

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXXI. évfolyam 1. szám 2026.



JÓ AZ ÖREG A HÁZNÁL

CSATLAKOZZ



Mozdonyvezetők
Szakszervezete



HA FONTOS SZÁMODRA, HOGY A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

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

HA FONTOS SZÁMODRA

- a szolidaritás és összetartás
- a szakmai és személyes támogatás

HA FONTOS SZÁMODRA

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

HITELES, MEGBÍZHATÓ, ERŐS!
WWW.MOSZ.CO.HU



Jó, ha van az embernek választása...

Az idei év a választások éve, a MOSZ 10. Kongresszusához kapcsolódó tisztségviselő választások és Országgyűlési voksolások is lesznek. Gondolom nem kell hangsúlyoznom a választások jelentőségét, jövőbeli hatását mindannyiunk életére, boldogulására, közérzetére, munkájára nézve.

Életünk nagy részét a munkahelyünkön töltjük, jobb esetben egészségre nem veszélyes, biztonságos munkakörnyezetben, jó csapatban és a munkánk ellenértékéért olyan fizetést kapunk, amivel biztosítani tudjuk magunk és családjunk számára a normális, nyugodt életet. Persze ez magában nem elég, mert ha nem

érezzük az erkölcsi megbecsülést a munkaadók részéről, akkor sokszor keserű szájjal indulunk munkába. Nem állom meg, hogy ne hozzam ide a pihenőidős pereink helyzetének alakulását, amikor is a MÁV Személyszállítási Zrt. példátlanul cinikus módon még a jogerőssé váló bírósági ítéletek esetén is késleltetni próbálja a kifizetéseket, lenézve ezzel tagjainkat. Amit megélünk most, az messze van az ideális helyzettől, a magyar vasút minden problémáját a saját bőrünkön érezzük, tapasztaljuk úgy, hogy közben semmi biztató jövőkép nem rajzolódik ki.

Ilyen helyzetben az összetartozásunk, kiállásunk, közös érdekeink megfogalmazása, és védelme különösen fontos. Ehhez van szükség erős, hiteles és független szakszervezetre. És szakszervezetünk életében az értékelésre, a programalkotásra, tisztségviselőink megmérettetésére, választásra és a megújulás lehetőségére. Ezen feladatokat végezzük el a MOSZ Kongresszushoz kapcsolódóan, szerveződésünk minden szintjén, tagjaink bevonásával és remélhetőleg aktív közreműködésével. A tagsoportai választások már áprilisban megtartásra kerülnek, május végére területi és vasútállalati vezetőink személyét is megismerjük. A Kongresszus tesz pontot a tisztségviselők választására, akkor a vezető tisztségviselők személyéről születik döntés. Bízom abban, hogy a választások eredményeként olyan MOSZ tisztségviselő csapat áll össze, amelyre minden tagunk számíthat.

A MOSZ működésére, eredményességére a politikai választások is hatással vannak-lesznek, hiszen a magyar gazdaság állapotának alakulása, a vasút jövőbeli szerepének meghatározása, finanszírozása kihat tagjaink munkahelyeinek biztonságára, egzisztenciánk fenntartására és arra, hogyan éljük meg a mindennapokat. Arra kérem a Mozdonyvezetők Szakszervezete tagjait, hogy éljenek jogukkal, vegyenek részt szakszervezetünk választásán és adják le voksukat az Országgyűlési választásokon is. Bízz benne, bárhogyan is dönts, az a helyes választás!

TARTALOM

Szerkesztői	3	Munkavédelem	17	Rendelkezés 2026-ban az adó 1%-ról. .	38
Búcsúunk.....	4	Területi Hírek		Összefogás segítő.....	39
Bérmegállapodás a MÁV-csoportnál.....	6	Miskolc	22	Keletis karácsony,	
Mennyi? I3%! Mi I3%? Mi mennyi?.....	8	Debrecen - Kelet	24	és nyugdíjas búcsúztató	40
Kétszázhatvanmilliós kifizetés terheli a		Debrecen.....	26	A visszatérés nem visszalépés	41
MÁV Személyszállítási Zrt-t	10	Szombathely.....	30	Józan fővel, pihent testtel,	
Ezernél is több munkaügyi per zajlik	11	Bábuk hullottak	32	nyugodt idegekkel	44
A MOSZ választás előtt áll	13	Nyugdíjas kollégáink köszöntése	34	„Szemét” helyzetben a Keleti.....	50
KÚT beszámoló 2026 február.....	14	Sakk-Matt a síneken	35	A Vasutas Nyugdíjpénztár	51
ÚT választások	16	Segíts hogy segíthessünk.....	36		

© 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 tördelőszerkesztő: Balogh Edina Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037, Budapest, Bécsi út 267.

Felelős vezető: Tolonics Gergely

Búcsúszunk



Mély fájdalommal és megrendüléssel búcsúztunk Borsik Jánostól – a Mozdonyvezetők Szakszervezetének egyik alapítójától, húsz éven át szolgáló alelnökétől, közösségünk meghatározó vezetőjétől, kollégánktól.

Elhunyt Dr. Borsi János a rendszerváltás egyik „ikonikus” szakszervezeti vezetője, a MOSZ alapító tagja, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének egykori ügyvezető alelnöke

Dr. Borsik János 1946 június 22.-én született Szentmártonkátán. Vasúti pályafutását 1963-ban villamosmozdony-lakatosként kezdte a MÁV Északi

Járműjavítóban. A mozdonyvezetői képzés sikeres elvégzése után 1968-1972 között mozdonyvezetőként, majd mozdonyirányítóként, végül balesetvizsgálóként dolgozott az „Hámán Kató” (Északi) Vontatási Főnökségen, és a Budapesti Igazgatóságon.

1986-tól kapcsolódott be a „hivatalos” érdekképviseleti munkába, a Vasutasok Szakszervezetében. 1990-től – a megalakulástól kezdődően – a Mozdonyvezetők Szakszervezetének ügyvezető alelnöke. A szakszervezet egyik szervezője, alapító tagja volt. 2000-től az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke, korábban társelnöke. A felelőségteljes munkája közben is folyamatosan képezte magát, jogi diplomát 1985-ben szerzett. Dolgozott az Országos Érdekegyeztető Tanács tagjaként, döntően munkajogi, kollektív szerződési és bértügyi tárgyalásokat folytatott, vezetett. Elévülhetetlen érdemeket szerzett az országos, valamint a MÁV vállalati érdekegyeztetés keretében elért munkavállalói eredmények kiharcolásában. PHARE program keretében részt vett e tárgyú kutatási tevékenységben is. Kiemelkedő kommunikációs felkészültsége, képessége révén országosan elismert szakszervezeti vezetővé vált.

Szervezőként, alapítóként részese volt a Vasutas Nyugdíjpénztár létrehozásának, annak Ellenőrző Bizottságának elnökeként is dolgozott. Tagja volt a Gazdasági és Szociális Tanácsnak is.

Nyugdíjba vonulása után is aktív kapcsolatot tartott a Mozdonyvezetők Szakszervezete tagjaival, tisztségviselőivel. A mozdonyvezetők közössége megrendülve búcsúzik tőle, nyugodjék békében!

Vannak pillanatok egy közösség életében, amikor bátorságra, hitre és elszántságra van szükség. A MOSZ megalakulása több mint 35 éve ilyen pillanat volt. Akkor még nem volt biztosíték a sikerre, nem volt kitaposott út, csak egy közös akarat: hogy a mozdonyvezetőknek legyen önálló, erős és hiteles érdekképviselete.

És vannak emberek, akik egy szervezet életében nem csupán résztvevők, hanem irányt szabó személyek, vezetők. János ilyen ember volt. Ő abban a történelmi jelentőségű időszakban nem csupán jelen volt – hanem kezdeményezője, formálója és motorja volt az alapításnak. Részt vett az alapelvek megfogalmazásában, a közösség szervezésében. Hitt abban, hogy a mozdonyvezetők sorsa nem lehet kiszolgáltatott, hogy az összefogás valódi erőt jelent. János olyan alapokat tett le, amelyekre ma is biztonsággal építhetünk. Az általa képviselt értékek – a szolidaritás, a szakmai elkötelezettség, következetesség és tisztesség – máig meghatározzák a Mozdonyvezetők Szakszervezete működését és tovább élnek közösségünkben.

Húsz éven át szolgált alelnökként azt a közösséget, amelynek megszületésénél bábáskodott. Tisztában volt azzal, hogy egy szervezetet nem elég létrehozni – azt nap mint nap erősíteni, védeni és képviselni kell, és Ő, mindig aszerint cselekedett. Következetessége, bátorsága és tárgyalókészsége sokszor jelentett biztos pontot a nehéz időkben. Tudta, mikor kell határozottan fellépni, és tudta mikor kell bölcsen, higgadtan képviselni az emberek érdekeit.

Jogászként is maradandót alkotott. Szakmai felkészültsége, precizitása és igazságérzete számtalan esetben jelentett védelmet és biztonságot a tagság számára. Nem pusztán a paragrafusokat ismerte – értette azok emberi súlyát is. Tudta, hogy minden ügy mögött sorsok, családok, felelősséggel dolgozó vasutasok állnak. Jogász munkájával hozzájárult ahhoz, hogy a mozdonyvezetők jogai ne csak papíron létezzenek, hanem a gyakorlatban is érvényesüljenek. Hiánya pótolhatatlan veszteség a mozdonyvezetők nagy családjá számára. A Mozdonyvezetők Szakszervezete, amely ma működik, az a közösség, amely ma is erős és egységes, jelentős részben az ő munkájának, hitének és kitartásának is köszönheti eredményeit.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete nevében mély és őszinte részvétünket fejezzük ki a gyászoló családnak. Osztozunk fájdalmukban, és hálás szívvel gondolunk arra az életműre, amelyet János ránk hagyott.

Dr. Borsik János alapítóként jövőt épített, vezetőként közösséget szolgált. Jogászként igazságot képviselt, emberként tiszteletet érdemelt.

Nyugodjon békében. Emlékét kegyelettel és büszkeséggel őrizzük.

Barsi Balázs elnök búcsúbeszéde

Bérmegállapodás a MÁV-csoportnál

A hároméves bérmegállapodás utolsó évében az eredetileg vállalnál jóval nagyobb mértékben emelkednek a keresetek a MÁV-csoportnál – erről állapodtak meg a munkavállalói érdekképviseletek, a cégcsoport, valamint az állam tulajdonosi jogait gyakorló Építési és Közlekedés Minisztérium (ÉKM) vezetői

MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA

- I. MÁV Személyszállítási Zrt., mint munkáltató (székhely: 1091 Budapest, Üllői út 131.; képviseli: dr. Kormányos László vezérigazgató) és a Mozdonyvezetők Szakszervezete, mint szakszervezet (székhely: 1145 Budapest, Bácskai u. 11.; képviseli: Barsi Balázs elnök) a MÁV-START Zrt., mint munkáltató és a Mozdonyvezetők Szakszervezete, mint szakszervezett között 2024. február 2. napján kelt, 3652/2024/START iktatószámom nyilvántartott, mozdonyvezetői munkaköri család bértáblái tárgyában létrejött **megállapodás II. pontját** az alábbiak szerint módosítják:

II. A mozdonyvezetői munkaköri család bértáblái

A mozdonyvezető, a motorvonat-vezető, a FLIRT motorvonat-vezető, a mozdonyfelvigyázó, a külsős mozdonyfelvigyázó és a gépészeti vonallelenőr munkakört betöltő munkavállalók a 2026. évben két ütemben alapbérfejlesztésben részesülnek a Bérmegállapodásban foglaltak szerint, az alábbi irányadó bértáblák szerint:

2026. január 1-től					
Mozdonyvezetők, motorvonat-vezetők, FLIRT motorvonat-vezetők 12 MMK*		Külsős mozdonyfelvigyázók 11 MMK		Mozdonyfelvigyázók 12 MMK	
Mozdonyvezetői szakmai gyakorlati idő	Alapbér (Ft/hó)	Életkor	Alapbér (Ft/hó)	Életkor	Alapbér (Ft/hó)
0-4 év	606 900	0-29 év	539 000	0-29 év	625 500
5-9 év	617 900	30-39 év	555 100	30-39 év	650 000
10-14 év	630 100	40-49 év	571 300	40-49 év	676 200
15-19 év	644 600	50-59 év	587 500	50-59 év	703 000
20-24 év	673 300	60 évtől kezdődően	604 000	60 évtől kezdődően	729 700
25-29 év	696 300				
30-34 év	718 900				
35-39 év	741 600				
40 évtől kezdődően	765 700				

*gépészeti vonallelenőrökre (13 mmk) is ez a bértábla vonatkozik, de elismert MÁV munkaviszony szerint 37952/2018/START megállapodás alapján nyugdíjas foglalkoztatott 40 éves sávba esik függetlenül a mozdonyoszl. időtől
Rész munkaidőben való foglalkoztatás esetén az alapbér értékek a rész munkaidő arányában érvényesek.

A döntés értelmében 2026. januárjában és februárjában az eredeti bérmegállapodásnak megfelelően 4,7%-os mértékben emelkedtek az alapbérek, a megemelt alapbérre márciustól további 4,7%-os emelés érkezik. A kiegészítő bérfejlesztésnek köszönhetően 2026-ban a MÁV-csoportban dolgozók alapbére közel 10%-kal (9,6%-kal) emelkedik. Ezt a keresetnövekedést ugyanakkor két további, érdemi lépés is kiegészíti. Az eredeti, hároméves megállapodásban rögzített, alanyi jogon járó 120.000 forintos SZÉP-kártya juttatás összege 400.000 forintra emelkedik és a kollektív szerződésbe is beépül. A megemelt mértékű SZÉP-kártya juttatást két lépésben kapják meg a munkavállalók: az

első 200.000 forintos részt márciusban, a második 200.000 forintos részt pedig júliusban. A lojalitási juttatás összege és kifizetésének ideje nem változik: a 350 ezer forintos juttatást az idei esztendőben is decemberben utalják a munkavállalóknak. A háromoldalú megállapodás utolsó pontja az egészségpénztári tagdíjak munkáltatói kiegészítésére vonatkozik. Ennek összege január 1-jétől minden pénztártag esetében havi nettó 4000 Ft-ról nettó 7000 Ft-ra nő. A fenti döntések összességében garantálják a közlekedési vállalat munkavállalóinak, hogy kerestük az idei esztendőben sem csupán megőrzi, hanem növeli is a vásárlóértékét, hiszen kétszámjegyű mértékben növekszik.

Mosz

2026. március 1-től					
Mozdonyvezetők, motorvonat-vezetők, FLIRT motorvonat-vezetők 12 MMK*		Külsős mozdonyfelvigyázók 11 MMK		Mozdonyfelvigyázók 12 MMK	
Mozdonyvezetői szakmai gyakorlati idő	Alapbér (Ft/hó)	Életkor	Alapbér (Ft/hó)	Életkor	Alapbér (Ft/hó)
0-4 év	635 500	0-29 év	564 400	0-29 év	654 900
5-9 év	647 000	30-39 év	581 200	30-39 év	680 600
10-14 év	659 800	40-49 év	598 200	40-49 év	708 000
15-19 év	674 900	50-59 év	615 200	50-59 év	736 100
20-24 év	705 000	60 évtől kezdődően	632 400	60 évtől kezdődően	764 000
25-29 év	729 100				
30-34 év	752 700				
35-39 év	776 500				
40 évtől kezdődően	801 700				

*gépészeti vonalellenőrökre (13 mmk) is ez a bértábla vonatkozik, de elismert MÁV munkaviszony szerint 37952/2018/START megállapodás alapján nyugdíjas foglalkoztatott 40 éves sávba esik függetlenül a mozdonyviszolg. időtől. Részmunkaidőben való foglalkoztatás esetén az alapbér értékek a részmunkaidő arányában érvényesek.

II. A jelen megállapodás módosítás szerinti, 2026. január 1-től irányadó bértábla alapbér értékeit 2026. január 1-jétől, 2026. március 1-től irányadó bértábla alapbér értékeit 2026. március 1-től kell alkalmazni.

Jelen megállapodás 2 (kettő) számozott oldalból és 3 (három) példányból áll, amelyből 1 (egy) példány a Mozdonyvezetők Szakszervezetét, 2 (kettő) példány pedig a MÁV Személyszállítási Zrt.-t illet meg.

Kelt: Budapest, 2026. február 11.

Munkáltató részéről:

.....
MÁV Személyszállítási Zrt.

Szakszervezet részéről:

.....
Mozdonyvezetők Szakszervezete



Mennyi? 130%! Mi 130%? Mi mennyi?

Január második felének kezdetén az aláíró felek módosították a hároméves bérmegállapodás 2026 évre vonatkozó rendelkezéseit. A módosítás MÁV kommunikációjának konklúziója szerint, amit átvettek (vagy át kellett venniük) a szakszervezetek – így a MOSZ – kommunikációjának is, „a közlekedési vállalat munkavállalóinak keresete az idei esztendőben sem csupán megőrzi, hanem növeli is a vásárlóértékét, hiszen kétszámjegyű mértékben, összesen 13%-kal növekszik.”

Nos, a közgazdaságtan tudományának kezdetét 1776-ra teszi a tudománytörténet, és Adam Smith brit filozófus egyik művéhez köti. (persze nagyképű közgazdászok szeretik Arisztotelészt vagy Aquinói Tamást is emlegetni) Gondolhatnánk tehát, hogy aki 1776 után járt iskolába, az tisztában van a keresetnövelés/keresetnövekedés fogalmával, illetve annak számításával. Így jelen esetben a 2026 évi keresetnövekedés, a módosított hároméves megállapodásban vállalt keresetnövelő intézkedések végrehajtása után, a „MÁV munkavállalók” 2026-os átlagkeresetének az előző évi átlagkeresethez (2025) viszonyított százalékos emelkedése. (ismert ugye az almát az almához, körtét a körtéhez mondás, és nem hozzuk ide például a Száhel övezet kecskepásztorainak éves keresetét sem) Akkor nézzük a keresetnövelés/keresetnövekedés valós számait!

Alapbérek: 2026 január elsejétől 4,7%-os emelés, majd 2026 március elsejétől a megemelt alapbérekre újabb 4,7%-os emelés. (ha minden jól megy) Mivel az alapbéremelésnek évközi része is van, az éves hatás

($1,047 \cdot 1,03917$) összesen 8,8%-os emelkedés. (ha a bérszerkezetet változatlanok tekintjük, és miért ne tekintenénk annak, akkor ez az emelkedés igaz lesz az alapbéreken túl az átlagbérekre is)

SZÉP-kártya juttatás: Ne tévedjünk, 2025-ben a munkavállalók nem az eredeti megállapodásban rögzített 120.000 Ft juttatást kapták, hanem összesen 370.000 Ft-ot. Ehhez képest a most vállalt 400.000 Ft, összesen 30.000 Ft/év növekedést jelent. Ennek keresetnövelő hatása a MÁV átlagkereset tekintve 0,35%, mozdonyvezetői átlagra 0,23%.
Egészségpénztári munkáltatói tagdíj-hozzájárulás: 2025-ben ennek mértéke bruttó 6.016 Ft/hó/tag volt, ami most 10.526 Ft/hó/tag-ra növekszik, ez évi 54.120 Ft/tag plusz juttatást jelent. Ennek keresetnövelő hatása a MÁV átlagkereset tekintve 0,64%, mozdonyvezetői átlagra 0,41%.
Összegezve tehát a módosított megállapodás alapján a MÁV munkavállalók várható átlagos keresetnövekedése 2026-ban 9,79%, ezen belül a mozdonyvezetők átlagos keresetnövekedése 9,44% lesz.

Adódik a kérdés. Miért kell a 13%-os porhinta a vasutasok munkavállalók munkájában megfáradt szemébe?

Vegyük sorba. Választási év van, tehát a kormányzati, hatalmi pozíciókban levőknek érdekük megnyerni a relatív nagyszámú vasutas munkavállaló jóindulatát, nyugalalmát, elégedettségét, esetleg szavazatát.

Lázár János miniszter, úgy is mint a tulajdonosi jogok gyakorlója, a 2025 decemberi CSÉT ülésen fejtette ki elképzeléseit, a hatályos megállapodásban foglaltat meghaladó mértékű béremelés, keresetnövelés lehetőségéről. Bár nem úgy és nem az valósult meg amit akkor hallottunk tőle, de a kulcsmondat akkor hangzott el, „kétszámjegyű béremelést javasol”. Ez a „kétszámjegyű” kifejezés uralta akkor és azóta is az erről való kommunikációt. Lázár János habitusát pedig már ismerjük, „ne okoskodjanak, hajtsák végre, aztán majd elszámolunk”. (Isd. I. vonal helyreállítás)

A politikai vazallusok (ez most mondjuk nem pejoratív, hanem tényszerű) pedig nem tehetek mást, mint ha törnek, ha szakad, valahogy „kikalkulálták” a kétszámjegyűséget. (ezzel egyébként már az erről tartott konzultáción is borzolták néhányunk idegszálaikat) Az örökemlékű Hofi Gézának a rákosista beszolgáltatási rendszeréről szóló mondását, azaz „mindegy hogy nyúl, csak rőfögjön” módszert alkalmazva kerestek valamit amihez képest megvalósul a kétszámjegyű keresetnövelés. (nagyjából azt, hogy mi lett volna ha...)

Mik lehetnek a tanulságok?

„Mindenkinek alkotmányos joga hülyének lenni”. Ezt a mondást Simicska Lajosnak (OIG huszár) tulajdonítják, bár sokan vetélkednek érte. (Lázár János is mondta kormánybiztos korában, hogy „mindenkinek jogában áll hülyének lenni...”) Nos mára a politikai kommunikáció emelte a tétet, az új mondás valószínűleg az „a hatalmon lévőknek jogában áll mindenkit hülyének nézni”! Talán ennek jegyében született meg a 13%, de talán nem árt szóvá tenni, hogy tudjuk, értjük, csak nem fogadjuk el!

Ne tagadjuk, a módosított megállapodás lényegesen kedvezőbb kondíciókat tartalmaz, jóval magasabb bért eredményez, mint amiről 2024-ben megállapodtunk, és amire előtte reálisan számíhattunk! Ennek fényében teljesen felesleges és divatos szóval kontraproduktív, kamuszámokkal terhelni a vasutasokat!

Apavári József

NEMZETGAZDASÁG ÉS MOZDONYVEZETŐK 2025.

- infláció (%)	4,40%
- minimálbér (Ft/hó)	290 800
- bérminimum (Ft/hó)	348 800
- átlagbér (Ft/hó)	705 000
- mozdonyvezetői átlagbér (Ft/hó) *	1 030 000

*MOSZ számítás

NEMZETGAZDASÁG ÉS MOZDONYVEZETŐK 2026. (TÉNY ÉSHIVATALOS VÁRHATÓ) .

- infláció (%)	3,20%
- minimálbér (Ft/hó)	322 800
- bérminimum (Ft/hó)	373 200
- átlagbér (Ft/hó)	780 000
- mozdonyvezetői átlagbér (Ft/hó) *	1 120 000

*MOSZ számítás



Már kétszázhatvanmilliós kifizetés terheli a MÁV Személyszállítási Zrt-t, mégsem biztosítja a napi pihenőidőt

Öt éve indultak el a munkaügyi perek a MÁV Személyszállítási Zrt. ellen az olyan jogellenes vezénylési gyakorlat miatt, amikor is nem biztosítja a napi és heti pihenőidőt. Az eddigi jogerős ítéletek, amelyek marasztalták a munkáltatót, jelentős fizetési kötelezettséget rónak az állami vasúttársaságra. A gyakorlat azonban nem változik, az összeg csak növekszik. Miért nem adja még mindig ki a munkáltató a napi pihenőidőnket?

