a legjobb bizonyíték az, amikor feleségével, Dórával a vasútállomásokon azt várják, hátha megunja a vonatok nézését kisfiuk, Balázs (Ugye milyen ismerős ez a kép?). Ezt láthatják a Balaton déli partján zakatoló vonatok mozdonyvezetői is. Ezért intsenek, tisztelegjenek annak a kisfiúnak, aki egyszer mozdonyvezető, s ha lesz még szakszervezet, annak elnöke is lehet!

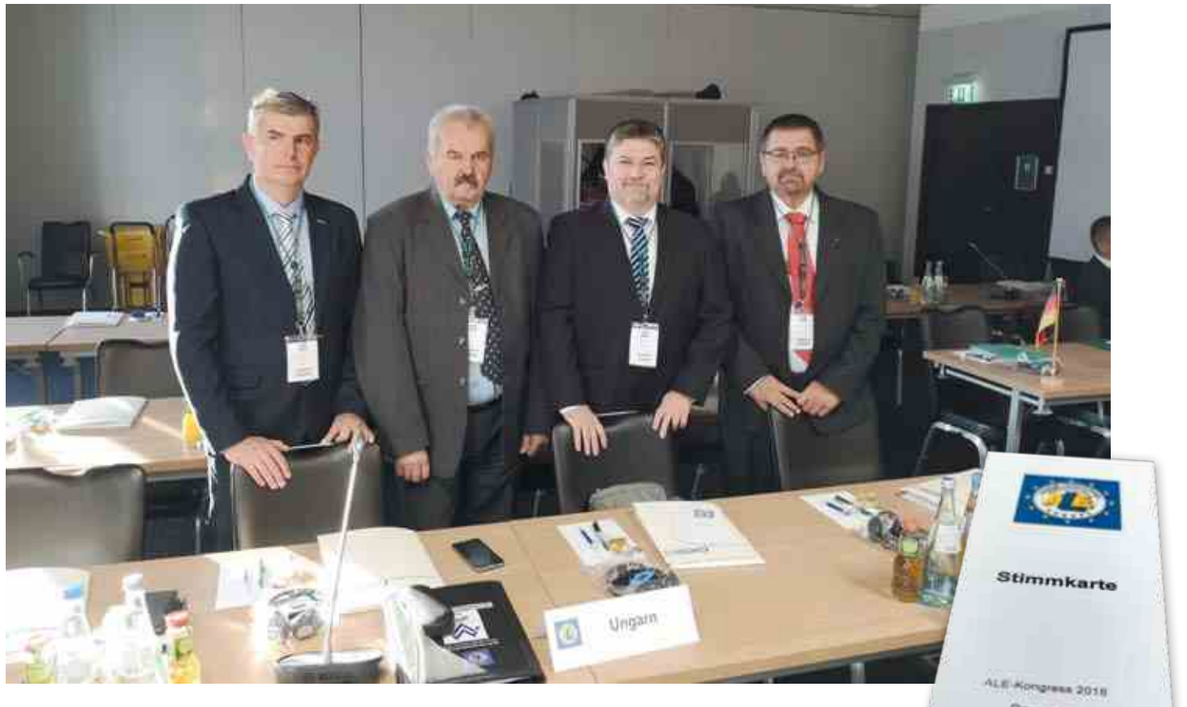
Ez persze csak feltételezés.

Ami biztos, hogy a „Mozdonyvezetőkért emlékérem" mai tulajdonosa:Kiss László mozdonyvezető.

Köszönet: ILUS MAMA; VINCZE TEODÓRA; APAVÁRI JÓZSEF; SZÓTH TIBOR; NAGY KÁROLY!

Ja, és Kiss Laci „nyuggernek", hogy témát adott nekünk!

ALE Elnökségi ülés és Kongresszus 2018.10.05-06. Raunheim Németország.



Az ALE (Európai Mozdonyvezetők Autonóm Szakszervezete) őszi elnökségi ülésére és 9. Kongresszusára a Frankfurt melletti Raunheim-ben, a GDL, a Német Mozdonyvezetők Szakszervezetének rendezésében került sor. Az 1989-ben alapított szövetséget 17 európai ország mozdonyvezető szakszervezete alkotja és több mint 62.000 tagot képvisel.

Az október 5-i elnökségi ülésen az ALE elnöke nem tudott részt venni, mert egy hirtelen bekövetkezett esemény miatt csak a másnapi kongresszusra érkezett meg. Így az elnökségi ülést az olasz alelnök, Pietro Serbassi vezette.

A megnyitó után, napirend előtt a MOSZ régi elnöke Kiss László bemutatta az ALE tagszervezeteinek a MOSZ új elnökét Barsi Balázst, aki első alkalommal vett részt az elnökségi ülésen. A napirendi pontok elfogadása után a legutóbbi elnökségi ülés jegyzőkönyvének ismertetése és elfogadása következett. Ezt követte az elnökség beszámolója az eltelt időszakról, majd a küldöttek előkészítették, megvitatták a kongresszus elé terjesztett javaslatokat, véglegesítették a kongresszus napirendjét. Az elnökségi ülésen kiemelt napirend volt a vasúti szektor további liberalizációja, a határok átjárhatóságának helyzete, és a vasúti közlekedés biztonsága. Az ALE számos találkozón vett

Közlekedési és Idegenforgalmi elnökével, ami bizonyítja, hogy erőfeszítéseinknek köszönhetően elismerik reprezentativitásunkat. Ennek az eredménye, hogy az ALE tagjai részt vesznek a negyedik vasúti csomag különböző munkacsoportjaiban (EUAR). A legutóbbi ülés az EUAR szervezésében Dubrovnik-ban volt, ahol a biztonsági kérdésekkel foglalkoztak és a CER (Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége) elnökével is tárgyaltak.

A 2014. évi Sinai kongresszus után a Dán (DJF) szakszervezet csatlakozott az ALE-hoz, így 2017-től az ALE teljeskörű tagja lett. Azóta aktívan részt vesz valamennyi ülésen és munkacsoport találkozón. Mivel a DJF tagja az ETF (Szállítási Dolgozók Európai Szövetsége) mozdonyvezető szekciójának is, így várható, hogy bizonyos módon közvetítsen az ALE és az ETF között.

A következő napirendben Karl Liechti svájci pénztáros beszámolt az ALE gazdasági helyzetéről. A pénzügyi helyzet pozitív, jelenleg az ALE megtakarítással rendelkezik. Az ALE egyes tagszervezeteinek korábban a tagdíjfizetése nehézségeket okozott, de orvosolta a problémákat és olyan megoldás született, amely megfelel ezen szervezeteknek. Ebben nagy szerepe volt a jelenlegi pénztárosnak, aki pontos, precíz munkával egyensúlyba hozta a szervezet költségvetését.

A következő évi tavaszi ülés időpontjáról és helyéről nem született döntés az elnökségi ülésen, mert 2019-ben ünnepli 30 éves fennállását az ALE, az esemény megszervezése komolyabb szervezést igényel.

Az elnökségi ülés ideje alatt a kongresszusi küldöttek, a GDL, a német kollégák szervezésében egy időutazáson vettek részt, amelyről másutt, szintén beszámolunk.

Az ALE 9. Kongresszusára az elnökségi ülést követően, október 6-án került sor.

Juan Jesus Garcia Fraile az ALE elnöke megnyitója után köszönetet mondott a GDL-nek a kongresszus megrendezéséért. Reményét fejezte ki, hogy sikeresen zajlik le a kongresszus. Beszélt az ALE jelenlegi helyzetéről, az elmúlt évek eseményeiről, valamint az eddigi sikeres találkozókról. Az ALE-ban nincs megosztás és üdvözli azt a tényt, hogy több jelölt áll a küldöttek előtt a tisztújításon. Ezután a küldöttek jelenlétének meghatározása következett. 49 küldött és 17 tagszervezeti elnök, valamint a szervezet pénztárosa rendelkezik szavazati joggal, így a szavazásra jogosultak száma 67. A Kongresszuson 64 küldött jelent meg, a Belga SACT nem képviseltette magát. A képviselet létszámarányos, a Mozdonyvezetők Szakszervezete 3 szavazattal rendelkezett az ALE kongresszuson, amelyet Barsi Balázs elnök, Kiss László és Gyüre Ferenc küldött biztosított.

Hubert Giger (VSLF Svájc) volt a levezető elnök, majd ismertette a választási szabályzatot, a kongresszus napirendi pontjait, az alapszabályhoz beérkezett módosításokat.

Az ALE vezetőségének beszámolóját az elmúlt időszakról, 2018 szeptemberében e-mailben minden tagszervezet megkapta, így annak vitája és elfogadása következett. Főbb témái a következők voltak:

ALE elismerése intézményi szinten, kapcsolatok a CESI-vel, ALE pénzügyi szerkezetváltása, kapcsolatok az ETF-el, az ALE-hoz csatlakozó új tagok, az Európai Vasúti Ügynökség munkacsoportjaiban végzett munka.

