



**Férfi 40:  
az Alkotmány-  
bíróság  
közbeszölt**

# MAGYAR VASUTAS

ALAPÍTVÁ: 1904-BEN

2015. SZEPTEMBER, LIX/9.

MEGJELENIK 16 EZER PÉLDÁNYBAN

## Nem adjuk fel!

Lapzártakor érkezett a hír: az Alkotmánybíróság (Ab) döntése miatt leállt a férfiak 40 év munkaviszony utáni nyugdíjazásáról szóló népszavazási kezdeményezés. Az Ab ugyanis alaptörvény-ellenesnek nyilvánította és megsemmisítette a Kúria júniusi végzését, amely lehetővé tette a referendumhoz szükséges aláírásgyűjtést.

**A szakszervezeteket megdöbbenette a hír, szinte azonnal reagáltak: „Nem adjuk fel!”.**

A szervezők szerint mostanáig csaknem 100 ezer aláírás gyűlt össze, novemberig 200 ezer kellett volna ahhoz, hogy a nép dönthessen, a nők után a férfiak is nyugdíjba mehetnek-e korábban. (5. oldal)



## A vasutasok nem várhatnak

Azonnali egyeztetést és mielőbbi megoldást követel a kormánytól a megszüntetett kerkedezmény helyébe lépő új rendszer kidolgozása ügyében a Vasutasok Szakszervezete. A VSZ konkrét javaslattal, áthidaló megoldási tervvel is készül egyeztetésre Czomba Sándor államtitkárhoz, akit írásban is tájékoztattak a követeléseikről. (3. oldal)

## Beszéljük meg!

Kiválasztás, képzés, vizsgáztatás. Mindössze ezt a három tényezőt kellene egymással, no meg persze az emberek képességeivel és nem utolsó sorban az adott munkakörökkel összehangolni ahhoz, hogy ne tartsa állandó rettegésben a vasutasokat a rendszeres vizsgáztatás. Messze vagyunk ettől. A felelősök egymásra mutogatnak. (4. oldal)

## Francia együttműködés

Nincs könnyű helyzetben a francia testvér-szervezet – derült ki a VSZ-szel folytatott megbeszélésen. A tagság viszont a franciaországi csereüdülések újraélesztését is várhatja a VSZ és a francia CGT szakszervezet együttműködésétől. (8. oldal)

## Ezért beperelnek!

„Ezért beperelnek kártérítésre!” Ezt a mondatot jó néhányan hallhattuk már egy-egy indulatos vita során. Komolyan kell -e venni az ilyen fenyegetőzést? Habár minden kilátásba helyezett szankciót érdemes komolyan venni, azért nem árt fenntartásokkal állni a kérdéshez. A kártérítés ugyanis rendkívül összetett jogi konstrukció. (10. oldal)



Kis túlzással tele van a záhonyi vasutasság gondoljaival a sajtó. Jó olvasni, hogy mindenki velünk van, meg azt, hogy aki él és mozog a vasúti teherszállítás berkeiben, az mind támogat bennünket és mindent megtesznek, hogy Záhonyt, és a záhonyi vasúti átrakást megmentsék.

Az már kevésbé jó, hogy mindebből nagyon keveset láthattunk eddig, és annak sincs köze a probléma megoldásához. Például az, hogy a vasútvállalatok igyekeznek némi munkát adni a bajba került kollégáknak, valóban segítség, de tudjuk, ez csupán a túlélést segíti. Kérdés, meddig. Nem tudni, hogy a bába sok, vagy kimaradtak néha-néha az iskolából, de félok, hogy lasscskán elvész a gyermek.

Ami nem más, mint a záhonyi vasút lényege, egyben az ország egyik kihasználatlan lehetősége, a nemzetközi vasúti áruszállítás és az átrakás. Erről pontos képe van mindazoknak, akiknek dolga ismerni a térséget, és lehetősége tenni a jövőért. De a záhonyi vasutasok türelmetlensége csak fokozódik, hiszen sok-sok évig aggodalmat keltő változatlanság vagy csendes, lassú forgalomcsökkenés jellemezte a térség életét. Annak ellenére, hogy sok éve, talán évtizede is folyamatosan tárgyalás a kormány, a vasút az oroszokkal, fehéroroszekkel, Azerbajdzsánnal, meg ki tudja még kivel. Mondhatnánk, hogy ez jó, csupán az eredményét nem nagyon látni Záhonyban.

A mai bajok sem mostanában kezdődtek, hiszen már egy éve látszott a Dunaújvárosba irányuló vasércszállítások bizonytalansága. Idén aztán robbant a bomba, és nem biztos, hogy a valóban robbanó orosz-ukrán konfliktus bombái jelentik a fő akadályt a szállítások visszatérése előtt. Hogy pontosan mi, azt nehéz meghatározni, de talán jót tenne a vasmű és a kormányzat között egy stratégiai megállapodás, ami nem jelenthet gondot, hiszen jó néhány ilyen kötöttett már az elmúlt években más cégekkel.

Történt persze más is a nem túl régi múltban, mint például a kombinált áruszállítás megszűnése. Sajnos, mert a boldog emlékeztető RO-LA is sokat segítene, és nem csak a vasúton, ahogy Fülöp Zsolt, a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének (MLSZKSZ) elnöke nyilatkozta. Szerinte „az intermodális fuvarozás helyzetének javítása azért kiemelten fontos, mert a közúti teherforgalom egy részének vasútra és vízi útra terelésével csökkennek a közút fenntartási kiadásai, javul az utak állapota, jelentősen mérséklődik az amortizáció, a környezetterhelés (károsanyag-kibocsátás, zaj-

Záhonyi gondolatok

# Sok a bába, elvész a gyerekek?



Dolhai József

szint), és a kamionok által okozott torlódás és balesetveszély.” Tegyük hozzá, a csökkenő autópálya-bevételekkel szemben áll a vasúti pályahálózat működtetőjének annál jelentősebb bevétel-növekedése.

Nem csekély probléma a záhonyi átrakóbázis versenyképessége, például a szlovákkal szemben. A pályaudvarokat nem tolhatjuk közelebb,

ám hasznos lehetne, ha legrosszabb esetben pont annyiba kerülne egy teherkocsi mozgásának költsége nálunk, mint Ágcsernyőn – no meg ha Záhony is fejlesztési lehetőségekhez jutna, mint a túloldal. Könnyű nekik – mondhatnánk – mert odaát beszáll az állam is. Kérdés, nálunk vajon mi az akadálya, a Záhony-Port fej-

lesztése lehetne a mi államunk érdeke csakúgy, mint egy vámszabad terület létrehozása, illetve a fényeslitkei ipari park életre keltése.

A sokat emlegetett „Selyemvasút” megvalósítása szintén jót tenne, és nem csak Záhonynak.

Lehetséges, hogy a fentiekén kívül más irányba is el lehet indulni, sőt, biztos, hogy egy-egy út nemigen jelent tartós megoldást.

És jól tudjuk, a külön-külön küzdők ritkán jutnak eredményre, főleg nem olyanra, mely minden résztvevő számára elfogadható, és jövőt ígér.

Ám, ha a vasút, a szállító vállalatok, az átrakóbázis és – hogy nagyot gondoljunk – az állam összefogna, több esély kínálkozna.

Feltételezvé, hogy egyik bába sem akarja a gyermek elvesztését.

**NEM CSEKÉLY PROBLÉMA A ZÁHONYI ÁTRAKÓBÁZIS VERSENYKÉPES-SÉGE, PÉLDÁUL A SZLOVÁKKAL SZEMBEN.**



## Foglalkoztatási nehézségek

Az ukrán válság hatására tovább csökkent a záhonyi térség vasúti áruforgalma, ami a Záhony-Port Zrt.-nél foglalkoztatási nehézségeket okozott – adta tovább a vasúttársaság közleményét az MTI.

A záhonyi vasúti átrakóközvet évi áruforgalma az elmúlt 25 évben csaknem ötödére, 18 millió tonnáról 2015-re 3,5 millió tonnára csökkent, az ukrán válság miatt pedig fokozatosan tovább mérséklődik. A MÁV közleménye szerint az eddig eredményesen gazdálkodó leányvállalat még a válság előtti tendenciára alapozva 2,5 millió tonna import áru kezelésére optimalizálta erőforrásait, alakította ki a jelenlegi 400 fős munkavállalói létszámát.

A szakképzett munkaerő foglalkoztatása érdekében a Záhony-Port június 1-jétől csökkentett munkaidőt vezetett be, valamint a MÁV egyes tagvállalatai is a Záhony-Porttal végeztetik el többek között a karbantartási, informatikai tesztelői, alkalmazásüzemeltetői és adatrögzítési munkákat – olvasható a közleményben.

Mindemellett a MÁV Zrt., a Transzszibériai Szállítások Koordinációs Tanácsával és az RZD Orosz Államvasutakkal közös munkacsoportja a transzszibériai fővonal és az ahhoz kapcsolódó európai – így a záhonyi – közlekedési folyosók árufuvarozási hatékonyságának növelésén dolgozik.

**Azonnali megoldást a kerkedvezményre!**

# A vasutasok nem várhatnak tovább

**Azonnali egyeztetést és mielőbbi megoldást követel a kormánytól a megszüntetett kerkedvezmény helyébe lépő új rendszer kidolgozása ügyében a Vasutasok Szakszervezete. A VSZ konkrét javaslattal áthidaló megoldási tervvel is készül egyeztetésre Czomba Sándor államtitkárhoz, akit írásban is tájékoztattak a követeléseikről.**



**A** vasutasok nem várhatnak tovább a kerkedvezményes nyugdíjrendszert kiváltó új jogszabály komótos kormányzati kidolgozására, mert egy friss felmérésből kiderült, a forgalmi szolgálatban dolgozók egészségi állapota enyhén szólva is aggasztó – rosszabb, mint gondolták –, a fizikai és szellemi túlterheltség miatt egyre kevesebben felelnek meg a feladatukhoz szükséges egészségi minimumnak – szögezi le Meleg János, a Vasutasok Szakszervezete elnöke. Az egyes munkakörökben kerkedvezményt biztosító jogszabály – az öregségi nyugdíj előtti időszakban végzett munka megkönnyítése vagy a tisztességes visszavonulás – a vasutasoknál szó szerint élet, halál kérdése, ezért a VSZ mielőbbi megoldást követel, ezért ezen a területen kockázatos a fáradt, egészségtelen megroppant emberek „túlfoglalkoztatása” – szögezi le az elnök. A szakszervezet ezért levélben sürgeti a megoldást, s azt, hogy a döntéshozók vegyék komolyan azt a szakmai javaslatot, amelyet maguk is kidolgoztak a megszüntetett kerkedvezményes rendszer kiváltására. Vagyis, a szakszervezet nemcsak ölbe tett kézzel várja,

sőt követeli a változást, hanem megbízható javaslattal segíti is a jogalkotók munkáját.