A MÁV fizetési kötelezettségei az eddig meghozott - 66 tagunkat érintő - jogerős ítéletek alapján a legfrissebb helyzet szerint:

Bérpótlék: 187 795 859,- Ft

Kamat: 37 822 504,- Ft

Perkölttség: 12 578 552,- Ft

Bírósági eljárási illeték: 23 283 513,- Ft.

Összesen: 261 480 428,- Ft.

Több mint ezer per zajlik országszerte, a bérpótlék-követeléseink összege meghaladja a 4000 millió forintot.



Fotó: Tilai Norbert

Ezernél is több

munkaügyi per zajlik

a mozdonyvezetők pihenőidejéről,

a bíróságok sorra marasztalják el a MÁV-ot

A MÁV-csoport szerint viszont éppen az uniós rendelkezések alkalmazásával járnának rosszul a munkavállalók, amitől szeretnék megóvni őket.

(a *telex.hu* cikke)

Több mint ezer olyan per zajlik országsszerte, amelyben mozdonyvezetők próbálják kiharcolni az elmaradt pihenőidőjükért járó pénzüket: a bérpótlék-követeléseik összege eléri a 4 milliárd forintot. Háromszáznál is több elsőfokú és több mint harminc jogerős ítéletben adtak igazat nekik. Mégis, a Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) szerint a MÁV-Személyszállítási Zrt. továbbra is jogellenesen foglalkoztatja a mozdonyvezetőket, és a bíróság által megítélt bérpótléket sem fizetik ki nekik.

A MÁV-csoport ezzel szemben úgy látja: az uniós irányelvnel jóval kedvezőbb a pihenőidőkre vonatkozó hazai gyakorlat, és az uniós rendelkezések alkalmazásával a munkavállalók összességében rosszabbul járnának, amitől a bírósági ítéletek ellenében is szeretnék megóvni a munkavállalóikat.

A mozdonyvezetők munkaidő-beosztása jelentősen eltér szinte minden más munka időbeosztásától.

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének vezetője, Barsi Balázs szerint a beosztásuk annyira hektikus, egyenlőtlen és kiszámíthatatlan,

hogy a forgalom aktuális rendjétől függően akár hajnal kettőkor, reggel hatkor, esetleg este tizenegykor is szolgálatba hívhatják őket, azaz a nap 24 órájában bármikor kezdődhet és végződhet egy mozdonyvezetői szolgálat.

Mivel ez a bizonytalanság jelentős pszichés terheléssel jár, a törvény több pihenőidőt biztosít számukra. A vasúti törvény szerint a mozdonyvezetőknek a munkavégzés után



12 óra, a lakóhelyen töltött pihenőidő jár, amit a MÁV kollektív szerződése is megerősít. Ez azt is kimondja, hogy hetente egyszer legalább 42 óra pihenőidőt is ki kell adni nekik – úgy, hogy egy hónapra vetítve átlagban ez elérje a heti 48 órát.

„Ezzel szemben a mozdonyvezetők heti pihenőidejének jelentős részét a MÁV úgy jelöli ki, hogy a dolgozók az előző szolgálatukból még haza sem érnek, mikor már hivatalosan megkezdik a heti pihenőidejüket, majd annak lejártá előtt újra munkába kell indulniuk. Vagyis a heti pihenőidőbe beleszámítják a munkavégzés után járó 12 órát is”, magyarázta Barsi, és azt mondta, a nem megfelelő regeneráció nemcsak egyéni probléma, de közvetve felveti a vasúti közlekedés biztonságának kockázatát is.

A szakszervezet több mint egy évtizede kifogásolja ezt a szerintük káros gyakorlatot, pedig az Alkotmánybíróság

már 2020-ban kimondta egy határozatban, hogy az Alaptörvényből levezetett szabadság és napi pihenőidő, valamint a heti pihenőidő külön jár a munkavállalóknak. Vagyis ezek összevonása, valamint az, ha a jogszabályban előírtnál rövidebb időt biztosítanak regenerálódásra, ellentétes az Alaptörvénnyel.

Az AB-határozat után a MOSZ tárgyalni hívta a MÁV-Start vezetőit, hogy alakítsanak ki új rendet a pihenőidőkben, és jelezték, hogy három évre visszamenőleg követelik azokat az elmaradt béreket is, amelyek a pihenőidőben végzett munkáért járnak.

Barsi szerint a MÁV-Start eleinte pozitívan állt a javaslatainkhoz, amikor viszont az ügy átkerült a MÁV-csoport szintjére, a vállalat sem a korábbi követeléseket, sem a jövőbeli javaslataikat nem fogadta el.

Ekkor a szakszervezet mozdonyvezetői az ország összes munkaügyi bíróságán beadtak kereseteket – összesen 300-nál is többet. 2021-ben az egyik miskolci per bírāja előzetes döntéshozatali eljárást kezdeményezett az Európai Unió Bíróságán, és az uniós munkaszervezési irányelv értelmezését kérte. A luxemburgi testület pedig két évvel később a MOSZ álláspontját erősítette meg határozatában, és kimondta, hogy a heti pihenőidő előtt is ki kell adni a napi pihenőidőt, vagyis biztosítani kell a lakáson töltött 12 órát.

A MÁV-Start viszont ezután sem változtatott a gyakorlatán, és továbbra is arra hivatkozott, hogy jogszerűen jár el. Ekkor már egy elsőfokú bíróság is bérpótlék megfizetésére kötelezte a társaságot „rendkívüli munkavégzés díjazása jogcímén”, és az ítéletet a másodfokú bíróság is helybenhagyta. Az ügy a Kúriára került, amely a határozatában szintén kimondta, hogy a vállalat gyakorlata jogsértő: ítéletük szerint minden munkavégzés után jár a napi munkaidő, az nem vonható össze a heti pihenőidővel és ha a szolgálat utáni pihenőidő nem biztosított a mozdonyvezetőnek, akkor rendkívüli munkavégzésért járó 50 százalékos bérpótlékot kell fizetni neki. A Kúria szerint a napi pihenőidőre kiadott munka ugyanis rendkívüli munkaidőben végzett munkának minősül.

Barsi szerint a Kúria precedens értékű határozata után az ítéletek felgyorsultak, több mint háromszáz elsőfokú, és több mint harminc jogerős ítélet született, amelyekben egyenként 3-4 milliós kártérítéseket ítélt meg a MÁV mozdonyvezetőinek. A tavaly októberi első jogerős ítéletben meghatározott összeget a vállalat ugyan kifizette a munkavállalónak, majd egy hónapon belül rendezett még egy másikat, de a kifizetések ezután megálltak.

A szakszervezeti vezető elmondta, hogy a perek hatására a kormány már kétszer is törvényt módosított: előbb 2023-ban a Munka Törvénykönyve, majd a vasúti törvény pihenőidőre vonatkozó szabályait változtatták meg úgy, hogy a mozdonyvezetőknek tovább ne lehessen jogalapjuk követelésekre. A MOSZ vezetője szerint ezek a törvényt módosítások csak késleltetik a munkaügyi pereket, és „azért születtek, hogy a MÁV jogellenes munkaidő-beosztási gyakorlatát legitimmé tegyék”. Ez pedig szerinte „felveti a kérdést, hogy felelősen járnak-e el akkor, amikor inkább vállalják a kártérítéseket és bírósági költségeket, csak hogy ne kelljen változtatni a gyakorlatukon.”

Kerestük a MÁV-ot is, tervezik-e a megítélt bérpótlékok rendezését, a jogerős bírósági ítéletek teljesítését, valamint, hogy változtatnak-e a napi és heti pihenőidők kiadásának gyakorlatán. A MÁV-csoport válaszában azt írta:

„Határozott álláspontunk, hogy az Európai Unió Bíróságának 2023. márciusában meghozott ítélete veszélyezteti az évtizedek óta fennálló – az uniós irányelvnél jóval kedvezőbb – hazai pihenőidőkre vonatkozó gyakorlat fenntartását. Az uniós rendelkezések alkalmazásával a magyar munkavállalók összességében rosszabbul járhatnak, mint az eddigi hazai gyakorlattal.

Ettől mindenképpen szeretnénk megóvni mind a mai, mind a jövőbeli munkavállalóinkat.” Emiatt a vasúttársaság a napi és heti pihenőidőt érintő, utóbbi időben született néhány ítélet ellen felülvizsgálati kérelmet adott be, és indítványozták a végrehajtás felfüggesztését.

„A munkáltató a Kúria döntésének függvényében természetesen teljesíti fizetési kötelezettségét. A MÁV-Személyszállítási Zrt. – ahogyan a korábbiakban is – a mindenkor hatályos jogszabályi rendelkezéseknek és joggyakorlatnak megfelelően, így különösen a Munka Törvénykönyve és a Vasúti törvény szerint foglalkoztatja munkavállalóit” – írták, de megjegyezték, hogy a Kúria a peres ügyekben érdemi döntést még nem hozott, miközben munkáltatóként alkotmányjogi panaszt terjesztettek elő az Alkotmánybíróságon. A testület még nem hozott döntést, a vasúttársaság szerint így lezáratlan, még folyamatban lévő ügyekről van szó, ezért azt részletesebben nem kommentálják.

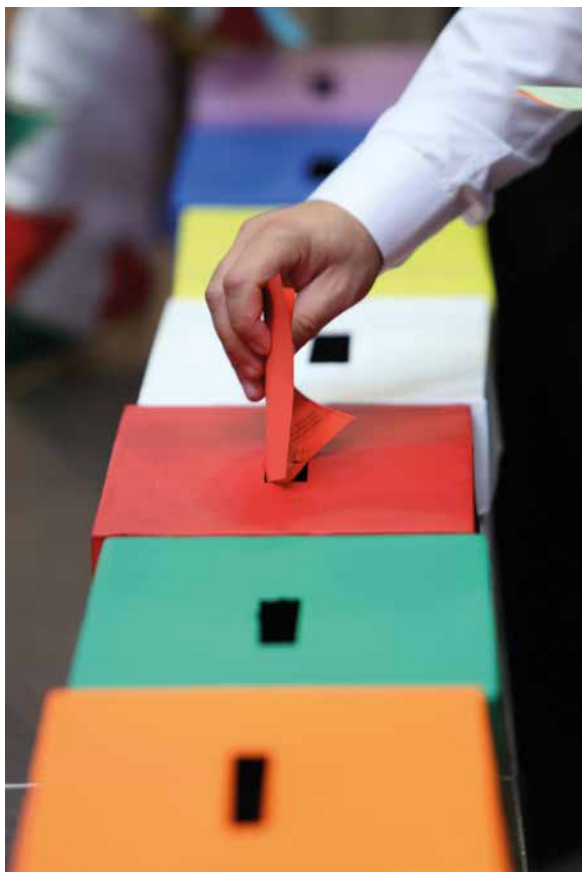
A Mozdonyvezetők Szakszervezetének vezetője szerint a magyar bíróságok nem az uniós jog, hanem a magyar jog alapján hozzák meg sorra a vasúttársaságot elmarasztaló ítéleteiket, így a MÁV-csoport közleményét nem tudják másnak tekinteni, mint „riogatásnak Brüsszellel”.

telex.hu/mosz

A MOSZ választás

előtt áll

A Mozdonyvezetők Szakszervezete szeptember 15-16-án tartja 10. tisztújító Kongresszusát.



A Kongresszuson kerül sor a MOSZ alapszabályainak megerősítésére, felülvizsgálatára, a módosító javaslatok testületi kontrolljára, a következő 4 évre szóló program elfogadására. A kongresszusi küldöttek döntenek a MOSZ vezető tisztségviselőinek személyéről is.

A Kongresszust megelőzően kerül sor a tags csoporti és területi választásokra. Ezek időpontjáról a MOSZ Küldöttközgyűlése már határozott.

A MOSZ-t helyi szinten jelenleg 49 tags csoport alkotja, ebben a magánvasúti szervezetek is megjelennek. A helyi tags csoporti választásokat április 1. és 30. között kell megtartani, a helyi választási bizottság által meghatározott időpontban és módon. A helyi tags csoportok az alapszabályok alapján legalább 3 fős vezetőséget választanak, és a megválasztott tisztségviselők maguk közül választják meg a tags csoport vezetőjét, aki a helyi közösség kongresszusi küldöttje is egyben. Tags csoport akkor működhet, ha a választásokat követően létrejön a vezetősége.

A helyi tags csoportok alkotják területi elv (vasútvasúti elv) szerint a MOSZ középszintű szerveződését az egyes területeket, amelyeket élén a területi vezető áll. A területi vezető az adott területhez

tartozó tags csoportok küldöttei választják meg maguk közül. A területi választásokat május 13-30. között kell megtartani. A helyi és területi választásokat követően áll fel a megválasztott tisztségviselőkből a következő 4 évre a MOSZ Küldöttközgyűlése, amely a MOSZ legfőbb döntéshozó szerve. Ez a Küldöttközgyűlés az, amely a Kongresszuson meghatározza, merre menjen és mely vezető tisztségviselővel szakszervezetünk.

A Kongresszus és az azt megelőző választások mindig lehetőséget adnak arra, hogy mindazok akik ennek a közösségnek a tagjai, véleményüket kifejezzék a lezáruló 4 évről, megvitassák a helyi tags csoportok keretein belül, a területeken, majd végül a Kongresszuson azt, hogy melyek a MOSZ legfontosabb feladatai a jövőben, mit és hogyan kell tenni hivatásunk, egzisztenciánk védelme érdekében, és arról is döntés születik, kik legyenek azok a tisztségviselők, akik ezt a munkát, ezt a felelősségteljes feladatot el kell, hogy végezzék.

Arra biztatunk mindenkit, aktívan kapcsolódjon be a helyi tags csoportok tevékenységébe, kísérje figyelemmel a választásokkal kapcsolatos információkat és ha elég erőt, elszántságot, kitartást érez magában, hogy a MOSZ tisztségviselőjeként tegyen a jövőben, akkor méretesse meg magát a választásokon.

A MOSZ hatékony és erős szervezet. Hogy a jövőben is így maradjon, ahhoz az kell, ne legyünk közömbösek, vegyük ki részünket a közösség életéből, tegyük együtt egymásért.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

KÜT beszámoló

2026 február

2026-ban január 15-én tartotta az első ülését a MÁV Személyszállítási Zrt. Központi Üzemi Tanácsa.

Az első napirendi pont szerint beszámolót hallgattunk volna meg a 2026. évi bérmegállapodás helyzetéről, viszont a testületi ülés napját megelőzően a minisztérium képviselőjével (Lázár János ÉKM miniszter jelenlétével) január 19-re volt összehívva a CSÉT ülés, így érdemben senki nem tudott nyilatkozni a napirend tekintetében a számok ismerete nélkül, ennek okán a napirend átkerült a februári ülésre. A további részben a munkáltatót Grajczárik Attila Humánerőforrás-Gazdálkodási Igazgató képviselte, aki a MÁV Személyszállítási Zrt. 2025. évi HR adatait osztotta

meg velünk prezentációjában. Az láthattuk, hogy a 2025. decemberi zárólétszám 29.544 fő volt, de ebben nincsenek benne a tartósan távollévők (497 fő). A tartalmas tájékoztatóból kiderült, hogy legtöbben az 55-59 életév közöttiek vannak (5903 fő, ebből 984 női munkavállaló), akiket az 50-54 közöttiek követnek (5827 fő, ebből 1143 női munkavállaló), tehát még közel sem „fiatalos” a korfa, de még így is fiatalabb az átlagéletkor, mint pl. a Pályaműködtetési Zrt.-nél. A nyugdíjas foglalkoztatottak száma 500 fő, ami a zárólétszámhoz viszonyítva 1,7 %-nak felel meg.

Várható nyugdíjazások 2026-ban 681 fő, 2027-ben 678 fő, 2028-ban 752 fő. Szó volt még a szabadságok alakulásáról havi bontásban, illetve a lakhatási támogatásokról a csoportszintű elvek alapján.

Az egyéb juttatások kérdéskörben 10 Mrd forintot meghaladó volt a kifizetés mértéke, amely magában foglalta a SZÉP kártya juttatásokat (a 2x 50.000 Forintot, illetve az 1x 150.000 Forintot), a kollektív váltás miatti munkaruha megváltásra fordított az c.a. 1,3 Mrd Forintot és a lakástámogatásra fordított összegeket. Itt megemlégtünk a KÜT részéről, hogy a MÁV-SZK Zrt. oldaláról többször, több helyszínen előfordult az, hogy az arculati kézikönyv előírásaival ellentétesen, és a munkaruha megváltásra fordított pénzeszközökön túl is a régi mintájú formaruhát akarják átadni a



munkavállalóknak, holott pont emiatt került megváltásra a 2025. évi pontkeret és a 2024-ben ki nem adott ruházat, 2026.01.01-től kezdődően pedig az új ruhakollekció az érvényes. Újra indult a szolgálati idő utáni elismerések kézbesítése is, amely azért szünetelt átmeneti ideig, mert azok beszerzése is közbeszerzési eljárás lefolytatására kötelezett lett. Ezek után megkötöttük a megállapodást a rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó juttatásokról 2026. évre vonatkozóan. A létszámadatokból is látszik, hogy jelenleg az ország legnagyobb vállalata vagyunk, így nem meglepő a 100 milliós keretösszeg, amivel létszamarányosan rendelkezhetnek az üzemi tanácsok.

Február 19-én tartotta a Központi Üzemi Tanács a következő soros ülést. Itt már rendelkezésre álltak az adatok, amelyek az időközben (január 19-én) megkötött bérmegállapodásra vonatkoznak. Mint az ismeretes, január elsejével 4,7%-kal, március elsején erre ráépülő újabb 4,7%-kal emelik meg a munkavállalók alapbérét. A SZÉP kártyára 400.000 Ft (2x200.000 Ft) alanyi jogú juttatásra jogosultak a teljes munkaidőben foglalkoztatottak, december hónapban pedig a munkavállalók lojalitását elismerő 350.000 Ft kerül kifizetésre az utasításban (bérmegállapodásban) foglaltak szerint. Az összegek hatalmasak amelyek a vállalatot terhelik, de azt a munkáltató gazdasági érdekeire vonatkozó titoktartási kötelezettségünk okán nem tudom megosztani.

Második napirendi pont:

Tájékoztató

- a 2026 évi képzési tervekről, annak változásairól,
- a munkavállalók időszakos oktatásainak tartalmáról (e-learning és jelenlétes) időráfordítás megadással,
- időszakos vizsgákról, tervezett vizsgaidőpontokról,
- jogszabály változás miatti képzés átalakítás jelenlegi helyzete és a további tervek.
- szakmai egyeztetések a vonalismereti és más vállalati hatáskörű képzések áttekintésére, különösen a valós tapasztalatszerzés érdekében.

Ez a napirend hatalmas területet ölel fel (már csak a vállalat méreteit és sokszínűségeit érintően is). A napirendi ponthoz tartozóan Fodorné Burján Andrea Képzés és Szervezetfejlesztés vezető, valamint Zórád Zoltán Vasúti oktatás-és vizsgaszervezés vezető voltak jelen. A napirend sokmindent ölelt fel, talán ez a lap sem lenne elég az összefoglalására, így címszavakban írok egy pár sort az érintett témákról.

- 2026. évi képzési terv
- alapképzés, oktató mozdonyvezetők helyzete, szerepe a képzésben

- vasútvállalati hatáskörbe utalt képzések (vonal-és típusismeretek)
- BUBE (Budapest- Belgrád előképzés)
- időszakos oktatások tematikája
- e-learning oktatásokkal kapcsolatos kérdések (idő, elszámolás, stb.)
- Jegyvizsgálók oktatása a vonatterhelési kimutatás tekintetében (VTK tudásanyag és a valóság viszonya)
- időszakos vizsgák idejének megállapítására vonatkozó szabályok

Harmadik napirendi pont a szociális és jóléti ügyek következtek, ahol a KÜT 5 fő rendkívüli élethelyzetbe került munkavállalónak nyújtott segítséget.

A választásokról.

2026. január 12-16 között a négy VSZTI területén, 19-29 között pedig az SZPÉIG területén zajlottak üzemi tanács és munkavédelmi képviselői a választások. Az első esetben személyes jelenléttel (urnáknál) az értékesítési területen pedig online módon (hiszen az egész országot lefedi a működési területük).

A választások mind az öt igazgatóságon érvényesek és eredményesek lettek, azaz 55 fő (5x11) új üzemi tanács tagot választottak meg a választásra jogosultak. Az alakulóértekezletek január végén, (az SZPÉ tekintetében február 05-én) megtörténtek. Gratulálok az újonnan mandátumot nyert jelölteknek és itt szeretném megköszönni vállaltunk valamennyi munkavállalójának a választásokon való aktív részvételt, újra megbizonyosodott, hogy a munkavállalóknak fontos ez a fajta érdekképviselet is és az üzemi tanácsokon keresztül szeretnének beleszólni a munkáltató működésébe!

Mivel azonban a VTSZVI-k tekintetében megszűntek az üzemi tanácsai mandátumok, a központi testületeket is újra kell delegálni, hiszen azok tagjainak száma több, mint 1/3-dal csökkent (Mt. 252 f)), éppen ezért 2026. március 12-re delegáló értekezletet hívtunk össze, ahol újra felhatalmazást adnak az üzemi tanácsok annak a 15 főnek, akik bekerülnek az új Központi Üzemi Tanácsba. Mire ezek a sorok nyomtatásba kerülnek valószínűleg már fény derül arra is, hogy kik lesznek a tagja az új Központi Üzemi Tanácsnak és az új Központi Munkavédelmi Bizottságnak.

Gyüre Ferenc

KÜT elnök

Lezárultak az ÜT és munkavédelmi bizottság választások

Továbbra is biztosított az erős, hatékony és hiteles érdekképviselő a MÁV Személyszállítási Zrt. Üzemi Tanácsokban, munkavédelmi bizottságokban és a központi testületekben. A MOSZ és VDSZSZ Szolidaritás együttműködése eredményezte a sikert és biztosítja az eredményes működést.

Lezárult az ÜT és MVB választás a MÁV Személyszállítási Zrt. VSZTI szintjén, a választások érvényesek és számunkra sikeresek és eredményesek. A MOSZ és VDSZSZ Szolidaritás közös jelöltjei a megszerezhető összes Üzemi Tanács mandátumot elnyerték, és a munkavédelmi bizottsági helyek közül is csak egyet nem sikerült hozni. A választásokat követően megalakultak a testületek, majd a KÜT és KMVB is újjá alakult.

Az Üzemi Tanácsok, Munkavédelmi Bizottságok, a Központi Üzemi Tanács és a Központi Munkavédelmi Bizottság elnökei mozdonyvezetők, a MOSZ tagjai. Ez siker és felelősség is egyben, amelynek megfelelni sok munkát és áldozatot kíván.

A sikeres választásokat követően a munkavállalók számára biztosított a valódi, hatékony képviselő és eredményes működés.

