

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



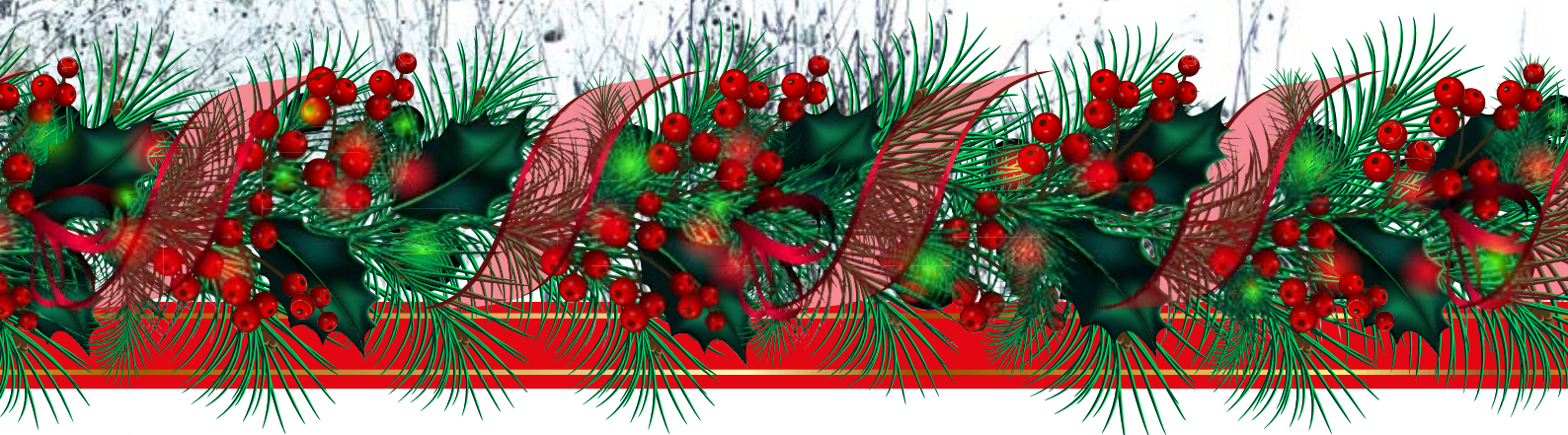
Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

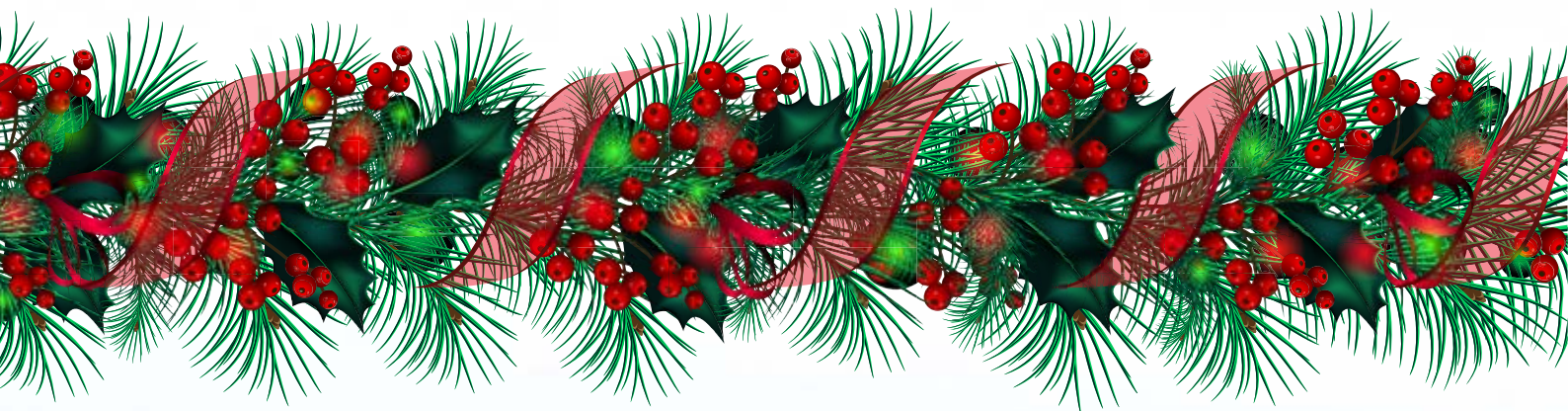
XXVII. évfolyam IV. szám 2022. november-december



BOLDOG ÜNNEPEKET!



Fotó: Sándor János



*Szálljon szívéinkbe áldott akarat,
Ez kösse egybe mind a kezeket.
Karácsony édes ünnepén
Te légy vendégünk: Jóság, Szeretet!*

*Akinek könnyet osztogat az Élet
És kín a napja, kín az éjjele,
Karácsony édes ünnepén
Ne fuss előle! Óh beszélj vele!*

Móra László



Kattanj a honlapunkra!
<http://mosz.co.hu>

Fotó: Sklenszky Márk

BEVEZETŐ



Volt jobb, lesz jobb!?

Hamarosan búcsút intünk az évnak, volt részünk jóban, rosszban egyaránt. Ilyenkor mindig abban a reményben tekintünk vissza az évre, hogy az előttünk álló csak jobb lehet! Ez most különösen aktuális, hiszen több mint egy éve tart a MÁV csoporton belül a MOSZ és a Munkáltatók közötti munkaügyi kapcsolatok lefagyása, amely enyhülni és megoldódni akkor fog, ha a dolgok visszatérnek a megfelelő mederbe. Érdekeltek vagyunk a helyzet megoldásában, de nem minden áron. Ezekben az embert próbáló időkben, a belső viták és eltérő látásmódok között is jó látni és tapasztalni azt, hogy a MOSZ tisztségviselőiként, tagjaiként egységesen kiállunk érdekeinkért. Ezt sohasem szabad feladnunk, mert ha nem így teszünk, magunkat csapjuk be. Lapzártakor még mindig függőben van a sztrájkmegállapodás sorsa, a kollektív munkaügyi vita lezárása, amely egész évben érezte hatását mind a kétoldalú kapcsolatokra, mind a MOSZ belső működésére. Úgy látom, hogy dr. Pafféri Zoltán a MÁV elnöke - akárcsak mi - nyitott a párbeszédre és rendezni kívánja a konfliktust.

Ha mérleget vonunk, sokadszorra kell kijelentenünk, hogy a 3 éves bérmegállapodás talán több kárt okozott, mint hasznot és ez 2022-ben is megmutatkozott. Hiszen kötöttséget jelentett az érdekvédelmek számára, olyan lehetőségtől fosztott meg mindenkit, hogy reagáljon a változásokra, figyelembe vegye a gazdasági folyamatok alakulását. Most súlyos reálkereset-vesztést tapasztalunk a vasúti szektorban, amelyet a túlóra majdnem mértéktelen vállalása talán enyhít, a túlhajszoltság és önkizsákmányolás azonban veszélyes út mind a munkáltatók, mind a munkavállalók számára, különösen igaz ez ránk, vasúti járművezetőkre. Változás kell, nem lehet havi 200 órát teljesíteni, meg trükközni a pihenőidőkkel és vezetési idővel, veszni hagyni a munkaközi szünetet. Csak a bérmegállapodás erős korrekciója enyhítheti a keresetek vásárlóértékének drasztikus csökkenését. A munkakörülmények alakulása sem javult érdemben, a dízel járművek esetében kritikus a helyzet és a nyarak sem lesznek hűvösebbek. Elég sok türelmi időt hagytunk a megfelelő munkakörnyezet kialakítására...

A Covid óta megváltozott világ próbára tette alkalmazkodóképességünket, a kihívások megmérték türelmünket és kitartásunkat. Erre még sokáig szükségünk lesz, mert úgy gondolom, hogy a gazdasági helyzetből való kilábalás egy elhúzódó folyamatnak ígérkezik, miközben a magyar mozdonyvezetők, vasutasok körülményei láthatóan és érzékelhetően nem fognak javulni. Ahhoz, hogy az embert próbáló időszakon túl legyünk, együttműködésre és bizalomra, sok-sok beszélgetésre és vitára, a helyi közösségek megerősödésére van szükségünk. Köszönet illeti a MOSZ tisztségviselőit, munkatársait egész évi tevékenységükért, tagjainkat azért, hogy erősítik a magyar mozdonyvezetők közösségét. Köszönöm mindazoknak a segítségét, akik munkájukkal járulnak hozzá rendezvényeink megtartásához, kiadványaink megjelenéséhez, írásaikkal, fotóikkal, ötleteikkel, javaslataikkal gazdagítják, színesítik a Mozdonyvezetők Lapját. Számítok rájuk a továbbiakban is.

Munkánkhoz tartozik, hogy ünnepnap is szolgáljuk a vasúti közlekedést. Elsőként azoknak a kollégáknak, kollégáknak kívánok békés karácsonyt, eseménymentes szolgálatot, akiket a vezetőálláson, szolgálatban talál az ünnep. Kívánok a Mozdonyvezetők Szakszervezete tagjainak, a vasutasok közösségének, lapunk olvasóinak boldog ünnepeket és sok sikert a következő évre. Jó pihenést mindenkinek!

Zsuzsanna Zoltán

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet.....3	Zajlik az élet..... 16	Megállni, de hogyan és hol?32
Érdemi válasz nélkül4	Debrecen 19	Elkészült az ETCS L2 vonatbefolyásoló
Fontos kérdések és válaszok!8	Kassai kollégák Budapesten..... 21	rendszer a Sopron – Szombathely –
A következő évre vonatkozó várható	Tornyok omlanak 24	Szentgotthárd vasútvonalon.....35
bérintézkedések 12	Téli mese 28	2023 Naptáraink36
Bp. Centrum..... 14	Kedves Élet-Baleset-Betegbiztosítással	
„Reptér, lógó a szélben a szélzsák” 15	rendelkező Tagjaink! 31	

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

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete • Főszerkesztő: Barsi Balázs elnök Szerkesztőség: 1145 Bp., Bácskai u. 11. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230
E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037, Budapest, Bécsi út 267. Felelős vezető: Mese Balázs ügyvezető

Érdemi válasz nélkül

Október 3-án elküldött levelünkre november 24-én kaptunk választ a Technológiai és Ipari Minisztérium államtitkárától. A MOSZ által megfogalmazott levélben a Minisztérium közbenjárását kértük a sztrájkmegállapodás teljesítése, a társadalmi béke megőrzése, a rendezett munkaügyi kapcsolatok helyreállítása érdekében.



TECHNOLÓGIAI ÉS IPARI
MINISZTERIUM
DR. KUTNYÁNSZKY ZSOLT KRISZTIÁN
IPARÉRT ÉS MUNKAÉRT FELELŐS ÁLLAMTITKÁR

Iktatószám: MSF/39886-1/2022-TIM

Barsi Balázs elnök úr
részére

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Budapest
Bácskai utca 11.
1145

Tárgy: a Mozdonyvezetők Szakszervezete munkaügyi vitája

Tisztelt Elnök Úr!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) nevében Palkovics László miniszter úr részére a fenti tárgyban írt megkeresésével kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom.

Az ukrajnai háború és az elhibázott brüsszeli szankciók az infláció elszaladásához, nemzetközi energiaválsághoz vezettek. E hatások egyszerre növelik az európai emberek megélhetési költségeit és az európai vállalkozások működési kiadásait. A bizonytalan gazdasági helyzet, a drasztikusan megemelkedett energiaárak számos országban recesszióval fenyegetnek, veszélyeztetik a cégek működőképességét, talpon maradását. A munkavállalói elvárások és a munkáltatói lehetőségek összehatása így minden szektorban nehéz, küzdelmes és időigényes folyamat lehet.

Ebben a helyzetben minden érintett fél felelőssége, hogy a szociális partnerek közötti együttműködés fenntartására, az összeütközések szerinti megelőzésére törekedjék. Nagyfokú rugalmasságra és kompromisszumkészségre van szükség a már kialakult, esetenként akár el is mérgesedett konfliktusok kezelése érdekében. Különösen nagy jelentőséggel bírnak ezek a szempontok Magyarország legnagyobb foglalkoztatója, a gazdaság és társadalom számára nélkülözhetetlen közszolgáltatásokat biztosító MÁV-Volán Csoport esetében.



A hatályban lévő hároméves bértmegállapodáson túl a levelében foglaltak alapján a felek egyetértését bírja a februárban kezdeményezett munkaügyi vita sajnos csak átmenetinek bizonyult lezárását eredményező, március eleji megállapodás is. Nézetkülönbség a vállalások teljesülésének megítélésében mutatkozik. Méltánylandó megfontolásnak tartom, hogy a cégvezetés legalább vasúttársasági szinten egységes megoldás kialakítására törekedett.

Felhívom szíves figyelmét, hogy a kormány általánosságban, jogszabályi szinten biztosítja a szakszervezetek érdekképviseleti tevékenységéhez szükséges garanciákat és az érintett felek által alkalmazandó jogorvoslati lehetőségeket. A szakminisztérium az utasok és fuvaroztatók érdekében elsősorban a hosszú évek óta zavartalan munkabéke megőrzésében érdekelt. Bízom benne, hogy a vitában érintett felek képviselői a tárgyalások irányába mozdulnak el, és a munkaügyi vita lezárásával hozzájárulnak a kollektív munkaügyi kapcsolatok erősítéséhez.

Budapest, 2022. november „15”

Üdvözlettel:

Dr. Kutnyánszky Zsolt Krisztián

Technológiai és Ipari Minisztérium

Postacím: 1440 Budapest, Pf. 1., Tel: (06 1) 795 1700 Web: www.kormany.hu



December 1-től változás történt a kormánystruktúrában. Palkovics László technológiai és ipari miniszter lemondását elfogadta a miniszterelnök. Távozásával a Technológiai és Ipari Minisztérium megszűnt, közlekedéssel kapcsolatos feladatait az Építési és Közlekedési tárca vette át, amelynek első ember Dr. Lázár János.

Dr. Lázár János, akihez december 1-től a vasút felügyelete is tartozik, találkozott a MÁV-Volán-csoport vezetésével. A találkozón több kijelentése mellett Lázár János elismeréssel szólt a MÁV-Volán-csoportnál dolgozó 57 ezer elkötelezett munkavállalóról. Kijelentette, hogy nem létezik elégedett utas megbecsült munkavállalók nélkül, ezért a jövőben kiemelt figyelmet fordít a MÁV-Volán-csoport dolgozóival való munkakapcsolatok megerősítésére. A minisztériumban közlekedési államtitkárként a szakpolitikai feladatokat Nagy Bálint látja el, míg közlekedésstratégiaért felelős helyettes államtitkárként Dr. Bói Loránd kapott kinevezést.



Fotó: MÁV



MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.
Tel./fax: 220-3822, 221-2230
e-mail: mosz@mosz.co.hu

lkt: 49/2022

Dr. Lázár János
miniszter
Építési és Közlekedési Minisztérium

Tisztelt Miniszter Úr!

Ez év augusztus 3-án kelt levelünkben tájékoztattunk Önt a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a MÁV Zrt., MÁV-START Zrt. között fennálló konfliktusról, kérve közbenjárását a helyzet megoldására. Szakszervezetünk és a hivatkozott Vasútvállalatok közötti súlyos nézeteltérés alapja a felek között 2022. március 9-én aláírt 9833-1/2022/MAV számú Megállapodás, Munkáltató általi teljesítésének elmaradása, így az érintett vasúti munkavállalók jogszerű követelésének semmibe vétele.