A VSZ az államtitkárnak írt levelében további, a teljes rendszer kidolgozására is javaslatot tett, amelyet mielőbb szóban is egyeztetne. Náluk ugyanis – mint írják – az egészség nem tűr halasztást, különösen nem annyit, amennyit a kormány az új rendszer kidolgozásának a halogatására már eddig is elfecseirelt.

A szakszervezet a kerkedvezmény helyére lépő új jogszabályban követeli egyebek között, hogy a kormány

- garantálja a kedvezményes nyugdíjra jogosító eddig megszerzett idő arányos beszámítását az ezzel járó jogokkal együtt

- rögzítse az egészségre ártalmas munkakörök jogszabályba való be- és kikerülésének rendjét

- állapítson meg az egészségre ártalmas munkakörökhöz igazított, eltérő arányú rövidebb munkaidőt

- s kötelezze olyan vállalatban belüli megoldásokra is az egyes cégeket, amelyekkel az egészségtelen megroppant munkavállalókat más feladattal és beosztásban továbbfoglalkoztatják – korábbi bruttó keresetük legalább 85 százalékáért –, rehabilitációs programokat indítanak számukra, ingyenes továbbképzést biztosítanak az új munkakörökhöz, s rendszeres szakmai előadásokon hívják fel az egészségre ártalmas munkakörök kockázat nélküli ellátásához szükséges tudnivalókra.

*(Az államtitkár lapzártánkig nem válaszolt a szakszervezeti levélre, így még azt sem tudni, lesz-e személyes egyeztetés az ügyben.)*

## Mi szóltunk

Szakszervezetünk júliusban megkongatta a „vészharangot”. Többek között arra hívtuk fel a munkáltató, illetve a tulajdonost képviselő minisztérium figyelmét, hogy a vasút presztízse folyamatosan romlik, nincs megfelelő utánpótlás, mert a fiatalok számára egyáltalán nem vonzó a pálya. Ez minden területen létszámhiányt okoz, ami a zavartalan vasúti közlekedéssel összefüggő és ezzel együtt pszichoszomatikusan leginkább leterhelt munkakörökben rövid időn belül kezelhetetlenné válhat. Felhívásunk eredményeként a munkáltató kénytelen volt belátni, hogy nem lehet tovább halogatni az érdemi cselekvést.



**Meleg János**  
elnök

Első eredményének tekinthető a kollektív szerződés augusztus 31-én aláírt módosítása, bár ez semmiképpen sem jelent egyedüli, hosszú távú megoldást a felvetett problémákra. Addig fogunk küzdeni, amíg a vasutasok munka-, és szociális körülményei jelentősen nem változnak. Mindent megteszünk azért, hogy elérjük: a munkáltató biztosítsa a tevékenység elvégzéséhez alapvetően szükséges létszámot, a vasutas életpályamodell kialakításával megfelelő életszínvonalat, elismerést teremtse munkavállalóinak, illetve ösztönözze a fiatalok vasúti pályaválasztását.

A bérszínvonal javítása céljából először júliusban, majd szeptember elején kezdeményeztük a jövő évre vonatkozó jövedelempolitikai tárgyalások megkezdését. A fellépés eredményeként szeptember 8-án összeült a Vasúti Érdekegyeztető Tanács.

A Vasutasok Szakszervezete következetesen harcol a Munka Törvénykönyve módosításáért is, különösen a teljes napi munkaidő csökkentése és a munkaközi szünet ügyében, valamint a korengedményes és kerkedvezményes nyugdíjat kiváltó érdemi intézkedések bevezetéséért. Ez utóbbival összefüggésben szakszervezetünk támogatta a „Férfi 40”-program aláírásgyűjtési akcióját: szeptember 7. és 9. között, az ország 21 településén, több száz aktivistánk gyűjtötte az aláírásokat. (A témáról bővebben a 4-5. oldalon.)

Mindenképpen szót kell ejtenünk a menekülthelyzet kapcsán végzett állhatatos munkáról is. A VSZ elsőként emelte fel a szavát a menekültekkel közvetlenül érintkező jegyzivizsgálók, állomási dolgozók egészségének megvédése érdekében. Szakszervezetünk elsőként osztott védőkesztyűt és szájmascot az érintetteknek, amikor a MÁV-START visszautasította az intézkedést. A VSZ kezdeményezte azt is, hogy a Röske és Szeged közötti vonatközlekedést állítsák le mindaddig, amíg a munkáltató nem tudja biztosítani a biztonságos üzemmódot. E tekintetben is elszántak vagyunk, ezután sem hagyjuk, hogy ebben a rendkívüli helyzetben a vasutas munkavállalók egészsége, biztonsága sérelmet szenvedjen!

Szakszervezetünk világosan kifejezte álláspontját a vasutas összefogással kapcsolatban, amikor szeptember elején a MOSZ-szal és a VDSZSZ-szel aláírta a három szakszervezet közötti együttműködésről szóló megállapodást. Ezzel azt fejeztük ki, hogy továbbra is hisszük: a vasutasok érdekében az ágazat három legnagyobb szakszervezeteinek közösen is munkálkodnia kell.



**Beszéljük meg!**

# Alapjaiban elrontott vizsgáztatás

**K**iválasztás, képzés, vizsgáztatás. Mindössze ezt a három tényezőt kellene egymással, no meg persze az emberek képességeivel és nem utolsó sorban az adott munkakörökkel összehangolni ahhoz, hogy ne tartsa állandó rettegésben a vasutasokat a rendszeres vizsgáztatás. Messze vagyunk ettől. A felelősök egymásra mutogatnak.

Nem először, és garantáltan nem is utoljára kerül terítékre a Magyar Vasutasban az oktatással és a vizsgáztatással kapcsolatos súlyos probléma. Nem volt ez a téma mindig ennyire „népszerű”, volt idő ugyanis, amikor ésszerűen és főleg zömében teljesíthető módon zajlott a vasutasok képzése, pontosabban az arra alkalmasak kiválasztása. És kiváló vasutasok lettek, mozdonyvezetők és forgalmi szolgálattevők úgy is, hogy nem bífláltak be több száz, érthetetlen kifejezéseket tartalmazó tételt.

## Az utcáról a „vasutasképzőbe”

Kiesett az egész képzési módszer alapja: nincs már alapos kiválasztás, az utcáról „betévedt” embert is gyorsan beiskolázzák például forgalmi szolgálattevőnek vagy akár mozdonyvezetőnek, ha éppen az szeretne lenni. Így aztán már csak a tanfolyamon és a vizsgán derül ki, ha valaki nem tud megbirkózni a csaknem 1500 oldalas elméleti anyaggal. Márpedig sokan nem tudnak. Első, második, sőt harmadik nekifutásra sem. És akkor fel is út, le is út! Kárba veszett az idő, kidobta a MÁV az ablakon a képzés és a vizsgáztatás árát – dolgozónként több százezer forintot –, miközben az eltanácsolt ember élete is kisiklik.

## 80 százalék elmélet

A vasutasok oktatási rendszerének az egyik nagy hibája, hogy nem ad lehetőséget a vizsgázóknak arra, hogy még a beiskolázás előtt, a gyakorlatban sikerüljön egyfajta szakmai intelligenciát szerezniük. A tananyag 80 százaléka elmélet, s elenyésző a gyakorlat. Márpedig a begyakorlás feltétlenül kellene ahhoz, hogy az újak is tudják, mit jelentenek a szó szerint bemagolt kifejezések, s azt is, hogy adott esetben milyen egyszerű, mindennapi munkafázist takar egy végtelenül bonyolult magyarázat. Több száz tételt kell így bemagolni. Ez sokak számára teljesíthetetlen. És akkor még ott van az embert próbáló hét órás írásbeli és a szigorú szóbeli vizsga! Utóbbin sokan még a kérdést sem értik, nemhogy a jó választ sikerülne megadni. Negyvenből egy embernek sikerül elsőre átmenni a végtelenül jogszabályközpontú vizsgán és sokuknak harmadszorra sem.

## Időszakos rettegés

Olvasóink többsége jól ismeri a gyomorszorító érzést: időszakos vizsga közeledik, meg kell felelni – legalább harmadszorra –, mert a munkahely, a megélhetés a tét. No meg aztán, hogy is néz az ki, ha „apa megbukik”. Mit szól a család? Mit szólnak az ismerősök? Mit szól a falu? Már az is kínos, ha valakit a harmadik bukás után szabadságra küldenek, s úgy kell várnia a következő vizsgát, netán az újabb tanfolyamot. És a munkából kiesettet ráadásul az emberhiány ellenére is pótolni kell valahogy, vagyis, a kollégákra is nagyobb terhet hárul. Mindenképpen kínos.

## Lehetne másképp is

Odafigyeléssel, kellő együttérzéssel, valamivel több hozzáértéssel és a változtatás szándékával jelentősen javulhatna a helyzet. A baj csak az, hogy a döntéshozóknak a felsorolt feltételek egyikéből sincs elég. Mindenki a másikra mutogat. A vizsgáztatást végző Közlekedés Tudományi Intézet (KTI) illetékesei a jogszabályok és az EU-s direktívák mögé bújnak – „mi csak betartjuk a szabályokat!” –, a vizsgáztatók ridegsége pedig tovább ront – de semmiképpen sem segít – az amúgy is szorongók, a lexikális anyag alatt görnyedők helyzetén. Szó sincs arról, hogy ne kellenének a vizsgák! Ám az tény, hogy a közlekedési ágazatban a vasútnál a legnagyobb a bukási és végül a kihullási arány. Hogy miért? A cégnél dolgozó oktatók tudják a választ, de úgy tűnik, a döntéshozók nem kíváncsiak a szakvéleményekre és javaslatokra.

Német H. Erzsébet

## Beszéljük meg!

A Vasutasok Szakszervezete arra készül, hogy a többi érdekvédelmi szervezettel összefogva asztalhoz ültesse a képzésért, oktatásért felelősöket és a szakmai képviselőket. Mondja el mindenki egy helyen, egy időben, hogy mi a baja a helyzettel, a „másikkal” és számoljanak be a vizsgarendszerért felelősök is, hogy miért zárkóznak el ennyire keményen a változtatástól.

## Kiürült tanműhelyek

A MÁV egykor híresen színvonalas, országosan 29 tanműhelyből álló hálózata ma mindössze 2-3 szegényesen felszerelt oktatóbázist jelent. Nincs utánpótlásképzés, hiszen a vasutasok iskolarendszerű kinevelését is módosították megszüntette a korábbi kormány. Életet kellene lehelni a kiürített rendszerbe, mert csak így lehet 14 éves kortól elhivatott vasutasokat nevelni.