Gratulálunk a sikeres és eredményes választásért mindenkinek, a választást megszervező, lebonyolító és törvényességet biztosító kollégáinknak, kolléganőinknek köszönjük a munkát. Köszönjük a jelöltjeinkre adott szavazatot, a bizalmat, támogatást.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A március 12.-én megalakult MÁV Személyszállítási Zrt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT)

Elnöke Gyüre Ferenc VSZTI Kelet, elnökhelyettese Brauner Béla Nyugat Forgalmi Régió

Központi Üzemi Tanács tagjai:

1. Ambros Csaba Nyugat Forgalmi Régió
2. Bagí Csaba VSZTI Észak
3. Csallos Tamás VSZTI Nyugat
4. Duró Tibor Kelet Járműfenntartási Régió
5. Fábián Zoltán VSZTI Dél
6. Kurunzi Imre VSZTI Dél
7. Mikó Zsolt VSZTI Nyugat
8. Papp Károly Attila VSZTI Kelet
9. Pintér Norbert VSZTI Dél
10. Szabó Gábor Közép Járműfenntartási Régió
11. Szilvási Attila Kelet Járműfenntartási Régió
12. Tóth Zoltán Közép Forgalmi Régió
13. Willinger Gábor VSZTI Észak

A március 12.-én megalakult MÁV Személyszállítási Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottsága (KMVB):

Elnöke Nemes Zsolt VSZTI Kelet, elnökhelyettese, Schenkne Müller Anikó Éva SZPÉ Igazgatóság és László Gábor VSZTI Kelet

Központi Munkavédelmi Bizottság tagjai:

1. Czipó Ákos VSZTI Észak
2. Hoffman Sándor VSZTI Kelet
3. Káposztás Zsolt VSZTI Nyugat
4. Kerekné Majorszki Edina Veronika Kelet Járműf. Régió
5. Körbel Norbert VSZTI Dél
6. Nika László Ákos Közép Forgalmi Régió
7. Pápics Sándor Nyugat Forgalmi Régió
8. Putra Tamás János Közép Járműf. Régió.
9. Spisák László Kelet Forgalmi Régió
10. Takácsné Szigethy Margit VSZTI Dél
11. Tureczki Tibor VJBI Bp.
12. Winhoffer Jenő VSZTI Nyuga

Személyszállítási Zrt.

Központi Munkavédelmi Bizottság tájékoztatása

Engedjétek meg, hogy tájékoztatást adjak, az elmúlt időszak munkavédelmi jellegű munkájáról. Mivel a vállalati szervezeti átalakításokból kifolyólag, több vállalati egységnél munkavédelmi választások váltak szükségessé, így a központi testületek mandátuma is lejárt (Munka törvénykönyve 258.§).



Az új szervezeti felépítésnek megfelelően új választást kell tartania, amely megfelel a MÁV Személyszállítási Zrt. munkáltatói jogkörgyakorlásának rendjéről szóló utasítás előírásainak. A MÁV Személyszállítási Zrt. megválasztott munkavédelmi bizottságaiban, a képviselők úgy határoztak, hogy 2026. március 12.-én, 11 órára, Budapest, Kerepesi út 1-5. I. emelet 137. sz. tárgyalótermében, az új központi testületek választása érdekében delegáló értekezletet hívnak össze, ahol megválasztják az új MÁV Személyszállítási Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottságát és a Paritáros Munkavédelmi Testület Munkavállalói oldalának rendes és pótaggait. A 2026. február 12.-én megtartott Központi Munkavédelmi Bizottság ülésen, ahova

meghívást kaptak a vállalat összes Munkavédelmi Bizottságainak képviselői is, a testület úgy határozott, hogy a tervezett 2026 március 12.-ei, delegáló értekezleten megjelent Munkavédelmi Bizottságok képviselői, szavazás útján választják meg a KMVB tagjait, illetve nyílt jelöléssel, titkosan választják meg a Paritáros Munkavédelmi Testület Munkavállalói oldalának rendes és pótaggait. A Munkavédelmi Bizottságok egy főt, -általában az MVB elnököt, akadályoztatása esetén egy Munkavédelmi Bizottsági tagot küldenek a Delegáló értekezletre, aki bírja a Munkavédelmi Bizottság felhatalmazását és ezt dokumentummal (pl. egy „Határozattal”) igazolni is tudja. A választás lefolyása tekintetében, elképzelésünk szerint

minden MÁV Személyszállítási Zrt. Munkavédelmi Bizottsága egy-egy szavazattal rendelkezik. A delegáló értekezlet levezetésére felkérünk egy megfelelő ismerettel és gyakorlattal bíró személyt. A helyszínen javaslatot teszünk, egy a jelöléssel és szavazással nem érintett személyekből álló bizottság létrehozására, akik elvégzik a jelölés és a szavazat számlálás feladatait. A jelöltlistára/szavazólapra felkerülhet bármely, az értekezlet napján érvényes mandátummal rendelkező MVB tag, akinek a jelölését egy, vagy több Munkavédelmi Bizottság tagja javasolja. A jelöltlistán szereplők közül az a 15 fő tekinthető a KMVB-be delegált tagnak, aki a szavazáson a legtöbb szavazatot kapja, illetve a Paritásos Munkavédelmi Testület Munkavállalói oldalának rendes és póttagjai tekintetében, azaz 5 - 5 fő tekinthető megválasztott tagnak, illetve póttagnak, aki a szavazó lapra felkerült nevek közül, a legtöbb szavazatot kapja. A fentiek szerint lebonyolított értekezletet, teljes értékű delegálásnak tekintjük és annak eredményét elfogadjuk.

A január 22.-ei KMVB ülésünkön napirend előtt Kovács Péter vasútbiztonsági és hatósági ügyek igazgatója bemutatta Dr. Bánhegyi Csilla biztonsági főigazgató Asszonyt. A biztonsági főigazgató asszony röviden bemutatkozott, ismertette eddigi pályafutását, és kitért arra, hogy szorosan együtt fog működni a KMVB-vel, ahogyan tudja, segíti annak munkáját, és keresse mindenki bátran, ha szükséges, áll a bizottság rendelkezésére. Munkatársain keresztül, továbbra is napi kapcsolatban kíván maradni a bizottsággal, és ha teheti, akkor személyesen is megjelen az ülésein, ha kérjük, a napirendi pontok kapcsán.

KMVB ülésünk napirendi pontjai voltak többek között, tájékoztató kérése az Egészségügyi Szűrőprogrammal kapcsolatosan, illetve az egyéb orvosi alkalmassági vizsgálatokkal kapcsolatosan, az elmúlt időszak törvényváltozásai kapcsán, figyelemmel a „Volán” integrációval kapcsolatos pályaalkalmassági vizsgálatokra is. Az ülésen e témában részt vett Dr. Pataki Ibolya Foglalkozás-egészségügyi szakorvos, aki a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. Foglalkozás-egészségügyi igazgatója, és előadást tartott a MÁV Szűrőprogram és Munkavédelmi Aktualitások témakörében. Megismertük a MÁV SZŰRŐPROGRAM RÉSZLETEIT, és hogy miből is tevődik össze: Komplex Laboratóriumi Vizsgálatok (Általános állapot: Teljes vérkép, süllyedés, vércukorszint. Kardiális rizikó: Infarktusz rizikófaktori (Koleszterin: összkoleszterin, LDL, HDL; Triglicerid). Anyagcsere és ionok: Ionogramm (SeNa, SeK), Húgysavszint (köszvény

szűrése, Szervfunkciók: Máj: SGOT, SGPT, Gamma GT, bilirubin. Vese: UN (karbamid), se kreatinin. Specifikus markerek: PSA: Prostatata tumormarker (férfiaknak). Pajzsmirigy: TSH hormon. Egyéb: Vasszint és D-vitamin szint mérése. Vizelet: Teljes vizeletvizsgálat) Belgyógyászati Szakvizsgálat: (Anamnézis: Részletes családi és személyes kórelőzmény. Fizikális vizsgálat: Keringés, tüdő, hasi szervek és mozgásszervek ellenőrzése. Műszeres diagnosztika: Pulzoximetria : Vér oxigénszintjének mérése (fizikai/szellemi állapot alapja). Szűrő audiometria: Rejtett halláskárosodás korai felismerése. Összegzés: Írásos szakorvosi vélemény, életmód tanácsadás). Kardiometrikus és Mozgásszervi Vizsgálatok: (12 elvezetéses nyugalmi EKG: A szív működés műszeres monitorozása. Szakorvosi értékelés és szükség esetén további diagnosztika. Mozgásszervi szakvizsgálat: Ortopédiai vagy reumatológiai fókusz. A modern életmód okozta panaszok (hátfájás, gerincelváltozások, lúdtalp) szűrése). Fogászat és Opcionális Szakvizsgálatok: Fogászati szűrés: Íny, fogak és szájüregi képletek vizsgálata. Választható szakvizsgálatok (egy opció kötelező): Nőgyógyászat: Citológia (rákszűrés), kolposzkópia, gyulladások szűrése. Urológia: Férfi nemi szervek és prosztatata fizikális vizsgálata. Szemészet: Látásélesség, szemnyomás mérése (zöldhályog szűrés), szemfenéki vizsgálat (cukorbetegség/érbetegségek jelei).

A program 2026. januártól élesedett. Rendszerbeli gondok voltak induláskor. Minden hónap 10.-én nyit a felület és hónap 25-ig van nyitva a felület. Vagy ha Létszám betelik, szintén automatikusan zárul. Tehát ha valaki nem éri el a felületet, az valószínű, nem technikai akadály, hanem működéssel összefüggő beállítás. Ütemezési logika: Folyamatosan 2 hónapra előre hirdetik meg az időpontokat. Aktuális állapot: Jelenleg a márciusi időpontok foglalhatóak, majd a májusiak. Kapacitás: Országosan még elérhető néhány üres hely a tavaszi időszakra. Eddig 1136 fő jelentkezett a programra, Budapest, Miskolc és Szeged viszonylatban, a többi vidéki központok ezután lesznek elérhetőek. Fontos szabály az Opcionális vizsgálatoknál: Csak az előre leadott vizsgálat elvégzésére van lehetőség. Helyszíni csere nem lehetséges! Eredmények Elérése (Digitalizáció): Papírmentes ügyintézés: Minden lelet és a szakorvosi összefoglaló vélemény is digitális. EESZT integráció: Az eredményeket a szakemberek közvetlenül feltöltik a felhőbe. Páciens hozzáférés: A dolgozók saját ügyfélkapujukon keresztül, az EESZT lakossági portálján bárhol, bármikor megtekinthetik az eredményeiket.

MUNKAVÉDELMI JOGSZABÁLYVÁLTOZÁSOK (2025-2026) Kockázatértékelés és Digitalizáció (2025. jan. 1-től)

- Érvényességi idő: 3 évről 5 évre nőtt (ha nincs technológiai változás).
- Adminisztrációs könnyítés: Ritkább teljes körű felülvizsgálat.
- E-munkavédelem: Lehetővé vált a dokumentumok (oktatás, kockázatbecslés) elektronikus archiválása. Előnyök: Gyors kereshetőség, környezetbarát, távoli hozzáférés.

Vegyí anyagok határértékei:

Az Európai Unió 2024/869/EU irányelve alapján módosítják az ólom, szervetlen vegyületei és a diizocianátok kitétségi határértékeit, melyek átültetésének határideje 2026. április 9.

Azbesztmentesítés: Az azbesztbontási/mentesítési tevékenységeket munkavédelmi hatósági engedélyhez kötik, szintén az új előírások részeként. Az új előírások szerint az azbesztbontási vagy azbesztmentesítési tevékenység kizárólag a munkavédelmi hatóság előzetes engedélyével végezhető. A munkáltatónak részletes, elektronikusan benyújtott kérelemben kell bemutatniuk többek között a technológiát, az érintett munkavállalók adatait, a védőintézkedéseket, valamint a veszélyes hulladék elszállításának és ártalmatlanításának módját. Az engedélyezési eljárás határideje 30 nap, a hatóság pedig nyilvános nyilvántartást vezet az engedéllyel rendelkező cégekről.

Több módosítás volt a 33/1998. (VI. 24.) NM rendelet a munkaköri, szakmai, illetve személyi higiénés alkalmasság orvosi vizsgálatáról és véleményezéséről, ami már hatályos: 2025. 01. 01.-től.

Több pontban módosult a 1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről, ilyenek például a 8. § (1) Jogszabály egyes feladatokat munkabiztonsági szaktevékenységéről, 18. § (3) Munkaeszközt üzembe helyezni, valamint használatba vételéről, 21. § (8) A munkavédelmi szempontú előzetes vizsgálatáról, A munkavégzés tárgyi feltételei 23. § (1), 54. § (3) A munkáltató a kockázatértékelést, annak részeként a kockázatkezeléséről, a 87. § E törvény alkalmazásában: 3. Munkabaleset úti része: Nem tekinthető munkavégzéssel összefüggésben bekövetkező balesetnek az a baleset ,a) amely a munkavállalót a lakásáról vagy szállásáról a munkahelyére, illetve a munkahelyéről a lakására vagy szállására menet közben éri, kivéve, ha a baleset a munkáltató saját tulajdonában álló, bérleti vagy más szerződés alapján, továbbá egyéb megállapodás alapján

biztosított járművel történt; Változott a 5/2020. (II. 6.) ITM rendelet, a kémiai kóroki tényezők hatásának kitett munkavállalók egészségének és biztonságának védelméről, I. melléklet az 5/2020. (II. 6.) ITM rendelethez Veszélyes anyagok a munkahelyi levegőben, Veszélyes anyagok munkahelyi levegőben megengedett határértékeiről.

Beszéltünk még az Egészségügyi Korlátozások alkalmazásáról. Elsodrasi határon belül egyedül nem dolgozhat a Látási-, illetve hallási eltérések miatti korlátozásokkal a 203/2009.(IX.18.) Kormányrendelet 3.melléklete III. csoportra előírt látási és hallási követelményeknek nem felelnek meg érzékszervi adottságai, de gyakorlottsága nem okoz veszélyhelyzetet (régii dolgozó). Csak telephelyi mozdonyszolgálatra alkalmas (max. 20 km/h) Egészségi állapota miatt a fővonalai munkavégzés nem javasolt, de csökkentett sebességű, telephelyi-, vagy iparvágányi munkát még végezhet. Állomási tolató-mozdonyszolgálatra, telephelyi mozdonyszolgálatra alkalmas (max 40 km/h) Állomási tolatószolgálatot végezhet, fővonalra, vagy mellékvonalra nem mehet.

Az ülésen napirendi pont volt még a „Záhony országhatáron átadott röntgen kapu működtetésének feltételei, egy munkavállalókat tájékoztató indítvány megbeszélése, az üzembe helyezéssel kapcsolatos mérések megismerése.” A Záhony röntgen kapu sugárzással kapcsolatban, egyeztetés volt, helyszíni szemle, mérés is volt. Munkáltatói Fórum is volt. Vegyvizsgálók, Atomenergiaügyi hivatal, Kivitelezők, Önkormányzati képviselők, Pályavasúti dolgozók, Mozdonyvezetők, Nemzetközi jegyvizsgálók, magánvasutak is voltak. Tájékoztató is volt. Kevesebb mint egy fogászati panoráma röntgen sugárzás az esetleges terhelés, egy vétnen átvilágítás megtörténtekor. De elvileg ezt a technikai védelmek kizárják. Ez nem radioaktív sugárzás, hanem röntgen, csak addig van sugárzás, ameddig feszültséget kapcsolnak a részecske gyorsítóra, miután az áramforrást lekapcsolják, a sugárzás teljesen megszűnik, nincs visszamaradt sugárzás. Ha mégis emberi átvilágítás történne, azt nagyon komolyan kezelik, és azonnali jelentés kell tenni az atomenergetikai hivatal felé. A záhonyi rakományátvilágító berendezés egy nagy teljesítményű, ipari röntgen- (gamma-) alapú ellenőrző rendszer, amelyet a határforgalomban alkalmaznak vasúti rakományok biztonsági vizsgálatára. Az átvilágítás csak a belépő teherforgalmat érint, és ott is az előre bevitt paraméterek alapján, és csak a teherkocsiknál, ha olyan paraméterű koci érkezik, ami nincs elmentve az adatbázisban, akkor szintén lekapcsol a rendszer. A működési elv lényege, A rendszer

ionizáló sugárzást használ (nagyenergiájú röntgensugarat), amely: Áthatol a rakományon (konténeren, vasúti kocsin, kamionon). A különböző anyagok eltérő mértékben gyengítik a sugárzást, A túloldalon elhelyezett detektorok mérik az áthaladó sugár intenzitását, A számítógépes rendszer ebből képet rekonstruál a belső tartalomról. Mi alapján „lát” a rendszer? Az anyagok: sűrűsége, vastagsága, rendszáma (atomösszetétele) befolyásolja, mennyi sugár jut át rajtuk. Így különbséget lehet tenni például: fém, fa, műanyag, szerves anyagok, rejtett üregek között. A hasonló elven működő Eperjeskei rakományátvilágító berendezésnél, ami majd 20 éve működik, még egy incidens sem volt. Az elv itt is ugyanaz, csak sokkal fejlettebb kivitelben.

A KMV-ből Nemes Zsolt és László Gábor is részt vett a méréseken és bemutatón, majd az azt követő fórumon, ott, még több helyi MVB tag is csatlakozott. Az érintettek beszámoltak a tapasztalatokról. A Bizottság, azt a javaslatot fogalmazta meg, hogy az objektum környezetében megszólaló figyelemfelhívó szöveges hangot, mindenféleképpen módosítani szükséges. Ezen túlmenően, szükségesnek tartanánk, és javasoljuk is, a biztonság növelése érdekében, egy plusz figyelmeztető lámpa, vagy lámpasor felszerelését, az objektum közepén, egy mindkét irányból jól látható, de a vasúti közlekedést nem zavaró figyelmeztető fényjelző felszerelését. Ez a lámpa, ugyanazt a jelzést kellene, hogy mutassa, mint a bejáratoknál lévő, de így a sugárkapún való áthaladás közben is látható volna, a működés folyamata. Természetesen elegendő volna

elhelyezni csak az egyik oldalon közép tájékon, kb. 3 méter magasságban, vagy a gyorsító oldalában, vagy vele szemben. Ez mindenféleképpen megnyugtató az ott közlekedőket, hogy éppen nincs átvilágítás folyamatban, illetve, ha bármi oknál fogva a vörös lámpa égne, vagy villogna, akkor módjukban állna jelezni az esetleges rendellenes működést. A mostani fényjelzéseket, csak a kapun való közvetlen behaladás előtt, vagy az áthaladás után, visszatekintve lehet megfigyelni, de így azok számára, akik a közbelső területen vannak, bármi okból kifolyólag, a fényjelzéseket nem látják, és így nem is tudják, hogy az aktuális folyamat hol tart. Végezetül szükségesnek tartanánk egy működési tájékoztató összeállítását, és a rakomány átvilágító röntgen kapu közelében, és az azon áthaladó munkavállalók számára átadandó anyag megismerésének, céljából, az időszakos oktatáson való megismertetését.

Tájékoztatás kértünk, a területeken elvégzett térvilágítással kapcsolatosan, az esetlegesen felmerült problémák megvitatására a követendő eljárásokról. Mérések 6 telephely, 13 helyiség megvilágítás, SZK nem tudta bevállalni. Békéscsabán 2023. októberben volt mérés. Villamos műhelynél semmi változás nincs azóta. Nem megfelelőség volt. dr. Bánhegyi Csilla főigazgató, későbbi levelében reagált a megkeresésünkre: „Biztonsági Főigazgatóság számára elsődleges fontosságú a munkavállalók egészségét nem veszélyeztető, biztonságos munkakörnyezet fenntartása. Az Önök által hivatkozott, 6 telephely 13 csarnokát érintő mérési jegyzőkönyveket megvizsgáltuk. Megállapítást nyert,



hogy a mért értékek több helyszínen nem érik el a 3/2002. (II. 8.) SzCsM-EüM együttes rendelet 8. §-ában rögzített minimális szinteket. Szakmailag támogatjuk: Az üzemeltetésért felelős szakterületek a jegyzőkönyvekben szereplő, kritikus állapotú csarnokok világítási rendszereit műszakilag vizsgálják felül. Prioritás: A mérésekkel igazolt jogszabálynak nem megfelelő állapotokra való tekintettel a világításkorszerűsítési feladatok soron kívüli felülvizsgálata. Ideiglenes intézkedések: Amíg a teljes rekonstrukció nem valósul meg, javasoljuk a helyi felelősök részére a fényforrások azonnali tisztítását és a meghibásodott elemek cseréjét, valamint szükség esetén kiegészítő (helyi) világítótestek biztosítását a munkahelyeken. Nagyra értékelem a munkavédelmi képviselők aktív közreműködését, amely segít feltárni a technológiai területek rejtett kockázatait. Célunk, hogy a jogszabályi megfelelést és a munkavállalók biztonságát maradéktalanul szavatoljuk.”

2026. február 12.-i ülésünkön, napirend volt a munkakörülmények javítására kiírt pályázat eredményeiről a MÁV Személyszállítási Zrt. tekintetében, kiemelt figyelemmel a 0 – 24 órás szolgálati helyekre, illetve a fővárosi jelentkezési helyekre, szociális helyiségekre, tartózkodókra, egyéb közösségi terek komfortjának növelésére, az ingatlan fejlesztési beruházások jelenlegi állapotáról, a tervezett klimatizálási program megvalósításának állapotáról. A már befejezett, vagy még folyó munkálatokról, és a még tervezeti szakaszban lévő, az év folyamán megvalósítandó beruházásokról Horváth Szabolcs elmondta, hogy a beszerzési eljárás előre haladt állapotban van és az első félévben megvalósul. Szerződéskötés még a nyár elején várható. Tervek készen vannak, a MÁV által jóváhagyva. Külsős vállalkozó végzi a szerelést, SZESZA állagú eszközök lesznek. Klímák: feljelentkezési helyek benne vannak. Munkakörülmény javítására kiírt pályázat 2025. évben megvalósultak a munkák 17 helyszínen. Épület karbantartás, bútorcsere. Pihenő helyiség, teakonyha helyiségek külön pályázatban van, a klímástól. Felmérés: ütemezetten megy. Minden évben megkérdezésre kerül ősszel. Klíma lista van, Sorrendet (prioritást) a területek határozzák meg.

Dr. Tusán András: Klíma telepítés: buszos területen. Felmérés volt: 3589 helyiség van. 3400 db klíma kell. Többi raktárhelyiség. 798 helyiségben nincs klíma, illetve 790 nem működik. Beruházás: közbeszerzés, tervezés, kivitelezés. 27 helyiség szociális helyiség előre kell venni, tervezés fut 15 millió Ft. 1395 helyiségre tervezés munkadíja 170 m Ft. Ez tárgyi eszköz beszerzésnek minősül.

Közbeszerzésben a Bizottság részvételét támogatja. Eseti megoldások is vannak, eddig 166 helyiségben van új klíma. Elektronikus hibajegy kezelési rendszer működik. 2500 db nyitott hibajegy van jelenleg.

Megkeresés érkezett Kovács Péter vasútbiztonsági és hatósági ügyek igazgató részéről, amit Krajnyik József is megerősített, és kérte a munkavédelmi képviselőket, hogy számára jelezze a Bizottság 2026 március közepéig a Munkakörnyezeti mérési igényeket 2026 évre. Tárgyévben is tervezik a munkakörnyezeti méréseket elvégezni, amit az SZK-val történt egyeztetés alapján megrendelnek a MÁV Személyszállítási Zrt. részére. Ezért kéri a KmvB részéről is az esetleges igényeket, javaslatokat megadni szíveskedjétek! Úgyhogy én is kérem, hogy részemre jelezzétek az ilyen irányú javaslatokat a területekről, amit összesítve majd továbbítok a részükre!