Tisztelt Miniszter Úr akkor Építési és beruházási miniszterként nem rendelkezett illetékességi jog - és hatáskörrel, így megkeresésünkre érdemben nem válaszolt. Álláspontunk szerint a MOSZ és a MÁV közötti helyzet azóta sem rendeződött, az akkori levélben foglalt tények továbbra is fennállnak, amelyekről röviden ismét tájékoztatni szeretnénk Önt.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete 2022. március 10. napjára határozatlan idejű sztrájkot hirdetett meg a 2021. évi reálkeresetvesztés kompenzálása érdekében a MÁV-START Zrt.-nél. A meghirdetett sztrájkot az első és másodfokon eljáró bíróság majd a Kúria, felülvizsgálati végzésében is jogszerűnek minősítette.

A jogszerű sztrájk elkerülése érdekében, a MÁV-Csoport vezetőinek javaslata alapján, a Mozdonyvezetők Szakszervezete március 9-én, az akkor fennálló járványügyi helyzetre és az orosz-ukrán háború miatti menekültválságra tekintettel, megállapodást kötött a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójával és a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójával.

Ebben a 9833-1/2022/MAV számú megállapodásban a Munkáltatók kötelezettséget vállaltak 300.000,- Ft júliusi egyszeri kifizetésre a mozdonyvezetők, motorvonat-vezetők, FLIRT motorvonat-vezetők részére, ezzel részben teljesítve a MOSZ sztrájkkövetelését, azaz a 2021. évi reálkereset-vesztés kompenzálását. A felek továbbá rögzítették, hogy a fentiekben túl minden egyéb évközi kifizetés a többi munkavállalóval azonos módon és mértékben illeti meg a mozdonyvezető, motorvonat-vezető, FLIRT motorvonat-vezető munkakörben foglalkoztatottakat.

A megállapodást a Munkáltatók a mai napig nem teljesítették. A vállalt kötelezettségük alól úgy kívántak kibújni, hogy ezt a kifizetést összemosták a Hároméves bérmegállapodásban rögzített, minden vasutas munkavállalónak 2022 év decemberében járó lojalitási juttatás egy részének decemberről júliusra előrehozott kifizetésével. A sztrájk lemondásához kapcsolódó megállapodás nem tekinthető teljesítettnek egy másik megállapodásban foglalt kötelezettség részteljesítésével (230.000 Ft lojalitási juttatás egyszeri kifizetése) valamint annak csekély mértékű kiegészítésével. (70.000 Ft egyszeri kifizetés)

A további jogviták során a Fővárosi Törvényszék 24.Mpk.75.175/2022/8. számú elsőfokú végzésében a fenti tény – azaz, hogy a MÁV a megállapodásos kötelezettségét nem teljesítette – két szakaszban is megerősítette, továbbá a Fővárosi Ítéltábla, mint másodfokú bíróság a 2.Mpkf.35.109/2022/4 számú végzésében – a MÁV fellebbezése ellenére – sem változtatott ezen a megállapításon.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete álláspontja szerint a rendszerváltoztatás óta, a munkaügyi kapcsolatok terén példátlan jogsértés az, hogy a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. nem teljesítette és nem is kívánja teljesíteni az ez év márciusra meghirdetett jogszerű sztrájk lemondása feltételeként megkötött megállapodásban vállalt kötelezettségét. Elfogadhatatlan számunkra, hogy az egyik legnagyobb köztulajdonban álló gazdasági társaság (MÁV-START Zrt.) vezérigazgatója az általa is aláírt Megállapodásban vállalt kötelezettség teljesítésére nem intézkedik, a végrehajtásért felelős és döntési jogkörrel bíró humán erőforrás vezérigazgató-helyettes (MÁV Zrt.) szabotálja azt, a jogi főigazgató (MÁV Zrt.) pedig a „pacta sunt servanda” elvet semmibe véve asszisztál ehhez.

Tisztelt Miniszter Úr!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete eltökélt abban, hogy minden legitim eszközzel kikényszerítse a sztrájk elkerülése érdekében kötött márciusi Megállapodásban foglaltakat.

Mindezek előtt, utolsó lehetőségként fordulunk Önhöz és kérjük közbenjárását a társadalmi béke megőrzése, a megfelelő munkaügyi kapcsolatok helyreállítása érdekében. Kérjük, szíves intézkedését, hogy a sztrájk lemondásához kapcsolódó Megállapodásban foglaltak a MÁV Zrt. és MÁV-START Zrt. részéről betartásra kerüljenek.

Várjuk megtisztelő válaszát

Budapest, 2022. 12. 06.

Üdvözlettel:

Barsi Balázs
elnök



Fontos kérdések és válaszok!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete és a VDSZSZ Szolidaritás október végén kezdeményezte a MÁV-START érdekegyeztető fórumaként működő VÉT ülésének összehívását a következő ügyek megtárgyalása céljából: A szolgálati helyeken biztosítandó hőmérsékleti követelmények és az ezzel összefüggő munkáltatói intézkedések. A munkavállalókat sújtó reálkereset veszteség kezelésének munkáltatói javaslatai 2022. és 2023. év vonatkozásában. A mozdony- és a jegyvizsgáló személyzet teljesítményösztönző rendszer bevezetésének eddigi tapasztalatai. Tájékoztatás az országos közösségi közlekedés szervező felállításával kapcsolatban tervezett kiszervezésről.



Skype értekezlet formájában november 9-én zajlott le a Tanács ülése, ahol az érdekképviseltek kérdéseire, az egyes napirendekre a Munkáltató a következő válaszokat adta:

A szolgálati helyeken biztosítandó hőmérsékleti követelmények és az ezzel összefüggő munkáltatói intézkedések.

A Start ismertette, hogy a Kormányrendelet október 1-én lépett hatályba, több egyeztetés volt azóta a START-on, a MÁV-Csoporton, a MÁV-on belül és közösen is, most már mindenki számára egyértelmű, hogy ez egy olyan kormánydöntés, amelytől eltérni nem lehet. A MÁV-Csoport szinten

kiadott EVIG rendelkezésben legfeljebb 18 fok szerepel. A Kormányrendeletől eltérésre nincs lehetőségük, de állásfoglalást kértek a minisztériumtól egyes kérdésekben, választ még nem kaptak. A munkáltató számára is felmerült a pihenőhelyiség kérdése, illetve, hogy lehet-e különbséget tenni a helyiségek között. A Biztonsági Igazgatóságtól, illetve MÁV-Csoporton belül több szinten is történt állásfoglalás-kérés, jelenlegi értelmezés szerint a pihenőhelyiségek azonos elbírálás alá esnek az összes többi helyiséggel, de ebben az ügyben még lehetnek fejlemények, mert ez egy nagyon kardinalis kérdés. A munkáltató a védőital tekintetében is kért állásfoglalást, mert a rendelet szó szerinti rendelkezéséből az következik, hogy védőitalt sem kell biztosítani. Azonban a szakmai egyeztetések során arra jutottak, hogy a MÁV-START Munkavédelmi Szabályzata alapján a munkáltató védőital biztosítását vállalta, mint kötelezettséget, így arra sor fog kerülni. A következő állásfoglalás kérés arra vonatkozott, hogy a vonatok és a vezetőállás fűtése miként értelmezhető, ebben a tekintetben már az első héten, amikor megjelent a rendelet, a munkáltató kért állásfoglalást a Minisztériumtól, azonban hivatalos válasz még nem érkezett. A munkáltató abban gondolkodik, hogy a képzések időtartama, a képzések napi óraszámának csökkentésére kerüljön, akár úgy is, hogy hosszabbak lesznek a képzések. A munkáltató

keresi a megoldásokat és lehetőségeket, a következő lépés az lesz, hogy szélesebb körben kell tájékoztatni a munkavállalókat ezekről. Kéri, hogy amennyiben eltűzött, vagy nem megfelelő helyi intézkedésről szereznek tudomást, azt jelezzék a munkáltató részére. A Munkáltató arra nem adott egyértelmű választ, elfogadható-e a 18 Celsius foknál jóval alacsonyabb hőmérséklet, pedig akkor már az egészségre nem veszélyes munkakörnyezet sem biztosított.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete nem érti, hogy a pihenőhelyeken is legfeljebb 18 Celsius fokot kíván biztosítani a munkáltató, hiszen pont a Kormányrendelet az, ami felmentést ad ez alól, tehát a MÁV-csoportnak van arra lehetősége, hogy azokban az időkben, amikor a munkavállalók akik egyébként igen nagy áldozatot hoznak annak érdekében napról-napra, hogy a vasút működjön – ne 16-18 Celsius fokban, hanem sokkal kellemesebb körülmények között tudják eltölteni azt a kevés pihenőidőt, ami rendelkezésükre áll. Az arcuattal/szolgálati ruhával kapcsolatban megjegyzi, hogy a mozdonyvezetőknél pont fordított tendenciát tapasztalnak, hiszen visszakertült a mozdonyvezetői ellenőrzőlapra a formaruha megléte, ami egyszerűen 2022-ben elég vicces, főleg azért, mert a vasúti formaruha teljesen lejáratódott, másrészt a formaruha ellátottság olyan, amilyen. Szeretnék, ha a MÁV-START ezt a pontot kivenné abból, vagy legalább tájékoztatná az érdekképviselert arról, hogy erre miért van már megint szükség. Ha már másért nem lehet a mozdonyveze-

tőket elővenni, jönnek azzal, kin milyen póló és cipő van? Vannak olyan munkakörök és munkarendek, ahol folyamatos fel-és lejelentkezés van, ott nem lehet azt értelmezni, hogy reggel 6 órára fűtsék fel az öltözőket, mert a mozdonyvezetők, a jegyvizsgálók, és más munkakörökben hajnalban is vannak fel-és lejelentkezések. Talán le kellene ülni az érdekképviseltekkel és kellene egy olyan egységes rendet tenni, hogy ki mit gondol a hőmérséklet biztosításáról. A MOSZ szerint ennek a válságnak a munkavállalók nem okozói voltak, most meg úgy tűnik, leginkább az elszenvedői lesznek. A helyiségek hőmérséklete érje el mindenhol a 18 Celsius fokot, a pihenésre biztosított helyiségekben pedig a 3/2002 SZCSM-EÜM rendelet szerint meghatározott hőmérsékletet. Ne legyen arra a helyi vezetésnek lehetősége, hogy nem biztosít 18 Celsius hőmérsékletet. A Munkavállalók kapjanak egyértelmű tájékoztatást, milyen körülményeket biztosít a munkáltató a munkavégzésre.

A munkavállalókat sújtó reálkereset veszteség kezelésének munkáltatói javaslatai 2022. és 2023. év vonatkozásában.

A MOSZ a múltban kollektív munkaügyi vitát indított a 2021. évi reálkeresetveszteség kompenzációjára vonatkozóan, amely vita még mindig nincs lezárva. A MOSZ emlékeztette a VÉT résztvevőit, hogy tavaly őszi folyamán a munkáltató többször is kijelentette, a 3 évre megkötött bérmegállapodás nem fog reálkereset veszteséget okozni a



Fotó: Rangits Krisztián

munkavállalók számára. A MOSZ úgy véli, hogy a munkáltató ezen álláspontját revidiálta. A MOSZ álláspontja szerint 3 év alatt minimum 20, de akár 30 %-os reálkereset veszteséget is elszenvedhetnek a munkavállalók. Ez azt jelenti, hogy a vasutas dolgozók a fizetésük vásárlóértékének közel harmadát 3 év alatt elvesztik. A MOSZ azt kérdezte, hogy a munkáltató ezt a tulajdonosa irányába jelezte-e, illetve van-e konkrét elképzelése már a helyzet orvosolása érdekében, tesz-e érdemi döntéseket ezzel összefüggésben. A Mozdonyvezetők Szakszervezete számára a reálkereset veszteség elfogadhatatlan. Már most is tapasztalható, hogy egyre többben hagyják el a Startot (erről a Start nem tud, ilyen tendenciát nem érzékel). Szükség van kiegészítő béremelésre 2022-re és 2023-ra vonatkozóan is.

A Munkáltató válaszában elmondta, hogy a MÁV-START természetesen figyelemmel kíséri a világban történő eseményeket, érzékeli a válság hatását a foglalkoztatásban és a munkaerő megtartásban. Alapvetően egyik munkáltatónak sincsen olyan kötelezettsége, hogy a reálkereseteknek a veszteséget pótolja, de nyilván a gondoskodó munkáltató, amennyiben van erre lehetősége, akkor a lehetőségeihez képest ezt megteszi, és ez látható most a magánszférában is. A munkáltatónál elvi lehetőségként ugyan létezik bértömeggazdálkodás, tehát az alapítói határozat megadja ennek a lehetőségét, azonban, mint intézmény nem került bevezetésre. Továbbá ezek a kérdések túlmutatnak a munkáltató szintjén. A munkáltató a reálkereset veszteséget nem fogja tudni kezelni, de csoportszinten szorgalmazza a közszolgáltató vállalatok konzultációs fórumának az összehívását és szeretne ebben egy egyértelmű iránymutatást kérni a tulajdonostól, hogy mi a mozgástér a közszolgáltatást végzők számára ebben a körben. Reményei szerint ennek a fórumnak az összehívása hamarosan megtörténik (eddig még nem történt meg) és lesz egy iránymutatás, ami egyben felhatalmazást fog jelenteni a tekintetben, hogy valamit lépjenek. Ettől függetlenül csoportszinten van egy bérmegállapodás, amit a munkáltató eddig is és ezen túl is be fog tartani. A bérmegállapodás a Csoportszintű Érdekegyeztető Tanácsnak ad felhatalmazást a közös elvek meghatározására és arra, hogy az egész csoportra vonatkozó kötelező bérintézkedésekre adjon keretet. A munkáltató reményei szerint a CSÉT összehívása valószínűleg 2022. november közepén fog megtörténni (nem történt meg) melyen ez a témakör is szerepelni fog. Összefoglalva a korábban elmondottakat, jelen pillanatban a munkáltatónak nincs konkrét javaslata a

reálkereset veszteség kezelésére, és felhatalmazása sincs arra, hogy ilyen javaslatot tegyen a szakszervezetek felé.

A mozdony- és a jegyvizsgáló személyzet teljesítményösztönző rendszer bevezetésének eddigi tapasztalatai.

Nyugati telephelyen mozdonyvezető, Békéscsaba telephelyen jegyvizsgálók körében van pilot jelleggel teljesítményösztönző bevezetve, amelynek célja a munkavállalói teljesítmény növelése, és a magasszintű teljesítmény elismerése. A pilot még folyamatban van, tehát ezeknek a végleges értékelése nem zajlott még le.

Az Északis járművezetők körében május 1-i induláskor 217 fő indult el ebben a programban, 2022. szeptember 30-án 208-an vettek részt ebben a projektben. Időközben a telephelyen történt járművezetői mozgások miatt 21 fő távozott a pilotból és 12 fő – ebből 10 fő pályakezdő - kolléga csatlakozott hozzá. Május 1-én, illetve az azt megelőző napokban a kollégák vállalási hajlandóságát mérték fel, a két legfontosabb teljesítménypont kategóriában, a kompetenciák vállalásában és a rendkívüli munkavégzés vállalásában volt ez fontos, hogy előzetesen megkérdezzék a járművezetőket. A kompetenciák tekintetében a telephely akkori járművezetői közül valamivel több, mint 44% -a nem kívánt további kompetenciákat szerezni, a túlóra vállalás tekintetében pedig a járművezetők közel 60%-a nevezte meg, hogy havonta vállalna és milyen mértékben rendkívüli munkavégzést. Nagyon fontos alapja, illetve teljesítménypont kategóriája a kompetenciák gyűjteménye ennek a rendszernek. Nem titkolt célja, hogy a telephelyi kompetenciáknak a megalapozása, a létrehozása, minél szélesebb körű megszereztetése is a lényege azon túl, hogy a kollégák pontokat gyűjtenek a bizonyos kategóriák teljesítésével. Induláskor 45 munkavállaló rendelkezett az alapsomag mindegyik szükséges kompetenciájával, a folyamatos képzéseket követően szeptemberben további 11 kolléga szerezte meg teljes körűen a pilot alapsomagját. A kompetencia csomagok tekintetében elhangzott, hogy májusban még viszonylag nagyszámú képzést tudtak szervezni, ezt még júniusban is tudták tartani, májusban 17 fő, júniusban 18 fő sajátított el újabb típus-és vonalismereteket, továbbá májusban 7 fő, júniusban pedig 5 fő szerezte meg valamelyik kompetenciacsomag összes feltételét. A nyári hónapokban sajnos a leterheltség és a szabadságok kiadása miatt a képzésekre kevesebb lehetőség volt.