Férfi 40: már kezdtük hinni

# Nem adjuk fel!



Lapzártakor érkezett a hír: az Alkotmánybíróság (Ab) elmeszelte a férfiak 40 év munkaviszony utáni nyugdíjazásáról szóló népszavazási kezdeményezést. Az Ab alaptörvény-ellenesnek nyilvánította és megsemmisítette a Kúria júniusi végzését, amely lehetővé tette a népszavazáshoz szükséges aláírásgyűjtést. Bár a szakszervezeteket megdöbbenette a hír, szinte azonnal reagáltak: „nem adjuk fel!”. A szervezők szerint mostanáig csaknem 100 ezer aláírás gyűlt össze, novemberig 200 ezer kellett volna ahhoz, hogy a nép dönthessen, nyugdíjba mehetnek-e a férfiak is korábban.

A népszavazást magánemberként kezdeményező Bodnár József (képünkön fent), a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselője elmondta: megütközött az Alkotmánybíróság döntésén. Megítélése szerint megalapozatlanok a népszavazás ellenzői által megfogalmazott költségvetési aggályok, mivel a 2013-as zárszámadási törvényben 154,5 milliárd forint, a 2014-esben 184,6 milliárd forint maradt a nyugdíjalapban. A szakszervezeti tisztségviselő sajtótájékoztatóján ismertette: a 2017-2020-ig tartó időszakban 150-180 ezer férfit éríthet a 40 év munkaviszony utáni nyugdíjba vonulás lehetősége, amellyel a tapasztalatok szerint 70 százalék élne. Ez évente 40-50 ezer embert jelentene, nem egyszerre 170 ezret – mondta. Hozátette: a nők közül 2010 óta 114 ezren éltek a korábbi nyugdíjba vonulás lehetőségével. Ha valaki 40 évet – adott esetben kemény fizikai igénybevétellel járó munkakörben – ledolgozott, majd az egészségügyi vizsgálaton „kipontozódott”, nincs esélye újból elhelyezkedni, számára a korai nyugdíjazás lehet a megoldás – mondta.

Egyesek szerint van még remény. Az Ab döntését követően a Kúriának új határozatot kell majd hoznia az ügyben, az alapján pedig az Nemzeti Választási Bizottság ismét dönthet arról, hogy hitelesíti-e a népszavazási kérdéseket.

## Az egyenlő bánásmódot

Az aláírásgyűjtés előzményét és az akció elindítását a magánemberként kezdeményező Bodnár József lapunknak korábban az alábbi írásban foglalta össze

A „Harc a férfi 40-ért” akciót az egyenlő bánásmód és az esélyegyenlőség előmozdításáért a férfiak 40 év munkaviszony utáni nyugdíjaztatásáért indítottam.

Szeretném a figyelmet ráirányítani arra, hogy súlyos megszorításokat hajtottak végre az elmúlt években a nyugdíjrendszer területén. Ezek oda vezettek, hogy a sokat dolgozó emberek egyre kevésbé tudják élvezni megérdemelt nyugdíjas éveiket – elsősorban a férfiak életében bekövetkező egészségromlásokat emelném ki.

A korai nyugdíjaztatással és a nyugdíjrendszer megreformálásával kapcsolatos kormányhatározat szerint a kordedzvémenyt kiváltó rendszereket kellett volna életbe léptetni. Ezek azonban elmaradtak, csak a megszorítás, a kordedzvémenyes nyugdíjak eltörlése lépett életbe. Erre, a rendszer hibás működésére hívtuk fel a kormány figyelmét a 2014. decemberi demonstráción, egyben követelve a mielőbbi kiigazítást. Sajnos nem történt semmi, egyszerűen elhallgatták az általuk aláírt ígéretet, nevezetesen, hogy a 2015-ös tavaszi ülészekon a parlament napirendre veszi a kérdést. Nem vette. Ezért lett belőle ügy, azaz aláírásgyűjtés népszavazás kezdeményezésére.

Ugy látom, a társadalom jelentős része hajlandó lenne küzdeni a férfiak 40 év munkaviszony utáni nyugdíjaztatásért, ezért tartom fontosnak, hogy sikeres legyen az aláírásgyűjtés.

A kezdeményezés természetesen nem a nőket 40 évi munkaviszony után megillető nyugdíj ellen szól, az első perctől hangsúlyozom, hogy azon program megtartása mellett kell a férfiak számára is a lehetőséget biztosítani.

Bízom benne, hogy közös erővel, összefogással meg tudjuk teremteni annak a lehetőségét, hogy a jelenlegi nyugdíjrendszer kiigazításával pozitív változás történjen. Ehhez szükség van minden érintett és jövőben érintett támogatására, első lépcső-

ben az aláírásgyűjtő ív aláírására, majd a népszavazáson való részvétellel és igen szavazatra. Ennyi a mi dolgunk. És ez nem kevés. Ezt követően már a politikusokon a sor, a bölcs döntés meghozatalában.



## Nyugdíjhelyzet Magyarországon

Évről évre kevesebben lesznek, akik életkoruk alapján tudnak öregségi nyugdíjba menni. A KSH adatai szerint Magyarországon a várható élettartamban nemcsak a nemek közti különbség jelentős, hanem regionális szinten is nagy eltérések vannak. A férfiaknál Budapesten a legmagasabb, Borsod-Abaúj-Zemplén

megyében a legalacsonyabb a várható átlagéletkor. A nemek közti különbség 6,7 év (átlagosan ennyivel élnek tovább a nők), ez Budapesten a legkisebb, 5,4, Borsodban pedig a legnagyobb, 8 év.

A várható élettartam az 1954-ben született férfiaknál 63,53 év, az 1955-ös korosztálynál 64,77, az 1956-osoknál 63,55, az 1957-es születésűeknél pedig 63,99 év. Ezek az adatok is azt bizonyítják, hogy ennek a korosztálynak jó része már az öregségi nyugdíjkorhatárt sem éli meg.





RCH: sikeres ősze készülve

# Nyáron sem pihentek

**Nyáron sem pihent a Rail Cargo Hungaria Zrt. Központi Üzemi Tanácsa, hiszen a munkáltató júliusban átadott öt utasítás-tervezetet, amely a mobilitás programról, a távmunkáról, a kegyeleti utasítás szabályozásáról, az összeférhetlenség kezeléséről, illetve a határon túl dolgozók juttatásáról szól. A KÜT mind az öt utasítás-tervezetet megtárgyalta és véleményezte.**

A soros ülés augusztus 27-én, az üzemeltetési tájékoztatóval kezdődött: Horváth Ottó igazgató ismertette az elmúlt hónapok teljesítményeit, amely 6-8 százalékos visszaesést mutat. De vannak biztató jelek, s természetesen felkészültünk az őszi forgalomra, így a répa elszállítására is. Lesznek változások a mozdonyparkban, hiszen a MÁV Start három V63-s vontató járművét ideiglenesen a cargo fogja üzemeltetni – ismertette Horváth.

Az igazgató említést tett még a következő időszak vágányzár felújítási munkálatairól, valamint a RCH és a Rail Cargo Austria között létrejött papírmentes fuvarozásról. Felülvizsgálják a személy-gépkocsipark állapotát is, mivel a beszerzésre kiírt tender a következő hónapokban lejár.



## A nagy buli

Lapzártánk idején már több mint 1500-an jelentkeztek a szeptember 19-i, az FTC népligeti sporttelepére szervezett II. RCH családi és sportnapra – ismertette Polcz Kornélia marketing és kommunikációs vezető. A programban felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt kínálnak szórakozási lehetőségeket a szervezők, akik igazi nagy bulira készültek. Hogy ez sikerült-e, arról a következő, októberi lapszámunkban számolunk.

Zubály Bertalan KÜT elnök

Terület és szakma Zamárdiban

# Feladat mindig lesz

Sokszínű és bizonyos kérdésekben eltérő álláspontú társaság gyűlt össze augusztus végén, Zamárdiban. Eltérő időpontban, de egy célért képviselték az alapszervezeteket a Budapesti TK értekezletének résztvevői, valamint a Vasútegészségügyi IB tisztségviselői.

**A**nyár utolsó kánikulai hétvégéjén gyűlt össze a Budapesti TK Zamárdiban, ahol sok fontos téma, sőt még a választások óta eltelt időszakban megoldott és megoldatlan feladatok is terítékre kerültek. „Modern világhoz, modern szervezeti struktúra” címmel Herceg Mária tagozatvezető meghatározó érdekvédelmi kérdéseket boncolgatott és világos jövőképet vetített elének.

## Nem lerágott csont

Terítékre került a tagok nyilvántartásának megújítása is, mert senki se gondolja, hogy egy spirálfüzet lapjain ceruzával odafirkantott névsor elfogadható. 2015-öt írunk, és októbertől már elektronikus formában kell rögzíteni az újonnan belépők adatait, és a régiókat érintő változást is. A tagnyilvántartást egy erre a célra írt szoftver segíti majd – ismertette Széles Szilárd, az Ifjúsági Tagozat vezetője

## Érezhető megújulás

Vasútegészségügyben az uniós támogatásoknak, valamint a Széchenyi tervnek köszönhetően megvalósult beruházások következtében érezhető a megújulás. Dr. Fónyad Gábor, a Vasútegészségügyi Kht. orvos-igazgatója elmondta: a Kht. kész a vizsgálati eredmények alapján véleményezni a dolgozók alkalmasságát az adott munkakörben.

Megfontolandó, hogy például azokat az 55 éves kollégákat, akiket 30 év munkaviszony után egészségügyi szempontból alkalmatlannak találják egy bizonyos munkavégzésre, vizsgálják meg, melyik más területen felelnek meg. Így legalább meg lehet tartani a munkahelyeket.

## Tabuk nélkül

A területi értekezletek mindig remek alkalmat nyújtanak arra, hogy az elnökség személyesen

számoljon be a tevékenységéről. Így volt ez most is: Meleg János elnök, Horváth Csaba, Kotter József és Zlati Róbert alelnökök izgalmas fórumot tartottak, amely az őszinte, köntörfalazás nélküli hozzászólások és nyílt viták miatt a tervzetnél jóval hosszabbra sikeredett.

Küzdelmes időszak vár a szakszervezetre.

A szerepeket leosztottuk.

Feladat mindig lesz.

Fülöp János



A KÜT hírlevél alapján

# Kevesebb a vasutas, több a pluszmunka

**Meglepően sokan távoztak az első félévben MÁV Zrt.-től, ezért a szükségesnél háromszázzal kevesebben dolgoztak a vasútnál, s egyre több a „rendkívüli munkavégzéses” órák száma – hangzott el a KÜT augusztusi ülésén. A rendezvényen nemcsak a múltról, hanem a jövőről is szó esett.**

A MÁV Zrt. 2015. II. negyedévi foglalkoztatási céljainak teljesítéséről és a rendkívüli munkavégzésben érintett szervezeti egységek óraszámkeret felhasználásáról adott tájékoztatást a cég augusztusi KÜT ülésén a humánerőforrás gazdálkodás

szervezet részéről Güntherné Varga Erzsébet. A létszámmal kapcsolatban elmondta, hogy az I. félévben a szükségesnél háromszázzal kevesebben dolgoztak. Kevés az új felvételes, s egészségügyileg sokan alkalmatlanok is egy adott munkakör betöltésére.