Szintén tájékoztatás kértünk a vontatójárműveken rendszeresített MFB készülékek cseréjével kapcsolatban, a tervezett új eszköz bemutatása, az átmeneti időszak kezelése (tabletek elhelyezése, töltése). Kusnyir Róberttől, mint a téma felelőse, megtudtuk, hogy az MFB kijelző lesz cserélve. Január 19.-én szerződés aláírva július 19.-ig 10 mozdonyra 20 db felszerelése lesz, pilot keretében, megvizsgálják működését. Tablet kinézetű 10 colos érintőképernyős, színes, MÁV hálózatba becsatlakozik, Proxi kártya és bejelentkezés lesz rajta, valamint 5 W-os USB csatlakozás töltésre. Teljesen új kijelző lesz, új beszállító. De maga az MFB eszköz és program nem változik, csak a kijelző! A Prolán cserél, üzemelteti, felügyeli. 2027. augusztusig az összes gép fel lesz szerelve. Bérelt gépeken is alkalmazva lesz! Kérdésként merült fel, hogy a Gyesevvel is kompatibilis (MFB) lesz e felszerelve? Mint elhangzott, erről még nem volt szó, nincs információ, de valószínű, hogy igen.

Mindenki számára kívánok balesetmentes munkavégzést, és egészséges munkakörnyezetet! Ne feledjétek, a legfontosabb 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!

MOSZ munkavédelmi referens: Nemes Zsolt

Területi Hírek

Miskolc



ELTELT A 2025-ÖS ÉV IS

„Átálltunk” arra, hogy a TSZVI Kelet munkaszervezetben dolgozzunk. Eljött az év vége, és nem szűnt meg a Helyi Függelék. Mitől is szűnt volna meg? Ugyanúgy végeztük, végezzük a feladatainkat, mint eddig. A munkáltató szigorított a feljelentkezés szabályain, szép új hatékony modern alkoholszondákat szereltek fel. Sajnos történt olyan feljelentkezés, mely során a szonda jelzett is...

A jegyvizsgáló lányok Gaálné Seres Marianna vezetésével ismét otthonossá tették a jelentkezési hely étkezőjét. Volt karácsonyfa, fényoszor, kandalló és karácsonyi terítő az asztalon. Jó volt bemenni az étkezőbe, kellemes hangulatot árasztott.

Még az ősszel elkészült a vezénylet bejáratánál egy kis sziklakert is, mely költségeihez a MOSZ is hozzájárult. Igényesen ültetett növényzet, mulccsal takart talaj fogadja a munkába érkezőt – köszönet illeti érte Molnár Zoli barátunkat. A korábbi gazos kiskert helyett üdítő kis park létesült.

A karácsonyi ünnepkörhöz tartozik a lassan már hagyományosnak számító karácsonyi káposztaleves főzés is. December 16-án az 50 literes bográcsban rotyogott a rendkívül tartalmas káposztaleves. Aki arra járt, ép dolgozott, ehetett belőle. Kassai kollégák közül kilencen is átugrottak megízleni, és míg a leves főtt, Bényei Feri barátunk, kollégánk szórakoztatta őket a közeli lőtérén. Nagy érdeklődéssel ismerkedtek a lőfegyverekkel és ki is

próbálhatták azokat. A levesről azt mondták, finomabb min az, övék! A karácsonyi káposztalevesnek évtizedes hagyománya van náluk, az ötletet tőlük loptam. Az idén is Lámer Gyula barátommal főztem az ízletes ételt.

A terület mindhárom tagcsoportja ajándékkal kedveskedett a tagjainak.

Az év végi forgalom zavartalanul lebonyolításra került, nem fordult elő olyan eset, hogy mozdonyvezető hiány miatt vonatot kellett lemondani. Olyan viszont megtörtént, hogy a végtelenül leamortizált Bz motorok megadták magukat és a vonat – adott esetben a párja is lemondásra került.

Január folyamán két esetben is előfordult, hogy Tornanádaska állomáson mozdonyvezetőktől személyes tárgyakat loptak el. A település lakosságának nagy része mélyszegénységben él, és gyakorlatilag semmit sem szabad „szem előtt hagyni”. A lezárt Bz. zárt vezetőállása sem jelent áthatolhatatlan akadályt. Elég elmenni a mosdóba három perce és a hátizsáknak már csak a hűlt helyét találni. Ilyen eset már korábban is történt az állomáson. Levélben fordultam az igazgató úrhoz, kértem az intézkedését. Kértünk az esti, reggeli vonatokhoz járatkísérőt, kamerarendszer kiépítését, szorosabb kapcsolatot az edelényi rendőrkapitánysággal. Az egyik kolléga kárigénye meglehetősen gyorsan rendeződött is, köszönet érte.

Januárban egy kis vendéglői vacsora keretében búcsúztunk el a 2025-ben nyugdíjba vonult kollégáktól. Az est folyamán felelevenítettük a közös múlt egy-egy érdekes és/vagy vidám részletét, valamint átadtuk a MOSZ illetve a helyi tagcsoport ajándékát.

A pihenőnapok perекbe is beszállt a Miskolci Tagcsoporttól 25, a Szerencsi tagcsoporttól 20 a füzesabonyi tagcsoporttól pedig három fő. Sorra születnek az elsőfokú ítéletek a Miskolci Törvényszéken, rendre kedvezőek de van kevésbé kedvező is. Nyilván mind elkerül másodfokra is, lesz köztük olyan is, amely ítéletével mi sem értünk maradéktalanul egyet, mi is fellebbeztünk.

Február elején pedig újabb jelenség borzolta a kedélyeket. Az eddig megszokottól eltérően alkalmazzák a munkába járás költségtérítésének adhatóságát.



Kassai kollégák Miskolcon

Ugye Miskolcon a Búza-tér elég távol esik a jelentkezési helytől, a Tiszai állomástól, kb. 30 perc gyalog.

Ugyanakkor: ha valaki 09:10-kor kezdi a szolgálatát és 09:05-re a Búza téren van a busza, akkor nem jár neki a költségtérítése, hiszen van busz...

Most már csak az a kérdés, mi történik akkor, ha valóban azzal a busszal jön dolgozni és nem fog elindulni 09:30-kor a kör-IC Nyíregyháza irányába, mert a mozdonyvezető gyalogol a Búza-térről a jelentkezési helyére.

Először tájékoztatást kérünk és lehet a bíróság mondja majd ki, kinek van ebben az ügyben igaza.

A TSZVI Kelet munkaszervezetben is lezajlottak az üzemi tanácsi és a munkavédelmi képviselő választások. A választások érvényesek és eredményesek voltak, valamennyi közös - MOSZ - VDSZSZ - jelölt bejutott a két testületbe. Még hozzá olyannyira meggyőző fölényrel, hogy a többi induló még a póltagsághoz szükséges mandátummennyiséget sem szerezte meg. A kollégák tartották magukat a frakciófegyelemhez, bizalmat szavaztak a jelöltjeinknek. Most már csak dolgozni kell a két testületben...

Bácsalmási József utolsó vonata is megérkezett 2026. március 14-én. Józsi 1984-ben kezdte a vasutat, mint mozdonyvezető gyakornok. Villamos mozdonyvezetőként dolgozott, egészen ez év március idusáig. Kollégánk keményen kezdte, egy évet húzott le a „kocsedóban” a teherkocsi javítóban majd a tanfolyamok következtek. Értette a vasúti közlekedést, jól felkészült szakember. A mozdonyvezetés mellett több cikluson keresztül volt a tagcsoporthoz tartozó tisztviselője, küldötte és pénztárosa is. Nagyfokú empátia, másokra való odafigyelés és az esetleges iránti érzékenység jellemzi Józsit.

Hogy a hivatásában és az életben is helyt tudott állni, köszönheti türelmes, kedves párjának, Mónikának és négy gyermekének.

Örülök, hogy a barátjának tudhatom magam!

Tóth Ferenc Attila



Területi Hírek

Debrecen - Kelet

Nyíregyháza

Január 29-én Gergely Zsolt nyíregyházi MOSZ ügyvivő utolsó szolgálatát töltötte a szakmában, mert korhatár előtti ellátott lett. Nagy létszámú csapat gyűlt össze a vasútállomáson, várva, hogy Zsolt begördüljön Mátészalka felől a 36113 sz. vonatával az első vágányra. A hangosbemondón keresztüli köszöntés után az összegyűltek is köszöntötték, majd a Bz-re való felszállás után közösen indultak a fűtőházba, ahol a fordítókorongon kétszer körbeforgatták a népes csapatot, hogy aztán közösen sétáljanak az oktatóterembe, ahol a vendégséget szervezték. Volt itt ital és étel bőven. Frissen főtt szabolcsi töltöttkáposzta, hidegtálak, sütemények. Zsolt, aki 20 éven át volt a Nyíregyházi MOSZ tagsoport ügyvivője, utóbbi időben pénztárosa és 2022. szeptemberétől a MOSZ Ellenőrző Bizottságának elnöke, 2025. novemberében az Üzemi tanács és munkavédelmi képviselők megválasztására alakul Választási Bizottságának elnöki posztját is elvállalta leköszönésként (ámbr ezt utólag lehet megbánta). 1984-2026 között űzte a szakmát (vagy a szakma őt), így közel 42 év után tette le a lantot. Boldog nyugdíjas éveket kívánunk neki!

Záhony

December 09-án tagsoportti bowling versenyt tartottunk Kisvárdán. A rendezvényen 20 fő vett részt, ezért négy pályán bonyolítottuk le a versenyt. Az egész napos sporttevékenység alaposan lefárasztotta a társaságot, így jól jött félidőben egy kis pihenő, miközben elfogyasztottuk az ebédet a Cafe Vya étterem és bowling klubban. A versenyt - nem meglepetésre- Vasas János nyerte meg. Gratulálunk! Január 24-én tagsoportti disznóvágást tartottunk Fényeslitkén a tájházban, csapatépítő és lazító jelleggel. A napot korán kezdtük, hiszen reggel hatkor már holtan feküdt a kivézetett sertés, ami 183 kilogrammot nyomott. A nap első étkezése a sült, hagymás vér elfogyasztása volt, illetve a frissen sült szalonna ropogatása friss kenyérrel. A januári hidegekre felkészülve forralt bor várta az odasereglett érdeklődőket és a munkáskezeket, amelyet a kemencével egybeépített tűzhelyen készítettünk el. A perzselés után hamar megérkeztek azok a húsadagok,

amelyek a toroskáposzta elkészítésének adták az alapját. Ezt a hagyományosan disznóöléskor fogyasztani szokott ételt ki más is készíthetné volna el, mint „Toroskáposzta” azaz Varga István nyugdíjas kollégánk. Időközben, ahogy haladt a húsok feldolgozása a húsleves alapjául szolgáló adagok is kondérba kerültek és a kemencébe készülő oldalasok, tarják, csülkök is várták sorukat. Eközben a ráérő emberek krumplit és hagymát pucoltak, hiszen mindenkinek jutott feladat. Persze „védőitalokat” is fogyasztottunk, hiszen senki nem érkezett üres kézzel, így rögtönzött pálinkakóstolót is tartottunk a felhozatalból. Koradélutánra elkészült az üstnyi húsleves (kb. 70-80 főre), a toroskáposzta, a kemencében sült húsok, kolbászok és kifőtt a hurka is. Estére már csak a frissen sült tepertő elfogyasztása maradt hátra, így elmondhatjuk, hogy fülétől a farkáig elfogyasztottuk a sertést. A tagsoport $\frac{3}{4}$ -e megfordult aznap a helyszínen, ki előbb, ki később jött. Voltak azonban olyan személyek is, akik a fáradságos munkát elvégezték, hogy a többiek tudjanak jóízűen szórakozni, fogyasztani, így az ő nevüket leírom.

Hentesek: Fazekas Zoltán, Tótik István

Hentes segédek: Dicső Ernő, Milu Albert, Szeles Lajos, ifj. Varga János, Orosz József, Tugya Ferenc, Soós Tibor

Főszakács: S. Szabó István,

Kukták: Varga István, Bomberák Károly, Orosz József

Kiszolgáló személyzet: Tóth András, Ésik Sándor, Nagy Roland, Gyüre Ferenc

Mivel csapatépítésről is szólt a történet, a VSZTI vezetését is meghívtuk (immár az ex Miskolc VTSZVI vezetésével kiegészülve), akik aktívan részt vettek a munkában, már az elejétől fogva. Katona Sándor igazgató úr és csapata nem érkezett üres kézzel, hiszen a jóféle italokon túl harapnivalókat is hoztak nagy mennyiségben. Volt ott házi rétes, sajtos rudak és egyéb olyan étek, amelyek nagyban segítettek az alkoholos italok felszívódását. A rendezvény arra is nagyon jó alapot szolgáltatott, hogy azok az emberek, akik eddig csak egymás nevét ismerték, most személyesen is találkozzanak, és ezután a névhez már egy arc is társulni fog a beszélgetések, illetve a parancskönyvek

olvasgatása közben. Január 12-16 között lebonyolítva VSZTI Üzemi tanács és munkavédelmi képviselő választás a mi szempontunkból nagyon jól sikerült, minden jelöltünk bejutott, így teljesen kivesszük a részünket a testületek irányításából. Köszönet minden tagnak és munkavállalónak, akik átértékelték a választás fontosságát és leadott szavazatával hozzájárult a sikerünkhöz. A megválasztott MOSZ tag tisztégyviselők névsora.

Üzemi Tanács: Bajnóczi Ádám Miskolc, Berei Zoltán Róbert Szerencs, Gyüre Ferenc Záhony, Keserű Zsolt Püspökladány Lakatos László Debrecen, Páll Tamás Nyíregyháza. A VDSZSZ bejutott tagjai: Budácsik András Debrecen, Csáki Lajos Nyíregyháza, Kovács István Püspökladány, Nemesházi Norbert Miskolc, Papp Károly Attila Záhony. Elnök: Lakatos László

Munkavédelem: Gaál László Miskolc, Hegedüs Csaba Püspökladány, Nagy Roland Záhony, Nemes Zsolt Debrecen, Szabó András Mátészalka, Radics Péter Debrecen, Rindák Zoltán Szerencs, Varga Ádám Nyíregyháza. A VDSZSZ bejutott tagjai: Aros Attila, Bartha Balázs Imre, Buga Gergő, Gaál Zoltán, Hoffmann Sándor, Jánóczki József, László Gábor. Elnök: Nemes Zsolt

Idén áprilisban a MOSZ 10. kongresszusához illeszkedően tagsoportri választásokat kell tartani, amelyet ez évben már online formában fogunk lebonyolítani. Az adategyeztető nyomtatványok már kimentek, így az azon lévő email címmel és tagi azonosítóval lesz jogosult a tag szavazni. Mindezekén túl szükség van a Helyi Választási Bizottság (HVB) megalakítására, az alábbi feladatok elvégzésére. A HVB adja ki a tagok részére azt a támogató nyilatkozatot (aláírás gyűjtő ívét), amin a tagság 10 %-nak támogatásával (aláírásával) kerülhet valaki jelölti státuszba. Egy személy (tag) több embert is támogathat, azaz több embernek is aláírhatja az aláírás gyűjtő ívét. A HVB összegzi az adatokat és közli az OVB-vel, aki az érvényes jelölések összegzése után létrehozza a jelölt listát, azaz azon személyek névsorát, aki szerepelnek majd az elektronikus szavazó lapon, mint jelöltek. Fontos, hogy csak az lehet HVB tag, aki-, vagy akinek rokona-, nem akar jelölt lenni, azaz indulni a választáson. Most is számítunk majd a magas számú részvételre, hiszen csak akkor tudunk eredményes munkát végezni, ha a tagság minél nagyobb arányának a véleményét megismerjük.

Gyüre Ferenc

Debrecen - Kelet

2026.



Területi Hírek

Debrecen

Az idei esztendő méltán nevezhető a választások évének, és most elsősorban nem az Országgyűlési választásokra gondolok. Szakszervezeti tagcsoportunk életében kiemelt jelentőséggel bír, hogy egymást követik azok a demokratikus folyamatok, amelyek hosszú távra meghatározzák a munkavállalói érdekképviselő irányát és erejét. A tisztségviselő-választások nem pusztán formai események: ezek biztosítják, hogy a munkavállalók hangja valóban eljusson a döntéshozókhoz, és hogy a képviselő legitim, átlátható és elszámoltatható legyen. Az év során több fontos testület és fórum megújítása történik meg: A vállalati struktúra átszervezése okán, újra kellett választani az ÜT-eket (Üzemi Tanácsokat) – ami a munkavállalók által választott olyan testület, amely a munkáltatóval folytatott együttműködés egyik legfontosabb fóruma. Feladata többek között a munkakörülmények, a foglalkoztatási kérdések és a jóléti intézkedések véleményezése és figyelemmel kísérése. E mellett újra választottuk a munkavédelmi képviselőket, akik létrehozták az új MVB-eket (Munkavédelmi Bizottságokat) – akik a biztonságos és egészséges munkavégzés őrei. A munkavédelem nem csupán szabályok összessége, hanem mindennapi felelősség. A Bizottság tagjai rendszeresen egyeztetnek a munkáltatóval a kockázatok csökkentése érdekében. Ezen testületek Központi szervei a KÜT (Központi Üzemi Tanács) – a nagyobb szervezeti egységeket összefogó fórum, amely stratégiai szinten képviseli a munkavállalói

érdekeket, és a KMVB (Központi Munkavédelmi Bizottság) – ami vállalati szinten koordinálja a munkavédelmi kérdéseket, egységes szemléletet és intézkedéseket biztosítva. És ott van még a Paritásos testület – ahol a munkáltató és a munkavállalók képviselői azonos számban vesznek részt, közösen hozva döntéseket a munkafeltételeket érintő kérdésekben. Ezen testületekben, mindben megtalálhatók területünk képviselői, választott tisztségviselői, akik igen nagy fontossággal bírnak a különböző érdekvégyesítő tevékenységek során. Az ÜT-ben Lakatos László, és Keserű Zsolt, míg az MVB-ben Radics Péter, Hegedűs Csaba, és jómagam Nemes Zsolt. Utólag is köszönjük a bizalmat!

E testületek mellett kiemelt jelentőségű Szakszervezetünk a Mozdonyvezetők Szakszervezete jelenléte. Mint az ismeretes, és többen tudjátok a Mozdonyvezetők Szakszervezete idén készül a MOSZ tizedik Kongresszusára! Ezt megelőzően hamarosan sor kerül szakszervezetünk tisztújító választására. Ez nem csupán egy formális esemény, hanem közös érdekeink, munkahelyi biztonságunk és jövőnk szempontjából kiemelkedően fontos döntési lehetőség. A szakszervezet az a közösség, amely egységesen képviseli a Munkavállalók érdekeit a Munkáltatóval szemben. A hatályos magyar jogszabályok – különösen a Munka Törvénykönyve – számos jogosultságot biztosítanak a szakszervezetek számára, többek között: - kollektív szerződés kötése, - munkavállalók képviselője egyéni és kollektív munkaügyi ügyekben, - tájékoztatáshoz és konzultációhoz való jog, - véleményezési és egyetértési jogkörök meghatározott kérdésekben.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete, nem meglepő módon, egy alulról építkező szervezet, tehát a választások először a Tagcsoporti tisztségviselő választással kezdődnek, majd a megválasztott tisztségviselők Tagcsoporti vezetőit, és Küldöttközgyűlési és Kongresszusi Küldötteket választanak, Ők pedig területenként Területi vezetőket, majd a Küldöttek szeptember 15.-én, sok egyéb fontos döntés mellett, Elnököt is választanak. Visszatérve a Tagcsoporti tisztségviselő választására, Ők jelentik a közvetlen kapcsolatot a tagság és a magasabb szintű érdekképviselői fórumok között. A szakszervezeti Tagcsoport nem csupán egy névjegyzék





Az első helyezett csapat!

vagy formális szervezeti egység. Élő közösség, amely rendszeres megbeszélésekkel, fórumokkal és tájékoztatókkal biztosítja, hogy a tagság naprakész információkhoz jusson. A tisztségviselők feladata kettős: egyrészt képviselik a munkavállalói érdekeket a tárgyalóasztalnál, másrészt folyamatosan figyelik és gyűjtik a tagok visszajelzéseit, javaslatait. A választások éve lehetőséget ad arra, hogy új lendületet kapjon a közösség, és hogy a tagság megerősítse bizalmát azokban, akik vállalják az érdekképviseleti munkát. A demokratikus működés alapja az aktív részvétel. A szavazás nem csupán jog, hanem felelősség is: minden leadott voks hozzájárul ahhoz, hogy a megválasztott képviselők valódi felhatalmazással végezhesék munkájukat. Az idei választási ciklus különösen fontos, hiszen a munka világában tapasztalható változások – technológiai fejlődés, szervezeti átalakulások, gazdasági kihívások – erős és felkészült érdekképviseletet igényelnek.

A MOSZ Debrecen és Püspökladány tagcsoport vezetősége, úgy határozott, hogy a Szakszervezeti Tagcsoporti tisztségviselő választás online formában kerül lebonyolításra. Ennek természetesen vannak előnyei és hátrányai is! A Kongresszusi ütemterv szerint, a Tagcsoporti választásokat április végéig kell kiírni, és megtartani. A Választási Bizottságok felállítása folyamatban van, és a választás dátuma valószínűleg április 20 és 24 közé kerül kiírásra, a végleges dátumról nemsokára tájékoztatunk Benneteket! A jól működő Szakszervezeti képviselet, ÜT, MVB, KÜT, KMVB vagy Paritásos testület nem csupán reagál a problémákra, hanem megelőzi azokat, és hosszú távú megoldásokat keres. A szakszervezeti Tagcsoport ereje a tagság aktivitásában rejlik. A választások lehetőséget adnak arra, hogy megerősítsük közösségünket, új ötletekkel és elkötelezett tisztségviselőkkel gazdagodjunk. A cél közös: biztonságos, kiszámítható és megbecsült munkavégzés minden munkavállaló számára. A részvétel tehát nem csupán egy eseményhez kötődik, hanem a közös jövő alakításához is. A most megválasztott képviselők a következő években meghatározzák, milyen hatékonysággal tudjuk érvényesíteni érdekeinket.

