

125 ÉV A VASUTASOKÉRT

(4. oldal)



VASUTASNAPI GONDOLATOK

„Szakszervezetünknek érdeke, hogy a magyar közlekedésben, elsősorban a vasúti ágazatban olyan infrastruktúra-, jármű-, és szolgáltatási fejlesztéseket hajtsanak végre, amelyek a vasúti szolgáltatásokat versenyképesé, a munkavégzés feltételeit biztonságosabbá, a munkakörülményeket pedig korszerűbbé teszik”.

(4. oldal)

JOGI MOZI

„A nyári szám szokásos könnyedebb hangvételét ezúttal arra használok fel, hogy az uborkaszegzonban néhány ügyvédes filmre és sorozatra hívjam fel a kedves olvasó figyelmét. Jogi moziba viszem önöket.”

(8. oldal)

NŐK A VASÚTON

Több nőt a vasútra! Jelentős megállapodás született a vasúti dolgozókat képviselő Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) és a vasúti ágazat munkaadóit tömörítő Európai Vasúti és Infrastruktúratársaságok Közössége (CER) között a nők foglalkoztatásának javítása érdekében.

(31. oldal)

KÁNIKULAI FORRÓ BULIK

Az országot lerohanó koronavírus, védekezés, járványügyi intézkedések, enyhítések, majd a járvány fokozatos lecsitulása után idén újra meg lehetett tartani az ilyenkor szokásos családi és sportprogramokat.

(Körképünk a 25. oldaltól)

Csökken a vasúti áruszállítás

Még a Covid-19-világjárvány hatásaival érintett 2020-as adatokhoz képest is csökkent 2021 első negyedében a vasút részesedése az áruszállítási piacon – derült ki a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) legfrissebb adataiból.

A statisztika is alátámasztja a HUNGRAIL rendületlen törekvésének szükségességét a vasúti ágazat térnyerésére. A pályahálózati díjtámogatás, az egyes kocsi-fuvarozás beindítása és a kombinált fuvarozás támogatása egyaránt szükséges ahhoz, hogy a közlekedésben valóban a leginkább fenntartható, zöld közlekedési mód, a vasút domináljon hazánkban és Európa-szerte.

Magyarországon az áruszállítás teljesítménye 2021 I. negyedében – 13,5 milliárd árutonna-kilométer – 3,8 százalékkal csökkent az előző év azonos, a Covid-19-világjárvány hatásával már érintett időszakához képest. A forgalom iránya szerint a belföldi szállítási árutonna-kilométerben mért teljesítménye 2,6 százalékkal nőtt, ezen belül legnagyobb mértékben, 6,4 százalékkal a vasúti áruszállításé. A nemzetközi szállítási viszont 6,5 százalékkal maradt el az egy évvel korábbtól, ezen belül a legnagyobb mértékben, 34 százalékkal a csővezetékes áruszállítás teljesítménye csökkent.

A szállított áruk tömege – 70 millió tonna – 1,9 százalékkal kevesebb az előző év azonos időszakához képest; legnagyobb mértékben a közúti áruszállítás nőtt, 3,6 százalékkal, a csővezetékes szállított áruk volumene ötödével esett vissza. A legnagyobb súlyt képviselő közúti áruszállítás teljesítménye, amely 8,9 milliárd árutonna-kilométer, 1,5 százalékkal emelkedett, miközben a vasúti áruszállításé 8,1 százalékkal csökkent.

2021 I. negyedében a nemzetközi közúti áruszállítás árutonna-kilométerben mért teljesítménye (5,6 milliárd) 0,6 százalékkal, a szállított áruk mennyisége (8,8 millió tonna) 4,6 százalékkal nőtt az előző év azonos időszakához képest. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér teherforgalma 20 százalékkal bővült – 26,6 ezer tonna – annak eredményeként, hogy a járvány elleni védekezéshez szükséges felszerelés, illetve vakcina érkezett a repülőtér-

re, ahol 2021. január elején a BUD Cargo City is megkezdte működését.

Hajóval senki nem utazott

A járvány a személyszállítást nagyobb mértékben érintette, mint az áruszállítást. A helyközi személyszállításban 2021. január–márciusban a 2,8 milliárd utaskilométer 53 százalékkal kisebb volt a 2020. I. negyedévinél. A szállítás iránya szerint a belföldi utaskilométerben mért teljesítménye 38 százalékkal csökkent. Ezen belül a kissúlyú hajós utazás szinte teljesen megszűnt, a buszos 34 százalékkal, a vasúti 45 százalékkal volt kevesebb. A nemzetközi személyszállítás teljesítménye 96 százalékkal visszaesett az egy évvel korábbihoz képest. A legnagyobb visszaesés, 96 százalék a repülőgépes forgalomban volt.

A szállított utasok száma 94 millió volt, ami 40 százalékos csökkenést jelent az előző év azonos időszakához képest. Ezen belül a hajóval utazók száma 100, a légi utasoké 97 százalékkal volt kevesebb. A helyi személyszállítás utaskilométerben mért teljesítménye és az utazások száma egyaránt 43 százalékkal elmaradt az előző év azonos időszakától.

A vonatok nem álltak le

A Covid-19-világjárvány nyomán korlátozott határforgalom következtében a helyközi személyszállításon belül a legnagyobb mértékben a nemzetközi személyszállítás esett vissza: az utaskilométer-teljesítmény – 67 millió – 96, a 163 ezres utasszám pedig 91 százalékkal. Ezen belül a légi személyszállítás számai még ennél is erőteljesebben, 97 százalékkal csökkentek, miközben a teljesítménye 96 százalékkal volt kisebb. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalma 183 ezer ember volt, ez 93 százalékkal kevesebb az egy évvel korábbinál. 2020 szeptembere óta tartósan havi 100 ezer alatt alakult az utasszám, ez jelentős mértékben elmaradt a 2020. februárig tartó, havi több mint 1 milliós forgalomtól.

Fontos: a vonatok a visszaesés ellenére is közlekedtek, ám a szokásosnál jóval kisebb utaslétszámmal. Márpedig az ilyen, szinte üres járatok indítása komoly veszteséget okoz a hazai vasúttársaságoknak is.

Forrás: ksh.hu



Kifakadtak a vasutasok: saját szakmai minimálbért szeretnének

Hatékony, környezetkímélő és versenyképesen működő, egységes magyar vasút kialakítását, valamint vasútszakmai minimálbér rendszer létrehozását sürgeti a Vasutasok Szakszervezete. A VSZ elvárja, hogy a közlekedés és az ágazatban dolgozók jövőjét a kormány – más országok gyakorlatához hasonlóan – a szakszervezetekkel közösen tervezze meg. A fiatalítást nem lehet tovább halogatni, hiszen egyre idősebbek a vasutasok – hívta fel a figyelmet a VSZ a Vasutasnap alkalmából írt közleményében.

„Nem a közlekedés tarja mozgásban a világot, hanem a közlekedésben dolgozók”, éppen ezért biztonságos, kulturált, korszerű és hosszútávra tervezhető munkahelyeket vagyis, magyar vasutat kell biztosítani számukra – szögezte le a holnapi, július 10-ei Vasutasnap alkalmából Meleg János.

A VSZ elnöke szerint a környezet védelme, az utasok kényelme, az áruszállítás gyorsasága és az ott dolgozók érdekében is a vasút kell, hogy a közlekedés gerince legyen Magyarországon is. Ehhez viszont olyan vasútpolitikára van szükség, amely az utasszállítás mellett az áru fuvarozást is támogatja. Meleg szerint új finanszírozási rendszerrel, egyebek között az áru fuvarozás költségeinek csökkentésével a jelenleginél vonzóbbá kell tenni a szállítványozók számára is a vasutat, az ott dolgozók számára pedig ezáltal is stabil, fenntartható munkahelyeket teremteni.

Az elnök hangsúlyozza: a VSZ elvárja, hogy a közlekedés és az ágazatban dolgozók jövőjét a kormány más országok gyakorlatához hasonlóan a szakszervezetekkel együtt tervezze meg. A szakszervezet felkéri a kormányt, hogy a színvonalas szolgáltatás érdekében kezdjen párbeszédet a munkavállalókkal, vonja be az őket képviselő szervezeteket a fejlesztési folyamatokba.

Az erős európai vasúthoz Magyarországon is szilárd rendszerre van szükség, megfelelő létszámmal, elkötelezett és képzett alkalmazottakkal – szögezte le az elnök. Az átlagéletkora gyorsan emelkedik, a vasutasság egyre idősebb, ráadásul a következő években sokan nyugdíjba mennek.

A fiatalítást nem lehet tovább halogatni – jelentette ki az elnök. Ahhoz viszont, hogy a vasutasságot fiatal férfiakkal és nőkkel meg lehessen újítani, a munka és a magánélet összehangolásával – is – tovább kell javítani a foglalkoztatás feltételeit. Meleg János szerint a jelenleginél lényegesen jobb színvonalra kell emelni a vasúthoz kötődő valamennyi szakterület, így például a takarítói és őrzésvédelmi ágazatok munkakörülményeit is.

A VSZ elvárja, hogy a hazai vasúti bértarifák tükrözzék azokat az erőfeszítéseket, amelyekkel a munkavállalók megszerzik, folyamatosan szinten tartják az egyes munkakörök betöltéséhez szükséges tudást és annak rendszeres, ismételt bizonyítását. Ennek érdekében létre kell hozni a vasútszakmai minimálbér intézményét, s ezzel párhuzamosan fel kell gyorsítani a képzési reformot – utal az elnök a hírhetlen szigorú oktatási és vizsgáztatási rendszerre, amelynek megújítását évek óta várják az ágazatban.

Penzcentrum.hu

Nektek köszönhető

Miközben nem győzünk élni a járvány utáni nyitás lehetőségével, és szerencsére sorra megrendezhettük a szokásos sport- és szabadidős napokat – erről lapunkban is terjedelmes körképet adunk –, nem tudunk úgy belefeledkezni a visszakapott szabadságba, hogy ne foglalkozunk a mögöttünk álló másfél évben történelemmel, ne gondoljunk a bennünket ért veszteségekre, elvesztett kollégákra, barátokra, netán családtagokra. Hiszen mindannyian tudjuk, a járvány a vasutasok nagy családját sem kímélte. Ennek ellenére kitartottatok, s a helytállásokot eredményeként a magyar vasút a járványhelyzet legbrutálisabb időszakában is töretlenül működött. Ez nektek köszönhető.



Meleg János
elnök

Hiszen tudjuk, „nem a közlekedés tarja mozgásban a világot, hanem a közlekedésben dolgozók”. Éppen ezért minden vasutas biztonságos, kulturált, korszerű és hosszútávra tervezhető munkahelyeket érdemel. A Vasutasok Szakszervezete mindent megtesz azért, hogy ez így legyen. A környezet védelme, az utasok kényelme, az áruszállítás gyorsasága és az ott dolgozók érdekében is a vasút kell, hogy legyen a közlekedés gerince Magyarországon is. És ezt a gerincet ti, vasutasok tartjátok egyenesben.

Ne feledkezzünk meg egy fontos eseményről: idén 125. évfordulóját ünnepli a magyar vasutas szakszervezeti mozgalom és annak jogfolytonosa, a Vasutasok Szakszervezete.

Az elmúlt 125 év arra kötelez bennünket szakszervezeti tagokat és tisztségviselőket, hogy visszatekintsünk a múltba, tiszteljük elődeinket, nézzünk a jövőbe, őrizzük meg és vigyük tovább a mozgalom lényegét, hogy az eddigi küzdelem ne legyen hiábavaló.

A mögöttünk álló időszak rengeteg harcot, küzdelmet és sok áldozatot követelt. Ma már távoli és hihetetlen, de volt idő, amikor Magyarországon a munkásjogokért való kiállásért nem elismerés, hanem kirúgás, börtön vagy egyenesen halál járt. De a vasutas szakszervezeti mozgalom a legnagyobb tiltás és üldözés idején sem szűnt meg létezni, sőt folyamatosan fejlődött.

125 év alatt bizonyos lényegi dolgok nem változtak. A kiszolgáltatottság és a mindig létező ellenérdekű féllel, a hatalommal szemben egyetlen módon lehet védekezni: összefogással és szolidaritással. Ebben kell irányt mutatnia elődeink küzdelmének. Összefogással, elkötelezettséggel és kitartással képesek vagyunk az általuk gyújtott lángot továbbvinni.

„a vasút csak a test
- lélek benne az ember”
(Rákosi Jelnő)

175 éve a 125 éve a vasutasokért!

„Szakszervezetünknek érdeke, hogy a magyar közlekedésben és elsősorban a vasúti ágazatban olyan infrastruktúra-, jármű-, és szolgáltatási fejlesztéseket hajtsanak végre, amelyek a vasúti szolgáltatásokat versenyképessé, a munkavégzés feltételeit biztonságosabbá, a munkakörülményeket pedig korszerűbbé teszik”. Ez, a Vasutasok Szakszervezete Programja 2019-2023 című, a XIX. Kongresszuson elfogadott dokumentumból idézett szöveg is bizonyíték arra, hogy közös érdekünk egy hatékony, ezáltal versenyképesen működő, egységes magyar vasút kialakítása. Olyannak a létrehozása, amely a kihívásokra jól reagál, költséghatékony a struktúrája, a munkavállalók számára hosszabb távon is kiszámítható foglalkoztatási feltételeket biztosít, s az ügyfeleknek képes minőségi szolgáltatásokat nyújtani. Olyanokat, amelyek összességében egy eredményes személyszállító és áru fuvarozó – a mobilizáció megteremtéséhez szükséges és indokolt, valamint ténylegesen is megérkezett állami támogatás mellett veszteséget nem termelő – vasút révén erősíthetik a munkavállalók foglalkoztatási biztonságát.

A közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyvben és a 2019. decemberi zöld megállapodásban az Európai Bizottság már elismerte, hogy a vasúti közlekedés növekedése elengedhetetlenül szükséges az éghajlat védelméhez. A megállapodás célkitűzéseinek teljesítése érdekében a vasútnak nagyobb részt kell vállalnia a személy- és teherszállításból egyaránt.

Ehhez sürgősen konkrét lépésekre van szükség az európai, ezzel együtt a hazai közlekedéspolitikában.

Ausztria akarunk lenni, nem Egyesült Királyság!

1995-höz képest a közlekedési ágak között a vasúti áru fuvarozás részesedése csökkent, a személyszállításé pedig többnyire stagnált. A liberalizáció három évtizede nem váltotta be az ágazat növekedésének, a szolgáltatások javításának vagy a vasúti közlekedés hatékonyabbá tételének ígéreteit.

Nincs bizonyíték arra, hogy az EU piacnyitási és versenystratégiája az európai vasutak ígért újjáéledéséhez, a vasúti áruszállítás növekedéséhez vagy az utasok jobb kiszolgálásához vezetett volna. Sőt!

Ausztriában ugyan különálló vállalatokra oszlott az állami vasút, kezelve az infrastruktúrát, a személy- és az áru fuvarozást, de az összes vállalat teljes mértékben az osztrák állam tulajdonában és üzemeltetésében maradt.

Az évek során Ausztria vasúti utasai lettek a legelégedettebbek egész Európában. Az állami vasút együttműködik más társaságokkal a lehető legjobb szolgáltatás biztosítása érdekében. Ez a szemlélet a helyi szakszervezetek támogatásával valósult meg.

Az Egyesült Királyság vasútjai és annak használói a liberalizáció vesztesei a kezdetektől fogva, ezért a döntéshozók – a problémákat megelégedve – úgy határoztak, hogy visszaállítják az egykori állami vasutat. A munkavállalókat leginkább sújtó tapasztalat, hogy a liberalizáció első számú bűnének emlegetett szociális dömping – bérek és egyéb juttatások csökkentése, kollektív jogok csorbitása – a szakszervezetek szerint nemhogy megfordulni, hanem inkább erősödni látszik. A szociális dömping kihat minden munkavállaló és a lakosság biztonságára is.

A közlekedés és a közlekedésben dolgozók jövőjét Magyarországon is a szakszervezetekkel együttműködve kell tervezni. A jól működő munkaügyi kapcsolatoknak mélyen gyökerező hagyománya van a hazai vasúton.

Minden ország vasúti rendszerének megvan a maga története, kihívásai és erősségei, így a magyarnak is. Ezért a kormánynak is ösztönöznie kell a társadalmi párbeszédet, és aktívan be kell vonnia a szakszervezeteket a fejlesztési folyamatokba annak biztosítása érdekében, hogy a munkavállalók az ügyfeleknek magas színvonalú, megbízható és biztonságos közlekedést biztosítsanak a pályán, a fedélzeten és az állomásokon egyaránt.

A szakszervezeti tag, a munkavállaló, az ember

Az alkalmazottak jelentik a vállalatok magját. Az erős európai vasúthoz Magyarországon is szilárd rendszerre van szükség, megfelelő létszámmal, elkötelezett és képzett alkalmazottakkal.

Európában az elmúlt évtizedben az ágazatban foglalkoztatottak száma kevesebb mint a felére csökkent. A vasútnál dolgozók átlagéletkora gyorsan emelkedik, a követke-

ző években a munkavállalók jelentős része nyugdíjba megy. Vonzóbbá kell tenni a munkát az ágazatban annak érdekében, hogy a jelenlegi magas átlagéletkort új fiatal férfi és női munkavállalókkal csökkenteni lehessen.

Tovább kell javítani a foglalkoztatás feltételeit, amelyek a munka és a magánélet egyensúlyát is magukban foglalják. A vasúthoz kötődő valamennyi, így például a takarító, és őrzésvédelmi szakterületen is a munkakörülmények egységesen jó színvonalúra emelését intenzívebbé kell tenni.