A létszámhiány kihat a munkaidő alapra és így a rendkívüli munkavégzésre is. Ha szakmánként vizsgáljuk, akkor kiderül, hogy a pályán az elemi események elhárítására, a forgalomnál a megnövekedett veszteségidő, a sikertelen forgalmi vizsgák, valamint a ruhaméret vétel és a FOR oktatások kapcsán elrendelt túlórák száma miatti időszükséglet növelte a rendkívüli munkavégzéses órák számát.

Előrelépés várható a lakáscélú hitelek kiváltásában is a VBKJ keret terhére – ismertette Güntherné. Elmondta, csaknem egyéves tárgyalássorozat eredményeként megállapodást kötöttek az OTP-vel, s a lehetőségről részletesen tájékoztatták azt az 560 dolgozót, akit érinthet az adómentességgel járó kedvező változás. A munkáltató az adómentességi feltételek vizsgálatának folyamatáról és az ezzel kapcsolatos feladatokról az OTP-vel közösen csoportos tájékoztatót is szervez a 6 területi igazgatóság székhelyén.

Azt, hogy nem indul el a próbaüzem a FOR-nál szeptember elsején, már az augusztusi KÜT ülésen lehetett tudni. Legalábbis Béres Barna forgalmi üzemirányítási osztályvezető ekkor már erről is beszámolt. Mint ahogy arról is beszélt, hogy egy gyakorló üzem indítását tervezik, ahol egy vonat szolgálatonkénti „leközlekedtetését” kell majd elvégezni. Az ismétlési, tudásfrissítési céllal indított oktatás kisebb csoportokban zajlik.

Az „egyebek” között elhangzott: a KÜT nem fogadta el az állomások forgalmi teljesítményéhez kapcsolódó csoportba sorolásáról szóló utasítás-tervezet.

(Összeállítás a KÜT Hírlevél alapján)

Poloskák a Déliben

## Emberhez méltó körülményeket!

**Áldatlan állapotokra panaszkodnak a Déli pályaudvar laktanyájában: ágyi poloskák lepték el az egyik pihenőszobát, rendszeresen véresre csípi az ott alvókat. A Vasutasok Szakszervezetének lenne megoldása a problémára.**

Csúnyán lepukkant épület – nem lehet szebben mondani, ami az embernek elsőre eszébe jut a Déli pályaudvar laktanyájának láttán. A pályaudvarral egyidős házról mállik a vakolat, belül az idő múlását a rendszeres takarítás már nem tudja feledtetni.

A benti állapotokat meg aztán pláne nem. A pihenőhelyiség formailag megfelel ugyan a Kollektív Szerződésnek – nevezetesen hogy „az utazó szolgálatot ellátó munkavállalók várakozási ideje alatti elhelyezése szempontjából alkalmas pihenőhelyiségnek minősül a helyiség, ha a munkáltató által biztosított ágyval és ágyneművel rendelkezik, mosdási zuhanyzási lehetőség biztosított –, a KSZ



azonban a minőséget nem részletezi.

A Déliben pedig ez úgy néz ki, hogy a hajdan szolgálati – azóta persze rég eladott – lakásokkal teli ház felső emeletén van a pihenőhelyiség.

Egy szobában van hat, ránézésre a '60-as évek végéről itt ragadt rekamié, ott alhatnak az utazó szolgálatosok. Már ha tudnak, mert a muzeális jellegű ágyak, extraként nagy adag csótányt is tartalmaznak. A kollégák gyakran ébrednek reggel összecsuppe, volt olyan, akit annyira összemartak a

poloskák, hogy két hétig táp-pénzen volt utána.

### Rendszeresen takarítják

A tisztaságra igazából nem lehet panasz, rendszeres a takarítás, sőt, a munkáltató időnként kártevőirtást is rendez.

Ennek azonban nincs, de nem is lehet sok eredménye. Az ágyi poloska ellen ugyanis igazából egy hatékony védekezés van: a matrac elégetése.

A Vasutasok Szakszervezete már a poloskák felbukkanása előtt is megpróbálta rávenni a

munkáltatót, hogy teremtsen emberibb környezetet a pihenő kollégáknak, de nem jártak sikerrel.

A kellemetlen vérszívók megjelenése óta viszont fogy a türelem. Ahogy Kuti-Horvát József szb-titkár fogalmaz: ezzel a házzal már semmit nem lehet kezdeni, legfeljebb bontott téglaként eladni. A szakszervezet elunta az állapotokat, ha a munkáltató nem intézkedik nagyon gyorsan, határozottan fognak fellépni az ügyben.

A VSZ nemcsak hőzöng, de ésszerű megoldási javaslata is van: a pályaudvar „hosszú épületében”, az egykori üzemi konyha helyén alakítanak ki a pihenő helyiséget.

A teret fel lehetne osztani úgy, hogy a mostani tömegszállítás helyett kétágyas szobákban pihenjenek a kollégák, építhetnének kulturált vizesblokkot, sőt, egy kis teakonyhát is, hogy végre normális körülmények között tudjanak meginni egy kávé vagy enni valamit a szolgálatba indulók.

A VSZ egy darabig még vár a válaszra, de nem sokáig. Szeretnék elérni, hogy mielőbb emberhez méltó körülmények között pihenhessenek a kollégák.



**Újraindulhatnak a régi népszerű csereüdülések**

# Éledező francia kapcsolatok

**Nincs könnyű helyzetben a francia testvérszervezet – derült ki a VSZ-szel folytatott megbeszélésen. A tagság viszont a franciaországi csereüdülések újraélesztését is várhatja a VSZ és a francia CGT szakszervezet együttműködésétől.**

Éledeznek a francia-magyar vasutas szakszervezeti kapcsolatok, miután egy nyár eleji nemzetközi konferencián David Gobé, a CGT szakszervezet nemzetközi titkára jelezte, hogy a Vasutasok Szakszervezetével tervezett együttműködés lehetőségeiről még a nyáron folytatná az egyeztetést.

A találkozó meg is történt Budapesten, július végén Meleg János, a VSZ elnöke találkozott David Gobéval.

A megbeszélésen felelevenítették a 2000-es évek elejéig nagy sikerrel működő, francia és magyar vasutas gyerekek számára szervezett csereüdültetés rendszerét és kinyilvánították szándékukat, hogy igény esetén lehetne folytatni vagy újraindítani az együttműködés ezen formáját.

A VSZ elnöke elmondta, hogy kísérőként valamikor ő is részt vett ilyeneken és a gyerekek rengeteg élménnyel zárták az

1-1 hetes magyarországi és franciaországi nyaralást.

David Gobé a megbeszélésen ígéretet tett, hogy szakszervezetének aktuális tés-tületeivel a lehető leghamarabb áttekin-tik, megvitatják a lehetőségeket és a dön-

**A FIATALOK ARÁNYA CSUPÁN 25 SZÁZALÉK A CGT-N BELÜL, RÁADÁSUL FOLYAMATOSAN CSÖKKEN.**



tésről azonnal tájékoztatják a VSZ-t, hogy pozitív válasz esetén akár már 2016-ban újrainduljon a csereüdülés.

Meleg János hozzátette, hogy a '90-es években számtalan csereüdülési lehetősé-

ség állt a tagság, valamint a gyerekek rendelkezésére: a francia mellett görög, ciprusi nyaralás és lengyelországi síelés. Ezek azonban különböző okok miatt megszűntek az évek során. Most talán itt a lehetőség, hogy friss lendülettel ezeket újraindítsa a VSZ a tagság számára.

A megbeszélésen részt vett Széles Szilárd, a VSZ ifjúsági tagozatának vezetője is, aki a francia fiatalok szakszervezeten belüli helyzetéről, lehetőségeiről érdeklődött.

Mint kiderült, a fiatalok aránya csupán 25 százalék a CGT-n belül, ráadásul folyamatosan csökken.

Franciaországban is problémát okoz, hogy öregszik a társadalom, a vasút pedig nem igazán vonzó ágazat a fiatalok számára.

Nemcsak a tagtoborzás, hanem a tagmegtartás is problémát okoz szakszervezetnek: naponta 5 tagot veszít a CGT, amelynek számos oka van.

A felek megállapodtak abban, hogy az ősz folyamán folytatják az egyeztetéseket és kibővítik az együttműködés lehetőségeit.

**Komiljovics Máté**

**Magyar kollégák is használhatják az osztrák vasúti üdülőket?**

# EÜT: kihasználtuk a lehetőséget

**Az** EÜT teherszállítási szekciós ülését november 26-27-én rendezik Budapesten. Ezt követően, december 10-11-én Bécsben megkezdheti működésének második ciklusát az EÜT, amelyen részt vesz majd Christian Kern az ÖBB holding vezérigazgatója is. A bizottság a brüsszeli Európai Üzemi Tanácsok működésével foglalkozó konferenciára alakította ki a véleményét. Itt került terítékre az elmúlt négy év alatt végzett munka is. Az előkészítő bizottság ülésén a résztvevők egyöntetűen megállapították, hogy a testület jól végezte feladatát s betöltötte a szerepét. Mi pedig az RCH szempontjából megállapí-

**Jól használtuk ki az EÜT által nyújtott lehetőségeket – állapította meg az Európai Üzemi Tanács előkészítő bizottsága, amely szeptember 7-én, Budapesten tartotta ülését. A megbeszélésen egyebek között egyeztették az őszi EÜT-ülés és szekció-tanácskozások időpontjait is.**



píthatjuk, hogy jól használtuk ki az EÜT által nyújtott lehetőségeket.

Azt is megállapították a résztvevők, hogy a jövőben

mindenkinek proaktívabbnak kell lennie.

A tanácskozás napirendi pontjaként szerepelt még a lejáró mandátumok áttekinté-

se azok leosztása is. Az EÜT továbbra is 12 taggal működik, ebből az RCH két helyet kap majd.

A szekciókban az időközben történt létszámváltozás ellenére is a korábban megállapított létszámarányok maradnak érvényben.

Az ülés utolsó részében az ÖBB Holding keretén belül működtetett jóléti létesítmények kerültek napirendre, annak az RCH, illetve más leányvállalatok munkavállalóinak használati lehetőségét vitatta meg a bizottság.

Jó esély nyílhat arra, hogy az osztrák vasút által működtetett üdülőket a magyar munkavállalók is igénybe tudják majd venni.

**Zubály Bertalan**



# Sabine Trier: Egyenlőtlen küzdelemben a vasút

Folytatni kell a harcot a szociális igazságosságért, a jobb munkafeltételekért – mondta a Magyar Vasutasnak adott interjúban Sabine Trier (képünkön), az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetségének (ETF) főtitkár-helyettese, aki a vasúti szekció titkári posztját is betölti. Az európai vasút jövőjéről, a szakszervezetek előtt álló feladatokról beszélgettünk.