A pénzügyi ellenőrző bizottság jelentésének elfogadása volt a következő napirend. 2014-2017.

Péter Dubovsky (FS-CR Szlovák) ismertette az ellenőrző bizottság jelentését a költségvetés végrehajtásáról, majd elfogadásra javasolja a kongresszusnak, amely azt egyhangúlag elfogadta.

A pénztáros Karl Liechti (VLSF Svájc) tájékoztatta a Kongresszust a jelenlegi 2018-2019-es költségvetésről.

A következőkben az ALE tisztségviselőinek megválasztására került sor. Először a Szavazatszámláló Bizottság megválasztása következett, amelynek munkájában Gyüre Ferenc is részt vett.

Ezt követően került sor az ALE elnökének megválasztására. A küldöttek elé két jelölés érkezett, az eddigi elnök, a spanyol Juan Jesus Garcia Fraile, és a német GDL elnöke, Claus Weselsky személyében. A jelöltek ismertették programjukat. Juan Jesus elmondta, megválasztása esetén kész mindenfajta együttműködésre, és mindenre nyitott. Claus Weselsky pontokba szedve egy dokumentumot nyújt át német és angol nyelven, melyben legfontosabb tennivalókról értekezett.

Az ALE politikai programja és célkitűzései, nemzetközi vasúti forgalom, vezetési idő szabályozása, kétoldalú megállapodások, ALE ifjúsági kérdései, 30 éves az ALE. Ezek voltak a német elnökjelölt főbb tervei. Beszédében elmondta, hogy az elmúlt években az ALE kevés célját tudta, csak megvalósítani. Az elhangzott kortesbeszédek után a Kongresszus a szervezet elnökének az eddigi elnököt, Juan Jesús Garcia Fraile-t a spanyol mozdonyvezető szakszervezet (SEMAF) első emberét választotta. Két alelnök a lengyel Leszek Mietek és az olasz Pietro Serbassi lett. A szervezet pénztárosának Rudolf Gfellert (VSLF Svájc) választották a küldöttek, majd a pénzügyi ellenőrző bizottság is betöltésre került, Jaroslav Vincuor(FS-CR Cseh) és Diego Martin Fernandez (SEMAF Spanyol) személyében.

Ezután az Alapszabályhoz benyújtott javaslatokról született döntés, Mindkét javaslat az alapszabály szerint kétharmados többséget igényelt, azonban egyik sem kapta meg a kívánt többséget. Ennek értelmében az ALE munkanyelve továbbra is a német, az elnökség évente két alkalommal ülésezik.

Alapszabály módosítás nem történt. A kongresszus befejezte munkáját.

Zárszóként Juan Jesus Garcia Fraile az ALE elnöke megköszönte a bizalmat és elmondta, hogy büszkeséggel tölti el az európai mozdony-

vezetők képviselete. Az ALE-t 1989-ben hozták létre azzal a céllal, hogy közösen képviseljük az európai mozdonyvezetők érdekeit, minden önálló mozdonyvezető szakszervezetet, az európai politikában. A fő cél, hogy fokozatosan javítsuk és összehangoljuk az összes mozdonyvezető szociális, pénzügyi és munkakörülményeit. Így várakozással tekintünk különféle vasúti kérdésekre vonatkozó irányelvek végrehajtására, amelyeket az egyes tagállamoknak a vasúti csomagok elfogadása után kell végrehajtaniuk. Ezek a folyamatok a negyedik vasúti csomag hatékony végrehajtásának csúcspontjait jelentik, amely a vasúti közlekedés teljes liberalizációját vonja maga után. Az elnök megköszönte a részvételt és az aktív munkát.

A MOSZ munkáját tolmácsként Róka György segítette.

Róka György

Nemzetközi Referens

Ahol a jövőt tervezik

A Német vasút (DB) mindig is híres volt arról, hogy korszerű, gyors szolgáltatásokkal kíván az utasok elvárásainak megfelelni. Ma már a hálózat egészét korszerű és kényelmes járatokkal szolgálják ki, pontosan, tisztán az utasok legnagyobb elégedettségére. Miközben a jelen vasútja is kiemelkedik az európai vasúti közlekedés terén, még sem elégedettek az eddigi eredményekkel. Már a jövőt tervezik, melynek egyik kis szegmensébe az ALE Kongresszusra érkező vendégek is bepillanthattak az idő alatt, amikor az elnökségi ülés zajlott a vezetők számára.

Egy olyan kis bázisra jutottunk el, ahol a jövő kocsiját tervez meg a lehető legkorszerűbb technikákkal, és eszközökkel. A meste-rséges emeletes kocsiszekrénybe újabb és újabb ötleteket építenek be. Ezzel a hosszútávra utazó családok igényeinek kívánnak megfelelni úgy, hogy az autó helyett vasútra tereljék az utazókat. A teljesség igénye nélkül lássuk miket is „álmodtak" a jövő vasúti kocsijába, melynek sebessége 300 Km/h-ra van tervezve. Pl. Konditerem, mozi, játszótér a gyereknek, dolgozó sarok, ital és szendvics automaták, üvegbe integrált információs panelek, relaxáló fotelek, kabinok, fekhelyek s a mellékelt képeken található utas kényelmet szolgáló sarkokat, fülkéket, rekeszeket.

Köszönjük a GDL és DB munkatársainak a felejthetetlen élményért, amit betekintéssel szereztek számunkra.

Gázolás a sötét éjszakában

Az utóbbi időben egyre többet hallani arról, hogy vonat embert vagy járművet gázolt. Az utasoknak az ilyen esemény sok-sok késést jelent, nekünk, masiniszták azonban súlyos lelki terhet is. Kevés az olyan szerencsés mozdonyvezető, aki úgy megy nyugdíjba, hogy egyetlen gázolása sem volt. Engedjétek meg, hogy elmeséljem az én első ilyen borzalmas élményemet!

A történet valamikor 1979 őszén játszódott. A Balaton vasúti forgalmában a téli menetrend volt érvényben, a tó közelében már nyoma sem volt a nyári tömegnek, minden elcsendesedett, kihalt, a strandok bezártak, üresen várták a következő szezont, a lángos- és palacsintasütő bódék lehúzott redőnyökkel, lelakatolva őrizték a nyár ízeit, emlékeit. Az idősebbek talán még emlékeznek rá, hogy abban az időben augusztus huszadika jelentette a szezon végét. Aznap még ellepte a tömeg a tóparti településeket, ettek, ittak, ha szép idő volt fürödtek és napoztak az emberek. Másnapra azután minden kiürült. Mintha cián oztak volna. A vonatokon csak lézengtek az utasok. Aztán szeptembertől életbe lépett a téli menetrend a maga rövidebb és ritkábban közlekedő szerelvényeivel.

Egy ilyen lézengős, de szép, meleg szeptemberi hétvégén úgy alakult a vezénylésem, hogy a délutáni keszthelyi vonatot kellett továbbítanom. Mivel már a téli menetrend szerint közlekedtünk, ezért a szerelvény érkezés után ott maradt a keszthelyi állomáson, nekem pedig gépmenetben kellett hazajönnöm. Meglehetősen kényelmes szolgálatnak minősült, leszámítva a késői - pontosabban fogalmazva kora hajnali - végzést, hiszen a fűtőháztól való hazatérést csak éjszakai BKV járattal tudtam megoldani – az idő tájt még nem volt autóm – , és éjjel buszozni már akkor sem szerettem. De ne szaladjunk ennyire előre az időben!

Amikor szolgálatba jelentkeztem, a felvigyázó a 227-es Szergejt jelölte ki számomra. A mozdony nagyon jó állapotban volt, vastag talpakkal és kicsivel több, mint 1200 kW névleges villamos teljesítménnyel. Kívül-belül tisztán, fényesen várt rám, így jó hangulatban kezdtem meg a szolgálatom. Viszonylag gyorsan átértem a Délibe, ahonnan hajszál pontosan sikerült elindulnom. Ha jól emlékszem, a vonatom 4206a számra hallgatott. (Keszthelyről másnap talán 4201-esként tért vissza Budapestre, de már másik mozdonnyal és mozdonyvezetővel.)

Az út lefelé eseménytelenül, kellemesen telt. A gép kifogástalanul működött, a 8 kocsis szerelvény remekül fékezett és oldott, egyszóval ideális körülmények között dolgozhattam.

Amikor Keszthelyre értem körbejártam, majd a szerelvényt félreállítottam az un. Nyárfás vágányra. A forgalmi iroda előtt megkaptam a kis alakú menetlevelet és az Írásbeli rendelkezést, majd mindezek után elmenesztettek, én pedig gépmenetben nekiindultam a kihalt, csöndes balatoni éjszakának. Szépen egyenletes tempóban haladtam, a motor halkan duruzsolt mögöttem, egészen ellazultam, amikor úgy éjfél előtt nem sokkal a balatonszéplak-felsői megállóhely után arra lettem figyelmes, hogy valami fehér dolog fekszik keresztben a vágány mellett, de úgy, hogy az egyik vége valószínűleg eléri a jobb sínszálat. Nem tudtam mi az, ennek ellenére azonnal sarokba vágtam a D2-es fékezőszelep fogantyúját.