Az idei évben csak néhány Kolléga éri el a nyugdíjba vonulás

lehetőségét, ezért is fontos számunkra, a méltó megemlékezés és búcsú. Február 2.-án, egy ilyen eseményre készültünk a délutáni órákban Debrecen első vágánya mellett. Megható és emlékezetes pillanat volt mindannyiunk számára, amikor Szendrei László utolsó szolgálatából visszaérkezett Debrecenbe. Sokan gyűltünk össze az állomás 1. vágányánál, hogy együtt várjuk a 6813-as számú vonatot, amelynek élén utoljára teljesített szolgálatot. A beérkezés pillanata nem csupán egy műszak végét jelentette, hanem egy hosszú, példamutató vasutas pálya méltó lezárását. Szendrei László mozdonyvezetőként és oktató mozdonyvezetőként is maradandót alkotott. Nemcsak a vonatok biztonságos és pontos továbbításáért viselt felelősséget nap mint nap, hanem a jövő mozdonyvezető generációinak szakmai felkészítésében is meghatározó szerepet vállalt. Tudása, fegyelmezettsége, higgadtsága és embersége sok fiatal kolléga számára jelentett biztos alapot a pályakezdéshez. Oktatóként türelemmel, következetességgel és nagy szakmai alázattal adta tovább mindazt a tapasztalatot, amelyet hosszú évek alatt szerzett. Munkája nyomán nemcsak biztonságos kilométerek, hanem jól képzett, felelősségteljes mozdonyvezetők sora is őrzi keze nyomát. A vasút számára nem csupán munkahely volt, hanem hivatás. A pontosság, a felelősségvállalás és a közösség iránti elkötelezettség végigkísérte pályáját. Az utolsó szolgálatból történő beérkezéskor érzékelhető volt az a tisztelet és megbecsülés, amely kollégái részéről övezte. 14 óra 35 perckor rengetegen várták érkezését, nemcsak a családja, barátok, kollégák, hanem szolgálati vezetői is, élükön Katona Sándor Igazgató úrral. Nyugdíjba vonulása alkalmából kívánunk Szendrei Lászlónak jó egészséget, békés, örömteli éveket, sok időt a családja és szerettei körében, valamint azt a nyugodt, tartalmas mindennapokat, amelyeket a hosszú és felelősségteljes szolgálat után megérdemel. Köszönjük az évtizedeken át végzett lelkiismeretes munkát, a példamutató oktatói tevékenységet és a közösségért tett szolgálatot.

Szendrei László neve a debreceni vasutas közösség emlékezetében továbbra is tisztelettel és megbecsüléssel él majd.

Február 12.-én egy kisebb kontingens indult Szolnok állomásra, ugyanis hagyományosan az ottani kollégák is évről évre megrendezik bowling, vagy teke versenyüket, ahova Debrecen is mindig meghívást kap. Négy csapattal neveztünk a versenyre, és sikerült nagyon szép eredményeket elérnünk. Habár az egyéni első helyet nem sikerült elhozunk, azt egy helyi profi versenyző megnyerte, viszont a többi előkelő helyezést behúztuk! Az egyéni második helyet a mi versenyzőnk, Tőkés László nyerte, és a csapat első és



harmadik helyezést is a mieink érték el, Kiss András, Rác Barna, Tőkés László, illetve Geszti László, Lakatos László és Földesi József összeállításban. A sportolás után, egy közös ünnepi ebéddel zárult a Szolnoki első Bowling versenykupája. A rendezvény nem csupán sportesemény volt, hanem kiváló alkalom a kötetlen beszélgetésekre, tapasztalatcserére és a munkahelyi kapcsolatok erősítésére. A jó hangulat, a sportszerű versengés és az egymás iránti biztatás ismét megmutatta: a Szakszervezet közösség is, nem csupán érdekképviselői fórum. A résztvevők egyöntetű visszajelzése alapján a jövőben is érdemes hasonló programokat szervezni, hiszen az együtt átélt élmények tovább erősítik a Tagság összetartását.

Nem véletlen az ilyen eseményeken a jó szereplés, hisz a Debreceni tags csoport évek óta biztosít ingyenes edzési lehetőségeket tagjai számára a Station Bowling Klubban, heti vagy kétheti rendszerességgel csütörtökönként, kettő, vagy négy órában. Az edzések célja nem csupán a versenyekre való felkészülés, hanem az aktív kikapcsolódás és a csapatszellem erősítése is. A rendszeres találkozások lehetőséget adnak arra, hogy a munkahelyi környezetén kívül, kötetlen formában is erősödjének a kapcsolatok. A program minden tag számára nyitott, kezdők és haladók egyaránt csatlakozhatnak. A sportprogram hozzájárul az egészséges életmódhoz, a stresszoldáshoz, és egyben erősíti azt az összetartó közösséget, amely a szakszervezeti munka alapját is képezi.

Kulturális programokat is rendszeresen szervezünk Debrecenben – Lovarda, Főnix, Színház, Szabadtéri színpad. A sport mellett nagy hangsúlyt fektetünk a kulturális

élményekre is. Debrecen városa számos kiváló rendezvényhelyszínt kínál, amelyek programjaihoz igyekszünk szervezett, kedvezményes vagy csoportos részvételt biztosítani tagjaink számára. Rendszeresen látogatjuk a következő helyszíneket: a Lovarda – koncertek, nagyszabású rendezvények és kulturális események helyszíne. Főnix Aréna – országos és nemzetközi produkciók, sport- és kulturális események otthona. Csokonai Nemzeti Színház – prózai és zenés előadások, bemutatók, színházi estek színtere. Nagyerdei Szabadtéri Színpad - A kulturális programok sora a nyári időszakban sem szakad meg. Tags csoportunk kiemelt figyelmet fordít arra, hogy a szabadtéri előadásokon is szervezett formában vehessenek részt tagjaink. Debrecenben a nyári évad egyik meghatározó helyszíne a Nagyerdei Szabadtéri Színpad, ahol minden évben színvonalas produkciók – zenés darabok, vígjátékok, musicalek és koncertszínházi előadások – kerülnek bemutatásra. A közös színházlátogatások különleges hangulatot teremtenek: a szabadtéri környezet, a nyári esték atmoszférája, valamint a közös élmény erősíti a közösségi összetartozást. Tags csoportunk lehetőség szerint csoportos jegyvásárlással, kedvezményes részvétellel támogatja a tagságot, hogy minél többen élhessenek ezekkel az alkalmakkal. Legyen szó heti bowling edzésről, évközi színházi előadásokról a Csokonai Nemzeti Színház falai között, nagyrendezvényekről a Főnix Aréna vagy a Lovarda programkínálatában, illetve a nyári szabadtéri bemutatókról – célunk változatlan: élő, aktív és összetartó közösséget építeni. Mert a szakszervezet nemcsak érdekképviselő, hanem közösségi tér is – ahol együtt dolgozunk, együtt gondolkodunk, és együtt élünk át maradandó élményeket. Évről évre próbálunk újítani, rendezvényeket és különböző programokat találunk ki, minél szélesebb körben megszólítva tagjainkat. Többször felvetődik a focin és a bowlingon túl, a kerékpáros túrák szervezése, gokartozás, lövészet, paintball csapatverseny, ulti vagy póker verseny szervezése, vagy a digitális platformon lévő játékok egyéni, vagy csapatversenye vagy különböző kirándulások szervezése. A közös programok nemcsak kikapcsolódást jelentenek, hanem valódi közösségi élményt is nyújtanak. A kulturális eseményeken való részvétel segít feltöltődni, új élményeket szerezni, és tovább erősíti az összetartozás érzését. Ez jóval több mint érdekképviselő. Tags csoportunk élete így nem kizárólag a tárgyalóasztal mellett zajlik. Az érdekvédelem mellett tudatosan építjük közösségünket sporttal, kultúrával és rendszeres találkozási lehetőségekkel. Hiszünk abban, hogy egy erős Szakszervezet alapja az aktív, összetartó Tagság. A debreceni bowling edzések és a város

kulturális programjai ezt a célt szolgálják: közösséget építünk – a munkahelyen innen és túl is.

Március 4-én kerül sor a Tags csoport éves gazdasági beszámolójára. A beszámoló célja, hogy átfogó és átlátható képet adjon a tagság számára a tagdíjbevételek alakulásáról, a felhasználás módjáról, valamint a közösségi programokra, támogatásokra és működési költségekre fordított összegekről. A gazdasági átláthatóság a demokratikus működés egyik alapja. A beszámoló során ismertetésre kerül: az előző évi költségvetési terv és annak teljesülése, a központi és helyi befizetések aránya, a rendezvényekre és képzésekre fordított források, a szociális támogatások és egyéb juttatások összege, valamint a következő időszak pénzügyi tervei. A tags csoport vezetése fontosnak tartja, hogy minden tag pontos és hiteles információval rendelkezzen a közösség gazdálkodásáról. A fórum lehetőséget biztosít kérdések feltevésére és javaslatok megfogalmazására is. Tags csoportunk működése az elmúlt időszakban is aktív és sokrétű volt. A választási folyamatok előkészítése mellett folyamatosan részt vettünk egyeztetéseken, munkavédelmi bejárásokon és konzultációkon. Kiemelt figyelmet fordítunk a munkavállalói jelzések gyors és hatékony kezelésére, legyen szó munkarenddel, munkakörülményekkel vagy szociális kérdésekkel kapcsolatos észrevételekről. A tags csoport léte tehát nem csupán hivatalos ülésekből áll: közös gondolkodás, felelősségvállalás és közösségépítés jellemzi mindennapjainkat. Célunk továbbra is az, hogy erős, aktív és összetartó közösségként képviseljük a munkavállalók érdekeit, miközben biztos alapokon, átlátható működéssel és élő közösségi élettel szolgáljuk tagságunkat. Március 19.-én pedig gazdasági beszámoló és egész napos fórum lesz a Püspökladányi Tags csoportnál. A hagyományokhoz híven idén is megrendezésre kerül a Püspökladányi Tags csoport gazdasági beszámolója és fóruma, amely ezúttal is egész napos rendezvény keretében biztosít lehetőséget a tagság számára a tájékozódásra és a párbeszédre. A program középpontjában a tags csoport gazdálkodásának részletes ismertetése áll: a bevételek és kiadások alakulása, a támogatások és rendezvények finanszírozása, valamint a következő időszak pénzügyi tervei. Szakmai és érdekvédelmi témák napirenden. A fórum nemcsak pénzügyi

beszámoló lesz, hanem átfogó szakmai egyeztetés is. A tervek szerint szó esik: a Kollektív Szerződés (KSZ) aktuális kérdéseiről és esetleges módosításairól, a fegyelmi ügyek tapasztalatairól, a baleseti esetek tanulságairól és megelőzési lehetőségeiről, valamint a pihenőidővel kapcsolatos perekről és azok aktuális állásáról. Ezek a témák közvetlenül érintik a munkavállalókat, ezért fontos, hogy a tagság első kézből kapjon tájékoztatást, és lehetősége legyen kérdéseket feltenni. A rendezvényen részt vesz a Területi ügyvivő, valamint meghívott vendégként köszönhetjük Apavári József gazdasági alelnököt, aki tájékoztatást ad az országos szintű gazdasági és érdekvédelmi kérdésekről, valamint válaszol a tagság felvetéseire. Tájékoztatás az idei béremelésről, valamint részletes tájékoztatás hangzik el: a bértárgyalások eredményeiről, a béremelés mértékéről és ütemezéséről, valamint a további tárgyalási kilátásokról. A bérek alakulása minden munkavállaló számára alapvető kérdés, ezért különösen fontos, hogy hiteles és részletes információ álljon rendelkezésre. A Püspökladányi tags csoport rendezvénye mindig több, mint hivatalos fórum: a hagyományoknak megfelelően ez egy olyan egész napos esemény, ahol a szakmai tájékoztatás mellett jut idő a kötetlen beszélgetésekre, a tapasztalatcserére és a közösség erősítésére is. Bízunk benne, hogy minél többen élnek a részvétel lehetőségével, hiszen a tájékozottság és az aktív jelenlét adja az érdekképviselet valódi erejét. Másnap pedig tervezetten sor kerül a HÉT aktuális ülésére, a Munkáltatóval, de ezekről a rendezvényekről, és tárgyalásokról, majd a következő lapszámban adok tájékoztatást. Köszönöm a figyelmet, remélem nem untattalak Benneteket, a helyi közösségünk aktuális ügyeivel.

Maradok Tisztelettel, a debreceni terület nevében: Nemes Zsolt



Területi Hírek

Szombathely

GYSEV megint-újra- tovább?

Egy újabb határidő, egy újabb lépés a „módváltásban”. A tavalyi miniszteri bejelentés szerint a GYSEV több lépcsőben jelentős közszolgáltatóvá válik a Dunántúlon. Ennek voltak ezt megelőzően is feladat, vonat, kiszolgáló változtatási előzményei is. A pályavasúti átvétel a terveknek megfelelően tavalyi évben maradéktalanul megtörtént, gyakorlatilag majdnem a teljes szombathelyi igazgatóság területét bekebelezték. A személyszállításnak az átvételét több lépcsőben tervezték, tervezik. Ennek egy újabb kijelölt stádiuma április 1.

De félre a tréfával, az előző váltások tapasztalataiból, - remélem okulva -, az újabb átadás-átvétel szükséges személyi intézkedéseit, talán a mi kérdésünknek megfelelően is, már jóval korábban megkezdték. Több helyszínen, és időben lehetőséget biztosítottak az érintett munkavállalóknak a felmerült kérdések, kételyek eloszlatására. Ez több kevesebb sikerrel sikerült is, de azért még mindig vannak megoldásra, válaszra váró kérdések. A döntés szerint az átcsoportosítás a szombathelyi 9, a celldömölki telephely 20 mozdonyvezető kollégáját érinti. Többször elhangzott ígéret szerint az érintettek a váltás miatt semmilyen hátrányt nem szenvednek, sőt... Mivel a kijelölt, nem önkéntes alapon átadásra kerülő kollégák túlnyomó része olyan, aki a fiatalabb korosztályhoz tartozik, a két cég bérrendszerének különbözősége miatt ők alpbér besorolás szerint még jobban is járnának. De pont az eltérések miatt, a pótlékrendszer, és a különböző juttatások különbsége miatt ez az alpbéremelés éppen talán arra elég, hogy a bruttó kereset szinten maradjon. A MÁV Személyszállítási Zrt.-nél a létszámhiányból fakadó, jellemzően magas mértékű túlóra az új cégnél nem általános, ezért aki az azzal elérhető magasabb jövedelemre „tervezett”, mindenképpen jövedelemcsökkenéssel számolhat. Bár azért azt is vegyük figyelembe, hogy a kisebb leterheltség, a kevesebb munkahelyen töltött idő az egészségre rövidebb-hosszabb távon jótékony hatással bír...

Mivel a létszám átadása nem önkéntes, hanem kijelöléses alapon történt az okozott némi „feszültséget”. Többen voltak elmondásuk szerint olyanok is, akik különböző, elfogadható

szempontok miatt nem kívántak munkáltatót váltani. Az első bejelentések szerint mindkét munkáltató kijelentette, hogy nem kívánnak a közösen kialakított személyi listán változtatást engedni. Tehát nem kívánnak változtatni, akit kijelöltek, annak menni kell.... Itt még burkoltnak tűnő „fenyegetőzések” is elhangzottak, hogy akinek nem tetszik annak fel-is út, le is út... Hát azért ennek finoman szólva sem volt túl pozitív üzenete, bár ahogy ismerem a jelenlegi mozdonyvezetői foglalkoztatási helyzetet, valóságtartalma sem. Remélem. Aztán pár esetben mégis engedtek az érintetteknek cserét, bár az kicsit, legalábbis számomra furcsa volt, hogy az érintetteknek maguknak kellett cserepartnert találni.

Az ígéretek szerint mindkét telephelyen, a mozdonyvezető kollégák az eddigi „mávós” telephelyen fognak munkát végezni, ezáltal a munkakörülményeikben, foglalkoztatásukban nem várható lényeges változás.

Tehát a Savária IC vonatokat, valamint a 10. sz. vasútvonal regionális vonatait a tervek szerint a fenti „stílusos” dátummal kezdődően a GYSEV személyzete fogja továbbítani. Na de mivel?

A nagy bejelentés arra hivatkozva történt, hogy a szolgáltatás átadásával a GYSEV egy sokkal magasabb színvonalú közlekedési szolgáltatást fog nyújtani, más, sokkal komfortosabb infrastruktúrával fogja a szerencsés utazóközönséget kiszolgálni. A jelenlegi helyzet legalábbis most, nem teljesen ezt mutatja. A tervezett IC motorvonatok forgalomba állítása azért még a homályos jövőben van. A 10. sz. vonalra sem látszik a nagy készülődés az eddiginél jóval korszerűbb járművek megjelenésére. Halkan jegyzem meg, a „zárfék híradók” is arról szólnak, a szolgáltató váltás után is a jól megszokott korszerű és megbízható, jól bevált Startos járművek fognak, valamilyen bérleti konstrukcióban a nevezett vonalakon közlekedni. Azért, ha ez valóban így lesz, a beharangozott szolgáltatási színvonal emeléshez kell némi képzelőerő, fantázia. És akkor halkan jegyezném meg, ennek akkor ilyen formában mennyi a tényleges gazdasági, vagy bármilyen előnye... Szerintem erre nem csak én nem tudom megadni a választ.

Azt kívánom az érintett kollégáknak (is), hogy mindezek ellenére mindenki találja meg a boldogulását a megváltozott helyzetben, más munkáltatónál is jó egészségben, balesetmentesen tudja gyakorolni ezt a szép, felelősségteljes hivatást. Szerintem a MOSZ részéről ehhez minden segítséget megkaptak, és a jövőben is meg fognak kapni.

Az átgondolt, felelős intézkedések sorát gazdagítja a korszerű járművek megjelenése a térségben. A történet gazdasági oldalát nem szeretném fejtegetni, szerintem én erre nem is vagyok kompetens. A mikéntjével kapcsolatban azért történtek, történnek „érdekes” dolgok. Ennek talán egyik ékes példája a Traxok, Desirók jelenlegi hadra - nem - foghatósága is, de most ezzel nem szeretnék foglalkozni.

Inkább a szükséges kompetenciákról, azok megszerzéséről. A francia csodagépek tavalyi megjelenésekor megkezdődtek a nagy átalakulások a területi trakcionálást érintően. A tervek arról szóltak, a francia gépek a pécsi oldalon kapnak hangsúlyos szerepet, a 433-as sorozat a Dunántúl más részeinek közlekedési színvonalát fogják emelni. Igen ám, de a kollégák számottevő részének nincs típusismerete. Sebaj, semmi nem lehet fontosabb, mint a kompetencia megszerzése, gyérünk. A leterheltség miatt kis csoportokban, de zajlik a képzés. Aztán újabb koncepció, most mégis a Vectron típus a prioritás, 433 képzés állj. Akkor is állj, ha jó pár kolléga a képzés elméleti részén túl, már csak a vezetési gyakorlat egy része előtt van. Nem számít, állj! Megint más az „irány”. Most sürgősen a Vectron típus a legfontosabb.

Kedves olvasó, Ön szerint milyen gépek járnak felénk a régi jó öreg szilik, a pár Vectron mellett?! Hát persze hogy a 433-asok, amelyre még mindig jó pár embernek nincs, és már nem is lesz típusismerete. Az irányítók meg a vezénylők

„elélveznek”, hogy hogyan keverjék a kását, jusson is meg maradjon is megfelelő mozdony és típusismerettel bíró mozdonyvezető a vonatokra..... Okos. Koncepció, előre tervezés az van...

Ismét jelentős, egy újabb időszakot meghatározó esemény, eseménysorozat előtt áll a Mozdonyvezetők Szakszervezete tagsága. Az április hónapban megkezdődő tagcsoporti választások után, a tisztújítás a szeptember 15-16-án tartandó Kongresszussal zárul. A területünkön levő 6 tagcsoportnál a tervezet szerint április második felében zajlanak a szavazások.

Ezúton is kérek minden kollégát, vegyenek részt a választásokon, szavazatukkal támogassák azokat a jelölteket, akik felkészültségükkel, elhivatottságukkal a MOSZ testületeiben védik és képviselik a mozdonyvezetők közösségét. Azon dolgoznak, hogy a hivatásunk megbecsülése, elismertsége tovább emelkedjen. Ehhez az is kell, hogy Ti minél nagyobb számban éljetez a választás lehetőségével, válasszátok ki a sok kiváló jelölt közül megítélésetek szerint az arra legalkalmasabbakat.

Egy másik, nem kevésbé fontos választásokon már túl vagyunk. A szervezeti átalakítások miatt az Üzemi tanácsok, és Munkavédelmi bizottságok mandátuma megszűnt. Az újonnan létrehozott igazgatóságoknál új testületeket kellett választani. A MOSZ döntése szerint a választásokon a VDSZSZ Szolidaritás szakszervezettel együttműködve, közösen állítottunk jelölteket. A döntés helyesnek bizonyult, a kollégák szavazatai alapján gyakorlatilag minden jelöltünk bekerült az újonnan megalakuló testületekbe. Ezúton is szeretném megköszönni mindenkinek a szavazáson való magas részvételt, több fontos bizottságban sikerült a MOSZ képviselétét továbbra is biztosítani.

A celdömölki tagcsoport vezetése ismét megrendezte hagyományos farsangi bálját, melyen alkalom volt a közelmúltban nyugdíjba vonult kollégák búcsúztatására is. Nagyszámú kolléga, és kedves családtagja fogadta el a meghívást, és vett részt a rendezvényen.

A pápai tagcsoport idén ismét megrendezte a szokásos tekeversenyét. Több dunántúli MOSZ tagcsoport csapata vett részt az eseményen. Magas színvonalon, pár amatőr részvételével nagy küzdelemben siker született. A rendezvény után a megfáradt versenyzők a közeli Várkert fürdőben tudták kipihenni a tekegolyó emelgetése miatti fáradságukat. A jó hangulatú, sikeres rendezvényért köszönet a szervező pápai tagcsoportnak.

Vida Tamás



Bábuk hullottak

- jó hangulatú újévi

tekeverseny Pápán

A pápai tagcsoport ismét megrendezte a környékbeli tagcsoportok számára a január 21-i újévi tekeversenyt, amelyre a nevezési határidőig 12 csapat jelentkezett hat tagcsoportból.



A csapatok már reggel kilenctől szállingóztak a Pápai Sport Centrumba, amely ezúttal nemcsak sport-, hanem jókedvközpontként is funkcionált. A betegségek és néhány vezénylési kavarodás miatt nem minden csapat tudott teljes létszámban érkezni, így a szervezőknek gyors tempóban kellett újra rajzolniuk a csoportbeosztást a négysávós pályán.

Vida Tamás Szombathelyi Területi vezető nyitotta meg a versenyt. Kiemelte, hogy nagy szükség van az ilyen összejövetelekre, mert a mozgonyvezető kollégák egyre kevesebb időt tudnak együtt tölteni kötetlen beszélgetéssel és felhőtlen vidámsággal. Egyre kevesebb az ehhez hasonló program. Biztatna minden tagcsoportot, hogy rendezzenek hasonló rendezvényeket. A bemelegítés után – kinek a karlengetés, kinek a „majd bedobás közben bemelegszem” módszer vált be – 10 órakor

végül 11 csapat kezdte döntögetni a bábukat. Fél egytől aztán az energiapótlás is megoldódott: a sertéspörkölt galuskával vegyessavanyúval gyorsan pótolta a dobások közben elvesztett kalóriákat. A hangulat egész nap csúcsra járt, a szurkolók pedig nem fogták vissza magukat: vicces beszélések röpködtek, természetesen a legjobb szándékkal. Minden csapat nagy hangerővel buzdította sajátjait. Külön öröm volt látni, ahogy a nyugdíjas kollégák és a fiatalabb, aktív résztvevők együtt nevetve beszélgettek, majd közösen drukkoltak a pályán küzdőknek.

A nap végére, 16 órára, izgalomban nem volt hiány: megszülettek az egyéni és csapatversenyek végeredményei, a résztvevők pedig egy élményekkel teli nappal gazdagodva indultak haza. Társaság egy része ismét a közeli termálfürdőben áztatta megfáradt izmait.