A hazai vasúti bértarifának tükröznie kell annak az erőfeszítésnek az ellentételezését, amellyel a munkavállalók megszerzik, és folyamatosan szinten tartják az egyes munkakörök betöltéséhez szükséges tudást és annak rendszeres bizonyítását. Ennek érdekében létre kell hozni a vasútszakmai minimálbér intézményét, s ezzel párhuzamosan fel kell gyorsítani a képzési reformot.

Infrastruktúra

A jó szolgáltatást, a megfelelő munkakörülményeket és a foglalkoztatást államilag finanszírozott, valamint az állam tulajdonában és üzemeltetésében lévő vasúttársaság(ok) létrehozásával lehet hosszú távra biztosítani.

A biztonságos, megbízható, jó minőségű és pontos vasúti működéshez elegendő erőforrásból működő modern, hatékony infrastruktúrát kell létrehozni és finanszírozni a meglévő vasúti hálózatot megőrizni, illetve bővíteni új, főleg kétvágányú(sított) vonalak építésével.

Alapvetően a mai közlekedési infrastruktúra-beruházások határozzák meg a holnap közlekedését. A tömegközlekedési infrastruktúra általában Európaszerte alulfinanszírozott. A teljes vasúti rendszer legfontosabb eleme a megfelelő minőségű szolgáltatásokat nyújtó infrastruktúra, amelyet a nyereség maximalizálási törekvések helyett állami kézben kell hagyni.

Vállalati struktúra

A Vasutasok Szakszervezete sohasem támogatta a MÁV szétdarabolását. Csak az olyan átszervezéseket vettük és vesszük tudomásul, amelyek garanciákat biztosítanak a hosszú távú foglalkoztatásra, nem csökkentik a bérek és egyéb juttatások szintjét, valamint nem csorbitják a kollektív

társadalomért!

Egy év a vasútért!

Nem a közlekedés tartja mozgásban a világot, hanem a közlekedésben dolgozók! (ETF)



és megszerzett – köztük kiemelten a menetkedvezményrel kapcsolatos – jogokat.

Üdvözljük azt a kormányzati politikát, amely szerint a közlekedés gerince a vasút kell legyen Magyarországon is. Kedvező változásnak tartjuk, hogy ma már nem kell versenyezni az autóbuszos közlekedéssel.

Nem tagadjuk a digitalizációt

A digitalizációnak és az automatizálásnak a munkavállalók terheinek csökkenéséhez, a munka minőségének javulásához és a szakmai, családi és magánjellegű kérdések jobb összehangolásához kell vezetnie. Nem utasítjuk el a fejlődést, de ennek a munkavállalók is nyertesei, haszonélvezői kell, hogy legyenek.

Személyszállítás, zöld váltás, tényleges költségek

A felmérések azt mutatják, hogy Európában a legtöbb ember támogatja a vasúti közlekedés és további környezetbarát közlekedési módok kiterjesztését, és kihasználják, vagy ki akarják használni az ilyen lehetőségeket. Jelenleg a megfelelő kínálat hiánya az oka annak, hogy a megrögzött autósok

nem hajlandók zöldebb közlekedési módra váltani.

Ma a felhasználói költségek nem tükrözik a szállítás külső – levegőszennyezés, éghajlatváltozás, balesetek, zaj, természetre és tájra gyakorolt káros hatások – ráfordításait, amelyek a közlekedés használatakor keletkeznek. Ezeket a felhasználók nem fizetik meg, ezért a társadalom egészének kell fizetnie helyettük.

Amíg a külső költségeket a társadalom állja, a kevésbé környezetbarát közlekedési módok versenyelőnyt élveznek a környezetbarátabb módokkal szemben.

Magyarországon is meg kell valósítani azokat az intézkedéseket, amelyek növelik a vásárlók és az utasok tudatosságát.

Árufuvarozás

A vasúti árufuvarozás nemcsak jelentősen hozzájárul az európai éghajlat- és környezetvédelmi politikai célok eléréséhez, hanem az európai gazdaság és ezáltal a foglalkoztatás szempontjából is nagyon fontos. A Covid-válságban a vasúti árufuvarozás biztosította az élelmiszerek és orvosi termékek szállítását az európai lakosság számára, az ipart ellátta alapanyagokkal, alkatrészek-

kel. A tehervonatok a válság idején is gyorsan, megbízhatóan és a környezetet kímélő módon közlekedtek. Ez az elkötelezett, nélkülözhetetlen vasúti dolgozóknak köszönhető. Azoknak, akik a nehéz helyzetben is folytatták a munkát és hozzájárultak a vasúti árufuvarozási rendszer működtetéséhez. A vasút tehát az európai közlekedési hálózat gerincének bizonyul.

Nem járt sikerrel az EU eddigi, a liberalizációra és a piacnyitásra összpontosító vasúti politikája. Az ágazaton belüli verseny anélkül fokozódott, hogy növelte volna a vasúti árufuvarozási rendszer részesedését, amelynek tervezett növekedése erős politikai elkötelezettséget és támogatást igényel.

Olyan vasútpolitikára van szükség, amely támogatja az egyescsoi fuvarozást és az európai hálózattá fejlesztendő kombinált fuvarozást, ami az európai gazdaság és polgárok számára általános érdekű szolgáltatás. Új finanszírozási rendszere – azaz a vasúti árufuvarozás költségeinek csökkentésére – van szükség annak ösztönzésére, hogy a szállítmányozók vonzóbbnak találják és igénybe vegyék a vasutat, és ezáltal is stabil, fenntartható munkahelyeket teremtsenek.

A sok nehezítő tényező ellenére 2012 óta évről évre javul a vasúti szolgáltatás színvonalának egyik legfontosabb mutatója, a menetrendszerűség. A javuló trend idén sem tört meg – hangzott el a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsának június közepi ülésén.

Folyamatosan javul a menetrendszerűség

Magasabb bérért kvalifikáltabb munkaerőt vehetünk fel

Első napirendi pontban a második negyedévi lakáspályázatok eredményéről tájékoztatta a testületet dr. Zih Szilvia lakásgazdálkodás vezető. A Területi Igazgatóságok pályázataira június 11-ig lehetett jelentkezni. A hat területen 17 ingatlanra 41 pályázat érkezett. Sajnálatos

módon még mindig volt 2-2 érvénytelen pályázat, melyen nem tüntették fel a lakások címét és rangsorát, illetve a pályázó munkáltatói igazolást nem csatolt és nem írta alá a pályázatát. A legnagyobb igény továbbra is Budapesten mutatkozik, ott 2 lakásra 14 kolléga adott be pályázatot, közülük 11-en jelentős hiányszakmában dolgoznak. Végül összesen 12 lakást utaltak ki. A szombathelyi területen pontegyezőség alakult ki, így a KÜT tett javaslatot a területi igazgatónak.

A KÜT tagjai kezdeményezték, hogy a vagyongazdálkodás vizsgálja felül és más hasznosítást alkalmazzon azoknál a lakásoknál, amelyekre egy éve nem érkezett pályázat.

A folytatásban Béres Barna pályavasúti főigazgató adott tájékoztatást a testületnek a MÁV Zrt. menetrendszerűségéről. Szolgáltatásunk egyik legfontosabb mutatója a menetrendszerűség, mely 2012-től folyamatosan javul. 2021-ben a gönnyöltített menetrendszerűségi érték június 15-ig 92,06 százalék – mondta. A menetrendszerűségre befolyással volt a pandémiás időszak is, melyben azért megjelent a 2020-as nyári balatoni szezon kiemelkedő személyszállítási teljesítménye. Az ilyenkor szokásos forgalom sajátosságai a szervezett csoportok, a kérekpáros turizmus, melyet a MÁV START Zrt.-vel közösen jól oldottak meg.

„Ránérfelvarrások”

Óriási kihívást jelent egy-egy vonal hosszabb időre történő teljes kizárása, átépítés miatt (40a, 80a). A karbantartási munkák hatása a menetrendszerűségre időszakonként változó. Bizonyos felújítási munkákat hőmérsékletfüggő technológiák miatt a téli időszakban nem lehet elvégezni. Kiemelte az átépítés és felújítás alatt lévő vonalszakaszokon tapasztalható eltérések okait. A 100a vo-

nal kapcsán elmondta, hogy a jól előkészített vágányzári technológiának és menetrendnek köszönhetően a menetrendszerűség a vágányzári időszakban 93-95 százalék, melyhez megemlítette a Budapest-Nyugati teljes pályaudvart kizáró nyári „ránérfelvarrását”.

Az elővárosi vonalak menetrendszerűségi javulása a vidéki területeken is megjelenik, mivel a távolsági, InterCity vonatok a budapesti területről menetrend szerint kilépve nem zavarják a vidéki egyvágányú szakaszokon a vonatforgalom lebonyolítását.

A menetrendszerűséget rontó tényezők között említette a figyelmetlen munkavégzés mellett a biztosítóberendezési meghibásodásokat, felsővezeteki problémákat a sebességkorlátozásokat és az elemi eseményeket.

Kérdésre válaszolva elmondta, hogy az üzembiztonsági vágányzárak, pályás- és felsővezeteki meghibásodások kezelésével kapcsolatban az azonnali elhárítást kell előtérbe helyezni annak érdekében, hogy a pálya kapacitása mielőbb teljes mértékben rendelkezésre álljon. A karbantartási munkákat azonban előre tervezni kell. Az üzemirányítás fontosságát hangsúlyozva kiemelte a KÖFI jelentőségét, a hálózati szemlélet megteremtését, mely a menetrendszerűségben pozitívan jelenik meg. A területi határokon megjelenő lokális gondolkodás nem szolgálja a hálózati érdeket, ezért ezen úgy kell változtatni, hogy az az utazó közönség hasznára váljon. Kérdésre válaszolva a vonatkések okairól elmondta, hogy a menetrendtől való eltérés 66 százaléka pályavasúti okból (lassújel, biztosítóberendezési meghibásodás, felsővezeték szakadás, stb.), 26-28 százalék vasútvállalati, 6-8 százalék pedig külső ok miatt következik be, azonban az egy vonatra eső késési percérték a pályavasúti oknál a legalacsonyabb.

Bértömeg-gazdálkodás

Harmadikként Kovács Tamás humán erőforrás gazdálkodási igazgató adott tájékoztatást a bértömeg-gazdálkodásra való áttérés lépéseiről. Elöljáróban felvette a kérdést, hogy milyen lehetőséget rejt a bértömeg-gazdálkodásra való áttérés, majd magának válaszolva elmondta, hogy van egy szigorú tervezési irányelv, melyet eddig követni kellett. A változatlan mennyiségű feladathoz változatlan

létszámot és ehhez változatlan bértömeget, alacsonyabb létszámhoz pedig alacsonyabb bértömeget kellett tervezni. Most pedig adott a lehetőség, hogy a feladat elvégzését kevesebb létszámmal, de változatlan bértömeggel oldják meg. Ezáltal az egy főre eső kereset növekedhet. Az évek óta görgetett üres pozíciók kérdésének egy része megoldódhat ezzel a lehetőséggel, minőségi cserét is végre tudnak hajtani, a magasabb bérért kvalifikáltabb munkaerőt vehetünk fel. A bértömeggel a pályavasúti területek tudnának gazdálkodni, a rendelkezésre álló források hatékony felhasználásával. A zárolt üres pozíciók bértömegének jelentős részét a kollégák bérezésére lehet majd felhasználni. A KÜT tagjai felvétellel éltek a végrehajtási szakaszokon lévő anomáliákkal kapcsolatban. Az igazgató javasolta, hogy fél év múlva tűzzük napirendre a bevezetés alkalmazásának gyakorlati tapasztalatait.

Különbfélekén belül három rendkívüli élethelyzetbe került munkavállaló segélykérelmét bírálta el a testület.

A következő KÜT ülés várható időpontja: augusztus hó.

Bodnár József
KÜT elnök, sajtóreferens



2021. június 8-án ülésezett a VSZ Cargo SZK Intézöbizottsága. Az ülésen részt vett Meleg János elnök és Horváth Csaba szervezetpolitikai alelnök is. A munkáltató részéről Vincze Teodóra tartott tájékoztatót az RCH helyzetről és a pandémia alatti intézkedésekről.

Az értekezlet keretében kapta meg a VSZ Cargo Díj 2020 elismerést Kiss Károly kollégánk. A járványhelyzeti intézkedések alatt sajnos nem volt lehetőség az elismerés átadására, így a több mint egy év után első alkalommal megtartott testüle-

Lassan visszatér a normális élet az RCH-nál is

Hosszú idő után újra személyesen tartotta meg ülését az Rail Cargo Hungaria Központi Üzemi Tanácsa.



Isőként Nyíri András üzemeltetési igazgató adott tájékoztatást területének aktualitásairól. Fontos eredményként említette, hogy a Vectron mozdonyok bevetésével még több határátmenetnél sikerült megvalósítani a gépcsere nélküli közlekedtetést. Ezáltal jelentősen csökkentettük a határtechnológiai időt és egyszerűsítettük a folyamatot.

A Service Center-projektet összefüggésben elmondta, jelenleg az RCH-BILK és a ferencvárosi operátori feladatok összehangolása, valamint a Győr és Székesfehérvár operatív koordinátori körzetek leterheltségének vizsgálata van napirenden.

Az informatikai fejlesztések közül kiemelte az RC GO alkalmazást. A vonatközlekedtetés teljes folyamatát lekövető rendszer bevezetésének előkészítése folyamatosan halad, a szükséges hardverinfrastruktúrát telepítettük, a részfolyamatokat pedig már ezen tesztelik az üzleti területen dolgozó kollégák. Említést tett a következő időszakban életbe lépő vágányzárakról és egyéb forgalmi akadályokról – az ezekből adódó közlekedési nehézségekre már előzetesen készülünk.

A vállalat teljesítményét értékelve arról adott tájékoztatást, hogy az elmúlt öt hónap eredményei csökkenő tendenciát mutatnak a tavalyi év hasonló időszakához viszonyítva. A kérdésekre válaszolva a kocsivizsgáló és mozdonyvezető utánpótlásról elmondta, ezekkel a feladatokkal a közép-távú tervezés részeként foglalkoznak.

Dr. Vincze Teodóra humán erőforrás igazgató a pénzügyi eredmények értékeléséhez hozzáfűzte, az elmúlt hónapok adatai elmaradtak a tervtől, és az euró árfolyam alakulása is kedvezőtlenül befolyásolta a tendenciákat. A pandémiás bizottság intézkedései kapcsán felvázolta, a vírushelyzet enyhülése és az ezzel összefüggő egészségügyi előírások engedélyezik a munkahelyre történő részleges visszatérést. Ehhez igazodva a vállalat 30, majd 50 százalékos mértékben teszi lehetővé a székházban dolgozók számára a személyes jelenlétet.

A székház átalakításával kapcsolatos projekt is halad, megvalósítása jelentős költségcsökkentő tényező, ugyanis a hibrid munkarend alapú, forgó asztali munkaadások kialakításával lehetővé válik, hogy a Nordic Light irodaházból visszaköltözhessenek kollégáink a Kinnarpsba. Az átalakítások idén két emeleten valósulnak meg, jövő évben pedig folytatódnak a munkálatok.

A pandémia kapcsán kitért arra is, hogy a társaság a kollégák egészségvédelme érdekében közel 100 millió forintot költött a koronavírus elleni védekezésre.

A közelgő Vasutasnapot érintően megerősítette, vállalatunk vezetése a hagyományokhoz híven idén is elismeri azon munkavállalókat, akik teljesítenyükkkel, elkötelezett munkavégzésükkel az élen jártak az elmúlt év során. Végezetül hozzátette: az üzleti tervezés részeként 2027-ig folyamatban van a létszámtervezés, amelyben természetes fogyással számolnak, figyelembe véve a projektek hatásait, továbbá a tolatási és vontatási képesség fejlesztését. Az átadott humán tájékoztatóból a szabadságkiadás, túlóra és létszám helyzetet ismerhették meg a résztvevők.

Ezt követően a tanács a KÜT szociális bizottságának segélyezési táblázatra vonatkozó javaslatát vitatta meg, majd három munkavállalónak, a rendkívüli élet-helyzetükre való tekintettel szociális segély kiutalását ítélte meg.

Az utolsó napirendi pontban Juhász Csaba KÜT-tag a Dunaferri és a MERT-forgalom helyzetéről adott rövid áttekintést, Nagy-Bucsi Zsuzsanna KÜT-tag pedig az egészségmegőrző program adta lehetőségekről számolt be. Végezetül Zubály Bertalan KÜT-elnök a legutóbbi ülés óta végzett munkáról adott tájékoztatást. Külön kitért arra is, hogy az RCH felsővezetői júniusban a TS-HU miskolci járműjavítójában tettek látogatást, amelyhez az RCA munkavállalói képviselte is csatlakozott, ezáltal számukra is alkalom nyílt az értékes tapasztalatcserére.

Zubály Bertalan



Végre személyesen találkozhattak a cargósok

ti ülésen került sor az ünnepi eseményre. Kiss Károly kollégánk több ciklus óta tagja az RCH Központi Üzemi Tanácsának és több cikluson keresztül volt tagja az Intézőbizottságnak is.

A legutóbbi szakszervezeti választások idején fogalmazódott meg, hogy a munkahelyi és egyéb elfoglaltságok mellett az intézőbizottsági tagság már nem fér bele a tevékenységébe, ezért nem pályázott a testületi tagságra. Munkájára, szaktudására addig is, azóta is folyamatosan számítnak és számíthatunk, amivel kiérdemelte az elismerést, amelyet a VSZ elnökétől vehetett át.

Vincze Teodóra a vállalat aktuális helyzetének bemutatása mellett ismertette a pandémiás időszak alatt megtett intézkedéseket, beszerzéseket. Az RCH 65 millió forint értékben vásárolt fertőtlenítéshez használt szereket, eszközöket. Gyorstesztre 3 millió forintot, egészségügyi intézményekben történt tesztelésekre egymillió forintot költöttek. Beszerettek ózongenerátorokat és plusz takarításokat is megrendeltek. Az RCH vállalta, hogy a karantén időszaka alatt kiesett jövedelmeket kiegészíti.