Azt azért nem árt tudni, hogy abban az időben meglehetősen gyenge volt a mozdonyok világítása, halogén izzókról még csak nem is nagyon hallottunk. Elől, az alsó lámpákban 40 W-os égők, a felső fényszóróban talán 60-as, a beosztott gépeken 100-as izzók ontották a fényt valamerre. Alul a beázások következtében a parabola tükör általában hamar megrozsdásodott, elhomályosodott, a felső fényszóró pedig legfeljebb a verebeket, esetünkben a baglyokat világította. A közlekedési szakemberek azon az álláspon ton voltak, hogy vasúti járművek esetében a járművezetőnek nem kell okvetlenül messzire ellátni, hiszen az ezer méteres fékutat éjszaka úgysem lehet bevilágítani. A fő, hogy a közlekedő járművet látni lehessen. Tehát a látszani volt a hangsúlyos, nem pedig a látni. A fontosabb jelzőeszközök a pálya mellett éjszaka vagy meg-, vagy ki voltak világítva, azokat a járművezető a gyengécske fényszórók mellett is időben észlelhette. Emiatt aztán a műhelyben sem helyeztek hangsúlyt a fényszórók karbantartására. Ma, a kötelezően előírt és megkövetelt halogén izzóval felszerelt fényszórók korában ez a gondolkodásmód szinte hihetetlennek tűnik, bár egyes külföldi vasutaknál még mindig él a nálunk már lomtárba dobott „elegendő látszani" felfogás.

Nos, ott tartottam, hogy gyorsfékeztem. Amikor közelebb értem, akkor láttam, hogy egy ember fekszik előttem, a feje a sínszálon, a teste a vágány mellett. A Szergej fékútja gépmenetben százról reménytelenül hosszú, így esélyem sem volt, hogy megálljak előtte. Erős 100 méterrel szaladtam túl, mire sikerült megállnom. Most azonban nagy bajban voltam. Egyedül, éjszaka - amikor megálltam, az óra éppen éjfélt mutatott - egy halott emberrel, akit meg kellene néznem. Minden bátorságom összeszedve elindultam hátra, de a vasúti pályán nem találtam semmit. A zseblámpám - talán ezt külön kár is megemlítenem - éppen akkor adta be az unalmast. Visszamentem a gépre, és hátrafelé bekapcsoltam a mozdony fényszóróit, hogy legalább egy keveset lássak. És ekkor vettem észre a pálya mellett az árokban heverő holttestet. Első ránézésre sértetlennek tűnt, de ahogy megszokta a szemem a sötétséget, láttam, a koponyája olyan súlyosan megsérült, hogy biztosan meghalt.

A következő feladatom az lett volna, hogy értesítsek valakit a balesetről. Igen ám, de a hetvenes években a vonal még nem volt rádiózásra kiépítve, a fradis Szergejeken pedig néhány körvasúti géptől eltekintve nem volt rádió. Nagy nehezen találtam egy pályatelefon csatlakozót, de az használhatatlannak bizonyult. Aztán a sötét pályatesten bolyongva egy másikat, de abban is csak egy darázsfészket találtam. Közben észrevettem, hogy Siófok bejárati előjelzője villogó sárgára vált. Kínomban kiálltam a hetes útra, hogy leintsek valami arra kószáló autóst, de szerencsétlenségemre akkor éppen egyetlen jármű sem jött, az út kihalt volt. Végül úgy döntöttem, hogy a hatályos rendelkezéseket súlyosan megszegve, a kényszer hatására elhagyom a baleset helyszínét és a gépemmel bemegyek Siófokra. Így is tettem. Ott elmondtam a történteket a szolgálattevőnek, aki telefonon azonnal értesítette a rendőrséget. A rendőrök néhány perc múlva meg is érkeztek egy 1200-as Ladával. Megkértek, hogy menjek ki velük, és mutassam meg, hol történt a baleset . Beszálltam a kocsiba és elvezettem őket a helyszínre. Ott a rendőrségi stáb elvégezte az ilyenkor szokásos tennivalókat, utána bementünk a kapitányságra, felvették a jegyzőkönyvet, majd visszavittek az állomásra. Nem vontak kérdőre helyszín elhagyása miatt, ezt a tényt a jegyzőkönyvben nem rögzítették. A helyszínre érkező orvos valószínűnek tartotta, hogy a fiatalember nem öngyilkos lett, hanem már halott volt, amikor a pályára fektették. Sem iratot, sem búcsúlevelet nem találtak nála. Meg kell mondanom, annak ellenére, hogy minden bizonnyal egy, már halott embert gázoltam, nagyon megviselt az eset, de akkoriban ez még nem érdekelt senkit.

Az állomásra visszatérvén beüzemeltem a mozdonyomat és értesítettem a forgalmi szolgálattevőt, hogy készen állok az indulásra. Ő állított nekem kijáratot és én folytathattam az utam hazafelé. Hajnalodott, Fehérvárról már megindultak a Budapestre tartó személyvonatok, ezért eléggé keservesen tudtam csak előre haladni. Ferencváros és Kelenföld között a bal vágány, szokás szerint tele volt ácsorgó tehervonatokkal. (Még rövid térközök voltak, két lámpasoros térközjelzőkkel.) Nagy nehezen azonban fél nyolcra mégis csak beértem a fűtőházba. Kiszereltem a gépet, feltöltöttem motorolajjal, majd félreálltam vele a műhelybe és feladtam a vizsgálatot. Amikor bementem a felvigyázó irodába, azt vettem észre, hogy a kollégák és a felvigyázó úgy néznek rám, mintha kísértetet látnának. Csodálkozva érdeklődtem szájtátás okáról. Kérdésemre elmesélték, hogy a siófoki szolgálattevő az éjjel telefonált a felvigyázónak és azt állította, hogy a kiérkező rendőrök elvittek (letartóztattak) amiért elhagytam a baleset helyszínét. Ő ugyanis csak azt látta, hogy beülök a rendőrségi kocsiba és elmegyek velük. Nem kérdezte miért, csak következtetett, majd jóhiszeműen értesítette a felvigyázónkat, hogy ne számítson se rám, se a mozdonyra. Azt azonban később már elfelejtette közölni, hogy visszatértem az állomásra, és gépmenetben folytattam az utam Ferencváros felé. Valahogy megértem, mert akkor már nagyon álmos lehetett, örült, hogy a kötelező feladatait el tudja végezni.

Ma azért egy kicsit más a helyzet. Ha nincs is valamennyi gépen jól működő rádió, minden masiniszta zsebében ott lapul a mobiltelefon. Ha van térerő, akkor még használni is tudja. A pálya megvilágításról nagy fényerejű halogén fényszórók gondoskodnak, bár természetesen ezek sem képesek bevilágítani a teljes fékutat és megakadályozni a gázolásos baleseteket.

(Nem bírom megállni, hogy ide beszúrva ne mondjam el: a szergejes gyorsvonatozás a Balaton partján, akár az északi, akár a déli oldalon, mozdonyvezetői szemmel igazi, semmihez nem hasonlítható élményt jelentett. Még akkor is, ha a fent elmesélt és átélt szörnyűség számomra kisebb árnyékot vetett rá. Később jártam arra Szilivel, Giganttal, Teknővel, de egyik sem hozta azt az érzést, mint a Szergej. Talán a Nohabozás lehetett még hasonló, de az nekem sajnos nem adatott meg.)

A halott fiatalemberről azóta sem hallottam semmit. Nem tudni, ha valóban megölték, elfogták-e a gyilkosát? Vagy az orvos tévedett és mégis öngyilkos lett? Valószínű, már soha nem is fogom megtudni.

Nyugodjék békében!

Móricz Zsigmond

BORZALMAS

A Mozdonyvezetők Szakszervezete is aláírta a MÁV csoport 3 évre szóló Esélyegyenlőségi Tervét.

2018. november 7-én a MÁV-csoport által Kecskeméten megrendezett Esélyegyenlőségi Konferencián létrejött a MÁV-csoport vállalatainak közös Esélyegyenlőségi terve, melyet a MÁV-csoport vállalatainak első számú vezetői és az ezen társaságoknál képviselettel rendelkező szakszervezetek vezetői írtak alá. Az 2019-2021 évekre szóló Esélyegyenlőségi terv kiemelt célja, hogy mind a Munkáltató, mind a munkavállalók és érdekképviseleteik figyelmét ráirányítsa a munkahelyi esélyegyenlőség fontosságára, és az egyenlő bánásmód elveinek tiszteletben tartására.

Ezek a célok azonban csak szoros együttműködésben valósíthatók meg – ahogy a konferencián elmondott köszöntőjében Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. Elnök-vezérigazgatója is kifejtette.

