

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXX. évfolyam 4. szám 2025.



*Békés Karácsonyt,
Sikeres Új Évet!*

Fotó: Pelhá Péter

Négy gyertya...

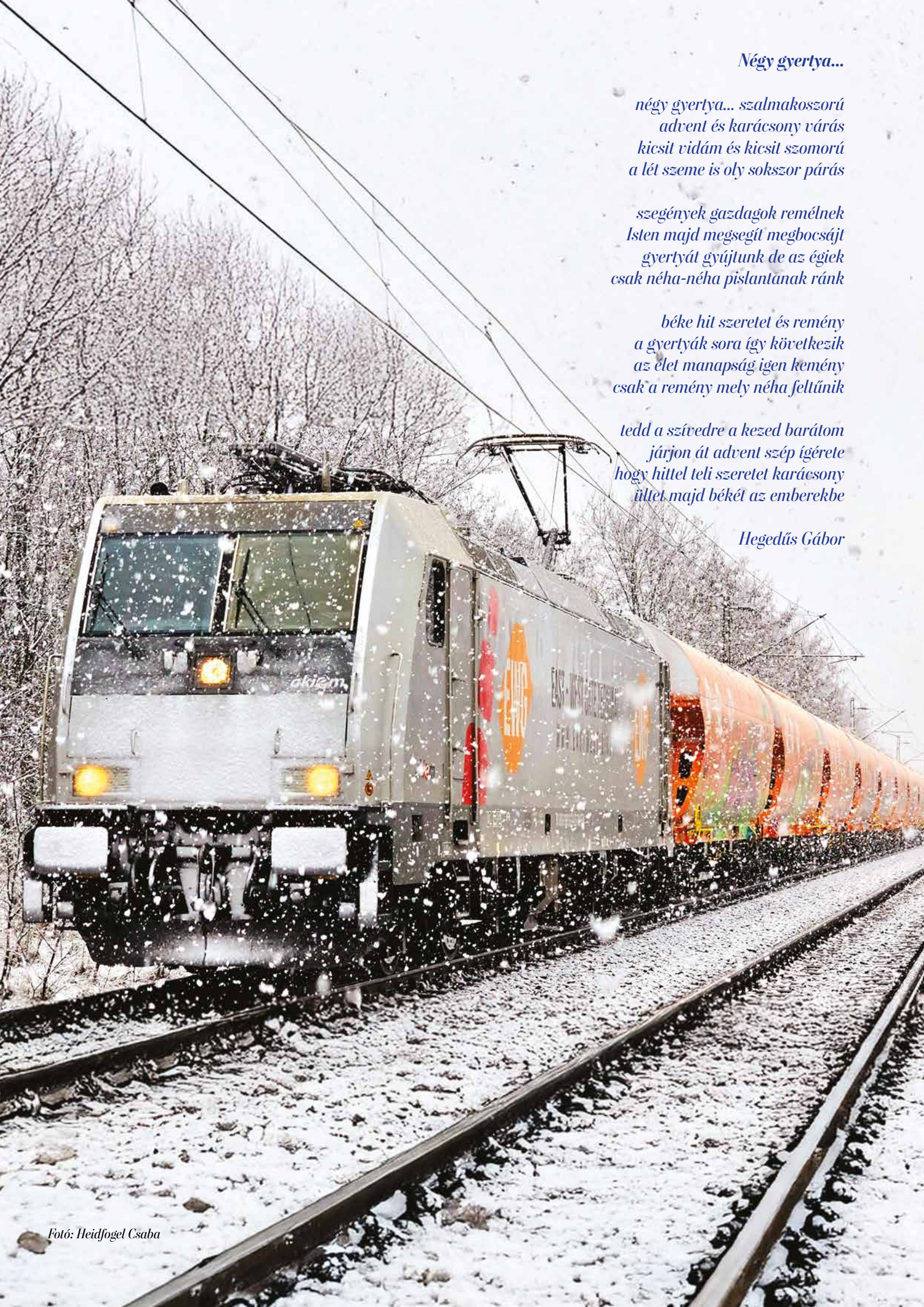
*négy gyertya... szalmakoszorú
advent és karácsony várás
kicsit vidám és kicsit szomorú
a lét szeme is oly sokszor párás*

*szegények gazdagok remélnek
Isten majd megsegít megbocsájt
gyertyát gyújtunk de az égiek
csak néha-néha pislantanak ránk*

*béke hit szeretet és remény
a gyertyák sora így következik
az élet manapság igen kemény
csak a remény mely néha feltűnik*

*tedd a szívedre a kezed barátom
járjon át advent szép ígérete
hogy hittel teli szeretet karácsony
ültet majd békét az emberekbe*

Hegedűs Gábor





Fél életem...



Az ünnepekre készülődve kicsit mindenki hisz a csodákban, bízunk abban, hogy az élet a jövőben a szebbik arcát mutatja felénk. Az ember a fél életét a munkahelyén tölti, a másik felét jó esetben szerettei, barátai körében. Nem mindegy, hogy az az idő, ami munkával telik, milyen környezetben, feltételek és szabályok mentén történik és persze nem elhanyagolható az sem, hogy azt a bizonyos fél életünket mennyiért bocsájtjuk a munkadók rendelkezésére.

A magyar vasút válságban van, súlyosan alulfinanszírozott, a végrehajtó szolgálatban megfáradt, törődött vasutasok teszik a dolgukat, hogy a mindennapok nehézségeit leküzdjék. Mi ilyenkor a megoldás? Hát az átszervezés, a központosítás! Véli a tulajdonos, amelynek felelőssége lenne egy normális közösségi közlekedés

létrehozása, finanszírozása, működtetése. Ha erre a szektorra úgy tekint a politika, hogy folyamatos forráshiány mellett is csak rövidtávú érdekek mozgatják, akkor megérkeztünk. A közlekedési társaságok integrációja, a Gysev mávósítása, a területi igazgatóságok össze- és szétszervezése, az áru fuvarozó társaságok támogatásának megvonása sem szakmai alapon fogalmazódott meg és ahogy a dolgok menete halad, nem is látszik a kilábalás. Az előrelépést, tisztánlátást akadályozó bürokratikus rendszer van kialakulóban, ahol a döntések olyan messze kerülnek a problémáktól, hogy a rendszerbe öntött milliárdokból alig látszik és hasznosul valami a munkavállalók számára.

Az idei esztendő megint sok kihívást tartogatott számunkra. A változó környezet, a megszokott vezetői döntések, a mindennapi munkában rejlő felelősség azt kívánta, hogy mozdonyvezetőként sok év tapasztalatával, lélekjelenléttel, rugalmassággal álljunk helyt sokszor reménytelennek tűnő helyzetben is. Mi pedig napról napra bizonyítottuk, hogy nekünk ez nem a foglalkozásunk, hanem a hivatásunk. A Mozdonyvezetők Szakszervezete pedig őrzi értékeinket és védi érdekeinket.

Lassan búcsút intünk az idei évnek, és várjuk az új esztendőt. Köszönöm a MOSZ tisztségviselőinek és munkatársainak a kitartást, amellyel az év minden napján helyt álltok, azt a munkát, amit a MOSZ közösségéért, sokszor észrevétlenül, de felelősséggel végeztek. Elismerés illeti mindazokat, akik önzetlen segítséggel, írásaikkal, fotóikkal hozzájárulnak a Mozdonyvezetők Lapja megjelenéséhez.

Közösségünk tagjainak kívánom, hogy az ünnepekben legyen részetek szeretetben, jó beszélgetésekben, pihenésben és mindabban, ami erőt ad majd egy újabb esztendőhöz. A következő év hozzon szakmai és személyes örömet mindenkinek, ehhez egészséget és balesetmentes szolgálatokat kívánok.

A csodákban ne higgyünk, inkább közösen tegyünk érte!

Zoltán Szabó



TARTALOM

Szerkesztői	3	Közös élmények a Monostori erődben..	19	Nyíregyháza-Sóstó	30
Nyitott a jövő évre vonatkozó		KÜT beszámoló 2025 november	20	Hatvan éves a Szergej.....	32
bérmegállapodás a MÁV-Csoportnál	4	Segítségre szorulok, mert		A MÁV Személyszállítási Zrt. Központi	
Pihenőidős perek: megkezdődtek a		bajba jutottam,	22	Munkavédelmi Bizottság háza tájáról...	41
kifizetések	6	Nem kellene csodák, csak egy kis		Ezt történt a GYSEV-en.....	45
Papíron jók vagyunk.....	8	odafigyelés.....	23	A MOSZ helytáll helyetted kárfelelősség	
Területi Hírek Debrecen	10	Haverok, buli.....	24	esetén 1% tagdíj - 100% védelem	47
Területi Hírek Miskolc.....	14	Nemzetközi kapcsolatok,		ÜT és munkavédelmi képviselő választás	
Csak a vezetőállástól búcsúztak	17	avagy kirándulás Prágába!	26	MÁV Személyszállítási Zrt. VTSZI	48
Székesfehérvár	18	Magyar-Szlovák mozdonyvezető találkozó,			

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

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

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

Felelős vezető: Tolonics Gergely



Nyitott a jövő évre vonatkozó bérmegállapodás a MÁV-Csoportnál

A Lázár János miniszter vezette munkáltatói tárgyaló delegáció, valamint a kollektív szerződéskötésre jogosult szakszervezetek részvételével ülésezett tegnap a csoportszintű érdekegyeztető fórum a MÁV-nál. Fontos dolgokban született elvi egyezség Lázár János és az érdekképviseltek között.

Elsőször Hegyi Zsolt a MÁV vezérigazgatója tájékoztatást adott a „MÁV-Volán integráció”, valamint a pálya és személyszállító vasúttársaság területi átszervezésének helyzetéről, tapasztalatairól, megvalósult és várható eredményeiről, illetve további feladatairól.

Következőekben a hatályban lévő bérmegállapodást értékelésére került sor. A tárgyalófelek egyetértettek abban, hogy a hároméves bére- és jövedelempolitikai megállapodás időarányosan maradéktalanul teljesült. Dányi Gábor vezérigazgató-helyettes tájékoztatása szerint 2025-ben a megállapodás felett 600 000 Ft/fő plusz bért fizettek ki a vasutas munkavállalóknak, az átlagbér 709 000 Ft/hóra emelkedett és egy vasutas éves jövedelme átlagosan 9,3-9,5 millió forintot tett ki. (a vasutas jövedelmek nem maradnak el a nemzetgazdasági átlagtól).

A MOSZ részéről kifejtettük, hogy az alapbérek tekintetében a munkáltató teljesítette, az összes bér tekintetében túlteljesítette, a teljes jövedelem tekintetében pedig jelentősen túlteljesítette a megállapodásban foglalt vállalásait. Ennek ellenére a mozdonyvezetői átlagbérek nem emelkedtek az alapbérek emelkedésének megfelelően, ami mélyebb elemzést és ennek ismeretében további intézkedést tesz szükségessé. Három javaslatot tettünk a további teendőkre.

Javasoltuk:

- a Kollektív Szerződés összegszerűen meghatározott pótlékainak, juttatásainak, hosszú évek óta elmaradt „karbantartását”,
- a 2026 évre vonatkozó alapbér emelés mértékének kiegészítését,
- a 2025-ben megvalósult – a bérmegállapodásban rögzítetteket meghaladó – juttatások (SZÉP kártya) rögzítését 2026-ra is.

Felhívtuk a figyelmet a minimálbér és a garantált bérminimum várható jelentős emelésének továbbgyűrűző hatásaira, a nemzetgazdaságban nem enyhülő





inflációs nyomás következményeire, és a 2026-ban várható gazdasági, társadalmi, vasúti szervezési „turbulenciákra” is. Mint ismeretes a hároméves bérmegállapodás szerint 2026-ban a munkáltatóknak alanyi jogú 4,7%-os alaphéremelést kell végrehajtaniuk.

Lázár János úr nyitottnak mutatkozott a további bérintézkedésekre, mint a tulajdonosi jogokat gyakorló miniszter tárgyalásokat javasolt a bérmegállapodás módosítására, kiterjesztésére, amelynek tartalma egyrészt a 2026-ra vonatkozó bérintézkedések kondíciójának javítása, másrészt a megállapodás 2027 végéig történő kiterjesztése lenne azzal, hogy ekkor kétszámjegyű béremelési javaslata lesz a munkáltatónak. A tárgyalások időpontját miniszter úr 2026 január második felére ütemezte. Az eredményes tárgyalások érdekében várja a szakszervezetek – lehetőleg egyeztetett – javaslatait. Természetesen a munkáltató elvárásokat is megfogalmazott az elképzeléseivel kapcsolatba, álláspontja szerint konszenzusra vár a „kiskarbantartás” kiszervezési kérdéseiben, a foglalkoztatási hatékonyság növelésében, illetve egy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei autóbuszos projekt megvalósítása során.

A munkáltató (miniszteri ajánlásra) bejelentette, hogy a 2025 év végi lojalitási juttatás kifizetését előrehozza december 12.-re, és megvizsgálja annak adótertama egy részének átvállalását.

Ezt követően a munkáltató tájékoztatást adott – a kormányzati intézkedések kapcsán – a 35 év alattiak lakhatási támogatásának kérdéséről. A MÁV eddig mintegy

900 főnek több mint 900 millió Ft támogatást adott, ezen túl ehhez a jogcímhez kapcsolódóan további 300 fő kapott egyéb juttatást.

A szakszervezetek előtt is ismert 2025 évi munkakörülményeket javító „csomag”, eredménye 270 elfogadott intézkedés mintegy 3 milliárd Ft értékben, amelynek 1/3-a még ebben az évben el tud indulni. Felhívtuk a figyelmet arra, hogy a nyári hőségre történő felkészülés egyeztetését, különös tekintettel a vontató járművek és a várakozóhelységek klímaberendezéseinek karbantartására, javítására már most szeretnénk elkezdni. (Kormányos vezérigazgató úr szorgalmasan jegyzetelt)

Lázár János miniszter úr nehezményezte, hogy ígérete ellenére, a GYSEV-hez átkerült MÁV-os munkavállalók közül mintegy 600 fő kimutatható keresetvesztiséget szenvedett el. Utasította a MÁV menedzsmentet ennek mihamarabbi kompenzációjára, lehetőleg még december hónapban. Elmondtuk, hogy ha az a terv valósul meg, miszerint jövő év tavasszal száz fős nagyságrendben mozdonyvezetők kerülnek át a GYSEV állományába, akkor az átadás-átvétel eddigi gyakorlata a MOSZ számára elfogadhatatlan, a megoldást csak a kollektív szerződések valós harmonizációjában látjuk.

A felek beszéltek még a szabolcsi autóbuszos kiszervezés tenderéről, a munka, -és formaruházati méretproblémákról, valamint a Magyar Vagon felszámolási eljárásáról.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



Pihenőidős perek: megkezdődtek a kifizetések

Fotó: Vassil Barna

Több mint négy és fél évvel ezelőtt kezdődött 279 keresetlevél benyújtásával a MOSZ történelmének eddigi legnagyobb persorozata. Ekkor tereltük bírósági útra a MÁV-START-nál alkalmazott jogellenes és embertelen vezénnyel kapcsolatos régi vitánkat. Október 22-én érkezett meg az első kollégánk bankszámlájára a jogerősen megítélt bérpótlék. Azóta újabb kolléga számlájára megérkezett a munkáltató kifizetése.

A Fővárosi Ítéltábla jogerős ítélete értelmében az alperes MÁV Személyszállítási Zrt. köteles 2025. október 22-ig az elmaradt bérpótlék és annak késedelmi kamata megfizetésére a felperes mozdonyvezető részére. Ezt a munkáltató határidőre teljesítette.

Immár több mint 100 kollégánk számára ítélt meg a törvényszékek elsőfokon bérpótlékot és kamatot, átlagosan 3-4 millió Ft értékben. Ezeket az ítéleteket a MÁV megfellebbezte, így az ítéltáblák döntenek majd. A további kb. 720 folyamatban lévő per is fölgyorsult, reményeink szerint jövő év elejére elsőfokon be is fejeződhetnek. Az elsőfokú ítéletek meghozatala után fél éven belül szülehetnek meg a jogerős, másodfokú ítéletek.

Természetesen ezzel nincs vége: addig folytatjuk a jogi csatát, míg a munkáltató nem hajlandó jogszerű munkaidő-beosztásokat készíteni.

Tisztában vagyunk azzal, hogy az alperes a kifárasztásra, kollégáink elbizonytalanítására törekszik, amikor újabb és újabb beadványokkal késlelteti az ügyek nyugvópontra kerülését és a jogi viták lezárását. Ezek az ügyek azonban meg fognak oldódni, mert a pihenésünk nem lehet alku tárgya, a pihenőidő betartása nem luxus, hanem biztonsági követelmény is, amiben a munkáltató felelőssége egyértelmű és megkérdőjelezhetetlen.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



Területi Hírek

Záhony



A Záhonyi MOSZ tagscsoport focistái ismét megnyerték a MOSZ kupa döntőjét, így hazahozták a kupát. November 15-én a MÁVCSOPORT focikupa döntőjében a 3. helyre sikerült odaérni úgy, hogy a csapat az egész mezőnyben egyedülként volt veretlen (!). Az első helyet megszerző MÁV-SZK csapatát a záhonyi alakulat verte meg, a második helyet megcsípő Tolnai bokafofókat pedig a negyedik helyezett Déli csapata vert meg. Talán érdemes lenne a jövőben elgondolkodni a lebonyolítás menetén és figyelembe venni azt, hogy aki egyedülként veretlen az ne csak a harmadik, vagy a negyedik helyre legyen esélyes. Az idén ősszel három kolléga is búcsút intett a mozdonyvezetői munkának és a megérdemelt nyugellátás felé vezető útra tértek, mint korhatár előtti ellátottak. Október 20-án Plausz András Csaba, november 19-én Orosz József, és november 21-én Bomberák Károly December 09-án tagscsoporti bowling versenyt tartunk Kisvárdán. Január 24-én pedig egy tagscsoporti disznóvágás lesz a napirenden Fényeslitkén, pusztán csak csapatépítő és

lazító jelleggel. Január 12-16 között lesz lebonyolítva a négy VSZTI Üzemi tanács és munkavédelmi képviselő választása személyes (urnás) lebonyolítással. Kérem a tagságot (minden tagscsoportban), hogy mindenképpen vegyenek részt a választásokon, így bizonyítva be azt, hogy a mozdonyvezető társadalom egy értelmes, megbízható közösség a vállalatban belül és a saját érdekeit szem előtt tartva, a saját közösségét segítve tudják elérni azt, hogy a választásokok érvényessége és eredményessége után, a többséget meg tudják szerezni a MOSZ képviselői a testületekben, ezáltal növelve az érdekvédelmi tevékenységet a mozdonyvezetők tekintetében.

Gyüre Ferenc

Debrecen - Kelet



Papíron jók vagyunk.



Gondolom mindenkinek, aki az aktív végrehajtói szolgálatok ellátásában vesz részt, releváns, hogy a Forgalmi, Műszaki és más Utasításokban foglaltakban lévő szabályozásokkal ellentétes Rendelkezést pláne Parancskönyvben nem adnak ki! Mostanra ott tartunk, hogy a különböző szakértők már e-mailben masszíroztatják az érintett mozdonyvezetőket, hogy az adott vontatójármű Kezelési szabályzatában, az E.2. Fékutasításban és az adott vonalra kiadott KÖFI VU-ban foglaltakat is hagyják figyelmen kívül, mert így egyszerűbb, no meg gondolom olcsóbb egyeseknek. Nekik mindenképpen, de ha beüt a 'gebasz', akkor mi is lesz a helyzet? Az Üvegtigrisben elhangzott kultikus & tömör párbeszéd csak részben legyen igaz!