A SZÉP-Kártya juttatás első félévben történő kifizetéséhez folyószámlahitelt vett fel a társaság. A KÜT-tel együttdöntve a vállalati segélyezés intézményrendszerén keresztül is segítette a járvány miatt hátrányosabb helyzetbe kerülő kollégákat.

Meleg János örömet fejezte ki a régóta várt személyes találkozó miatt, amivel remélhetőleg a mozgalom egyik legnehezebb időszakán lépünk túl. Hozzászólásában tájékoztatta az RCH-s kollégákat a MÁV-nál folytatott tárgyalásokról. A testület döntött az éves üléstervről, költségfelhasználási tervéről és az idei VSZ Cargo Díj kitüntetéséről is.

Zlati Róbert



A nyári szám szokásos könnyedebb hangvételét ezúttal arra használok fel, hogy az uborkaszezonban néhány ügyvédes filmre és sorozatra hívjam fel a kedves olvasó figyelmét. Jogi moziba viszem önöket. A filmek, amiket bemutatok nem feltétlenül bírósági drámák, így az ehavi számban nem fogunk találkozni tizenkét dühös emberrel és a huszonöt éve harmincéves, tanúkkal üvöltöző Tom Criuse-zal sem.

JOGI

Filmrajongó lévén nagy fájdalom volt a számomra, hogy az utóbbi másfél évben alig kerültek új alkotások a mozivászonra. A járvány a filmművészetre is rányomta a bélyegét: hosszú hónapokra leálltak a forgatások, sok esetben pedig a már elkészült filmek bemutatási időpontját halasztották a stúdiók későbbi időpontra. Így a közönségnek még jó darabig nélkülöznie kell a kőábrázató 007-es ügynök legújabb kalandját, a denevérruhába öltözött elmebajos milliomos újabb ámokfutását, Hercule Poirot nílusi nyomozásának teljesen felesleges újrafeldolgozását, vagy az emberiséget jóízűen befalatozó, félelmetesen jó halású szörnyetek újabb csapásait.

A nyári időszak eleve szerénynek mondható a mozgóképalkotások szempontjából, mivel a vakációzó tömegek inkább a szállodatulajdonosok pénztárcáját gyarapítják a mozikasszá helyett. A nyári szám szokásos könnyedebb hangvételét ezúttal arra használok fel, hogy az uborkaszezonban néhány ügyvédes filmre és sorozatra hívjam fel a kedves olvasó figyelmét. Ezek nem feltétlenül bírósági drámák lesznek, így az ehavi számban nem fogunk találkozni tizenkét dühös emberrel és a huszonöt éve harmincéves, tanúkkal üvöltöző Tom Criuse-zal sem.

Ne bántsátok a feketerigót! (1962)

Meglepő, de az Amerikai Filmintézet 100 legjelentősebb filmhőst felvonultató listájának élén nem egy szuperhős áll, de nem is egy ostoros-kalapos, jóképű régészprofesszor. A legnagyobb ikon nem kaszabol fénykarddal és nem harcol savas vérű, emberekbe petéző úrlények ellen. Nem. A legnagyobb filmes hős a szavazás szerint egy fiatalon megözevegült ügyvéd, Atticus Finch.

A Gregory Peck által megformált ügyvédet létező személyről, édesapjáról mintázták a film alapjául szolgáló regény írója, Harper Lee. A harmincas évek poros, déli Amerikájában játszódó történet főszereplője a jámbor Atticus, aki kisfiát és lányát anyjuk halálát követően egyedül neveli. Egyedüli segítsége a fekete házvezetőnő, Calpurnia. A környéket a világválság különösen nagy erővel sújtja, a főként mezőgazdaságból élő munkásoknak a létfenn-

tartás is nagy kihívást jelent, így ha kénytelenek ügyvédi szolgáltatást igénybe venni, pénz helyett dióval vagy más terménnyel fizetnek. Am ez a főszereplőt nem zavarja, elfogadja a fizetségül kapott spenótot, mi egymást. Gyerekeinek is azt tanítja, hogy soha ne a felszínt figyeljék, hanem mindig lássák az embert a külső mögött.

A fülledt alabamai napok unalmát egy aljas támadás töri meg: az egyik helyi kubi-kus lányát egy ismeretlen megerőszakolta. A gyanú Tomra, a fiatal fekete férfira terelődik, akit egyből le is tartóztatnak. A bíróság Atticust rendeli ki védőnek, aki el is vállalja a szegény sorsú fekete védelmét, még ha a város lakói ezt ellenzik is. Az ügyvéd megbízásai lassan megcsappannak, és az őt addig övező tisztelet lassan gyanakvásba, sőt néha fizikai erőszakba torkollik. Az ügyvédről kiderül, hogy bár szerény és halkszavú, kemény fából faragták, hiszen a védencét meglinceselni akár rókkal egymaga száll szembe, oldalán egy vadászpuskával. (A mű végtelen emberségét jellemzi, hogy a feszült helyzetet végül az apjuk segítségére siető gyerekek oldják meg azzal, hogy a vérszomjas csőcselék tagjait emlékeztetik arra a rengeteg önzetlen segítségre, amit Atticus tett értük.)

A tárgyaláson a főszereplő rámutat arra, hogy az eset nem történhetett meg úgy, ahogyan azt a sértett állítja. Mind a hallgatóságban, mind az esküdtekben komoly kétségek ébrednek, de azt, hogy mindez elég-e ahhoz, hogy az eredendően rasszista szemléletű városlakókat jobb belátásra térítse, nem árurom el.

A Ne bántsátok a feketerigót! számomra, jogászként a higgadtságról, az előítéletes véleményalkotásról, a valóság tárgyilagos felderítéséről szól. Arról, hogy a jó jogásznak ragaszkodnia kell a tényekhez, és nem szabad engednie sem a közvélemény nyomásának, sem a tényként kezelt előítéleteknek.

A filmajánlók végén szinte kötelező pontozni az alkotásokat, én sem teszek másként: 8 pontot adnék ennek a remek filmnek. Bár kicsit lassú a mai szemnek, de a főszereplő játékáért és a történet bájért mindenképpen érdemes megnézni.

Better Call Saul (2015)

Hála Istennek, a „Breaking Bad” – hárzánkban „Totál szívás” – című sorozattól eltérően, a gengszterek simlis, de érző szí-

vű ügyvéde előzménysorozatának eredeti címét nem kísérelte meg a kreatív magyar elme lefordítani. (Az angol cím körülbelül annyit tesz, hogy „Jobban teszed, ha hívod Sault!”)

Akik jártasok a mesteri módon megírt karakterek és sorozatok világában, emlékezhetnek a „Breaking Bad” – szabadfordításban „Rosszá válni” – című sorozatra.

A történet egy tüdőrákos kémiantanáról szól, aki a közelgő halála előtt meg szeretné teremteni családjának anyagi biztonságát.

A másodállásban kocsimosóként dolgozó Walter hamar rájön, hogy tisztességes munkából a hátralevő ideje alatt nem tud annyit előteremteni, hogy szerettei gondját viselje. Így logikus lépésre szánja el magát: gimnáziumi tanítványával, a lecsúszott tróger Jesse-vel szövetségben amfetaminyártásba kezd és igen rövid időn belül a város, majd az állam leghatalmasabb drogbarójává női ki magát. Am ahogy Walter hatalma és vagyona gyarapodik, úgy torzul el a személyisége: A kezdetben felszeg, de végtelenül szerethető tanár a záró évad végére egy manipulatív, kegyetlen szemétládává válik, akinek a haláláért éppúgy szurkol a néző, mint az őt üldöző kartellvezérekéért.

Hogy jön a képbe Saul? Mit lehet tudni Saulról?

Nos, a név beszédes, hiszen ilyen keresztneve jellemzően a zsidó férfiaknak van. Saul azonban nem zsidó, hanem katolikus, ír bevándorlók sarja. Saul – akinek valódi neve Jimmy – azonban úgy találja, hogy az ügyvédek világában, a pozitív előítéletek miatt sokkal jobban tud érvényesülni az a szakember, aki zsidó felmenőket tudhat magáénak. Így alkotja meg Saul Goodman figuráját, a dörzsölt, humoros, de mélyérzésű ügyvéd alakját, aki az imént

MOZI

HOLLYWOOD

Az teszi felnőtté a társadalmat, ha az azt alkotó egyének szabadon dönthetnek véleményük kinyilvánításáról, és az arra adott reakcióról.

említett sorozatban a rákos kémiatanár-maffiavezér ügyvédjének szegődik.

Saul Goodman története – mint a jogi témájú filmek általában – nem elsősorban a paragrafusokra, hanem az ügyvéd alakjára koncentrál. A McGill-család legkisebb fiára, aki a bátyjától eltérően nem az ügyvédi pályát, hanem a pitiáner csalog világát választotta. Huszonévesen agyafúrt trükkökkel csalt ki tetemes összegeket hamis Rolexek és magukat halottnak tettető cimborák segítségével, majd, ahogy kissé benőtt a feje lágya, visszatért a jogi egyetemre, hogy a diplomaszerezése után gyakornokként helyezkedjen el bátyja, a köztisztviselő álló, nagyhatalmú ügyvéd irodájában. A laza, csavaros eszű ügyvéd – aki ekkor még a James McGill nevet használja – hatalmas empátiával és lelkesedéssel áll a kisemberek mellé.

Az idősothton lakóival szemben elkövetett csalás leleplezésében éppolyan elkötelezett, mint a regionális banktröszt adóügyeinek elsimitásában. A főszereplő bátyja, aki szorgalmas és igen tanult szaktekin-tély, nem nézi jó szemmel habókos és stiklis öccse szakmai sikereit. Mondhatni, a kitartó munkával megszenvedett tisztas középserűség féltékeny lesz az istenadta tehetségre, csakúgy, mint Salieri mester Mozartta az Amadeus című darabban. „Hát hogy jön ahhoz ez a bohóc, hogy olyan ügyeket oldjon meg, melyeket a harvardi diplomámmal és a több évtizedes tapasztalatommal még én sem tudok?” A báty irigy mesterkedéseinek köszönhetően a főhős előbb az ügyfeleit veszti el, majd a kamarából is kizárják. S mikor újra befogadja az ügyvédtársadalom, a tiszta lelkű, de trükkös Jimmy már Saulként, a gengszterek ügyvédjeként tér vissza.

Saul Goodman látszólag egy ócska, jellemtelen zugügyvéd, de ha a felszín alá né-

zünk, láthatjuk, hogy a főhős egyáltalán nem jellemtelen és ócska. Hogy zugügyvéd-e, az kérdéses. Mindenesetre, a története úgy tragikus, hogy közben a néző gyakran a hasát fogja a nevetéstől. Mégis, miféle ügyvéd az, akinek az irodája tetején egy négy méter magas, felfújható szabadság-szobor pávállik?

A mozikban épp most futó „Senki” című film főszereplője, Bob Odenkirk által nyújtott kiváló karakterformálás és a lebilicselő történet miatt a tízből ez a sorozat legalább 9 pontot megér.

Larry Flynt, a provokátor (1996)

A közelmúltban elhunyt pornókirály, Larry Flynt életét feldolgozó Milos Forman-filmben a főszereplő perverz dísznő segítségével Alan Isaacman ügyvéd siet. A kiváló Edward Norton alakításában láthatjuk a fiatal, idealista jogvédőt, aki meggyőződéssel védi a szennyes lelkű szexcézárt.

Isaacman – aki napjainkban is praktizál – a megbecsült személyeket kfigurázó, provokáló, pornográf lapokat terjesztő Flyntet a szólásszabadságra hivatkozással vette védelmébe az esküdtszék előtt: „Nem akarom meggyőzni önöket arról, hogy helyes az, amit Larry Flynt csinál. Nekem sem tetszik, amit Larry Flynt csinál. De az már tetszik, hogy én olyan országban élek, ahol önök és én önállóan dönthetünk. Szeretek olyan országban élni, ahol vehetek – mondjuk – Hustler magazint, és ha akarom elolvashatom, vagy kidobhatom a szemétkébe, ha odavalónak ítélem. Sőt kinyilváníthatom a véleményemet azzal, hogy meg sem veszem... De ennek a szabadságnak ára van, az, hogy néha el kell viselnünk dolgokat, amelyeket nem feltétlenül szeretünk. ... És ha mi falakat kezdünk emelni az ellen, amit néme-lyikünk obszcénnek tart, könnyen lehet,

hogy egyik reggel arra ébredünk, hogy im-már falak állnak körülöttünk.”

Számomra a finom munkával megformált karakter által közvetített üzenet a film legfontosabb értéke: Az teszi felnőtté a társadalmat, ha az azt alkotó egyének szabadon dönthetnek véleményük kinyilvánításáról, és az arra adott reakcióról.

Azzal, hogy a véleményt ketrec mögé zárjuk, valójában kísérletet sem teszünk a társadalmi párbeszédre, mindössze elné-mítjük embertársainkat és magunkat bubo-rékba száműzzük. Jómagam is nagyon örülnék, ha nem borítana be minket nyakig a rasszizmus és a tévtanok által terjesztett butaság. De csak olyan világban lehetünk igazán boldogok, ahol nem azért nem terjednek az ordas eszmék, mert tiltott a ki-mondásuk, hanem azért, mert a társadalom már meghaladta azokat. Ám ez csak úgy lehetséges, ha az ilyen gondolatokat a fel-színre hozzuk, megvitatjuk, érveinket és el-lenérveinket ütköztetjük. Valószínűleg jog-gal vádolhat meg az olvasó naiv idealiz-mussal, hiszen ez a gondolat csak úgy mű-ködik, ha az ember eredendően jó.

Alan Isaacman első látásra tejfelesszájú, naiv kölyöknek tűnik.

Ám ahogy a film előrehalad, kirajzolódik az emberi jogokért állhatatosan küzdő, precíz, de idealista ügyvéd figurája. Forman filmje még huszonöt év után is lebilincselő, és bár a világnak számos más nehézsége akad a XXI. század elején, az ifjú ügyvéd által megfogalmazott gondolatok a mai napig érvényesek. Jómagam a filmet he-tetre értékelném.

Minden kedves olvasónak jó hűsölést és kellemes filmnézést kívánok! Remélem, jö-vőre már a premierfilmekben tündöklő ügy-védekről készíthetnek önöknek összefogla-lót.

Balczer Balázs

A hazai vasúti áru fuvarozás (majdnem) minden szempontból első helyen álló szereplője a Rail Cargo Hungaria Zrt. Létszám, vagonpark, teljesítmény és bevételi szempontból vezeti a piacot. Eredmény szempontjából sajnos nem. Nagyon nem. Ennek sok oka van, de legfőképpen az, hogy klasszikus vasúti áru fuvarozó, a valamikori állami vasútvállalat tevékenységét vitte tovább, a 2006-os kiszervezéskor még több mint háromezer – ma sajnos már csak nagyjából kétezer – vasutas öröme.

Tonnánként 4 forint

Túl olcsó

A Mátrai Erőmű (MERT) pályázatot hirdetett az éves körülbelül két és fél, hárommillió tonnás szénszállítására. A forgalmat eddig az RCH bonyolította a megrendelő megelégedésére, így természetesen ezen a pályázaton is elindult. A félelmekkel ellentétben, talán még a menedzsment meglepetésére is az RCH-t hozták ki győztesnek a tenderben. Az öröm azonban gyorsan elillant. Kiderült ugyanis, hogy az ajánlat túl olcsó volt. Tudomásunk szerint tonnánként 4 forinttal volt kevesebb, mint a másik pályázó MMV Magyar Magánvasút Zrt.-é. Az RCH-t a tenderből ezért kizárták, de a vállalat a Közbeszerzési Döntőbizottsághoz fordult jogorvoslatért.

Az ügy nemrég lezárult, az RCH alulmaradt az eljárásban. Minden bizonnyal megfelelő szakmai döntés született. „Tizenegy több, mint három” – jut eszembe Galgóczi Erzsébet azonos című drámája. Tudom: 4 forint az 4 forint. A különbség – 2,5 millió tonna szén beszállítását feltételezve – nagyjából, 10 millió forint évente. Ez a spórolás már nem számított volna a MERT csaknem 43 milliárdos 2020-as veszteségét megismerve. Ráadásul az erőmű néhány év múlva átalakul, a szenes blokkok részben bezárnak.

Miért nem hadakoztak korábban a magánvasutak hasonló elánnal az egyesítési fuvarozásáért? Talán mert nincs rajta elég nagy haszon. Elképzelhető, hogy az egyesítési fuvarozás támogatásának bevezetése után ott is háború lesz? Pedig ha a meglévő – és egyébként kifutó – fuvarokon veszekszünk, nem fogjuk elérni a piacbővülést.

Az RCH hatalmas és igen fájdalmas lépéseket tett a hatékonyságjavulás érde-

kében, és most már túl olcsóvá vált. Azt szeretnénk, hogy a vasút európai éve a vasutasokról is szóljon, ne csak a vasútról, főleg nem állások elvesztéséről, nem csak a versenyről, és nem csak 2021-ről, hanem a jövőről is.

Kicsi a torta

A vasúti áru fuvarozási piac számára a liberalizáció alapvető céljaként nem a szektor által képviselt torta szeletelését, sokkal inkább annak növelését foglalták meg évtizedekkel ezelőtt az Európai Unióban.

A vasút európai évében, 2021-ben a portugál elnökség felkérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot összegezze a tapasztalatokat és vonja le a tanulságait a három évtizedes fokozatos liberalizációnak.