Az érintett TSZVI Igazgatók elmondása szerint a megszerezhető pontok felét sem érték el a munkavállalók, legfeljebb közepes szinten ketyeg a program. A mozdonyvezetők legnagyobb számban szolgálatképtelenség elmaradása (90%), feszített vezénylés-7 napon keresztül nincs fordaszabad (65%), változáskezelési rugalmasság – havi vezénylés változása min. 3 alkalommal (60%) miatt részesülnek teljesítménypontban. Legkevesebbé a túlórásintenzit megvalósulása (30%), menetrendszerűség (50%) és a nappali-éjszakai szolgálati nehézségi mutató miatt (közel 50%). A program végleges értékelése december után várható, akkor lesz a teljesítmény értékelése is. A teljesítményösztönző összeg meghatározása és kifizetése csak ezt követően történik, és utána születik döntés esetleges kiterjesztéséről. A START HR igazgatója elmondta, ha a program kiterjesztése megtörténik, azt megelőzően nyitott lesz a szakszervezetek javaslatára. A kifizetésre vonatkozó kérdés tekintetében nem merülhet fel kétely a tekintetben, hogy a munkáltató mindazokat a bérelemeket kifizeti, amelyre kötelezettséget vállalt. A munkáltató fontosnak tartja, hogy a pilot eredményei kiértékelésre kerüljenek. A kiértékelés során a munkavállalói visszajelzésekre is kiemelten számít a munkáltató, mivel a munkáltató álláspontja is az, hogy az eredményeket közösen szükséges megvizsgálni. Amennyiben az eredmények alapján a projekt kiterjeszthető, akár korrigált tartalommal, úgy a munkáltató biztosítani igyekszik majd a forrásoldalt is a projekt kiterjesztéséhez.

A MOSZ álláspontja szerint a munkáltató nem minden esetben tartja be a megkötött megállapodásait, az északis mozdonyvezetők körében pedig nem olyan egyöntetű a program fogadtatása, mint ahogyan az elhangzott az ülésen. A kifizetéseket követően derül majd ki, hogy a vállalt többleteljesítmény, vállalt áldozat arányban lesz-e az egyszeri juttatással. A MOSZ ismételten jelezte, hogy álláspontja szerint a pilot megindításánál szükséges lett volna az érdekképviselőket is bevonni.

Tájékoztatás az országos közösségi közlekedés szervező felállítással kapcsolatban tervezett kiszervezésről.

A MÁV-START tájékoztatása szerint az Országgyűlés döntött az országos közlekedés szervező megalakításáról, definiálta ennek feladatait, illetve a közlekedésért felelős minisztert bízta meg azzal, hogy jelölje ki az országos közlekedés

szervezőt pontosan. Ez meg is történt egy rendeletben és a VPE Kft. kapott arra megbízást, hogy az országos közlekedés szervező feladatkörét ellássa 2023. január 1. napjától. Feladatai az egységes menetrend- és kínálattervezés a teljes helyközi közösségi közlekedési szektorban Magyarországon, függetlenül attól, hogy ez vasúti vagy autóbusszos ágazatban történik, egységes tarifarendszer, elektronikus jegyrendszer, haváriakezelés, közös utastájékoztatás. A szolgáltatás tervezésében, a menetrend tervezésében, az értékesítési rendszerek irányításában résztvevő kollégák közül lesznek azok, akit érinteni fog ez az átalakulás. Az világosan kimondásra került, hogy a VPE Kft. közlekedés szervezőként működve sem lesz létszámában összemérhető a MÁV-Volán Csoporttal, vagy annak közszolgáltatást végző bármely leányvállalatával, még a MÁV-HÉV-vel sem, mert azok a funkciók, amik a végrehajtási szintben vannak, azok gyakorlatilag az ügyfélszolgálat kivételével változatlan formában a MÁV-START Zrt.-ben fognak továbbra is működni. A kiszervezésben érintett kollégák az irányítási szintből kerülnek majd ki, hiszen itt végeznek olyan tevékenységeket, amelyek a közlekedés szervezőhöz kerülnek át a közeljövőben.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

EGYSZERI JUTTATÁS A GYSEV CÉGCSOPORTNÁL



Bruttó 450.000 Ft egyszeri juttatásban részesültek a GYSEV Zrt. és a GYSEV CARGO Zrt. munkavállalói, amelynek pénz-

ügyi fedezete a vállalatcsoport eredményes gazdálkodása, a létszámhiányból adódó bérmegtakarítás és a GYSEV CARGO piaci eredménye.

Az év végi egyszeri juttatás december 7-én átutalásra került a cégcsoport munkavállalóinak. A cégcsoport vezetőjének üzenete hangsúlyozza, hogy az idei év is nehezített körülmények között zajlott, a szakmai kihívások és a gazdasági környezet által generált új helyzeteket a vállalat vezetése és a munkavállalók együtt sikeresen megoldották, így vált lehetővé az egyszeri kifizetés, amely a Kollektív Szerződésben szereplő minimum összegnél magasabb.

A következő évre vonatkozó várható bérintézkedések a MÁV-csoportnál, a jelenleg hatályos bérmegállapodás alapján

2023. évi bérfejlesztés:

A Munkáltató a keresetek növelése érdekében 2023. január 1. napjával alanyi jogú legalább 5% mértékű alapbéremelést hajt végre, az arra jogosult munkavállalók esetében.



Az alapbéremelés vetítési alapja: Az alapbéremelés személyi hatálya alá tartozó munkavállalók 2022. december 31. napján érvényes besorolás szerinti alapbére.

Alanyi jogú SZÉP kártya juttatás:

A 2023. évben legalább 100 000 Ft értékben SZÉP Kártya vendéglátás-alszámla juttatásra jogosult az a teljes munkaidőben foglalkoztatott statisztikai állományban, vagy tartós keresőképtelenség miatt jogi állományban lévő munkavállaló, akinek a munkaviszonya 2023. február 28. napján és a kifizetés napján is fennáll. A juttatás alszámlára történő utalása a jogosultsági feltételek fennállása esetén egy összegben 2023. április 30. napjáig teljesül abban az esetben, ha a munkavállaló munkaviszonya 2023. január 1. napján fennállt. A 2023. január 2. és 2023. február 28. napja között munkaviszonyt létesítő munkavállaló esetében az utalás 2023. június hónapban történik meg.

A munkavállalói lojalitást elismerő juttatás:

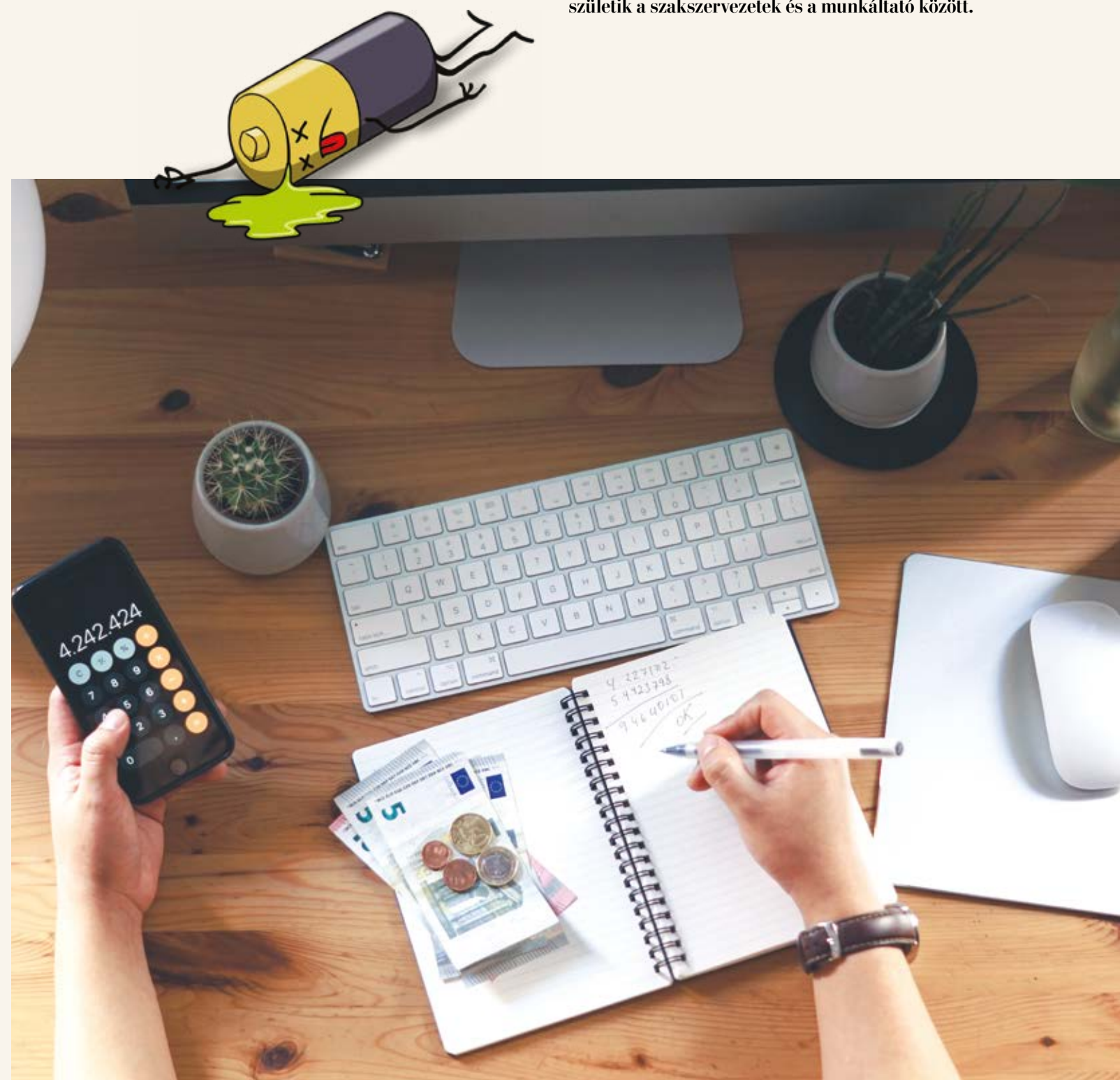
A juttatás összege 2023. évben egységesen bruttó 350 000 Ft.

A MÁV-csoportra vonatkozó bérmegállapodásban a Munkáltató vállalta, hogy amennyiben Magyarország főbb gazdasági mutatóinak változása indokolta teszi, az érdekképviselők kezdeményezésére – kötelezettség nélküli – tárgyalásokat folytat a megállapodás 2023. évre vonatkozó módosításáról. (A tárgyalások a szakszervezetek többszöri kezdeményezése ellenére sem kezdődtek meg.)

A Munkáltató vállalta, hogy 2023. évben az alanyi jogú SZÉP kártya juttatás összegének 120 000 Ft-ra történő emelésének lehetőségét gazdaságossági szempontok alapján megvizsgálja.

A bérmegállapodást aláíró felek vállalták, hogy a 27522/2020/MAV számú, a munkáltatói önkéntes egészségpénztári tagdíj-kiegészítés bevezetéséről szóló megállapodás időbeli hatályának további meghosszabbításáról 2022. negyedik negyedévében tárgyalásokat folytatnak. Munkáltató vállalja továbbá, hogy a hivatkozott megállapodásban nem részes munkáltatók társasági szinten megvizsgálják a kiterjesztés lehetőségét. A tagdíj-kiegészítésről szóló megállapodás 2022. december 31-ig hatályos.

A fent leírt bérintézkedések tartalmi módosítása akkor várható, ha arról CSÉT ülés keretein belül megállapodás születik a szakszervezetek és a munkáltató között.



Bp. Centrum



Lassan elmúlik az év, kimerültek a keretek és az emberek is, hiszen elképesztő mennyiségű túlóra terheli a mozdony- és motorvonatvezetőket, elsősorban a létszámből adódóan, amit tovább fokoz az elvándorlók száma is, de ezt természetesen nem ismeri el a munkáltatói oldal. A létszámunk közel 25%-a van 300 óra felett már most és hol van még az év vége. Az eloszlása sem a legjobb, de amíg ilyen kis mértékű az első, ráadásul 200 óráig terjedő sáv díjazása, ne is várjanak más hozzáállást szerintem. A jövőre tervezett 150 fő újfelvelelésnek pedig egyáltalán már maga a sikeres összetoborzása megvalósul-e, és hogy abból mennyi lesz a belső munkaerő piacról az megint egy másik kérdés. Az elmúlt évek tapasztalatai pedig megmutatták, hogy a sikeres záróvizsgát tettek száma messze nem egyenlő a bemeneti értékkel és az időbeli lefolyással is csúszások vannak még COVID nélkül is. A természetes fogyás pedig szintén nem csökken és ha nem javulnak a foglalkoztatási feltételek akkor a megtartóerő még inkább gyengül más piaci szereplőkhöz képest. Nem a túlóra mennyisége teszi vonzóvá a hivatásunkat senki számára, ezt jó lenne végre észrevenni. A munkáltató hozzá/nk/állását amúgy tökéletesen megmutatja a március 9-én aláírt Megállapodás eddigi története. Így akkor én is csak annyit szölok-idézek: „még nincs itt az év vége”, azt még kívárujuk.

Bp. Déli November elején – 43 év szolgálati idővel a hátuk mögött! – két tagtársunk, Hegyi István és Petes István is be-

fejezte utolsó szolgálatával a céges pályafutását, korhatár előtti ellátottakká váltak. Reméljük jó egészségben és sokáig élnek tovább az életüket a nyugdíjig és jóval azon is túl, örömeiketelve a Családban, az unokákkal és a sok közös kapcsolódással! Számítunk rájuk a továbbiakban is a rendezvényeinken! E pár kép a november 30-i családi hangulatú tagsopporti búcsúztató rendezvényünkön készült.

Az ő életútjukon és a várható foglalkoztatási, valamint nyugdíjazási kilátásokon is elgondolkodva jómagam arra jutottam, hogy a következő generációkkal ezt már nem fogják tudni – pláne így – megcsinálni, több okból sem, de ez egy újabb történet lesz majd.

Boldog, békés ünnepeket kívánok mindenkinek!

Csallos Tamás



2022. november-december

„Reptér, lobog a szélben a szélzsák”

Énekeltük az örök klasszikust Gyuri bátyól reggel a vonaton, melynek apropója, hogy soproni tagcsoporthunk ismét kirándulást szervezett tagjainak.