VÉGEREDMÉNYEK:Egyéni:

1. hely	Gáspár Ervin	Szombathely	239 fa
2. hely	Garamvölgyi Miklós	Győr	221 fa
3. hely	Takács Krisztián	Pápa	218 fa

Csapat:

1. hely	Győri Vadkanok (Garamvölgyi M., Kovács I., Kuti R., Wolf R.)	765 fa
2. hely	Pápai Tökös Tekések I. (Szalay G., Kapcsándi Zs., Takács K., Winhoffer J.)	752 fa
3. hely	Szombathely I. (Gáspár E., Frigy T., Németh J., Szombathelyi K.)	744 fa
4. hely	Soproni Vérprofilk	663 fa
5. hely	Pápai Ezüst Golyók	649 fa
6. hely	Győri Örökifjuak	642 fa
7. hely	Soproni Dibi-dobi	616 fa
8. hely	Celldömölk Junior	609 fa
9. hely	Szombathely II.	608 fa
10. hely	Veszprém	599 fa
11. hely	Celldömölk Szenior	509 fa

1. – 3. helyezettek kupát kaptak. Minden csapat elismerő oklevélben részesült.

Immár hagyományosnak mondható tekeversenyünk újra bizonyította, hogy a mozdonyvezetők körében még mindig van igény a munkahelyen kívüli összetartásra, jó beszélgetésre, eszmecserére, ismerkedésre, versengésre, barátságok kötésére!

Köszönet a MDSZ Sportbizottságának, hogy anyagi támogatásban részesített e rendezvényünk!

Winhoffer Jenő

Tagcsoport vezető Pápa



Nyugdíjas kollégáink köszöntése

a celldömölki mozdonyvezetőbálon

2026.február 7-én, a hagyományokhoz híven február első szombatján gyűltek össze a celldömölki mozdonyvezetők a Gilice Étteremben, hogy közösen ünnepeljék a mozdonyvezető bál alkalmából. Az est egyik legmeghatóbb pillanata a 2025-ben nyugdíjba vonult kollégáink köszöntése volt.

A mozdonyvezetői hivatás nem csupán munka, hanem szolgálat. Felelősség emberek százaiért, a vasút biztonságáért, a menetrend pontosságáért – nappal és éjszaka, ünnepnapokon és hétköznapiokon egyaránt. Az a több mint négy évtized, amelyet kollégáink a mozdonyon töltöttek, kitartásról, szakmai tudásról és rendíthetetlen elkötelezettségről tanúskodik.

Tisztelettel és megbecsüléssel mondunk köszönetet az alábbi kollégáknak:

- Dömötör András
- Páli Ferenc
- Németh Zoltán
- Sikos Jenő
- Horváth Zoltán Kálmán
- Korpics Barnabás

Sajnálattal közöljük csak egy fő tudott személyesen részt venni az ünnepségen. Külön öröm volt azonban, hogy Korpics Barnabás, a pápai tagcsoporthoz tagja elfogadta meghívásunkat.

Barnabás 1984-ben kezdte vasúti szolgálatát. Dízel-, villamos- és gőzmozdony-vezetői vizsgája is bizonyítja szakmai felkészültségét és elhivatottságát. A Mozdonyvezetők Szakszervezetének megalakulása óta hűséges és aktív tagja volt közösségünknek. Munkáját 2025-ben a „Mozdonyvezetőkért” emlékéremmel ismerték el. 2025 októbere óta már a jól megérdemelt pihenés éveit tölti.

Valamennyi nyugdíjba vonult kollégánknak

kívánjuk, hogy a most kezdődő életszakasz hozza meg számukra mindazt a nyugalmat, örömet és egészséget, amelyet hosszú, felelősségteljes szolgálatuk során kiérdemeltek.

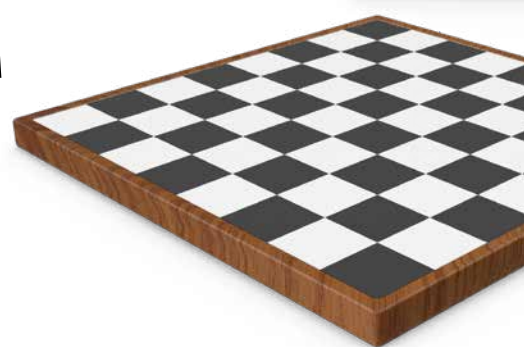
Tisztelettel hajtunk fejet több évtizedes munkájuk előtt. A bál hajnali fél négyig tartó mulatozással folytatódott!

Winhoffer Jenő

Pápa tagcsoporthoz vezető



SAKK-MATT A SINEKEN!



Hagyományainkhoz híven 2025. december 27-és 30-án 11, 13 és 15 órás időpontokkal rendeztük meg év végi sakkversenyünket, amelynek ezúttal is a szombathelyi Gól Vendéglő adott otthont. Az esemény iránti érdeklődést jól mutatja, hogy az aktív és a nyugdíjas masinisták mellett sokan kedves családtagjaikkal érkeztek, így a résztvevők száma kísérelve együtt több mint 100 fő volt.

A sakkverseny kiváló alkalmat teremtett arra, hogy a sakk iránt érdeklődő kollégák baráti, ugyanakkor komoly szellemi kihívást jelentő környezetben mérjék össze tudásukat. A játszmák során végig meghatározó volt a koncentráció, a jó hangulat, az előrelátó gondolkodás és a sportszerűség, amely minden résztvevő részéről példamutatóan megjelent. A rendezvény nem csupán a versengésről szólt. A sakktáblák mellett számos kötetlen beszélgetés, tapasztalatsere és jókedvű pillanat tette teljessé a napokat. Külön öröm volt látni, hogy a családtagok jelenléte igazi közösségi élménnyé emelte az eseményt, tovább erősítve az összetartozás érzését.

A szervezők minden résztvevőt vendégül láttak egy ételre és egy pohár italra. Az ebéd során húsleves metélttel, vegyes körettel tálalt juhász peccsenye, valamint csirkemellből készült párizsi szelet került az asztalokra, ami tovább fokozta a baráti, kötetlen hangulatot. A megmérettetés végén kialakult a végső sorrend, a legeredményesebb játékosok elismerésben részesültek, ugyanakkor elmondható, hogy minden résztvevő nyertese volt a rendezvénynek. Tartalmas, élményekben gazdag napokat tölthettünk együtt, méltó

módon búcsúztatva az évet. Köszönet illeti a szervezőket, akik szabadidejüket feláldozva a gondos előkészítésért és lebonyolításért, valamint a Gól Vendéglő munkatársait a vendégszeretetért és a színvonalas ellátásért. Bízunk benne, hogy jövőre is hasonló lelkesedéssel és létszámmal ülhettünk majd "sakkasztalhoz."

Ez a találkozó ismét bebizonyította, hogy a mozdonyvezető közösség ereje nemcsak a közös munkában, hanem az ilyen minőségi közös programokban is rejlik.

Hanke Tamás

Szombathely



SEGÍTS, HOGY SEGÍTHESSÜNK!

Alapítványi beszámoló a 2025. évről

Részletesen bemutatom a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány 2025 évi tevékenységét és támogatási gyakorlatát.

Idézet az Alapító Okiratból:

„Az Alapítvány a céljai elérése érdekében az alábbi tevékenységeket fejt ki:

- a.) egészségügyi tevékenység, betegségmegelőzés, egészségmegőrzés, egészségügyi rehabilitáció,
- b.) szociális tevékenység, családsegítés, egészségkárosultak támogatása, időskorúak támogatása,
- c.) oktatási tevékenység, képességfejlesztés, ismeretterjesztés,
- d.) kulturális tevékenység,
- e.) jogvédő tevékenység, emberi és állampolgári jogok védelme,
- f.) sporttevékenység, a munkaviszonyban és a polgári jogi jogviszony keretében megbízás alapján folytatott sporttevékenység kivételével.

Az Alapítvány nyitott. Az Alapítványhoz magyar és külföldi természetes és jogi személyek egyaránt csatlakozhatnak, vagy csatlakozás nélkül is hozzájárulhatnak az Alapítvány forrásaihoz, illetve tevékenységükkel segíthetik az Alapítvány működését. Az Alapítványhoz való csatlakozási szándékot írásban kell bejelenteni, amelynek elfogadásáról a Kuratórium dönt.”

Alapítványunk az Alapító Okiratban megjelölt célok érdekében fejtette ki tevékenységét.

A kuratórium összetétele 2022 szeptember 15.-től az alábbi:

Tóth Ferenc Attila	a kuratórium elnöke
Gyüre Fruzsina	a kuratórium tagja
Hegedűs Gizella	a kuratórium tagja
Keserű Zsolt	a kuratórium tagja
Magyar Lajos	a kuratórium tagja

Az év folyamán a kuratórium februárban, áprilisban, júniusban és augusztusban, októberben, valamint decemberben, azaz kéthavonta ülésezett. Az ülések során mindig határozatképesek voltunk, üléseinkről jegyzőkönyv készült. A Felügyelő Bizottság egy vagy több tagja, illetve az Alapító képviselője esetenként jelen volt az üléseinken. Üléseinket már legalább egy hónappal előre betervezzük, a MOSZ honlapján közzétettük.

Valamennyi ülésnek állandó témája volt a hozzánk forduló kollégák kérelmének elbírálása.

Az áprilisi ülésen elfogadtuk az alapítvány 2024. évi költségvetési beszámolóját, elfogadásra került a 2025-ös évi költségvetési terve a 2024. év Mérlegét, Eredménykimutatását, Közhasznúsági mellékletét.

Örömteli hír érkezett októberben: 6.143.666 Ft-ot utal át a Nemzeti Adó és Vámhivatal a 2024 évi adóból felajánlott 1%-ok jóvoltából.

Az adó 1%-nak felajánlása összegszerűen évről évre növekszik, de a felajánlók száma folyamatosan csökken. Ezen a jelek szerint az sem változtatott, hogy 2025-ben egy reklámkampányba is kezdtünk, alapítványunk nevét tartalmazó tollakat osztottunk. Míg 2023-ban 422-en, a

2024-ben 394-en, 2025-ben már csak 380-an ajánlották fel személyi jövedelemadójuk 1%-át! Csak minden nyolcadik mozdonyvezető. Azokhoz fordulok leginkább, akik egyáltalán nem ajánlották fel az 1%-ot, úgymond veszni hagyták. Kérem Őket, legyenek kicsit tudatosabbak és fordítsanak figyelmet a felajánlásra.

**Alapítványunk adószáma:
18174432-1-42**

Gyakorlatilag már most meg lehet tenni a nyilatkozatot egészen 2026. május 20-ig! Legegyszerűbben a DÁP alkalmazáson, és az ügyfélkapu+-on keresztül lehetséges a felajánlást megtenni.

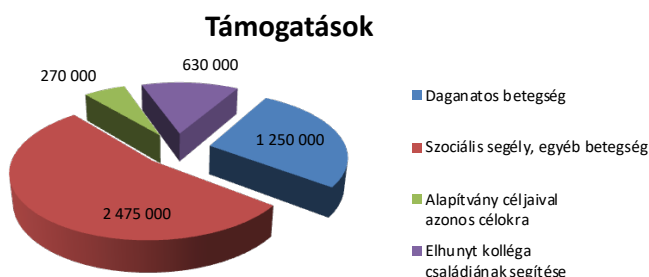
A magasabb felajánlás, valamint a csökkenő esetszámok lehetővé teszik a nagyobb mértékű segítség nyújtását a jövőben, valamint azt, hogy az eddig kevésbé igényelt támogatási formákra helyezzük a fókuszot. Fordulhattok az alapítványhoz az alapító célok megvalósítása érdekében megvalósítandó közösségteremtő rendezvények szervezése érdekében is.

A tavalyi év folyamán összesen 4 625 000 Ft támogatást folyósítottunk a kérelmezők számára.

Mindösszesen 43 kérelmet kellett tárgyalnunk, egyetlenegy kérelem került elutasításra, és nyolc kérelmet az alapító felé továbbítottunk, mert a kérelmező nem mozdonyvezető munkakörben dolgozott.

A 2019-es év elejétől már használjuk a cégkaput, elektronikusan bankolunk, nem használunk bankkártyát, nem kezelünk házipénztárt, ezekkel is csökkentve az adminisztrációs költségeket.

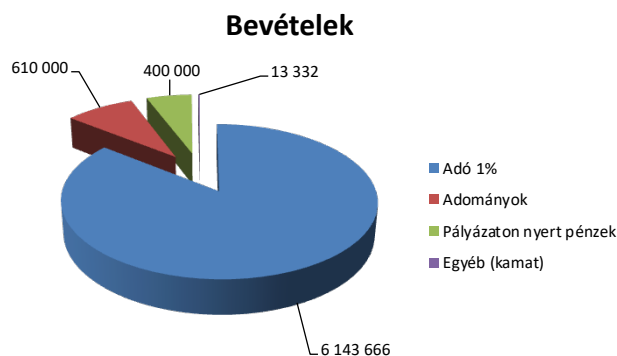
Az alábbi diagram teszi érzékelhetővé a támogatások arányát, felosztva, milyen jellegű esemény miatt fordult hozzánk a kérelmező.



Tóth Ferenc Attila
kuratóriumi elnök

2026.

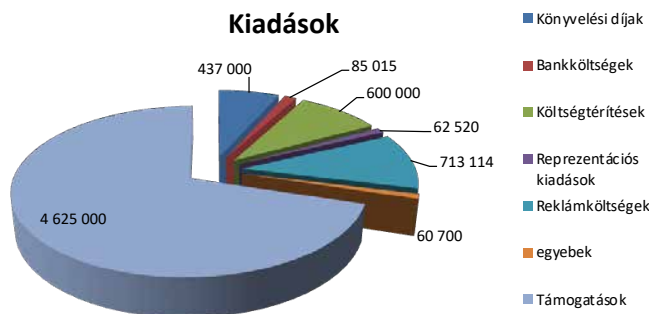
Adó 1%-ból származó bevétele az alapítványnak 6 143 666 Ft volt, adomány 610 000 Ft volt, melynek nagy részét a Hornok Béla özvegye ajánlotta fel. Ezen felül érkeznek mikroadományok, szerencsére sokan érzik szükségét annak, hogy pár ezer forinttal támogassanak egy nemes célt. Jelentéktelen tétel – 4 Ft - a banki kamat. Tavaly egy pályázat útján 400 000 Ft-ot nyert el az alapítványunk. Ugyanakkor világosan látható, milyen fontos szereppel bír az adó 1%!



Működési költségünk a könyvelési díjakból (437 000 Ft), a jelentős bankköltségekből (85 015 Ft), költségterítések (600 000 Ft), reklámköltségekből (713 114 Ft) és csekély reprezentációs költségből (62 520 Ft) és az egyebek kategóriába sorolható tételekből (60 700 Ft) állt.

Működési költségünk összesen 1 958 349 Ft-ot tett ki.

Az alapítvány kuratóriumának döntései, kifizetései mindenkor megalapozottak és szabályosak voltak.



A szervezet mérleg szerinti „eredménye” 2025-ben 583 149 Ft volt. (Az év folyamán ennyivel több volt a bevételünk, mint a kiadásunk.) Ebből látható, hogy kevesebbet költöttünk, mint a bevételeink, gazdálkodásunk stabil, sőt további lehetőségeket rejt magában. Ezzel kapcsolatban jelzem a kollégák felé: érdeklődjenek alapítványuknál azok, akik krízishelyzetbe kerültek! A segítő szándék mellett megvan a segítség anyagi forrása is.

Végezetül megköszönöm minden 1%-ot felajánlónak a felajánlást, és köszönetet mondok azoknak a tisztségviselőknek is, akik az 1%-os gyűjtést segítették.

Rendelkezés 2026-ban az adó 1%-ról.

Alapítványunk adószáma:

18174432-1-42

Továbbra is lehetőség van arra, hogy rendelkeztek az összevont adóalap után befizetett személyi jövedelemadókat 1+1%-áról. Ezt legkésőbb 2026. május 20-áig az szja-bevallástól függetlenül is megtehetitek!

Magánszemélyként az idén is dönthettek úgy, hogy a megfizetett adókat 1%-át felajánljátok egy regisztrált civil szervezetnek, további 1%-át pedig valamely technikai számmal rendelkező egyháznak vagy a kiemelt költségvetési előirányzatnak (2026-ban a Nemzeti Tehetség Programnak). Az szja 1% + 1% felajánlására jogosult civil szervezetek, jogosult egyházak és a kiemelt előirányzat listája a <http://nav.gov.hu> érhető el.

Az 1+1%-os felajánlásáról – függetlenül attól, hogy a 2025-ös személyi jövedelemadó-bevallását hogyan nyújtjátok be – a bevallással együtt vagy akár attól elkülönülten is rendelkezhetek.

Amennyiben a magánszemély rendelkezik elektronikus tárhellyel, nyilatkozatát a legegyszerűbb módon, elektronikus úton nyújthatja be:

- az e-SZJA webes felületen az online kitöltő segítségével vagy
- az ÁNYK keretprogram segítségével a bevallással együtt, annak EGYCSZA lapját kitöltve vagy attól elkülönítve a 25EGYSZA nyomtatvány kitöltésével.

Papíros formában postai úton vagy lezárt borítékban a NAV ügyfélszolgálatain személyesen illetve meghatalmazott útján nyújthatjátok be:

- a személyi jövedelemadó-bevallással együtt, annak EGYCSZA lapját kitöltve,
- az e-SZJA felületen megtalálható kitöltő program

segítségével elkészített, majd kinyomtatott nyilatkozási lapon,

- a 25EGYSZA jelű nyomtatványon vagy annak adattartalmával egyező nyilatkozási lapon, továbbá
- amennyiben a munkáltató vállalja a nyilatkozatok összegyűjtését, 2026. május 10-ig lezárt borítékban leadva a munkáltatónak (A borítékban a leragasztás helyén szerepelnie kell a felajánló aláírásának).

FONTOS, HOGY A 2026. MÁJUS 20-AI HATÁRIDŐ JOGVESZTŐ.

Ez azt jelenti, hogy ha ezt követően rendelkeztek befizetett személyi jövedelemadókat 1+1%-áról, a rendelkezése érvénytelen és a késedelmet igazolási kérelemmel sem menthetitek ki.

Az 1+1%-ról rendelkező nyilatkozaton jelezhetitek azon döntéseket is, hogy neveteket és elérhetőségeket a megjelölt civil kedvezményezettrel közölje a NAV. Az adatkezelési hozzájárulás és az adatok feltüntetése a rendelkező nyilatkozaton önkéntes, nem feltétele az érvényes rendelkezésnek.

Azt, hogy az általatok idén megjelölt kedvezményezettek részesültek-e a felajánlott 1(+1) %-os összegekből, jövő év januártól a NAV honlapján megtekinthetitek. Amennyiben elektronikus tárhellyel rendelkezik valaki, elektronikus úton tájékoztatja az adóhivatal a felajánlott összeg kiutalásáról.

Tóth Ferenc Attila kuratóriumi elnök

Összefogás segít a lakástűzben károsult családon

Éppen Budapestre utaztam a küldött közgyűlésre, amikor egy mozdonyvezető kollégám hívott, hogy mi történt velük. Balázs röviden elmondta, hogy december 8-án lakástűz tette lakhatatlanná családját otthonát. Beszélgetésünk alatt éppen a humánszolgáltatónál volt és ott mondta neki az ügyintéző, hogy a Mozdonyvezető Szakszervezete ilyen esetben is tud segíteni.



A megdöbbenés után egyből felvettem a kapcsolatot a Mozdonyvezetők a biztonságos és egészséges életért alapítvány elnökével Tóth Ferenc Attilával és Hegedűs Gizellával a kuratórium tagjával. Készségesen és pontosan elmondtak minden, hogy az Alapítvány milyen formában, hogyan és mikor tud segíteni az anyagi gondokon. A négy kiskorú gyermeket nevelő család a nagymamánál húzta meg magát egy kis lakásban a tüzeset után, miközben mindent megtettek azért, hogy karácsonyra visszaköltözhessenek saját otthonukba. Balázsnak nem volt segítségé, először mindent egyedül próbált csinálni.

A lakásban nagyon sok helyreállítási munka volt: a falak koromtól való megtisztítása, a használhatatlanná vált bútorok és eszközök elszállítása, valamint festés. A több napja tartó munkák során aztán kollégák mentek a segítségére a szabadidejükben, hogy a család mielőbb újra visszaköltözhesse.

A tűzben azonban több berendezési tárgy is használhatatlanná vált, köztük a gyermekek ágyai és matraccái. Ezek pótlása komoly anyagi terhet jelentett volna a család számára, ám jelentős segítséget kaptak 3 helyről is. Az alapítványtól, a helyben kihelyezett adománygyűjtő ládában összegyűlt összegből és a Pápai MOSZ tagsoport szociális segélyéből.

Balázs meghittén, elesukló hangon számolt be arról, mennyire megindította a támogatás, az emberek összefogása, kollégák segítő készsége. Adománynak köszönhetően meg tudták vásárolni a gyermekek számára szükséges új ágyakat és matraccokat.

A család nevében és a szervezők részéről is köszönet illeti a gyors és hatékony támogatást, amely reményt ad arra, hogy a nehézségek után, ha karácsonyra nem is, de az új évben, január 8-án már újra otthon lehetnek.

Köszönet a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítványnak és a celdömölki mozdonyvezetőknek! Azoknak a mozdonyvezetőknek külön köszönet, aki segítettek Balázsnak!

Név szerint:

- Deák Dávid
- Mórocz Máté
- Nagy Gergely
- Üst Zoltán

Winhoffer Jenő

Pápai tagsoport ügyvivő

Keletis karácsony és nyugdíjas búcsúztató

December végén került sor a hagyományoknak megfelelően a Keletis karácsony és nyugdíjas búcsúztató rendezvényünkre, ezúttal a Danubius Hotel Arénában.

Hatvanan gyűltünk össze, köztük négy „friss” nyugdíjas, akik 2025-ben mentek el a megszerzett korkedvezményt kihasználva a jól megérdemelt pihenésre. **Anga Lajos, Fabricsek Ferenc, Jakubecz Csaba és Szabó Zoltán** kollégánkat köszöntöttük ebből az alkalomból.

A Közel öt órán keresztül tartó ünnepség alatt rég nem látott kollégák, barátok találkozhattak újra, felidézve sok-sok sztorit és eseményt. Kiváló büfévacsora gondoskodott a megfelelő hangulatról, változatos, finom ételekkel.

Ami feltűnő és elgondolkodtató is egyben, hogy két fiatal kivéve, az ifjabb generáció nem vesz részt hasonló rendezvényeken. Miértekre itt is keressük a megoldást, de sajnos más programokra sem aktivizálják magukat.

Az estét kisebb, de annál lelkesebb csapattal folytattuk vendéglátóipari egységeinkben, a Vezér sörözőben, stílusosan a Tehervonat zenekar kétórás koncertjének is szem és fültanúi lehetünk.

Folytatás 2026 decemberében, remélhetőleg több ifjú kollégánkkal és kollégával sorainkban.