Mivel a vasúti ágazattól azt várják, hogy segítse Európát az éghajlati célok elérésében, biztosnak kell lennünk abban, hogy a földrész jó úton halad ebben a folyamatban, amely nemcsak az éghajlati célokat, hanem az ágazat teljes fenntarthatóságát is szolgálja. Ez pedig kéz a kézben jár a vasút társadalmi és gazdasági szempontból is fenntarthatóvá tételével.

Az ETF (a közlekedési dolgozók szakszervezeteinek európai szövetsége) és tagszervezetei kiemelt figyelemmel kísérték az ágazat szerkezetátalakítását, ahogyan az kibontakozott, és gondosan elemezték a liberalizációnak a foglalkoztatásra és a munkakörülményekre gyakorolt hatásait, a biztonság és a hatékonyság alakulását a fenntarthatóság szempontjából. Az eddigi tapasztalatok nem túl szívdertítőek.

Zlati Róbert



A fokozatosan liberalizált vasúti áru fuvarozási piacra újonnan belépő cégek nem a valamikor klasszikusnak számító „mindent elszállítunk” filozófiát követik. Ez persze teljesen természetes. Nem is várja el tőlük senki. Ezeknek a társaságoknak a szerepe a liberalizációs filozófia szerint az lett volna, hogy növeljék a „tortát”, olcsóságuk eredményeként fuvarokat tereljenek a közútról a vasút felé. A most nagyon komolyan tűnő európai zöld megállapodás ezt az irányt kifejezetten elvárja, illetve tovább erősíti. Ugyanis az elmúlt 30 évben ebből sajnos semmi sem sikerült. Reméljük, a frissített tervek már megvalósulnak.

Mint manapság minden közgazdasági közegeben értelmezhető mechanizmus esetében – így a fenntartható vasút esetében is –, hatékonyságnövelési elvárások is megfogalmazódnak. Manapság ezt sok esetben az élő munka, a humán erőforrás csökkentésével valósítják meg a vállalatok. A Rail Cargo Hungaria Zrt. (RCH) a hatékonyság terén sokat lépett előre, sajnos igen jelentősen a létszámban is. Ma sok tekintetben versenyképes a magánvasutakkal, önálló irányvonati forgalmakkal is. Erre bizonyíték egy viszonylag friss történet is.



Fotó: Szalados István

Fizessen a szennyező!

Elfogadta az úgynevezett „Fit for 55” csomagot az Európai Bizottság. Az „55-ös” szám az európai zöld megállapodást jelöli, amelynek a célja, hogy az 1990-es szinthez képest 2030-ig 55 százalékkal csökkenjen az üvegházhatású gázok kibocsátása az EU-ban. Mivel a közlekedés az EU CO₂-kibocsátásának mintegy 26 százalékát teszi ki, a csomagban kiemelkedő szerepet játszik.

A „Fit for 55 csomag” elnevezésű európai program 11 jogalkotási kezdeményezést tartalmaz, amelyek szinte mindegyike hatással van a közlekedési ágazatra. Néhány pont kifejezetten a közlekedésre vonatkozik, ilyen például az alternatív üzemanyag-infrastruktúráról szóló irányelv felülvizsgálata, valamint a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokról szóló rendelet felülvizsgálata.

Dióhéjban

A javaslatok célja, hogy a piaci alapú uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszeren (ETS) keresztül beárazzák valamennyi közlekedési mód CO₂-kibocsátását – a „szennyező fizet” elv –, és hogy a légi és tengeri közlekedést érintő energiaadó-mentességeket felszámolják. A javaslatok célja az alternatív üzemanyagok használatának ösztönzése a légi és a tengeri közlekedésre vonatkozó konkrét célokkal. A kötelező erejű célkitűzések növelésével arra ösztönzik az EU tagállamait, hogy a közlekedésben is növeljék az erőfeszíté-

seket a CO₂-kibocsátás csökkentésére és az energiahatékonyságra.

Az ETF ismételten megerősíti, hogy támogatja az európai Green Deal célkitűzéseit és megerősíti: mindig is támogatta a „szennyező fizet” elvet. – Ragaszkodunk azonban ahhoz – írják –, hogy a zöld átállásnak igazságosnak és társadalmilag fenntarthatónak kell lennie. Elítéljük azt a politikát, amely egyrészt beárazza az üvegházhatású gázok kibocsátását és növeli az energia árát, másrészt nem állítja meg határozottan a szociális dömpinget, valamint a közlekedési dolgozók munkakörülményeinek és jogainak lejtmenetét sem. Az ETF gyors kezdeményezésekre szólít fel a „Fit for 55 csomag” szociális kiegészítésére, és igazságos átmenetet biztosít azoknak a közlekedési dolgozóknak, akiket érint az ágazat zöld átalakítása – olvasható az ETF hírlevelében.

Megfizethető és sokak számára használható közlekedést!

A csomag egyik nyilvánosan legtöbbet vitatott eleme a közúti közlekedés – és az

épületek – bevonása a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe. Az ETF ellenezte ezt a javaslatot. A szervezet tagjainak véleménye szerint a munkavállalóknak és az ingázóknak valódi fenntartható alternatívákat kell kínálni mobilitási igényeik kielégítésére. A megfizethető és sokak által használható minőségi tömegközlekedés fellendítésére szólítunk fel, különösen a külvárosi és vidéki területeken – írja az ETF.

Az 1000 oldalas dokumentum

A „Fit for 55 csomag” egy 1000 oldalas dokumentum. Az ETF szekciói most elemezni fogják a különböző javaslatokat, hogy megértsék azoknak a közlekedési dolgozókra gyakorolt teljes hatását, és részletesebb álláspontot alakítsanak ki.

– Meg fogjuk vitatni stratégiánkat, hogy szükség esetén javítsuk a javaslatokat, és biztosítsuk a közlekedésnek az igazságos és szociális célú zöld átalakítását – olvasható a szervezet tájékoztatójában.

Ez a csomag csak egy része a Bizottság „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájának”, és további kezdeményezések is érkeznek majd. A „Fit for 55 csomag” a stratégia három zászlóshajójához kapcsolódik:

– A nulla kibocsátású járművek, a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok és a kapcsolódó infrastruktúra elterjedésének ösztönzése.

– Nulla kibocsátású repülőterek és kikötők létrehozása.

– A szén-dioxid-kibocsátás árazása és jobb ösztönzők biztosítása a felhasználók számára című zászlóshajóhoz.

Forrás: ETF



175 évvel ezelőtt, 1846. július 15-én adták át Magyarország első vasútvonalát, amely két év munkája nyomán, a Magyar Középponti Vasúttársaság irányításával, Pestet és Vác városát kötötte össze. Az első – magántőkéből épített – vonalat hamarosan követte a Pest-Szolnok vasút megépítése, s a sínek a századfordulóra behálózták a teljes történelmi Magyarországot – idézte fel az eseményeket cikkében a rubicon.hu.

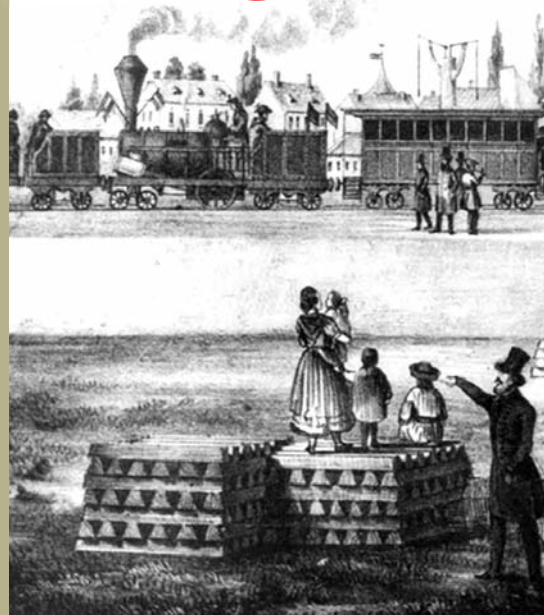
175 éve Az első magyar

Törvény született az első vasútvonatról

Az angol tervező Stockton és Darlington között megtett 1825-ös útja nyomán Európában gombamód szaporodtak a kötött pályák, melyekre Magyarországon ugyancsak két évtizedet kellett várni. Az 1832-36-os rendi országgyűlésen törvény született az első vasútvonal megépítéséről, mely a Pest-Buda és Bécs közötti közlekedést tette volna egyszerűbbé.

A koncesszióért báró Sina György és Ullmann Móríc folytatott ádáz harcot, a győztes személye pedig az első magyar vasútvonal nyomvonalára nézve is következményekkel járt. Míg ugyanis Sina báró a Duna jobb partján akarta megvalósítani az országgyűlés terveit, addig Ullmann egy bal parton futó vasútvonal mellett tört lándzsát. 1837 novemberében utóbbi vállalkozó kapta meg az előmunkálati engedélyeket, így eldőlt, hogy az első szakasz Pest és a tőle 33 kilométeres távolságban fekvő Vác között húzódik majd.

Ullmann Móríc felhívására a porosz Karl Friedrich Zimpel két éven belül elkészítette az építkezés terveit, anyagi viták miatt azonban hamarosan távozott az országból, így a munka néhány éves késést szenvedett. A Helytartótanács 1844 január-

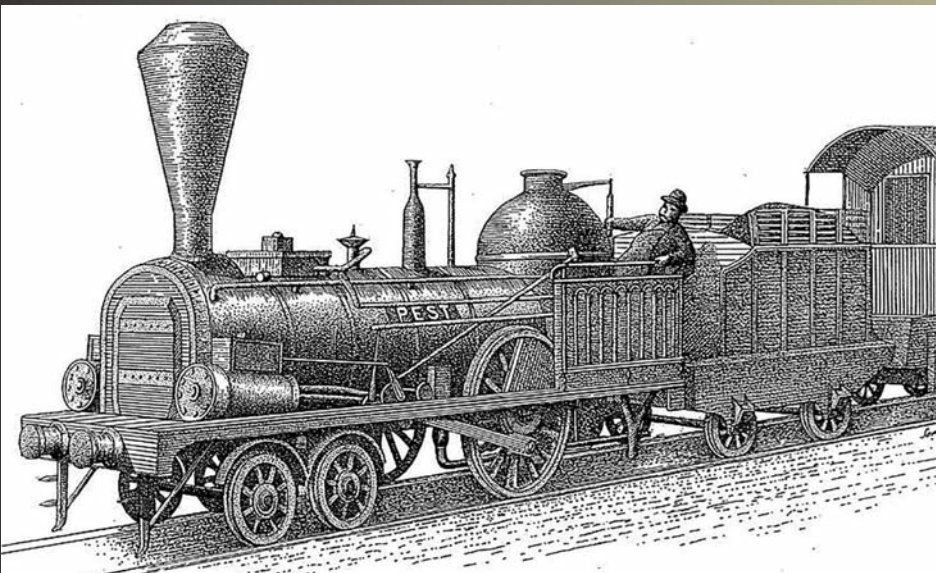


jában hagyta jóvá az építkezés terveit, majd létrejött a vasútépítést felügyelő Magyar Középponti Vasúttársaság, és az Ullmann-féle Pesti Magyar Kereskedelmi Bank hiteleinek köszönhetően hamarosan kiírták a beszerzési pályázatokat is. A Pest-Vác vonal második főépítésze közben – a szintén porosz – August Wilhelm Beyse lett, akinek vezetésével 1844. október 5-én a munka is megkezdődhetett. Az első magyar kötött pályát import acélból, walesi és poroszországi kohók által gyártott rudakból építették meg, a talpfákat a magyar tölgyerdők, a sínek rögzítéséhez használt csavarokat pedig Resicabánya kohói biztosították. A vasútvonal környékén épített töltést a Duna medréből nyert hor-dalékanyag szolgáltatta.

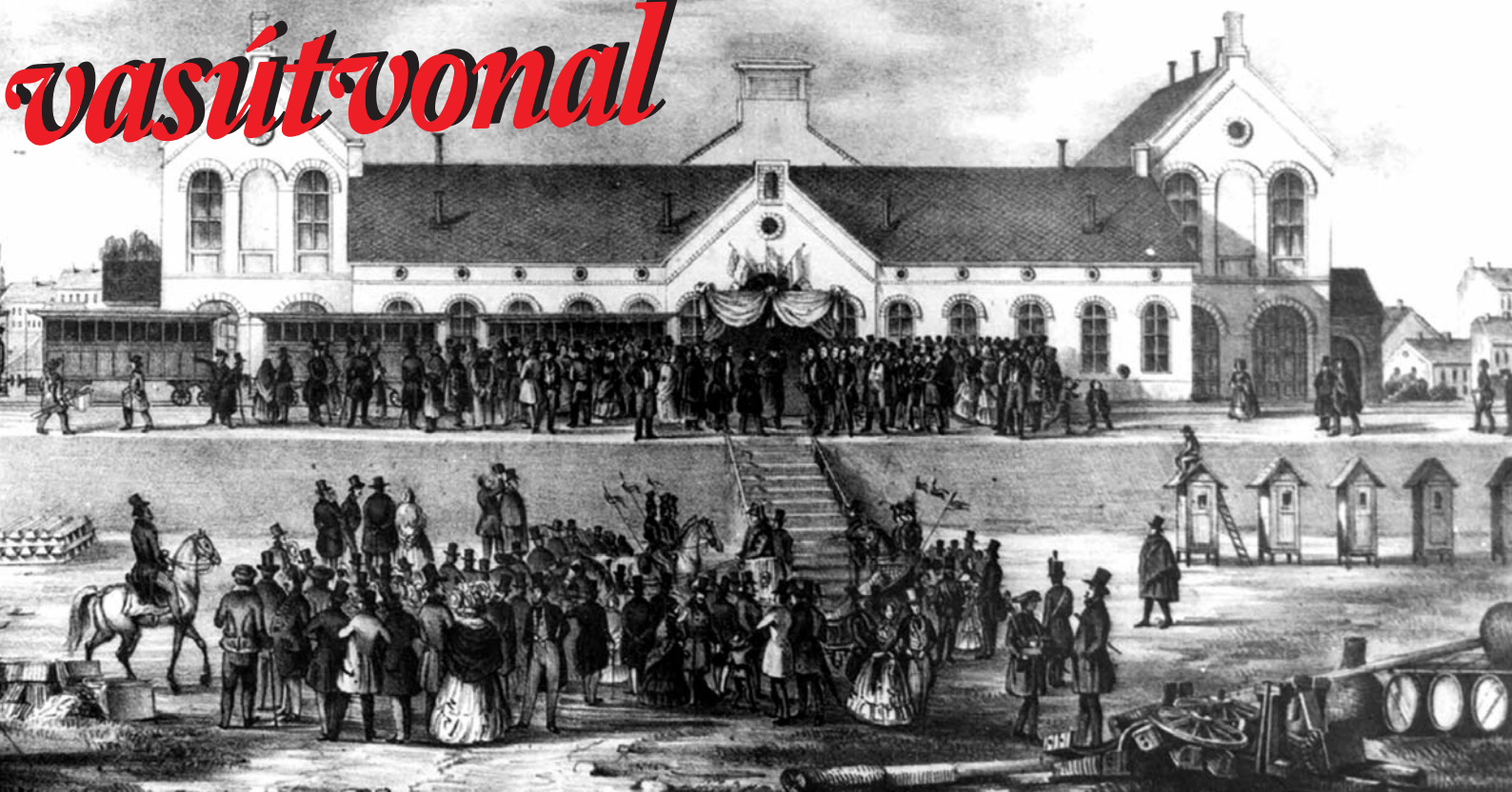
Az építkezés hemzsegett a visszaélésektől

Napjaink tapasztalatai nyomán nem lepődhetünk meg, hogy már a Pest-Vác vasútvonal építése is hemzsegett a visszaélésektől: a tapasztalt főépítész, Beyse éppen ennek megátolására akarta kisvállalkozókkal végeztetni a munka nagyját, Ullmann azonban engedett a nagyobb befektetők nyomásának, így hamarosan elszaporodtak a sötét ügyek, és egyre-másra tűntek el jelentősebb

A modern közlekedést megteremtő vasutat nem a modern ipari forradalom találta fel: az már legalább a 16. század óta létezett, mint a bányászok egyik leghasznosabb segítőtársa. A vasútépítés gyakorlati alapjait – a sín párt, a talpfát – eredetileg az ércet szállításának könnyítésére teremtették meg, és az emberi közlekedésre szolgáló jármű fejlesztése is ezen elgondolások alapján indult meg. A Surrey Iron Rail nevű londoni társaság 1803-ban építette meg az első lóvonatú kocsikkal felszerelt pályát, melynek példája aztán két évtized késéssel eljutott Magyarországra is. Hazánkban a Kőbányán épített vasút jelezte a közlekedésben bekövetkező forradalmat, az állati erővel működő eszközt azonban érdeklődés hiányában egy év után, 1828-ban kivonták a forgalomból. A technika robbanásszerű fejlődését mutatja, hogy Angliában ekkoriban már a Stephenson által tökéletesített, gőzhajtással működő vonatok közlekedtek.



vasútvonal



pénzösszegek. A porosz tervező egy év után aztán belefáradt az örökös küzdelembe, és Lachner Károlynak adta át helyét, aki az építkezés maradék 10 hónapjában kifogástalanul végezte munkáját. Közben Zitterbarth Mátyás vezetésével 1845 márciusától megkezdődött az első pesti indóház építése, mely gyakorlatilag a mostani Nyugati Pályaudvar közvetlen elődjének tekinthető. A munkálatok olyan gyorsan haladtak, hogy a Belgiumból rendelt gőzmotordombok már 1845 novemberében kísérleti utat hajthattak végre a Palota – Rákospalota – és Pest közötti, mintegy 10 kilométeres szakaszon. 1846 közepén a Pest-Vác szakasz már átadásra készen állt, a nyár első felét a Helytartótanács már a közlekedés biztosítására szolgáló személyzet kiképzésére fordította.