MÁV-csoport, arculatváltás formaruha racionalizálással összekötve. Hát igen, ment ahogy ment. Ennek érdekében a 2025 évi leadott igények nem élnek, erre az évre nem is kerül kiadásra semmi. Ez és a jövő év pontkeretének összevonásával pedig már az új kollektióból látják majd el az érintett munkavállalókat kimondottan azzal a céllal-kéréssel, hogy már ebből az új kollektióból állítsák össze a formaruha viselésre kötelezettek a szettjeiket az egységes arculatnak megfelelően és a tarkabarkaság elkerülése érdekében is a továbbiakban. A 2024. év végéig bennmaradt igények pedig anyagi megváltásra kerültek, amivel nincs is gond. Erre fel sorra kapjuk az értesítéseket, hogy farmer ruhaellátás érkezett, vegyük át. Aki megtette az egyből meg is lepődhetett, mert új logó, színterv sehol, bezzeg a méret az már az új lecsökkentett méretállásoknak megfelelő, nem is lett jó eddig szinte senkinek! Persze a cserét is már részben kielégítettnek rögzítik. Akkor most mi is van abban a bizonyos palacsintában? Vagy 600 millió oka lehet e ruházat kiszórásának bepróbálkozásával – s most figyelj! – a jövő év első (Q1 s a többi!) negyedéves, azaz az új ruházati járandóságunk terhére! Ez aztán szép! Kivárunk több, mint egy évet az újakért, jobbakért, helyette jön a régi, persze az újak pontkeretének a terhére! Mi van? Várom azok jelentkezését, akiknek már adtak át előzetesen – a fizetési előlegén kívül – bármilyen járandóságot, bármilyen formában is! Ne velünk akarják ilyen, szerintem sunyi módon eltüntetni azt, ami nem a mi sarunk!

Az újfélvételéseket úgyis el kell látni. Ha pedig esetleg a raktározási és készletezési költségeket csökkentenék, akkor az újakhoz mérethelyes ajándékként hozzácsaphatják, azzal nem fogjuk átverve érezni magunkat, nem úgy, mint most, ezzel a bepróbálkozással!

Egy kollégánk gázolt szeptember közepén két napra rá már a Meghallgatási jk-e. is elkészült – ennek és egy szomorú haláleset ellenére – csak október 21-én került kiállításra a minősítő Határozat, amit 27-én át is vett postai úton. Háziorvosának

Vagy mégsem? Példa ezer s egy. Kezdve a Parancskönyvek kiadásának hatályos VIG utasításban rögzített szabályok némelyikének be nem tartásával, annak várható újabb eljárásrendjének hiátusaival.



csak november 5-én került viszont kipostázásra a Határozat, ez is jó pár nap múlva, 11-én ért oda a Postával, a helyes kódú igazolás a következő héten került vissza a bérszámfejtés részére, onnan, ill. a munkáltatótól az újra számfejtett bérkülönbözet pedig nem került hóközi kifizetésre, még külön kérvényezett kérésre sem, hanem majd csak a decemberi bérkifizetésekor kapja meg. Kollégánk, aki egy két gyermekes családapa október 21-től már újra szolgálatba állt, arra a hónapra pedig csak 230.000 Ft-os fizetést kapott. Biztos, hogy jól van ez így, különösen a vétlen munkavállaló(k) számára?

Bp. Centrum terület

A MÁV Zrt. mint a MÁV Személyszállítási Zrt. alapítója egy újabb átszervezést hajtott végre az MÁV Személyszállítási Zrt. Szervezeti és Működési Szabályzatában. Annak II. kötetének módosításának egyik következménye, hogy október elsejétől a mi területünk nyugati és keleti tagcsoportjainak más-más munkáltatói jogkörgyakorlója lett az eddigi egy közös helyett. November elején egy kétnapos területi tanácskozáson tekintettük át a kialakult és a várható helyzetet, igyekezve minden szemszögből felmérni a kimeneteket, lehetőségeket. Igazából ez területünknek nem lesz gond és kezelhető is a kialakult munkáltatói felállás. Pláne, ha ott is tényleg véglegessé és megismerhetővé válnak a VSZTI-k hierarchiájában a különböző pozíciókat betöltő személyek, az elérhetőségeikkel egyetemben, mert ez a szint már nem volt része az SZMSZ módosításban szereplő

Szervezeti ábrának. 2026. január elsejétől ráadásul ez tovább bővül majd a kocsivizsgáló és a vonatelőkészítésben résztvevő kollégákkal a JBI-ktől, ami – többek között – további létszámnövekedéseket is eredményez a VSZTI-ken. S amikor már majdnem jók vagyunk, eljön a tavasz és a Nyugat VSZTI GySEV kirendeltségéből jó pár kolléga kerül át ténylegesen a GySEV-hez. Ennek részletszabályai ugyan még nem ismertek, de már az előző egyeztetéseknél is kimondott alapvetés volt, hogy a munkavállalót hátrány nem érheti! Az előző átadásnál lett bőven tapasztalat – mindkét oldal részére, amiből okultak is várhatóan.

Az átszervezés okán szükségessé váló KSZ Helyi függelékeinek tárgyalása is megkezdődött és az Mt. szerinti új ÜT tag és Munkavédelmi képviselő választások lebonyolításához már megalakultak és el is kezdték a munkát a Választási Bizottságok. A MOSZ a VDSZSZ-Szolidaritással közösen állított megfelelő jelölteket, hogy biztosítsa a sikeres bizottsági munka és ezzel együtt egy jobb munkakörülmények elérésének lehetőségét. A sikeres választás lebonyolításának alapfeltétele, hogy minden választó munkavállaló éljen is a szavazati jogával és azt a közös Jelöltlistáink tagjaira adja is le! Kérem, támogassátok a közös jelöltjeinket Észak VSZTI-n 2026. január 12-14., Nyugat VSZTI-n pedig 12-15. között lebonyolításra kerülő választásokon! Kövessétek a faliújságokon és online az információkat!

A munkáltatói oldal különböző szintjein bekövetkezett személyi változások is újabb helyzetet teremtettek. Reméljük a továbbiakban elindul egy jobb munkaügyi kapcsolat, ahol pl. ténylegesen figyelembe veszik a racionális és a munkavállalók számára élethetőbb, a munkáltatónak több munkaidőalapba nem is kerülő Szolgáltatleírás módosítási javaslatainkat is! Bízunk abban is, hogy valós és pozitív eredmények lesznek a foglalkoztatásunkban, a különböző képzésekben, annak elosztásában és azokra történő kiválasztásokban! Nem csak a tervezéskor, a Munkaidőbeosztások kiadásakor, hanem ténylegesen is megvalósítják az egyenletes elosztást a túlórák vagy éppen a KN-es vonatok továbbítása tekintetében!

Tagcsoportjaink a karácsonyi ünnepek előtt tartják a szokásos hagyományörző ünnepeiket, rendezvényeiket. Ezekről majd a következő lapszámban lesz egy kis képes beszámoló is. Áldott, békés karácsonyi ünnepeket & sikerekben is gazdag boldog új esztendőt kívánok minden kedves tagtársunknak, újságunk olvasóinak és hozzátartozóiknak is!

Csallos Tamás



Fotó: Nagy Tamás

Területi Hírek

Debrecen



Nagy tisztelettel Köszöntök minden kedves Olvasót, ki e cikket olvassa! A következő sorokban szeretnék némi tájékoztatást adni a területünk eseményeiről, tagságunk napjairól. Mint az már sajna megszokott, az elmúlt időszak sem múlt el néhány közfelfűnést keltő esemény nélkül, ami a közvélemény és a vasutasság idegeit borzolta. Mint minden súlyos vasúti baleset vagy esemény, amely közfelháborodást vagy jelentős médiaérdeklődést vált ki, apropót ad az okok és a körülmények mélyreható szakmai vizsgálatára. Mindannyiunk alapvető érdeke, hogy a feltárt hiányosságokból és rendkívüli eseményekből levont tanulságokat megismerjük és tanuljunk belőle, ezzel garantálva a hasonló esetek megelőzését.

A közelmúltban a Tokaj InterCity „tért el” a tervezett útvonalától, Nyíregyháza helyett Sátoraljaújhely felé indult Mezőzombornál, ami jelentős, mintegy 80 perces késést okozott, és egy egész napra felborította a kelet-magyarországi vasúti közlekedést. A vonat majd Bodrogkeresztúrig haladt, és miután tisztázták a kialakult helyzetet, visszahúzták Mezőzomborra, onnan folytatta útját az eredeti célállomás felé. Az eset egyértelmű, és a vizsgálat szerint is az incidenst emberi mulasztás okozta. A vágányút beállításakor történt hiba, azaz a váltó rossz irányba volt állítva. Természetesen felmerült azonnal a kérdés, a mozdonyvezető, miért nem észlelte a téves kihaladást, és miért nem állt meg azonnal. És itt jön be Murphy törvénye. Sok kicsi apró részlet és közrehatás, ami látszólag nem is függenek össze, és mégis. A vonat helytelenben közlekedett, menetrendtől eltérően megállt, menesztéskor a vezető nem akart felhatalmazást adni, kialakult egyfajta szóváltás, első útján lévő felügyeletes vezetett, és az érintett mozdonyvezető sem sokat járt arra. Mire észlelte, hogy valami nem stimmel, nyilván, ha egyedül van azonnal megáll, de így amíg intézkedett, telefonált, teltek a percek, a vonat meg csak haladt. Szerintem örök tanúság számára, hogy ha bármi esemény történik vele, és valamiben nem biztos, akkor azonnal először megáll, és inkább a biztonság irányába tévedjen, minthogy utóbb nagyobb baj legyen belőle.

A másik esetünk a pár évvel ezelőtti Mátészalkai eset után ismét itt, egy motorkocsi szabadult el 2025. október 26-án éjjel 2 óra körül, a mátészalkai vasútállomásról, és mintegy



négy kilométert gurult a síneken, mielőtt megállt. Az elsődleges információk szerint a motorkocsi nem megfelelő rögzítése vagy a rögzítés hibája vezetett az elszabaduláshoz. Az eset újra felhívta a figyelmet a biztonsági előírások betartásának fontosságára, különösen a járművek megfelelő állva tartására az állomásokon és tárolóvágányokon. Természetesen ilyenkor minden körülményt vizsgálnak és próbálják az okokat megfejteni. Az tény, hogy a tárolt szolgálatképtelen motorvonat, egy másik társával volt letárolva, amit az ékező 638-as vonat szerelvénye magára vett, hogy azt javító bázisra juttassa, viszont az ott maradt másik motorvonat megfutamodás védelméről, már nem gondoskodott, a tolatást vezető munkavállaló, így tudott a kocsi megfutamodni. Maga a tényfeltáró vizsgálat is sok érdekességet megállapított, Sajnos a mozdonyvezetőt is próbálták behúzni, biztos fogtok még az esettel oktatásokon találkozni! Ezenkívül az elmúlt időszakban több kisebb esemény és incidens, szabályszegések, figyelmetlenségek miatt indult kollégáink ellen fegyelmi eljárás, de örök tanulság, ha úgy ítéletek meg, hogy baj van, akkor hívjatok és keressetek bennünket, hogy ott tudjunk lenni már a tényfeltáró jegyzőkönyvelésen, vagy tanácsot tudjunk adni, már az eseményjelentés megírása előtt. Nem biztos, hogy mindig ott kell lennünk, de tudjátok, jobb félni, mint utólag megszívn! De fő a biztonság, és az érdekvédelem!

A munka után egy kis szórakozás. Mint azt tavaly ilyenánt megírtam, elindítottunk a régi vontatási kupa mintájára, egy kispályás labdarúgó tornát, Záhonyi helyszíni megrendezéssel, így ősz táján, számítva még a szép időre. A tavalyi volt az első alkalom, és már akkor mindenki úgy volt vele, hogy ez



hagyományteremtő rendezvény kezdete volt, amit idén már sokkal zökkenőmentesebben rendeztünk meg. A szervezésben Katona Sándor igazgató Úr kapcsolataira építettünk, így ismét a városi sportpályán sikerült megrendeznünk a tornát, az anyagiakat a szakszervezeti tagscsoportok állták, én pedig Hodosán Zsolt barátommal, a szokásos babgulyásról gondoskodtam, úgy 110 főnek megfelelő adag mennyiségben. A tornára nyolc csapat jelentkezett, területenként mozdonyvezetők és jegyvizsgálókból szerveződve, illetve a vezetőség csapata, akik nagy reményekkel indultak, de végül nem jutottak be a döntőbe. A két selejtező csoportból szoros eredmények után idén a debreceni mozdonyvezetők és a záhonyi mozdonyvezetők küzdhetek meg az elsőségért. Egy nagyon fordulatos döntőben, az utolsó percben szerzett két góllal fordítottak a debreceni Moszosok, így ismét Ők nyerték a tornát, a tavalyi elsőbbségüket megvédvé. Gratulálok a csapatnak, ez szép eredmény volt a MOSZ kupán elért eredményeket követően. És ha már foci, habár időrendben ez a legfrissebb eredmény, de a Mieink bejutottak a Budapesti II. MÁV-Volán Kupa országos döntőjébe is, ahova a régiókból, 9 csapat jutott a döntőbe, ahol a 3 csapatos selejtező körökből, 6 csapat ismét 3-as csoportokba lett sorsolva. Sajnos a mi csoportunkban teljes körbeverés történt, így a rosszabb gólkülönbség okán lecsúsztuk a döntőről, így a csapatunk az 5. helyen végzett. Így is nagy respekt a csapatnak, ez azért nagyon szép eredmény, reméljük jövőre ügyesebbek leszünk. Természetesen nagy gratula a csapat minden tagjának, név szerint: Révész Zoltán, Haga Tamás, Csáti Imre, Kiss Tibor, Guti Gábor, Kökényesi Tibor, György Gábor, Nagy Zoltán, Lakatos László, Nagy Gyula. Csak így tovább fiúk! Hajrá! Lesz ez még szebb is!

És engedjétek meg, hogy írjak pár sort a pihenőidős perekről is. Területünkéről, majd száz kereset lett elindítva, és már nem is tudom, hogy hányadik körnél tartunk, de az év végével ismét

többen gondolkodnak, hogy az eredmények láttán Ők is beadják, vagy akiknek már bent van az anyaguk, mivel újra eltelt három év, ezért ismételtén beadják. Erre természetesen minden joguk és lehetőségük megvan, hisz a Munkáltató továbbra sem ismeri el igazunkat, hiába az Unió állásfoglalás, hiába az Alkotmánybíróság végzése, hiába az első, és másodfokú ítéletek, továbbra is az a véleménye, hogy a heti és napi pihenőidőket nem kell együtt értelmezni, továbbra sem hajlandó a Bírói ítéletek ellenére sem így beosztani a munkaidőket. Természetesen a hozzánk forduló kollégákat segíteni fogjuk ebben! Mikor 2021 januárjában beadtuk a kereseteket, nem az volt a cél, hogy mihamarabb a vitatott elszámolások mentén, minél több plusz jövedelmet kicsikarjunk a Munkáltatóból, ez csak egy eszköz, hogy belássák, hogy a mozdonyvezetőknek is járnak azok a pihenőidők, ami az átlag magyar munkavállalóknak is járnak, és ha ebben az időintervallumban munkát kell végezni, akkor azt pihenőnapi túlóra díjazással ki kell fizetni. Ha eleve ezen szabályok mentén készülne el az elővezénylés, akkor nyilván nem is keletkeznének ezek a típusú díjazású munkavégzések. Mivel minden egyes beadott kereset, egyéni jogvita, így minden esetben egyéni túlmunka kifizetést eredményez, és akik nem adták be időben, azoknak a Munkáltató nem is fog fizetni semmit. Az MT. szerint ki nem fizetett bérjellegű követeléssel visszamenőleg három évig lehet élni, azon túlmenően már nem. A Munkáltató igazából, már csak a csodában reménykedhet, vagy egyfajta politikai segítségben, mert ha minden jogi fellebbezési út bezárul, onnantól hivatalossá válik a törvénytelen foglalkoztatás ténye is, és rá lesz kényszerülve, a törvényes vezénylések kiadására. Területünkön immár több mint 40 esetben született elsőfokú ítélet, és ebből két esetben, már az újabban beadott 2021-2022-2023-as évi tárgyidőszakra vonatkozott, ami már az időközben módosított MT hatálya alatti munkavégzésre vonatkozott. Azt nem is kell mondanom, hogy minden esetben javunkra ítélt a Bíróság. Ez utóbbi esetben a kollégának, már kettő ítélete született, az első esetben, 2.857.910.- (kétmillió-nyolcszázötvenhétezer-kilencszázötz) forintot, míg a második ítélet szerint, 4.011.634 (négymillió-tizenegyezer-hatszázharmincnégy) forint bérpótlékot és annak 2022. július 26. napjától a kifizetés napjáig járó, félévente a késedelemmel érintett naptári félév első napján érvényes jegybanki alapkamattal egyező mértékű késedelmi kamatát köteles megfizetni a Munkáltató. Természetesen ez még csak elsőfok és a Munkáltató ezeket az ítéleteket megfellebbezi, de az eddigi gyakorlat szerint, a másodfokon eljáró Bíróságok, érdemi tárgyalások nélkül, helyben hagyják az elsőfokú ítéleteket, az alapján viszont, a



Munkáltatónak már meg kell fizetnie 15 napon belül, a megítélt összegeket.

Október 20.-án hétfőn, a területünkön volt az éves Vezérigazgatói munkavédelmi szemle. A MÁV-Személyszállítási Zrt. vezetése, a vasúti személyszállítás zökkenőmentes és biztonságos működésének garantálása érdekében, tervszerű belső munkavédelmi szemlét hajtott végre a debreceni személyszállítási területen. Az ellenőrzés kiterjedt a mozdonyvezetői, jegyvizsgálói, a pénztári és irodai munkavégzések munkakörülményeire, valamint a JBI karbantartó bázisokra is. A szemlét Kormányos László vezérigazgató vezette, de részt vett rajta Susuk Róbert Márton, a MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Üzemeltetési főigazgatója, és több munkatársa is, valamint a MÁV SZK munkatársai és a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. főorvosa, Dr. Deményi Zsolt, és házigazdaként Katona Sándor és Bujdosó János Igazgató urak, közvetlen munkatársaikkal. A helyi Munkavédelmi Bizottságot én képviseltem, úgyis mint a Központ Munkavédelmi Bizottság elnöke. A szemle során a vállalat belső ellenőrei, a kisebb hiányosságok azonnali javítására szólították fel az érintett területek vezetőit. Súlyos szabálytalanságot nem tártak fel, amely a rendszeres belső auditok és a munkavédelmi tudatosság erősödését jelzi a cégnél. A vezérigazgató a szemle végén hangsúlyozta, hogy a prevenció, a munkabalesetek számának csökkentése továbbra is kiemelt cél, amelyhez a 2024 júniusában megalakult Központi Munkavédelmi Bizottság munkája is nagyban hozzájárul. A MÁV Személyszállítási Zrt. számára a legfontosabb érték a munkavállalók és az utasok biztonsága – emelte ki a cég vezetője. „Ezek a belső ellenőrzések elengedhetetlenek ahhoz, hogy a magas kockázatú vasúti környezetben is fenntartható legyen a biztonságos üzemmenet”. Október 23.-án, a négynapos hosszú hétvégére a Tagcsoport egy kisebb delegációja elindult Prágába, Nemzetközi kapcsolatok keretében ismerkedni az ottani kollégák munkakörülményeivel, életével, és megnézni e csodálatos város nevezetességeit. Idegenvezetőink a Cseh Mozdonyvezetők Szakszervezete munkatársai voltak, akik feledhetetlen élményeket szereztek kis csoportunknak. A részletesebb

élménybeszámoló, a másik cikkemben olvasható!

November 6.-án csütörtökön elérkezett a várva várt időpont, a XXI. Debreceni Bowling Kupa! Sajnos az esemény apropója egy szomorú haláleset, volt kollégánk, tagunk halála adta, aki szeptemberi nyaralásából hazaúton rosszul lett, és a zágrábi kórházba szállítása után elhunyt. Vincze Elek vérbeli közösségi ember volt, és miután pár éve átment a Train magánvasúthoz, továbbra is tartotta a Tagcsoporttal a kapcsolatot, és mivel egyik kedvenc sportja a bowling volt, az új tagcsoportja színeiben is rendszeresen indult a versenyünkön. Sőt nemegyszer megnyerte csapatban, és egyéniben is. Szinte csak neki ment „Strykolás” (strike), kanyardobással vagyis „hook” dobással, aminek az a lényege, hogy a golyó ne

egyenesen guruljon, hanem egy ívet leírva érje el a bábukat, ezáltal egy nagyobb eséllyel történő optimális szögéből ér a bábuk közti részbe, amit úgy lehet elérni, hogy a golyó eldobásakor egy csavarral, pörgést viszünk a golyóra, ami a pálya olajozásának is köszönhetően, és a golyó oldalirányú pörgésének hatására, ívet ír le. Mi amatőrök csak az egyenes dobásainkkal tudunk operálni, és a dobás erősségével. E versenyünket Elek tiszteletére, átneveztük ebben az évben „Gurítsunk Elekért Emlékversenyre”. Stílusoson a sorsolás után, a verseny Vincze Elek feleségének gurításával lett megnyitva, ami elsőre az árokban kötött ki, míg a rádobásnál egy tarolással végződött! A feleség, Ferenczi Csilla szerint Elek vezette azt a golyót! A verseny lebonyolításában az eredeti szabályokat követtük, vagyis háromfős csapatok tagjai, két frame-t gurítottak, és ezek összessége jelentette a csapat pontot, míg a Két frame

egyéni összesítése alapján, a legjobb 8 játékos került be az egyéni döntőbe, amihez most minimum 300 pont kellett! Ez után jött az egyéni döntő, amiben már csak a döntő sorozat eredménye számított.