Ezúttal egy elég érdekes és különlegesnek mondható helyszín volt az úti cél. Budapest, Aeropark, azon belül pedig a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér volt a megtekinteni kívánt terület. Már a jelentkezéskor látszott, hogy hatalmas az érdeklődés, hiszen nagyjából fél nap alatt elfogytak a helyek. Itt szeretnénk leszögezni, hogy a közeljövőben ismét megszervezzük a kirándulást! Szombaton reggel indult a csapat, mely elég szép számúra sikeredett, egészen pontosan 48 fő. Voltak fiatalok és idősebbek, minden korosztály képviseltette magát. Vonattal érkeztünk a fővárosba, ahol egy külön busz fuvarozott minket a repülőtérre. Sajnos az időjárás nem volt annyira kegyes hozzánk, de az évszakhoz képes, elég kellemes volt. Néhol csepergett az eső, lefolyt az arcunkon, néha nagyon fúj a szél, az öreg Matyi közben sztorikat mesélt. Néha-néha azért a nap is felbukkant a horizontot, ahogyan egyre több vasmadarat csodálhattunk meg az égen. A reptérre való bejutás zökkenő mentes volt, mindenkit átvilágítottak, ahogy kell. Fő a biztonság. Egy retro ikarus busszal vittek minket körbe a területen. Az első megállónál, a kifutópálya végén voltunk, ahol az érkező gépeket csodáltuk meg. Buszra pattanva folytatódott az utazás, megnéztük a tűzoltó állomást, az elhagyott kertészetet, a felújítás alatt álló kettős kifutót, testközelből néztünk meg egy kirakodást, a dokkoló repülőgépek között jöttünk mentünk a busszal.

Hazafele indulva, megrohamoztuk az ajándék boltot, mindenki keresett magának való relikviákat, emléktárgyakat, csecsebecsákat. Délután a csapat egy hangulatos és egyedinek mondható étteremben elfogyasztotta a közös ebédet. Remek alkalom volt a közösség összetartására, beszélgetésekre, nevetésekre, az emlékek felidézésre. Kora este megrohamoztuk a vonatunkat, feltankolva természetesen minden földi jóval, hiszen valljuk be, Sopron azért messze van Budapesttől, nehogy kiszáradjon az ember ezen a kimerítő hosszú utazáson. A kisebbek kidőlték, elaludtak, a fiatalabbak a fotókat nézték és az élmények felelevenítése mellett, egy picit visszatértek a reptérre, az idősebbek pedig még messzebb repültek vissza az időben, hogy a közös vasutas emlékeket felidézve, picit megfiatalodjanak, és megpihenjenek ebben a rohanó világban.

A minket körülvevő egyéb nehézségek ellenére is kellenek az ilyen napok, kirándulások, kapcsolódások, emberi kapcsolatok, találkozások, beszélgetések. A soproni tagcsoporthunk vezetői és a magam nevében reméljük, hogy akik itt voltak jól érezték magukat! Hasonló közösség erősítő programokat a jövőben is szervezünk, amelyre sok szeretettel várunk mindenkit!

Hiszen tudjátok, Közösen, Együtt, Veletek.

Nagy Dániel



2022. november-december

Zajlik az élet...

Számomra a vicc kategóriájába tartozik az, amit a(z) (anya)cégünk vezetősége művel. Nevetni viszont nem tudok.



Tavaly – még 2021-ben – tárgyalásokat kezdeményeztünk, mert már látszottak a „rossz” számok. Elszálló infláció, emelkedő árak. Úgye a MOSZ nem írta alá a hároméves bérmegállapodást, ezért joggal léphettünk föl, jogos követelésünk érdekében. Konzultáltunk, aztán a bíróságokat is megjártuk (első fok, másodfok, és a kúria is jogszzerűnek ítélte sztrájkkezdeményezésünket). A munkáltató, hogy a sztrájkot elkerülje, megállapodott velünk. Nem a „füstös szobák mélyén, sötét alkuk megkötéséről” volt szó.

Ez egy olyan folyamat volt, amit a szakszervezetek már vagy 130 éve csinálnak. Követelnek, tárgyalnak, sztrájkot hirdetnek és ha erre a munkáltató elfogadható megállapodást kínál, hát akkor megállapodnak.

Értem én, hogy egy rossz megállapodás aláírójának kell valamit mondania erre. Persze, azt nehéz kimondani, hogy elb...tuk – olyat nem mondanak, de olyat igen, hogy a másik, aki esetleg az érdekeit jobban érvényesítette az milyen galád, haszonleső stb. Na mindegy, ez legyen az ő bajuk.

A mi bajunk az, hogy az anyacég vezetői rezzenéstelen arccal mondják, „ők minden megállapodást betartanak”. Pedig nem. És úgy látszik ez az új világ már ilyen lett. Belemondják a képünkbe, hogy minden oké, nicht ugri-bugri.

Milyen lehetőségek maradtak? Bíróság. Jók vagyunk ebben, de kissé hosszadalmas, két év múlva talán születik egy ítélet...

Keményebb eszközök, pl. a sztrájk. Ajánlanám. Nem is a pénz miatt, hanem azért, mert nem lehet megengedni, hogy így kezeljenek minket. Hová jutottunk? Vissza a múltba?

Újabb bosszantó eset:

Lassan két éve történt, hogy egy több évtizedes tapasztalattal rendelkező felvigyázóhoz – igen, van még ilyen – osztott be a munkáltató mozdonyvezetőket felügyelet alatti munkavégzésre. Ez a munkaidőbeosztásukban is így szerepelt. Nyilván azzal a szándékkal osztották be őket, hogy tanítsa be őket a felvigyázó a személyzetirányító munkakörre. Meg is tette a feladatát, a kollégáknak megmutatta a számítástechnikai felületeket, különböző programokat, hogy miket kell, lehet azokon megkeresni, végrehajtani, rögzíteni, stb..Persze közben a napi rutint is ismertette. Miskolcon egy felvigyázó/személyzetirányító végez szolgálatot és a terület óriási, a jelentkező személyzet létszáma országosan is kiemelkedő. Ja, és itt nincs tartalékos meg mindenféle készenlétes, kisegítő személyzet.

Ha összeomlik a vasútik közlekedés (biztosítóberendezési hiba, gázolás miatt) vagy csak azért, mert meghalt egy szuper Bz és/vagy egy BDV, na akkor beindul a nagyüzem. Operatív módon fél napos munkával a csereberék. Te nem ide mégy, te meg nem a fűtőgépre mégy, (mert oda már amúgy sem jut ember) aztán leveszik az 1-es tartalékról is a mozdonyvezetőt – és ez így megy minden második napon.

De az adott nap végén minden happy: elment minden vonat, alig késett valami, szuper a helyzet, hisz minden megoldódott!

A kolléga ezekre az „apró” megoldási trükkökre is megtanította a leendő személyzetirányítókat.

Több mint 10 ilyen szolgálatban végezte ezt a felvigyázó kolléga. „Természetesen” semmilyen díjazást nem kapott ezért a betanításért.

Először is azért nem kapott, mert a KSZ 58.§ a munkáltató szerint nem ezekre az esetekre vonatkozik.

Meg nem is kapott írásos megbízást a betanításra. (Jó, mi? A munkáltató odavezényli (!) a képzendő munkavállalót, nem ad megbízást, aztán arra hivatkozik, hogy azért nem ad felügyeleti pótlékot, mert nem volt megbízás...) És a legjobb: ez nem is betanítás, ez nem is oktatás, ez nem is felügyelet alatti munkavégzés, hanem a munkakör „bemutatása”.

(Besenyő Pista bácsit idézem: „Noooooooooormális? Bemutatás? Oszt’ kit mutatnak be? Vagy mit mutatnak be? Vagy csak úgy jól bemutatnak? Csak úúúúgy, munkaidőben, valakinek? Noooooooooormális?)

Tehát semmi köze a KSZ 58.§-hoz, ez csak a munkáltató utasításadási jogkörén belül (Mt.) – melyről tudjuk, hogy jó széleskörű – megtörténhet. Osztjónapot.

Megjegyzem, korábban más telephelyen volt rá példa, hogy



ezért pótlékot fizettek. Más, talán kevésbé bonyolult munkakörök esetében is jár ez a pótlék. Bírósághoz fordultunk. A bíróság keresetünket elutasította. Lehet, tán még igaza is volt a jog betűje szerint a bíróságnak. A keserest tárgya pár tízezer forintos követelés. Magyarul aprópénz. És nem is ezért az aprópénzért fordultunk a bírósághoz, hanem azért, hogy egy jószándékú, munkáját tisztességgel végző, az utána jövőket oktató ember – a felvigyázó kollégánk – igazságérzetén esett sebet begyógyítsuk.

Mit nyert a munkáltató? Pár tízezer forintot. Mit veszített a munkáltató? Egy nyugdíj előtt is igyekvő, tenni akaró tisztas munkavállaló lojalitását. Szerintem a MÁV Start ismét rossz üzletet kötött. Ennyi.

Nemzetközi kapcsolatunkat a járvány miatti kényszerszünet után felújítottuk. Jól esett ismét a kinti kollégákkal találkozni. Itt volt Péter, aki tolmácsa, segítője, tenni akarója ennek a kapcsolatnak, Zdenka az egyetlen mozdonyvezető hölgy Szlovákiában, Feri, Lubo és Tono, valamint „Kicsi” Lukas. Az eseményről egy külön írásban számolok be, de ezen az eseményen kaptunk meghívást a Kassai bowling-ra. És hát persze, október 21.-én ki is utaztunk Kassára...

Márai városa most is tárt karokkal, kelleme, lágy őszi nap-sütéssel várt. Mivel volt még időnk a „verseny” kezdetéig körülnéztünk a belvárosban. A vasútállomástól elsétáltunk a Mlynárskán és máris a dómnál voltunk. Várt minket Péter, Zdenka és Feri. Megnéztük a gyönyörű Szt. Erzsébet székesegyházat, majd ott a főtéren, lementünk a föld alá. Felújítva várt minket a középkori Kassa, az az időszak, amikor a „Kassai polgárok” éltek Kassán. Feltárak a mai utcaszint alatt 5-6 m-rel lentebb húzóódó régi utcákat, falakat. Érdekes volt visszamenni az időben. Aztán villamossal a bowling klubba



zakatoltunk.

Bajnóczy Ádám, fiatal tisztségviselő számára, – aki először vett részt ilyen rendezvényen – is nagyon bejött a dolog! Pár mondatban álljon itt, mit is gondol erről:

A kassai bowling számomra nagyon élvezetes és izgalmas volt! Jó volt találkozni új emberekkel új kollégákkal és látni, hogy kint is egy összetartó csapat a mozdonyvezetők. A terem csak a miénk volt és megtöltötték a kassai kollégák, fiatalok, idősebbek. Én is megismerkedtem egy hozzám hasonló, fiatal kassai kollégával, és a nyelvi akadályok ellenére remekül megértettük egymást. A gurításokon van mit javítani, de a hangulaton nem lehetett, mert nagyon jó volt! A jövőben remélem mihamarabb sor kerül hasonló, közös programokra!

Az FS Kassai tagcsoporthoz kitett magáért. Bőséges enni és innivalóról gondoskodtak, elláttak minden jóval. Azt, hogy hány fát sikerült lekasabolnunk, nos arra pontosan nem is emlékszem, de itt nem is ez volt a lényeg.

Alig pihentük ki a kassai gurítást, buszra szálltunk – és ismét Kassa felé vettük az irányt. Az őszi buszos kirándulását szervezte meg a Miskolci Tagcsoporthoz és ezúttal a Szlovák Paradicsom volt a cél.

Busszal elutaztunk Kassán (Košice), Eperjesen (Prešov) keresztül az Igló (Spišská Nová Ves) melletti Csingóba. Szépen sütött a nap és fantasztikus látványt nyújtott a Branyisz-kői-hágó után Szepes vára. Csingóban kezdődött a kis túránk. Egyszerű volt a túraútvonal, de egy helyen csak sikerült elkavarni (a jó turista nem téved el, legfeljebb elkavar...). Mindenesetre gyönyörű időben értünk ki a Tamásfalvi-kilátóhoz. A bátrabbak kiültek a sziklaperemre, alattunk a Hernád-völgye kanyargott, a távolban pedig már fehér lepel takarta a Magas-Tátra kétezres csúcsait.

Szép őszi színekben tobzódott a táj, párán gombát is szed-

tek, majd a túra végén Igló városába utaztunk. Ebédünket elköltöttük egy kellemes helyen, majd a belváros kis magját jártuk körbe. Annyira jól meg volt szervezve a program, hogy az eső is csak akkor kezdett esni, mikor buszra szálltunk...

És még mindig a vidám eseményekről: November 13-án egy ködös szombati estén, elegánsan öltözött emberek se-reglettek a MÁV JBI Kinizsi utcai bejáratnál, hogy az ebéd-lőbe bejussanak. A helyiség szolid diszruhában várta őket.

Az idén a Miskolci Tagcsoporthoz – két év kényszerszünet után – ismét megrendezte a szokásos Masiniszta Bált. Ugyan az érdeklődés a vártól kisebb volt, de annál nagyobb sikerrel és mulatsággal telt a szombat esténk!

Az este egy finom vacsorával kezdődött, majd egy fergeteges hangulatú buliban teljesedett ki, melynek félidejénél a szerencsésebbek értékes tombola ajándékokat is nyerhettek. Hajnalban a lábfájós és kissé alkoholmámoros társaság elégedetten indult haza a nagyszerű zenés táncos estről.

A mulatozás után térjünk ismét vissza a munka világába: Nagylétszámú tanfolyam végzősei – 18 fő leendő mozdony-vezető kolléga kezdete meg utazási gyakorlatát. Örülünk nekik, kollégaként tekintünk rájuk, többen oktatjuk őket, és természetesen várjuk őket a mozdonyvezetők érdekvédelmi közösségébe, a MOSZ-ba is. Tettünk is ezért, őket is megke-resttük már a képzésük ideje alatt, tájékoztattuk őket a szak-szervezet múltjáról, jelenéről, céljairól, és a nyújtott szolgál-tatásokról. Közülük jó párán pedig már megélhették a fenti programok során az együvé tartozás élményét is...

Tóth Ferenc Attila



Debrecen



A november hónap mindig sűrű a Debrecen terület életében, és az idei sem volt ez másképp. A tagcsoporthoz vezetősége gőzerővel dolgozik a karácsonyi beszerzéseken, közben ilyenkor tartjuk a helyi képzést, és értekezletet, amire idén rájött a Központi képzés és KKGY Tatabányán. De először november 4.-én péntek délután tartottuk az Ünnepi Nyugdíjas találkozónkat Debrecenben, rendhagyó módon a debreceni nagyalomás, nagyokta-

tójában. Maga a Nyugdíjas tagcsoporthoz létszáma, több mint 140 fő, de általában kb. 60 - 80 fő szokott megjelenni az évi kettő gyűlésen. A mostani azért is volt különleges, mert a Covid miatt már két éve nem volt megtartva a találkozó. A szervezést az is nehezítette, hogy az eddigi tagcsoporthoz vezető Dobi István elhunyt, és szinte a nulláról kellett összeszervezni ismét magukat. Nagy köszönet az új vezetőnek Szabó Iminek (Taxisnak, ahogy a többség ismeri) és Polgár Józsi bácsinak! Természetesen a szervezésben és támogatásban a helyi tagcsoporthoz vezetősége is részt vett. Az ünnepi alkalmat megragadva, ilyenkor szoktuk az év folyamán frissen nyugdíjba vonult kollégákat jelképesen átadni a Nyugdíjas tagcsoporthoz számára, és itt búcsúozunk el Tőlük, megajándékozva Őket némi szerény jelképes MOSZ ajándékkal és emléklappal. Idén eddig négy ilyen Kolléga volt: I. Molnár István, Szuna Pista, Czipo Zolika és III. Molnár János. Mindegyikük meghatározó oszlopos tagjai voltak közösségünknek, nagyon fognak hiányozni, kívánunk nekik hosszú boldog nyugdíjas éveket. Az ünnepi beszédek és áradók után egy finom estebéd következett, majd némi alkoholos italok fogyasztása mellett baráti beszélgetések és múltidézés következett, egészen késő éjszakáig. Immár 18. alkalommal rendeztük meg az idei debreceni bowlingot november 24-én. Idén új elnevezéssel Debreceni BoBo Bowling Kupa elnevezést kapta. Alapvetően a játék nem változott, a bábukat a golyóval le kell dönteni, lehetőleg egy gurításból! A Debreceni csapatokon kívül jöttek még Záhonyból, Mátészalkáról, Püspökladányból, Szolnokról, és több magánvasúttól is csapatok, és kollégák. Közel 60 résztvevő volt és 15 csapat indult a versenyen. A MOSZ vezetőségét Barsi Balázs elnök Úr, és Záhonyi Zsolt alelnök Úr képviselte, nem titkolt szándékunk volt, hogy így vigyünk a programunkba egyfajta fórum jelleget is, és azt hiszem ez maradéktalanul sikerült, amire már a megnyitón felhívtuk a Kollégák figyelmét, hogy kérdezzenek, érdeklődjenek a vezetőktől, hisz ezért vannak itt. Mint azt az elmúlt években már megszokhatták a résztvevők, a helyszín a Station volt, ahol nyolc pályán folyt a csapat és – egyéni verseny. A megnyitó után az új tagcsoporthoz vezető, Lakatos László ismertette a kiírás szerinti játékszabályokat. Először a három fős csapatok gurítottak két sorozatot, és az összeredmények után hirdettünk győztes csapatot. A szabályoknak megfelelően idén a csapatban elért egyéni összetett eredmények alapján jutottak az egyéni nyolcas döntőbe a legjobbak, de ott az addig elért eredményeket nullázták, és így mindenki egyforma eséllyel indult az egyéni döntőben.