A vonalat József nádor adta át a forgalomnak

A 33 kilométer hosszú vasútvonalat József nádor és felesége 1846. július 15-én nyitotta meg a forgalom számára, az ünnepély alkalmából a főhercegi pár is elgördült az első szerelvényen Vácig. A vonat a Dunakeszin töltött 10 perces várakozási idővel együtt összesen egy óra alatt tette meg első útját, a magyar vasút történetének első kilométerein minden a

legnagyobb biztonságban zajlott. A Pest-Vác vonal átadása után Magyarországon igazi vasútépitési láz tört ki, amit az 1848-as forradalom egyik legnagyobb költőjének, Petőfi Sándornak a verse – mely a Vasúton címet viseli – is demonstrált. A Magyar Középponti Vasúttársaságnak szándékában is állt, hogy „száz vasutat, ezeret” csináljon, ennek jegyében egy évvel később átadta a Pest és Szolnok közti vonalat, de hosszú távon elfogyott a tőkéje, és nem tudott új beruházásokat finanszírozni. Az 1848-as forradalom és szabadságharc zűrzavara újfent nem kedvezett a befektetéseknek – ez idő alatt csak a Pozsony-Marchegg vonal épült meg –, a Bach-korszakban pedig osztrák és francia befektetők szerezték meg a vasútépités koncessziós jogait.

A dualizmus évtizedei során Baross Gábor közlekedésügyi miniszter tevékenységének köszönhetően aztán a magyar állam is jelentős szerepet vállalt a vasúthálózat kiépítésében, mely az első világháború előestéjére már láncra fűzte a Kárpát-medence legjelentősebb városait. A trianoni békediktátum utóbbi darabokra törte a reformkor óta felépített – pókhálóhoz hasonlatos – rendszert, ami máig ható következményekkel járt a magyarországi vasúti közlekedésre nézve.

forrás: rubicon.hu



A Bajkál-tó partján, Szibéria déli részén befejezés előtt áll Oroszország egyik legambiciózusabb mérnöki építkezése, a Bajkalszkij alagút. Az építmény része a híres transzszibériai vasútvonal testvérének, a Bajkál-Amúr-vasútvonalnak (BAM), amely 4300 kilométer hosszan vezet kelet-szibériai Tajset városából a Csendes-óceán partjára, átszelve a világ egyik legkeményebb földrajzi vidékét.

KELET-SZIBÉRIÁTÓL

A

Bajkalszkij alagút hét kilométer hosszan halad a világ legnagyobb édes vizű tava melletti hegyek gyomrában, építése hét évet vett igénybe olyan körülmények között, hogy a munkásoknak időnként mínusz 60 Celsius

fokos fagyban kellett dolgozniuk. Az alagutat úgy kellett megtervezni és megépíteni, hogy kibírja az arrafelé heti rendszerességgel ismétlődő földrengéseket – derül ki a Financial Times helyszíni riportjából.

Az alagút része a híres transzszibériai vasútvonal testvérének, a Bajkál-Amúr-vasútvonalnak (BAM), amely 4300 kilométer hosszan vezet a kelet-szibériai Tajset városából a Csendes-óceán partjára, átszelve a világ egyik legkeményebb földrajzi vidékét.

Az orosz állami vasúttársaság (RZD) 17 milliárd dollárt (ebből másfél Paks II. atomerőmű épülhetne)

fektetett be az elmúlt évtizedben a vasútvonal fejlesztésébe, amelynek célja nem elsősorban a személyszállítás fejlesztése, hanem a világot átszelő – árukat és nyersanyagokat továbbító –, Ázsiát és Európát összekötő szállítási biznisz egy részének megszerzése.

Oroszország előrelépett – mondja Vlagyimir Goncsarov, a Bajkalszkij alagút építésének vezetője.

Amikor 2007-ben elkezdtek építeni az alagutat, sok gondjuk volt a finanszírozással és a munkaerővel, ám évről évre javult a helyzet.

Ma már ország rendelkezik mindazzal az erőforrással, ami a vasúti infrastruktúra fejlesztéséhez kell. Optimizmusra jelzi, hogy bízik a nagy vasútmodernizáció sikerében, amiről az ország közvéleménye sok éven át vitatkozott.



Elképesztő utazás

A négynapos utazás a BAM-on elképesztő élményeket tartogat a vasút és a turistautak szerelmeseinek. Az egekbe érő hegyláncok változnak gyors folyású folyókkal és a végeláthatatlan tajgai erdőkkel, illet-



A CSENDES ÓCEÁNIG

A szibériai vasútvonalak kapacitása 144 millió tonna áru szállítása volt 2020-ban, amit a korszerűsítésekkel 180 millióra akarnak növelni 2025-re.



ve a múltat idéző, befagyott kisvárosokkal, amelyeket főként a vasutat építő munkásoknak építettek a szovjet időkben. Szeverobajkalszk az egyikük. Ez a Bajkál-tó legnagyobb városa 23 ezer lakossal. A település maga a fagyos szépség, a mélykék vízzel és a környező hegyekkel, ame-



lyek csúcsát még nyáron is hó fedi.

A városka fő attrakciója és egyben egyetlen megélhetési forrása a vasút, azon belül a vasútállomás, amely olyan messziről is idevonzott embereket, mint Leningrád, azaz ma Szentpétervár.

Sok helybeli imádja a városának tisztaságát, nyers, természeti szépségét és szívesen beszélget az arra járó ritka vendégekkel.

A nagy terv

A BAM-ot, amely északról kerüli meg a Bajkál-tavat, az 1930-as években épült transzszibériai vasút alternatívájának szánták, miután az egyik orosz-kínai konfliktusban a délre haladó régi vasútvonal egy időre használhatatlanná vált.

Építését az 1970-es években kezdték el, és 1989-től kezdték használni. Tíz alagútjából az utolsót csak 2003-ban fejezték be. Az új alagút lerövidíti az eredeti nyomvonalat.

Az orosz vezetés abban bíz, hogy a Szibériát átszelő vasúti összeköttetés Ázsia és Európa közti tranzitfolyosóvá válhat. Azzal reklámozzák ezt a lehetőséget, hogy a vasúti szállításnak csak előnye van a hajókkal szemben. Kevésbé károsítja a környezetet, gyorsabb és olcsóbb.

A Szuézi-csatorna év eleji elzáródása néhány hétre megmutatta, mennyire kiszolgáltatott a világ a tengeri közlekedésnek.

Az Európa és Ázsia közti tranzit 98 százaléka halad át a Szuézi-csatornán, az út 40-45 napig tart.

Vasúton ez fele ennyi időbe telik – érvel az Oroszországot átszelő szállítás mellett Oleg Belozarov, az RZD igazgatója.

Ami a költségeket illeti az Eurasian Rail Alliance Index, illetve a World Container Index alapján az Ázsia-Európa szállítás feleannyiba kerül vasúton, mint tengeren.

Nincs nagyobb

Az orosz terv versenytársa Kína Új selyemút projektje, amely több tucat országot érintve igyekszik összehozni ugyanezt az összeköttetést. Belozarov szerint a felújított orosz vasútvonalak el tudják szállítani a Távol-Kelet konténerexportjának tíz százalékát Oroszország keleti partjáról a nyugati határáig, ami a mostanihoz képest tízszeres növekedés lenne. Ehhez persze még nagy beruházásokra van szükség, például nem ártana az orosz vasúti szerelvények átlagos 43 kilométer/órás sebességét növelni.

A szibériai vasútvonalak kapacitása 144 millió tonna áru szállítása volt 2020-ban, amit a korszerűsítésekkel 180 millióra akarnak növelni 2025-re. Abban bíznak, hogy a tranzit mellett elszállíthatják a régió nyersanyagait. Bár jelenleg ez főként szén, ami Kínába tart, amely 2060-ra karbonsemlegessé akarja tenni gazdaságát, India, Indonézia, Vietnám és Thaiföld még jó ideig piacot kínál ennek az energiahordozónak – véli Belozarov.

forrás: napi.hu

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-nyomás:
Filmhíradó Mozcoképműhely Kft.
Tel.: 06/70-315-7815, www.impactfilm.hu
e-mail: kapcsolat@impactfilm.hu
ISSN: 0460-6000
Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

www.vsz.hu

Többször felmerült a kérdés, mit nyújt a szakszervezet a befizetett tagdíjért. Annak ellenére, hogy minden lehetséges fórumon és felületen – honlapunkon és a Magyar Vasutasban is – többször részleteztük, nem árt ismét felidézni a válaszokat. Mint ahogy arra is érdemes újra meg újra emlékeztetnünk mindenkit, hogy az, aki tájékozódik honlapunkon, nem csak saját magán, de kollégáin is segíthet, és aki a tagkártya nyújtotta kedvezményeket is kihasználja, évente több tízezer forintot spórolhat meg.

A tagdíjad segít tenni érted!

A tagdíjadból teremtjük meg a lehetőséget, hogy ne neked kelljen ütközni, vitatkozni a főnököddel, hanem az erre felkészült szakszervezeti tisztségviselők védjenek meg. Ha problémád van a munkahelyeden, ha rosszak a munkakörülményeid, vagy csupán valamit nem értesz, bizonytalan vagy, keresd tisztségviselőinket!



Legolcsóbb védelmed a szakszervezet!

A tagdíjadból biztosítjuk, hogy te is igénybe vehesd az egész országban elérhető jogsegélyszolgálatunkat.

Legolcsóbb ügyvéd a szakszervezet!

A tagdíjadból fizetjük meg azokat a szakértőket, akik a te érdekében tárgyalnak, egyeztetnek a bérekről, a szerződéses feltételeiről.

Szakszervezet = biztonság!



A tagdíjadból biztosítunk téged is a tagságod első percétől, hogy ha valamilyen okból kiesel a munkából, az

Mert a legolcsóbb biztosításod is a szakszervezet!

A tagdíjadból fizetjük ki helyetted a tagdíj sokszorosát elérő összegű kártérítést, ha a munkádban esetleg súlyosan hibázol!

A tagdíjadból adunk temetési segítyt, amikor erre szükség van, és ebből segítünk akkor



Megéri VSZ

Érdekvédelem, érdekképviselés + szolgáltatások

is, ha egyéb szempontból kerülsz nehéz élet-helyzetbe.

A tagdíjadból biztosítjuk, hogy szolgáltató partnereinknél minél több pénzt takaríthass meg. Akár a tagdíjad többszörösét is!

A Vasutasok Szakszervezete az Euro Discount Club (EDC) – Magyarország legnagyobb létszámmal működő kedvezménykártya-rendszere – tagja. EDC logós tagkártyákkal országszerte mintegy 1067 üzletben, szolgáltatóhelyen és webáruházban vásárolhatsz, átlagosan 11,4 százalékkal olcsóbban.



Vásárolj praktikusán!



A magyar barkácsáruház

A VSZ tagjainak a Praktiker Kft. 10 százalékos kedvezményt ad mindenre, amit az áruházakban előre megadott időpontban vásárolnak. Ez alól csak az akciós termékek, illetve a kiárusításos termékként megjelölt leárazott árucikkek a kivételek.

A kedvezmény érvényes VSZ tagsági igazolvánnyal vehető igénybe minden magyarországi Praktiker áruházban az alábbi hétvégén (csütörtök-péntek-szombat-vasárnap):

- Augusztus 12-13-14-15.
- Szeptember 9-10-11-12.
- Október 14-15-16-17.
- November 11-12-13-14.
- December 9-10-11-12.



A MOL-lal olcsóbb

A MOL töltőállomásain biztosan megtalálod az igényeidnek és autódnak leginkább megfelelő üzemanyagot. Ráadásul most a VSZ MOL Partnerkártya használatával, az ország több mint 400 MOL benzinkútján normál üzemanyagot 6 Ft/liter, prémium üzemanyagot 12 Ft/liter kedvezménnyel tankolhatsz, és még a Multipont akciót is igénybe vehetsz.

Nem kell mást tenned, mint VSZ tagként MOL Partnerkártyát igényelned, amit a honlapunkon akár azonnal megtehetsz.

Zsebre megy

Mindenkinek van bankszámlája. Ennek költségeivel nem mindig foglalkozunk, pedig, ha kicsit figyelmezzünk rá, megtehetjük.

pénzt spórolhatunk meg. A Vasutasok Szakszervezete a legnagyobb bankokkal áll kapcsolatban: OTP Bank, CIB Bank, K&H Bank, Budapest Bank, Erste Bank. Hasonlítsd össze ajánlataikat és válaszd a neked leginkább megfelelőt.



CIB BANK



BUDAPEST BANK

ERSTE BANK

Dolgozói pénzügyi kedvezmények
SZAKSZERVEZETI TAGOK SZÁMÁRA

Ha hitelre van szükséged, a VSZ tagjaként igénybe veheted a Magyar Cetelem Zrt. dolgozói pénzügyi kedvezményeit! A Cetelem szabad felhasználású hitelével számos tervét megvalósíthatod! Nem szükséges hozzá ingatlanfedezet, sem kezes, és nem kell folyószámlát nyitnod.

Forint alapú, vagyis mind a kamat, mind a törlesztőrészlet kedvező és kiszámítható a futamidő végéig.

Tág összehatárok között igényelhető, többféle futamidővel, és más bankoktól eltérően nincsen előírt, rögzített minimális jövedelemkorlát sem.



vodafone

Telefonálj ingyen!

Beszélgetek egymással telefonon díjmentesen a Vasutasok Szakszervezete Vodafone flotta előfizetéssel! Havi előfizetéssel korlátlanul beszélhetsz minden Vodafone irányba indított hívás esetén (belföldön és az EU-ból magyar Vodafone-os számokra), valamint más mobilhálózatba vagy vezetékies irányba indított hívás esetén (belföldön magyar, az EU-ból magyar és EU-s normál díjas számokra).

Használd népszerű közösségi applikációt, amelyek nem fogyasztják adatkereted.

A kedvezményes havidíjak mellett készülék-árendekért is vannak.

A szolgáltatások részleteiért látogass el weblapunkra: www.vsz.hu.

tagnak lenni!

= Vasutasok Szakszervezete



Biztonságban



Az idén 150 éves MetLife Biztosító világszerte kínál életbiztosítási és életjáradék programokat, alkalmazott juttatásokat, valamint vagyongazdálkodási szolgáltatásokat.

A mintegy 100 millió ügyfelet kiszolgáló MetLife csaknem 50 országban van jelen, és piacvezető szerepet tölt be a világ számos országában.

A MetLife Magyarországi Fióktelepénél a magyar életbiztosítási piacon is értékálló hozamokat nyújtó és hosszú távú pénzügyi biztonság megteremtésére alkalmas megoldásokat kínálnak, kiemelten foglalkoznak a nyugdíj megtakarításokkal.

Számukra fontos, hogy ügyfeleiknek az elvártnál jobb minőségű szolgáltatást nyújtsanak, amelyre a jól felkészült kollégák jelentik a garanciát. Erre kitűnő példa a Vasutas Szakszervezettel való együttműködés, amelynek keretében a VSZ tagjai egyéni, teljesen személyre szabott, kedvezményes – elsősorban nyugdíjbiztosítási – szolgáltatásokat érhetnek el.

ÜDÜLJ A VSZ - SZEL!

Szakszervezetünk négy üdülőt is kínál tagjainak, ezekben kedvező körülmények között nyaralhatnak tagjaink és családjuk. Ez is egy jelentős tétel a családi „hogyan spóroljunk?” listán.

Zamárdiban, vízparton

A közvetlenül a vízpartra épült Zamárdi üdülőt sokaknak nem kell külön bemutatni, hiszen ez nem csupán nyaraló, hanem a horgászok, oktatások, továbbképzések, valamint egyéb rendezvények őszi, téli, tavaszi fellelővára is. A két épületből álló ingatlant az üzemeltető – Hethland Zamárdi – felújította, s a retró romantikáját kínálja a vendégeknek. A főépületben 13 igényesen, s újonnan kialakított szoba várja a kikapcsolódni, regenerálódni vágyókat. Az első emeleten 12 saját fürdőszobával ellátott, 2 és 3 ágyas szobák vannak. A második emeleten egy elegáns, klimatizált superior szoba kapott helyet. A „Retro-Lak” előtti kis muskátli teraszokról lelátni a Balatonra, amelybe közvetlenül a kertből be lehet menni.

Berekfürdő: a Nagykunság aranya

Berekfürdő – „a Nagykunság aranya” – a Hortobágy és a Tisza-tó ölelésében fekszik. Itt található Magyarország második legjobb gyógyvize. A strandot az elmúlt években totálisan fel-

újították, így már fedett meleg vizes medencében is fürdözhetnek a vendégek, akiket kedves helyi emberek mellett csend, nyugalom, tiszta levegő fogad.

A VSZ téliesített faháza az egyik csendes utcában, a strandtól mintegy 500 méterre fekszik. Az üdülőben öt, saját fürdőszobás, 2 és 3 ágyas apartmanban lehet megszállni. A horgászat szerelmesei az üdültől ötven méterre fekvő horgásztavon élvezhetik hobbiukat.

Gergelyugornya: a Tisza partján

A VSZ gergelyugornyai ingatlana az üdülő-övezetben található. Kétszintes, négyszobás épület, amelyben két konyha és két fürdőszoba van. A szobák kétszemélyesek, tévével felszereltek.

A Tisza-part szabadstrandja és az Atlantika vízi vidámpark az üdültől mindössze 200 méterre, vagyis néhány percnyi sétára van. A kerten belüli bográcsozáshoz és a szabadtéri sütőgéphez minden eszköz a rendelkezésre áll, csak az alapanyagokat kell vinni.

Dombrád: a horgásztanya

Legyen szó családról vagy baráti-, munkahe-lyi társaságról, a dombrádi faház mindenre megoldást kínálhat. A környék szépsége, a Tisza közelsége igazi kikapcsolódást, rengeteg változatos programot kínál.