Csapat eredmények:

Első helyezett:

Tőkés László
Rácz Barna
Kiss András
1017 pont

Második h.:

Földesi József
Nemes Zsolt



A legfrissebb nyugdíjasunk, Katica!



	Geszti László
	926 pont
Harmadik h.:	Zsuzsador Dávid
	Joó Zoltán
	Balázs Krisztián
	776 pont
Negyedik h.:	Deli Pál
	Szűcs László
	Szűcs Sándor
	763 pont
Ötödik h.:	Papp János
	Molnár Tamás
	Kiss Ferenc
	756 pont
Hatodik h.:	Záhonyi Zsolt
	Agárdi Gábor
Szegedi Zoltán	745 pont
Az egyéni helyezettek:	1 – Tőkés László : 200 pont
	2 – Kiss András : 171 pont
	3 – Földesi József : 168 pont

Csapatban is, egyéniben is, és a legtöbb egy sorozatban elért, gurításban is az abszolút győztes 206 fával Tőkés László, aki így megvédte tavalyi elsőbbségét, mindhárom poszton. Gratulálunk Lacikának, és megkértük, hogy korrepetálja már, az idei „Aranyálna” díjasunkat, Szűcs Pétert, aki az egy sorozatban elért 26 pontjával, és összesítésben 83 ponttal az eredménylista végét zárta. Tettük ezt azért is, mert emlékszünk még arra a versenyre, mikor Laci büszkélkedhetett e szép „Aranyálna” díjjal!!! A versenyünk eredményhirdetésekor a Díjakat segített átadni Katona Sándor Igazgató úr is, aki büszke volt arra, hogy egy ilyen összetartó csapatot ismerhetett meg a mozdonyvezetőkben. Az eredményhirdetés után bőséges ebéd következett, és itt mondanék köszönetet Station Bowling étterem segítségéért, amit a versenyünk lebonyolításában végzett, és gondoskodott a szervezésen túl a finom ételekről is.

Volt még egy apropója a mai rendezvényünknek, mégpedig Varga László Kollégánk nyugdíjba vonulása. Lacinak, vagyis „Katicának”, ahogy a Debreceniek ismerik, néhány napja volt az utolsó szolgálata, és a mai napra esett a körözése! Ebből az alakomból köszöntötte a Mozdonyvezetők Szakszervezete nevében Dr. Záhonyi Zsolt MOSZ alelnök úr, és adta át ajándékát, amit minden korhatárt elért nyugdíjba vonuló kollégánk megkap. A Debrecen Tagcsoport nevében Lakatos

László adta át a mi ajándékainkat. Lacinak mindnyájan boldog nyugdíjas éveket kívánunk, és mint ahogy elődöm, Liskás Sanyi mondta, „élvezze legalább annyi ideig a nyugdíját egészségben, boldogságban, mint ameddig azt a k.... járulékot vonták Tőle!” Így legyen!

És még egy téma zárásként. Választás. Ezt nem terveztük, de az ismert számotokra, hogy mivel újra utolért bennünket egy átszervezés. Nemcsak a cég neve változott, hanem összevonásra került a Debrecen terület a Miskolci területtel, többé – kevésbé, kivéve Füzesabonyt. Így a MÁV Személyszállítási Zrt. VSZTI Kelet területén jelenleg működő Üzemi Tanácsok és a Munkavédelmi Bizottságok mandátuma a szervezeti átalakulásokból kifolyólag 2025. december végén lejár. Az új szervezeti felépítésnek megfelelően új választást kell tartani, amely megfelel a MÁV Személyszállítási Zrt. munkáltatói jogkörgyakorlásának rendjéről szóló utasítás előírásainak. Kezdeményeztük a Választási Bizottságok megalakulását, ami november 12.-én meg is történt, és a Választási Bizottság úgy döntött, hogy a választásokat január 12-16 közé írják ki, így az Üzemi Tanácsok és Munkavédelmi képviselők választása ekkor fog zajlani! A Munkáltatóval és a Szakszervezetekkel egyeztetve, a részletszabályok és a lebonyolítás szabályai még tárgyalás alatt vannak, de a főbb pontokban már sikerült megállapodni. És igen, az évet választással kezdjük és folytatjuk is, hisz a következő év szeptemberében, a Szakszervezetünknel esedékes a MOSZ tizedik Kongresszusa, aminek előzménye a Tagcsoporti választások is. (hogy egyéb választásokról ne is tegyek említést) Mindenesetre az biztos, hogy eseménydús évnak nézünk elébe.

És mivel ebben az évben ez lesz az utolsó megjelent lapszám, ezért, Minden Kedves Olvasónak, MOSZ tagnak és Mozdonyvezetőnek, Barátnak, Munkatársnak, Kollégának és Családtagjainak Kívánok Nagyon Szép Békés Karácsonyt, és Boldog Új Évet !!!

Nemes Zsolt



Területi Hírek

Miskolc



Az előző területi hírekben már szó volt a személyszállítás területi átszervezésről. Létrejött a Vasúti Személyszállítási Területi Igazgatóság Kelet, szervezeti egység, Debrecen központtal. A központhoz tartoznak mindazon telephelyek melyek eddig is oda tartoztak, valamint az egykori Miskolci Vasúti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság Miskolci Telephelye. A Miskolci Vasúti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság Füzesabonyi Telephelye pedig átkerült Vasúti Személyszállítási Területi Igazgatóság Észak, szervezeti egységhez.

Hogy az új struktúra mennyire állja ki az idő próbáját, nem tudjuk, de egyelőre, ehhez kell alkalmazkodni.

Ami a legfontosabb: a mozdonyvezetők foglalkoztatásában ne álljon be negatív irányú változás. A Helyi Függelékek megkötésénél erre kell a legjobban ügyelni.

Egy október végi napon, az Üzemi Tanács ülésén ismét volt alkalmunk hosszabban tárgyalni az új igazgatóval, Katona Sándor úrral. Az igazgató úr ismertette az új vezetők nevét, a szervezeti egység határait. Megtudtuk azt is, hogy közel 100 főnek van már Miskolcon Vectron típusismerete, és az új képzések során ez a jármű, alaptípus lesz.

Felvetettünk néhány problémát, ezek a következők voltak:

- ETCS-el való közlekedés. Elmondtuk, hogy ami most zajlik az egyfajta tudományos ismeretterjesztés keretén belüli tanulásnak nevezhető valami. Próbálgatjuk, kapcsolgatjuk,

ki-ki vérmérséklete, elgondolása tudása szerint. Bírunk egy olyan ígérettel, hogy ha majd ETCS-el kell közlekedni egy tapasztalatszerző utat kérhet az, aki ebben bizonytalannak érzi magát. Tudjuk, hogy ezen kívül a történet több sebből vérzik, járműoldali képzés hiányossága, stb.

Mivel éles üzemben sokunk nem közlekedett ETCS-el, félünk tőle. (Mitől fél az ember? Az ismeretlentől...)

Az igazgató úr képpen volt, tud a problémáról, keresik a megoldást ők is.

- A 6Ms₄₇₀₀₉₇ szolgálatban megjelent egy Keleti - Ferencváros FTH gépmenetű vonatpár. Ezt a feladatot mi kaptuk meg, ez is egy mozdonyvezetői munka, ugyanakkor sokan bizonytalanok, mert nem ismerik a fűtőházat és bár ugyan áthaladtak Ferencváros személy állomásán a Nyugati rendező környékét már nem ismerik.

Ezért azt javasoltuk, ha valaki vonalismeret terén bizonytalannak érzi magát, előre jelezze a vezénylőknek! Kértük, hogy küldjék ki a szolgálati telefonra a Keleti FTH és a Fradi Üzemi Rendjét, abból a ki-bejárásra vonatkozó részt, hogy tudjuk, kinek mi a dolga.

- Az új igazgató úr nagyon fontosnak tartja a vonatok szabályos leközlekedtetését. Az „jött át” hogy következetesen de talán az elődjénél szigorúbban alkalmazza a hátrányos jogkövetkezmények intézményét.

Jó hírek is érkeztek az említett ülésen.





Elindulnak a munkakörülmény javító beruházások. Sátoraljaújhelyi pihenőbe légkondi kerül, a tornanádaskai pihenőhelyiség kialakítása is megkezdődik. Leválasztásra kerül a füzesabonyi emelti öltöző fele, így kialakításra kerül egy szeparált, komfortosabb rész, mely a szolgálat közbeni pihenést, regenerálódást szolgálja. Úgy tűnik nem volt hiábavaló a MOSZ törekvése.

Béres Sándor barátunk nyugdíjba vonult. Sanyi egy komoly elismerést is kapott a több mint 40 éves vasúti pályafutásáért. Szorgalmas, kedves, jóra való, emberséges munkatárs volt, akire nyugodtan lehetett bízni gyakornokokat is. Humora, kedvessége, béketűrőse hiányozni fog. Sok merész bicajturát kívánok Sanyinak!

A Miskolci Tagcsoport egy merészebb ötlettel állt elő, egy nagybuszos, háromnapos erdélyi útra vállalkozott. Szerencsére meg is telt a busz. A cél a Máramarosi-havasok és a Radnai-havasok közötti völgyben fekvő Felsővisó (Vișeu de Sus) volt. Itt üzemel Románia egyetlen megmaradt keskenynyomközű vasútvonala.

Az odaúton megálltunk a Szaploncai (Săpânța) vidám temetőnél, ahol olvassgattuk, fordítottuk a temető fejfáinak üzenetét.

Késő délután értünk a szállásunkra, egy egyszerű borsafüredi panzióba, ahol vacsorával vártak minket.

Másnap reggeli után, szép őszi időben indultunk a közeli vasútállomásra, Felsővisóra.

Az állomásépület is modern, ízléses volt, gyorsan meg is kaptuk a számla alapján a vonatjegyünket, mely a mi régi, klasszikus kéregjegy típusú jegyünk mása volt. A jegyeket előre lefoglaltuk, csoportos utazásra, így komoly árengedményt kaptunk, mert sajnos ezek a jegyek sem olcsók már.

A jegykiadó hölgyek jól beszéltek angolul, és helyes vasutas sapkát is viseltek.

Az induló vonatunk bent állt a peron melletti vágányon és hamarosan meg is érkezett a vonómozdony. Rövid rájárás következett; füst, gőz keveredett és hangos fütttyögés közepette rátolta a poggyászkocsit a hét személykocsira a kis gőzös, majd pár perc múlva, látványos menesztés után meglódult.

Mocanita, vagyis Kávédaráló a kis gőzös neve. Reșița gyár terméke a kis gép, a Visó-völgyi vasúton jellemzően ezeket a járműveket használják. Szertartályos, fatüzeléses mozdony, 30 km/h-ra alkalmas, a CFF-nél 764 a sorozatszáma.

A vonal keskenynyomközű méghozzá 760 mm nyomtáv szélességű. Ez azért volt szükséges, mert a fővonal végig a Vasér folyót követi és a szűk ívek miatt csak ez a nyomtáv jöhetett szóba. Ez a fő-szakasz 46,3 km hosszú volt, a Novát-völgyi (Valea Novă) vonalak pedig további 18 km-t tettek ki. A vonatok jelenleg Paltin megállóig járnak ez az alsó 21,6 km-es szakasz, melyre bő két óra menetidőt szánnak! Félúton a kis gőzös megáll, vizet vesz, az utasok pedig sétálnak, étkeznek addig.

A szerelvény hét kocsiból és egy poggyászkocsiból állt, vontatott járművek fele zárt kocsi volt - már fűtöttek is - a másik fele pedig nyitott oldalfalú.

A kisvonat Felső-Visótól, végig követte a Vasér folyását. Több esetben átment a folyó egyik oldaláról a másik oldalára és persze az oldalvizek befolyása fölötti hidakon is. Az indulást követően elhagytuk a tárolóvágányokat, ahol még több szerelvény állt indulásra előkészítve, majd következett a kissé zilált kinézetű fűtőház és környezete.

Az eléggé megviselt vasúti pályán billegett, zakatolt a vonat, de jól haladtunk. Sebességünk a lépésnek megfelelő és a 20 km/h között ingadozott. A mozdony olykor meglódult, nagy lendülettel húzta a kocsikat, de egy erősebb ív vagy emelkedő



zihálásra kényszerítette és alig lépésben haladtunk. A mellettünk elhaladó táj nagyon szép volt, már őszi színekben pompázott a kis folyó pedig habosan, fodrozódva rohant lefelé. A végállomáson szólt a népies román zene, a büfében finom ételek vártak. A kis vonat továbbment, mert kb. 20 perc múlva ott volt a következő járat. A vonalon tovább volt még egy állomás, ott jártak körbe a mozdonyok. A második vonat is továbbment, majd érkezett újabb húsz perc múlva a harmadik járat is. Közben visszajött a mi vonatunk és bő egy órával érkezésünk után elindultunk lefelé.

A harmadik napon hazaindultunk és Szatmárnémetiben egy rövid városnézést kedvéért még megálltunk. Jól sikerül kirándulás volt...

A hazaérkezésünk után néhány nappal szlovák vendégeket fogadott a Miskolci Tags csoport. Ismét időszerű volt a nemzetközi kapcsolatunkat megerősíteni, ezúttal Nyíregyháza Sóstó volt a találkozó központja, erről egy külön írásban olvashattok.

November közepére Fórumot hirdettünk, ahová meghívjuk az elnökséget is. Téma mi más is lenne, mint az területi igazgatóságok átszervezése, az új területek új Helyi Függelékei. Beszélni fogunk a pihenőnapirekről, a MOSZ jövőjéről, szervezetéről és az egészet pedig egy pincelátogatással és kötetlen beszélgetéssel zárjuk le.

A miskolci kollégák október 08-án retró discót rendeztek. Jó buli volt a Miskolci Tags csoport is kivette a részét a sikeres rendezésből.

A Tiszai állomáson lévő személyzetirányító bejárata mellett, Molnár Zoli barátunk, jegyvizsgáló kolléga vezetésével, néhány

önkéntes egy helyes kis sziklakertet alakított ki.

A Miskolci Tags csoport ehhez anyagilag is hozzájárult. Számomra, számunkra fontos, hogy környezetük igényes, szép, rendezett legyen. Nem mindegy, hová megyünk be nap, mint nap dolgozni. Ez igaz a szó valódi és átvitt értelmében is...

Tóth Ferenc Attila





Csak a vezetőállástól búcsúztak

MOSZ tagcsoportunk október 6-án egy megható búcsúztatót tartott Sajtli József és Péter Tivadar tiszteletére. Az eseményt Egyházasrádocon tartottuk, ahol kollegák és barátok gyűltek össze, hogy méltóképpen elbúcsúzzanak József és Tivadar hosszú, eseménydús és eredményes mozdonyvezetői pályafutásától. Sajnos a vezetőség részéről nem tudtak eljönni, de kifejezték jókívánságaikat. Az ünnepség meghitt hangulatban zajlott, melyet az elbúcsúzó tagok, közelebbi kollégák beszédei színesítettek. Az esemény további részében a kollégák személyes ajándékokkal, emléktárgyakkal lepték meg az elköszönő „bajtársakat”. A köszöntőt vacsora követte, amit a közös erővel szabadban főzött tárkonyos vadragu leves szarvasból és a kemencében sült csülök és- oldalas tett felejthetlenné. Az egész csapat nevében kívánunk Nektek egészséges, boldog és eseménydús nyugdíjas éveket. Köszönjük a sok-sok tapasztalatot és a megannyi bölcs tanácsot, segítséget. Bár hiányozni fogtok, de ugyanakkor örülünk annak, hogy mostantól több időtök lesz magatokra és szeretteitekre. A nyugdíjas élet új örömet és kalandokat tartogat számotokra, bízunk benne, hogy ezek az évek is békével, boldogsággal fognak eltelni. Ne feledjétek, hogy mindig szívesen látunk Titeket a különböző rendezvényeinken. Még egyszer tisztelettel kívánunk Nektek jó egészséget, sok boldogságot, és sikert az új kalandokhoz. „Az idő vonatán egy pálya útja véget ér. A gyorsvonat megáll és a búcsúzó útitárs más vonatra száll.”

Külön köszönetet szeretnénk mondani Sákovics Ottónak a kifogástalan helyszín biztosításáért.

Hanke Tamás

Szombathely





Székesfehérvár

Az utóbbi időszak nagy fordulatot hozott számunkra, mivel az igazgatóság központja Fehérvárra költözik. Kíváncsian várom, hogy fog működni egy ilyen nagy igazgatóság.



Reméljük sikerül jó kapcsolatot kiépíteni az új vezetőséggel és profitálhatunk is belőle, pl a szörnyű állapotú épületünk, Irodáink kaphatnak-e egy kis ráncfelvarrást. Az első nagy feladat az Üzemi Tanács és Munkavédelmi Bizottság választás lesz. A választási bizottságokban már javában dolgoznak kollégáink, s mire ezek a sorok megjelennek már a jelöltek nevei is kint lesznek. Kérünk titeket menjetek el januárban szavazni, és szavazzatok jelöltjeinkre! Visszatekintve ez az év is gyorsan eltelt. Sok fiatal állt munkába idén és több idős kollégát ünnepeltünk utolsó szolgálatának végén. Új kollégákat is megismertünk, akik a nyáron kisegíteni voltak nálunk. (Érdekes, hogy ameddig hozzánk jöttek, addig mi a Délibe jártunk kisegíteni, de hát ki érti ezt?! Papíron biztos jól mutat..)

Örömmel tapasztaljuk, hogy egyre több fiatal csatlakozik programjainkhoz és jó hangulatban tud minden korosztály kikapcsolódni. Foci csapatunk Nagykanizsával közösen részt vett a

MOSZ focin, bár idén kevesebb sikerrel sajnos. Horgászaink részt vettek az országos, illetve a Nagy-Fehérvár versenyen. Október 10-én Szabadbattyánban tagscsoportunk is megünnepelte szakszervezetünk 35-ik születésnapját, ahol a horgászat és kártyázás mellett a jó hangulatú sztorizgatásoké volt a főszerep. Tagscsoportunkban népszerű a darts is. Az elmúlt 1 évben több mini tornát is szerveztünk. Volt, aki a versenyen fogott először darts nyilat a kezébe, de sokaknak nem volt idegen a játék. A kiesettek se búslakodtak sokáig, mert vagy a további küzdelmeken szurkoltak a továbbjutóknak vagy becsatlakoztak a csócsó meccsekhez, biliárd játszmákhoz.

Soraimat azzal zárom, hogy **BÉKÉS BOLDOG KARÁCSONYT** és **SIKEREKBEN GAZDAG BOLDOG ÚJ ÉVET** kívánjak nektek!

Csépai Zoltán



Közös élmények a Monostori erődben

Október 18.-án egy szép, napsütéses napon tagcsportunk tagjai egy közös kiránduláson vettek részt Komáromban, ahol felfedeztük a híres Monostori erőd titkait.

Réggel vonattal indultunk útnak, jókedvű beszélgetéssel és pár otthonról hozott itallal a kézben. A komáromi állomásról gyalog sétáltunk tovább az erőd felé – kellemesen esett a friss levegő a Duna partján. Útközben már messziről látszott az erőd hatalmas, komor kőfala: lenyűgöző látvány volt! A bejáratnál idegenvezetőnk fogadott bennünket, aki sok érdekességet mesélt a hely múltjáról. Megnéztük a nagyméretű erődterképet, amely bemutatta, hogyan illeszkedik a Monostori erőd a teljes komáromi erődrendszerbe. Ezután bejártuk az istállókat, a hosszú, boltíves folyosókat, és láthattuk, hogy éltek az erődben annak idején a katonák. Folytattuk a Komárom kihalt mesterségeit bemutató kiállítással – sokan nosztalgiával fedezték fel az aranymosás, halászat, hajókészítés, szekeresszázadok régi szerszámain, eszközeit. A Duna Bástyán folytatódott a séta, ahonnan csodálatos kilátás nyílt a folyóra és a városra. Itt készült a nap legjobb fényképei – mosolygós, elégedett arcokkal.