Csapat eredmények: Első helyezett: Antal János
Földesi József
Nemes Zsolt --- 1043 pont

Második h.: Tőkés László
Rác Barna
Kiss András --- 908 pont

Harmadik h.: Vincze Elek
Szegedi Zoltán
Szabó Kálmán --- 829 pont

Negyedik h.: Zsuzsándor Dávid
Szacsó Gábor
Barsi Balázs --- 743 pont

Ötödik h.: Milu Albert
Vasas János
Pokol Zsolt --- 716 pont

Hatodik h.: Varga Sándor
Vadász András
Fórián Lajos --- 706 pont

Hetedik h.: Keserű Zsolt
Dr. Záhonyi Zsolt
Cséki István --- 698 pont

Nyolcadik h.: Malik Krisztián
Kovács János
Hoffer Mihály --- 691 pont

Az egyéni helyezettek: 1 – Földesi József: 203 pont
2 – Hoffer Mihály : 185 pont
3 – Nemes Zsolt : 184 pont

4 – Antal János, 5 – Tőkés László, 6 – Vincze Elek, 7 – Szabó Kálmán, 8 – Varga Sándor

A legtöbbet gurító versenyző (az egy sorozaton belüli eredmény számít) Tőkés József volt, aki a csapatverseny első körében gurított 204 pontot. Az eredményhirdetés után a kulináris élvezeteké volt a főszerep, amit az étterem konyhája biztosított számunkra. Természetesen a verseny befejeztével, a vendégek kipróbálhatták a darts táblákat, vagy a biliárdot is, választva a snooker vagy a hagyományos kocsmai változatot és persze többen voltak, akik folytatták a bowlingot, immár versenyen kívül bizonyítva, hogy sokkal jobban megy a tarolás, ha nincs versenyhelyzet.

Gratulálunk az összes elindult versenyzőnek, és köszönöm a részvételt minden kedves vendégünknek, akik, még nem érezték magukban a bátorságot az indulásra, de eljöttek nekünk szurkolni! És természetesen, ezúton is KÖSZÖNJÜK a Station Bowling terem dolgozóinak szakértelmét, türelmét és nem utolsósorban, hathatós segítségét a verseny lebonyolításába.

Jövőre kb. ugyanekkor veletek ugyanitt! Remélem jön Mindenki, és várjuk azokat is, aki eddig még bármi oknál fogva nem tudtak eljönni, de szeretnének!

Minden Kedves Olvasónak, MOSZ tagnak és Mozdonyvezetőnek, Munkatársnak, Kollégának és Családtagjainak Kívánok Nagyon Szép Békés Karácsonyt, és Boldog Új Évet!!!

A Debrecen terület nevében: Nemes Zsolt



Kassai kollégák Budapesten



XV. Szlovák – Magyar mozdonyvezető találkozó, Budapest

A Miskolci Tagsoport meghívására a Federacija Strojvodcov (FS) Kassai Szervezetének nyolc tisztségviselője, ill. szakszervezeti aktivistája tett látogatást Magyarországon.

A Miskolci Tagsoportot nyolc fő képviselte, a találkozó helyszíne ezúttal Budapest volt.

A kétnapos program első napján a miskolciak csatlakoztak a kassaihoz, ők ugyanis a reggeli Hernád IC-vel érkeztek. Már a vonaton átadtuk apró kis ajándékainkat, a kassai kollégák egy kedves szlovák-magyar zászlós kitűzővel leptek meg minket. Ez megható volt, mert bizony a kezdetekben kissé nehezen indult a kapcsolatfelvétel. Egy szomorú esemény apropóján ismerkedtünk meg. A MÁV-Start és a pályavasút ismét hozta a formáját. A „szokásos” vonatkozás és egy vágányzár miatt 40 perc késéssel álltunk meg a Keleti pályaudvaron. A vonaton viszont hasznosan töltöttük az időt, megkezdtük a megbeszélésünket. A szűkebb körű megbeszélésen szlovák részről jelen volt Lubomir Kontúr tagsoportvezető, Anton Strela ZSSK (személyszállítás) vezető ügyvivő, Peter Kobelák nyugdíjas kolléga, aki tolmácsolt és segített minden szervezésben.

A miskolciak részéről jelen volt Faggyas Szilárd tagsoportvezető, Tóth Ferenc Attila területi ügyvivő.

Két éve nem volt találkozó, információcserénk kimerültek egy-egy email-váltásban, vagy telefonálásban.

Érdeklődtünk, hogyan kezelték a járványhelyzetet?

Szinte szóról szóra hasonló eljárásrendek, nehézségek voltak a szlovák kollégáknál is. Kezdet kezdetén ott sem volt elégséges maszk, fertőtlenítő, de ez a helyzet – akár csak nálunk ott is normalizálódott.

Amiben jelentős eltérés volt: náluk folyamatosan teszteltek. Szolgálat kezdetekor PCR-tesztet végeztek és akinél pozitív lett, nem dolgozhatott.

Elmondtam, nálunk a tesztelés nem a munkahelyen, nem a munkával kapcsolatban történt, csak az egészségügyi ellátórendszeren keresztül, ha megjelentek a gyanús tünetek.

Viszont nálunk ösztönözték az oltás beadatását két nap „jutalomszabadsággal” míg náluk ilyen nem volt. (De volt a minden állampolgárra érvényes Covid-lottó.)

Megbeszéltük mi az általános helyzet náluk. Elmondásuk szerint helyben, tagsoportti szinten lehet jobban eredményeket elérni. Kissé úgy tűnt, hogy „odafönt” megszületik a

bérmegállapodás, aztán az összes többi dolgot, helyi szinten „intézik”.

Ugye nálunk fordítva van, fentről jönnek az ukázok, lent csak a végrehajtásra korlátozódik a munkáltató lehetősége.

Már van bérmegállapodásuk 2023-ra. A bérfejlesztés 2022 október 01-től érvényes és egységesen a 2022 január 01-én érvényben lévő értékeket emelték meg 110 euróval. (Tehát nem %-os béremelést alkalmaztak.)

Ennek a béremelésnek ára volt a munkaközi szünet egy részének beáldozása ezért. Korábban 45 perc, most 30 perc a munkaközi szünet. Ugyanakkor: a munkaközi szünet szabályozása náluk más, más a kiadás rendje, módja, lehetőség van megegyezni az előírtnál hosszabb, rövidebb munkaközi szünetben.

Én tájékoztattam őket a hároméves – általunk alá nem írt – bérmegállapodásról, a pihenőnapirekről.

Itt tanulmányozható a kialakult bértáblázatuk:

Mozdonyvezetői és oktató mozdonyvezetői bértábla 2022. 10. 01-től											
Tarifa osztály	3 év	3 év	6 év	9 év	12 év	15 év	18 év	21 év	24 év	27 év	30 év
	-ig	-tól	-tól	-tól	-tól	-tól	-tól	-tól	-tól	-tól	-tól
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8A	915,56	925,18	935,14	944,06	954,06	963,36	972,65	982,28	992,23	1001,86	1011,49
9A	945,43	955,72	965,68	976,63	987,59	997,54	1008,17	1018,46	1029,08	1039,7	1049,99
10A	968,33	979,62	990,57	1002,52	1013,81	1025,76	1036,71	1048,33	1059,95	1071,57	1082,85
13A	920,37	934,31	948,26	963,53	977,47	992,07	1006,01	1020,62	1035,22	1048,83	1063,77

Az oszlopokban a gyakorlati évek szerinti értékek szerepelnek, a sorokban pedig a különböző képzettségű mozdonyvezetői kategóriák.

Az összegek alapberek euróban és amint látható nem kerekítenek.

A 8A: a mi belső használatú mozdonyvezetőinknek megfelelő mozdonyvezető. Aki a 8A sorban van, az csak telephelyen belül vezet járművet.

A 9A: az állomási tartalékokon dolgozó mozdonyvezető. Ő csak az állomási tartalékokon vezet járművet.

A 10 A: a vonali szolgáltatást ellátó mozdonyvezetők.

A 13 A: sorban szerepelnek az „instruktorok” (oktató mozdonyvezetők). Ők alaptól nem vezetnek mozdonyt, hanem fel-szállnak a mozdonyvezetők mellé, és oktatják őket.

A diszpécser (a mi felvigyázóinkhoz hasonló munkát végző munkavállalók) is hasonló táblázatban szerepelnek, és náluk is a mozdonyvezetőktől alacsonyabb értékekkel.

Vonatunk végre a Keletibe érkezett.

Buszra szálltunk és a Vasúttörténeti park felé vettük az irányt. A vendégeinknek nagyon tetszett a sok kiállított jármű, Harsányi Dezső barátunknak köszönhetően – aki a parkban dolgozik nyugdíjasként – pedig benézhetünk a kulisszák mögé is.

Elköltöttük az ebédünket, aztán a Duna-partra buszoztunk.

Hajóra szálltunk, mert ez volt a város megtekintésének legegyszerűbb módja. A szolgáltató cég egy kis hajót egészen jutányos áron bocsájtott rendelkezésünkre. Csak a miénk volt a vízijármű, a „kapitánnyal” jól elbeszélgettünk a szakmai fortélyokról.

Közben persze megtekintettük a főváros nevezetességeit – amelyeket a Dunáról látni lehetett. Az egy órás hajózást nagyon élvezték a kassai vendégek (mi is.). Úgy vélem egy unalmas, zsúfolt utcákon történő kóborlás, idegenvezetés, gyaloglás helyett ez sokkal többet tudott megmutatni a Budapestből. Szerencsénkre fantasztikusan szép, napsütéses idő is volt.

Átkeltünk a Dunán és Hűvösvölgy felé vettük az irányt. Szállásunk a Budai-hegyekben volt.

Este még beszélgettünk a szálláshelyen. A kassai csapat több tagja beszélt magyarul, így nem voltak nyelvi nehézségek. Megtuttuk Zdenkától – a csapat egyetlen hölgy tagjától,

Szlovákia egyetlen női mozdonyvezetőjétől, hogy pár nap múlva nyugdíjba megy.

Náluk is nagy a szakember hiány kevés a mozdonyvezető, sőt volt arra is példa, hogy vonat maradt el mozdonyvezető hiánya miatt. Zdenka elmondása szerint ő legutóbb 30 túlóra teljesítésével 1900 eurót vihetett haza.

Ez nem rossz, főleg, ha figyelembe vesszük azt a tényt, hogy náluk a kötelező havi óraszám vagy 154 óra vagy 159,1 óra, attól függően, hogy 30 vagy 31 napos a hónap! (A napi munkaidejük 5 óra 8 perc, minden naptári napra.) És a munkaközi szünet a munkaidő része! (Azaz míg mi ledolgozzuk a kötelező órát, ők már a 15-25 túlórárt között teljesítettek!

A szálláshely igényes kis faházaiban töltöttük az éjszakát.

Reggelit követően a közeli Gyermekvasút felé vettük az irányt, és egy „kört” mentünk a kisvonattal. A gyermekvasút étkezőjében elköltött ebédet követően – ezúttal Besztercán

Kornélt illeti a köszönet a segítségért – pedig egy unikális programon vettünk részt. A Zwack művek látogatóközpontjába mentünk, ahol a közismert és a kassaiak körében is közkedvelt ital készítésének csínját-bínját néztük meg. A család történetét bemutató film, majd az üzemlátogatás a kóstolás úgyszintén siker volt.

Nyilván a shopban is bevásároltak, bevásároltunk, csak kell valami emléktárgyat haza is vinni...

Úgy vélem tartalmas két napon voltunk túl, kicsit sok idő ment el az utazással, de legalább ismét találkoztunk, beszélgettünk, információt, tapasztalatot, tudást szereztünk, és látványos, ugyanakkor költséghatékony programokon vettünk részt.

Hazaúton meghívást kaptunk az október 04.-én esedékes Kassai Bowling-ra. Persze, hogy kimentünk...

Tóth Ferenc Attila



Tornyok omlanak

A hatalom is múlandó. – így hangzik a legendás, hazai thrashmetal zenekar, a Moby Dick zenekar azonos című dal refrénje. Máig hatásosak és jogosak ezek a sorok, pedig jövőre lesz 20 éves a Golgota lemezük. Hogy miért is mondom ezt? Hiszen alig néhány hete történt, hogy a legfelsőbb szinten ismét átalakultak a dolgok. Egy minisztérium tornyai leomlottak, a romokat pedig besöpörték a másik vörös szőnyege alá. Nem kell aggódni, akik azon a drapérián grasszálnak, hamar megfélemedeznek mindazon törekvésekről, amik eddig V. Dávid szájából elhangoztak. A háború, az infláció, a szankciók és az összes többi közhelyparádé felelőse lesz a meg nem valósított, füstbe ment terveknek.

Az idei évben nem ez az egy torony omlott le, hiszen valamikor a tavasz végén elkészönt tőlünk Homolya Róbert is – aki azóta a Stadler hazai nagyfőnökévé változott át. Alacsonyabb szinten is hullottak fejek a porba, de ki emlékszik rájuk? Mikor az e-mailt megkapjuk róla, akkor csigaszemünk érdeklődést sem színlelve kérdőn mered a képernyőre:

- Na, ez meg ki a frász volt? – persze az utolsó előtti szóban csak a két szélső betű eredeti.

Sajnos azt a megfelelő vezető(ke)t(!) nem sikerült megtalálni a legfontosabb pozíciókra, akik gondoskodnának a járműpark, az infrastruktúra és a végrehajtó munkavállalók bérének rendbetételéről. Legalábbis ott, ahol mi állunk és letekintünk a magaslatokban zajló hatalmi harcokra, ezekre nincs rálátásunk. Csak a por, hamu és törmelék zúdul a nyakunkba, a köszönetnyilvánító emléklapokkal, amit valamelyik szolgálati felettes nyomtat ki. Színesben, hogy érezzük a megbecsülést. Nem lehetne esetleg, néha, próbából egy kis tejet és vaját is adni mellé? Az előbbi meginnánk munkaközi szünetben, az utóbbival bekennénk a nyikorgó zsanérokat. Nagyon bosszantó tud lenni, ha órákon át hallgatjuk, ahogy fém a fémen súrlódik, és ha feladjuk javításba, akkor se csinálják meg. Elhalasztva! Ezt a választ adja az üzemnapló. A legaranyosabb, hogy van arra ember, akinek van hozzá neve (mert arca egyiknek se), hogy parancskönyvet adjon ki (mi mást, ha már cserealkatrészt nem tud):

Az üzemnaplót minden alkalommal, azonnal és maradéktalanul vezetni kell! Ennek elmaradása irgum-burgum és szankciókat (már megint) von maga után! És ha már annyira belejött a naponta gürcölő munkavállaló, akkor írjon már róla eseménylapot is, de tényleg!