**TÉGED IS VÁR
A VSZ!**

**VSZ tag vagy?
Gyermekek született?**

**JÚLIUS 1-TŐL
JÁR NEKED A
GYERMEK SZÜLETÉSI
TÁMOGATÁS!**



**A támogatás mértéke
gyermekenként 20 000
forint.
Ha mindkét szülő VSZ tag,
az összeg duplázódik!**

**A TÁMOGATÁST
2021. JANUÁR 1-IG
VISSZAMENŐLEG IS
IGÉNYELHETED**

**TOVÁBBI RÉSZLETEK:
WWW.VSZ.HU**



„Abból a tényből, hogy menyasszonyának piros rózsát adott – egyéb tények hozzájárulása nélkül –, nem vonható következtetés arra, hogy terhelt a cselekedetével a társadalomellenes irányzattal való azonosulását akarta volna külsőleg is kifejezésre juttatni.”

A szakszervezet



vasutasoknak egyszerre kellett megküzdeni az éhséggel és a vasút újjáépítésének, valamint a forgalom megindításának minden gondjával. Az ország vérkeringésének helyreállításában meghatározó volt a vasutasok élni- és tenni akarása. A szervezkedést segítette, hogy a vasúti műhelyekben és a nagyobb csomópontokon egyre többen kapcsolódtak be a mindennapi munkába.

Az I. kongresszustól a SZOT-ig

Az újjászervezés munkáját a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének 1945. november 24-25-én megtartott I. kongresszusa zárta le.

A kezdeti önálló lépéseket követően a magyarországi szakszervezetek működését is meghatározták a háború lezárásával az Európában kialakult politikai viszonyok. 1948-ban egyre erősödött az igény egy egységes, valamennyi közlekedési szakmát tömörítő szakszervezet felállítására. Az elgondolás azonban csak részben valósult meg. Egyrészt az érintett szakszervezetek tiltakozása miatt, másrészt, féltek a politikai hatalmat gyakorlók egy túlon túl erős szakszervezet megalakulásától.

A szocializmusban felszámolták a szakszervezetek függetlenségét. 1948. október 20-án megalakult a Szakszervezetek Országos Tanácsa. A SZOT által irányított ágazati szakszervezetek az ötvenes évek idején nem folytathattak valódi érdekvédelmi tevékenységet. Csak az a szakszervezet

A

fenti idézet Szegeden született a MÁV egyik irodakezelője elleni perben, aki a Tanácsköztársaság bukása után piros rózsát küldött a kedvesének, s ezért a cselekedetért vádat emeltek ellene. Ez tökéletesen bemutatja azt a totális megfélemlítési és megtorlási hadjáratot, amely a korszakot jellemezte. A Tanácsköztársaság alatti tevékenységükért 32 vasutast gyilkoltak meg ítélet nélkül, 1600-1800-an kerültek előzetes letartóztatásba, és több mint 400 elítélre 900 évnyi börtönbüntetést szabtak ki. A Teleki-kormány kereskedelmi minisztere pedig feloszlatta az 1918 novemberében megalakult Magyarországi Vasutasok Szövetségét, amely a későbbi Bethlen-Peyer-paktum értelmében nem is volt „visszaállítható”. Az önálló szakszervezet hiánya természetesen visszaütött, hátrányosan befolyásolta a vasutasság anyagi és társadalmi helyzetét.

Az első helyi csoporttól a végleges megalakulásig

A magyarországi vasutasok szakszervezetükért folytatott küzdelmében a harmadik legális szervezet megalakulására egészen a második világháború végéig kellett várni. 1944. október 15-én, a front elvonulásával, Makón jött létre a vasutas szakszervezet első helyi csoportja. Ezt követte még októberben a szegedi, a hódmezővásárhelyi, novemberben pedig a békéscsabai, az orosházi, a szolnoki, a debreceni, a kiskunfélegyházi és a pilisi helyi szervezet megalakulása.

1945. április 22-én a Nemzeti Sportcsarnokban megtartott nagygyűlés 6 ezer résztvevője kimondta a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetének megalakítását.

A vasutas szakszervezet fejlődését természetesen meghatározta az ország és a helyenként porig rombolt vasúti hálózat újjáépítése. Az akkori

rögös útja

„A vasutasszövetség minden ellenkező híreszteléssel és akarattal szemben van és lesz.”

működhetett, amelyik a SZOT-hoz tartozott.

A hatvanas évek közepén meghirdetett új gazdasági mechanizmus idején a gyárigazgatókkal, intézményvezetőkkel együtt a szakszervezetek is nagyobb önállóságot kaptak. Az évtized legjelentősebb érdekvédelmi eredményeként 1968-ban létrejött a vállalati kollektív szerződés.

A hetvenes években nagyobb hangsúlyt kapott a szakszervezetek másodlagos szerepköre: az érdekvédelemmel szemben mind jobban előtérbe kerültek az állami és vállalati feladatok átvállalásából adódó feladatok.

A rendszerváltásig tartó időszakban a szakszervezetek fő tevékenysége a tervgazdasági célok megvalósulásának támogatása, valamint az állami szociális és jóléti rendszer működtetése volt.

Figyelmeztető sztrájk

A nyolcvanas évek végén fokozatosan bekövetkező politikai és gazdasági

változások új lehetőségeket teremtettek.

Az átmeneti időszak egyik legismertebb eseménye a Vasutasok Szakszervezete Mozdonyvezető Tagozata által 1989. december 20-án megtartott egyórás figyelmeztető sztrájkja, amely előre vetítette a változásokat.

A rendszerváltás mély gazdasági és erkölcsi válság közepette zajlott.

A válság és a változások anyagi terheit szinte kizárólag a dolgozó emberek, a bérből és fizetésből élők viselték. A Vasutasok Szakszervezete rendszerváltás utáni egyik legjelentősebb eredménye az 1991-ben életbe lépett kollektív szerződés, amely a hasonló állami szabályozások megszületése előtt magas végkielégítést biztosított. Ebben az időben a MÁV-nál foglalkozta-

tottak száma tízezerrel csökkent. A 100 százalékos túlórapótlék bevezetése és a műszakpótlék jelentős emelése is ennek a szerződésnek az érdeme.

A rendszerváltással a küzdelmek nem értek véget. A folyamatosan és gyorsan zajló változásoknak való megfelelés folyamatos.

Visszanézve a mögöttünk álló 125 évre tisztán látható, hogy a történelem zivataros évtizedeiben a politikai hatalom az eszközökben sem válogatva – a munkavállalók megosztásától a csendőrterrorig, a betiltástól a szakszervezeti vezetők bebörtönzéséig vagy éppen a párttárszatokkal történő irányításig – igyekezett semlegesíteni a vasutasok jogaiért és gazdasági-szociális érdekeiért kiálló szakszervezetet.

Az örökké létező ellenérdekű féllal, a hatalommal szemben – amely azóta létezik amióta ember él a földön – csak úgy tudjuk felvenni a versenyt, ha az esetleges érdekkülönbségeinken úrrá tudunk lenni.

A rendszerváltás mély gazdasági és erkölcsi válság közepette hajlott.



**90 éves
CSÁSZÁR
FERENC**

Nem készült

A MÁV Szegedi Igazgatóságának egykori forgalmi osztályvezetője, Császár Ferenc 90. születésnapját ünnepli. Soha nem gondolt rá, hogy vasutas legyen, végül 41 évig dolgozott, szolgálta a MÁV-ot. Egy korábbi nyilatkozatában csak „átlagos embernek” nevezte magát a nyugdíjas vasúti vezető, ám álmai, életútja nem erről tanúskodnak.

ségije előtt azonban megsérült, váltani kényszerült. Nehéz idők jártak 1949-ben: az államosításkor nem talált sehol munkahelyet. Vasutas sportvezetői – nevesül Virág Mihály – megajánlották és azt javasolták neki: nézze meg az állomáson induló vasutas tanfolyamok egyikét. Abban az időben kezdett divatba jönni a fiú-lány vegyes osztály, úgyhogy jól alakult a képzés, ott maradt. Egymás után tette le a vizsgákat távirátszaból, forgalomból az önállósítót, ezután mehetett Budapestre, a MÁV Tisztképző Intézet forgalmi-kereskedelmi tagozatára, ahol kiemelkedő tanulmányi eredménnyel végzett. Onnan olyan állomásokra helyezték, mint Kiskunfélegyháza, Kistelek, Kiskőrös, Tiszakécske. Megnősült, megszülettek az ikergyermekük.

– Magamnak való, szótlan ember voltam, de az idő megtanított rá, hogy beszélni is kell, ha közölni akarom az érzelmeimet – mondta magáról derűsen a rövidesen 90 esztendőes Császár Ferenc. 1931. augusztus 6-án, Szegeden született. A családja több száz éve alsóvárosi földművesekből és állattartókból állt, a mai repülőtér közelében, a Délbáb utca folytatásában laktak. Ahogy másoknak, az 1879-es nagy árvíz az ő családjának is elvitte mindenét. Nagyszülei és szülei sokat dolgoztak azért, hogy egyről a kettőre jussanak. Szülei földet vásároltak, házat építettek. Emiatt ő csak a házasságuk hetedik évében született és egyedüli gyerek maradt. Földműves családként kerültek a vasutasoknak fenntartott Klebelsberg-telepre mint az állami hivatalnokok ellátásában részt vevő beszállítók. Ő mégsem a telepen született, hanem Alsóvárosban, a nagyszülei Közép-kapu utcai portáján, mert oda egyszerűbben hívtak bábát. Klebelsberg-telepről a móravárosi Kormányos utcába, kertes házba költöztek, éppen jókor: a környékbeliek földjét téveszesítéskor mind elvitték. Mire kis „birtokukon” beállították a szőlőt, gyümölcsöst, édesapja meghalt, ketten maradtak édesanyjával. Onnan költöztek tovább a Nemestakács utcába, ahol ma is lakik.

„Rossz gyerek voltam”

Császár Ferenc soha nem gondolta volna, hogy vasutas lesz. Nagyon szeretett viszont játszani, sportolni: úszott, futott, futballozott, turulozott.

– Rossz gyerek voltam – mondja mosolyogva. Sokszor elverte a lábam szárát a tanító bácsi, amikor az iskola előtt rosszkodtunk a többi rosszcsonst osztálytársammal.

Teniszezni nem engedték szülei: az úri csökevénynek számított, de tizenöt éves korára már a Szegedi Vasutas Sportegyesület igazolt labdarúgója volt. Akkoriban Szegeden Sándor Károly „Csikar” és Császár Ferenc volt a két legjobb és leggyorsabb jobbszélső. A kereskedelmi középiskolai érett-



Szakszervezeti főbizalmi, társadalmi munkában

1960-ban emelték ki magasabb beosztásba: Szegedi állomáson, a rendező pályaudvaron és Szeged-Rókuson is volt forgalmi szolgálattevő. Később menetirányítóként egész vonalak forgalmáért felelt, pár év múlva vonalbiztossá lépett elő: az Orosháza–Szentés–Kiskunfélegyháza, a Kiskunhalas–Baja–Bátaszék vonal forgalmát, üzembiztos működését felügyelte. Üzemirányítóként száz ember munkáját irányította. Onnan statisztikusnak kérte magát: a vasút területi üzemi teljesítményeit gyűjtötte, elemezte, értékelte. Munkahelyén szakszervezeti főbizalmi is volt társadalmi munkában, havonta kaphatott így tájékoztatást, hiteles információt a vasút helyzetéről a MÁV vezérigazgatójától és főosztályvezetőitől. Vezetői felfigyeltek kiemelkedő

irányítói, szervezői képességeire: forgalmi osztályvezető-helyettesnek, majd később osztályvezetőnek nevezték ki. Ekkor már csaknem 6 ezer forgalmi dolgozó munkáját felügyelte. Tevékenységi körükbe tartozott a határforgalom, a balesetek kivizsgálása is. Óriási feladat hárult rájuk az őszi és téli szállítási kampányokban: cukorrépa, tüzelő- és fűtőanyag, élelmiszerszállítási feladatok nehezítették a végletekig kihasznált teherkocsipark gazdaságos kihasználását.

Büszkén említette, hogy javaslatára indult el a Szeged és Szabadka közötti vasúti kishatárforgalom, de a Kiskunhalas állomást tehermentesítő „Kelebiai Deltavágány” is az ő felvetése nyomán épült meg. Ebből a beosztásból tovább már nem juthatott, mert erkölcsi meggyőződése nem engedte, hogy politikai szerepet vállaljon, de – ahogy a személyzeti iratokban szerepelt – „klerikális beállítottságának” is számított.

Kiváló dolgozó, kiváló vasutas

A mindig választékos stílusban fogalmazó, pedáns, szakmáját kiválóan ismerő és gyakorló vasúti vezető kiemelkedő tevékenységét számos kitüntetéssel ismerték el: többek

vasutasnak, mégis 41 évig szolgált

között 1978-ban a Közlekedés Kiváló dolgozója, 1983-ban Kiváló Vasutas elismerésben részesült. Juttatásokat soha nem kért: egyedül a munkaidő-kedvezményt használta ki, amikor üzemmérnöki végzettséget szerzett szakmai munkája maradéktalan elvégzése mellett. 1990-ben 41 év szolgálat után ment nyugdíjba az Anna-kút szomszédságában működő MÁV Igazgatóságról.

Szeretett felesége dolgozó életének 80 évében hagyta egyedül, fia két, lánya egy fiúunokával ajándékozta meg, de már egy dédunokával is büszkélkedhet. Komoly műtétei voltak – szíve és szeme is rakoncátlankodott –, de hála orvosainak és életvitelének, rendszeres ellenőrzés mellett most is jó egészségnek örvend. Szabadidejében szívesen kertészkedik, horgászik, mostanában inkább a keresztretjévenyfejtés, az olva-

sás és az esti séta a kedvenc. Volt munkatársai már sajnos „kikoptak” mellőle, de vezetőtársaival azért találkozik a nyugdíjas és aktív vasúti vezetők minden évben az október utolsó péntekén szervezett összejövetelén.

Ha újrakezdhetné, megint vasutas lenne

Üzenetképpen még elmondta: nem akart vasutas lenni, de ha még egyszer kezdhethné, újra a vasutat választaná. Rengeg munka, lemondás, élmény tarkította pályafutását. A vasút tanította fegyelemre, pontosságra, összetartásra, a kapott feladatok maradéktalan végrehajtására. A megváltozott viszonyok ellenére olyan vagy hasonló életutat kíván a ma vasutasainak is, mint amiben neki volt része.

– A vasútról már nem álmodom, de a kollégáimról, vezetőtársaimról gyakran. Ilyenkor előbukkannak a régi történetek, sztorik és jót mosolygok magamban. Ez is velem, velünk történt meg – mondja búcsúzóul.

Boldog születésnapot és még sok egészségben, szeretetben eltöltött évet kívánunk Feri bácsi!

Lejegyezte: Szentés Bíró Ferenc



Generációk hívó

Több száz nyugdíjas ünnepelte a 71. vasutasnapot Budapesten, a Füstiben.

A

71. Vasutasnap megünneplését 2021. július 12-én délelőttre szervezte meg – a járványügyi szabályok betartásával – a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ). A MÁV Zrt. vezetésével közösen, immár 27. alkalommal ünnepelnek együtt a vasutas nyugdíjasok.

A nyári hőség dacára csaknem ötszázán fogadták el a VSZ ONYSZ meghívását Budapestre a Magyar Vasúttörténeti Parkba. A Park körcsarnokának hűvösében – a Himnusz és Mudrony Alojzia: Erdei vasúton című versének elhangzása után – a műsorvezető Dittmayer Adrienn Izabella köszöntötte a díszvendégeket, meghívottakat, támogatókat és a szervezet tagságát.

Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke ünnepi beszédében megemlékezett a világjárvány okozta nehéz helyzet kezeléséről, a személyes kapcsolatok hiányát átídaló intézkedésekről. Elmondta: az idén 175 éves magyar vasút nem a múlt és jelen, hanem a jövő legbiztonságosabb közlekedési eszköze is, környezet- és klímavédelmi szerepe meghatározó, fejlesztése a döntéshozók felelőssége is. Az Európai Parlament és a Tanács határozata alapján 2021-et a Vasút Európai Évének jelölték ki. Az egész éves kampány célja a vasút népsze-

rűsítése. Ebből az alkalomból a szeptemberben útjára induló, egész Európát bejáró expresszvonat – az előzetes tervek szerint Budapestet és Sopront is érintve – kiváló példaként szolgál majd a vasút összekötő, integráló szerepére. Életérzés vasutasnak lenni, mondta az ebben az évben alakulásának 27. évfordulóját ünneplő szervezet elnökhasszonya, amikor beszéde végén köszöntötte a kitüntetetteket és köszönetet mondott a MÁV Zrt. vezetőinek azért, hogy az országban kiemelkedő módon, példaértékűen nagy figyelmet fordítanak a nyugdíjasok és időskorúak támogatására.

Kovács Tamás, a MÁV Zrt. humánerőforrás-gazdálkodási igazgatója köszöntőjében kitért a járványhelyzetre is. A vasút nem állhatott és nem is állt le, a folyamatos üzem biztosított volt. Kiemelte: emelt fővel állhatnak a vasutasok az ország nyilvánossága elé, mert a szervezeti átalakulások, a gyors reagálás a gazdasági és piaci változásokra sokat javított a vállalat megítélésén. Címzavakban sorolta fel azokat a kiemelkedő beruházásokat – épület, vonal- és állomásrekonstrukciókat, a közeljövő feladatait –, amelyek a vasúttársaságra, a január 1-jén létrehozott MÁV-Volán Csoportra várnak. Elmondta: szoros kapcsolatban állnak a vasutas nyugdíjasokkal, támogatásukról folyamatosan gondoskodnak. Jelentős energiákat mozgósítanak a jövő



vasutasainak megnyerésére, az iskolák felkeresésére, a Gyermeavasút működtetésére, a pályaorientációra. A sokirányú fejlesztésekkel – jegyértékesítés, járműpark, pálya, állomásépületek modernizálása – a közlekedési szektor meghatározó szegmense lesz a vállalatcsoport. Megköszönte a nyugdíjas korúak helytállását is, hiszen a családok összetartásában, unokák felügyeletével jelentős szerepet vállaltak a járvány idején. Múlt nélkül azonban nincs jövő, ezért dicséret és elismerés az elődöknek az áldozatos munkájukért – fejezte be az igazgató ünnepi beszédét.