A Munkáltató Esélyegyenlőségi Terve az egyenlő bánásmódot és az esélyegyenlőség alapelveit, elvárásait megalapozó, valamint ezek érvényesülésének elősegítésére elfogadott szabályokat rögzítő dokumentum. A Terv célja, hogy jelen megállapodást az aláíró felek nyilvánvalóvá és megismerhetővé tegyék a Munkáltató közös esélyegyenlőségi elveit, valamennyi munkavállaló számára. A gyakorlati megvalósítás érdekében szükséges intézkedéseket, az egyes Társaságok Cselekvési Terveikben határozzák meg, az adott társaság sajátosságaihoz igazodva. Az egyes Társaságok Esélyegyenlőségi Szakértői Testületek hoznak létre és működtetnek.

A Munkáltató minden rendelkezésre álló eszközzel törekszik arra, hogy megelőzze és megakadályozza a munkavállalók hátrányos megkülönböztetését. Vállalja, hogy nem hoz az egyenlő bánásmód követelményét és az esélyegyenlőség követelményeit sértő munkáltatói intézkedést. A Munkáltató a munkavállalók érdekeit minden körülmények között figyelembe veszi, azokat összeegyeztetve, lehetőség szerint olyan munkakörülményeket alakít ki, amelyek ezeknek az alapvető értékeknek megőrzéséhez és megerősítéséhez hozzájárulnak. Az esélyegyenlőség maradéktalan érvényesülését az üzleti és humán stratégia alapjaként kezeli.

A Terv a veszélyeztetett helyzetű munkavállalói csoportok foglalkoztatási pozíciójának figyelemmel kísérése és javítása céljából, valamint azzal a kiemelt céllal fogalmazódott meg, hogy mind a Munkáltató, mind a munkavállalók és képviseleteik figyelmét ráirányítsa a munkahelyi esélyegyenlőség fontosságára, és az egyenlő bánásmód elveinek tiszteletben tartására.

Baj érhet, kár nem!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete által nyújtott kárfelelősségi biztosítás anyagi biztonságot nyújt és megtéríti azokat a károkat, amelyekért a MOSZ rendes tagjai munkaviszonyban elkövetett gondatlan károkozásuk folytán kártérítési felelősséggel tartoznak. A MOSZ szolgáltatása által nyújtott védelem a teljes kártérítési összegre vonatkozik. A kárfelelősségi biztosítás fedezetet nyújt a szakszervezeti tagsággal rendelkezők, mint munkavállalók által okozott dologi károkra. A munkavállaló a munkaviszonyból eredő kötelezettségének vétkes megszegésével okozott kárért kártérítési felelősséggel tartozik. A kártérítési kötelezettséget az Mt. és az érintett vasúttársaság Kollektív Szerződése szabályozza.

A kártérítés alapja a kártérítési kötelezettséget megállapító jogerős munkáltatói határozat, amely tartalmazza a kártérítés összegét. A kifizetés feltétele, hogy a munkáltatói eljárásban a MOSZ tisztségviselője a tag képviseletében a munkáltatói határozat kézhezvétele után egyeztetési eljárást kezdeményezzen és folytasson le.

A kárfelelősségi biztosítás keretein belül a kártérítés kifizetésének további feltétele a szakszervezeti tag által rendezett rendes tagsági díj.

A kárfelelősségi biztosítás csak a munkaviszonyban bekövetkezett gondatlan károkozás esetén nyújt anyagi, egzisztenciális védelmet. Munkavégzésre irányuló vállalkozási vagy megbízási szerződés alapján létrejött jogviszonyban bekövetkezett esemény, valamint szándékos károkozás következményeinek kompenzálására nem terjed ki a szolgáltatás.

Barsi Balázs
elnök

Keresztes Tamás kollégánk emlékére!

Megint elment egy kolléga.2018.09.04.-én 58 éves korában, rövid súlyos betegség után eltávozott közülünk. Egy éve sem volt már nyugdíjig, sajnos már nem érte meg. A pályafutása befejezetlen maradt. Jellegzetes beszéde,személyisége sokaknak fog hiányozni. Döbbenten álltunk sírjánál, de a halál kegyetlen.

Nyugodj békében Tamás!
Gyászolja a debreceni tagcsoport.

Nagy Fehérvár Horgászverseny

A Nagy Fehérvár Horgászverseny lassan évtizedes múlttal bír. Sosem követtem nyomon a horgász mozdonyvezető kollégák halfogó tevékenységét, mert csak a halból készült ételek elfogyasztásáig terjed az érdeklődési köröm. Most azonban megosztom élményeimet a Mozdonyvezetők Lapja olvasóival.

A Nagy Fehérvár Horgászversenyt 2010-ben négy tagcsoport alapította: Székesfehérvár, Veszprém, Pusztaszabolcs, Dunaújváros. A verseny évenkénti szervezésében bonyolódik. Idén Pusztaszabolcsra esett a rendezés sora. A májusi tagcsoporti választások előtt, Czeiner Peti, leköszönő tagcsoportvezetőnk, bölcsességéről újabb tanúbizonyságot téve, kímélendő az új ügyvivői csapatot, az idei rendezés átvételét kérte a Fehérváriaktól. Jómagam, járatlanként a horgászverseny szervezés tudományában, üdvözöltem a helyi szakszervezeti élet eme kedvező irányát. Ám a horgász vonal képviselői nem tolerálták ezt a fordulatot, mondván: igenis képesek vagyunk megszervezni egy horgászversenyt! Beadtam a derekam, de azért tartottam attól, hogy mindenki a másikra számít majd. Grósz Jani vehette át a horgászverseny felelőse kinevezést, Fritz Tomi, ex-horgászegyesületi-elnök volt a szaktanácsadó.

A szervezés első nagy problémája az volt, hogy a megoldandó feladathalmok közül, nem tudtuk melyiknek kezdjünk neki. Kellett egy kis idő mire kikristályosodott a teendők sora. Pár hét után eljutottunk oda, hogy ki kell találni: mikor és hol legyen a verseny. Az első időpontot augusztus közepe tájékára álmodtuk meg. Aztán lázas helyszín keresésbe fogtunk, mert a hal ugyan vízben él, de a dolog természete ennél bonyolultabb! Folyó vizes versenyben nem gondolkodtunk. A tó néző körút annyiban volt emlékezetes, hogy nem találtunk megfelelőt, pedig csak pár szempontunk volt csak a helyszínt illetően; az egyik például az, hogy laikus is kipróbálhassa a horgászatot. Nem is gondoltuk, hogy ez nagy probléma, mert majdnem mindenhol csak állami engedélyes személy horgászhat. Vert seregként tértünk haza. Az otthoni kesergés közben, Grósz Janinak eszébe jutott, hogy Mezőfalva mellett van egy tó komplexum. Mivel még nem hűlt ki az autóban a motor, nosza kiment körülnézni: így találtunk rá a Virág-tóra.

A Virág-tó több horgászversenynek otthont adott már, ezért a tógazda számos jótanácsot adott a verseny logisztikájával kapcsolatban. Segítségével hamar összeállítottuk a megoldandó feladatok sorrendjét. Kezünket dörzsölgetve távoztunk: úgy éreztük sínen vagyunk. Ekkor a Fehérváriak és a Veszprémiek meglengették azt a törölközőt, amit be fognak dobni, ha nem változtatunk az augusztus középi időponton. A nyári menetrend beleköpött a levesbe. Pusztaszabolcson a nyári menetrend kevesebb vonatot jelent, az amúgy is karcsú szolgálati órák mellett (két éve ilyenkor dupla ennyi volt) fel sem merült bennünk, hogy van, aki nyáron nem ér rá. De még nem volt késő, így áthelyeztük szeptember elejére a verseny időpontját - a tógazda is megértő volt.

A szervezkedés egyik kardinális problémája volt a helyszíni ellátás megvalósítása - magyarán a kaja, pia. Az ebéddel volt a legkevesebb gond. Herczeg Miki bácsi kiváló eszközállománnyal rendelkezik, így ezúttal is őt kértük fel a szakácsi teendők ellátására. Fritz Tomi volt a menü megálmodója - gyarapított csülkös babot ettünk. Tomi sokat hozzátett a sikerhez, nem csak az alapanyag beszerzésével, hanem kis családjával az előkészítés terén is profin alkotott. Az igazi fejfájást a reggeli, a tízórai, meg az az eset megoldása okozta, ha estig elfogy az ebéd. Jutott eszembe szebbnél szebb gondolat: először virslire gondoltam, de egyrészt drága, meg kell főzni, melegen tartani, ha megmarad nem illik az ebédhez, másodszor pogácsára gondoltam, de reggelihez üresen nem jó, viszont tea főzésre nem volt kapacitás, ráadásul a pogácsa drága portéka.