Egy meglehetősen friss példa: az ősz kezdetén, egy álmos hétvégén, hajnali kávékómás fejjel felszállok harcedzett (lelakott-lerabolt-lesz...) motorosra és mit ad Isten (vagy inkább: mit ad a műhely ki a kezei közül): a dízelmotor oldalán fénylő olajcsillogás. Simogatós készülék képernyő feloldása után MVA alkalmazás, linkek, üzemnapló – érdekes módon az én telefonomon csak így érhető el. Akarom beírni a hibát (mert Celltől Komáromig senki nem vette észre), erre azt mondja nekem:

Még nem tartózkodik két perce a járművön.

Akkor most azonnal írjam be a hibát, vagy ráér? Mondanom se kell, hívtam is a felvigyázót, hogy valahogy oldjuk már meg, kerüljön bele valami olaj (az se baj, ha napraforgó), mert ez így nem fog sokáig menni. Azt az ötletet dobtam fel,

hogy azalatt a pár órán át, amíg ott legelünk szesztergomban, a ferencvárosi rohamcsapat kijöhetne pár liter kenőanyaggal meg szerszámmal és akkor talán nem marad ott nyílt pályán a gép. A logikusabb, gyorsabb és tökéletes megfejtés ezúttal az lett, hogy a nap folyamán két személyvonattal Győrből Komáromon és három kollégán át eljutott a Tokodi keresztig négy (4) liter kenőolaj a megyeszékhelyi fűtőházba, hogy majd öntsük bele valahol, valamikor. Poénkodtunk rajta, lehet valamelyik másik jármű(vek)ből eresztették le ezt is. (Záró akkordként: két nappal később Fehérvárról a komáromi személy ezzel a Bz-vel már nem indult el. A fűtőházat se hagyta el! Az okát - gondolom - nem kell ecsetelni).

Szerencsére ritkán kerülök már ki a kurrens fővonalra. Ahogy mondani szoktam:

- A francnak se hiányzik a rohanás - így nyugdíj előtt!

Azért néha előfordul, hogy Ádika a taraj alatt gondol egy merészet és beír oroszlányi ingára, vagy valami rettenet győri kanyarra. Sokszor szoltunk már neki, hogy mégis mi értelme van annak, hogy a tatabányaiak ugyanazon a napon, nagyjából ugyanakkora időtartamra jönnek hozzánk, mi meg hozzájuk? Ők nem szeretnek Bz-n, mi meg nem repesünk a rohanásnak és az egyre romló állapotú Flirt-öknek, ráadásul szolgálatonként 2-3 órával többet vagyunk távol. Ha ezt havonta megjártassa négy-öt alkalommal, ott tartunk, hogy plusz egy szolgálattal kevesebbre írhat be. Azért érted a logikát mögötte? Mi nem.

De visszakanyarodnék a száguldozós szolgálatokhoz. A sokmilliókért fejlesztett MVA-nak köszönhetően mindig meglesem, hogy mi a szolgálat beltartalma, mivel közlekedem a nap folyamán, ilyenek – már amikor fel van vezetve. Első vonat, első jármű, keresés. Éppen robog Pusztá de Szabolcsra, vagy –ról. Remek. Nézzük a járműhibákat:

- ... forint nagyságú, feltehetőleg kőfelverődés okozta sérülés.

Imádom. Elképzeltem, ahogy a kolléga felkel az ülésből, benyúl a zsebébe a zsiszikért, félrepöcköli a szerencsehozó Bélást, majd egyesével az üvegen keletkezett foltra méri a zsetonokat, így kiválasztva a megfelelő méretet a helyes meghatározáshoz. A javítás költségét persze nem takarná be az érme vásárlóértéke. (Ezúton követem meg az illetőt, nem cikizni szeretném a módszerét, hiszen abszolút találó. Egyszerűen én így képzelem el a műveletet).

A cikkhez kerestem a (régi) képeim között valami kapcsolódó példányt, de sehogy nem sikerült a megfelelőt kiválasztanom, így kénytelen vagyok egy viszonylag jelentéktelennek tűnő történetet elmesélni, amihez vissza kell ugranunk 2006



őszére. Úgy esett, hogy gyerekkori cimborámmal, Trekács Karesszal nem egy túrba kerültünk a vizsgáim után. Pedig előre le lett zsírozva, hogy egykori tanfolyamtársam, Bognár Laci kerül a hírhedt Lafaty-túrba (hiszen ő velük utazott többet gyakornokként), én meg a Rudi-túrba. Aztán a Kopasz másképp vezényelte le a dolgokat, pont ellenkezőleg történt és én kerültem Gósi Feri bácsi kezei alá. Egyes – akkori – híresztelések szerint pont azért, hogy Lacika ne tévelyedjen el. (Értem meg nem volt kár?) Ezen okok miatt Karesszal egymást váltva jártunk szolgálatba, de néha előfordult, hogy közösen jöttünk-mentünk. Egy alkalommal – aki figyelt tudja, 2006 őszén – nappalos szolgálatban a győri rendező valamelyik tartalékján (nagy valószínűséggel a 142-es Classic Bobóval adtam a Közbeváltót) kerestem a napi sörre valót, régi barátom pedig egy későbbi kezdésű, „szabad(felhasználás)teher” sightre lett vezényelve. A motorvonatosok kedvéért elmesélem, hogy ez anno úgy működött, hogy a dolgozó bement mondjuk délelőtti 10-re, szabályosan feljelentkezett, aláírt, (szondát akkor fűjt, ha a felvigyázó tudta a negatív lecsengést és/vagy túl sok üvegszonda(!) lapult még a hó végén a fiók alján), felvette a védőitalt, majd a gazda (ha addig nem kapott értesítést a mozdonyirányítótól) megérdeklődte mi legyen a munkavállaló sorsa. A rendelkezés alapján utasította, hogy merre menjen, vagy keressen egy kellően megpihent üloalkalmatosságot. Karesz barátomnak azután lett munkája, hogy az előrendezőből felhúztuk az Audit. Felvigyázó közölte vele, hogy az 1280-as Szilivel kézen fogva sétáljon le a (tehénszaros) rendezőbe, majd a nevezett vonattal induljon meg Hegyesbe. (Később erre a vonatra az ÖBB adta a Taurusait és fix emberek fordája lett). Nekem nagyjából akkor kettýent le az időm és épp sétáltam volna fel a személybe, mikor ő ráfarolt a vonatra. Időm még volt bőven a hazatérős vonatomig, hisz akkor az ütemes menetrend még csak valaki fejében létezett (vagy talán a váci/szolnoki oldalban létezhetett) és két évet kellett várni, míg az egyes az első harminc Flirt segítségével bevezették. Végül nem a hazatérős vonatra, hanem barátom mellé szálltam fel. Ami a mondanivalóm lényege lenne, hogy akkor még nem azzal foglalkoztunk, hogy minél hamarabb hazajussunk. A kollégákkal nem csak váltáskor, vagy futólag találkoztunk. Tartalmi időtöltés is zajlott köztünk, aminek köszönhetően ismertük a másikat. Most ezzel szemben... November végén adtam le a táppénzes- és az arcképes igénylőpapírt a győri állomásépületben. Mentem végig a peronon és találkoztam ismerős arcokkal, akik oktatási szünetről tódultak ki, elhangzottak érdeklődő mondatok is, de a fiatalabbakkal még

csak köszönés hangjai sem csendültek fel. Sajnos rosszabbat is tapasztaltam már korábban! Felszállók váltani a bányászvárosba tartó ingára. A peronon a vezetőállásról kifelé szembe jön egy bambaarcú csávó. Mivel nem nagyon akaródzott neki megszólalni - és ekkor még nem jött le róla, hogy csak egy gyakornok, hisz a „mesterét” addig nem láttam -, köszöntem. Nem fogadta. Nem emlékszem mikor aláztak meg utoljára ennyire: egyetlen szó nélkül megpróbált elslisszolni mellettem és csak akkor nyújtott puha kezét, mikor beelőztem a jobbommal. Később még mérgeződtem is, hogy eltévesztettem az irányt és az arca felé kellett volna inkább lendíteni a jobbomat, hogy észrevegye magát. Sebaj, majd legközelebb...

Egy másik alkalommal indulás előtti percekben tépik fel mögöttem az ajtót:

- Helló! – hangzik a széles vigyorral kísért üdvözlés egy számomra teljes mértékig idegen civiltől. Elég rosszul alakult addig is a napom, így hamar nyílt az a bizonyos bicska, s mire odaért hozzám a srác, fenyegető hangon közöltem vele:

- Ezzel a lendülettel tehetsz egy újabb próbát! – mutattam az ajtó felé.

- X.Y. gyakornok vagyok. – hebegi kissé visszafogottabban.

- Akkor pláne nem árt a gyakorlás! – ekkor már japán szamuráj módjára mordultam rá, mire sarkon fordult és kiment. Második nekifutásra sem volt tökéletes, de ahhoz elegendő, hogy ne küldjem haza az anyukájához, hogy meg-

tanítsa az alapvető illemre.

Van egy régebbi kizavarós történetem is, de ez már jegyvizsgálóval esett meg, jó néhány évvel korábban. Nem emlékszem már melyik túrban, de ismét szabadteher szolgálatról volt szó és önköltségben kellett Fradiba eljutnom az első alkalmas vonattal, ami egy gyorsan romló Railjet lett. Győrben fel is szálltam, lepakoltam egy szabad helyre, megigazítottam az egyenruhám, menetrendi segédkönyvet, menetigazolványt előkotortam – na, ennyire nem friss a sztori -, majd bogarászni kezdtem a szolgálati kódokat, s rávezetni a lapra. Nagyjából Sztárliget körül jelent meg a jegyvágó, de addigra szinte mindent elpakoltam, kivéve a Sven Hassel kötetet, amit akkoriban olvastam. Fleknimből kiszedtem az arcképest és mikor hozzámért a keletis munkavállaló, felmutattam.

- Ez kevés lesz! – felelte pökhendi módon.

- Önköltség megyek Fradiba.

- Ez nem bemondásra megy! Akárki mondhat ilyet.

Táskámból sietve előhúztam a menetigazolványt, amire már fel volt vezetve minden szükséges adat. Mikor meglátta, félreapta fejét és csak ennyit közölt:

- Kelenföldig visszajövek és megírom az utasleadásit!

Írjad, (B betűs költőszó), teszek rá! – gondoltam magamban és már azt is tudtam, hogy kire fogom rá kht-zni: akkori reszortosunkra, a Cárra. Jössz te még az én utcámba! – folytattam a gondolatmenetemet, miközben továbblépett. Az

viszont eszembe nem jutott volna, hogy ilyen hamar befut a csöbe, mint ahogy történt! Következő nap, komáromi éjszakai szolgálat, Flirt motorvonattal. Indulás előtt húsz perccel az első vágányon állva, a vonat kivilágítva, felfűtve, kész fékpróbaival szakaszra vár. Egyszer csak megjelenik előző napi „nagyfordás Jóska”, a Keleti él-munkása. Kopogás nélkül feltépi az ajtót:

- Szervusz! Betenném a... - kezdené a mondatot, de közben fenyegető arccal felé fordultam.

- De nem ide! – a szamuráj-morgós technikámat ekkor csiszoltam tökéletesre.

- Te vagy az? Nem gondoltam én komolyan azt a minap. Csak viccelődtem.

- Én viszont nem viccelek! Vagy kiviszed a szutykodat innen (nem ezt a szót használtam itt sem), vagy menetközben pályára állítom az ablakon át (itt sem pont így fogalmaztam)! Fogta a cókómóját és kikullogott.

Ha már ez a november-decemberi lapszám, akkor legyen itt lezárásként egy szeretet ünnepéhez köthető és egy szilveszteri anekdota – csak hogy ne a bunkósságom maradjon meg az olvasókban. Mint említettem – és ahogy az köztudott – az egyes vonalra a 2008-as menetrendváltással érkezett meg az ütemes menetrend és velük a Flirt motorvonatok. Első körben nagyjából négy tucat embernek lett rá típusa, többségében a győri fűtőház mozdonyvezetőivel. Ez annak fényében, hogy ott helyben nagyjából 120-an voltunk és oda tartozott már akkor is Komárom, Hegyeshalom és Tatabánya, meglehetősen kareszű. Hogy nekünk, akkor fiatalabbaknak miként jutott ki a kiváltság az új jármű meglovaglására, két verzió is kering. Az egyik szerint a mindenhatalmú Cár épp betegszabadságon volt, mikor leadták a képzésre a névsort, amit az egyik realisabban gondolkozó felvigyázója készített. (Korábban ugyanez a reszortos húzta le a Talent típusról ugyanezeket az embereket és ültette be a nyugdíj küszöbén toporgó, kiöregedett haverokat). Egy másik verzió szerint akinek lett Talentje, azok helyett kerestek másokat a Flirt-re, hogy mindkét jármű biztosan ki legyen szolgálva. Hogy melyik történet igaz, és melyik társaság járt jobban, ki tudja? Az biztos, hogy mi éjjel-nappal jöttünk, hogy a fordá ki legyen szolgálva. Megesett, hogy az ébresztőórám megszólalásakor tapostam egyet az ágyban... Ez év karácsonyán érkeztem meg egy teletömött vonattal a Délibe. A leszálló utasok közül egy idős hölgy, hálás tekintettel kopogott az ablakomon és köszönte meg a kellemes utazást. Sajnálkozott, mikor kérdésére azt feleltem, hogy éjfél lesz, mire hazaérek és következő nap is jelenésem lesz. Mikor szilveszter estéjén ugyanezt a fordát csináltam egy fiatal társaság süteménnyel és pezsgővel kínált, mert a hangoson keresztül boldog új évet kívántam az utasaimnak. Nekem így úszott el akkor a karácsonyom, a szilveszterem, és az afterezés. Mivel 2009 január elsején is ugyanebben a fordában húztam a vonatot elhátároztam, hogy a jövőben egyetlen évfordulót sem töltök többé a vasúton. Kikérem magamnak!

Ezúton kívánom minden kedves kollégámnak és egyebeknek, hogy ne legyenek a jövőre nézve illúziók, de sikerekben, béremelésben gazdag és balesetektől mentes legyen az új év!

Dankó Balázs



Téli mese

Globális felmelegedés ide, globális felmelegedés oda, már több, mint két hete hideg volt. Az a mocskos hideg, amit az ember annyira utál, hogy amikor rágondol már lefagy. Az volt a vicces, hogy tulajdonképpen nem volt az a dermesztő, csonttá fagyasztó, kegyetlen jégbörtön, csupán nap közben is nulla fok környékén cirkált a hőmérséklet - de az a beléd mászó fajta. Olyan, amikor kinézel az ablakon már fázni kezd az ujjaid vége, és arra a gondolatra, hogy ki kell menni a szabadba kihűlnék a lábaid.



Sajnálom a jakutokat: náluk aztán nem egyszerű az élet, amikor komolyan kitör a tél. Itt azért nem volt mínusz 52 fok. Mondhatom nyugodtan, Szibériához képest, jó világ volt. Egyszerűen csak annyi a baj: a soha nem jó, ami éppen van elv mentén, most a zimankó az ügyeletes rossz. A Balaton ugyan meg nem fagyott be, de az útszéli tócsák már napközben sem olvadtak fel. Mint nyáron a meleget, pont úgy kezdte mindenki unni a fagyoskodást.