Az erőd bemutatása után interaktív programokkal folytattuk a napot. A csapat egyik fele a Nomád hagyományörző programon vett részt. A pusztai íjászat nomád íjjal, csatakereszt- és kelevéz-dobás, ostor csattogtatás és a kürtfújás közben mindenki kipróbálhatta miben ügyes. A csapat másik fele a puskamustra foglalkozáson hagyományör vezetőjével vettek részt, aki bemutatót tartott az 1848-49-es szabadságharc fegyvereiből, miközben mesél az adott korszak hadviseléséről is. Ezt követően a fegyvereket működés közben is kipróbáltuk vaktöltények segítségével. Gábor Áron ágyújának másolatával nagy zajt csaptunk az udvaron.

A programok végére mindenkinek jól esett leülni a közeli étteremben és elfogyasztani az ebédet. A vonaton hazafelé még sokáig beszélgettünk arról, mennyi élményt adott ez a nap. Jó volt kiszakadni a mindennapokból, együtt nevetni, felfedezni és új emlékeket gyűjteni. Ez a közös komáromi nap igazi feltöltődés volt – testnek, léleknek, és a közösségnek egyaránt.

Winhoffer Jenő

tagcsport vezető Pápa





KÜT beszámoló

2025 november

Az általános ügyek megbeszélése után az második napirendi pont előadója Nagy Péter, a július elsején létrejött Operatív Személyes és Partneri Értékesítés (továbbiakban SZPÉ) igazgatója tartott előadást a KÜT tagjai részére. Megtudhattuk, hogy az új szervezet 1550 munkavállalót foglalkoztat, három régióban, összesen 326 db szolgálati helyen. A munkavállalókat foglalkoztató telephelyek tagoltsága miatt nagy odafigyelést és koncentrációt követel a folyamatos ügymenet fenntartása. A külön területekről érkező értékesítési (pénztárosi) munkavállalókat, ahol lehet egy helyiségbe szeretnék integrálni és megkezdődött az autóbuzsós üzletágból érkező munkavállalók

Október 16-án a KÜT kihelyezett ülést tartott a KKSZ meghívásából a KKSZ-SZAKSZ (Volán szakszervezetek) székházában, hogy az integrációt követően megismerhessük egymás érdekvédelmi tevékenységét és infrastrukturális lehetőségeit.





felzárkóztatása a „startos” rendszerek üzemeltetése tekintetében. A KÜT felhívta az igazgató figyelmét arra, hogy a munkavállalók nagy létszáma mindenképpen indokolja az Üzemi tanácsok felállítását és a munkavédelmi képviselők megválasztását, mivel jelenleg az Üt tevékenységét a SZPÉ tekintetében az irányítás Üzemi tanácsa látja el. (Időközben megalakult a SZPÉ Választási Bizottsága és 2026. januárjában ott is lezajlanak a választások).

November 20-án három jelentős napirendi pontot tárgyalt a KÜT. Az elsőben tájékoztatót hallhattak a jelenlévők a családi élet és a munkatevékenység összehangolását célzó munkáltatói intézkedésekről, illetve az esélyegyenlőségi munkacsoport működéséről, az esetleges döntésekről, tervekről. Az előadók Dr. Gódor Barbara általános munkajog koordinátor és Tunner-Berencsi Noémi

szervezetmenedzsment és koordináció vezető voltak. Második napirendi pontban Kerényi Ádám Integrált rendszer- és folyamatmenedzsment vezető tartott előadást a munkaszervezés terén tett intézkedésekről.

A KÜT tagjaitól érkezett kérdések megválaszolása után a harmadik napirendi pont előadója Szalai Dániel a Szolgáltatásmenedzsment Főigazgatóság főigazgatója következett, aki a 2026 évi menetrendi felkészülésről tartott előadást. A sok érdekes adatot tartalmazó előadás külön kitért az autóbuszos üzletágban kötelezően bevezetendő szolgáltatásokra, valamint azokra a menetrendi módosulásokra és tervezett vágányzárakra, amelyek előttünk állnak a következő menetrendi évben.

FONTOS INFORMÁCIÓ!!!!

Mivel az SZMSZ módosítás okán változott a munkáltatói jogkörgyakorlás rendjéről szóló vezérigazgatói utasítás (megszűntek a VTSZVI-k és létrejöttek a VSZTI-k) új üzemi tanácsokat és munkavédelmi képviselőket kell választani. November 12-én és 13-án megalakultak a Választási Bizottságok mind a négy igazgatóságon.

A Választási Bizottságok elnökei:

- Észak: Háy Imre Attila mozdonyvezető
- Kelet: Gergely Zsolt mozdonyvezető
- Dél: Dömösi Zsolt mozdonyvezető
- Nyugat: Takács Krisztián Zsolt mozdonyvezető

A választási Bizottságok a választás első napjául 2026. január 12-ét jelölték meg, tehát ekkor kezdődnek a választások személyes (urnás) jelenléttel.



Nagyon fontos, hogy a szavazásokon magas részvételi arányokat produkáljunk, hogy ezáltal érvényesek és eredményesek legyenek az egyes választások. Az eredményességnek köszönhetően tudnak újra megalakulni a központi testületek és nagyon fontos, hogy a vasutas szakma képviselői is részt vegyenek a munkavállalókat érintő változások és döntések véleményezésében.

Arra kérek mindenkit, hogy kísérrje figyelemmel a tájékoztatókat és mindenki éljen a szavazati jogával. így segítve a jövőbeli hathatós érdekképviseletet!

Gyüre Ferenc

KÜT elnök



Segítségre szorulok, mert bajba jutottam,



de kihez forduljak?



Mindig szomorúan és megrendülve hallgattam ezeket a történeteket, mivel mi történt és éppen milyen állapotban van.

Összeszorul még most is a gyomrom hiszen az ember nem csak munkatársakat kapott, hanem az idő múlásával barátokat és bajtársakat is, ki kivel mennyire kerül közelebbi kapcsolatba a hosszú idő alatt. Két kollégám a nyugdíjba vonulás előtt közvetlenül 1-2 évvel került először tartós táppénzre, aztán nyugdíjba. Egy másik munkatársam annyira beteg lett, hogy le is százalékolták. Volt olyan eset is, amikor elhunyt egy aktív kollégám.

Ilyenkor mindig az jut eszembe, mivel tudnék segíteni vajon?

A betegségből adódik a keresőképtelenség. A gyógykezelések, illetve a gyógyszerek ára tetemes. Amikor ilyen helyzetbe kerülünk az anyagi bevételeink lecsökkennek és a kiadásaink megnőnek. A családra pedig plusz feladat hárul, ami további anyagi terhet jelenthet. Ügyvivőként kötelességemnek éreztem a kollégáimnak a lehetőséget felajánlani, hogy ilyenkor a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítványhoz forduljanak segítségért. A család anyagi terheinek csökkentésében sokan kaptak segítséget. Volt olyan eset, ahol az adminisztrációban kellett segítséget nyújtanom, de szívesen segítettem, és a MOSZ oldaláról is rengeteg segítséget kaptam. Volt, hogy elakadtunk, de ilyenkor Hegedűs Gizi telefonon mindig pontosan elmondta mit hogyan kell tennünk. Történt idén májusban, hogy én is táppénzre kényszerültem. Kiderült, hogy gerincsérvem van. Az orvosok nem engedték a munkát, mert úgy látták, hogy csak pihenés mellett tudok gyógyulni. Konzervatív kezeléseket kaptam, nem kellett műteni. A hosszú kiesés miatt (30 napnál tovább kerültem táppénzre) elbuktam az orvosi alkalmasságimat (aztán most meg kiderült, hogy SZÉP kártya jogosultságom is elvesztettem). A soron kívüli orvosin pedig az üzemorvos függesztett fel. Összesen 4 hónapig nem tudtam mozdonyvezetőként dolgozni. A bevételeim jelentősen visszaestek. A kiadásaim pedig több százezer forintos nagysággal



nőttek. Gyógyászati segédeszközöket kellett vásároljak, kezeléseket kellett fizessek, diagnosztikai vizsgálatokat, gyógyszereket, az útiköltség is jelentős tétel volt. A családi kassza hamar kiürült, így beláttam, hogy segítségre szorulok. Ezért írtam az Alapítványnak, hogy baj van, szeretnék segítséget kérni. Aztán a szükséges dokumentumokat kitöltve beküldtem nekik, és a következő alapítványi ülés után már a számlámra is utalták a támogatást, ami hatalmas segítség volt és ezúton is nagyon szépen köszönöm!

Nagy dolog, hogy a mozdonyvezetők a mozdonyvezetőkért ilyen módon is kiállnak és segítenek, valóban itt is érezhető, hogy együtt vagyunk erősek.

Az alapítvány a befizetett adó 1%-os felajánlásokból kapja a fő bevételét, így minden kollégámnak köszönöm, akik nekik ajánlják fel adjuk 1%-át!

Az én példamból is okulva bátorítok minden mozdonyvezető kollégámat, hogy bátran kérjen segítséget a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítványtól!

Gróf Károly

www.mosz.co.hu

Alapítvány menüpont. Tel +36 30 177 7660



Nem kellene csodák, csak egy kis odafigyelés

Akik vezették már a 460 sorozatú tolatómozdonyt, biztosan észrevették a forgószékek rossz, baleset veszélyes állapotát, esetenként hiányát.

Ezt a TSZVI Budapest Munkavédelmi Bizottság ülésén több alkalommal szóvá tettem, jeleztem próbáltam elérni a típusra való alkalmas szék beszerzését. Lóczi Csaba igazgatók többször is elmondta, hogy nincs tervben a székek újakra cseréje, meg



egyébként keret sem lenne rá. Ezután a teljes felújításukra próbáltam lehetőséget találni és ebben igazgató úr teljes támogatását és engedélyét meg kaptam. Így csak keresnem kellett egy hozzáértő szakembert, aki le vezényli a székek felújítását, pótlását. Ez a személy Balogh Tamás lett a ferencvárosi műhelyből, aki örömmel vállalta a feladatot. Így elindulhatott a forgószékek teljes felújítása és hiány pótlása minden 460-as gépen. Már minden szolgálatban lévő mozdonyra felkerültek a javított székek, amelyek stabilabbak, jól működnek az új, vagy felújított orsóknak köszönhetően. A székek stabilabb hát támlát, vastagabb szivacsot, és új kárpitot kaptak. Így már nem balesetveszélyesek és alkalmasak arra, hogy akár 10-12 órát töltsünk rajta. Köszönet érte Lóczi Csaba igazgató úrnak, Balogh Tamás szerelőnek és mindazoknak, akik segítettek az alkatrészek beszerzésében, megmunkálásában, elkészítésében, hogy Fradiban elkészülhessenek a székek.

Dorn Károly

Munkavédelmi Képviselő Ferencváros

MOSZ FC Tagsoport Vezető



Haverok, buli...



A múlt évben bevezetésre került az elővárosban a Kalauz Nélkül (KN) közlekedő vonatok fogalma, majd közlekedése. Az elmúlt év tapasztalatairól szeretnék egy kis összefoglalót megosztani veletek.

A KN közlekedés bevezetésekor, az azt megelőző szakmai egyeztetéseken a MOSZ számos javaslattal, észrevétellel segítette a projekt megvalósulását, sikerességét. A mozdonyvezetők együttműködése is kellett ahhoz, hogy mára elfogadottá vált és jövőbeni kiterjesztése sem ütközne akadályba.

A program indulásakor ígéretet kaptunk a munkáltatótól, hogy figyelemmel kísérik a KN vonatok személyzetre leosztását és törekednek annak egyenletességére. Sajnos a valóság egész más képet mutat.

A MÁV Személyszállítási Zrt. a Mozdonyvezetők Szakszervezetével történő egyeztetést követően a mozdonyvezetők megnövekedett feladatainak kompenzálására pótlékot fizet melynek mértéke bruttó 2000 Ft vonatként. Ez a pótlék az elmúlt évben a mozdonyvezetőknek komoly keresetkiegészítést tett lehetővé, túlóra vállalása nélkül, ami a kollégák között komoly elégedetlenséghez vezetett az egyenlőtlen eloszlás miatt.

A Nyugati pályaudvarról elsősorban a Rákos-Pilisvörösvár szakaszon minden, a Nyugati-Esztergom vonalon hétköznap néhány, hétvégén szinte minden vonat, Kőbánya-Kispest-Székesfehérvár szakaszon szinte az összes, Budapest-Nyugati – Monor szakaszon hétköznap elvétve, hétvégén az összes vonatot érinti. A rákosi vonatok naponta összesen 77 vonatot tesznek ki, ami havi szinten 2310 vonat. Az esztergomi vonatok, hétköznap elenyésző kb.10 vonat naponta, hétvégén 79 vonat, ami havi szinten kb. 850 vonat. A székesfehérvári vonalon naponta 14 vonaton utazunk, ami havi 420 vonat. Összesen havonta kb. 3500 vonatról van szó, ami kb. 7.000.000 Ft pótlékot tesz ki. A ténylegesen KN-ben leközlekedett vonatokról nincs pontos adat.

A számokból látszik, hogy milyen összegekről beszélünk, ami kiosztása komoly hatással van a dolgozói közösségre, és a



munkahelyi viszonyokra. Kérdezhetitek, kit, miért érdekel ki mennyit keres? Érdekképviselőként azért, mert mindenki szeretne pluszban vállalt szolgálat nélkül többet keresni, és szabadidőben többet a családjával lenni.

A Nyugati telephelyen kb. 280 mozdonyvezető dolgozik. A vezénylőkre nagy nyomás nehezedik, hogy a KN vonatokat egyenletesen osszák el, ami azonban láthatólag nem sikerül. Sajátos (?) jelenség, hogy nevezett telephelyen számos mozdonyvezetőnek van hozzáférése a munkaidő-beosztások kezeléséhez, úgymond segíteni a ténylegesen vezénylési feladatokat végzők tevékenységét.

Természetesen a helyi és területi (igazgatósági) érdekegyeztetés keretein belül a MOSZ rendszeresen felhívta a munkáltató figyelmét KN pótlék és a vezénylés körüli anomáliákra és összefüggésekre, de (természetesen) az ígéreteken kívül érdemleges döntés és ebből következően a helyzet javulása sem történt meg. A legváltozatosabb magyarázatok hangzanak el időről-időre, de abban nincs változás, hogy hónapról-hónapra a legtöbb KN vonat leközlekedtetését ugyanazok a személyek végzik, ami számukra jelentős pluszjövedelmet jelent.

Több időszakból is készítettünk statisztikákat a havi KN vonatok eloszlásában. A munkáltató a HÉT ülésen hónapról-

hónapra felvetett problémára folyamatosan azt ígérgeti, hogy egyenletesebb lesz az elosztása a vonatoknak, eddig érdemi változás ebben nem történt.

Mit mutatnak a számok? Hónapról-hónapra az első között nincs változás. Az első 3 dolgozó a fenti vonatok 10 %-át kiteszi, míg 100 ember egyáltalán nem részesül KN pótlékban, 50 fő kevesebb mint 10 KN vonattal van a statisztikában. Azokat a dolgozókat nem számoltuk, akik állomási tartalékon vannak, akik csak dízel szakvizsgával rendelkeznek. Ki milyen indokkal kap - nem kap KN vonatot, változó a magyarázat, Pl.: nem akar rákosizni, (van más lehetőség is), Speciális fordában van, csak dízelezik stb... Vannak kollégák, akik a KN közlekedés bevezetése előtt is többnyire oda jártak vezetni, ugyanakkor akad, aki furcsa módon azóta nem kap oda szolgálatot.

Száz szónak is egy a vége, ez így nem igazságos.

Az lenne a szerencsés, ha a munkáltató betartaná az ígértét az egyenlete eloszlással kapcsolatban, vagy legalább törekedne rá. Szeretnénk azt gondolni, hogy e jelenség mögött nem visszaélés húzódik meg, és továbbra is azt kérjük a munkáltatótól, hogy próbálja betartatni az ígért egyenletes eloszlást.

MOSZ Északi



Fotó: Kóroty Ádám

Nemzetközi kapcsolatok, avagy kirándulás Prágába!



Régi dilemmánk a „Területen”, hogy a nemzetközi kapcsolataink ápolása, illetve új kapcsolatok felvétele, az elmúlt időszakban, kissé háttérbe szorult, és ideje volna ezeket újjá élesíteni, vagy esetleg egy szélesebb spektrumban új lehetőségeket keresni. Régebben volt egyfajta kapcsolatunk a román kollégákkal, a Valea Lui Mihai határátlépéseink kapcsán is, de az idő múlásával, illetve a fő kapcsolattartónk nyugdíjba vonulásával ez a kapcsolat szinte teljesen megszűnt. Ez is jó példája annak, hogy amire nem fordítunk elég időt és figyelmet, az elsikkad!



A tavalyi év folyamán igényként fogalmazódott meg, egy cseh kapcsolatfelvétel elvárása, és lehetőségének kiaknázása, ezért egy bátor debreceni kontingens, hosszú szervezés után elindult felderítő látogatásra Prágába, aminek apropójaként a minden évben megrendezendő benesovi mozdonyparádé szolgált. Erről múlt évben olvashattatok a decemberi lapszámban, „Vízitúra Prágában” címmel. Mint arra a címből is következtetni lehet, nem igazán fogtak ki jó időt a kollégák, mert három nap alatt szinte folyamatosan zuhogott az eső, és szinte egész Csehország területén katasztrófa helyzet alakult ki. Így aztán idén újra nekifogtunk a szervezésnek, és nem tanulva az őszi időjárás kiszámíthatatlanságából, megcéloltuk az októberi hosszú hétvégét, a Nemzeti Ünnepünk kapcsán, október 23.-ától, 26.-áig bezárólag. Miután a létszám a meghirdetés után, nagyjából összeállt, lefoglaltuk a szállást, a már tavalyról ismert Astra hotelben, és elkezdjük szervezni a részletesebb programot. Ekkor kellett szembesülnünk azzal, hogy tavalyi kapcsolataink a magyar igazgatóságok átszervezése kapcsán is, és a Cseh kollégák cégváltása okán is teljesen használhatatlanok lettek. Mivel időkényszerbe kerültünk, felkutattuk a MOSZ és az ALE kapcsán is fellelhető kontaktjainkat. Hála a Cseh Mozdonyvezetők Szakszervezete Elnökének (Jaroslav Vondrovic - a FSČR elnöke), akinek közbenjárására, és az általa javasolt kollégák elkötelezett munkájának eredményeként megtörtént az elsődleges kapcsolatfelvétel cseh kollégáinkkal.



Nekünk határozott elképzeléseink voltak a programjaink kapcsán, de az Ő munkájuk, szakmai szervezésük nélkül, sokkal szegényebb és szerényebb lett volna a kirándulásunk szakmai része. Habár elsősorban mi voltunk ennek a kapcsolatfelvételnek a kezdeményezői, és elsősorban mi voltunk azok, akik élvezték ennek minden előnyét, de mint minden első alkalom egy kapcsolatfelvétel elején, remélhetőleg majd folytatódik további programok szervezésével, hogy egy olyanfajta kapcsolat alakuljon ki a tagscsoportjaink között is, ami az Ő hasznukat is szolgálhatja. Mi próbáltuk a beszélgetéseink alkalmával ezt átadni, hogy a találkozót nem csak egy egyszeri alkalomnak gondoljuk, hanem ha szükséges, és igény merül fel részükről, akkor mi is viszonzozzuk a segítségüket, akár egy debreceni kirándulásuk szervezésének segítségével. Habár szakmailag, nem biztos, hogy olyan dolgokat tudunk nekik mutatni, mint amiben nekünk részünk volt, turisztikailag érdekes lehet számukra ez a terület is, és természetesen szakmai érdekességekben is tudunk számukra újat mutatni. Például itt van a mi területünkön az összes InterPici jármű, ami az ő Bz motorkocsijukból lett fejlesztve, illetve az is érdekelheti Őket, hogy milyen további átalakítások történtek az alapkonstruktóriumjukkal. A szakmai programon résztvevő cseh kollégákkal is beszélgettünk erről, és mutatták a telefonjukban a képeket, hogy milyen megoldásokat találtak ki például az éjszakai forduló időkben az alvásra a Bz utasterében! Természetesen sok minden fontos szakmai és személyes téma is szóba jött, hisz ugyanazt a hivatást űzzük, csak más országban, és más gépekkel, de hasonló gondokkal és örömökkal.