Imre Rudolf



A visszatérés nem visszalépés

Az elmúlt nagyjából kilenc hónapban nem jelentek meg soraim az újság hasábjain. A találgatások, miszerint kirúgtak a Cégtől (az írásaim miatt), vagy Druszám nem kívánta tovább a szolgálataimat, nem igazak. Egyetlen, de koránt sem apró oka volt: teljes mértékben a házfelújításnak kellett szentelnem a munkáltatói jogkörgyakorlótól kapott, szűkre szabott szabadidőmet. Júniustól új vízvezeték készült, betonoztunk, gipszkartonból készítettünk válaszfalat a fürdő és a WC között, vakolás, glettelés, padlószint kiegyenlítés, csiszolás, meszelés... Persze a szakik többnyire nem értek rá, így sok feladatot baráti segítséggel végeztem, hogy a kitűzött határidőre, beköltözésre legalább lakható állapotú legyen az ingatlan. November hatodikán egy koránt sem kész házba költöztünk be: azóta kerültek fel a belső helyiségek nyílászárói, leraktunk nagyjából negyven négyzetméter járólapot és csempét, s még így is sok minden maradt. A szentháromságban létezés (munkahely-felújítás-család), a napi öt órás alvások, az állandó stressz meglehetősen leszívták az energiáimat, s nem utolsósorban a pénztárcámat. A sajtóban tavaly megjelent miniszteri kijelentés szerinti milliós fizetésem (ami 21 év után, decemberre akétszázatot bőven átlépve se annyi) nem bírta követni a költségeket, pedig rengeteget takarít meg az, aki önmaga végez el néhány munkát. Mindezek fényében senkinek nem javaslom, hogy ilyenbe belevágjon: mentálisan, fizikálisan és egészségügyi szempontból is meglehetősen lerombol egy ilyen volumenű építkezés/felújítás.

Van az a pillanat, amikor ki kell engedni a kezedből a gyeplőt, s hagyni, hogy a dolgok csak megtörténjenek maguktól, hagyni vágtázni a lovakat, történjék bármi. Kivéve, mikor a hatlovas szer egy kanyargós hegyi serpentin peremén, milliméterekre a szakadéktól száguld lefelé. Ilyen esetben az sem jó megoldás, ha hirtelen visszarántod a gyeplőt, s minden erőddel befékezed a kocsit, hiszen a talaj és jármű, valamint a paripák kiszámíthatatlan reakciók egész sorozatát indíthatják el, ugyanúgy végzetes veszélybe sodorva a kocsist és az utasokat. Észnél kell lenni, higgadtan, jó döntéssel menteni a helyzetet, lelassítva a folyamatot, s épségben, jó tempóban haladni tovább az uticél felé. Gondolhatnánk, hogy ezt a módszert egy jól fizetett „szakember” is át tudja vinni a szakterületére, de sajnos egy bizonyos szint felett nem az a fontos, hogy aki a gyeplőt tartja ért is a lovakhoz, van-e tapasztalata a hatlovas kocsik terelésére veszélyes utakon? Aki eddig nem jött rá, mire akarok rávilágítani, az hallgassa tovább

a Lázárinfót, s bólogasson jó mélyen, mint az a bizonyos vezérlő a hatlovas szekér elején.

Figyelve az eseményeket, csupa fantasztikus, előremutató dolog történik: hamarosan átadják a forgalomnak a teljesen felújított 150-es vonalat (aminek az árán a csatlakozó mellékvonalakat is fel lehetett volna újítani); folyamatosan érkeznek a bér-Vectronok (a néhány évvel korábban meghirdetett saját helyett); tavaszra elkészül Vác – Balassagyarmat húsz éve halogatott felújítása; két-három év múlva (ha csak fel nem bontják a szándéknyilatkozatot addig) használt, de felújított motorvonatok kezdik ellepni az alacsonyabb forgalmú vonalakat... Mi kell még? Újabb WC? Komáromban két éve készül. Almásfüzitőn nem lesz, helyette leraktak egy konténert a szolgálati lakások alá, az ott lakók örömeire. Esztergomban bő egy év elteltével sikerült az üzemi illemhelyiségeket rendbe tenni. Vagy netán az utazó takarítók nem fognak a jövőben menet közben dohányozni a klozetban? Vagy kiterjesztik a szolgáltatást az elővárosi vonatokra? Akkor pénz nélkül maradnak az oroszlányi cigányok, akik az érkező SI2-eket hiénázzák érkezés után visszaváltható üvegeket keresve.

Ha már oroszlányi inga: az utóbbi időben ismét megszorodtak az elővárosi szolgálataim, aminek köszönhetően néhány tatabányai meg Bz-s szolgáltatokat kénytelen végezni. Már több fórumon jeleztük, hogy ez nekünk nem jó – főleg egy alig egy éves gyermek mellett alvó apának, akinek az amúgy sem egészséges bioritmusa egy-egy ilyen közbeszúrt szolgálattal tovább romlik. Ahogy az közismert az I-es számú vonalon bevezették a KÖFI-t. Az indulás előtt a meghirdetett pozíciókba a vonalról sikerült volna összeszedni a szolgálattevőket, de mikor kiderült, hogy mégsem Tatán lesz az iroda – ami egyébként majdnem a vonal közepe -, hanem Budapesten, a többség visszalépett,

hiszen senkinek nem ér meg több órát utazni szolgálatonként, leginkább a családosooknak. Elhangzottak olyan fellengzős kijelentések bizonyos vezető beosztásúaktól, hogy oda kell költözni, ahol a munkahelyük van. Az ilyen kijelentésekre a középsőujjak a nemzetközi egyezményes felmutatására emelkednek fel. Ma már nem akkora kiváltság a vasútnál dolgozni: egy raktári dolgozó is megkeres annyit, mint mondjuk én a húsz évemmel, csak jóval kisebb felelősség, elvárás és iskolázottság mellett! Mivel nem lett meg a létszám, így az ország minden szegletéből csábítottak fiatal, lelkes, könnyen befolyásolható, stb. forgalmászokat, hogy irányítsák a vonalat. A feltöltés úgy, ahogy sikerült. A felvételnél nem volt elvárás a fedhetetlen előélet, csak a forgalmi vizsga, meg az orvosi alkalmasság. Pedig kerültek be olyanok, akik azóta bizonyították, hogy a korábban végzett munkájukra sem voltak alkalmasak, nem hogy egy ilyen központba. Csak két, közelmúltban megtörtént esettel szemléltetném a dolgot: az év elején, egy hétvégi szolgálatban nem jutott a második esztergomi vonatra Bz. (Fehérvár felé már Desiro és Csörgő közlekedett napok óta, így onnan nem lehetett járművet elvonni). Az irányítás megtalálta a szolgálatmentes gépet, amiért önköltségben elutaztam Győrbe, készült az eVTK, villant jelző, s már indultam is Füzitőre. KÖFI-3 Ádám kérdezte, hogy mi járatban merészkedtem be a szakaszára. Közöltem, hogy nem tankolni viszem a vadállatot, hanem Gombinak, 32965-nek. Nyugtázta, s említette, hogy továbbítja a mellette ülő kollégájának. Megérkeztem Almás de Füzitőre (ahol már állt egy másik Bz), s csörgött a szolgálati mobil: mi leszel? Kérdezte a KÖFI-2. Mondom neki, hogy a 965. Biztos? Nem az 55-ös? Mondom neki, hogy biztos, itt van nálam a menetrendje. Hümmögések után utasít, hogy menjek ki a számú váltó mögé, Neszmély felé, addig utánakérdez, hogy mi lesz a járművemből... Gondoltam, telefonálgass csak,



ráérek. Eltelt pár perc, majd közli, hogy mehetek be a kettőre. Mikor megálltam, a másik vonat személyzete röhögve fogadott: az ott szolgálatot teljesítő kollégát hívta fel a dolgozó, hogy a kilétükről érdeklődjön, nem a mozdonyost... Egy másik eset pár nappal ezelőtt történt: megérkeztem a páratlan S12-vel Tetübánya ötödik vágányára (igen, egy helyi munkavállaló meg komáromi szolgálatot csinált aznap), de nem volt kijárat. Az utastájékoztatón nem volt kiírás, nem tudtuk eldönteni, hogy indulási időben miért nincs kijárat? Két perccel később lett. A csodálatos ETCS LI-nek és a sűrítő balíz hiányának hála vágódtam ki az állomásról. (Érted a paradoxont, ugye?)

Sztárliget állomás bejáratán kettő nyugvó kínai pihent. (Nem vendégmunkások, hanem sárga fény). A hetedik vágány végponti oldalán van egy átszelési váltó, ami 10km/h-val járható – már vagy harminc éve. Azon keresztül száguldunk befelé, majd öt percig várakozunk – a semmire. Ismét kijárat, vágódás kifelé, előre



Herceghalomig, ahol a bejáraton egy sárga és egy zöld. A piros könyv szerint ez biztató jele a továbbhaladásnak, amit még az ETCS LI is kedvel. Ajtók balra nyitnak, utasok fel, s le, ajtók záródnak, GO! Két zöld mellett jártam ki (ugyanis a balra is ki volt nyomva a szabad, hogy az előzni kívánt nagyablakos is haladjon). Biatorbágy bejáraton megálllok, eltelik két (2) perc, mire elzúg mellettem a nagysebességű. Közben szemből a páros személy is ment félre. Bejártunk a kettőre, hogy egy másik nagyablakos is előre mehessen. Na, így lett odaverve a vonatnak negyed óra... Visszafelé Kelenföldről indultunk. Sikertelenül Budaörs bejáratát későn kezelni. Bejártunk kitérőbe, a harmadik vágányra, hogy valami IC előzhessen. A peron végénél jártam, mikor megnyomta a kijáratot – kitérőbe, vagyis vissza a helyes vágányra. Akkor a nagyablakos nem előz. Herceghalom bejárat ismét két sárga. Elővettem a lebutított okos kis szolgálati telefont, s nézem a KÖFI-t: az előre haladó IC még Torbágy előtt járt két térközzel! Nem kaptunk túl sokat, csak 9 percet. Pont két nappal korábban, tatabányai éjszakásban (...) tanult kollégámmal beszélgettünk róla váltás közben (kivételesen nem csak két perc adatott meg), hogy jó lenne, ha az ETCS-t csak arra használnánk, amire tervezték: a nemzetközi vonatok megállás nélküli határátmenetére! Többszörösen bebizonyosodott – bár ezt vezető beosztású

szakemberek biztos tagadják -, hogy személyvonatoknál felettebb hátránnyal jár, ha ezzel a közlekedésbiztonsági berendezéssel közlekedünk. Már azt is kitalálta valamelyik, hogy a 2-es számú vonalon, a Nyugati pályaudvar és Esztergom között is ETCS-ben utazzanak a kollégák. Itt jegyezném meg, hogy se jelfeladás, se ETCS, se semmilyen vonatbefolyásoló berendezést nem építettek ki a vonalon a felújítás során! Sok mindent láttam már az elmúlt évek alatt, néha rátaláltam a mögöttes gondolatiságra – nem a logikára -, s elfogadtam egy-egy döntést, de az utóbbi évek ámokfutásai csak a korábban is említett lovak közé ejtett gyepelőre emlékeztetnek.

Azt gondoltam – naivan-, hogy a keresztbe utaztatás győri találmány, más telepállomások ettől a betegségtől nem szenvednek. Aztán néhány héttel ezelőtt találkoztam az esztergomi beíróban azzal a Hámános kollégával, aki az év elején jókedvűen fogadott Almás de Füzítő harmadik vágányán,

a Bz-je előtt, mikor sikerült felfognia KÖFI-2-nek, ki merre megy. Kellő iróniával jelentkezett szolgálatba, mondván neki pont útba esik az esztergomi feljelentkezés. Kiderült, közel három órát utazott, hogy időben megjelenjen. Megnéztem, közúton, ideális forgalom mellett másfél óra lenne, de tapasztalatból tudom, hogy Budapesten keresztül verekedni magad alaphangon egy óra. Ugyanakkor arról szó nem esett, hogy ezt az útvonalat saját gépjárművel tette-e meg, szóval lehet helyi tömegközlekedési eszközök segítségével. Teljesen mindegy is. Egyszerűen elfogadhatatlan, hogy a munkavállalóknak nem a lakóhelyükhöz legközelebbi telephelyen biztosítanak szolgálatokat, hanem több órát vesznek el tőlünk (és a családunktól) naponta! Ez nem logikus vezénylés, nem hasznos felhasználása az erőforrásoknak, hanem szándékos kiszúrás (más szót használnék, de azt Cenzék nem hagynák, meg hát én még nem azt a fajta újságírást tanultam, mint ami manapság dívik)! Persze ezt nem látja reálisan az, ki sosem járt ilyen cipőben, nincs családja. Bízom benne, hogy egy nap majd vagy megtapasztalja, vagy rájön, hogy a kipihent, s boldog munkavállaló hasznosabb, hatékonyabb, mint a fizikálisan, mentálisan kifacsart.

Dankó Balázs

Józan fővel, pihent testtel, nyugodt idegekkel

A címben idézett szavakat egy, a mozdonyvezetők számára 1952-ben készült oktatófilmben hallottam. A teljes mondat így hangzott: „A mozdony személyzet józan fővel, pihent testtel, nyugodt idegekkel jelentkezzenek szolgálatba!” Nos, ez az idézet – hasonlóképpen mint egy opera nyitánya – előrevetíti, mely téma körül forognak majd papírra vetett gondolataim. Természetesen nem mint munka-egészségügyi szakértő foglalkozom a problémával, hanem mint olyan ember, aki maga is közel harmincöt éven át dolgozott mozdonyvezetőként, magyarul, aki saját nyomorúságán keresztül tapasztalhatta meg, milyen az, amikor a szinte leküzdhetetlen álmoság hatalmába keríti az embert vezetés közben.

Az igazság az, hogy erről, a mozdonyvezetőket – valójában nem csupán a vasúti járművek vezetőit, hanem a pilótákat és a közúti sofőröket is – közelről érintő problémáról már régebben tervbe vettem egy cikk megírását, de valahogy soha nem jutottam el a megvalósításig. Ami a végső lökést adta, az a 2023. november 15-én bekövetkezett sápi baleset volt. Amint az látható, utána is sokat töprengtem azon, hogy megírjam-e, mit gondolok e szörnyű történetről. Mindenesetre megvártam a hivatalos jelentés közzétételét, és csak miután elolvastam, ragadtan tollat, bár helyesebb, ha úgy fogalmazok, utána ültem le a billentyűzet elé. A végzetes tragédia bekövetkeztében több dolog is szerepet játszott. A baleset okait feltáró hivatalos jelentés szerint elsősorban a mozdonyvezető fáradtsága okolható az ütközésért, de jelentős mértékben közrejátszott a vonatbefolyásolás hiánya és nem utolsósorban az elvileg a biztonságot szolgáló „három perces” szabály. Én a magam részéről még kiegészíteném azzal a megjegyzéssel, hogy sajnálatos módon nagyban hozzájárult a szerencsétlenséghez az a tény, miszerint az éberségi berendezést a jármű vezetője akár álmában is képes működtetni. Erre majd még később

visszatérek. (Szándékosan kerültem a kezelni szót, hiszen az éberség ellenőrzésének nyugtázása többnyire nem kézzel, hanem lábbal történik.)



GANZ gyártmányú metrószerelevény. Ezekben a kocsikban nem szöveges felhívással, hanem a MÁV éberségi berendezéséhez hasonló hangjelzéssel figyelmeztettek az ajtók záródására.

Mielőtt még nagyon belemerülnek a téma boncolgatásába, el kell mondanom, hogy én „másodállásban” a MOSZ megbízásából évtizedeken keresztül képviseltem azokat a



Az Alstom Prima 2 mozdonyán, mielőtt az éberségi megszólalt volna, a vezetőasztalon kigyulladt egy piktogram. Ha a mozdonyvezető ezt látván, azonnal cselekedett, a hangjelzés elmaradt.

mozdonyvezetőket, akiket valamiért a munkáltató eljárás alá vont, sőt a rendszerváltást megelőzően, a nyolcvanas években tagja voltam a Munkaügyi Döntőbizottságnak. A másodállásban szót azért tettem idézőjelek közé, mert ezt a tevékenységet nem fizetésért, honoráriumért, hanem – jobb szó híján mondjuk úgy – kedvtelésből, bár pontosabb ha úgy fogalmazok, egyfajta fanatikus meggyőződésből műveltem. Ezeket az információkat azért vetem előre, mert így könnyen belátható, hogy e tevékenységem folytán az átlagnál nagyobb rálátással rendelkezem (ma már inkább úgy mondanám, hogy rendelkeztem) a különböző munkaügyi jogviták ügymenetére.

Az ilyen vitás esetek lefolytatását megalapozó jegyzőkönyvek elején az adatok ismertetése után rendszerint az szerepel, hogy itt és itt, ekkor és ekkor, XY munkavállaló józan és kipihent állapotban jelentkezett szolgálatba. Nos, a józan állapot (ha kizárólag az alkoholos befolyásoltságra koncentrálunk) pontosan megállapítható, könnyen mérhető. De mi van a kipihent állapottal? Azt ki és hogyan méri? Jelentem: senki és sehogy. A dolgozó, aki a jármű vezetőjét munkába állítja, többnyire csak az alapján dönt a pihent állapotról, hogy a szolgálatba jelentkezés előtt a mozdonyvezető rendelkezett-e az előírt pihenőidővel, azt azonban nem láthatja, hogy a pihenőidőt miképpen használta fel szervezete regenerálódására, ha egyáltalán felhasználta.

Ami pedig a kipihent állapotot illeti, azért részben a munkavállaló a felelős. Mozdonyfelvigyázó koromban gyakran jelentkeztek nálam olyan masinisták, akikről sejtettem, hogy a pihent állapot egyáltalán nem

valószínűsíthető rájuk nézvést. Az embereket jól ismertem, tudtam, ki az, aki mondjuk építkezik, ezért talán egész nap betonozott, hordta a téglát, keverte a maltert és mindezek után délután vagy este, amikor nálam, a felvigyázói ablak előtt megjelent, ép testben, épp, hogy élt. De ezen esetekben a szolgálatba induló járművezető volt a felelősség, én, mint felvigyázó nem mondhattam, hogy nem engedem el dolgozni. Vállalta, hát menjen! Annak idején, valamikor a hatvanas, de az is lehet, hogy az ötvenes években erről is készült „Becsületrombolók” címmel egy remek oktatófilm, amit mindenkinek merek ajánlani, hiszen a YouTube csatornán bármikor meglekinthető.

Azonban sajnos sűrűn előfordult, hogy a munkavállaló rajta kívülálló okok miatt nem volt képes kipihenni magát. És ilyenkor következett be a patt helyzet. Jelentkezéskor nem mondhatta a mozdonyvezető – erre is vissza fogok térni – hogy bocs, de fáradt vagyok, nem vállalhatom a szolgálatot! Eme megoldhatatlan patthelyzetet néhány valóban megtörtént eseménnyel próbálom illusztrálni, érthetőbbé tenni. Nem említek sem konkrét helyszínt, sem időpontot, neveket meg semmiképp. Sőt, a történetet magát is átfírom, torzítom egy kicsit, de csak annyira, hogy a lényeg ne változzék! (Ezek alól kivétel a velem megesett, igencsak elgondolkodtató történet.)

Valamikor régen, egyik kedves kollégám reggel végzett a szolgálatból. A felvigyázó közölte vele, hogy este vissza kell jönnie tartalékra, tolatni. Kollégánk tehát gyorsan hazament, hogy kipihenje magát. Sajnos városunk nagyon forgalmas, borzalmasan zajos utcájában lakott, ráadásul az idő tájt éppen tombolt a kánikula, ebből adódóan az ablakokat az utca zaja ellenére muszáj volt nyitva tartania (történetünk idején még nem nagyon ismertük idehaza a klíma berendezést), a néhány hónapja született kislánya pedig az autók zaját, a villamosok csörömpölését felülmúlva, kisebb-nagyobb megszakításokkal egész nap sírt. Mondanom sem kell, hogy az alvásból nem lett semmi, tehát este fáradtan, álmosan jelent meg a fűtőházban, hogy felvegye a munkát. Ennek az lett a következménye, hogy egy szerelvény kihúzása közben elaludt. Őt még az éberségi sem segíthette, hiszen mindössze 10 km/ó sebességgel vontatta a hosszú, nehéz kocsisort, és mint tudjuk, ilyen alacsony tempó mellett a berendezés nem működik. Az elalvás következménye az lett, hogy a kihúzó vágány végén lévő földkúpot áttörte. Legnagyobb szerencsétlenségére a földkúp mögött néhány méterrel ott húzódott a BKV villamos vágánya, amelyen

éppen egy kocsiszínbe tartó szerelvény állt. A mozdony, miután áttörte a kihúzó vágány végét lezáró földkúpot, a villamosnak ütközött és azt felborította. Hál' Istennek, a kocsikban nem tartózkodtak utasok, így csak anyagi kár keletkezett. Itt még mindenképpen el akarom mondani azt is, hogy a balesetet okozó masinistát nagyon jó képességű, fegyelmezett, kifogástalan magatartású embernek ismerte mindenki, akit pusztán a szerencsétlen körülmények sodortak ilyen nehéz helyzetbe. Persze, most biztosan akadnak olyanok, akik azt mondják: Miért nem jelezte a felvigyázónál, hogy fáradt? Miért? Erre is van egy mesém.

Volt (van) egy telephelyünk, amelyiknek a személyzete többnyire elővárosi vonatok továbbítását végzi. Ebből adódóan a kétezres években nagyon elszaporodtak a kora hajnali jelentkezések, mondván, így lehet gazdaságosan felhasználni a személyzetet e feladatok végrehajtására. (Ezzel én nem értek egyet, de erről majd később!) Nos, akadt egy mozdonyvezető aki sorozatban fogta ki ezeket az embertelen szolgáltatásokat. Napokon át, megszakítás nélkül először hajnali egyre, aztán fél háromra, majd kettő órára kellett jelentkeznie. Ráadásul vidéken lakott, tehát este rendre az utolsó vonattal volt muszáj beutaznia a telephelyére. Ilyenkor az öltözőben, a padon próbált aludni, ami lássuk be, nem ideális hely a pihenésre. Amikor tehát a negyedik alkalommal jelentkezett ugyancsak hajnaltájt, úgy négy óra körül, jelezte a felvigyázónak, hogy rendkívül fáradt, ezért nem vállalja a szolgálatot. A felvigyázó eleinte értetlenkedett és megjegyezte, hogy valamennyi szolgálata között biztosította számára a munkáltató az előírt pihenőidőt. Emberünk azonban kitartott, mondván, pihenő idő ide, pihenőidő oda, az állapota nem teszi lehetővé, hogy biztonságosan lássa el a szolgálatát, ezért nem vállalja azt. Mondanom sem kell, ezek után a munkáltató eljárás alá vonta szolgálat megtagadásért és kezdetét vette számára egy hosszú, roppant kellemetlen procedúra. (Ezzel az ügyel nem én foglalkoztam, ezért nem emlékszem, a végkifejletre.)