Aztán pár hülyeség is eszembe jutott, például a lángos, a pizza rendelés. Aztán jött a múzsa és beugrott a zsíros kenyér. Igaz, nem vettünk elég hagymát, de sósan, paprikásan is óriási sikert aratott. A kiugró eredményhez kellett Molnár Sanyi pusztaszabolcsi rendelkező, a verseny hivatalos bírójának a rutinja, aki legalább 60 szelet kenyeret kent meg sajátkezűleg zsírral - azért én is hozzátettem a magamét a sózással, meg a paprikázással.

Az étek mellett az itóka is okozott fejfájást. Italmérésre, kávéfőzésre nem vállalkoztunk, sört, üdítőt, vizet vittünk, de a hűtés már meghaladta erőnket - így bizony nem szolgálhattunk hideg sörrel. A tógazda felajánlotta, hogy felkészül a várható igényekre, így kevesebb szükséget kellett szenvedünk.

A díjak kitalálása a főfelelős reszortja volt. Botok, orsók, horgászzsinórok, merítőszák, olajoshal alkotta a díjak sorát. Nekem drága vacaknak tűnt az egész, de magam is meglepődtem azon az örömön, amit a nyerteseknek, láthatóan, okozott egy-egy tétel. Mondjuk az olajoshalat én is szívesen megettem volna. A kupákat Nagy Robi szerezte be. Sajnos a spórolás vetett némi árnyat, ugyanis helyezésenként egy-egy kupát vettünk, és pont az első díjasok vitatkoztak össze azon, ki vigye haza az egy szem kupát.

Lényegében felkészülve vártuk a verseny napját. Előtte nap feszülten lestük az időjárás jelentést: persze mindenféle idegesítő jóslat elhangzott.

Reggel az égbolt bizakodásra adott okot. Nem gyönyörködtem sokat a kelő Napban, mert a muníció több autóba fért csak el, így időben oda kellett érni, hogy kezdésre minden a helyén legyen. Azért a kötelező gikszer meg volt: a Virág-tó nem látszik az országútról, ezért elhatároztam, hogy útjelző táblát készítek, amit kitűzők a bekötőúthoz. Először eltévesztettem az utat, rossz helyre vertem le a táblát tartó karót - szerencsére ki tudtam húzni.

A tónál már nagy volt a mozgolódás, pedig azt hittem én leszek a második. Grósz Janiék sem az elsők voltak, pedig ők táblázták ki a horgászhelyeket. Néhányan már előző este kijöttek horgászni, és volt, aki korán érkezett. Szerencsére a cuccokat hamar ki tudtuk pakolni így nem volt komoly csúszás.

11 horgászhelyet kellett kijelölni, 31 horgász részére. Három fős csapatokkal számoltunk, de rugalmasak voltunk, így két fős csapatok is indulhattak - nem nehezményezte senki. A sorsolás hamar lepörgött, így nyolckor - menetrendszerűen - el tudtuk kezdeni a halfogást.

A sorsolás horgászhelyek szerint az alábbi felállást hozta:

1. Pusztaszabolcs I.
   (Hódosi Attila, Fritz Tamás, Lieber István);
2. Dunaújváros (Haga Mária, Schrauf József, Majer László);
3. Kárpát Vasút (Borbás Kálmán, Liszi Tamás, László Pál);
4. Pusztaszabolcs II.
   (Juhász Zsolt, Grósz János, Sumics Károly);
5. Veszprém I. (Kiss László, Dobor Miklós, Jankó Zoltán);
6. Székesfehérvár I. (Kusnyir Róbert, Kovács Gábor);
7. Veszprém II. (Kiss András, Nagy József);
8. Székesfehérvár III.
   (Cséplai Zoltán, Juhász István, Kozma Sándor);
9. Székesfehérvár IV.
   (Kovács József, ifj. Salgóvári Ferenc, Kovács Roland);
10. Rail Cargo (Balogh Norbert, Barta Károly, Virág Viktor);
11. Székesfehérvár II.
    (Fa Jenő, Svajda Gyula, Salgóvári Ferenc).

Volt egy nagyobb fedett terület, kineveztük rendezői központnak, versenyirodának, és itt készült az ebéd is. El nem tudtam képzelni, hogyan zajlik majd a verseny. Szerencsére, versenybírónk, Molnár Sanyi, tudta mi a dörgés.

A reggel szép csendben délelőttre váltott. Ahogy emelkedett a nap, a reggeli szellő erősödni kezdett és 10 órára már élénk észak-nyugati szél fújt, alaposan felborzolva a víztükröt. Ennek nem igazán örültek a horgászok, de az igazi verseny nem nélkülözheti a kihívásokat - ezt a véleményt nem mindenki osztotta.

Az idő múlása olyan problémát is előhozott, amely csak idő kérdése volt, ugyanis számítani lehetett a korgó gyomrokra. Az ebéd még messze volt, ezért elővettük a zsírt, sót, őrölt paprikát - sajnos hagymát elhasználtuk az ebédbe. A zsíroskenyér így is óriási sikert aratott! A jó eredmény elérésében Molnár Sanyinak oroszlánrésze volt: fáradhatatlanul kente a kenyereket, valamint a bográcsfedőt tálcaként használva, a mérőkörutak alkalmával, fel is szolgálta a finomságot - halkan mondom, ebben én is segítettem. Délelőtt kevés hal akadt a horogra. Cserébe viszont igen kellemes napsütésben volt részünk, a szél ellenére is kimondottan jó idő volt.

Sanyi fáradhatatlanul járta a horgászhelyeket, a bográcsban rotyogott a csülkös bab, igazán jó volt a hangulat - mivel nem vettem még részt horgászversenyen, csak sztorikat hallottam, nem gondoltam, hogy lehet ez jó móka is.

Ebédig nem voltak kimagasló fogási eredmények. A csülkös

bab jó választásnak bizonyult, a hozzá tartozó logisztika (tányér, kanál, pohár, kenyér) próbára teszi az interpolációs (elemek között fennálló kapcsolatok felismerése) képességet. A zsírosdeszka sikere visszaütött, mert az ebéd kevéssé fogyott, de nem aggódtunk, mert estig még volt idő.

Délután felszállóágba kerültek a fogások, igaz csak a délelőtthöz képest. A csapatok eredményei és technikai felszereltségük között nem volt összefüggés, sőt a helyek sem befolyásolták túlságosan az eredményt, mert két egymás melletti horgászhely között akadtak nagy különbségek. Mindenesetre, az összkép ismeretében, én nem tudtam megállapítani, hogy mire is harapnak a halak. Délután fél négykor készítettük az első összesítést. Kiderült, hogy három csapatból kialakult egy élboly, amely a mezőny előtt jár. Sajnos, egész nap gyenge volt fogás, így szerencsével is csak lépésről-lépésre lehetett haladni. A peches csapatoknak a délután vége felé sem akadt hal a horogra.

A verseny végét 18 órakor Miki bácsi autójának a dudája jelezte. Amíg a csapatok versenyirodához jöttek, összesítettük az eredményeket és felkészültünk a díjátadóra.

Az díjak az alábbiak voltak:

I.: Vándorkupa, helyezésért járó kupa, feeder botok,
II.: helyezésért járó kupa, orsók,
III.: helyezésért járó kupa, horgászzsinórok,
legnagyobb hal: kupa, merítőszák,
legkisebb hal: olajoshal.

Amilyen nyugodt volt a nap, a verseny vége olyan izgalmasra sikeredett. A karcsú fogásokat figyelemmel kísérve éles versenyre számítottam, de három csapatnak sikerült kilőni a mezőnyből, közöttük dőlt el a verseny.

Lássuk a helyezéseket:

I.: 24,7 kg - Pusztaszabolcs II.
(Juhász Zsolt, Grósz János, Sumics Károly);
II.: 24,6 kg - Székesfehérvár II.
(Fa Jenő, Svajda Gyula, Salgóvári Ferenc);
III.: 22,4 kg - Veszprém I.
(Kiss László, Dobor Miklós, Jankó Zoltán);
IV.: 8,9 kg - Kárpát Vasút
(Borbás Kálmán, Liszi Tamás, László Pál);
V.: 6,1 kg - Dunaújváros
(Haga Mária, Schrauf József, Majer László);
VI.: 6 kg - Pusztaszabolcs I.
(Hódosi Attila, Fritz Tamás, Lieber István);
VII.: 3,3 kg - Rail Cargo
(Balogh Norbert, Barta Károly, Virág Viktor);
VIII.: 1,8 kg - Székesfehérvár III.
(Csépai Zoltán, Juhász István, Kozma Sándor);
IX.: 1,4 kg - Veszprém II. (Kiss András, Nagy József);
X.: 0 kg - Székesfehérvár IV.
(Kovács József, ifj. Salgóvári Ferenc, Kovács Roland);
XI.: 0 kg - Székesfehérvár I.
(Kusnyir Róbert, Kovács Gábor).

legnagyobb hal: 4,16 kg - Fa Jenő
legkisebb hal: Borbás Kálmán

A verseny végén, első teles horgászverseny szervezőként, nagy kő esett le a szívemről. Személy szerint meglepődtem azon, milyen jól éreztem magam! Örültünk, hogy néhány meleg pillanattal, de különösebb fennakadás nélkül zajlott le a verseny. Az elkövetkezendő versenyeken nem csak horgászként, hanem szervező tanulóként is részt fogunk venni. A négy hónapnyi mélyvíz után, három évünk van kicsiszolni a megszerzett tudást.