A FLIRT sincs oda a hidegért, bár nincs vele kimondottan sok gond, de a vezetőállás fűtés, és a kapcsolófej gyenge pontja a hideg, főleg a fagy. Hogy egy ilyen értékű járműben miért ennyire fapados a vezetőállás fűtés, az pont akkora rejtély, mint az egyetlen hűtő léte. Ez legalább akkora rejtély, mint a MÁV vezető féle balogós okoskodás. Vagy a sakufedél fejlesztett verziója, a gumipókos agyrém - gondolom, már sokan megélték, a XXI. századi technika eme vívmányának számtalan szivatását. Nálam a csúcs, amikor tavaly télen levettem a hátsó gumis bugyit és egy fél vödörnyi hó esett

ki alóla, ugyanis ez egy olyan fedél, amely alá bever a hó. Nálunk ilyen lehetőségei vannak a fejlesztő gárdának, vagy ami rosszabb: nálunk ilyen a fejlesztő gárda.

Ezek a spórolások számtalanszor visszaütnek, csak az a baj, a végrehajtó szolgálatot érik a csapások, miközben az íróasztal mögött elégedetten kortyolgatják a kakaós, tejhabos kávé. Nem is lenne baj a tejhabos kávéval, ha a jól végzett munkának lenne a jutalma!

Történetünk hőse is szívesen szürcsölgetett volna valamilyen forró italt, azonban, ez esetben, a jeges kávé is a luxus kategóriába esett, ugyanis a kinti hideg rövid idő alatt jégnyalókát, vagy legalábbis jégkását varázsolt volna az ilyesféle itókából. A hópelyhek nyugodtan szálltak alá a nagy feketeségből. Az egyik rossz tulajdonsága a téli szilárd csapadéknak: a hó a vasúti pályára, és a járműveket is ráesik.

A két FLIRT egység, egy kék, és egy piros, türelmesen várta a csatlakozó vonatot. Mint oly sok hasonló esetben, a pályavasút nem tudta időben leközeledtetni a vonatokat:

ez még ideális esetben is nagy mutatvány, de a mostani körülmények között, az éjszakás csapat az esélytelenek nyugalmával futott ki a pályára. A csatlakozó vonat vagy fél órát késett.

Szolgálatának elején, a mezei mozdonyvezető meglehetősen rezignált szokott lenni, vagy legalábbis nem túl tettekreész. Nem is tudom, ez valahogy olyan zsigeri. Nem valami munka utálatról van szó, csupán egyfajta programozás, amit az élet írt az egyszerű munkavállalóba. Fájdalom, az algoritmus kimenete, mondhatnánk, vagy nem várt, vagy kevés jó eredményt ad.

Történetünk főszereplője - becenevén Szuncsi - nem volt kimondottan ideges, de azért az éjszakára vonatkozóan, egy-két kérdésre szeretett volna mielőbb választ kapni, pont azért, hogy ne legyen zaklatott később sem.

A vezetőállás nem csak védelmezett az elemektől, hanem tökéletes megfigyelő pont is volt: kitűnő kilátás nyílt az ablak mögötti világra. Jó meleg volt itt - kivételes ajándéka a FLIRT-nek. A szélvédőre hulló hópelyhek gyorsan elolvadva csúsztak lefelé, 120-nál nem így lett volna, valószínű dermedő jégkása tanyázna már ablakszerte. Álló helyzetben, a fedetlen sakufej fűtése is megbirkózott a helyzettel - menet közben már nem győzhetett volna az anyatermészettel szemben, a fedél volt hivatott védeni a ráfagyástól a tar kapcsolófejet. Szuncsi egyik kérdése éppen az volt, hogy a csatlakozó vonat fedetlen fővel jön-e, és ha igen, mióta? Minden esetre egy zártárcsát odakészített jégtörőnek.

Ez a fedetlen sakufejes közeledés meglehetősen népszerű dolog azonban, a lustaság, vagy gumi-arachnophobia ezen formája már számtalan esetben okozott kellemetlenséget. Mégis inkább jobban félünk attól, hogy a fél óra késés mellé jön még egy perc, mint attól, hogy a kapcsolókészülék nem zár rendesen.

Egyelőre távolinak tűnt a probléma. A lassan lecsúszó hó olvadék elvarázsolta a szélvédőt: a gyűrött üvegen keresztül furcsa, kitekert formákban öltött alakot a kinti világ. Az álom narancs fényei a gyertyaláng hangulatát idézték. A vezetőállás falai régi barátként vigyázták a mozdonyvezetőt, biztonságot és meghittséget sugározva. Szuncsi, öreg róka lévén, igazán értékelte az ilyen miliót, ezért nem különösképp kíváncsi volt máshova - elüldögélt volna itt a 12 órát. Ebből a nézőpontból, a csatlakozó vonat minden perc késése ajándék volt. Persze, tisztában volt vele, amit most kap, azt majd vissza kell adni - lehet, többszörösen.

A távolban végre megjelent a három fény.

- Na, ennyi volt! - mondta Szuncsi, miközben óvatosan

felállt. Egy ideje nem ugrándozott sem felfelé, sem lefelé: nem hiányzott, hogy napokig sajogjon valamilyen. A jó meleg vezetőállás után nem volt vészes a kinti hideg. Egy idő után biztosan átfagy, de azt nem akarta megvárni. Amitől Szuncsi tartott bekövetkezett: a közeledő FLIRT egység kapcsolófejen nem volt fedél, és láthatóan rárakódott valamekkora jégréteg. Jó időben is előfordul, hogy a sakufej húzza a száját, dermesztő időben, pedig jobb nem kipróbálni a szerkezet jégtörő képességét. Nem hiányzik egy rossz helyre beszorult, keménykedő jégdarab: jobb lesz valamennyire megtisztítani a kapcsolódó felületeket. Lekörözte a vonatot, majd amenynyire lehetett, a tárcsa vékonyabb, alsó felével letakarította a jeget. Amikor végzett, intett a kollégának. Kíváncsian várta mi lesz, ha elől beüzemeli az egységeket. Ki tudja mi járt az égiek fejében: az utolsó egység, persze hogy nem jelent meg a monitoron. Egy rövid, de csúnya körmondat után egy újabb sikertelen beüzemelési kísérlet következett, majd egy kis reset, aztán egy újra kapcsolódás, végül egy telefon a motorvonatosnak. A motoros majdnem anyázott egyet, de úrrá lett csalódottságán:

- Körbe kellene járni! - mondta óvatosan. Szuncsi nem volt túl bánatos, sejtette, hogy ez lesz, de azért szívesen mondott volna valami ordenárét - mindig voltak a tarsolyban ilyen mondatok. A káromkodás segített a stresszt enyhíteni, legalábbis utána jobb volt; ezek a szófonatok inkább a düh elvezetését, semmint valaki bántását szolgálták.

A körbejárás segített: sikerült a három egységet beüzemeltetni. Közel hatvan perccel indultak el. A három egység vidáman szaladt. Sötétben, hóesésben különleges élmény száguldani: néha olyan a látvány, mint a Millennium Falcon pilótafülkéjéből nézni a fénysebesség fehér csíkjait - Jákó és Beleg között vannak olyan részek, ahol külső fény híján semmi nem zavarja meg az illúziót. Az elővárosban, a települések fényei mindent bevilágítanak, így másfajta élményt jelent a hóban vonatkozás.

Az örömködés azonban nem volt hosszú életű. Csörög a telefon, a „motoros” az: - A Déliben ki kell venni a középső egységet, mert kb. lejárt mindene, valaki átviszi Istvántelekre. Az első pofon az éjszaka folyamán: ha indulás előtt nem kell körbejárni most csak leakadna az eleje, a vége meg fordulna vissza.

- A Déliben a Jajbrigád van az éjjel, kellene segítség a tolatáshoz! - jegyezte meg Szuncsi.

- Lesz, aki segít! - próbálta „motoros” barátunk jobb fényben feltüntetni a dolgot.

- Valószínű ez kevés lesz! - gondolta halkan Szuncsi.

Akkor nem gond a Déliben tolatni, ha mindenkinek érdeke fűződik hozzá. Ilyenkor még akár kellemes is lehet egy kis mozgás. Pech, de ennek nem most van itt az ideje.

Lehet ezt recézni, lehet vádaskodni, de bizonyos folyamatok rossz szájízú végét csak megelőzni lehet. Vannak olyan helyzetek, amelyben előre kiszámítható mi fog történni: például este kilenckor, mínusz hat fokban, hóesésben, egy óra késéssel a hátunkban, peronon toporgó, beszállásra váró, fagyoskodó utasok átkozódásának keresztútjában, nem az örömvasutazás a legjobb, amit tehetünk. Ne ringassuk magunkat tévhitben, az átlag vasutas nem a vakhitréről híres. A szolgáltatói felfogás három próbáját, valószínűleg, egyikünk sem állná ki. A vezetőségbe vetett bizalom sem áll olyan szinten, hogy a kollégák fenntartások nélkül higgyenek a szavaknak. Szóval, innen a kételkedés a szervezéssel kapcsolatban. Persze, néha jól is el szoktak sülni a dolgok, úgy, hogy Szuncsi várakozással tekintett a jövő felé.

Még Kelenföld előtt ismét csörgött a telefon. Ezúttal egy kolléga kereste:

- Szia! Én jövőm majd segíteni tolatni.

- Na, ez már valami! - gondolta Szuncsi - Ketten már könnyebb lesz!

Persze, ez attól is függ mit akar a Déli! Mert ha a három egységet három fele szeretnék, akkor ketten kevesek vagyunk a gyors lebonyolításhoz. Amikor Szuncsi beérkezett a Délibe, ketten is várták a baknál. Az egyik az a kolléga volt, akivel nemrég beszéd telefonon, a másik a középső kék egységért jött. Ő viszi majd később Istvántelekre. Ilyen összjátékban nincs gyakran része a fapados mozdonyvezetőnek. Nem baj, ha három egységre hárman vagyunk: könnyen, gyorsan, egyszerűen el tudjuk végezni a munkát - legalábbis ezt hisszük. A bakon lévő egység fordul vissza, ezért gyorsan leakasztották és kitáblázták, hogy az utasok be tudjanak szállni. Szuncsi maradt ezen az egységen.

Nem sok idő telt el, az alagút felőli egységen bejelentkezett a kolléga: tudna mozogni a FLIRT-tel. Mindenki várta, hogy történjen valami. Eltelt öt perc, 10 perc, negyedóra, de nem történt semmi. Az első egységen a kolléga megunt a dolgot és megkérdezte a rádióban, hogy mire várunk? Erre rendelkező beleszólt a rádióba:

- A Start még nem küldött megrendelést. Amíg meg nem érkezik, addig nem tolatunk!

Szuncsi nem hitt a fülének:

- Srácok, ez most vicc vagy komoly? Mert viccnek egy kicsit durva! Itt toporognak az utasok a vonat mellett! Este kilenc van, szeretne már mindenki hazaérni!



- Nem a mi gondunk, hanem a Starté! - hallatszott a rádióból.

A közös nevező! - gondolta Szuncsi - Akkor felvesszük a nemtörődöm tengeri élőlény figurát! Azaz, lesz, ami lesz - Kohn Gyuszi barátom életfelfogása örökérvényű.

Szuncsi azért szólt a „motorosnak”, titkon remélve, hogy ő úrrá tud lenni az abszurd helyzeten - igaz, eddig erre ritkán volt példa. A Déli azon állomások közé tartozik, amelyek a saját szabályai szerint játszanak.

A „motoros” csak annyit mondott: már elküldték a megrendelést.

Igen, így este 9 felé, -6 fokban, hóesésben, kinn a hóban toporogva marha lassan tud menni az idő. Szuncsi sajnálta, az utasokat, de nem tudott egyebet tenni, mint fűtött a FLIRT-ben és várta, hogy történjen valami.

Persze, zúgolódtak az utasok: nem volt elég a vonat érkező késése, most még indulóba is a lejtőn lefelé mennek. Már mindenki szeretne otthon lenni. Ilyen szituban, csak az a vasutas nyugodt, aki még a szolgálata elején van: ilyen volt Szuncsi és ilyen volt a Déli is.

A hidegben, talán, még az informatikai rendszerben is lassabban mennek a bitek, merthogy háromnegyed óra volt mire megjött a megrendelő. Az is félő volt, hogy a hószállingózás keresztbe tesz a vonóvezetékes váltóknak; szerencsére ilyen nem történt, úgyhogy hamar végeztek a tolatással. A Déliből kifelé menet, Szuncsinak nem volt kedve mondania semmit, pedig szeretett elbúcsúzni az állomásiaktól.

Szokták mondani: ilyen csak a mesében van. A tanulságokat vonja le mindenki maga.

Veres Győző

Pusztaszabolcs

Kedves Élet-Baleset-Betegbiztosítással rendelkező Tagjaink!

(akik külön kötöttek maguknak vagy családtagoknak biztosítást)

Kérem, figyelmesen olvassátok el az alábbiakat, mert egyre többször futunk bele ebbe a problémába, és utólag sajnos nem tudok segíteni.

A Biztosító Egészségbiztosításra vonatkozó különös szerződési feltételeiben közölt 6. pont zárójeles része:

„6. A biztosító szolgáltatása

A biztosító az egyes kockázatok esetében a következő szolgáltatásokat nyújtja (amennyiben a szolgáltatási igény bejelentésére még a biztosított életében sor kerül): ...”

Ez a megjegyzés azt jelenti, hogy ha valaki kórházba kerül, és a kórházban meghal, abban az esetben a biztosító kizárólag a haláleseti szolgáltatást fogja nyújtani, a kórházi napi térítést, műtétet stb. nem.

Azért, hogy ne legyen probléma:

- A kritikus állapotban kórházba került Biztosított családtagja nyomtassa ki a honlap Biztosítás/Élet-Betegség-Balesetbiztosítás részéből a Kárbejelentő nyomtatványt, töltsse ki.
- Tegyen mellé egy papírt, amin nyilatkozzon arról, hogy a Biztosított melyik nap került kórházba, és azt, hogy a dokumentumokat pótolni fogják, ha onnan kijött.
- Ezt haladéktalanul elsőbbséggel adja fel postán a MOSZ központ címére (1145 Bp. Bácskai u. 11). Akár e-mailben is küldheti, ha nagyon sürgősnek látszik a dolog!

Így, ha még életében be tudjuk nyújtani a Biztosítónak, még ha be is következik a legrosszabb, legalább a család meg fogja kapni a kórházi kezelésre és műtetre, vagy kritikus betegségre vonatkozó biztosítási összeget is.

REMÉLEM, NEM LESZ SOK SZÜKSÉG RÁ, DE SAJNOS MINDENRE GONDOLNUNK KELL.

Mindezek mellett jó lenne, ha mindenki kitöltene egy Kedvezményezett jelölő nyilatkozatot is, hogy ne kelljen hónapokat várni egy örökösödési eljárásra.

Segítségért keressen telefonon vagy e-mailben az alábbi elérhetőségeim valamelyikén:

Hegedűs Gizella

e-mail: hegedus.gizi@mosz.co.hu

Tel: +36 30 177 7660

Megállni, de hogyan és hol?

Mottó: „Van olyan mozdonyvezető, aki úgy születik, hogy tud fékezni, van aki megtanulja, de van olyan is, aki sohasem tanulja meg.”



Természetesen a fenti kijelentés ma már csak korlátozott mértékben igaz, hiszen a számítógépek által vezérelt és felügyelt korszerű motorvonatoknál a szerelvény pontos és szép megállítása már nem igényel akkora rátermettséget és figyelmet, mint egykoron az öntöttvas féktuskókkal működő vasúti fékrendszerek esetében. Mai szösszenetemben három rövid kis történetet mesélek el. Mindháromban a megállás a főszerep, bár az utolsó egyfajta kakukktójtás.