Horváth Csaba, a VSZ alelnöke hozzászólásában megemlékezett a járvány okozta veszteségekről, amely az emberi és munkakapcsolatokban is jelentős károkat okozott. A vasút és a vasutasok helytállását példamutatónak ítélte és leszögezte: hazánkban – ahogy egész Európában – a közösségi helyváltoztatás gerince a vasúti közlekedés legyen. A vasút az életünk része – az idén már 125 éves a vasutasok szakszervezeti mozgalma, melynek jogutódja a Vasutasok Szakszervezete. Nagy elődeink kiállításáért, jogaik követeléséért, munkaviszonyaik javításáért hangoztatott követeléseikért megálázást, elbocsátás, börtön járt, ám a kiszolgáltatottság ellen a mai napig csak összefogással, szolidaritással lehet és kell harcolni.

Az ünnepség hivatalos része a kitüntetések átadásával zárult. „Elnök-vezérigazgatói Dicséret”-et ketten vehettek át Kovács Tamástól – Gál Ambrusné (Kecskemét),





Múlt nélkül nincs jövő: ezért dicséret és elismerés az elődöknek az áldozatos munkájukért



Tóth Lászlóné (Veszprém). A szakszervezeti kitüntetések Horváth Csaba adta át. **VSZ Elismerő Oklevelet kapott:** Kiss Ernő (Ebes), Korponyi Józsefné (Kál-Kápolna), Papp Éva (Szeged TK), Pál Józsefné (Gyékényes), Polyák Miklósné (Budapest).

Az év alapszervezeti tisztségviselője kitüntetését Csík Józsefné (Füzesabony), Hegyesi Margit (Békéscsaba), Molnár László (Somogyország), Nyikusz Ferencné (Debrecen), Pirooska József (Hatvan), Tóth Péter (Záhony) vehette át Molnárné Szilávik Györgytől.

A Vasutasok Szakszervezetéért elismerést Zvada Mihály (Szeged), a Vasutasok Szakszervezete „Arany Jelvény” kitüntetését Czimre György (Szerencs), a VSZ Elnöksége Dicsérő Oklevelét a VSZ ONYSZ



Nagykanizsai Nyugdíjas Alapszervezete veheti majd át 2021. szeptember 23-án, a VSZ Kitüntetési ünnepségén.

Az emelkedett hangulatú ünnepség a Szózat hangjaival zárult. A programot –

népszerű melódiák előadásával – a Budapesti VOKE Vasutas Zeneiskola „Pro Musica” Kamarazenekara művészeinek igényes, magas színvonalú műsora koronázta meg.

Az ünnepség zárásaként a VOKE Dunakeszi, József Attila Művelődés Központ „Dunakavics” táncgyűtése lépett fel. Előadásukban – vastappsal kísérve – palotást láthatott a közönség.

A műsor utáni úticsoomag átvételét követően még jutott idő és adódott lehetőség arra is, hogy a Vasúttörténeti Park érdekességeit is megtekinthessék a rendezvény résztvevői.

Szentes Bíró Ferenc
Szeged

EGY ÁTFOGÓ JAVASLAT

Hosszú évek óta megoldásra váró gond a nyugdíjasok egyre romló helyzete, a nyugdíjak megfelelő szintű rendezése, az életkorhoz méltó életfeltételek biztosítása, megfelelő színvonalú egészségügyi és szociális ellátás biztosítása.

Idősügyi törvényt szorgalmaz a NYUSZET

T

udjuk, hogy gondok vannak, amelyeket orvosolni kellene, s ezt minden alkalommal, minden fórumon jeleztük is. Ígéreteket kaptunk, de megfelelő megoldás nem született, miközben az éves nyugdíjmelés százalékos szintje egyre csökkent.

Nemhogy javult, inkább romlott a nyugdíjasok többségének helyzete.

Az évek során a nyugdíjas szervezeteknek rá kellett jönniük, hogy összefogással nagyobb eredményt lehet elérni. Ezért az érdekeiket képviselő szervezetek összefogásával 2019. október 7-én megalakult a NYUSZET (Nyugdíjas Szervezetek Egyeztető Tanácsa). Az elmúlt mintegy 2 év alatt a NYUSZET és szakértő testülete nagyon alapos, hatékony munkát végzett, melynek során többek között javaslatot készített – nemzetközi és hazai tapasztalatok figyelembevételével – egy idősügyi törvény megalkotásához.

Az évek során a nyugdíjasok élete is igen sokat változott. A nyugdíjba vonulás ideje, valamint az életkori határok is megváltoztak.

Az Egészségügyi Világszervezet életkor szerinti legújabb felosztása szerint a 60–74 év közöttiek az idősebbek, a 75–89 évesek az idősek és a 90 év fölötti személyek a nagyon idősek.

Az Európai Unió és hazai szabályozások, a nyugdíjasok valós helyzetének, problémáinak figyelembevételével az idősügyi politika kialakításának legfontosabb szempontjait összegyűjtve, a problémák feltárásával készült el a javaslat, melynek alapjai a következők:

- életkori sajátosságok,
- nyugdíjba vonulás várható ideje,
- az átlagkeresetek és a nyugdíjak közötti nagymértékű különbségének rendezése,
- egészségügyi- szociális ellátás megfelelő biztosítása életkortól függetlenül,
- lakhatási gondok megoldása,

- foglalkoztatás rendezése,
- oktatás, digitalizáció biztosítása a nyugdíjasok körében,
- kultúra, sport, szabadidős tevékenység korosztályok sajátosságainak megfelelően, kommunikáció,
- társadalmi rétegek közötti különbségek rendezése,
- generációk együttműködésének biztosítása,
- egészségügyi és szociális ellátás.

Az idősügyi „törvény célja valamennyi emberi, szociális jog és alapvető szabadságjog teljes és egyenlő érvényesülésének előmozdítása, védelme és biztosítása valamennyi időskorú személy számára, valamint az eredendő méltóság tiszteletben tartásának elősegítése.” A 48 oldalas javaslat nagyon tartalmaz, mindenre kiterjedő, amiért a vasutas nyugdíjasok köszönetüket fejezik ki. Bízunk benne, hogy kedvező fogadtatásra talál a döntésre jogosultak körében.

Szakolczainé Szabó Erzsébet

Átszervezés előtt

Beolvasztja a kormány a MÁV-VAGON Kft.-be a MÁV-START Személyszállító Zrt. által végzett járműgyártási, vasúti fővizsga, tervezés tevékenységeket és az ehhez szükséges humán- és eszközforrásokat – tájékoztatta a Vasutasok Szakszervezetét Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója. Az áthelyezést október elsejére tervezik.

A kormányhatározat szerint az áthelyezés oka a vasúti gördülőállomány- fejlesztés stratégiai céljainak megvalósítása. A változás a Szolnok Járműjavító és a Békéscsaba telephely, Fényeslitke telephely, Celldömölk B-tip. kocsiműhely, Dunaújváros-kocsiműhely, Istvántelek fékes és járműkonstrukciós osztály területeket érinti. Tehát a Gépészet mint szakmai terület fontos időszak előtt áll. Volt már kft., gépészet, vontatási főnökség, start és

most csaknem 2000 ember lesz a MÁV-VAGON Kft. dolgozója. Mint minden változás, át- vagy kiszerelés joggal elindítja a találgatások lavináját a dolgozók, vezetőik és a szakszervezet körében. Mit hoz, mi lesz, jobb lesz-e? A sok kérdésre persze megnyugtató válaszok keltenek.

Egyeztetés, tájékoztatás

Ebben a folyamatban szakszervezetünk a munkáltató mellett nagy energiát fordított – és fordít jelenleg is – az egyeztetésekre, aminek legfontosabb célja, hogy ne változzanak hátrányosan a jogutódlásban érintett munkavállalók foglalkoztatási és díjazási feltételei. Fontosnak tartjuk a dolgozókkal való folyamatos közvetlen kapcsolattartást, mert a javaslatok, felvetések, problémáik megoldása ebben a helyzetben is a mi feladatunk. Szakszervezetünk a munkáltatóval közösen személyesen is tájékozt

ztatott mindenkit. Az egyeztetések folynak az új vállalat kollektív szerződésének tervezetéről, a jogutódlási megállapodás tervezetéről, továbbá a bérutahellátás, pontrendszerű ruha, többletképesítés, tolatási pótlék továbbviteléről.

Önállóan tovább

Az átszervezésben érintett munkavállalók szakszervezeti taglétszáma lehetővé teszi, hogy a Vasutasok Szakszervezete egyedül, mint reprezentatív szakszervezet működjön az új vállalatban.

Tagjainkért küzdünk, tárgyalunk, egyeztetünk és az ő érdekeiket képviseljük az átszervezésben. Az eddigiekkel is jobb eredményt érhetnénk el, ha többen is csatlakoznának a VSZ-hez.

A mostani változás is azt mutatja, hogy a munkáltató csakis egy erős szakszervezettel képzel el közös munkát, és olyannak fogadja el a javaslatát, amely nemcsak létszámában erős, hanem képzett tisztségviselőivel reprezentatív csapatot alkot az átszervezésben érintett területeken is.

Kövesdi Tamás

GIB-titkár



Ragyogó horgászverseny Szegeden

Az idén a deszki tavon tartottuk a horgászversenyünket, amit Csukás Sándor Gépészet Szeged titkár szervezett, július 10-ére.

Esővel kezdődött, majd kánikulába torkollott a napunk. A versenyre szép számmal jelentkeztek a Területi Képviselő tagjai. A reggeli kellemes időben elfoglalták helyüket a tópartján a versenyzők és megmutathatták, hogy ha van hal, akkor a meleg ellenére is sok akad a horogra: összesen 239 kilogrammot fogtak.

A legeredményesebb versenyzők:

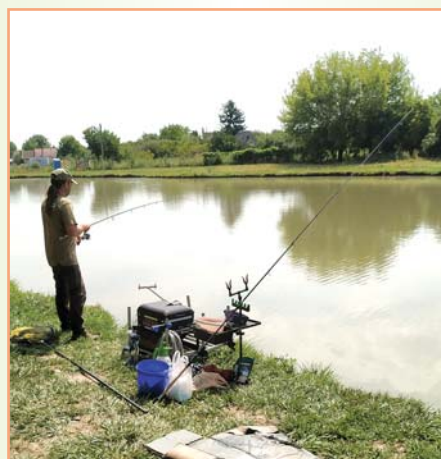
I. Tóth Krisztián: 49,8 kg

II. Tanács Attila: 36,28 kg

III. István Zsolt: 28,92 kg

A legnagyobb, 6,58 kilós halat Tanács Attila fogta ki.

A nyerteseket ajándékokkal és oklevéllel díjaztuk, amit Sebők Tamás TK-vezető adott át. Az éhes sportolókat és hozzátartozóikat Fekete Lajos, a TK vezetőhelyettese etette csülökpörkölttel, amelynek elkészítéséhez Csukás Sándor adta az instrukciókat. Jövőre is őket hívjuk főzni és a mérlegelésre visszavárjuk Csukás Sándort is. Reméljük jövőre is találkozunk. Köszönjük a szervezők és közreműködők munkáját!



GRATULÁLUNK
MINDENKINEK!

Vépen buliztak nagyot a

Június 26-án ismét megrendeztük a Vasutasok Szakszervezete Családi és Szabadidőnapját Vépen, a sportpályán. Miközben tizenhárom bográcsban főtt a pörkölt, vagy gulyás, kemencében sült a csülök és versenyek is zajlottak, a kétszázharminc résztvevő fociban, főzésben, sakkbán, ultiban, dartsban és féksaru dobásban mérte össze erejét.



Agyerekeket arcfestés, csillámtetkő, buborékfújás, ugrálóvár és sok-sok csoki várta. A remek hangulathoz a ragyogó napsütés mellett Horváth Tibi Dj zenéje is hozzájárult. Köszönöm Binder Anitának, Somorjai Gabinak, Szalai Gyurinak

és a többi szervezőnek, hogy segítettek a rendezésben.

Horváth Csaba és Zlati Róbert, a VSZ elnökei is tevékenyen részt vett a programokban.

Aki ott volt, jól érezte magát, aki nem, az bánhatja.

Eredmények, helyezések:

• **Főzőverseny:** I. TEB I-es csapat, II. Dunántúli Kft., III. Zalaszentiván állomás

• **Labdarúgás:** I. Szombathely Gépészet, II. GYSEV Soron, III. Járműjavító Szombathely

Legjobb góllövő: Dalmi Attila

• **Sakk:** I. Tamás György, II. Németh Gyula, III. Kiss Sándor

• **Ulti:** I. Dalmi Kálmán, II. Takács György, III. Szilasi János

• **Darts női:** I. Tóth Szimonetta, II. Ambrus Istvánné, III. Szalainé Kati

• **Darts férfi:** I. Geröly Róbert, II. Pásti Zoltán, III. Szabadfi József

Összesen egészen pontosan 309,31 kiló halat fogtak – és természetesen ugyanennyit engedtek vissza a tóba – a miskolci TBF alapszervezet nyitott horgásznapján, június 19-én szombaton.

smételten a Szerencs-Ond melletti Árpádhegyi horgásztavon rendeztük meg a június 19-én a miskolci TBF alapszervezet családi horgásznapját. A 11 csapaton kívül családtagok is szép számmal jelentek meg, így több mint ötvenen jöttünk össze.

Részt vett a Biztber Főnökség, a Távközlési Főnökség vezetője családtag-

Meghaladta a három mázsát,

jaival és a TEB osztályvezetője is családtagokkal együtt.

A ragyogó időjárás kedvezett, már a reggel hat óra után megtartott sorsolásnál szépen sütött a nap, szélcsendes időben indult a horgászok versengése. Az előkészületek után hét órakor dudaszóra indult a halvadászat. A horgászok többségénél jócskán kimozdult a mérleg nyelve a verseny végét jelző dudaszó után.

Az összesítés után kiderült, hogy 309,31 kilót fogtunk, majd engedtünk

vissza a tóba. Az én örömöm az volt, hogy minden csapat fogott halat.

Az egyéni első helyezett Jutkó László lett 48,7 kilós zsákmánnyal, a legnagyobb halat egy 14,55 kilós tőpontyt Böszörményi János fogta, a legkisebbet pedig Tímár Imre.

A csapatversenyt a szerencsi biztberes csapat nyerte, így ők képviselhetik a területi horgásznapon alapszervezetünket szeptember elején.

A családtagok is kitétek magukért, ők készítették a verseny után jóízűen



szombathelyiek



• **Féksaru dobás női:** I. Kulcsárné Nóra, II. Tóth Szimonetta,
• **Féksaru dobás férfi:** I. Szolnoki Balázs, II. Barasits Attila, III. Fülöp Róbert.
Gratulálunk mindenkinek!
Németh Tamás
TK Vezető Szombathely



Kánikulában, de jó hangulatban zajlott a pécsiek horgászversenye



A Vasutasok Szakszervezete Pécs Területi Képviselőlete és a Dombóvár Gépész Alapszervezet most is közösen rendezte területi szintű horgászversenyét idén június 19-én, szombaton a Sarádi-tavon.

A megyehatáron húzódó völgyzárógátas tó hasznosítója, a Sásdi Vízgazdálkodási Horgász Egyesület. A rendszeresen jól halasított víz jó, eredményes horgászatot biztosít a vendégek számára. Leginkább ponty, amur, süllő kárász akad horogra.

A rendezvényre reggel 7-re minden versenyző megérkezett, a 8 óras kezdésre mindenki elfoglalta a helyét. A sok résztvevő – versenyzők és kísérőik – nagy várakozással vágtak neki a várva várt versenynek.

Ahogy telt az idő, a levegő hőmérséklete fokozatosan emelkedett, délutánra elérte a 36 fokot. Egész nap folyamatosan frissítővel kínáltuk a résztvevőket. Pontosan délben zárult az első forduló, ekkor tartottuk az ebédszünetet, majd 13-tól 17 óráig zajlott a második forduló.

Horváthné Czindery Zsuzsanna területi titkár és Horváth Lajos, a Pécsi Területi Képviselőlet elnökségi tagja, KÜT- és KMVB-tagunk a rendezvény alatt az aktuális dolgokról tájékoztatta a résztvevőket, persze nem zavarva a verseny menetét. A rettentő meleg ellenére a 40 versenyző kitartott az utolsó percig.

Sajnos a tikasztó hőségben nem túl sok halat sikerült akasztani a versenyzők-

nek. Idén is a Dombóvár Gépészet Alapszervezet tagjai vitték el a kupákat.

EREDMÉNY:

- I.** Fehér Attila 8,24 kg., Dombóvár-Gépész
- II.** Pethő Zsolt 5,86 kg., Dombóvár-Gépész
- III.** Reiting Zsolt 5,74 kg., Dombóvár-Gépész.

Legnagyobb hal: Reiting Zsolt 5,06 kg., Dombóvár-Gépész

A kánikulai meleg, a versenyzők akaratja és a segítők kitartása méltóan tükrözte a verseny színvonalát. Köszönöm Pethő Zsolt kollégának a szervezésben nyújtott segítségét, Roznik Lillának, Kövesdi Virágnak, Tóth Zsoltnak, Kelemen Rolandnak, Kövesdi Rolandnak a mérlegelésben, versenyzők ellátásában nyújtott munkáját, Kertész Ferenc kollégának pedig köszönet a képekért.