Szeretnék köszönetet mondani azoknak, akik hozzájárultak a sikeres verseny megrendezéséhez:

- Virág Attilának, Virág Szilviának akik nem csak a helyszínnel, hanem jó tanácsokkal is szolgáltak;
- Molnár Sanyi pusztaszabolcsi rendelkezőnek az önzetlen bíráskodásért, és a siker érdekében tett erőfeszítéseiért, és a zsíroskenyerekért;
- Fritz Tominak, párjának Szilviának, leányának Edinának az ennivaló alapanyag beszerzésért és előkészítésért, és Tominak még a jótanácsokért;
- Herceg Mikinek a főzőfelszerelésért és a szakácskodásért;
- Grósz Janinak a szervező munkáért;
- Kovács Csabinak a rendezés beindításának támogatásáért;
- Nagy Robi pénztárosnak a kupák beszerzéséért, az anyagiak irányításáért;
- Csépai Zolinak, Vida Tominak, Pintér Norbinak a jótanácsokért, a kulisszatitkok megosztásáért;
- végül köszönet a többieknek a jó hangulatért és az emlékezetes napért!

Pusztaszabolcs

Veres Győző

Iktatószám: 74/2018

Dr. Homolya Róbert
Elnök-vezérigazgató

Tisztelt Elnök-vezérigazgató Úr!

A mai napon a lenti aláírók által képviselt vasutas szakszervezetek értékelték a MÁV-csoport munkavállalóinak bér- és jövedelmi helyzetét és indokoltnak látják a 2019. évi bértárgyalások mielőbbi megkezdését. Ennek érdekében, kezdeményezzük a VÉT összehívását, melynek időpontjául 2018.10. 25-ét javasoljuk.

A 2019. évre még hatályos középtávú bérmegállapodás alapján, a jövő évi bérfejlesztés irányaira indokoltnak tartjuk az alábbi javaslatok megfogalmazását.

- A vasutas munkavállalók átlagos bérfejlesztése érje el a 15%-ot (de legalább 3% ponttal haladja meg a garantált bérminimum emelését).
- A vasutas munkavállalók átlagos éves bérfejlesztése minden munkaköri kategóriában kövesse, lehetőség szerint érje el a minimális bérek (minimálbér és garantált bérminimum) növelésének százalékos mértékét.
- Ugyanez vonatkozzon az ún. diplomás minimálbérekre is.
- 2019. évtől a munkáltató vállaljon kötelezettséget az egészségpénztári támogatási rendszer felépítésére (ennek mértéke a jövő évben érje el az 1%-ot), valamint az önkéntes nyugdíjpénztári munkáltatói tagdíj hozzájárulás értékállóságának megőrzésére.
- A Cafeteria nettó értékének megőrzése.
- A technológiai fejlesztésekből és hatékonyság javító intézkedésekből felszabaduló források mindenekelőtt a munkaerő-piaci feszültségek kezelésére kerüljenek felhasználásra. A munkáltató vállalja, hogy e pontban foglalt teljesülésérdekében, negyedévente az adatok ellenőrzésére alkalmas tájékoztatást ad.
- A vasutas szakszervezetek fontosnak ítélik egy újabb középtávú bérmegállapodás kidolgozását és megkötését, melyben továbbra is szerepelnie kell a törzsgárda juttatásnak.

Budapest, 2018. október 17.

Tisztelettel:

Halasi Zoltán	Meleg János	Barsi Balázs
elnök	elnök	elnök
VDSzSz Szolidaritás	Vasutasok Szakszervezete	Mozdonyvezetők Szakszervezete

Október 20. A Mozdonyvezetők gyásznapja, a szolgálatteljesítés közben elhunytak emléknapja.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Ügyvivő Bizottsága október 17-i ülésén megemlékezést tartottunk. Barsi Balázs elnök beszédében visszaemlékezett a 2010. október 20-i tragikus balesetre, az emlékhely létrehozására, majd koszorút helyeztünk az emléktáblára, és gyertyát gyújtottunk kollégáinkra emlékezve.

Tisztelt Emlékező Közösség! Gyermekkori álmunk vált valóra. Mozdonyvezetők lettünk. Ülünk a mozdony vezetőállásán, uraljuk a gépet, élvezzük a sebességet, tisztában vagyunk azzal, hogy a vasúti járművezetés felelősségteljes feladat, szolgálat, hivatás. Mögöttünk utasok százai nap mint nap, a fuvaroztatók által feladott rakomány, amelynek értéke csak milliárdokban mérhető. Emberek élete, áruk biztonságos célba juttatása múlik azon, hogyan végezzük munkánkat. Büszkék vagyunk arra, hogy megéljük álmunkat. Azt is tudjuk, érezzük azonban, hogy ez a hivatás kockázatokkal jár. A mozdonyszolgálat, ha a sors úgy rendeli, életünkbe is kerülhet. 2010. október 20-án Kiskunlacháza és Délegyháza közötti pályaszakaszon, az AS 322. számú szelvényben fekvő átjáróban bekövetkezett balesetben életét veszítette Szlávik István mozdonyvezető, 3 gyermekes családapa. A MOSZ Ügyvivő bizottsága akkor éppen kihelyezett ülésre utazott Villányba. Ültünk az autóban és nem értettük, hogy mi történt. A döbbenet, a megrendülés, az értetlenség lett akkor úrrá rajtunk, amikor értesültünk kollégánk haláláról. A döbbenet, hogy elvesztettük egy mozdonyvezető társunkat, aki ugyanúgy szerette hivatását, mint mi magunk, a megrendülés, amikor megtudtuk, hogy három gyermekérőlgondoskodott, és az értetlenség; miért, miért? Miért kellett meghalnia annak, aki most is szabályosan, pontosan végezte munkáját, aki most is betartotta az előírásokat, akinek mindene volt a mozdonyvezetés. Csak remélni lehetett akkor, hogy Szlávik István mozdonyvezető kollégánk tragédiája minden döntéshozót, szabályalkotót ráébreszt arra, hogy tenni kell valamit a vasút és közút szintbeli keresztezéseinek tarthatatlan állapota miatt, a baleseti helyzet javítása érdekében, hogy az ilyen értelmetlen halál ne következhessen be soha többé. Sajnos azonban a 2010-ben történt tragédia nem egyedi eset volt. A magyar vasút születése óta több mint 60 vontatási dolgozó halt értelmetlen halált szolgálatteljesítés közben. Szlávik István tragédiája volt az, amely után a Mozdonyvezetők Szakszervezete úgy döntött, hogy halálának napját a mozdonyvezetők gyásznapjává nyilvánítja, és létrehoz egy központi emlékhelyet, ahol minden esztendőben megemlékezünk kollégáinkról és tisztelgünk emlékük előtt. Itt állunk most, immár 8. alkalommal. Ebbe soha nem kell, és nem is szabad belenyugodni! A szolgálatteljesítés közben elhunytak emlékére létrehozott emlékhely, a márványtábla szerepe kettős. Egyrészt emlékeztet az elhunyt családapákra, mozdonyvezetőkre, kollégákra, másrészt figyelmeztet a vasúti közlekedés kockázataira, a mozdonyvezető hivatás veszélyeire.

Emlékezzünk most a szolgálatteljesítés közben elhunyt kollégáinkra, helyezzük el a megemlékezés koszorúját, és gyújtsunk gyertyát lelki üdvösségükért!

Barsi Balázs

A szolgálatteljesítés közben elhunyt kollégák emlékére, mindenkiért egy-egy gyertya égjen.

A ferencvárosi mozdonyvezetők, a család, a tisztelők Szlávik István balesetének helyszínén, síremlékénél, valamint a ferencvárosi fűtőházban emlékeztek.

A balassagyarmatiak a gyarmati állomáson létrehozott emlékhelyen gyújtottak mécsest.

Szolgálati anekdoták

2004 júniusában, érettségi után léptem állami gondozásba, a MÁV Rt. nevű felnőtt-megőrző és –foglalkoztató vállalat győri kirendeltségébe. Energiával teli fiatal voltam, lelkes, csillogó szemű, 183 cm magas, 70 kiló és dús hajú. Azóta csak a magasságom nem változott... Nem panaszkodhatom, hiszen a Cégnél lettem az, aki ma vagyok: egy típusokkal és vonalismeretekkel teletűzdelt, multifunkcionális törzsszám. Sokat tapasztaltam, erősödött a jellemem (és a derékbőségem), megtanultam mit szabad és mit nem, találkoztam jó kollégákkal és értékelhetetlen munkavállalókkal.