Debrecenből a hajnali órákban indultunk, és egésznapos vonatozás után a 278 Metropolitan EuroCityvel, 17 óra után

érkeztünk a prágai főpályaudvarra. Habár a vonatra nem kötelező a helyjegy, mindenkinek ajánlom a megvételét, mert ez a vonat mindig tele van. Napok óta mást se figyeltünk a telefonjainkban, mint az időjárás előre jelzést és szerencsére, az egész hétvégére gyönyörű, napsütéses időt jósoltak, némi felhősödéssel. Szerencsére a meteorológusok előjelzése bejött, így a program már is sikeresnek ítéltetett! Érkezés után, első feladata a csoportnak, a 72 órás bérlete megvétele volt, így nem kellett külön foglalkozni a tömegközlekedéssel, bármire felülhettünk. Ha valaki egyénileg utazik annak ajánlom a Prága kártyát, ami digitálisan telefonra is megvehető, és szinte minden Prágai Múzeumra, kiállításra, templomra, és érdekességre ingyen belépést biztosít! Ezután elfoglaltuk a már említett szállásunkat, ami nem egy nagy szám, de tiszta, és áráérték arányban tökéletes, a napi árban benne van a bőséges svédasztalos reggeli is. Másnap a Cseh kollégák Jiří Šafařík és angol tolmácsuk, Antonín Brulík, élénk jöttek a szállodánkhoz és mutatták az utat a Praha- Vršoviceben található karbantartási központ (Railway Train Depóba) ami Prága külterületén a 10. kerületben található. Nagy hála és köszönet Martin Houdek igazgató Úrnak az engedélyekért, és Jan Vondráček úrnak a szakmai idegenvezetésért, és külön köszönet a cseh kollégáknak, akik elintézték, hogy ilyen nagy létszámmal meglátogathassuk a műhelyeiket. Elsődlegesen arról volt szó, hogy a szakmai programot csak egy kisebb csoport fogja meglátogatni és addig a társaság másik fele felfedezi Prága nevezetességeit, de mikor hallották, hogy mennyi mindent szeretnének megmutatni nekünk, akkor már mindenki inkább ezt a programot választotta, mondván illet még a vasutasok is csak ritkán látnak. És valóban. Szervezett idegenvezetést tartottak a műhelyekben, betekintést nyerhettünk a mozdonyjavítási és fenntartási folyamatokba. Rengeteg olyan járművet nézhettünk meg, ami még itt is ritkaság számba megy. Maga a műhely még egy Budapesti főműhelyhez hasonlítva is óriási volt, több körfűtőházi műhely egy helyen, tolópaddal, több fordítóval darukkal, emelővel. Beleláthattunk több





munkafolyamatba, és olyan apróságokat is megfigyelhettem, mint az egyéni védőeszközök használatát (nyilván ez csak nekem volt érdekes). Láthattuk a térség legnagyobb teherbírású baleseti daruját, a régebbi vonatatójárművek még flottában tartott mozdonyait, amiből sok már felújított kiállítási darab volt eredeti állapotba felújítva, és természetesen láthattuk a legkorszerűbb, legújabb mozdonyait is. Megmutatták (szerintük a világ legrágább mozdonyát) a Skoda német vonalra fejlesztett több áramnemes korszerű vonatatójárművét, ami a hatóságok elvárásai kapcsán, már annyiszor lett átalakítva, mint prototípus, hogy a cég már nem is kívánja sorozatgyártásban piacra dobni, mert már nekik se éri meg gyártani. Természetesen voltak külön kívánságaink is, amit messzemenőig próbáltak teljesíteni. Ilyen volt, hogy sokan szerették volna látni a régebbi típusú mozdonyok műhelyét is, ahol sok a „Búvár” (CSD 478.4 sorozat, a Csehek ezt pápaszemes kígyónak nevezik, míg elődeiket a CSD 478.1 és 2 sorozatot, Bardotkának hívják, Brigitte Bardot után szabadon). Természetesen minden érdekességet bemutattak, kommentáltak, de mivel csak nagyon csekély volt a magyar tudásuk, legalább olyan, mint a mi cseh nyelv ismeretünk, ezért az idegenvezetés angol nyelven történt. Itt köszönném meg Kozslai Gergőnek a tolmácsolást, aki fordította számunkra az elmondottakat. Mivel a létszámunk a tervezetnél nagyobb volt, az idő pedig nagyon rohant, ezért több tervezett látványosságot ki kellett hagynunk, hogy jusson időnk a Pendolino előkészítő műhelyre is. Így sajnos nem sikerült látnunk a mozdonyvezető képzésben is szerepet kapó szimulátort, illetve ki kellett hagynunk a Cseh Mozdonyvezetők Szövetsége központjába tervezett baráti vendéglátást, amivel a szakszervezeti kollégák készültek

számunkra, némi harapnivalóval és Cseh sörrel! Ezt azért nagyon sajnáltuk, de győzött a szakmai kíváncsiság. Hogy időt spóroljunk meg, a Cseh kollégák, Michal Černý művezető úr segítségével leszerveztek nekünk egy BZ-s külön menetet, ami átvitt bennünket a fűtőházból a Pendolino és Railjet előkészítő műhelybe, a Prága-déli Karbantartási Központba (Prague Sout Maintenance Centre). Itt már várt bennünket az itteni részlegvezető, Jan Studeník, aki folytatta a szakmai idegenvezetést, és jó pár dolgot elmondott a műhelyben folyó munkafolyamatokról, az itt szervizelt vonatokról. Ez a központ fel van szerelve a

nagysebességű szerelvények karbantartására, amely központ rendelkezik egy speciális négy vágányos csarnokkal, ami lehetővé teszi a teljes 356 méteres szerelvények befogadását, ahol található ott alulról megmunkáló kerékpár eszterga is, valamint mosóberendezés is. Megtudtuk többek között, hogy a Pendolino, a Ceske Dráhy (CD) Cseh Nemzeti Vasúttársaság által üzemeltetett CD 680-as sorozatjelű, nagysebességű, billenőszekrényes villamos motorvonata, amit az Alstom (korábban Fiat Ferroviaria) gyártott és a lengyel ED250 sorozat rokon típusa. A vonat több vonalon 200 km/h-s sebességgel közlekedik, például Prága Brno, Ostravai, Ceske Budejovice, belföldi és nemzetközi SuperCity járatain. A társaság hét szerelvényt vásárolt belőle, amit már teljesen fel is újított. Érdekesség még hogy a szerelvények a Hét törpéről vannak elnevezve, és amivel a műhelyben tologatják a szerelvényeket, azt „Snehurka” névvel illetik, aki nem más, mint Hófehérke! A motorvonatok 3920 KW folyamatos teljesítménnyel rendelkeznek, a szerelvény hét kocsiból áll, amelyben négy hajtott kocsi található, minden egyes hajtott kocsit 8 db egyenként 490 kW-os motor hajt. A vonat sebességrekordja 237 km/h volt. Az egyedi billenőszekrényes megoldás segíti az ívekben való haladást, ami menet közben max 6 fok, de szervíz körülmények között, 8 – 8 fok, amit be is mutattak nekünk, úgyhogy rajta ültünk, és úgyis, hogy kívülről is meg tudjuk szemlélni. A képek nem adják vissza, de félelmetes. Ezután nagy meglepetésünkre a szervízből a főpályaudvarra kivittek bennünket a „Kejchal” (Hapci) nevű szerelvénnel, hogy időt spóroljanak nekünk a következő programunk előtt. Nyilván a szakmai programunk élvezett előnyt, de nagy sikert aratott a Pilseni sörgyár (Plzensky Prazdroj) látogatása is. Magát a gyárat 1842-ben alapították, és még

azok is nagy érdeklődéssel figyelték, akik nem igazán sörfogyasztók. Maga a gyárban a történelmi jellegű gyártási folyamatok mellett betekintést engedtek a mai sörgyártás, és palackozás titkaiba is, ami már egy korszerű, automatizált gyártósoron történik. A szombati napon sikerült azért Prága nevezetességeit is tüzetesebben megnézni, habár az nagyképű kijelentés lenne, hogy mindent láttunk, de szervezeten, majd kicsit leválva a csoporttól egyénileg is sikerült, a bennünket jobban érdekelt nevezetességeket is megtekinteni! Nem véletlenül lett a város 1992-ben az UNESCO Világörökség része. Ha az ember Prágában jár van amit nem szabad kihagyni, ilyen a Károly híd, az Órás torony, az Óváros tér (Staromestské), a Szent Vitus katedrális, a Staromestské Randice, Prága Zsidónegyede, a Námesty Republiky, a Lőportorony, az Obecni dum, a Prágai vár, a Wallenstein palota, de mi megnéztük még a

Zizkovi Tv-tornyot is, ami 216 méter, aminek a kilátó szintjéről gyönyörű panoráma nyílik a városra, és arról is ismert, hogy David Černý szobrász „Bébik” című mászó csecsemőket ábrázoló provokatív szobrai díszítik a külsőjét. A társaság másik fele eközben meglátogatta a Prague Public Vozovna Stresovice Transport Museum kiállítását. Tényleg óriási hála és köszönet mindenkinek, aki részt vett a szervezésben és a kivitelezésben, Különösen Cseh kollegáinknak: Martin Houdek, Jan Studeník, Jan Vondráček, Michal Černý, Antonín Brulík, akik felejthetetlen élményt szereztek kis csapatunknak! Külön köszönet Jíří Šafaříknek a Cseh Mozdonyvezetők Szövetsége Elnökségének az ÚRK tagjának, és Jaroslav Vondrovic Úrnak - a FSČR elnökének a közreműködésért.

Nemes Zsolt





Magyar-Szlovák mozdonyvezető találkozó,

Nyíregyháza-Sóstó

*XVII. Magyar-Szlovák
mozdonyvezető találkozó*

A Miskolci Tagscsoport meghívására a Federacija Strojvodcov (FS) Kassai Szervezetének nyolc tisztségviselője, ill. szakszervezeti aktivistája tett látogatást Magyarországon. Tagscsoportunkat nyolc fő képviselte, a találkozó helyszíne ezúttal Nyíregyháza volt. A kétnapos program első napján Miskolc-Tiszai állomáson a két csoport tagjai leültek és megbeszélték az elmúlt évi találkozó óta történeteket. A magyar csoport részéről elhangzott az épp aktuális vasúti területi átalakítás, ismertettük a pihenőnapirek állását – az első kifizetés előtt voltunk. Az őszi trágalyásokról nem volt mit beszámolnunk, hiszen életben van a hároméves bérmegállapodásunk. Persze, az évenkénti béremelés számait ismertettük.

A kassai kollégáktól megtudtuk, hogy a cégük béremelési ajánlata 0%-os! Ezt a munkaadójuk azzal magyarázta, hogy az állam nem fizet a megrendelt közszolgáltatásokért, így nincs fedezete egy béremelésnek. Az FS azt képviseli, hogy valamennyi (személyszállításban dolgozó) vasutas egységesen

75 eurós emelésben részesüljön. Állításuk szerint nagyon távol vannak az álláspontok egymástól. Kollektív Szerződésükben nem tervez egyik fél sem változtatást. Azt aláírták két évvel ezelőtt négy évre, így az úgymond be van betonozva.

A Cargo nagy nehézségekkel küzd, az ukrán áru leginkább lengyel átrakókon jön Európába, így a Cargo fuvarjainak 40%-át elveszítette. Ha nem javul rövid időn belül a helyzet a Cargo becsődöl és mivel az állam a tulajdonosa, vagy eladja, vagy felszámolja.

A személyszállításban dolgozók létszáma lassan növekszik. A fiatalok számára nem vonzó a vasút, mégannyira sem az, mint nálunk, mozdonyvezető tanfolyamra is alig jelentkeznek. A tanfolyam 18 hónap hosszúságú (nemrég növelték meg a képzés időtartamát) és sok fiatal számára nem vállalható másfél évig a 1100 eurós gyakornoki bér.

A fővárosban még kevesebben jelentkeznek mozdonyvezetőnek. Ezt a hiányt úgy is megpróbálják enyhíteni, hogy Kelet-Szlovákiából csábítanak oda plusz pénzért mozdonyvezetőt.

Egyébként a Kollektív Szerződésük is tartalmazza azt, hogy egy másik fűtőházban végezzen a mozdonyvezető munkát, legfeljebb három hónap időtartamban. Ezt általában csak a szomszéd fűtőházban jelentkező akut személyzetihiány kielégítésére használták.

Gratuláltunk Lubomir Kontúr tags csoportvezetőnek, aki november elsejétől a Szlovákiai Mozdonyvezetők Szakszervezetének szövetségi elnöke lett. Lubót október elején választották meg. A fórum, amely megválasztotta, hasonló a miénkhöz, küldöttek képviselik a munkahelyi tags csoportokat. Ott is ugyanúgy a küldöttcsoport tagja a tags csoportvezető, a helyettese, valamint 100 fő tag után egy küldött. Anton Strela lett így a Kassai Tags csoport vezetője és Bodnar Lukáš a helyettese.

Lubo meggyőző fölénnyel nyerte a választást. Ugyanakkor ez a választás nem a programok, elképzelések csatája, hanem egyfajta szimpátia szavazás, ugyanis a jelöltek neve is csak a választás előtti napon kerül nyilvánosságra. Ugyanakkor, bármikor lehet az elnök ellen egy bizalmatlansági indítványt kezdeményezni.

Természetesen szóba került a találkozó előtti napokban történt szádalmási baleset is.

A szlovák vasút elég jó, jobb általános állapotban van, mint a magyar vasút. Ugyanakkor ott is vannak meglehetősen súlyos hiányosságok. A baleset helyszínén a kétvágányú pálya egyvágányúvá válik ugyanis a közeli alagút csak egyvágányú. Egyetlen váltó van beépítve a pályába, nem volt egy másik, védőváltó egy pár méternyi sínrel, csonkavágánnyal. Nincs a vonal jelfeladásra sem kiépítve. Úgy vélem, a pályahálózat üzemeltetője nem volt elég gondos és körültekintő. Amit ma lehet tudni a balesetről az az, hogy a rövidebb 7-10 éves szakmai múlttal rendelkező zólyomi mozdonyvezető elfékezte magát, kiment a másik vonat elé.

Vissza akart tolni, de erre már nem volt ideje, az alagútból kibukkanó kb. 100 km/h-val haladó vonat rögtön bele is csapódott. Annak a vonatnak a mozdonyvezetője egy kassai kolléga súlyosan sérült. A véték mozdonyvezető könnyebb sérüléseket szenvedett. Szerencsére halálos áldozat nem volt, de sok a sérült. Ugye, a vizsgálat még tart, a pontos részleteket csak később tudjuk meg. Ennek kapcsán került szóba a kárfelelősségbiztosítás ügye. Szlovákiában 4 havi átlagbér erejéig lehet a munkavállalót anyagi kártérítésre kötelezni. Az FS (szlovák

MOSZ) ott is működtet kárfelelősség-biztosítást. Ugyanakkor ezt nem egy biztosítón keresztül teszik, hanem úgy mond házon belül intézik. Mi több tags csoportonként változó a kifizetése. Van olyan tags csoport, ahol havonta a bérparon szereplő levonás után kerül a kárösszeg kifizetésre, és van ahol egyösszegben, utólag, de előfordul ahol részletekben. Ezt minden tags csoport maga szabályozza. A kifizetés központi keretből történik.

A megbeszélést követően vonatra szálltunk és Nyíregyházára utaztunk. A skanzen bejárása, majd egy kiadós ebéd előzte meg a délutáni fürdözést. Természetesen a medencében is szóba kerültek a két ország mozdonyvezetőit érintő témák. Második napon a híres Vadaspark bejárása került napirendre, majd a hazaúton megálltunk Tokaj állomásán és egy hangulatos pincében, Tokaji bort kóstolva búcsúztunk el a kassai kollégáktól. Ismét sok információhoz jutottunk érdekes dolgokat hallottunk.

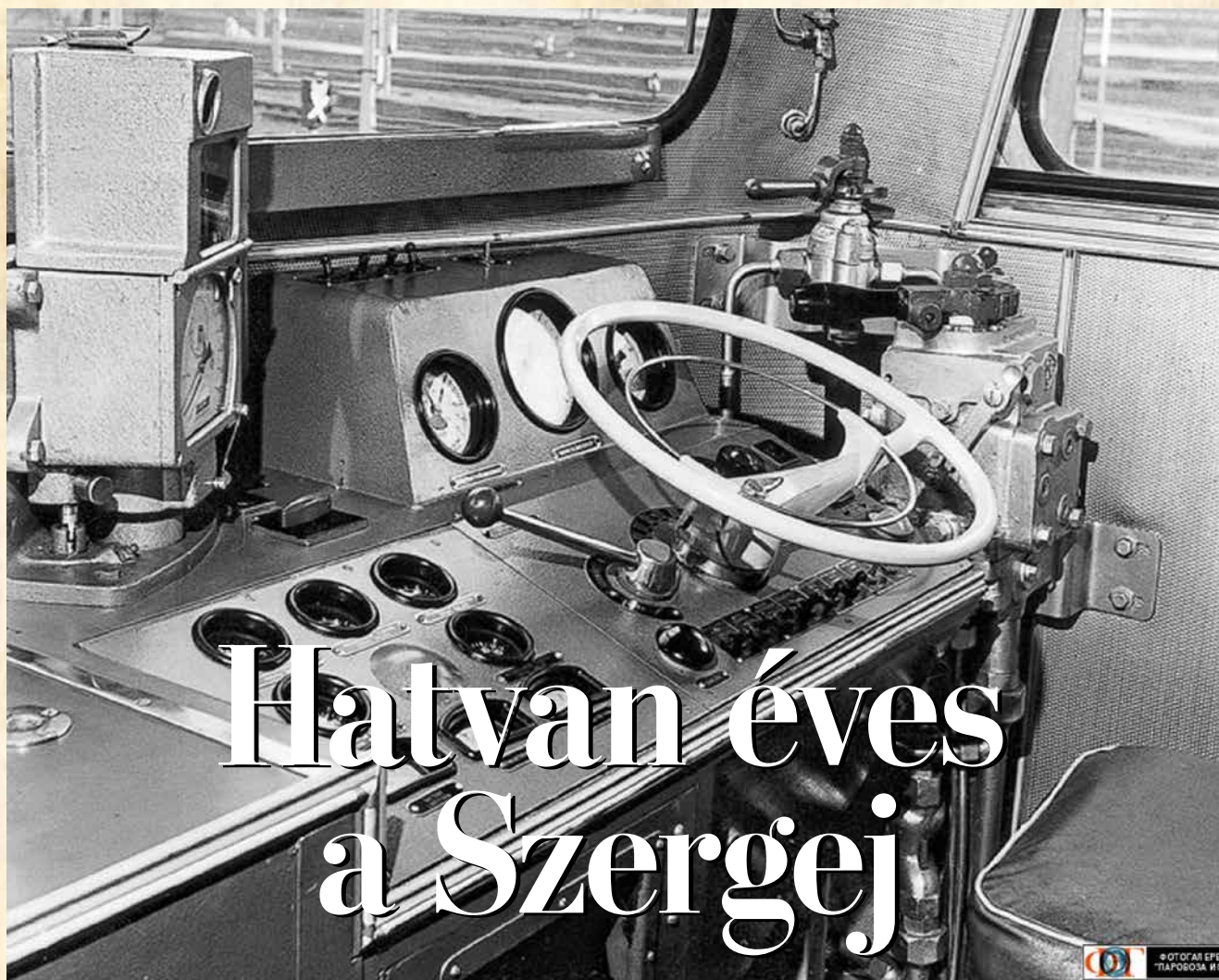
A kapcsolat során kiváló tolmácsolást kaptunk Ličko Csabi által, segített még Zdenka Čajnakova, a Kassai Fűtőház egyetlen női mozdonyvezetője, valamint Peter Kobelak nyugdíjas kollégánk.

Ezt az írást átnézte Ličko Csaba, akitől megtudtam, hogy jelenleg nincs a szlovákiai mozdonyvezetőknek lapja, mert finanszírozási nehézségek léptek fel és a két ezzel foglalkozó szakembert már nem akarták tovább fizetni. Elmondtam, hogy nálunk a szerzőkkel van a gond, nem a finanszírozással... Magyar részről jelen volt Faggyas Szilárd tags csoportvezető, Tóth Ferenc Attila területi ügyvivő Bakos Balázs és Bajnóczi Ádám ügyvivők és persze igyekeztünk fiatal kollégákat bevonni a kapcsolatépítésbe, hiszen a jövőben ezt a kapcsolatot is nekik kell majd igazgatni, építeni.