Külön köszönet Kövesdi Tamásnak, az ő segítségével nélkül ez a remek, hangulatos rendezvény nem jöhetett volna létre.

Az eredményhirdetés után a fáradt résztvevőkkel közösen megbeszéltük, hogy jövőre májusban tartjuk a versenyt, elkerülve a rettentő meleget.

Ez a verseny is bebizonyította, hogy mindannyian vártuk már ezt a kis szabadságot, kikapcsolódást, hogy kiengedhesük azt a gőzt, feszültséget, ami felhalmozódott bennünk a vírus miatt. Jó volt újra együtt lenni ezen a napon.

Horváthné Czindery Zsuzsanna



amit kifogtak...

elfogyasztott pincepörköltet, ami mindenki elismerését elnyerte.

Horgászat közben tippversenyt is rendeztünk a magyar-francia EB mérkőzésre, a végeredményt egyedül a kazincbarcikai Varga Zsolt távközlő mester találta el.

Meggyőződésem, hogy ezen közösségi rendezvények kamatozódhatnak a mindennapokban is, úgy a munkahelyen, mint a baráti kapcsolatokban, de bízom abban, hogy a szakszervezet is profitál ebből.

Az aktualitásnak megfelelően a 2021. évi bértárgyalások állásáról is hallhattak a résztvevők, de a KSZ módosításai is szóba kerültek.

Jó görbülést a legközelebbi horgászatra minden sporttársnak! Köszönet a szervezésben és lebonyolításban résztvevőknek. A végén egybehangzóan elhatároztuk: jövőre újra megszervezzük.

Helyezések:

Csapat

- I.** Szerencsi biztber: 58,21 kg.
- II.** Gömöri biztber I. csapata: 57,18 kg.
- III.** Felsőzsolca távközlő szakasz csapata: 47,46 kg.

Egyéni

- I.** Jutkó László 48,76 kg.
- II.** Orosz Attila 47,46 kg.
- III.** Lukács László 46,22 kg.

Bodnár József



Az országot lerohanó koronavírus, védekezés, járványügyi intézkedések, enyhítések folyamatos követése, majd a járvány fokozatos enyhülése reményt adott és végül lehetővé tette, hogy idén is meg tudjuk szervezni az alapszervezeti Vasutasnap alkalmából a sport- és családi napunkat.

Ezúttal új helyszín, a kapospulai rendezvénypark adott helyet az eseménynek. A park adottságai nagyon kedvezőek, mivel a területén egy hatalmas filagória áll, ahol a fellépők szerepeltek, illetve az ebédet is itt fogyasztottuk el. Körülötte a fák kellemes árnyékot adtak, és játszótér is van.

A rendezéssel már korábban – csütörtökön – felállítottuk a sátrakat, a padokat, hogy másnap reggel ezzel ne zavarjuk a főzőcsapatok munkáját.

Július 9-én reggel 7-kor érkeztek a résztvevők, akik a sorsolás után elfoglalták a helyüket, majd dudaszóra megkezdtek a főzőversenyt. Az idén marha-sertés vegyespörkölt volt a feladat.

A vendégek 9 órától érkeztek, köztük volt Horváthné Czindery Zsuzsanna, Pécs Terület vezetője, Horváth Lajos, KMVB-KÜT képviselő, Horváth Ferenc titkár, illetve Lőrincz János titkár és csapata a Nagykanizsa Gépész alapszervezettől. A munkáltatót Schot Norbert, Dombóvár telephelyvezető és Osváth Sándor, Nagykanizsa telephelyvezető képviselte.

Az ünnepélyes megnyitón Kövesdi Tamás titkár köszöntötte a megjelenőket, majd elbúcsúztattuk a nyugdíjba vonuló Takácsné Kalocsá Éva, Ferenczi György, Jakab László tagjainkat, akiknek megköszöntük az évtizedeken át tartó lojalitásukat a szakszervezetünk iránt. Benkő Gáborné, Csipak Géza, Gárdonyi Zoltán tagjainknak ez évben nyújtott kiemelkedő alapszervezeti munkájukért Dicséret oklevelet adtunk át.

Kisorsoltuk a Vasutas újság e havi rejtvényének megfejtői közül a nyertest, Tusnovics Mihályt, aki vásárlási utalványt kapott. Utána következett Pápai László és csapatának dobos

Forró vasutasnap buli

műsora majd a Zala Gyöngye Táncegyüttes fellépése. Színvonalas előadásukat a közönség vastappsal jutalmazta. Megkezdődtek a versenyek, javában folyt a 9 csapatot felvonultató főzőverseny, pingpong, darts, kosárlabdadobás. Aláfestésként a jó zenei hangulatról DJ Török gondoskodott.

Az időjárás nem kegyelmezett, hozta a 34 fokot, a szomszóságot, amit a vendégek a Kisler sörkert felszolgálói által csapolt házi sörrökkel, üdítőkkel csillapítottak. Voltak, akik beszélgettek, figyelték a versenyek alakulását, táncoltak, illetve a munkáltató képviselőivel is megtalálták a közös hangot.

A 220 résztvevő már nagyon várta a déli harangszót, hiszen ez jelentette a főzőverseny végét, amikor a tagok leülhettek és elfogyaszthatták az általuk kiválasztott csapat főztjét. Az 5 fős zsűrinek évről évre egyre nehezebb a feladata, hiszen a csapatok egyre jobban, ízletesebben főznek.

A főzőverseny eredménye

I. Fékes Csapat (Magyaros J., Tamás Cs., Gelencsér Á.)

II. Motoros Csapat (Fábián J., Pethő Zs., Pröglő Cs.)

III. Reszortos Csapat (Varga E., Káldi A., Kommer D.)

Mind a kilenc csapat 3 üveg bort kapott az indulásért, a helyezettek serleget, illetve a

Bonyhád Volán Alapszervezet titkára, Czike László által felajánlott bort.

Az eredményhirdetés után a csapatok és a vezetőség közös elhatározása alapján jövőre ez a verseny a Borbély Csaba Emlék Főzőverseny néven szerepel.

Akik akartak, repetázhattak, a nap végére csak az üres bográcsokat kellett eltisztítani a versenyzőknek.

Pingpong verseny eredménye:

I. Sinai Gábor

II. Tímár Bálint

III. Filótas Péter

Darts verseny eredménye:

I. Ruppert Dominik

II. Sinai Gábor

III. Bíró György

Kosárlabda dobó verseny eredménye:

I. Ruppert Dominik

II. Kövesdi Roland

III. Kelemen Roland

A helyezettek mind érmet vehettek át jutalmul. Ezt a napot is, mint az eddigi 10 alkalommal, a jó kedv, felhőtlen beszélgetések, finomabbnál finomabb ételek, a korrekt versenyszellem, jó hangulat és elégedettség jellemezte. A rendezvényt 18 órakor zártuk be, miután az elpakoló csapatok, távozó résztvevők egyhangúlag azzal biztatták a rendezőket, hogy jövőre is itt lesznek, versenyeznek, és együtt jól érezzük magunkat, mert ez a mi napunk, nyugdíjas és aktív kocsizsgálóké, irodistáké, járműszerelőké, vezetőké, egyszerűen: a gépészeké. Köszönet és nagy elismerés az előkészületekben, lebonyolításban résztvevő kollégáknak, akiknek a segítségével nélkül nem sikerülhetett volna ez a nap zökkenőmentes lebonyolítása.

Örülök, hogy ez a rendezvényünk minden résztvevő, vendég tetszését elnyerte, mert ez ad erőt és kedvet a folytatásra.

Kövesdi Tamás

titkár



A debrecenieket semmi nem tántoríthatta el

Nagyon sokan vártuk már ezt a napot. Hosszú bezártság után végre újra megszervezhettük Püspökladányban a Vasutasok Szakszervezete Debrecen Területi Képviselőinek családi napját! A helyszín, ahogy már évek óta, a püspökladányi Városi Gyógyfürdő volt.

Tele voltunk kételyekkel a szervezés elején, de idén nem az időjárás, hanem a pandémia miatt. A már hagyományos

rendezvényünket azonban mindenképpen meg akartuk valósítani, mert igen sok helyről jött az igény, a biztatás, hogy csináljuk meg. Nos, ezek alapján nem is volt kérdés a megrendezés.

Nekifogtunk a jól bevált módszerekkel és segítőkkel. Reménykedtünk a jó időjárásban, de persze, ahogy lenni szokott, a természetfelelős megpróbált keresztbe tenni nekünk.

A vasutasok azonban nem ijedősek és ezt is „elintézték”, tehát lett jó időjárás!

Több mint 150 kolléga jött el családotól! Nagyszerű volt a Draskovits Rudi által készí-

tett füstölt csülkös babgulyás. Rengeteget segített Szabó Jani startos alapszervezeti titkár, aki helybeliként mindenképp tudója volt, ha megakadtunk valamiben. A rendezvényen részt vett Meleg János, a VSZ elnöke és Zlati Róbert alelnök is, akikkel sokan és sokat tudtak beszélgetni.

Köszönet a VSZ jelentős anyagi támogatásáért, a megjelentek hozzáállásáért, a gyógyfürdő dolgozóinak és a segítőknek!

Reméljük, jövőre újra találkozhatunk veletek!

Suszter Csaba



Egy tonna halat fogtak a II. VSZ-GIB horgászversenyen

Második alkalommal rendezett 24 órás horgászversenyt Püspökladányban a Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottsága július 2-3-án. A horgászok összesen 1 tonna halat fogtak.

A versenyt idén is a Tünet Sporthorgász Egyesület kezelésében lévő ötektáros Püspökladány 6-os tónál rendezték, amely közvetlenül a város mellett egy csendes, rendezett területen található, közepén kis szigettel.

A versenyre 2 fős csapatok jelentkeztek az ország minden részéről. A tó befogadó képességét tökéletesen kihasználva végül 25 csapat rajtolt.

Csapatok, kísérők megérkezése után Kövesdi Tamás GIB-titkár köszöntötte a jelenlévőket és megnyitotta a versenyt.

A sorsolás után Pusztai Lajos titkár ismertette a szabályokat.

Ezt követte a közös ebéd, majd a kisorsolt helyek elfoglalása és 13 órakor dudaszóra megkezdődött a verseny. A versenyzőket és kísérőiket folyamatosan frissítő itallal, kávéval kínáltuk, este közösen foyasztottuk el a babgulyást. Besötétedés után az éjszaka csendjét csak a kapásjelzők folyamatos csipogása zavarta meg, a sötétséget pedig a kapások alkalmával felvillanó mozgásérzékelő lámpák felvillanása. A mérlegelők éjszaka is folyamatosan dolgoztak. Az időjárás kedvező volt, lengye szél és estig tartó 28 fokban hőmérséklet, de a versenyzőket próbára tette a hajnali 2 eső.

Az előző versenyzőket friss reggelivel, kávéval és házi melegítő itallal spantoltuk a verseny folytatására. Sikert, mert egész délelőtt nagy lelkesedéssel folytatták. Közben beszélgetések, ismerkedések, szakmai eszmecsere is folytak egymás között. A versenyzőket folyamatosan látogató GIB-titkár válaszolt a felmerülő szakmai kérdésekre, felvetésekre, míg a versenyen horgász résztvevőként Horváth Csaba VSZ szervezetpolitikai alelnök a szervezeti és egyéb kérdésekre válaszolt.

A versenyt közös ebéddel és az eredményhirdetéssel zártuk, amelyre megérkezett a VSZ elnöke, Meleg János és érdekvédelmi alelnöke, Zlati Róbert is. A díjátadáson és a versenyen is aktívan résztvevő Budapest JBI igazgató, Neue Vilmos is kiemelte azt a jó kapcsolatot, ami a munkáltató, a VSZ és a GIB között van. Szerinte – is – szükség van az ilyen rendezvényekre, ahol tagok, vezetők egymás mellett versenyeznek, beszélgetnek.

A versenyen fogott hal mennyisége meghaladta az 1000 kilót.

Eredmény:

I. Somodi Mátyás- Fodor Gábor 113,05 kg

II. Vég Lajos-Vég Zoltán 112,53 kg

III. Rábai Zoltán-Tüdös Balázs 97,20 kg

Legnagyobb hal: Soós József 13,4 kg



Köszönöm mindazok munkáját, akik azért dolgoztak, hogy a verseny lebonyolítása, a versenyzők kiszolgálása zökkenőmentes legyen.

Köszönet illeti a konyhafőnök Rábai Kálmánt és tündéri segítőit, Rábai Kálmánné Sárkát, Pusztai Lajosné Irénkét, továbbá az egész verseny alatt a gyors, precíz munkát végző mérlegelőket, Takács Jánost és Berecz Ferencet. Köszönjük a VSZ-GIB-Bp. JBI igazgató támogatását, örök hála Pusztai Lajosnak, aki az előkészületekben és lebonyolít-

tásban a legnagyobb segítségemre volt. A szuper fotókat Széles Szilárdnak köszönöm.

A második GIB horgász és családi nap változatos, kihívással izgalommal teli volt, mind versenyzők, mind szervezők jól teljesítettünk. Bízom benne, hogy a résztvevők elégedettsége erősíti a jövő évi megrendezésre. Az eddigi és az új kapcsolatokat tovább kell építeni, ápolni, erősíteni és tovább adni, hogy kollégáink is lássák, hallják a Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottságában: a barátság örök.

KEDVEZMÉNYES ÜDÜLÉSI LEHETŐSÉG A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE TAGJAI RÉSZÉRE A BALATONNÁL!



Kedvezményes üdülési lehetőség közvetlen Balaton parti kempingekben a VASUTASOK SZAKSZERVEZETE tagjai részére. Üdülőházak, mobilházak, berendezett lakókocsok és lakósátrak, valamint parcellák bérelhetők 11 % kedvezménnyel egész nyáron.

Helyszínek:

- Balatontourist Füred Kemping & Üdülőfalu, Balatonfüred
- Balatontourist Strand-Holiday Kemping, Balatonakali
- Balatontourist Napfény Kemping, Révfülöp
- Balatontourist Berény Naturista Kemping, Balatonberény
- Balatontourist Vadvirág Kemping & Üdülőfalu, Balatonszemes

3-4 fős pótágyazható üdülőházakban és 4+2 fős mobilházakban nappali felszerelt konyharésszel – hűtőszekrény, kávéfőző, főzőlap – hálófülkék, zuhanyzó és WC, terasz kerti bútorral található, mellette parkolóhely.

A 4 fős bérelhető lakókocsokban és 4+2 fős sátrakban hálófülke, felszerelt konyharész – hűtőszekrény, főzési lehetőség – elősátor kerti bútorokkal található, mellette parkolóhely. Tisztálkodási lehetőség a közösségi vizesblokkokban.

Mindenkori portai árainkból 11 % kedvezményt biztosítunk.

Az árak az idegenforgalmi adót nem tartalmazzák, az a helyszínen készpénzben külön fizetendő 18 éves kor felett.

Szabadidős lehetőségek: ingyenes strandhasználat, játszótér, horgászat és sportolás, animációs programok a főszezonban. Óriás vízi csúszda és medence a Füred Kemping & Üdülőfalu, gyermekmedence a Vadvirág Kemping & Üdülőfalu, valamint a Napfény Kempingben. Büfék, éttermek, élelmiszerüzlet a kempingekben vagy a közelükben.



Foglalás: vasut@balatontourist.hu
Információ: +36 88 544 444



BALATONTOURIST

15.000 FT FELETT INGYENES SZÁLLÍTÁS

-10%

NŐI-FÉRFI DIVATKIEGÉSZÍTŐ

WEBÁRUHÁZ, A WWW.WEBMALL.HU

VSZ TAGOKNAK ÁLLANDÓ, KORLÁTLAN

ALKALOMMAL BEVÁLTHATÓ KEDVEZMÉNYT
BIZTOSÍT MINDEN TERMÉKERE.



KUPONOK

HŰSÉGPONT-
RENDSZER

**VSZ TAGOKNAK
ÁLLANDÓ
10%-OS KUPONKÓD!
ŐRIZD MEG A VSZ KUPONKÓDOT,
MERT SOKAT ÉR!
ÍRD BE A KÓDOT A PÉNZTÁRBAN!**

VSZ-20180223

A KUPON BEVÁLTHATÓ MINDEN TERMÉKRE,
AZ AKCIÓS, LEÁRAZOTT TERMÉKEKRE IS!

WEBMALL.HU

2 NAP ALATT SZÁLLÍTUNK!

– PÉNZVISSZAFIZETÉSI GARANCIA!
– TELEFONOS ÜGYFÉLSZOLGÁLAT:
06-70-315-7815

– 99% VÁSÁRLÓI ELÉGEDETTSÉG!
– MEGBÍZHATÓ ÁRUHÁZ MINŐSÍTÉS

**KARÓRA
DIVATÉKSZER
NAPSZEMÜVEG
PÉNZTÁRCA
NYAKKENDŐ
JÁTÉK – AJÁNDÉK**

31



SERVICE4YOU SZÁLLODÁK

A Service 4 You Hotel Management által üzemeltetett szállodák Magyarország közkedvelt régióiban találhatók.

Családbarát szállodáinkban várjuk gyermekekkel érkező Vendégeinket, ahol MóKaland Játsszoházak nyújtanak feledhetetlen kikapcsolódást az egész családnak.

Wellness- és gyógyszállodáink teljes körű kényeztetést és kikapcsolódást biztosítanak minden kedves Vendégünk számára.



A Vasutasok Szakszervezete tagjainak 15% kedvezmény a foglalás árából

- Foglaláskor a promóciós kóddal érvényesíthető a kedvezmény
- A foglalás menete:
 - a szállodák online foglalási rendszerén keresztül
 - a www.service4you.hu oldal online foglalási rendszerén keresztül

A promóciós kódért keresd területi képviselőteinket!