Mindjárt az elején merüljünk alá az idő tengerében jó mélyre, egészen a hetvenes évekig, pontosabban 1978 nyaráig. Az évszámot illetően ugyan kissé bizonytalan vagyok, de azért gondolom, hogy ez idő tájt zajlott az általam most felidézett esemény, mert még nálunk (Ferencvárosban) dolgoztak az M63 sorozatú mozdonyok és nekem csak dízelmozdonyokra érvényes vizsgám volt.

Kezdjük azzal, hogy egy kelebiai tehervonatot zártam le Kiskőrösön és önköltségben (magyarul, egyszerű utasként) tartottam hazafelé. Vasárnap délután lévén a Halas felől érkező 913-as vonat tömve volt, így felkérdeztem a kollégához a mozdony vezetőállására. A kolléga – nevezzük mondjuk Imrének – nagy dumás ember hírében állott. Mellette egy fiatalember ücsörgött, amint hamarosan kitűdött, vezetési gyakorlatra beosztott kadétként. Imre barátunk azonban nem adta át neki a vezetést, hanem csak folyamatosan, megállás nélkül dumált, magyarázott. Hamarosan Tabdi megállóhely következett. Az M63-as – erős mozdony lévén – a nem túl hosszú távon is sikeresen felgyorsította a vonatot 100 km/ó sebességre. Imrének jóval a peron előtt – a peron alatt itt csak egy gyöngykavicsal felszórt területet kell érteni, nem a ma sok helyen látható magasított, le- és felszállásra kialakított helyet – üzemi utolsó állásba húzta a D12-es fogantyúját, majd a peron közepe táján oldó állásba tolta azt. Közben dumált. „Látja kis kolléga – mutatott előre a kezével. Én annál a padnál szoktam megállni. Amikor a jelzett pad előtt még vagy harminccal elhaladtunk és a vonat elejével jóval odébb, a gázban sikerült landolnunk csak ennyit mondott: „Vagy ennél a bokornál.”

A következő sztorinak én vagyok a főszereplője. A megidézett esemény egészen biztos, hogy 1980 után játszódott, hiszen ekkor már villanymozdonyon utaztam.

Amikor a 150-es (kelebiai) vasutat villamosították, a menetrend szerkesztői nagyon óvatosak voltak, nem sokat rövidítettek az utazási időközön. A dízelmozdonyokra (sőt a gőzökre) megállapított menetidőket vették figyelembe, azokat alkalmazták. Egy kunszentmiklósi személyvonat cirka másfél óra alatt tette meg az alig több, mint ötven kilométeres távot. Aztán egyik évben új, fiatal csapat kezdett foglalkozni a menetrendek tervezésével. Tény és való, a miklósi vonatok menettartama egy óra tíz percre csökkent. Lett is nagy felháborodás az idősebb masiniszta körében. Mondogatták, amikor kézhez vettük az új menetrendeket: „Ezt így képtelenség tartani, meggyilkoljuk a gépeket, stb.” Ezért aztán amikor én először kaptam vezénylést a májusi menetrendváltozást követően egy halasi személyvonatra, kissé aggódtam, hogy képes leszek-e tartani az előírt időket. Emiatt intenzív gyorsításokat és rövid fékutakat próbáltam alkalmazni. Indításkor 1500-1700 Amper alá nem nagyon engedtem csökkenni a motoráram-mérők mutatóit, megálláskor pedig üzemi utolsó állással vezetem be a fékezést, majd (D2-es fékezőszelepről és nyolc Bhv kocsirol lévén szó) cirka hatvannál beleoldottam. Gyönyörűen haladtunk, sőt... Soroksáron a szolgálattevő a le- és felszállás után még húzta az időt, nem menesztett azonnal. Ekkor ránéztem a menetrendre. Meglepődve tapasztaltam, hogy bizony négy perccel korábban vagyunk. Kár volt ennyire sietnem. De, ha már így adódott, hát kivártuk a rendes indulási időt. Innentől kezdve kényelmesebben mentem. A megállások előtt pedig kifuttattam a szerelvényt. Taksonyban egy ellenvonat miatt néhány perc késésünk keletkezett, ezért újból vadulni kezdtem. Közben megjegyeztem a vonatvezetőnek – akkoriban még vonatvezetővel jártunk, az én vonatvezetőmet, ha jól emlékszem Irénkének hívták –, hogy nem értem az öregeket, miért morognak a menetidők miatt, hiszen azokat gond nélkül lehet tartani. Irénke csak ennyit válaszolt: „Tudja Zsiga, nem vezet ám

mindenki olyan jól, mint maga.” E kijelentés után hatalmas büszkeség öntött el és minimum egy kilót híztam. Aztán jött Dunavarsány megállóhely. Itt már nagyképűsködni akartam, hogy tovább növeljem Irénkében a „kivételes” vezetési tudományomba vetett hitét. Az utolsó másodpercben zártam vissza és kezdtem el a fékezést. Lett is ebből baj! Úgy elszálltam, mint a győzelmi zászló. A peron vége után fél kocsihosszal sikerült landolnom a szerelvényem elejével. Ráadásul úgy, hogy a megállás pillanatában a fővezetékben még légköri nyomás uralkodott, a mozdony fékhengereiben azonban 3,8 bar. Magyarul, leégtem, nem csak a vonatvezető, de az utasok előtt is. Így jár, aki egy szolid dicséret után a nagyképűség vétkébe esik. A végállomáson azért meg is jegyeztem: „Látja Irénke, ez is olyan, mint egy komolyzenei koncert. Az elismerésnek soha nem az egyes tételek között, csak a produkció végén szabad hangot adni!”

Harmadik történetemmel megint a hetvenes évekbe kalauzolom önöket. 1979 nyarán egy szombati napon az M62 048-as Szergejjel a Déliben ácsorogva vártam, hogy betolják a 4202-es számú vonat szerelvényét, amit aztán nekem kellett volna továbbítanom a déli parton Keszthelyig. Egyszer csak jött a gépkísérő és közölte velem, hogy rájárhatok az első vágányon álló kocsisorra. Csodálkoztam, mert a keszthelyi gyorsot mindig csíkos, kék kocsiokból állították össze, az első álló vonat azonban Bh típusú vagonokból állt. Mivel



Fotók: Hetesi József

csodálkozásomnak hangot is adtam, felvilágosítottak, hogy ez egy tapolcai vonat, de a Púpos, ami húzta volna, kifelé. Így aztán nekem kell továbbítanom, a később induló kocsit helyi gyorsra meg majd keresnek egy másik mozdonyt. A felvigyázó irodából hoztak menetrendet is. A vonatom 2112b számra hallgatott, sebességsorozatja 80/80 volt. Fékpróba közben hevenyészve áttanulmányoztam a menetrendet. Láttam, hogy Fehérvárig sehol nem kell megállnom, sőt, Fehérvár és Csajág között sincsen sehol megállás. Csajágtól azonban besűrűsödött a menetrend, onnan – akkor úgy láttam – mindenütt meg kell majd állnom.

Vidáman indultam el a vonattal, hiszen nagyon szerettem az északi partot, ráadásul a hat Bh kocsit nem jelentett komoly kihívást a hangtompító nélküli Szergejemnek. Amikor Szabadbattyán után a tizenegy ezrelékes emelkedőre kapaszkodtunk felfele, a férfias hangon dübörgő masinám úgy vitte a vonatot, mint Floki a lábtörlőt. A Púpos teljesítményéhez szokott vonatvezető meg is jegyezte: „Mester, nem lehet, hogy Szabadbattyánban hagytuk a vonatunkat? Úgy megyünk itt felfelé, mint a vihar.”

Aztán Csajág után jöttek a sűrű megállások. Balatonfüzfőn, miután előírászerűen és szépen landoltam, a kirohanó szolgálattelévő széttárta a kezét és valamit kiáltott felém. A dübörgéstől azonban nem hallottam, hogy valójában mit akar, ezért, amikor az első kocsiból leszállt vagy félszáz utas, intettem neki, hogy menessen már végre. Ő bement a tárcsáért, és szabályosan elmenesztett. Balatonalmádiban előre jött a kalauz és megkérdezte, miért toltunk ki a német turistákkal?

Kiderült, hogy a nagy kapkodásban elnéztem a menetrendet. Balatonfüzfőn ugyanis nem kellett volna megállnom. Csajág után ez volt az egyetlen állomás – azóta sem tudom, miért – ahol a vonatomnak nem volt megállása. Az első kocsit egy német csoport bérelte ki, akik Balatonalmádiba igyekeztek. A kalauztól érdeklődtek meg, hogy hányadik

megálló lesz Almádi. A kalauz megmondta. Sajnos én a menetrendtől eltérően Fűzfőn is megálltam, a szerencsétlen németek pedig számoltak és leszálltak. (Bár meg kell jegyezzem, elég bamba népség kellett legyen, hiszen az első kocsit pont a felvételi épület előtt állt meg, amelynek a homlokzatán ott virított a felirat: Balatonfüzfő. Nagy baj persze nem történt, mert nem sokkal utánunk jött egy másik személyvonat, a sima 2112-es, amivel eljuthattak németjeink – ha kényelmetlenebb körülmények között is – Almádig.

Amint látjuk, nem csak az a baj, ha nem áll meg a vonat ott, ahol kellene, az is zavart okozhat, ha ott áll meg, ahol nem kellene.

Utóirat:

Ez a cikkem régebben már megjelent egy internetes portálon. Az ilyen elektronikus felületeknek az a nagy előnyük, hogy nyomon követhetők az olvasottsági és tetszési statisztikák, azonkívül olvashatók a hozzászólások, amelyeket manapság kommenteknek illik nevezni. Így azután könnyebben meg tudom ítélni, hogy érdemes volt-e megírnom az adott cikket vagy sem. Nos, a fent olvasható írásom alá egy fiatal ember nagyjából a következő megjegyzést biggyesztette. Idézem: „Ez a fickó nagy mesemondó, aki 20-30 évvel ezelőtti dolgokra úgy emlékszik mintha tegnap lett volna...” Egy régi ismerősöm megpróbált a védelmemre kelni, de nem volt szerencséje, mert a kommentelő továbbra is kitartott ama állítása mellett, hogy a történeteim csak kitaláltak, magyarul, hazudozom. Tehát sommásan ezt válaszolta: „Hát én akkor is csak fikciónak tartom, amit leírt, továbbra se tartom valószínűnek a több 10 évvel ezelőtti történetek percre pontos leírását. Többek között ezért is hagytam abba az Indóház vásárlását már vagy 2 éve...” (Hosszú éveken át dolgoztam az Indóház című lapnak.) Mivel a nyomtatott sajtóban nincsenek kommentek, ezúton jelentem ki: minden történetemnek valóságos alapja van.

Móricz Zsigmond

Elkészült az ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer

a Sopron – Szombathely – Szentgotthárd vasútvonalon



tatja a vonat vezetőjéhez. A vonat sebességét folyamatosan ellenőrzi, és abban az esetben, ha az nagyobb, mint a megengedett, beavatkozik, és a megengedett mértékűre csökkenti a vonat sebességét.

Vasúti átljárók, pálya melletti munkavégzés, extrém időjárás

A vasútüzemben a közúti átljárók potenciális veszélyforrást jelentenek. A közúton közlekedők figyelmetlenségéből adódó baleseteket sajnos az ETCS L2 sem tudja megelőzni, azonban az útátjáró berendezések meghibásodása, vagy helytelen működése esetén emberi beavatkozás nélkül a vasúti jármű sebességét oly mértékben csökkenti az útátjáró közvetlen közelében, hogy a gázolás bekövetkezési valószínűsége minimálisra csökken. A berendezés képes ideiglenes sebességhatárkorlátozásokat is bevezetni, például pályamenti munkavégzők védelme érdekében. Előfordulhatnak olyan időjárási helyzetek, amikor a vasúti járművek sebességét csökkenteni kell, például extrém nyári melegben a közvetlen napsugárzásnak kitett pályaszakaszokon vagy viharos szél esetén az adott vonalon bevezetett sebességkorlá-

Az ETCS L2 rendszer

A rendszer illeszkedik a korszerű, egységes európai vonatbefolyásoló rendszerbe, annak kritériumai alapján épül fel. A rendszer a pálya adatokat, (pl. sebességi viszonyokat) tárolja, az állomási és vonali biztosítóberendezésekből kapott információkat, a adatokat feldolgozza, és ezen információk segítségével kiszámítja a vonat megengedett legnagyobb sebességét. Ezt az információt a pályamenti egységek segítségével eljut-

tozásokat a rendszer kikényszeríti.

Magyarországon elsőként kapott engedélyt

A Sopron – Szombathely – Szentgotthárd vasútvonalra telepített ETCS L2 rendszer hatósági használatbavételi engedélyt – Magyarországon elsőként – 2022. október 4-én adta ki a Technológia és Ipari Minisztérium Vasúti Hatósági Főosztálya. „Az utasok számára kevésbé érzékelhető, kézzel fogható fejlesztés a vonatbefolyásoló rendszer kiépítése. Ugyanakkor nekünk óriási mérföldkő, hiszen mostantól Sopron és Szentgotthárd között folyamatos rádiós felügyelet mellett közlekedhetnek a vonataink, és a legkülönbözőbb forgalmi, üzemi helyzetekben is garantálható az utasok, valamint a járművek biztonsága. Baleseti helyzeteket előzhetünk meg, ezért is kiemelten fontos ez a jelentős fejlesztés vasúttársaságunknak” – mondta el az átadási ünnepségen Kövesdi Szilárd, a GYSEV Zrt. elnök-vezérigazgatója.

Az ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése során elvégzett munkálatok:

A teljes ETCS L2 rendszer építési engedélyeztetési eljárásának lefolytatása

Új ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer telepítése:

- Harka – Szombathely vonalszakaszon 54 km hosszon
- Szombathely – Szentgotthárd oh. vonalszakaszon, 57 km hosszon
- Az ETCS L2 központi egységének (Rádiós Irányító Központ, ún. RBC) tervezése, 2 darab RBC telepítése, és a rendszerhez 10 db elektronikus biztosítóberendezéssel felszerelt állomás és 52 db vonali, önműködő, útátjáró fedező berendezés illesztése
- Telepítettek több mint 500 jelfeladó és vonatérzékelő pályamenti elemet (balíz) és egyéb, a működéshez szükséges elemeket, berendezéseket
- Korszerűsítették az átviteli utakat, a szükséges IT kapacitás bővítésekkel
- Kiépítették továbbá az oktatáshoz és képzéshez szükséges szimulációs központot.

2023

NAPTÁRAINK



Mozdonyvezetők
Szakszervezete

FOTÓ: FEJES LAJOS



MÁRCIUS
March / Marz

ÁPRILIS
April / April

MÁJUS
May / Mai

JÚNIUS
June / Juni

1							H	K	SZ	CS	P	SZ	V	1							H	K	SZ	CS	P	SZ	V	1							H	K	SZ	CS	P	SZ	V	1							H	K	SZ	CS	P	SZ	V																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1							1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
2	3	4	5	6	7	8	6	7	8	9	10	11	12	12	6	7	8	9	10	11	12	12	6	7	8	9	10	11	12	12	6	7	8	9	10	11	12	12	6	7	8	9	10	11	12	12	6	7	8	9	10	11	12	12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
9	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19	19	13	14	15	16	17	18	19	19	13	14	15	16	17	18	19	19	13	14	15	16	17	18	19	19	13	14	15	16	17	18	19	19	13	14	15	16	17	18	19	19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26	26	20	21	22	23	24	25	26	26	20	21	22	23	24	25	26	26	20	21	22	23	24	25	26	26	20	21	22	23	24	25	26	26	20	21	22	23	24	25	26	26																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
23	24	25	26	27	28	29	27	28							27	28																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						</

JÚLIUS
July / Juli

AUGUSZTUS
August /

SZEPTEMBER

OCTÓBER
ember

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