A Kassai kollégáktól a Tiszain elbúcsúztunk, de mint megtudtuk még majd egy órán át élvezték a MÁV vendégszeretetét, mert annyit késett a hazafelé tartó vonat...

Tóth Ferenc Attila





Hatvan éves a Szergej

Az idén ünnepeltük az M62-es sorozatú mozdonyok hálózatunkon való megjelenésének hatvanadik évfordulóját. A Vasúttörténeti Park nagyszabású rendezvénnel tette emlékezetessé e jeles évfordulót. A hetvenes években, amikor még fiatal masinista voltam, nálunk Ferencvárosban nagyon sok Szergej állomásozott, mondhatni, a vontatójármű állomány tetemes részét ezek az erős, szép formájú masinák képviselték. Ebben az írásomban megpróbálom csokorba szedni e hatvan éves típussal szerzett személyes tapasztalataimat. Mielőtt azonban belekezdenék emlékeim feltárásába, le kell szögeznem, hogy mozdonyvezetőként nagyon szerettem az M62 sorozatú, „Szergej” becenévű orosz dízelekkel dolgozni. E tény azonban nem tart vissza attól, hogy visszaemlékezéseimben – az igazsághoz híven – beszámoljak arról a sok-sok nehézségről, amely az írásom tárgyát képező mozdonyok üzemeltetése során felmerült. És még valami! Senki ne számítson tudományos értekezésre! A cikk írása közben nem vettem igénybe semmiféle segédeszközt, feljegyzést vagy szakirodalmat, kizárólag az emlékeimre hagytam, tehát írásomban előfordulhatnak kisebb-nagyobb tévedések. Ne felejtjük el, hogy negyven-ötven évet ugrom vissza az időben!

Vasutas pályafutásomat az érettségi megszerzése után, 1975-ben kezdtem meg a ferencvárosi fűtőházban, mint mozdonyvezető gyakornok. Az idő tájt a masinisták kiképzése több hónapos műhelygyakorlattal indult. Ebből adódóan először a műhelyben találkoztam és ismerkedtem meg az M62-esekkel. A 200-as széria akkoriban még egészen új, mondhatni festékszagú volt. E járművek garanciális javítását emlékezetem szerint az un. Szovjet Szerviz végezte. De szolgáltak nálunk régi, nullás vagy százas pályaszámú járművek is. Gyakorlatilag Fradi mozdonyállománjának jelentős részét Szergejek tették ki. Gőzösökből mindössze néhány darab 520-as és egy 411-es élte végnapjait fűtőházunk állagában.

Néhány szóban vázolnám, hogy milyenek is voltak a hetvenes évek közepének fradis Szergejei. A leglátványosabb különbség a napjainkban is üzemelő mozdonyokhoz képest a küllemükben, a festésükben mutatkozott meg. Valamennyi bordó színben pompázott, oldalán sárga csíkkal, az elején krómozott dísléccel, „bajusszal” és ötágú csillaggal. Volt egy kivétel, mégpedig a 071-es, mert ki tudja miért, az Északiban bordó helyett gyönyörű meggypirosra fújták. Másban nem különbözött a többitől, a csíkok és a csillag megegyezett a széria festéssel.

A régebbi sorozat példányain nem volt hangtompító, ami erős, férfias motorhangot kölcsönzött nekik. Ha jól emlékszem, a 067-es, a 069-es, a 071-es, a 077-es, a 079-es, a 096-os (ez volt a KISZ mozdony, amelyen csak KISZ tagsági igazolvánnyal rendelkező masinistákat lehetett beosztott személyzetként foglalkoztatni) és a 106-os mozdonyaink voltak un. „kéményesek”, vagyis hangtompító nélküliek.

A vezetőállások falai belül festetlen, perforált alumínium lemezzel voltak burkolva, a vezetőasztalt a gyárban barna színű kalapácslakkal fújták le. A kontroller megegyezett a Moszkvics gépkocsikba beépített kormányval, a kézifék pedig a ZIL teherautókban használt kormánykerékkel volt azonos.

Az előterek és a géptér falait vajszínű, a padlót és a kb. 10 cm magas lábazatot sötétbarna festékekkel vonták be. A motor sötétszürke fényezést kapott. Egy szó, mint száz, a gép kívül és belül egyaránt esztétikus képet mutatott. Persze a használat során a lerakódott korom, a kifolyt olaj, a kopások és a karbantartási hiányosságok sokat levontak e kellemes

összképből. Mert sajnos azok a gépek, amelyeken nem beosztott személyzet utazott, rendkívül gyorsan amortizálódtak. Egyszer elvetődött hozzánk egy fehérvári masina. Kívül belül korom és undorítóan csúszós fekete olaj borította. A géptér B végén, a hűtők alatt valaki téglákat rakott a járólapra, hogy ne kelljen a 2-3 cm-es olajtengerbe cipővel belelépni. Szörnyű látvány volt!

Mint műhelyben dolgozó gyakornok, természetesen aktívan részt vettem e járművek karbantartásában, javításában. A tervezett karbantartáson felül sok munkát adtak az úgynevezett „futójavítások”. A vonalon meghibásodott vagy szolgálatképtelenné vált mozdonyok gyakran borították fel az előre megtervezett technológiai menetrendet. Ezek között egyaránt akadtak súlyos betegek és könnyebben sérültek. Súlyos – és sajnos gyakori – meghibásodásnak számított a perselytömítés tönkremenetele. Ilyen esetekben a hűtővíz bekerült a motorba és ott összekeveredett a kenőolajjal. A hibát úgy lehetett javítani, hogy a hengerfej leszerelése után a hengerperselyt ki kellett húzni a motorblokkból, új tömítőgyűrűvel ellátni, visszahelyezni, a hengerfejet újból felszerelni, ügyelve azonban arra, hogy a gyárilag előírt nyomatékkal legyen meghúzva a négy leszorító csavarja. Ehhez a művelethez használtuk az úgynevezett „nyomatékkulcsot”. Olyan hosszú szára volt, mint egy kisebb evezőnek, mi pedig úgy néztünk ki, miközben nekifeszülve húztuk, mint a gályarabok. Egyszerűbb esetek voltak, amikor csak a hengerfej tömítését kellett cserélni. Komoly problémát okozott azonban, ha egy hangtompítóval felszerelt gép turbó felőli, hátsó hengerfejeit kellett leemelni, mert olyan kicsi volt a hely, hogy ilyenkor – emlékeim szerint – az egész hangtompítót meg kellett bontani.

De vajon mi okozhatta a perselyek tömítéseinek meghibásodását? A hetvenes évek közepén két fajta folyadékot használtak a 14D40-es motorok hűtésére. Az egyik volt a bóraxos, a másik pedig az olajemulziós hűtővíz. Az a szóbeszéd járta, hogy az emulziós víz kezdi ki a gumi tömítéseket, ezért a sok meghibásodás.

Súlyos hibaként sorolható be a kartergáz-védelem megszólalása. Ez a rendellenesség többnyire olyankor jelentkezett, amikor gázolaj került a motorolajba. Veszélyes betegség volt, nem lehetett vele játszani, mert a gázosodó olaj a forgattyúszekrény robbanását okozhatta. Az ilyen jellegű hibákkal mint műhelyszolgálatos mozdonyvezető gyakornoknak nem sok dolgom akadt, de később, amikor



Fotó: Sándor János

már mozdonyvezető voltam, egy alkalommal szolgálatképtelenné vált a gépem miatta.

Amelyik munkát nagyon nem szerettem, az az 52-es olajsűrítő takarítása volt. (Azért volt a neve ötvenkettes, mert ötvenkét elemből állt.) E rendkívül piszkos és undorító foglalatosságot természetesen mindig a gyakornokokra osztották ki. Ugyancsak a mi feladatunk volt revízió vagy nagyobb javítások után a motor takarítása. Sajnos a 14D40-es motorokból sok helyen szivárgott az olaj, ezért többnyire rendkívül koszosak, olajosak, helyenként kormosak voltak. Rendbe rakni őket viszonylag nagy munkának számított, ha rendesen, lelkiismeretesen akartuk csinálni.

Akadtt egy olyan tevékenység, amelynek a látványa is rettegéssel töltött el. Ez pedig nem volt más, mint a fődinamón végzett szénkefe csere. Ehhez ugyanis be kellett bújni a dinamó alá egy rendkívül szűk helyre és ott hanyatt fekvé lehetett e munkát elvégezni. Amellett, hogy némi klausztrofóbiával vagyok megáldva, még az a gondolat is félelemmel töltött el, hogy esetleg – bár tudtam, ez gyakorlatilag nem történhet meg – beindítják fölöttem a motort. Hál' Istennek ezt a feladatot nem nagyon merték gyakornokokra bízni.

A felesleges tevékenységet utáltam azonban legjobban. Amikor a „levegősofőknél” dolgoztam (ez a részleg a mozdony sűrített levegővel működő berendezéseit tartotta karban

vagy javította), a revízióra beérkező mozdonyok ablaktörlőit ellenőrizni kellett és ha volt valami hibájuk, azt muszáj volt megjavítani. Ez idáig rendben is lett volna, de egyáltalán nem voltak új ablaktörlő lapátok. Ezért azt a feladatot kaptam, hogy egy kerékpár-belső ollóval vágjak megfelelő méretű csíkokra, a kivágott darabokat hajtsam kettőbe, majd egy erre a célra ugyancsak méretre vágott alumínium lapra fektessem rá. Amikor ez megtörtént, az alumínium lapot is össze kellett hajtanom, hogy a gumi szorosan a lemezfelületek közé préselődjék. (E munkát satu segítségével végeztük.) Amikor elkészültem, már csak egy lyukat kellett fúrnom rá és ezzel készen volt az ablaktörlő lapátja, amit egy sasszeg segítségével rögzítettünk a karon. Jól nézett ki, csak egy baja volt, nem törött. Ugyanis ollóval képtelenség abszolút egyenesre vágni a gumit, ezért nem tisztította a felületet, csak két-három hajszálvékony csíkot volt képes húzni a vizes szélvédőn. Azon pedig lássuk be, nem lehet kilátni, tehát az egész munkafolyamat teljességgel felesleges volt. Amikor ezt szóvá tettem mesteremnek, Fogarasi Jani bácsinak – aki egyébként remek szakember hírében állott, ráadásul hihetetlen fizikai erővel rendelkezett – nem tett mást, mint elővette és fellapozta nekem az ablaktörlők javítására vonatkozó stencilezett technológiai utasítást. Abban pedig az szerepelt, hogy az ablaktörlő akkor tekinthető megfelelőnek, ha a meghajtó (lég)motorja üzemképes, a kart oda-vissza mozgatja, a mozgás sebessége változtatható, az ablaktörlő lapát és a gumi nem hiányzik, sérülés nem látható rajta. Az nem szerepelt a felsorolásban,

hogy az üveget valóban tisztára kell törölnie. Mit volt mit tenni, igazat adtam neki! Már csak azért is, mert nem volt más választásom. Csak annyit tehettem, hogy próbáltam minél egyenesebbre vágni a gumit, bár ez irányú igyekezetemet nem koronázta siker.

No, de ha lassan is, letelt a műhelygyakorlat, jött a VVK (vontatási vonatkísérő) tanfolyam, majd az utazás a mozdonyvezető mellett a vezetőálláson. Szergejen ugyancsak egy kiváló mesterhez, Bubán Lacihoz kerültem. A szolnoki pendliben jártunk, Ferencváros és Szolnok között húztuk a tehervonatokat, de előfordult, hogy távolabbra is eljutottunk. Szerettem a Mecsekalja-Cserkútra szóló vonatokat, vagy a papkeszi tartályszerelvényeket.

A VVK-ként foglalkoztatott mozdonyvezető gyakornok valójában vonatkísérői és gépkezelői feladatokat látott el, cipelte a zárlámpát a vonat végére, vezette a menetlevelet, valamint menet közben figyelte a jelzőket, jelzéseket és a pályát. Ácsorgások közben a mozdonyvezető oktatta, mesélt a forgalmi, a jelzési, valamint a műszaki utasítások szabályairól, a mozdony szerkezetéről, egyszóval mindenről, amit később mozdonyvezetőként hasznosítani lehet majd a gyakorlatban. A gyakornoknak a mozdony takarításában is részt kellett vállalnia, a szolgálat végén pedig a 20 literes marmonkannákból ő egészítette ki a karter menet közben megcsappant motorolajkészletét. Ez – mármint a motorolaj pótlása – nem tartozott a népszerű feladatok közé, hiszen a forró géptér szűk helyein a 20 literes marmonkannákat cipelni, emelgetni, az olajat óvatosan, lassan önteni (nehogy mellémenjen, mert akkor lehetett takarítani), nem volt éppen leányregénybe illő tevékenység. Váltás előtt a légszkevényekben felgyülemlett olajat is a gyakornoknak kellett leengedni. Itt azonban álljunk meg egy szóra! Érdemes ezzel a témával egy kicsit bővebben foglalkozni.

A Szergej motorja kétütemű, rés és szelepvezérlésű, alacsony fordulátú dízel erőforrás. Az égéshez szükséges levegőt nem szívja magába, hanem a légszkevénybe a roots fúvó és a turbófeltöltők által összesűrített levegő a dugattyú egy bizonyos helyzetében az erre kiképzett nyílásokon áramlik a hengerekbe. Igen ám, de amikor a dugattyú elhalad a nyílások előtt, a persely faláról némi kenőolaj kerül be a légszkevénybe. Minél rosszabb, kopottabb a motor, annál több. Ezt a felgyülemlett olajat pedig időről-időre el kell távolítani, mert zavarokat okozhat a motor üzemében.

A hetvenes években a szocialista országok nem sokat törődtek a környezetszennyezéssel. Nem tanították az iskolákban, az emberek nem érezték fontosnak, a többségnek – így nekem sem – eszébe nem jutott, hogy egy adott cselekvéssel mekkora károkat lehet okozni, milyen veszélyeket lehet előidézni. E rövid eszmefuttatást azért kapcsoltam ide, mert – mi tűrés-tagadás – a 14D40-es motor légszkevényében összegyűlt olajat egyszerűen, lelkiismeret-furdalás nélkül leengedtük a pályára, a kavicságyra. Arra ügyeltünk, hogy soha nem állomások területén, mindig a bejárat jelzők előtt ácsorogva végeztük el e mai szememmel nézve szomorú feladatot. Ha Kőbánya-Kispest felől jöttünk, akkor rendszerint FC elágazás bejáratánál, mert ott mindig hosszan kellett várakoznunk. Állítólag a rendszerváltás után, amikor igyekeztek megtisztítani a pályatestet az olajtól, több, mint tíz méter mélyről is olajjal áztatott talajt kapartak ki. Szégyellem magam, mert ennek a károkozásnak én is részese voltam. A szombathelyiek úgy tűnik, már akkor is környezettudatosabbak voltak, hiszen a főnökség előírta: a leeresztő csövekből a műhelyben muszáj levágni vagy fél métert, hogy alá lehessen helyezni egy marmonkannát, amibe a fáradt olajat kell összegyűjteni. Amikor a nyolcvanas években megjelentek nálunk a CSD eredetű Szergejek, akkor láttuk, hogy a csehek is jobban ügyeltek a környezetükre mint mi, hiszen egy elmés berendezés segítségével a légszkevényekben felgyülemlett olajat megszárták és visszaforgatták a motorba.

De térjünk vissza a gyakornoki tevékenységhez. A VVK hivatalosan nem vezethette a mozdonyt, de a jó mesterek a tiltásnak fittyet hányva általában a vezetés tudományára is megtanították a hozzájuk beosztott kadétoakat. Bubán Laci, az én tanítóm is nagyon hamar a Moszkvics kormány mögé engedett, így mire a bentlakásos tanfolyam után felügyelet mellett hivatalosan is gyakorolhattam a vezést, már komoly rutinnal rendelkeztem. Mondanom sem kell, hogy a felügyelet alatti vezést is igyekeztem Bubán Laci mellett végezni. Egy alkalommal Szolnok felől igyekeztünk tehervonatunkkal Ferencváros felé. Miközben Üllőn ácsorogtunk, felszállt hozzánk a vezérigazgatóság egyik munkatársa ellenőrzést végezni. Jött velünk egészen Ferencvárosig. Amikor Kőbánya Kispest állomás „gondolkodó” nevű vágányára ereszkedtem befelé, a kijárat jelzőn még vörös, továbbhaladást tiltó jelzés volt, tehát meg kellett állnom. (Történetünk idején Kőbánya-Kispest még mindössze egy 4-5 vágányos, hangulatos, középállomás volt, peronjai sárga gyöngykavicsal felszórva, a mostani

metróállomás és a plázák helyén erdővel.) Valahogyan nagyon jól éreztem a vonat fékjét, ezért a lejtő ellenére kissé bátran gurultam befelé. Közben Laci a menetlevelet írta. A vezérigazgatósági dolgozó közepén állt, a kézifék kerekébe kapaszkodott és feszengett. Egyszer csak megszólalt: „Vezér úr, a gyakornoka nem fog tudni megállni a vörös jelző előtt! Laci fel sem nézett a papírjaiból, csak ennyit mondott: „Dehogynem, már miért ne tudna?” És valóban gond nélkül, szépen megálltam kb. 1-2 méterre a jelzőtől. A hosszú, egymás mellett eltöltött hónapok vezettek a feltétlen bizalomhoz. Mondanom sem kell, nagyon jólesett.

Azután levizsgáztam, majd eltelt az a számomra rendkívül hosszúnak tűnő idő, amikor M44-es és M43-as mozdonyokkal kellett tolatnom. 1978 szeptemberében jött az örömhír, szergejes fordába kerültem, igaz, csak közbevéltónak, de akkor is. Innentől kezdve, nem szedem időrendbe az M62-es mozdonnal való utazásaim alatt szerzett élményeimet, tapasztalataimat, csak úgy írom, ahogyan az egyes események az eszembe jutnak.

Valamikor 1979 nyarán történt, hogy a 4204-es számú Balaton expresszhez jelentkeztem. A vonat sebességcsoportja 90/100-as volt, ami azt jelentette, hogy normál esetben elég a 90-es tempót alkalmazni, késés esetén azonban lehet akár százal is robogni. A Balaton expressz tíz kocsiból állt, tehát jó erőben lévő masinára volt szükség a menetidő tartásához. (Zárójelben elmesélem, a mozdonyokat valós erejük szerint úgy rangsoroltuk, hogy az a masina, amelyik tíz kocsival képes felgyorsulni Szárszóról indulva Szemesig százra, az jó. Amelyik nem, az gagyi. A másik próbatétel Szabadbattyán állomás nevéhez fűződik. Ott ugyanis rendszeresen kitérő irányú váltókon, tehát negyvenes tempóban hagytuk el az állomást. Az számított jó mozdonynak, amelyik a Kiscsérípusztáig tartó emelkedőn tíz kocsival 60 km/órás sebességre képes volt felgyorsulni.) Amikor jelentkeztem, Kántor Karcsi bácsi, a szolgálatban lévő felvigyázó azzal fogadott, hogy két gép közül választhatok. Az egyik a 198-as, szép tiszta mozdony, de sajnos mindössze 900 kW teljesítményre képes. A másik a koszos, ütött-kopott, hangtompító nélküli 106-os, amelyik az 1300 kW-ot is leadja, ha olyan kedve van, de sajnos a kerekai annyira kopottak, hogy legfeljebb 80 km/ó-val szabad vele közlekedni. Én a 106-os Szergejt választottam és nem bántam meg. A dinamikus gyorsulásoknak köszönhetően a vonattal végig tudtam tartani a menetidőt, annak ellenére, hogy sehol nem mentem nyolcvannál nagyobb sebességgel. Na jó,

kifuttatásokat nem nagyon engedélyeztem magamnak, mindenütt nyolcvanról kezdtem meg a fékezést. És a mozdony hangja! Akkoriban Földváron a fák még alagútszerűen borultak a vasút fölé. Amikor indultam, először első fokozatba tettem a kontrollert, aminek következtében a motorfordulat egy kicsit leült, majd azután egyből négyesbe kapcsoltam. Negyedikben lépett be az „induktív adó”, amelynek következtében a motor hirtelen akkorát rőffent – e hangot a közelben lévő löszfal és a fák koronái visszaverve megsokszorozták –, hogy szerintem Keszthelyen is lehetett hallani.