– A '60-as években mintegy 160 000 munkavállalót foglalkoztatót a MÁV, ma nagyjából 40 ezret. Hasonló trendek megfigyelhetők Európa más országaiban is?

– Igen, a vasutaság létszáma egész Európában jelentősen csökkent az elmúlt években. Ennek azonban számos oka van: egyrészt az elmúlt időszakban a vasutat elhanyagolták a közúttal szemben, gondolok itt a vasúti infrastruktúrába történő beruházás hiányára. Ez együtt jár a mellékvonalak bezárásával, szolgáltatások megszüntetésével.

– A vasúti árufuvarozás a globális pénzügyi és gazdasági válság egyik áldozata. Látni már a fényt az alagút végén?

– Európában az áruszállítás volumene folyamatosan növekszik és minden gazdasági előrejelzés szerint ez a következő években is folytatódni fog.

A probléma ott van, hogy tisztességtelen a verseny a közlekedési ágak között.

A beruházások nem elégségesek a vasúti infrastruktúra modernizációjára, fejlesztésére, a vasút egy egyenlőtlen küzdelemben próbál

helytállni. Az ETF régóta követeli az európai döntéshozóktól, hogy legyen egy európai akcióterv, mely tisztességes, fair versenyt teremt. Az ETF a CER-el (Európai Vasúttársaságok Szövetsége) közösen egy közös kezdeményezést kíván a közeljövőben indítani.

– Európai szinten a vasúti személyszállítás terén a 4. Vasúti Csomag áll a középpontban. Melyek a legnagyobb kihívások és mit tapasztalhatunk hamarosan mi magyarok is?

– A csomag egyik legfontosabb eleme a verseny bevezetése a belöldi vasúti személyszállításban. Az EU tervei alapján az összes vasúti személyszállítási szolgáltatást versenytárgyaláson kell megszervezni. Ez a gyakorlatban annyit tesz, hogy a magyar vasúti személyszállítási szolgáltatásokat különböző regionális részekre osztják, a különböző régiókban egy kompetens hatóság meghív különböző vasúttársaságokat, hogy tegyenek ajánlatot egy adott szolgáltatásra. Vagyis a MÁV vonalakat/szerződéseket veszíthet, egyúttal munkahelyek is veszélybe kerülhetnek. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az olcsóbb ajánlat

kevesebb személyzetet, kevesebb bért és rosszabb munkafeltételeket is jelent. Az ETF végig ellene volt ennek a javaslatnak. Szerencsére meg tudtuk győzni az Európai Parlamentet, hogy tegye azt lehetővé: a kompetens hatóság közvetlenül, tenderezés nélkül is odaítélhessen egy szolgáltatást egy adott vasúttársaságnak. Arról is sikerült meggyőzni az EU-t, hogy erősítse a munkavállalók védelmét a tenderezési folyamat során.

– A szociális dömping egy sajnálatos velejárója lett az európai közlekedési ágazatnak, térségünk munkavállalói többé-kevésbé a jelenség elszenvedői. Vannak ilyen tapasztalatai a vasúti szektorban is?

– Sajnos a vasút sem kivétel ez alól. Vannak cégek, melyek például a munkaidő szigorú alkalmazását hágják át. Egyre gyakoribb a kölcsönözött munkavállalók alkalmazása az ágazatban, különösen a mozdonyvezetőknel. Németországban például ügynevezett független mozdonyvezetők vannak, akik az interneten hirdetik magukat és így vállalnak munkát.

Ez a gyakorlat – mondanom sem kell – veszélyezteti a vasút biztonságát és a „jó vállalatokat” helyezi nyomás alá. Az ágazatra jellemző, hogy a különböző országokban jelentős differencia mutatkozik a bérek között, mely révén a munkavállalókat ki lehet játszani.

– A szociális dömpinggel összefüggésben az ETF legnagyobb



kampánya 2015-ben az az Európai Polgári Kezdeményezés (EPK). A cél 1 millió aláírás összegyűjtése 12 hónap alatt az EU 28 tagországában. Mire számít az ETF?

– Az EPK a „Tisztességes európai közlekedésért” címet viseli, mellyel fel kívánjuk hívni a társadalmak és a politikai döntéshozók figyelmét, hogy milyen rossz munka-feltételek és üzleti gyakorlatok mellett dolgoznak Európa közlekedési dolgozói.

Első körben ez egy szociális igazságosságért folytatott harc, fontos kiemelni, hogy a közlekedés az a szektor, mely jelentősen tolja Európa gazdasági szerkezetét, jelentősen hozzájárul a GDP-hez.

– Legyünk optimisták és sikerül összegyűjteni az egymillió aláírást. Mi jön ezután? Mit tud befolyásolni az ETF?

– Ebben az esetben az EU felelős testületeinek foglalkozniuk kell követeléseinkkel és az Európai Parlament is napirendjére kell, hogy tűzze.

Sajnos arra nincs garancia, hogy az EU teljes egészében egyetért a követeléseinkkel, de egy sikeres EPK erős nyomást helyez majd az EU-ra, hogy cselekedjen. Nagyon optimisták vagyunk abban a tekintetben, hogy befolyásolni tudjuk az európai törvénykezést ezzel a kezdeményezéssel.

Komiljovics Máté

## MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

– KIADJA ÉS TERJESZTI:

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

E-mail: vsz@t-online.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS

a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET

Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA

Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8;

Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622;

Nyomdai előkészítés és nyomás: Filmhíradó Műszaki Kft.:

Tel.: 06/70-315-7815, www.impactmedia.hu, kapcsolat@impactmedia.hu

ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

www.vsz.hu

## Praktiker

### PRAKTIKER KEDVEZMÉNY

#### A VSZ-TAGOKNAK

október 15-16-17. és november 12-13-14-én

10% kedvezmény

a Praktiker valamennyi áruházában.

A Vasutasok Szakszervezete tagjai a Praktiker összes magyarországi áruházában október 15-16-17. és november 12-13-14-én kedvezménytel vásárolhatnak, az áruházakban az adott időpontban megvásárolható valamennyi termék vételárából (kivéve az élelmiszereket, akciós termékeket illetve a kiárusítási termékként megjelölt leárazott termékeket).

További részletek a VSZ honlapján ([www.vsz.hu](http://www.vsz.hu))

# „Ezért bepereltek!”

Háromrészes cikksorozatomban a kártérítés jogi természetéről szeretnék betekintést adni. Legjobb igyekezetem mellett is csak a legfontosabb kérdéseket tudjuk ezeken a lapokon elemezni, ugyanis a téma annyira kiterjedt jogirodalommal és esetjoggal rendelkezik, hogy ha a Magyar Vasutast átkeresztelnénk „Magyar Kártérítési Magazinra”, akkor is gond nélkül tudna hosszú évekig teljes terjedelemben bőséges tudanyagot szolgáltatni az olvasóknak. Ebben a számban a kártérítés általános szabályait, a következőkben a munkavállalói, majd pedig a munkáltatói kártérítést fogjuk áttekinteni.

nem teszi, az a helyzet állhat elő, hogy a károkozó olyanért is helyt áll, amiért nem felelős. Ez pedig, a polgári jogi szabályok alapján nem megengedett, ezt hívjuk a „káronszerzés tilalmának”.

Milyen kár érheti a károsultat? Erre a kérdésre a legegyszerűbben egy példával lehet válaszolni: egy szemüveges hölgy – Berta – épp a lányáért sétál az óvodába. Sietnie kell, mert hatkor megbeszélése lesz,

## Nem eszik olyan forrón...

„Ezért bepereltek kártérítésre!” Ezt a mondatot jó néhányan hallhattuk már egy-egy indulatos vita során. Komolyan kell-e venni az ilyen fenyegetőzést?

Habár minden kilátásba helyezett szankciót érdemes komolyan venni, azért nem árt fenntartásokkal állni a kérdéshez. A kártérítés ugyanis rendkívül összetett jogi konstrukció.

Akár szerződészegéssel, akár szerződésen kívül okozott károkról beszélünk, a kártérítés kásáját nem eszik olyan forrón. Ennek oka az, hogy a károk érvényesítéséhez – főszabályként – négy együttes feltételnek kell fennállnia:

- a kár bekövetkeztenek
- a károkozó felróhatóságának
- a jogellenességnek
- az ok-okozati összefüggésnek a magatartás és a kár között.

A négyes feltétel alól bizonyos esetekben persze vannak kivételek. Gondoljunk például az objektív felelősségre, amikor



a felelősség felróhatóság hiányában is megállapítható, vagy a személyiségi jog megsértése miatti sérelemdíjra, amikor a

kár bekövetkeztenek bizonyítása nem szükséges. Mindezekről függetlenül, az általános, és a mindennapokban – így a munkában is – leggyakrabban előforduló kártérítési esetek a felsorolt négyes feltételen alapulnak.

## Okozott kár, felmerült költség, elmaradt haszon

Kártérítés nincs kár nélkül. Ez a tény, bár elsőre triviálisnak tűnik, a gyakorlatban sokszor feledésbe merül. „Bepereltek ötmillió forint kártérítésre!” „De mégis, hogyan jött ki ez az összeg?” „Az most mindegy, kiperelem a gatyádat is!” Nos, nem mindegy, hogy jött ki az összeg. A károsultnak igazolnia kell a kárának bekövetkezését és a kár mértékét is. Ha

úgy néz ki, hogy hosszú hónapok előkészítő munkája után végre sikerül befektetést találnia a csirkekelető üzeméhez. A zebrán azonban elüti egy autót. Berta túléli az ütközést, bár a medencéje és bal combcsontja eltörik. Milyen kárai merülnek fel? Elsőként, összetört a szemüvege és tönkrement a ruhája. Ez az úgynevezett okozott kár. Másodrészt, olyan kórházba került, ahol sem vécepapír, sem kellő mennyiségű étel nem áll a betegek rendelkezésére, tehát rokonainak naponta látogatniuk kell, ételt, jó minőségű fájdalomcsillapítót és tisztasági eszközöket kell bevinniük neki. A rokonok kárigénye az a költség, ami erre, vagyis a kár következményeinek enyhítésére szolgál. Harmadrészt Berta hosszantartó lábadozása miatt

## Fontos!

# A négyesfogat

**Főszabályként a károk érvényesítéséhez négy együttes feltételnek kell fennállnia:**

- a kár bekövetkeztenek,
- a károkozó felróhatóságának,
- a jogellenességnek
- az ok-okozati összefüggésnek a magatartás és a kár között.

**Ezek hiányában általában nincs kártérítés.**



a befektetővel az üzlet meghiúsult. Ha a csirkekellető üzem megvalósult volna, egy éven belül csinos összeget termelt volna ki Bertának, amitől a bal eset miatt most elesett. Az ilyen kárt hívja a jog elmaradt haszonnak.

Okozott kár, felmerült költség és elmaradt haszon. Ez a három károsodás, ami jellemzően felmerülhet a kártérítési ügyekben.