A blog írását mások tanácsára és terápiás céllal kezdtem el írni nem sokkal azután, hogy megszűnt a négyes túr és vele együtt a hírhedt „Lafaty-túr” szolgálatok utáni öltözős „értekezletei”. Az alig pár mondatból álló gondolatsor nem mások szórakoztatására készültek, nem ez volt az elsődleges célom, de végül azzá terebélyesedett az évek során. Aztán azon kaptam magam, hogy a megszületett írásaim egyre hosszabbak lettek - messzire értek el -, és mások kértek fel véleményezésre és/vagy társulásra. Így történhetett meg, hogy Juhos Gábor író Noir York City könyvsorozatának eddig megjelent regényei közül a Road to redemption című művét lektorálhattam, az Old wounds könyvében társszerzőként jegyezhettem, akár csak a jövőre megjelenő Downfall-t. Emellett készül az utóbbi mellékszálát jelentő Snitch one című, amit már önállóan kívánok elkészíteni.

Szolgálati anekdoták elnevezésű írásaim, a mozdonyvezetőként megélt élményeim, benyomásaim hatására készültek, amelyekből ezentúl a Mozdonyvezetők Lapja szemezget majd.

Dankó Balázs

Egy haláleset margójára

Már egy ideje tervezem, hogy megírjam ezt a bejegyzést. Tartoztam vele magamnak, de egyszerűen nem tudtam magam rávenni, hogy elkezdjem. Leütöttem az első szavakat, majd kitöröltem és bezártam az ablakot. Megígértem magamnak, hogy „majd holnap megírom”! Aztán ez a kijelentés állandósult. Most, hogy fény dereng a történet végén újra klaviatúrát ragadtam és belekezdtem, hogy elmondjam, ami egy ideje bennem van.

A legtöbb embert érzékenyen érinti a halál. Akkor is ha egy családtagjával történik. Akkor is, ha egy régi ismerőssel történik. Egyeseket akkor is, ha a tévében látják. Az orvosok, rendőrök, tűzoltók és katonák bármikor szembesülhetnek vele. Náluk munkahelyi elvárás, hogy az ilyen szituációkat könnyen fel tudják dolgozni. Nálunk, mozdonyvezetőknél nagyjából olyan gyakran fordul elő, mint a közúton, de gyakrabban, mint egy átlag magyar honvédnél.

Van olyan kolléga, aki elmegy nyugdíjba anélkül, hogy bárki életét keresztülvágná. Van olyan is, aki már a gyakornoki ideje alatt átesik a tűzkeresztségen. Egyesek könnyedén veszik (az eset után leszállnak és fotókat készítenek saját használatra), mások nehezebben. Megtörtént már nem egyszer, hogy a kolléga az első esemény után leszállt a gépről és nem ült fel többé. Nem vagyunk egyformák, így nem is ugyanúgy dolgozzuk fel a történteket. Nekem tizenhárom év szolgálat után „sikerült elveszítenem a szüzességem”. Tavaly november elején történt. Valószínűleg a Cégen belül nem újdonság ez a hír (sőt, az lepne meg, ha igen), de a környezetemben kevés embernek mondtam el. Egyrészt mert nem akartam azt az ostoba kérdést hallgatni állandóan, hogy „és hogy vagy?”, valamint a sajnálkozásra se volt szükségem.

Világ életemben egyedül oldottam meg a problémáimat. Ráadásul nehezen nyílok meg, ezért volt meredek ötlet egy pszichológust, majd egy pszichiátert bevonni a mentális karbantartásomra. A szimpla verbális kommunikáció is nehezen megy, nem hogy egy vadidegen előtt beszéljek magamról. Végül kéthetente jártam le a MÁV kórház szakrendelőjébe terápiákra.Egyesek szerint táppénz csalás elmenni két-három-öt hónapra. Nekem segített. Bár szerintem inkább az idő volt, ami gyógyított és nem a szorongásgátló, amit szednem kellett. Ezalatt az idő alatt hasznosan töltöttem az időmet: nyugodt körülmények között felvettük a Veszlegzár harmadik, Kárhozat című lemezének sávjait. Jó volt, hogy a legtöbb felvételnél ott lehettem a stúdiókban. Vagy például rengeteget olvastam! Többek közt kiolvastam azt a könyvet, amit a gázolás napján vettem - Jurányi Zsolt: Az alvilág zsoldjában. Mivel nagyon enyhe telünk van, így sokszor tudtam chopper biciklimmel cirkálni a városban. De eljártam kutyát sétáltatni Bálinttal, amik szintén jó feltöltődést jelentettek. Rengeteg filmet néztem meg, amiket eddig nem, vagy már régen láttam és eddig idő hiányában elmaradt. Néztem drogbárókról szóló dokumentumfilmeket is - bár ez mindig is az érdeklődési köröm része volt.

Ezúton szeretnék köszönetet mondani mindazoknak, akik az első perctől kezdve segítettek és támogattak ezalatt az idő alatt! Többek között Csallos Tamás kollégának, aki aznap végig ott volt mellettem, támogatott, szóval tartott és tanácsokkal látott el. Hálás vagyok érte! Köszönet Herczeg Bálint barátomnak, aki miután hazaértem és megtudta mi történt, gondolkodás nélkül átjött és átbeszélgettük az éjszakát! Sokat segített! Nem felejtem el! Óriási hála Mariannak is, akivel szintén hosszú perceket beszélgettünk át nem egyszer - és nem először! Köszönet illeti továbbá mindazon kollégákat, közeli ismerősöket, a családot, amiért nem tettek fel felesleges kérdéseket, nem akartak beszélni a történtekről és támogatásukról biztosítottak. Továbbá köszönet az engem kezelő orvosoknak és a türelemért a vezénylőnknek, Robinak!

Még nem tudom milyen lesz visszamenni és újra szolgálatba állni, de állok elébe. Egy kisebb várakozás tölt el, ami némi hiánnyal is vegyül. Majd meglátjuk.

Dankó Balázs

Nem lesz népszavazás a korkedvezményes rendszer visszaállításáról

Nem hitelesítette a korkedvezményes nyugdíj visszaállítása érdekében benyújtott népszavazási kérdéseinket csütörtökön a Nemzeti Választási Bizottság (NVB)

A Mozdonyvezetők Szakszervezete két kérdést nyújtott be hitelesítésre. Az egyik kérdés arra irányult, hogy az Országgyűlés a korkedvezményes nyugellátást a 2011. december 30-án hatályos tartalommal szabályozza. Az NVB a hitelesítést a benyújtás formai hiányosságaira és egyértelműségi okokra hivatkozva tagadta meg, továbbá azért, mert „kizárt” tárgykört érint, a költségvetést.

A MOSZ másik kérdése arra vonatkozott, hogy a 2011. december 30-án hatályban volt rendelkezések szerinti korkedvezményes nyugdíjat ismételten igénybe vehessék a korkedvezményre jogosító munkakörben foglalkoztatottak 2019. január 1-jétől. Az NVB ezt a kezdeményezést is ugyanazokkal az okokkal utasította el, mint az előzőt.

Szakszervezetünk Ügyvivő Bizottsága 2018. november 21-i ülésén dönt a további lehetőségekről, a jogorvoslat esetleges igénybevételéről.

Rendkívüli VÉT ülés a MÁV-START Zrt-nél

Október 31-én VÉT ülésre került sor a MÁV-START Zrt-nél, amelyen Csépke András vezérigazgató is megjelent. Napirenden szerepelt többek között a MÁV-START Zrt. tervezett átalakításával, a TSZVI és JBI igazgatóságok összevonásával kapcsolatos tájékoztató, a MOSZ által kezdeményezett KSZ módosító javaslatokról szóló tárgyalás.

Napirend előtt a jegyvizsgálókat ért bántalmazásokról volt szó. A szakszervezetek megoldást sürgettek, mert a munkavállalókat ért támadások nem csökkennek. A munkáltató tájékoztatást adott az eddigi intézkedésekről.

Ezután a MÁV-START Zrt. tervezett átalakítása került napirendre. Csépke András vezérigazgató elmondta, megvannak a tervek az átalakításra, amelynek előkészítő munkálatait már elvégezték. Döntés azonban még nem született, mert erről kizárólag az Alapító rendelkezhet. A szervezeti átalakításról szóló javaslatukat elküldték az Alapító részére. Ezt követően a vezérigazgató megerősítette a korábbi VÉT ülésen elhangzottakat, melynek értelmében a jelenlegi igazgatóságok összevonásával hat területi igazgatóságot hoznának létre. Az igazgatóságok élére a vezetők kiválasztása megtörtént. A vezérigazgató azt is bejelentette, az átalakítás után az új helyi függelékekben a most hatályos helyi függelékekhez képest érdemi módosítást nem terveznek.

A szakszervezetek által a Kollektív Szerződéshez benyújtott módosító javaslatok érdemi tárgyalására nem került sor, a munkáltató az integrációra és az év végi bértárgyalásokra hivatkozva nem kívánt nyilatkozni. A MOSZ még február közepén fogalmazta meg és küldte el javaslatait, azonban 8 hónap is kevés volt ahhoz, hogy megismerjük a MÁV-START Zrt. véleményét elképzeléseinkről.