Egy másik alkalommal ugyancsak nyáron, ugyancsak a Balatonon de annak az északi partján húztam egy hat darab By kocsiból álló, Balatonakali-Dörgicsére közlekedő személyvonatot. E vonatot menetrend szerint M40-es szokta továbbítani, de ki tudja miért, aznap rám jutott egy idegen – a számára már nem emlékszem – hangtompító nélküli Szergejjel. Szabadbattyánt elhagyva II ezrelékes emelkedőt kell a mozdonynak leküzdenie. Az M40-es gépek jó, ha ekkora vonattal 25-30 km-es sebességre képesek voltak felgyorsulni. Én a jó erőben lévő M62-esemmel majdnem ötvennel rántottam fel a dombra a szerelvényt. Mellettem a vonatvezető – akkoriban még vonatvezetővel jártunk arrafelé – megjegyezte: „Mi van mester, Battyánban felejtettük a vonatunkat, hogy így száguldunk?”

1978-ban, ha jól emlékszem foci VB tartotta lázban a lakosságot. Elérkeztünk a döntő napjához. Én reggel végeztem, gondoltam a meccs kezdetéig lesz időm bőven aludni. Miért-miért nem, délután – akkoriban még nőtlen voltam – beevett a fene a fűtőházba, mondván, jobb közösségben nézni, amint a világ legjobbjai rúgják a bőrt, mint otthon, egyedül. Egyszer csak odajött hozzám az egyik barátom, aki megszállott focirajongó hírében állott és elkezdett fűzni, hogy vigyem el helyette a 976-os számú tehervonatot, mert belehal, ha nem nézheti meg a döntőt. Addig-addig mondta a magáét, míg ráálltam a dologra. Megegyeztünk, hogy egy darabig eljön velem, amíg a 913-as számú vonattal találkozunk, azután ő azzal hazajön, én pedig viszem tovább a vonatát. A megállapodásban az is szerepelt, hogy egyszer, amikor nagy szükségem lesz rá, viszonzozza e nem kis áldozatomat. A mozdonyunk az M62, 077-es masina volt. El is indultunk annak rendje és módja szerint és minden baj nélkül megérkeztünk Fülöpszállásra, ahol félreállítottak bennünket, mondván, majd a 913-as után mehetünk tovább. A barátom tehát leszállt és hazaindult a

913-assal. Én pedig, amikor szabad lett a kijárat, indultam tovább a tehervonattal – pontosabban a barátom vonatával – Halas felé. Ahogy Soltszentimre felé közeledtünk, láttam, hogy a térközjelző előjelzője „nem áll”. (Abban az időben még alakjelzők szolgálták a közlekedés biztonságát.) Visszazártam tehát, hogy megkezdjem a fékezést, de a lezárás túl gyorsra sikerült, amelynek következtében a motor leállt. Nem törődtem vele, gondoltam, majd megállás után beindítom. És akkor az üzemnapló fedlapjára tévedt a tekintetem. Az állt rajta: „A motor csak szoptatással és besegítéssel indul.” Tudtam, itt a vég, szolgálatképtelenné váltam. Ugyan tettem egy bátortalan kísérletet, a vonatvezetőt beküldtem a géptérbe, hogy egy 17-19-es villáskulccsal húzza alá a fogaslécet, de hiába. Az akkumulátorok oly rossz állapotban voltak, hogy meg sem mozdították a motort, tehát semmi esélyem nem maradt. Szerencsére, a soltszentimrei szolgálati helyről lehetett telefonálni, így gyorsan tudtunk segélygépet kérni. A Csengődre akkor érkező, késett Meridián gyorsvonat M63, 003-as gépét akasztották le a vonatáról és küldték értünk. Miután bevontatott bennünket Csengődre, visszaállt a saját szerelvényére és tetemes késéssel elviharzott Budapest felé. Nagy balhé kerekedett az ügyből. Szinte hihetetlen, hogy nem buktunk le és a főnökség nem szerzett tudomást az illegális szolgálatcserénkről.

Ezek után muszáj szót ejtenem a Szergejek akkumulátorairól. Némelyik gépnek meglehetősen gyengén muzsikáló áramforrásai voltak. Különböző taktikákat alkalmaztunk, ha mégis kénytelenek voltunk egy időre a motort elcsendesíteni. A legenyhébb fokozatnak az számított, amikor nem az indító nyomógomb segítségével keltettük életre a Szergej erőforrását, hanem az indító kontaktorok kézi beemelésével, mert így elmaradt az előkenés, az előkenő szivattyú nem dolgozott, az akkumulátorok minden erejüket a motor főtengelyének megforgatására fordíthatták. Ha még így sem akart életre kelni a motor, akkor egy 17-19-es villáskulcs segítségével kissé alá lehetett húzni az adagolószivattyú fogaslécét, miáltal a hengerekbe több gázolaj került befecskendezésre. E módszert neveztük besegítésnek. A legdrasztikusabb eljárás úgy nézett ki, hogy néhány henger indikátorszelepét kinyitottuk, ezáltal azokban erősen lecsökkent a kompresszió, tehát kisebb erő szükségeltetett a motor megforgatásához. Rettenetes fülsiketítő hangja volt, amikor a nyitott hengerekben lezajlott az égési folyamat, miközben lángcsóvák csaptak ki az indikátorszelepekből, amelyeket azután ilyen pokoli körülmények között el kellett zárni. (Én soha nem mertem megkockáztatni ezt a fajta eljárást.) Az úgynevezett szoptatás volt a legutolsó lehetőség, ahhoz azonban egy másik mozdonyra volt szükség, hogy annak az akkumulátoráról indítsuk be a rakoncátlankodó masinánkat. Erre azonban



Fotó: Tilai Norbert

többnyire csak fűtőházak területén nyílt lehetőség, vonalon vagy állomásokon nem.

A fent leírtak alapján azt hiszem természetes, hogy a mozdonyvezetők nem szívesen állították le az M62-esek motorját. Volt is ebből jó sok kalamajka. A körvasúton gyakran órákig várakozó vonatok mozdonyai folyamatosan dübörögtek. Olyan helyeken, mint például Rákosszentmihály, rendszeresek voltak a lakossági bejelentések, tiltakozások. Gyakran kivonult egy-egy ilyen helyszínre a sajtó, a rádió, valamint a televízió. E műsorokban mindig a mozdonyvezetőt macerálták, hibáztatták, jajgattak, hogy a sok feleslegesen elégetett gázolaj mennyi kárt okoz a népgazdaságnak, stb. Valahogy egyiknek sem jutott eszébe, hogy mondjuk a vezérigazgatóság illetékeseihez intézze a kérdéseit, utánajárjon, hogy miért nincsen valamennyi mozdonyban tisztességes, biztonsággal használható akkumulátor. Egyszerűbb és kisebb kockázattal járó feladatnak tűnt a masinisztaát lejártni ország-világ előtt. Bár ki tudja, nincs kizárva, hogy voltak olyan riportok is, akik a valódi felelősöket faggatták, én azonban nem emlékszem ilyenre. (Persze, ha őszinte akarok lenni, akkor el kell mondanom, hogy amikor valahol ácsorgott egy nagy tehervonat, a mozdonyvezető soha nem tudhatta, mikor mehet tovább. Ha leállította a motort, a vonatból nagyon gyorsan elszökött a fékrendszert működtető sűrített levegő, hiszen a motorral együtt a kompresszor is leállt. Egy nagy és légvesztes vonat fővezetékének újbóli feltöltése pedig rendkívül sok időbe került. A fékpróba tartásának idevonatkozó rendelkezéseiről most ne is beszéljünk! Ezért, ha egy álló motorú masinával várakozó vonat hirtelen megkapta volna az engedélyt a továbbhaladásra, nem tudott volna rögtön, csak cca. 15-30 perc elteltével elindulni.)

Nekem is van egy ide illő történetem. Egy alkalommal, a hajnali órákban megérkeztem a 309 számú Polónia expresszre a Keleti pályaudvar csarnok ötödik (jelenleg ez a kilencedik) vágányára. A motort természetesen nem állítottam le, hiszen akkor nem tudtam volna újra beindítani, ugyanis az üzemnapló fedlapján ott virított piros betűkkel: „A motor csak szoptatással indul”. Bíztam benne, hogy gyorsan lehúzzák rólam a szerelvényt, tehát hamar kiszabadulván nem kell sokáig zajonganom a csarnokban. Sajnos nem így történt. Reggel hétkor még mindig rajtam voltak a kocsik. Én közben el is bóbiskoltam. Arra lettem figyelmes, hogy valaki dörömböl a mozdony oldalán. Kinéztem, hát kit látok?! Dr. Fehér (a keresztnévére már

nem emlékszem) vasútigazgató állt a gépem mellett. Mondanom sem kell, nagyon meglepődtem. Ő kissé emelt hangon, de udvariasan felelősségre vont, hogy miért zajongok itt a csarnokban, miért nem csendesítem le a mozdonyomat? Próbáltam neki vázolni a helyzetet, de csak azt értem el vele, hogy egyre ingerültebb lett, végül rám parancsolt, hogy azonnal állítsam le a motort. Én meg tettem, ő köszönt és távozott. Ezek után jelentettem, hogy az M62, 224-es mozdonnyal szolgálatképtelenné váltam. Sokáig tartott, amíg kerítettek egy segélygépet, amely aztán áthúzott Ferencvárosba. Egy amúgy is nehéz éjszakai szolgálat után körülbelül délután negyed kettőre sikerült végeznem. (A hetvenes években még 16 órában maximálták az egy szolgálatban eltölthető időt, de ezt valahogy senki nem akarta komolyan venni. Ha több, hát több, mondták. Amennyiben valaki fellázadt és a 16. óra lejártával lezárta a gépét, majd eltávozott, könnyen pórul járhatott, mert ha olyan helyen történt meg a gép elhagyása, ahol az nehezítette a közlekedés további lebonyolítását – mondjuk a Keleti csarnokában, vagy állomások átmenő fővágányán – mindig találtak valami kis szabálytalanságot, ami alapján aztán jól megbüntethették a rebellis masinisztaát.)

A nyári balatoni vonatoknál komoly gondot jelentett a nyárfák virágzása. A levegőben szálló, leginkább vattára emlékeztető virágokat a szellőző ventilátor beszívta, így a hűtőelemek nyílásaiba kerülve azokat eltömítették, miáltal egyre csökkent a hűtőfelület nagysága. Az amúgy is rekkenő hőségben dolgozó motorok azután az elégtelen hűtés következtében gyakran feladták a küzdelmet. Hűtővizük felforr, a mozdonyvezető már csak arra lett figyelmes, hogy ömlik a víz a masinájából. Természetesen itt is igyekeztünk taktikázni, kézi vezérléssel működtettük a zsalukat, a ventilátort, de ha túl sok nyárfavirágot szívott be a mozdony, akkor minden trükk hiábavalónak bizonyult.

Gondolom, eljött az az ideje, hogy valami jót is mondjak e mozdonyokról, mert még úgy tűnhet, hogy nem is szerettem őket. Megítélésem szerint ezek a gépek voltak a MÁV legmasszívabb járművei. Egy kis történettel szeretném bizonyítani előbbi állításom hitelességét. Egy alkalommal a ferenci nyugati gurítón teljesítettem szolgálatot az M62, 069-es, hihetetlenül koszos masinán. Amikor az utolsó koci is legurult, megálltam a domb tetején és vártam a gurításvezető utasítását. Két koci rossz helyre gurult, egy pedig idő előtt megállt. Ezeket kellett a helyükre állítani, miközben a másik mozdony már nagy csörömpöléssel és



Fotó: Tilai Norbert

dübörgéssel húzott fel a dombra. Vezetőállást – teljesen szabályellenesen – nem volt szokás a gurítós Szergejeken cserélni, így én is a menetirány szerinti hátsó vezérállásról vezetve indultam el lefelé, hogy egy négytengelyes, szénnel rakott kocsit betoljak a helyére. Elég bátran ereszkedtem, a sebességmérő olyan 25-28 km/ó sebességet mutatott. (Nem lehetett pontosan látni, mert az eredeti orosz gyártmányú, kardántengellyel meghajtott sebességmérők mutatója általában föl-le ugrott.) Nos, ahogyan közeledtem a kocsihoz fékezni kezdtem a Knorr hármas, „Jancsi” névre hallgató kiegészítő fékkel. Igen ám, csak azt nem vettem figyelembe, hogy a pálya szénporral szennyezett, így abban a pillanatban, amikor a fékhatás elkezdett kialakulni, a mozdony kerekei már csúsztak is. Oldásra nem volt idő, tehát azzal a kb. 26-28 km/órás lendülettel rá is csattantam a kocsira. A vezetőálláson minden borult, leesett a földre, a géptérben az olajoskannák ügyesen elrepültek a helyükről (az egyikből még az olaj egy része is kifolyt), de a mozdonynak az ég világán semmi baja nem esett, a kocsis is a sínen maradt, így, miután elmúlt az ijedtség, folytattuk a melót.

Ha már a 069-es paripáról esett szó, ideszúrok egy másik kis történetet, amelynek főszereplője ugyancsak a vedlett

és rendkívül mocskos 69-es dübörgő volt. Erről a gépről tudni kell, hogy már körülbelül fél éve csak és kizárólag a gurítón dolgozott. Egy szép októberi napon azonban megmakacsolta magát és „beteget jelentett”. Ha jól emlékszem, sodronyegéssel húzták be a műhelybe. Estére, mire elkészültek rajta a javítással, már egy másik mozdony dolgozott helyette, így ott maradt a fűtőházban. Én aznap a 960-as kelebiai tehervonathoz jelentkeztem és a felvigyázó az éppen munka nélkül szomorkodó 069-est jelölte ki számomra. Meglehetősen rosszkedvűen és dühösen közelítettem meg ezt a szörnyű jószágot, amint gonoszul sötétlett a sziluettje a kőbányai oldal negyedik vágányán. Elcsattogtam vele gépmenetben Rákosszentmihályig, ahol megkaptam a vonatomat, egy „laza”, 150 tengelyes, közel kétezer tonnás szerelvényt. Na, gondoltam, ezzel aztán lehet kapaskodni! Egyszer csak elkészült a vonat, megjött a vonatvezető és elmenesztettek bennünket. Hamar 15. fokozatba került a controller, a motor dübörgése megtörte a körvasút környékének éjszakai csendjét. Rákosszentmihályon valamit mutogatott a szolgálattevő, hát kihajoltam és kinéztem az ablakon. Az elém táruló látvány megdöbbentő és egyben félelmetes volt. A két kipufogó milliószám szórta a szikrát, mint valami öreg

gőzmozdony vagy vulkán. Persze logikusan e jelenségre lehetett számítani, hiszen a hosszú gurítódombi szolgálat során soha nem lehetett alkalma a motornak hosszan, teljes fordulatszámmal dolgozni, legtöbbször csak alacsony fordulaton pörgött, így a kipufogó rendszerben szépen lassan nagy mennyiségű korom rakódott le, ami most a váratlanul jött erőteljes megterhelésnél elégett és a füstgázokkal együtt távozott a nyitott, hangtompító nélküli kéményeken keresztül. Szerencsére nem volt szárazság, így nem gyújtottunk föl semmit. Azaz, hogy... Amikor Pirtó állomásra érkeztünk, gondoltam bemegyek a géptérbe és öntök a motorba olajat, mert úgy számoltam, hogy én ezt a vonatot már csak Halasig viszem, ott majd leváltanak. Amikor benyitottam a géptérbe, onnan sűrű füst csapott ki. Hamar észrevettem, hogy a Turbó alatt egy kis tábortűz világít. Nyilván az történt, hogy a nyitott tetőablakon keresztül bepotyogó szikrák közül egy méretesebb darab meggyújtotta az ott illegálisan tartózkodó olajat. Nem volt nagy tűz, egy darab kézi tűzoltókészülékkel sikerült megfékezni. Megegyeztünk a vonatvezetővel, hogy nem szólunk senkinek, csak majd, ha begurultunk Halasra, akkor jelentjük a tüzesetet és azt hazudjuk, hogy ott gyulladt ki. Ez teljesen ésszerű gondolatnak tűnt, mert onnan már könnyen haza tudtunk menni. A gépet meg bevontatják a fűtőházba és ott a szakértők aztán agyaskodhatnak kedvükre a tűz keletkezésének okán. Nos, így is tettünk, egyre azonban nem számítottunk. Pirtón a bakter ugyanis látta az esetet és ahogy' kell, elkotyogta. Lett is nagy balhé, meg ejnye-bejnye, meg anyja neve három példányban! Azután ez az eset is a feledés homályába merült.

Most beszéljünk egy kicsit a vezérállás kialakításáról. Az első és legfontosabb, hogy rendkívül kényelmesre sikeredett, ergonómiai szempontból nem érhetne komolyabb kritika. Hacsak a műszervilágítást nem számítjuk, de az e téren mutatkozó problémát a személyzet nagyon ötletesen megoldotta. A csomagolástechnikában használatos nagy szilárdságú, színes műanyag szalagokat méretre vágva be lehetett hajtogatni a vezetőpult műszerei számára kivágott nyílások széleire, oda, ahonnan a műszerek a megvilágításukhoz szükséges fényt kapták. E módszerrel megszűnt a fényforrásul szolgáló 25-ös izzó réseken keresztülhatoló, a szemet gyakran vakító éles fénye és a mutatós kijelzők halvány, színes megvilágítást kaptak, ami hangulatossabbá tette az éjszakai vezetést.

Nagyon szerettem az ablakpárkányra felhajtható könyöklő

párnát, ami azért is kuriózumnak számított és számít mind mai napig, mert egyetlen más hazai mozdonyunkon sem volt soha hasonló, szellemes és ugyanakkor egyszerű kényelmi berendezés. Pompás élmény volt szép nyári időben – mondjuk úgy alkonyattájt – a Balaton partján, egészen a sarokba tolt ülésről bal kézzel vezetni, a jobb kézzel pedig az ablakban könyökölve, kissé oldalra kihajolva, az oldalablak kihajtható üvegén keresztül figyelni a pályát, miközben a menetszél hűtötte az arcomat.

Ha már megint a Balatonnál lyukadtam ki, nem bírom megállni, hogy zárásként ne meséljek el egy kedves kis történetet. Az 1980-as nyári fordulóban hétvégén volt egy olyan szolgálatunk, hogy reggel személyvonattal ledőngeltünk Fonyódra, majd este egy másikkal visszajöttünk. A két vonat között több, mint hat óra szabadidővel gazdálkodhattunk, lehetett például strandolni. Egyszer magammal vittem a feleségem is, így csináltam kettőnknek egy remek, fürdéssel, napozással és természetesen halevéssel fűszerezett hétvégét. Hazafele jövet – ha emlékeim nem csalnak meg, a 227-es Szergejt igazgattam – valamelyik relé elkezdett makrancoskodni. Fogtam magam, a feleségem hajából kivettem a hajcsatot és azzal rögzítettem a megfelelő helyzetben a renitenskedő relét. A párom másnap a munkahelyén büszkén mesélte, hogy előző este az ő csatjának köszönhetően érkezett haza időben több száz ember a Balatonról.

1981-ben aztán elküldtek villanymozdony-vezetői tanfolyamra, így egy időre búcsút mondtam a Szergejeknek. A sikeres vizsga után már ritkán dolgoztam dízelekkel. A szergejes időszakra ma is, mint vasutas pályafutásom egyik legszebb, legerőteljesebb korszakára emlékezem vissza.

Móricz Zsigmond

A MÁV Személyszállítási Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottság háza tájáról



MUNKAVÉDELMI



Engedjétek meg, hogy tájékoztatást adjak, az elmúlt időszak munkavédelmi jellegű tevékenységéről. Az bizonyára ismert számotokra, hogy miután a MÁV-START Volánbusz integráció megtörtént, az maga után vonta a Központi Munkavédelmi Bizottság újraválasztását is, és természetesen ezzel egyidőben a Paritásos Testület Munkavállalói oldalának újbóli választását. Miután akkor a delegáló szakszervezetek megállapodtak, egy konszenzus alapján létrejöttek az új testületek.





Ezekről annak idején lehetett is olvasni az akkori lapszámban. Miután a KMVB közel harmincezer munkavállaló érdekvédelmét látja el a MÁV Személyszállítási Zrt.-nél, ezért nem mindig csak a mozdonyvezetők problémáiról szólnak az üléseink. Most viszont ebben a lapban főleg a szakmailag bennünket jobban érdeklő problémákról írok, hisz az üléseinken sokszor esik szó, a munkacsoportunk gondjairól. Ez nem véletlen, mert a testületben négy mozdonyvezető van jelen és további két kolléga állandó meghívottja a KMVB üléseinek.