Nem sokkal később, ugyanennek a telephelynek egyik mozdonyvezetője, ugyancsak valamikor a kora hajnali órákban szerelvényvonatával balesetet okozott, nekiment egy vágányútját keresztező, éppen induló tehervonatnak. Elmondása szerint annyira álmos volt, hogy nem tudta felmérni a távolságokat, pontosan értelmezni a jelzéseket, így aztán, amikor a mellette lévő vágányon álló tehervonatnak szabadra állították a kijáratit jelzőt, ő azt magára véve elindult. Az ütközés állította meg. Nagy balhé kerekedett az

ügyből, hiszen a járművekben és a pályában keletkezett anyagi káron felül egy teljes napra megbénult az érintett, nagy forgalmat lebonyolító vasútvonalon a vonatközlekedés. A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a balesetet okozó mozdonyvezetőnek ez volt zsinórban a sokadik kora hajnalban kezdődő szolgálata. Mint mondotta, nem mert szólni a felvigyázónak a fáradtságáról, hiszen látta a kollégája kálváriáját, aki nem volt hajlandó fáradtan és álmosan vonatot továbbítani. Mondanom sem kell, súlyos büntetést kapott magas részskártérítéssel – amit a MOSZ szerencsére átvállalt – megtoldva. No, erről ennyit!



Gödöllő és Aszód között a Leó személyzete elaludt és az előttük álló személyvonatnak ütköztek. A V41, V42-es sorozatú mozdonyokon még éberségi berendezés sem volt.

Persze egy kívülálló ezt nem érti. Amikor én magam is mozdonyvezetéssel kerestem a kenyerem, sokszor átéltem az éjszakai szolgálatok kínzó fáradtságát. Általában nem maga az éjszakázás készítette ki, hanem az, amikor egy átdolgozott éjszaka után – még ha az adott szolgálat nem is volt túl hosszú – reggel, a napfelkeltét követően is dolgoznom kellett még. Ha ezt az időhatárt pontosan kellene meghatároznom, akkor azt mondanám, hogy körülbelül hét óra tájt tört rám a fáradtság. Valahogy ez a hétórás (plusz mínusz egy óra, attól függően, hogy éppen mely évszakban voltunk) reggeli határ végigkísért egész pályámon. Egy valós példával illusztrálnám! Valamikor a hetvenes évek vége felé volt egy olyan szolgálatunk, amelyben a 4006-os számra hallgató Somogy expressz nevű vonatot továbbítottuk Gyékényesig, onnan pedig Kanizsán keresztül húztuk az Adriatica névre hallgató nemzetközi expresszt a Keleti pályaudvarig. Nagyon hosszú éjszakai szolgálat volt, Gyékényesen roppantul kevés várakozási idővel (ott még vezetőállást sem kellett cserélnünk, hiszen a harmincas vonalra ugyanazon irány szerint közlekedtünk, mint amelyiken a negyvenesen megérkeztünk az állomásra),

mégsem álmosodtam el túlságosan, hiszen délután fél négy körül kezdtem, majd az Adriatica Keletibe való hajnali érkezését követően, miután átvittem Fradiba a gépet, feladtam a vizsgálatát és kiszereztem a gépet gáz- és motorolajjal, reggel hat és hét óra között általában sikerült végeznem. (Akkoriban egy szolgálatban 16 órát dolgozhattunk.) Ennek a vonatnak a párja azonban már nem volt ennyire egyszerű, hiszen a Keletiből induló Adriaticához késő este (a pontos időre nem emlékszem) jelentkeztem és visszafelé a Somogy expressszel reggel, valamikor kilenc, fél tíz körül érkeztem a Délibe. Általában Sárbogárd után már rendszeren gyötört az álmoság. Az érkezést követően a Déliben rendszerint ráborultam a moszkvics kormányra és szundítottam egy csöppet. Többnyire a gépkísérő kopogására ébredtem, amikor ki kellett tolni a szerelvényt a tárolóra. Miután hazaértem, nem volt szükségem ringatásra, lefeküdtem és azonnal mély álomba merültem.

Ezzel kapcsolatban megemlítek egy nagyon rémisztő esetet, amely valamikor a kilencvenes években esett meg velem. Akkoriban már keletis masiniszta voltam, tehát '97 után járunk az időben. Történt pedig, hogy egy napon a 341-2 számú Belgrád expresszhez jelentkeztem hajnali egy órára. Rövid szolgálat volt, a 269-es számú Kálmán Imre gyorsvonatot hoztuk vissza, tehát még aznap délelőtt tíz óra körül végeztünk is. Mégis utáltam, mert otthonról éjfél tájt kellett elindulnom és jóval reggel hét után, tehát az után a bizonyos rám jellemző „fáradtság határ” után végeztem. Nem tudom, ki hogy van vele, de én éjfél előtt nem igazán tudok aludni. Csak forgolódom az ágyban, mire végre elaludnék kelni és menni kell, tehát ilyen esetekben nálam nem lehetett valódi pihenésről beszélni.

De most visszakanyarodom az eredeti történetemhez. Hajnali egy órakor szabályszerűen jelentkeztem a felvigyázónál, majd az előírt időben kijártam gépemmel a fűtőházból. A Belgrád expressz szokása szerint késelt, így mire leértem vele Hegyeshalomba, már ott várt rám a Kálmán Imre. Rájártam, rövid fékpróba és irány haza! Reggel 9 óra 14 perckor szépen meg is álltam a Keleti pályaudvar 13. vágányán. Miután a gépkísérő leakasztott a vonatmóról, már majdnem ráborultam a kontrollerre, hogy szundítsak egy kicsit, amikor éreztem, hogy a tartalék rájárt a szerelvény végére, és megkezdte a kihúzást. A toronyból a szolgálattevő (táblakezelő) rádión kiadta az utasítást, hogy mehetek a fűtőházba. Pompás, gondoltam magamban.

Gyorsan végzek. Azon töprengtem, mielőtt hazaindulok alszom egy kicsikét az öltözőben, mert ilyen álmosan nem akarok a Trabantom volánja mögé ülni. Este ugyanis kocsival mentem dolgozni, ugyanis mint köztudott, akkoriban fél tizenkettő után már nem járt a metró és a téli időjárás miatt a bringa szóba se jöhetett.

Még be sem léptem a köpködőbe, már jött élém a felvigyázó és az 1014-015-ös Sisi kulcsát lobogtatta. Amikor mellém ért, a kezembe nyomta, majd utasított, hogy a géppel azonnal járjak rá az EC 24-es számú vonatra és azt továbbítsam Hegyeshalomig, ugyanis, akire eredetileg ezt a szolgálatot osztották, hirtelen megbetegedett. Az osztrák gépnek pedig mindenképpen mennie kell, és jelenleg rajtam kívül nem talált senkit, akinek típusismerete lenne erre a járműre. (Akkoriban lehettünk olyan tízen, talán tizenötön, akik érvényes ÖBB 1014-es vezetői engedéllyel rendelkezünk.) Kissé felkaptam a vizet és mérgesen felhívtam a figyelmét arra a nem elhanyagolható tényre, hogy én éppen most végeztem, fáradt és álmos vagyok, tehát nem megyek sehova, legfeljebb a haza. Erre ő is méregbe gurult, megfenyegetett, ha nem vállalom a feladatot, szolgálatmegtagadásért bejelent, hiszen a 12 órába bőven belefér, azzal együtt is, hogy a 344-1 számú, Avala nevű gyorsvonattal önköltségben térek haza.

Mit volt mit tenni, idióta módon vállaltam a feladatot. (Az ember sajnos olykor-olykor nagyon rossz döntéseket hoz.) Nem akarom részletezni, hogy milyen állapotban leledzettem a vezetőálláson, miközben 160-as tempóban száguldottam Hegyeshalom felé. Egyszer csak arra eszméltem, hogy fázom. Rápillantottam a sebességmérőre és láttam, hogy már mindössze 136 km/ó-t mutat. Ekkor Győr első bejárati jelzőjéhez közeledtem. Nagyszentjános állomás bejárati jelzőjére még tisztán emlékeztem, de a Cuha-patak hídján után létesített fázishatárra már nem, ott a gép a feszültségmentes szakasz alatt ahogy kell, kikapcsolt. Természetesen vissza már nem tudott kapcsolni, tehát onnantól csak gurultam, a vezetőálláson a levegő pedig egyre hűlt. Mindez azért fordulhatott elő, mert az amúgy is álmos, fáradt állapotomat felerősítette a gép monoton zúgása, ringató mozgása, amely egyfajta részleges „filmszakadást” okozott nálam. Valószínűnek tartom, hogy a szemem nyitva tartottam ugyan, a tudatom azonban nem észlelte a külvilágból érkező ingereket. Mondanom sem kell, akkor ott, Győr bejariatánál rettenetesen megrémültem, az adrenalin szintem az egekbe szökött. Innentől kezdve

Hegyshalomig már nem kellett az álomossággal küzdenem. Az ijedség utóhatása az út hátralevő részén ébren tartott.

Roppant érdekes, hogy az éberségi pedált folyamatosan képes voltam nyomkodni, miközben a cselekvőképességem és a figyelmem gyakorlatilag nullára csökkent. Ahogy később sokszor felidéztem magamban e számomra igencsak rémisztő történetet, mindig azzal nyugtattam magam, hogy igazi veszély nem állt fenn, hiszen az emelt sebességre átalakított EVM azonnal megállította volna a vonatot, ha csökkentett sebességre vagy megállj jelzésre kapok előjelzést. (Aki nem ismeri, annak elmondom, hogy ez a berendezés 124 km/ó sebesség felett, ha azt érzékeli, hogy 40, 80, vagy megállj jelzés következik, az éberségi nyugtázását csak akkor engedélyezi, ha a fővezeték nyomását a mozdonyvezető 3,6 bar értékre csökkenti. Ellenkező esetben azonnali kényszerfékezés következik be.) Mindenesetre ez az esemény erősen beleégett az emlékezetembe, még ma is borsószik a hátam, ha rá gondolok. Talán éppen emiatt nem vagyok képes ítéletet mondani a sápi balesetet előidéző mozdonyvezető felett. Neki nem volt olyan szerencséje, hogy gép felügyelje tevékenységét és megakadályozza a szörnyű tragédiát, amelyben egy ember fizikailag, a másik, maga a balesetet okozó pedig lelkiileg sérült egy egész életre kihatóan.



A vezetőállás hátfalából előhúzható heverő az ÖBB 1014-es mozdonyon.

De térjünk vissza néhány mondat erejéig az éberségi berendezések működésére! Bizonyára sokan emlékeznek rá, hogy évtizedekkel ezelőtt a hármas metró vonalán közlekedett egy GANZ gyártmányú, nagyon szép szerelvénnyel. Ennél a vonatonál – ellentétben az orosz metrókocsikkal – az ajtók zárására nem bemondott szöveggel figyelmeztették az utasokat, hanem hangjelzéssel. Ez a hangjelzés pedig megegyezett a MÁV mozdonyok többségén alkalmazott éberségi felhívás jelzésével. Egy alkalommal, hajnalban Kőbánya Kispest állomáson zártam le egy tehervonatot, onnan az első metróval igyekeztem eljutni a Népligetig, hogy aztán villamossal közelítem meg a fűtőházunkat. Ebben a korai órában az első metrókocsiban mindössze nyolcan utaztunk. Amikor az ajtók záródását jelző tilinkózó hang elhangzott, meglepve tapasztaltam, hogy a kocsiban ülők közül négy ember lába automatikusan úgy mozdult, mintha

egy pedált akarna lenyomni. Egyből kiszúrtam, hogy ők mozdonyvezetők, akik valószínűleg valahonnan vidékről jöttek, hogy Ferencvárosból tehervonatot vigyenek valahová. Ezt a kis történetet csak azért gomboltam ide, mert érzékeltetni óhajtottam, miszerint egy rutinos masiniszta e hang hatására bármikor, bárhol, akár álmában is megmozdítja a lábfejét, tehát működteti a pedált, magyarul átveri a gépet, hiszen azt a hamis információt közli vele, hogy a jármű vezetője ébren van, cselekvőképes.

Ebből pedig az következik, hogy az azonos hangszínnel adott jelzések egy idő után már nem látják el maradéktalanul a feladatukat. A másik probléma, a monoton ismétlődés, akár útarányos, akár időarányos jelzésekről beszélünk. 2009 őszén cégünk Füzy Jani kollégámmal együtt kiküldött bennünket a Siemens gyár, Wildenrath falucska határában

létrehozott kísérleti pályájára, az Alstom Prima 2 fantázianevű mozdonyának tesztelésére. Nos, ezen a mozdonyon az éberségi berendezés a mieinktől eltérően sem nem útarányosan, sem nem időarányosan adta a jelzéseket, hanem teljesen rendszertelenül. Előfordult, hogy két másodpercenként, de a következőt már harminc, az azt követőt öt, majd a soron következőt 20 másodperc után adta, magyarul, teljesen kiszámíthatatlanul. Ennél tökéletesebb csak akkor lehetett volna, ha nem egy, hanem több hangszínt variál. A rendszer másik érdekessége abban mutatkozott, hogy a hangjelzés

megszólalása előtt a középső képernyő alsó sarkában megjelent egy kis figyelmeztető ikon. Ha a mozdony vezetője a felvillanó jel láttán azonnal működtette az éberségi pedált, elmaradt a hangjelzés. Nekem nagyon tetszett ez a megoldás. (Csak zárójelben említem, nem Istentől elrugaszkodott ötlet tőlem a különböző figyelmeztető hangok alkalmazása. Annak idején, amikor a Sziliken még az Oerlikon éberségi berendezés funkcionált, az kétféle hangjelzést adott. Lenyomott pedál esetén csöngetett, mint egy öreg vekkeróra, felengedett pedál esetén azonban éles kürtjelet adott. A mai világban már nem volna túl nehéz feladat úgy alakítani az éberséget ellenőrző rendszereket, hogy azok időről időre más-más hangon szólaljanak meg.

Végezetül pedig a vezénylésről, a mozdonyvezetők úgymond gazdaságos beosztásáról, hatékony foglalkoztatásáról

ejtenék néhány szót. Egyáltalán nem biztos, hogy az az optimális foglalkoztatás legjobb mutatója, hogy mennyit forog egy szolgálatban a masiniszta alatt a kerék. Napjainkra azonban ennek figyelembevételével készítik el a személyzet munkaidő beosztását, a vezénylést. E fura gazdaságossági mutató következménye a személyszállításban – főleg az elővárosi forgalomban – a túl sok kora hajnali kezdés, amely azzal a kockázattal jár, hogy gyakran fáradt dolgozók ülnek a vezérállásokban. A fáradtság pedig könnyen balesethez vezethet, még a legjobb vonatbiztosítást garantáló műszaki berendezések mellett is. Egy komolyabb baleset anyagi vesztesége pedig igen magas lehet. (Az emberéletekről most ne is beszéljünk, mert a dolognak ez a része forintban nem kifejezhető!) Vajon a hatékonyság jegyében érdemes-e kockázatot bevállalni? Szerintem nem, de ez csak az én véleményem, amire gondolom, senki nem kíváncsi.

(A most következő soraimat félve, szigorúan zárójelben írom le. Remélem, senki nem veszi magára, senki nem orrol meg rám! Nos, elmélgedésemet olvasva sokakban felvetődhet, hogy biztosítani kellene a járművezetők részére a lehetőséget, amely megengedné egy-egy ritka, kivételes esetben a szolgálat megtagadását, amennyiben önhibájukon kívül nem volt lehetőségük a tényleges pihenésre. A gondolat jó, de lássuk be, ez teljességgel kivitelezhetetlen! Legelsősorban azért, mert bizton állítom, hogy többen visszaélnének vele. Gondoljunk csak az évtizedekkel ezelőtti bevezetett, majd nagyon hamar megszüntetett úgynevezett betegszabadságra, a „BSZ”-re! Ezt annak idején arra találták ki, hogy olyan kivételes esetekben, amikor valaki, teszem azt egy múltoroszullét miatt nem tud szolgálatba jelentkezni (mondjuk egy heveny hasmenés következtében), ezt megtehesse anélkül, hogy orvosi igazolás után szaladgálna. Az emberek

többsége azonban sajnálatos módon visszaélt e lehetőséggel. Sokan a „BSZ”-t plusz három nap szabadságként könyvelték el. Ráadásul olyan szabadságként, amelyet bármikor, bármilyen körülmények között kivethetnek. De idegombolhatnám a gépkocsi üzemanyag-térítésének a rendszerét. Akadtak számosan, akik az ország valamelyik távoli településére jelentkeztek be – valójában nem költöztek el, maradtak a városban vagy annak környékén – csak azért, hogy minél több gépkocsi-használati térítést csaljanak ki a cégükből. Mindeközben gyalog vagy bringával jártak dolgozni. Ez, miután kiderült, a teljes térítési rendszer törlését vonta maga után, miáltal azok, akik ténylegesen kénytelenek voltak a saját autójukat használni a munkába járáshoz, igencsak rosszul jártak. Tehát a szolgálatképes állapot biztosítására marad az előírt pihenőidő kötelező betartása, akár tetszik, akár nem. Egyelőre olybá tűnik, nincs jobb megoldás. Ezzel a zárójelbet most be is zárom.)

Epilógus

Valamikor – talán még ma is – a szolgálati vezetők főbenjáró vétségnek tartották, ha valamelyik masiniszta ácsorgás közben a gépén aludni vagy pihenni merészelt. Az én időmben gyakran kijártak az erre jogosult személyek ellenőrizni, és ha alváson kaptak valakit, szigorúan megbüntették. (A románoknál még horrorisztikusabb volt a helyzet. Ott, ha egy vonat az állomáson tartózkodott, a vezetőállás világítását fel kellett kapcsolni és mozdonyvezetőnek nem volt szabad leülnie, hogy kívülről is látható legyen a mozdonyon tartózkodók „ébersége”). Aztán a kilencvenes évek közepén megjelentek nálunk az ÖBB 1014-es mozdonyai, amelyekre nagyjaink meglepődve tapasztalták, hogy a mozdony vezetőállásának tartozéka egy falba süllyesztett heverő. Megrökönyödtek, nem értették, miképpen lehetséges ilyesmi. Az osztrákok a következő magyarázatot adták: „Ha a mozdonyvezető a vonatával valahol ácsorog, tudjon kényelmesen pihenni, ugyanis amikor tovább kell majd mennie, sokkal biztonságosabb, ha mindezt pihenten teszi.” Visszakanyarodva cikkem bevezető soraihoz, a vasút biztonsága csak akkor garantálható, ha a jármű vezetője józan fővel, pihent testtel, nyugodt idegekkel végzi a munkáját. Ahhoz azonban, hogy így legyen, a munkáltatónak is komoly részt kell vállalnia, hiszen kettőn áll a vásár!

Móricz Zsigmond



Az Alstom gyár Prima 2 mozdonya a wildenrathi próbapályán

„Szemét” helyzetben a Keleti...

Miértre is van válasz, szerelvények tárolása közben a takarítószemélyzet az összegyűjtött és zsákokban elhelyezett szemetet ott hagyják a vonat, illetve az ajtó mellett. Varjak, rókák és a patkányok kivételével ennek senki sem örül, ha van egy kisebb szél is, még gyorsabban és nagyobb területen lesz „szemetes” a pályaudvar. Eseménylapok készülnek fotókkal kiegészítve, jómagam e-mailben is bombázom a címzetteket. Eleinte még kaptam választ, most már arra sem méltatnak.

Időnként előkerül néhány sárga mellényes dolgozó, akik több-kevesebb sikerrel eltávolítják a szemetet, de pár nap múlva kezdődik minden előlről... És ez így megy évek óta.

Másik probléma, ami szintén évek óta fent áll az a szerelvények leszippantása I-13 vágányok között. Szippantás utasok le és felszállása közben történik, tömény fekália és hűgyszag kíséretében. Válasz erre is érkezett, ilyen a technológia a Keletiben...

Itt tartunk 2026-ban

Imre Rudolf

Aki az elmúlt pár évben megfordult a Keletiben, akár szolgálatban vagy utasként, megfigyelhette az állomás területén található szemétkupacokat, ott hagyott szemeteszsákokat, főként a tárolóvágányok és kihúzóvágányok mellett, között jellemző az ott létük.



A Vasutas Nyugdíjpénztár

fennállásának 30. évfordulóját ünnepli!

30 évvel ezelőtt, egy rendkívül ingadozó pénzügyi környezetben, munkavállalói és szakszervezeti összefogással tartották az alakuló Közgyűlést, meghatározták az egységes tagdíj mértékét, a tagdíj alapok közötti felosztási arányát, megválasztották a vezető testületek tagjait.



Az alapításhoz 15 alapító tagra lett volna szükség, a vasutasok 104 alapító taggal képviseltették magukat. A nyugdíjpénztár megkapta a működési engedélyt, a tagok tömegesen léptek be és 1996 végére a taglétszám meghaladta a 11.000 főt. Mára a taglétszám 36.227 fő, teljes vagyon 63,3 Mrd, a tartalékok pedig meghaladták az 510 M forintot. A szektorban jelenlévő és aktív 19 önkéntes pénztár közül a Vasutas Nyugdíjpénztár taglétszám alapján a középmezőnyben, egészen pontosan a 7. helyen található.

A 30 év alatt a Nyugdíjpénztár rengeteg kihívással találkozott, a szervezetnek a 2025-ös évben a lakáscélú felhasználás miatt egy új területen kellett bizonyítania, az akadályt jól vette, az év végéig közel 5.000 igényt érkeztetett és 4,5 Mrd forintot utalt ki az igénylő tagok részére lakáscélú felhasználás jogcímen.

Ez a jubileum nem csupán egy szám – a közösségünk erejét, a vasutasok összetartását és bizalmát jelképezi. Az összetartás az eredményekben is jelentkezik, 2025-ben a fedezeti portfólión realizált éves bruttó hozamráta elérte a 7,8 százalékot, a nettó hozamráta a 7,61 százalékot.

A Fedezeti tartaléokra vonatkozó 10 éves, 2016-2025. évekre vonatkozó, átlagos nettó – költségekkel csökkentett – hozamrátája 5,19 százalék volt. A Fedezeti tartalékra vonatkozó 15 éves, 2011-2025. évekre vonatkozó, átlagos nettó – költségekkel csökkentett – hozamrátája 5,64 százalék volt. A Fedezeti tartalékra vonatkozó 20 éves, 2006-2025. évekre vonatkozó, átlagos nettó – költségekkel csökkentett – hozamrátája 5,71 százalék volt, amely ezekben a kategóriában meghaladta a referencia hozamráta értékét.

Büszkék vagyunk rá, hogy a nyugdíjas évekre történő felkészülésben a hullámzó gazdasági környezet és kihívások ellenére is stabil, kiszámítható és megbízható pénzügyi háttérrel biztosíthatunk tagjainknak immáron 30 éve- stabilan.

KÖSZÖNJÜK TAGJAINKNAK, HOGY VELÜNK TARTANAK A KÖZÖS SIKEREKBEN. TOVÁBBRA IS BIZALOMMAL ÉS ELKÖTELEZETTSÉGGEL DOLGOZUNK AZÉRT, HOGY A JÖVŐBEN IS TAGJAINK BIZTOS TÁMASZA LEHESSÜNK!

Vasutas Nyugdíjpénztár



*Mozdonyvezetők
Szakszervezete*

SEGÍTS HOGY SEGÍTHESSÜNK!

10%

**Mozdonyvezetők a
Mozdonyvezetőkért!**



**A BAJBA JUTOTTAK,
A MEGBETEGEDETTEK
KOLLÉGÁINK ÉS
CSALÁDTAGJAINK
MEGSEGÍTÉSÉRE.**

**ADÓSZÁMUNK:
18174432-1-42**



**MOZDONYVEZETŐK
A BIZTONSÁGOS ÉS EGÉSZSÉGES
ÉLETÉRT ALAPÍTVÁNY**