FOTÓPÁLYÁZAT

Mozdonyvezetőként dolgozol és szeretsz fotózni? Akkor ez a felhívás Neked szól!

A Rail Cargo Hungaria és a Mozdonyvezetők Szakszervezete közös fotópályázatot hirdet mozdonyvezetők számára. A pályázatra olyan képeket várunk, amelyek egyedi fókuszon keresztül tükrözik vissza a mozdonyvezetői hivatás mindennapjait, emlékezetes pillanatait.

A pályázat témái:

- Tél a vasúton
- Mindennapok a vezetőállásról
- Mozdonyok szolgálatban

A pályázat feltételei:

- A fotópályázatra jó minőségű, legalább 3 megabájtos képeket várunk jpg vagy tif formátumban.
- Egy pályázó több képpel is indulhat.
- A fényképeket a cargo.rch@railcargo.com e-mail címre küldjétek csatolmányként, a tárgy mezőben feltüntetve: Fotópályázat.
- A fotópályázat beküldési határideje: 2019. február 15., péntek.

A legjobb pályaművek díjazása:

A legjobb pályaműveket a Rail Cargo Hungaria és a Mozdonyvezetők Szakszervezete értékes ajándékcsomaggal díjazza. (A fényképek beküldői hozzájárulnak ahhoz, hogy fotóikat az RCH és a MOSZ marketingcélokra felhasználja a saját kiadványaiban.)

Social media különdíj:

A pályázóknak érdemes a pályázatra beküldött fotóikat megosztani a Facebookon, illetve az Instagramon is, mert a legtöbb like-ot kapó képek készítőjét különdíjban részesítjük.

FONTOS: Csak azokat a megosztásokat tudjuk elfogadni, amelyekben a feltöltött fotókat a következő hashtagekkel látják el a pályázók:
#RCHfotozzteis
#RCHfotopalyazat

Új TRAXX mozdony az RCH szolgálatában

A Rail Cargo Hungaria szeptember eleje óta bérel egy vadonatúj, korszerű TRAXX mozdonyt – a jelenlegi tervek szerint egy éves időtartamra. A kezdeti időszakban Miskolc környékén lát el vontatási tevékenységet, de a cél, hogy az ország egész területén bevethető legyen. Ennek érdekében több mozdonyvezető részesül majd az erre a mozdonytípusra vonatkozó képzésben. A kollégák – akik már rendelkeznek típusismereti vizsgával – arról számoltak be, hogy nagyon szeretik vezetni ezt a modern, megbízható üzemű mozdonyt.

Az új, Bombardier gyártmányú vontatójármű egy újabb eszköz arra, hogy magas színvonalú szolgáltatást biztosítsunk ügyfeleinknek.

A Taurus mozdonyok RCH-s logóval hasítanak a síneken

Az elmúlt hetekben kezdődött hat Siemens Taurus (ES64U2) mozdonyunk újrafóliázása, így hamarosan már megújult köntösben, az ÖBB mellett immáron a Rail Cargo Hungaria letisztult logójával színesedve dübörögnek majd a vasúti pályahálózaton.

A fólia anyaga az időjárás viszontagságainak, illetve a graffiti festékeknek is masszívan ellenáll, időtartama tíz évre szól.

A fóliázásra vontatójárművenként maximum két nap áll rendelkezésre. Az első mozdonyokra már felkerült az új matrica, a végeredmény – ahogy a képen is látható – önmagáért beszél.

Közel kétezren látogattak ki az 5. Családi Sportnapra

Szeptember 15-én rendeztük meg a Rail Cargo Hungaria idei, immáron ötödik Családi Sportnapját. Az egész napos eseményen kollégáink kellemes környezetben, szórakoztató, illetve aktív programok kíséretében tölthették el egymás, illetve családjuk társaságában az idei év utolsó meleg szombatját. A rendezvény részletes, színes összefoglalóját hamarosan megjelenő vállalati lapunkban tesszük közzé, de addig is az élményeket, emlékeket az intraneten megtekinthető képekkel idézhetik fel kollégáink.

Fontos számunkra a visszajelzés

Kérjük kollégáinkat, hogy segítsék munkánkat azzal, hogy kitöltik a Családi Sportnapra vonatkozó kérdőívünket. A tapasztalatok kiértékelése nagy segítségünkre lesz abban, hogy jövőre még jobban az igényekhez, elképzelésekhez és várakozásokhoz tudjuk igazítani egyik legnagyobb közös programunkat.

Új kollégák a vezetőálláson – tovább erősödött mozdonyvezetői csapatunk

A közelmúltban öt újabb mozdonyvezető gyakornokunk tett sikeres hatósági vizsgát. Frissen végzet kadétjainknak így már csak a vonalismereti kiképzésen kell eredményesen helyt állniuk, mielőtt önállóan szolgálatra vezényeljük és élesben is bevetjük őket. Eközben lendületesen halad – áprilisban indított – harmadik mozdonyvezető tanfolyamunk is. A gyakornokoknak szeptember végén az egyik legnehezebb tananyagból, az infrastruktúra-modulból kellett vizsgát tenniük.

Röviden a képzésről

A mozdonyvezetői gyakornoki programot társaságunk 2016 áprilisában indította útjára, azzal a céllal, hogy elősegítse az utánpótlás biztosítását. Azóta immáron a harmadik csapat készül tanfolyamunkon szakembereink segítségével a mozdonyvezetői hivatásra, illetve arra, hogy a vizsgák sikeres teljesítését követően társaságunknál teljesítsenek majd szolgálatot.

A Rail Cargo Hungaria mozdonyvezetőjének lenni azonban nem csak a fiatal gyakornokok számára vonzó lehetőség. Az utóbbi időben több olyan egykori mozdonyvezetőnk is visszatért kötelékünkbe, akik rövid ideig más társaságnál próbáltak szerencsét. Arról, hogy miért jöttek vissza hozzánk, az alábbiakban nyilatkoznak.

Fodor Ferenc: „Fontos a kiszámíthatóság az életemben”

„Hét év Cargónál eltöltött idő után döntöttem úgy, hogy munkahelyet váltok, és átmegyek egy magánvasút-társasághoz. Ott azonban mindössze egy hónapig dolgoztam, mert elfogadhatatlan munkakörülmények voltak, ezért utam egy másik magánvasút-társasághoz vezetett. Az előző munkahelynél jobb volt ugyan, de távolról sem éreztem jól magam, a harmadik hónap végére kiégtem a kedvezőtlen munkafeltételek, munkakörülmények miatt. Ezért úgy döntöttem, megkeresem egykori RCH-s vezetőimet és megkérdezem, hogy van-e visszaút számomra. Ezt a négy hónapot, amit a vállalattól távol töltöttem, nem kívánom senkinek. Rájöttem, hogy számomra milyen fontos a kiszámíthatóság a munkámban, az életemben.”

Fercsi László: „Tervezhető munkarend, több szabadidő”

„Az utóbbi másfél évben egy magánvasút-társaságnál dolgoztam. Azért döntöttem úgy, hogy ha lehetőséget kapok, nagy örömmel jövök vissza az RCH-hoz, mert tervezhetőbb, kiszámíthatóbb a vezénylés, illetve a munkarend. Ráadásul a magánvasút-társaságnál rengeteg időm ment el az utazgatásra, ugyanis ott a vonatok többsége Nyugat-Dunántúlon közlekedik. Az RCH-nak azonban sok vonata van a lakóhelyem környékén, amit a vezénylés során is lehetőség szerint figyelembe szoktak venni. Így több szabadidőm marad, amit az unokáimra tudok fordítani.”

És miért szeretnek még a mi csapatunkban dolgozni a mozdonyvezetők?

Utánajártunk, összegyűjtöttük:

- Előre kiadott, havi vezénylés,
- jogszabályi előírások betartása,
- lehetőség szerint annak figyelembevétele a vezénylés során, hogy a mozdonyvezetők az otthonukhoz közel kezdjenek, illetve végezzenek,
- a magánvasutakhoz képest lényegesen több az otthon, családdal tölthető idő,
- utazási idő költségtérítése alapbérrel,
- VBKJ,
- ingyenes Medicover szűrővizsgálatok (ameddig a jogszabályok ezt lehetővé teszik),
- stabil nagyvállalati háttér (pl. egyes forgalmak elvesztése miatt nem válunk meg mozdonyvezetőinktől),
- mozdonyvezetői tartózkodók fenntartása a legnagyobb – általunk leggyakrabban használt – vasúti állomásokon annak érdekében, hogy kulturált körülmények között lehessen (és ne a mozdonyon kelljen) aludni szükség estén,
- üzembiztos, modern mozdonyok,
- összetartó kollektíva, rendszeres csapatépítések,
- a Vontatás szervezet gondos, empatikus támogatása.

RCH Kommunikáció

2019 MOSZ naptárak

Mozdonyvezetők Szakszervezete