A témák kapcsán hívjuk a Munkáltató képviselőit az ülésekre, de az Ő oldalukról is vannak állandó meghívottak és résztvevői az üléseknek. Többek között a Humán oldalról Dr. Tura Szvetlána, humán erőforrás főigazgató asszony, a munkajog oldaláról Dr. Gódor Barbara, általános munkajog koordinátor, míg a Biztonsági Főigazgatóság Vasútbiztonsági részéről, Gubán János senior munka- és tűzvédelmi szakértő, illetve Dolmány Mihály, SZESZA Integrált irányítási szakértő MEBIR részről, és az SZK oldaláról is jelen szoktak lenni, vagy Szakács Tímea munka- és tűzbiztonsági szakértő, vagy Tóth László MÁV SZK. Munka- és tűzbiztonság szakértő. Már az októberi ülésünkön téma

volt az átszervezéssel érintett pénztári ágazat munkavédelmi képviselő választásával kapcsolatosan, és az ez év október 01.-vel kezdődő VTSZVI átszervezésekkel kapcsolatos Munkáltatói elképzelésekről az átmeneti időszakban, a Munkavédelmi érdekvédelmi képviselő tekintetében, hogy mik az elképzelései a Munkáltatónak. Mint megtudtuk a jelen lévő, dr. Kiss Veronika, Munkajogi vezetőtől – a VTSZVI átszervezése kapcsán, ez vezetői elvárás volt, racionalizálást kellett végrehajtani. Ekkor tudtuk meg, hogy SZMSZ változás történik és négy Igazgatóság lesz az eddigi hat helyett. Emiatt három hónapon belül választásokat kell tartani. Elvárás a folyamatos működés biztosítása, a munkavállalói képviselő, de az MT kógens szabályok, kötelező érvényűek, és nem lehet attól eltérni még közös megegyezés esetén sem. A munkáltató csak december 31-ig tudja elfogadni az igazgatóságokon tevékenykedő munkavédelmi bizottságokat partnerként. A 2025. július 1-vel a Pénztárosi Szervezet létrejött, ez vasúti-, és autóbuszos szervezet összevonását jelentette, elindultak a kölcsönös képzések, hogy a munkatársak ide-oda bevethetők legyenek. Elsődlegesen az Irányítás szervezethez tartozik, mint munkáltatói





jogkörgyakorlója. 2025. október 1-vel az SZMSZ módosítás megtörtént, így létrejött az Értékesítési Igazgatóság, ezért szükséges az MVB és ÜT képviselő választás ott is, ez akár lehet egyszerre a másik négy területtel.

Gondolom az mindenki számára ismeretes már, hogy a MÁV Személyszállítási Zrt-nél, 2025 október 01. napjától, szervezeti átalakításra került sor, aminek okán a VTSZVI-k átalakultak, nevei megszűntek, és területi határai változtak. A hat Igazgatóságból négy lett, Vasúti Személyszállítási Területi Igazgatóság Észak, Kelet, Nyugat, és Dél elnevezéssel. A szervezeti változások miatt üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választásokat kell tartani a Vasúti Személyszállítási Területi Igazgatóságoknál, illetve az újonnan létrejövő Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóságnál. A KÜT és Üzemi Tanácsok, illetve a KMVB és a Szakszervezetek megtették a megfelelő lépéseket, az esedékes választások érdekében. A helyi Választási Bizottságok megalakultak, és mindenhol kiírták a választások időpontját. Addig már nem fog megjelenni újabb Mozdonyvezetők Lapja szám, figyeljétek az egyéb hirdetményeket a területeken, a választáskor éljétek választó jogotokkal, és támogassátok a MOSZ jelöltjeit. A Kelet

(Debrecen-Miskolc) területen ÜT és munkavédelmi képviselő választásra, 2026. január 12-16. között kerül sor, valószínű, hogy a többi területen is hasonló időintervallumban kerülnek megtartásra a választások! Figyeljétek a Hirdetményeket! A választáson való részvétel és az eredményes választás minden munkavállaló érdeke!

A munkavédelmi képviselők törvényben foglalt éves, 8 órás továbbképzése 2025 október 27. és 31. között volt megtartva. Minden napra más területek és szakmai csoportok voltak beosztva. A TSZVI-k tekintetében ez keddre és csütörtökre esett. Az MVT szerint a munkavédelmi képviselőket a megválasztásuk évében kétszer 8 óra alapképzés, és minden további évben egyszer 8 óra továbbképzésben kell részesíteni, ez által is segítve munkájukat, és felkészültségüket. Ezen oktatások már a kialakult gyakorlat szerint történtek, annyi változtatással, hogy a jogi 3 órás képzést a társaság munkajogi jogászai tartották, és hogy ne csak a száraz rendeleti tananyag legyen a téma, előzetesen megkértek bennünket, hogy tegyünk javaslatot a minket érdeklő szakmai, jogi és egyéb gyakorlat témákra, hogy előre fel tudjanak készülni belőle. Minden területről jöttek kérdések, úgyhogy a napi beosztásnak megfelelően továbbítottam ezeket, mert nem mindegy, hogy aznap volános műhelyesek, vagy buszvezetők voltak az oktatáson, vagy jegyvizsgálók, mozdonyvezetők, esetleg kocsiszolgálatosok, vagy JBI-s dolgozó, vagy irodai munkakörnyezetben dolgozó kollégák. Mindenesetre köszönet a munkajog jogászáinak a színvonalas oktatásért, elsősorban dr. Bálint Boglárkának, dr. Nagy Marának és Dr. Székvölgyi Annamáriának. Igazán színvonalas oktatást raktak össze, és a végén interaktív módon, volt lehetőség kérdéseket is feltenni, amik nem maradtak megválaszolatlanul! Előzetesen volt némi bizonytalanság a napi elszámolások terén, de a Munkáltató küldött egy állásfoglalást, miszerint, mindenki elszámolhatja a rá vonatkozó utasítások mentén a kiküldetési díjat, vagy éppen a mozdonyvezetők esetében a 690-et.

Nem teljesen mozdonyvezetőket érintő téma, de már előzőleg is foglalkoztunk vele, a 60/2024 (XII.15.) VIG „a MÁV-START Zrt. munkavállalói részére a képernyő előtti munkavégzéshez éleslátást biztosító szemüveg-ellátásról” szóló vezérigazgatói utasítás végrehajtási részének módosításának kezdeményezése, a gyakorlati és elszámolási problémák megoldásának érdekében. Előzőleg az volt a probléma, hogy a törzsanyagban úgy volt megfogalmazva a kérelem beadhatósága, hogy a Munkáltató, csak azokat a számlákat fogadta el, amiben a pontos kért összeg szerepelt,

de a szolgáltatók, így nem voltak hajlandók kiállítani a számlákat, ezért többen elestek a támogatástól. Kértük az Utasítás módosítását, ami meg is történt, de így is maradt benne egy aggasztó rész, mégpedig az, hogy a számla és a Jogosultsági Igazolás HR portál szemüveg költségtérítés modulba történő feltöltésére a Jogosultsági Igazoláson a véleményező személy szakorvosként nyilatkozó általi aláírásának kelezésétől számított 6 hónap áll rendelkezésre a munkavállaló részére. Előtte több esetben előfordult, hogy a munkavállalónak csak hónapok elteltével sikerült eljutni az orvoshoz, majd az optikushoz, vagy éppen úgy jött ki a lépés, hogy egy kicsit tolt a kiváltást, hogy legyen rá pénze. Így kifutottak az időből. A 6 hónapon túl feltöltött számla nem került elszámolásra. Az ülésen elhangzott kérésünk, hogy vizsgálják felül és méltányossági alapon bírálják el azokat, akik az időkorlát túllépése miatti lettek elutasítva. Értesítéseink szerint több ilyen kolléga is volt, kértük a rendszerben ellenőrizni.

És akkor egy kissé szakmaibb kérdés: tájékoztatást kértünk a „bérelt” mozdonyok munkavédelmi problémáinak kezeléséről, a felmerült hiányosságok megoldásáról (pld.: 90-es sorozat zajosság kezelése, illetve visszapillantó kamerák problémái, TME /Viking járművek járműkapcsolása). A díznél piktogram fel van tüntetve, fűtőkkel szabad beindítani a gépet, két ajtó van a motortérhez, ott az egyiknél átmelegedés van, alumínium kilincsnél égés lehet, ez balesetveszélyes helyzet! Horváth Tibor Zoltán volt jelen a témával kapcsolatban, a legtöbb dologgal Ő is szembesült, keresik a megoldást. Az Akiem mozdonyok próbájánál, mi is ott voltunk, és már akkor több problémát jeleztünk, aminek többségét azóta próbálják megoldani. A zaj problémákat valószínűleg a hajtáslánc elkopása okozza, amit nagyon költséges javítani, de próbálják a zajosabb gépeket kiváltani. Mozdonyvezetői szék cserék megtörténtek, elvileg azokkal már nem lehet probléma. Kamerák le lesznek cserélve remélhetőleg éles, színes kép lesz látható, a kamera állítva lesz elhelyezve, így az áramszedőt ugyan nem lehet látni, de oldalra mindent. November végére, december elejére 4 db kamera érkezik ez évben. Mind a két képernyőt lehet látni, kiválasztani is lehet, nagyítási funkció lesz benne.

A novemberi ülésünk 10-én volt, a MÁV SZESZA. Központi Munkavédelmi Bizottság és a MÁV Pályaműködtetési Zrt. KMVB együttesen ülésezett Budapesten. Az együttes tanácskozást Vasas Zsolt, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. KMVB elnöke kezdeményezte, aki a Területi Vasútbiztonság Pécsi balesetvizsgálója. Napirendi pontjaink is a két terület

kapcsolódási pontjai mentén születtek, a középtávú munkavédelmi terv esedékessége, igény megfogalmazása, és a forma, - és munkaruhával kapcsolatos élő, folyamatban lévő és tervezett beszerzések, az idei évre vonatkozó igénylések jelenlegi állása, és a minőségi kifogások kezelése. A munkáltató tájékoztatása szerint kidolgozás alatt az új MVSZ törzsanyaga, amit már meg is küldtek a bizottságnak, a következő ülésen akár napirendi pont is lehetne. A második napirendi ponthoz Suha Péter érkezett a MÁV SZK Logisztikai főigazgatóság vezetője, és Fazekas Attila, anyaggazdálkodási igazgató. Részletes tájékoztatást kaptunk először az SZK felépítéséről, majd a készletgazdálkodás pillanatnyi helyzetről, a már megkötött szerződések, és várható szerződések állapotáról. Élő szerződések vannak 6 céggel, 8,1 milliárd Ft értékben, eddig 1 milliárd lehívott összeggel. Folyamatban lévő szerződés forma, lábbeli 400 millió Ft, védő lábbelire 2026. februárban várható a megkötése. 2025. évi igénylések állása, amikor a PKR rendszerben igény rögzítésekről beszélünk. Munkavédelmi jellegűek is vannak benne, azt lehet mondani, hogy 90% feletti! A PKR-ben a méretátlázat átalakításra került, méretállások módosítva lettek, erre mindenki figyeljen a rendeléskor. A főbb ruha típusokban próba kollekció lesz, ruharaktárosok fel vannak készülve rá. Aki gondolja odamehet próbálni, és akár az igény teljesítése előtt módosíthatja azt. Ne feledjétek, a 2023 évi KSZ módosítás után, ami érintette a 4-es számú mellékletet is a KMVB javaslatára, most már igényelhető a jól láthatósági 7:1 Traffic kabát, és a nyári magasszárú munkalábbeli (nyári bakancs), és magasszárú munkalábbeli (bakancs). Aki már az idén igényelte, azok a következő évben, amikor a negyedévben számára esedékessé válik az ellátás, már meg is kaphatják. Mindenki számára kívánok balesetmentes munkavégzést, és egészséges munkakörnyezetet! Ne feledjétek, a fontosabb az egészség, a Munkavállalónak joga van megtagadni a munka elvégzését, amelynek végzése során saját testi épsége veszélybe kerülhet, de meg kell tagadnia a munkát, ha mások életét, testi épségét vagy egészségét, közvetlenül és súlyosan veszélyeztetné! A biztonságos munkavégzéshez való jog alapvető, és ha valós, közvetlen balesetveszély áll fenn, joga van nem elvégezni a feladatot, amíg a veszélyt el nem hárítják!

Nemes Zsolt

elnök, MÁV Szesza. KMVB



Ezt történt a GYSEV-en



Üzemi Tanács és munkavédelmi képviselő választások vegyes érzésekkel



Az ÜT választások első fordulója sajnos eredménytelen lett, mivel a lehetséges 13 fő helyett, csak 7 fő kapta meg a szavazatok legalább 30%-át. Ők Üzemi Tanács tagnak tekintendők.

Az eredménytelen választás miatt a fennmaradó helyekre megismételt választást kellett tartani, ami már eredményesnek tekinthető. A választásra jogosult munkavállaló (3555) közül, 1858 élt a szavazati jogával. Szakszervezetünkől Paskó Pál (544) és Domán Péter (501) szavazattal sajnos nem kerültek be testületbe. Nagyjából 30 szavazaton múlt. Az ÜT választás sok tanulsággal szolgált számunkra, ezúton is szeretnénk megköszönni mindenkinek, aki részt vett a szavazáson, és a MOSZ jelöltekre leadta a voksát. Nem rajtunk múlt.



A munkavédelmi képviselő választás már az első körben érvényes lett. A gépészeti üzletágot Nagy János, Kalauz Bálint, Nagy Dániel képviselte, míg a személyszállítási üzletágnál Nógrádi László indult a MOSZ jelöltjeként. Kollégáink sikeresen vették az akadályokat, bírták a szavazók támogatását és megválasztásra kerültek. Ezúton is gratulálunk!

A választások utáni napokban, a gépészeti üzletágnál megalakult a munkavédelmi bizottság, melynek 4 fő mozdonyvezető, 1 fő művezető és 1 fő kocsivizsgáló tagja lett. Az első ülésen szavazás útján megválasztásra került a testület elnöke, aki egyben a paritásos testületi üléseken képviseli majd az üzletágot. Elnökké választották Nagy Dániel mozdonyvezetőt, helyettese Nagy János mozdonyvezető lett. Az elkövetkezendő napokban megalakult a központi munkavédelmi bizottság is, amely folytatta eddigi munkáját. Szakszervezetünk javaslatára két fő témát helyeztünk előtérbe, melyre mielőbbi egyeztetés várunk el a munkáltatótól. Az egyik fő téma a munkaközi szünettel és azzal összefüggésben lévő ügyekkel kapcsolatos. Másik fő téma, amelyre a közelmúltban több rendkívüli eseményi is rávilágított, a munkavállalók védőruházatával, védőeszközeikkel kapcsolatos problémák, hiányosságok kezelése. A régi-új képviselőkkel nekiláttunk egy hosszú feladatnak, amelynek végén szeretnénk majd elfogadható eredményekről is beszámolni. Eredményes és kitartó munkát kívánunk a testületek tagjainak!



Minden vasútvállalat számára elsődleges cél kell, hogy legyen a munkaerő utánpótlás biztosítása.

A mozdonyvezető gyakornokok képzése rövidesen elérkezik a vezetési gyakorlat modulhoz. Egy korábbi baleset kapcsán folytatott megbeszélésen arra a közös álláspontra jutottunk, hogy a mozdonyvezető gyakornokok gyakorlati képzésének degradálása, ha nem is kizárólag, de jelentős mértékben szerepet játszhat

a baleseti helyzetek kialakulásában. A vasútbiztonság növelését megcélozva döntöttünk közösen egyrészt az Utazó mozdonyfelvigyázói munkakör felélesztéséről, másrészt a jövőbeni mozdonyvezető képzések vezetési gyakorlata esetében a „mentor” jellegű oktatás visszaállításáról. Szintén ennek a megbeszélésnek a témája volt az oktató mozdonyvezetők motiválásának, megbecsülésének fontossága, hiszen az ő szerepük kulcsfontosságú abban, hogy a lexikális és gyakorlati tudás átadása mellett a jövő mozdonyvezetőit hivatástudatra, azaz „vasútra neveljék”. A GYSEV életében az utóbbi években folyamatosan felmerülő nehézségek és kihívások mellett kevésbé jutott alkalom a kisebb volumenűnek tűnő témák megbeszélésére, de nem lenne szerencsés elodáznunk az utánpótlás kinevelésének problémáját.

A felvetésünk két részből áll.

Egyik, hogy közösen dolgozzunk ki a felügyelet alatti utazás tematikáját. Tervezzük meg előre, milyen járműtípusokon, milyen vonatnemeken, mely oktatók mellett és milyen bontásban utazhatják le a tanulók az előírt óraszámot úgy, hogy a lehető legtöbb tapasztalatot és tudást szerezzék meg. Az oktató mozdonyvezetők részéről a megkeresésünkre több hasznos elgondolás is érkezett, ezt egy közös megbeszélésen szeretnénk megvitatni. Amiben mind egyet kell, hogy értsünk, ne az legyen az elsődleges cél, hogy valahogy kinyögjék (a gyakornokok és a vezénylők egyaránt) a kötelező vezetési óraszámot!

A másik, ami szintén az említett megbeszélésen került szóba, az oktató mozdonyvezetők motiválatlansága és



megbecsülés kérdése. Az erkölcsi megbecsülés elég megfoghatatlan és amúgysem gondolja egyik kolléga sem, hogy majd megveregetik a vállát, ha a keze alól egy jól képzett mozdonyvezető kerül ki. Előbb el tudják képzelni a felelősségre vonást, ha mondjuk az ellenkezője történik. Így „csak” anyagi megbecsülésre számíthatnak. Mégis jelenleg ott tartunk, hogy már a KSZ-ben lévő díjazást is vitatja a Munkáltató olyan fogalmakba kapaszkodva, mint a „megbízás” a „kiképzés ideje”, a „határozott idő” jelentése. Ez nem éppen a megbecsülés felé vezet út.

Többször elhangzott részünkről, hogy a betanítási pótlékot felváltó Oktató főmozdonyvezető 1-2-3 munkakör létrehozása a jelenlegi Mozdonyvezető 1-2-3 alapláb X százalékaival emelve megoldást hozna erkölcsi (presztízs munkakör) és anyagi (magasabb alapláb) alapon is, ráadásul maga a munkakör lehetne egyben a „megbízás” és a „határozott idő” is. A jelenlegi oktató mozdonyvezetői létszám 38 fő, de természetesen a kiválasztás/megbízás során az önkéntességet és a munkáltatói döntést szem előtt tartva a létszám ennek megfelelően változhat.

A minőségi utánpótlás-nevelés közös érdekünk és ebben a munkakörben egyben közérdek is.

Miután már nem szükséges Érdekegyeztető Tanácskozáson elfogadni az új munkaköröket, így a döntés egyedül a munkáltató oldalán van. Bízunk benne, hogy ajánlatunk és az érveink elfogadhatók mindenki számára és lesz előrelépés.



MOSZ Sopron

A MOSZ HELYTÁLL HELYETTED KÁRFELELŐSSÉG ESETÉN 1% TAGDÍJ - 100% VÉDELEM



A Mozdonyvezetők Szakszervezete által nyújtott kárfelelősségi biztosítás anyagi biztonságot nyújt és megtéríti azokat a károkat, amelyekért a MOSZ rendes tagjai munkaviszonyban elkövetett gondatlan károkozásuk folytán kártérítési felelősséggel tartoznak. A védelem a teljes kártérítési összegre vonatkozik (10%, de max. 10.000 Ft önerő kivételével).

A kárfelelősségi biztosítás fedezetet nyújt a szakszervezeti tagsággal rendelkezők, mint munkavállalók által okozott dologi károkra.

A munkavállaló a munkaviszonyból eredő kötelezettségének vétkes megszegésével okozott kárért kártérítési felelősséggel tartozik. A kártérítési kötelezettséget az Mt. és az érintett vasúttársaság Kollektív Szerződése szabályozza.

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

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

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

Baj érhet, kár nem!
Mozdonyvezetők Szakszervezete



ÜT ÉS MUNKAVÉDELMI KÉPVISELŐ VÁLASZTÁS MÁV SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI ZRT. VTSZI

2026. január 12-16.

Szavazz a MOSZ – VDSZSZ Szolidaritás
közös jelöltjeire



- valódi, erős képviselet
- azonos cél, közös érdek
- eredményes működés



**A DÖNTÉS A TIÉD – A SIKER MINDANNYIUNKÉ
SZAVAZZ, TÁMOGASD JELÖLTJEINKET**