### Szándékosan, gondatlanul

Gyakran hallok a felróhatóságot „hibázthatóságként” is emlegetni. Habár a „hibázthatóság” nem a jogi kifejezés, mégis igen találó: a felróhatóság lényege ugyanis az emberi hiba, azaz a magatartás vagy mulasztás számonkérhetősége.

Eladtam a lakást, és a vevő csak akkor fizeti meg a vételárát a szerződés szerint, ha a vizes helységek friss burkolatot kapnak, ellenkező esetben eláll a szerződéstől.

Telik-múlik az idő, de a mester csak nem jön. Egyre türelmetlenebbé válok, végül ingerülten felhívom a burkolót: „mikor kezd el végre a munkát?”

A mester közli, hogy „épp most van a szezón, bejött pár nagy munka, kénytelen voltam a maga fürdőjét áttenni későbbre. Holnapután megyek.”

Elhűlvé hallgatom. „De holnap utazom külföldre. A vevő pedig két hét múlva jön. Megbeszéltük, emlékszik?” A mester, mielőtt lecsapja a telefont, még odaveti: „Az most engem nem érdekel, majd keressen!” A

### Aki másnak kárt okoz...

„Aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni.” Ez a megfogalmazás a hazai polgári jogi jogalkotásnak egy kiemelten fontos sarokköve. A kártérítésnek a jogellenesség elengedhetetlen eleme, ennek hiányában nincs lehetőség a károk megtérítésére. Okkal merülhet fel a szemfüles olvasóban az, hogy miért van szükség erre a körmönfont bonyolításra. Ha kárt okoznak nekem, az eleve jogellenes, vagy talán nem? Ha szétszakítják a ruhámat, vagy megütnek, szándékosan megkárosítanak, az önmagában kártérítésre kötelezi a károkozót, nem?

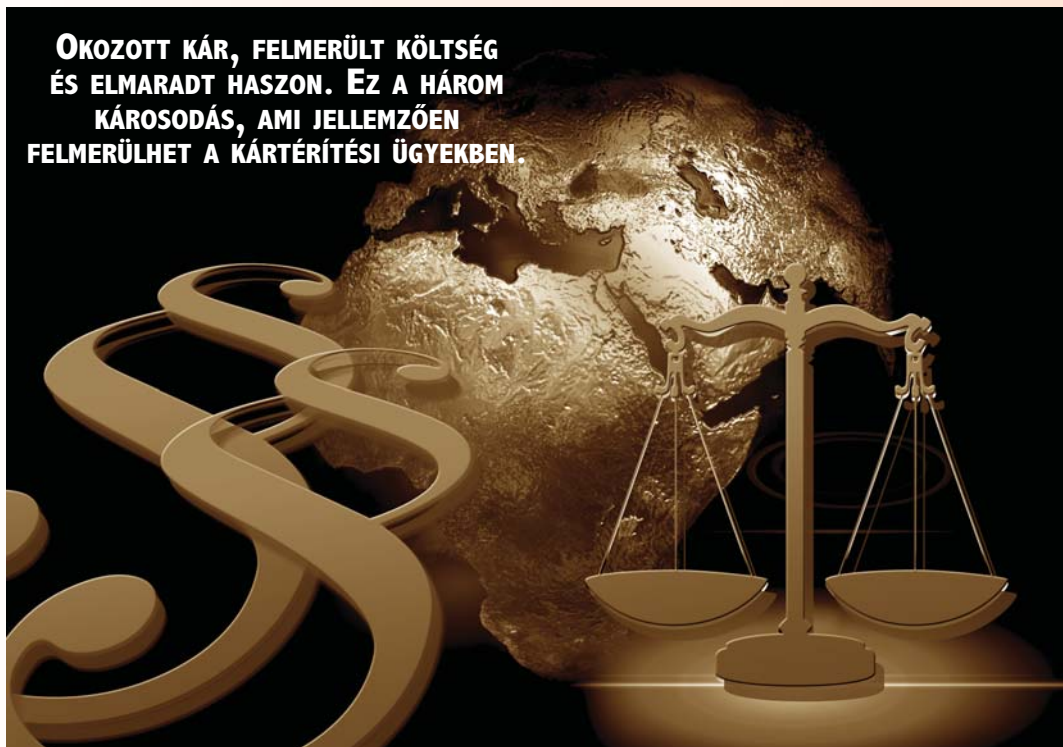
A képzeletbeli kérdező képzeletbeli kérdéseire kérdésekkel válaszolok: operálták-e már meg önöket? Vettek-e részt bír-

jogszabályba a károkozás (műtétek), vagy ha a károkozás éppen nagyobb kártól óv meg (tűzoltás), ha a beleegyezéssel történik (sportmérkőzések), vagy ha jogos védelmi helyzet áll fenn (zsebtolvajnak okozott károk) nem teljesen a jogellenesség kritériuma, és így a kártérítési kötelezettség sem áll be.

### Nem szimpátia kérdése

Egy híres jogászprofesszor szerint azt, hogy a magatartásom és a kár között van-e okozati összefüggés, mindig az dönti el, hogy mennyire vagyok szimpátikus a bírónak, és mennyire akarja a nyakamba varrni a bekövetkezett kárt. Ezzel a némiképp cinikus állásponttal ugyan a joggyakorlat szerencsére vitába száll, de az igaz, hogy az egyéni bírói mérlegelésnek valóban nagy szerep jut, mivel nincsenek tételes szabályok az okozati összefüggés megállapítására.

Nézzünk egy példát, hogy lássuk, mennyire fontos az okozati összefüggés vizsgálata, és hogy milyen nagy szerepe van a bírói mérlegelésnek. A kovács a csatába induló lovak patájára új patkókat tesz fel. Igen ám, de az egyik ló lábában a szög nem tartja a patkót, mert a kovács hanyagul végezte el a feladatát. A lötyögő patkójú ló épp a tábornoké. A csata során a patkó letörik, a ló elesik. A többi lovas véletlenül agyontápossa, a csata elveszik, a háborút az országot elveszíti, és végül éveken át óriási hadisarcot kell fizetnie. A logika szabályai alapján a csata elvesztésében közrejátszott a kovács hanyagsága, az okozati láncolat fennáll, de mégis, a vesztes háború okaként egyetlen személy mulasztását megjelölni hiba lenne, mivel a kár bekövetkezésében más körülmények is közrejátszhattak (például a tábornok megfelelő helyettesítésének elmulasztása). A háború elvesztése és a hadisarc fizetése között fennáll valamiféle okozati láncolat, de ez a láncolat jogi szempontból értékelhetetlen. A jogtudomány a fennálló, de jogilag érdektelen összefüggést nevezi „inadekvát kauzalitásnak”.



**OKOZOTT KÁR, FELMERÜLT KÖLTSÉG ÉS ELMARADT HASZON. EZ A HÁROM KÁROSODÁS, AMI JELLEMZŐEN FELMERÜLHET A KÁRTÉRÍTÉSI ÜGYEBEN.**

A felróhatóság gyűjtőfogalom, ami egyszerre jelenti a szándékosságot és a gondatlanságot.

Szándékos a magatartás, ha a művelője a cselekményének következményeit kívánja (egyes szándék), vagy e következményekbe belenyugszik (esetlegesen szándék). Gondatlanságról akkor beszélünk, ha valaki előre látja cselekményének lehetséges következményeit, de könnyelműen bízik azok elmaradásában, vagy cselekménye lehetséges következményeit azért nem látja előre, mert a tőle elvárható figyelmet vagy körülmétekintést elmulasztja.

Nézzünk tehát egy esetet a szándékosságra és egyet a gondatlanságra! A burkoló elvállalja, hogy a járólappokat a szabadságom megkezdése előtt lerakja a fürdőszobában.

burkoló kárt okozott a magatartásával, hiszen a megrendelőnek vagy le kell mondania az utazását, vagy elutazhat, de akkor a lakást nem tudja eladni. De vajon a burkoló cselekedetei a szándékosság, vagy a gondatlanság kategóriájába esnek, és azon belül melyik alcsoportba?

A jelen esetben a károkozó eshetőséges szándékkal okozott kárt a megrendelőnek: tudta ugyan, hogy amennyiben a megbeszélt időpontra további munkákat vállal, azzal veszélyezteti a teljesítést, mégis megtette.

Elfogadta, hogy ezzel a vállalt feladatát csak késve tudja teljesíteni, tehát belenyugodott abba a következménybe, hogy a rossz szervezésével kárt okoz a megrendelőnek.

közmeccsen, boxmeccsen, okoztak-e sérülést véletlenül sportársuknak? Áztatta-e el a tűzoltóság a plafonjukat, miközben oltotta az emeleti tüzet? Vágtak-e már szájon zsebtolvajt?

Remélve, hogy minden feltett kérdésemre nemleges a válasz, bízom abban, hogy sikerült rávilágítanom a jogellenesség fontosságára. Ha nem ütközik

## Legközelebb

**A következő számban a munkajogi kártérítés szabályaira evezünk át, elsőként áttekintjük a munkavállalóval szemben támasztható kártérítés szabályait.**

**Tartsanak velem!**

**dr. Balczer Balázs**

**Az ÖTA minden jogos igényt kielégít**

# Több a kérelem, mint a bevétel

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesület (ÖTA) 2015. évi költségvetése alapelveként írja elő a zavartalan működéshez szükséges pénzügyi és működési háttér biztosítását. Idén az egy főre jutó segélykiadások várhatóan 4 százalékkal emelkednek. A támogatáshoz szükséges pénzt, mivel az meghaladja a befizetett tagdíjak összegét, a készpénzva-  
gyonból egészítik ki.

**AZ** ÖTA tervezett összes bevétele 792 millió 540 ezer forint, amelynek 85 százaléka tagdíjbevétel. Ez is mutatja, hogy a taglétszám alakulása meghatározó az egyesület gazdálkodásában.

A 2014. évi záró létszám 77 487 volt. Ezen belül a munkavállaló ÖTA tagok száma 21 098, a nyugdíjasoké ennek több mint a duplája, 56 389. A taglétszám-csökkenés mérséklése érdekében a tagszervezői rendszert továbbra is fenntartják. A vasutas nyugdíjasok körében a VSZ ONYSZ-hez tartozó alapszervezetek aktivistái végeznek tagszervezést és adnak tájékoztatást az ÖTA szolgáltatásairól, a segélyezésről, valamint a zalakarosi Hotel Forrás szállodában az ÖTA tagoknak nyújtott kedvezményekről.

Május 1-től módosult az ÖTA segélyeinek és támogatásainak összege és az Eljárási Szabályzat egyes pontjai. Az aktív munkavállalók kórházi ápolási segélye naptári évenként legfeljebb 90 napra jár. Nem folyósítható azonban ápolási segély az adaptációs szabadság idejére, a nappali kórházi, illetve a nappali szanatóriumi ellátásban részesülők részére.

Összegzőként megállapítható, az ÖTA 2015. évi költségvetése biztosítja a stabil működés feltételeit.

*Visi Ferenc*

**Zamárdiba kihelyezve**

# Családias SZB-ülés

Hagyományteremtő szándékkal a Vasutasok Szakszervezetének Zamárdi üdülőjében szervezte meg Füzesabony Csomópont SZB ülését Gál János SZB titkár.



**AZ** ülésen Meleg János, a VSZ elnöke, és Horváth Csaba szervezetpolitikai alelnök a VSZ XVIII. Kongresszusa óta eltelt időben történelekről tájékoztatták a tagokat. Az ülés hivatalos része mindenki meglepedésre zajlott. Azok az SZB-tagok, akik most ismerkedtek meg a VSZ vezető tisztségviselőivel, nem csalódtak: nagyra értékelték felkészültségüket, nyíltságukat, közvetlenségüket.

A három napos ülés nem hivatalos része még ennél is sikeresebb volt, hiszen a családtagok is részt vettek rajta. Így a csapatösszetartást erősítő esti baráti beszélgetéseken nem csak a közvetlen kollégák vettek részt. Családias léggör, egymás tisztelete és megbecsülése jellemzi a csapatot.

Vasutasok Szakszervezete  
Területi Képviselet, Miskolc

# Pótvasutasnap Zemplén hegyei között



**Pótvasutasnapot tartott a Vasutasok Szakszervezete Szerencs Csomóponti Alapszervezete és Szerencs Forgalmi Alapszervezete augusztus 15-én Zemplén hegyei között.**

Gondos előkészület előzte meg a fontos eseményt, ahol a kellemest a hasznossal összekötve ülésezett a Szerencs Forgalmi Alapszervezet Szakszervezeti Bizottsága, minek keretén belül a megüresedett tisztségekre delegálás útján nevezték meg az új tisztségviselőket.

Szakszervezeti tagjaink és hozzátartozóik felszabadultan és vidáman töltötték együtt ezt a napot. A rendezvényen részt vett a Vasutasok Szakszervezetének elnöke Meleg János, valamint Szabó Gyula a Vasutasok Szakszervezetének Forgalmi Szakmai Képviselet vezetője.

Köszönjük tisztségviselőinknek, tagjainknak önzetlen hozzáállását, lelkes munkáját, amivel ezen a napon is erősítették a tagjaink közötti összetartozást így öregbítve a Vasutasok Szakszervezetének hírnevét.

VSZ Szerencs Csomóponti Alapszervezete  
VSZ Szerencs Forgalmi Alapszervezete

**65. Vasutasnap Tapolcán**

# A lemezgyűjteménytől az utcabálig

**Az idén Tapolcán rendezte meg a szombathelyi terület a 65. regionális vasutasnapot.**



Rengeteg érdekes programmal ünnepelte a vasutasnapot a Szombathelyi TK, ezúttal Tapolcán. A nap Bene Lőzsef nyugdíjas vezető-jegyző-gyűjtő hanglemezgyűjteményéből rendezett kiállítás megnyitójával kezdődött. A kiállítást Rig Lajos országgyűlési képviselő méltatta. Ez után nyitotta meg hivatalosan is az eseménysorozatot a rendezvény fővédnöke, a MÁV-START Zrt. értékesítési vezérigazgató-helyettese, Feldmann Márton, valamint Tapolca polgármestere, Dobó Zoltán. A sok szórakozása mellett azért volt egy kis munka is, itt rendezték meg a nyugdíjasok területi találkozóját, amelyen a területi vezetőkön, Szuchy Antalón és Németh Tamáson kívül a munkáltatók képviselői tartottak beszámolót. Ez a nap azért elsősorban a mulatságról szólt. A gyerekeket légvár, kézműves foglalkozások, óriás társasjáték, látvány makettezés, rendőrségi és II. világháborús bemutató, hajtányozás várt, a felnőttek kirakodóversenyén, farfaragó- és mozdonybemutatóval szórakozhattak. A Szombathelyi Területi Igazgatóság, a TSZVI és a JBI, valamint a RCH, az SZK, az LV sátraiban a vezetők szívesen látták a megfáradt vasutasokat egy kis ropogtatni valóra és itókára. Az elmaradhatatlan főzőversenyt a Logisztika csapata nyerte, második lett a Forgalmi Tapolca, harmadik pedig a PFT Tapolca. Az este fénypontja a tombolasorsolás után Takács Nikolas koncert volt, amit utcabálig követett.

Németh Tamás, TK vezető  
Szombathely



## Nyugdíjas jubileum

## „Hideg fej, tiszta kéz, meleg szív”

**Fennállásának 20 éves jubileumát ünnepelte a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége (VNYKOSZ) július 8-án, a Budapesti Törekvés Művelődési Központban.**

A VNYKOSZ klubjai által delegált csaknem 300 vendéget – klubtagok és meghívottak – Borsi Sándorné elnökhelyettes köszöntötte a Központ dísztermében. A zászlók behozatala és a Himnusz után az aktív vasutasok nevében Dorozsmai Éva, a MÁV Start Zrt. humán erőforrás igazgatója köszöntötte a közönséget. Üdvözölte az ünnepi alkalomra egybegyűlteket Dr. Bencze Izabella, a Civil Összefogás fórum alapító szövegírója is, majd Horváth László, a VNYKOSZ elnöke mondott ünnepi

beszédet. Elmondta: 20 évvel ezelőtt, az egyesülésről alkotott törvény tette lehetővé a vasutas nyugdíjasok részére egy új irányzat, egy új civil közösségi élet kezdetét.

A 2001 óta elnöklő Horváth László kiemelte: aki idősekkel, nyugdíjasokkal foglalkozik, érdekeik érvényesítéséért tevékenykedik, annak hideg feje, tiszta kéze és meleg szívre van szüksége. Külön megköszönte beszédének zárásaként a klubokban tevékenykedők munkáját, valamint a támogató



szervezetek – ezen belül a MÁV Zrt. – kiemelt, folyamatos segítségét.

Az ünnepi beszédek elhangzása után a szövetség zászlajára feltűzték az alkalom szalagjait, majd az

elismerések, kitüntetések, díjak átadása következett.

**Szentes Bíró Ferenc**  
VNYKOSZ választmányi tag,  
Szeged

## Napirenden a nyugdíjasok gazdálkodása

## Csökkenő bevétel, biztonságos működés

**Az** ülés napirendjén szerepelt a VSZ ONYSZ első félévi gazdálkodásáról készült beszámoló, melyet Györi István ügyvezető elnök terjesztett a testület elé. Mint elmondta: a VSZ fix összegű működési támogatása 50 százalékos mértékben, időarányosan alakult. Az alapszervezeti működési támogatás befize-

**A bevételcsökkenés ellenére zavartalanul működik a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete – hangzott el a szervezet soros, területi képviselőkkel kibővített ülésén, augusztusban. A rendezvényen Horváth Csaba, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke is részt vett.**

tése az első félévben 88,6 százalékon teljesült, a költségvetésben előirányzott 100 ezer forint egyéb bevétel azonban nem folyt be.

**A** szervezet a bevételek csökkenése ellenére zavartalanul működik. Az elnökség a VSZ ONYSZ 2015. I. félévi gazdál-

kodásáról készült előterjesztést elfogadta.

Az ülésen Horváth Csaba egyebek mellett beszélt a VSZ kommunikációjának megújításáról, amelynek első lépései már megtörténtek, majd kitért a férfiak 40 évi munkaviszony utáni nyugdíjbavonulásának lehetőségére, az ezzel kapcsolatos aláírásgyűjtésre.

Visi Ferenc

## MÁV szimfonikusok: a 70. évad

**Ötvennégy, különlegesnek ígérkező koncerttel, vendégművészekkel készül hetvenedik évadjára a MÁV Szimfonikus Zenekar.**



**A** zenekar vezetői, Lendvai György ügyvezető igazgató és Csaba Péter vezető karmester sajtótájékoztatón ismertették az immár hetvenedik zenei évad, különlegességeiben bővelkedő programját: nyolc bérletsorozat 54 koncertje közül választhatnak a komolyzenét kedvelők. Folytatódnak a családi koncertek és számos bérleten kívüli előadást is szerveznek.

Csaba Péter vezető karmester, művészeti vezető negyedik szerezését kezdi a zenekarnál. Rajta kívül Takács-Nagy Gábor, a Szimfonikusok egykori művészeti vezetője, Kesselyák Gergely karmester, s a világhírű Kobayashi Ken-ichiro tiszteletbeli vendégkarmester négynégy alkalommal vezényel.

A koncerteken fellépő vendégművészek között is sok híresség található. Kocsis Zoltán például két alkalommal, először karmesterként, majd zongoraművészként szerepel a Művészetek Palotájában. Ugyanott lép fel a kitűnő tenor Fekete Attila, hogy csak két nevet említsünk a sok neves szereplő közül. A közreműködők között több tehetséges fiatal is lesz.

Visi Ferenc

# Sportoltunk, megsültünk, megáztunk, jól szórakoztunk

Az ország délnyugati felén szerencsénk volt a VSZ sportnapja résztvevőinek, keleten viszont ráfáztak. Illetve jól megáztak, Püspökladányban ugyanis egész nap esett az eső, Pécsen viszont ragyogó napsütésben, rekordközeli hőségben sportoltak-szórakoztak a résztvevők.

## Toesogós Püspökladány

Elérkezett a várva várt nap, újra megrendeztük a Vasutasok Szakszervezete Debrecen Területi Képviselőtársaságának családi- és sportnapját, ezúttal Püspökladányban a Városi Gyógyfürdőben. Az előzetes jelentkezések alapján legalább 200 résztvevőre számítottunk, s még a szeles, esős reggel ellenére is jó 160-an eljöttek. Megérkeztek a fellépő együttesek is, így láthattunk világ-, Európa- és magyar bajnok kickboxosokat, moderntáncosokat és kipróbálhattuk a baseball alapjait. Míg Zsurka Gabi barátunk vezetésével főtt az ebéd, addig izgalmas focimeccs zajlott: megmérkőzött egymással a munkáltatók és a VSZ csapata. Végre győzött az igazság, vagyis a VSZ aranylábú fiai visszavágtak a tavalyi zakóért és 5:2-re nyertek! A meccs közben végig szakadt az eső, mi pedig fenéken, négykézláb csúszkáltunk a sáros, agyagos gyepen.



## Jó mulatság volt!

Köszönet a lelkes szervezőknek – Szabó Jani startos szb titkár vezetésével – és minden résztvevőnek! Találkozunk jövőre veletek ugyanitt!

Suszter Csaba  
tk. vezető

## Horgászversenyt rendezett a miskolci TK

# Nagy csobbantás Csobádon

Népes versenyzőgárda, 12 csapat nevezett a Vasutasok Szakszervezete Miskolc Területi Képviselőtársaság horgászversenyére, amelyet a Csobád melletti Csobán-tó nevű tavon rendezte meg.

Reggel dudaszóra indultak a kukacok a vízbe, de előtte még a tudományosan előkészített, különféle ízesítésű etetőanyagok csobbantak a tóban. A versenyzőknek pedig ropogós lilahagymás zsíros kenyér adott reményt és erőt.

Ezen a versenyen a tónak csak a középső részén ízelt a halaknak a csali, a széleken horgászók nem igen fogtak a botokon kívül mást. Így aztán volt, aki horgászás helyett a fürdést választotta, ami nem csoda, mert 35 fokot mutatott a hőmérő.

A kiadós ebéd után megtartottuk az eredményhirdetést. Az előző évekhez képest sokkal több halat fogtunk, így



lelkesen megállapodtunk, hogy jövőre is megrendezzük a horgászversenyt.

Ezúton is köszönjük Kecskés Lászlónak, a tó gazdájának a szíves fogadtatást.

## Eredmények:

I. TS. Hungária Miskolc SZB. 1. csapata 10,4 kg.

II. TS. Hungária Miskolc SZB. 2. csapata 9,6 kg.

III. Miskolc Utazó Alapszervezet csapata 7,95 kg.

Bernáth Katalin  
Területi Képviselő vezető

## Pécsen, kánikulában

Verőfényes napsütésben, nagy melegben gyűltek össze a Pécsi Vasutas Sport Klub pályáján a sportolni és szórakozni vágyó vasutasok és családtagjaik, augusztus utolsó szombatján.

A megjelenteket Horváthné Czindery Zsuzsanna, a VSZ Területi Képviselőtársaság vezetője köszöntötte, majd megnyitotta a rendezvényt, amelyen részt vett a VSZ két alelnöke, Zlati Róbert és Dr. Kotter József.

Rendezvényünkön bemutatót tartott a Balla Anett által vezetett ritmikus sportgimnasztikát bemutató csoport, majd Pataki Violetta énekes szórakoztatta a megjelent érdeklődőket.

A családi napon Bodonyi Mihályné Mariann szervező munkájának köszönhetően idén is volt tombola, s ezúttal nagy sikere volt a sorsolásnak.

A rendezvényen a bográcásban főtt finom ebédről Kotter József és Herczeg Gyula, a VSZ nyugdíjasa gondoskodott. Ezúton is köszönet érte.

Horváthné Czindery Zsuzsanna  
képviselő vezető



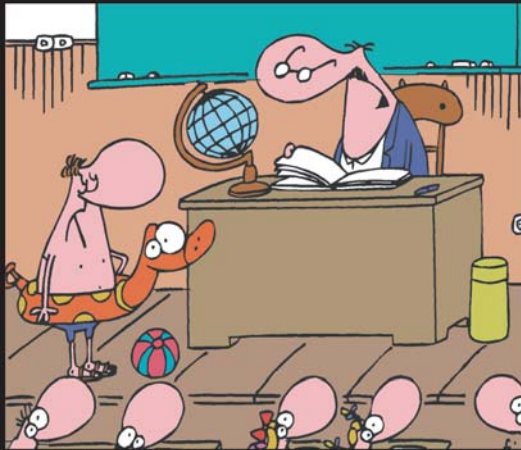
# Vasutas a csúcson

A Magas Tátrába, Lengyelország „tetejére” röpítette a Vasutasok Szakszervezetét a debreceni Pataki István.

A TEB-es kollégák alapszervezetének tisztségviselője nemrég végigment a Rysy-túrán, a Poprádi-tó vasútállomásától (1250 méter) a 2499 méter magas Rysy-csúcsig (Tengerszem-csúcs). A több mint tíz kilométeres távot felfelé öt óra alatt tették meg, visszafelé már elég volt négy és fél óra. Képünk útközben készült a Hunfalvy-hágónál, 2370 méter magasban.

Dolhai József





ÜGYEL-BAJRAL BESZEREZ	ENERGIA, RÖVIDEN PORTÉKA FAJTÁJA	LABDA-JÁTEK ÖRLÉSI TERMÉK	GAUSS, RÖVIDEN FILMTÁR-BAN VANI!	HÚS-SZELET!	ÖLTÖNY-KABÁT	NŐI ÉNEK-HANG	CELSIUS, RÖVIDEN BALLAG-NI KEZDI!	HOLMI
A POÉN 1. RÉSZÉ								F
DARÁLT (PL. MÁK, KÁVÉ)				FORMAI				
LÖVER-SENY			MŰVÉSZI TESTKÉP				EZEN A NAPON AZ EGYIK VILÁGTÁJ	
MŰVÉ-SZETI ÁG			ISZKOL					
			SÖNTÉS GYORSAN PÁROLGÓ			SZÉKES-EGYHÁZ EGY-SZERŰ		
ZORRO JELE					SÜTŐDEI MUNKÁS			BUZDÍT, LELKESÍT
LÁTÓ-HÁRTYA					VÁG A CIPOBÓL			
A POÉN 2. RÉSZÉ	NEWTON, RÖVIDEN TÁVÍRÁSI RENDSZER	OSZTRÁK ÉS SVÉD AUTÓK JELZÉSE	FILLÉR, RÖVIDEN A TÁRGY RAGJA	KOROM-SZÍNŰ ERŐSEN TÁPAD	CSEMPE-DARABI A MÁJ TERMELI	FÉKE-ZÓDIK KERESZ-TULSZÜR		BAR, RÖVIDEN HEGY-CSÚCS
RÉGIES SZÓVAL: ORATÓRÍUM					NEM MŰKÖDIK AZ ÓRA NEMIGEN		PÁROSAN SZÓRI! A KÖZE-PÉBE	KABIN-BELSŐ! DÉLCEG, RÉGIESEN
VÁLASZT SÜRGETŐ SZÓCSKA			EMEL-KEDŐ ÚT ÁTKELŐ A FOLYÓN			TÖRVÉNY ELE SZÓLÍT LENTRŐL		
A KRÓM VEGYJELE FAKÍR		MITIKUS TÖRTÉNET KOMÓD OLDALAI!		FÉL HOLD! INDUL A KÉPZÉS!	GÁTOL KETTŐNK KÖZÜL NEM EN			
				ELTERVEL MEGA-RÖVIDEN			ROVAR-LÁRVA RÓMAI 50-ES	
AMPER, RÖVIDEN	K							A MŰLT IDŐ EGYIK JELE

„Sokat kell dolgozni, akkor az ember nem ér rá unatkozni és veszekedni!”

## 43 évet szolgált Joó Kálmán

90 éves lett a Kiskundorozsmán élő Joó Kálmán (képünkön), aki élete majdnem felét a vasútnál töltötte. Nem melleleg 68 éve él boldog házasságban.

Dorozsmai családi házukban fogadott Kálmán bácsi és felesége Ilonka néni, hogy egy ritka, de annál meghittebb családi évfordulóról emlékezhessünk meg. Amíg a gyönyörű szőlőlugason és a pedánsan rendben tartott kerten végigkísért a házigazda szerepét ezen a napon betöltő leánygyermekük, össze is ismerkedhettem a népes család szinte mindegyik tagjával.

– Látod Feri – mondta Kálmán bácsi nevetve, ketten voltunk csak a kezdetekkor Ilonkával és már 19 fős a család! És már sorolta is élete történetét.

Joó Kálmán 1925. augusztus 9-én született Kiskundorozsmán, egy szegénységben élő család harmadik gyermekeként Édesanyját hat éves korában elveszítette, őt és testvéreit édesapja és nagymamája nevelte. Az elemi iskolából hat osztályt végzett el, mert már kicsi gyermek korától munkába kellett állnia.

A MÁV szolgálatába 1942 novemberében került, ez lett élete első és egyetlen munkahelye.

Az 1985-ig Kiskundorozsma állomáson szolgáló vasutas – a 7. és 8. osztály elvégzése után – végigjárta a ranglétrát: volt pályafenntartási dolgozó, fékező, málházó, raktáros, – a Szegedi Vasútforgalmi Technikum elvégzése után – forgalmista és kereskedelmi hivatalnok is.

Még ma is együttérzéssel emlékszik vissza az 1944-es esztendőre: vonatfékezésként a hegyeshalmi vonalon szolgálva, a vonalon veszteglő tehervonat fékezőbódéjába segítette és bújtatta – élete kockázatásával – a vasútvonal mellett nyugatra hajtott, de az út szélén magukba roskadtan, halálukat váró embertársait.

De őri azokat a leveleket is, amelyekben a hozzátartozók megköszönték, hogy a koncentrációs táborba robogó vonatokból kidobott papírcetliket eljuttatta a cím-



zethez, hírt adva szeretteik – talán utolsó – tragikus utazásáról.

1947-ben kötötte össze életét Dudás Ilonával: házasságukból 1948-ban egy fiuk, majd 1950-ben egy lányuk született. Közös életüket vasúti szolgálati lakásban kezdték, majd kölcsönből és az összekuporgatott pénzükből építkezni kezdtek. Saját kezűleg verték a vályogot, éjjel dolgoztak, nappal az építőmester segédmunkásai voltak, de felépítették saját otthonukat.

Gyerekeik – Kálmán és Ilonka – két-két unokával ajándékozta meg őket. Legnagyobb örömeikre már hat dédunokájuk is van, akik gyakori vendégek – szüleikkel együtt –

náluk. Közös életük – amely 68 éve szeretetben és boldogságban telik – legszebb időszaknak az utóbbi néhány évet tartják, annak ellenére, hogy 4-5 éve kisebb betegségek is megjelentek életükben. Az 1985-ben főfelügyelői rangban nyugdíjba vonult Kálmán bácsi legfőbb hobbija továbbra is a munka, a kert, a szőlő, a virágok, a vetemény. Napokat el tud tölteni a szőlő gondozásával, a kert kapálásával. Ilonka néni szerint este úgy kell becsalogatni a „Tatát” a kertből.

Ha újra nekvívághatna az életnek, Kálmán bácsi semmin sem változtatna. Szeretni kell a munkát, a munkahelyet. Még ma is sokszor előjönnek álmomban a vasutas emlékek, történetek – mondja kicsit elrészényülve.

A hosszú életkor – véleménye szerint – a nyugodt élettel, a hajszakerülésével a szerető családdal és békesség megteremtésével érhető el. Most mégis türelmetlen: nagyon várja az első ükunokát, hiszen a legidősebb dédunoka már egy éve férjnél van. De – súgta – tudod, ezek a mai fiatalok...

Lejegyezte: Szentés Bíró Ferenc



**ERZSÉBET**  
UTALVÁNY  
CSALÁD

# MAGYARORSZÁG UTALVÁNYA



BUSINESS  
**Superbrands**<sup>2x</sup>

**Superbrands**<sup>2015</sup>

14-15

[www.erksebetutalvany.hu](http://www.erksebetutalvany.hu)