

Jól időzített együttműködés

Együttműködési szerződést kötött, így már a bértárgyalásokra is minden eddiginél erősebb érdekvédelmi egységgel készül a MÁV-csoporton belül a Vasutasok Szakszervezete és a Volánbusznál működő Közúti Közlekedési Szakszervezet. A két szervezet mostantól közösen képviseli, ha kell, követeli a munkavállalói jogok érvényesítését, rendszeresen egyeztetnek szakmai ügyekben, s ha szükséges, akár a közös nyomásgyakorlás módjáról is. **(3. oldal)**



ÉVFORDULÓ KITÜNTETÉSEKKEL

Megalakulásának 124. évfordulóját ünnepelte november 4-én a Vasutasok Szakszervezete. A „születésnapon” több kolléga, valamint három alapszervezeti közösség is kiváló szakszervezeti munkáért járó elismerést vehetett át a járványhelyzet miatt csak szűk körben tartott ünnepségen.

(5. oldal)

MARATONI ÜLÉS – ONLINE

A Covid-19-járványnak a munka világára, azon belül a közlekedésre gyakorolt hatását is értékelték az Európai Üzemi Tanács résztvevői a novemberi online ülésen. A háromnapos maratoni tanácskozáson szóba került az is, hogy csökkent a vasúti áruszállítás mennyisége, s ez megmutatkozik a teljesítményekben is.

(7. oldal)

INTERJÚ A MÁV-VEZÉRREL

2018 augusztusa óta tölti be a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatói pozícióját dr. Homolya Róbert. Egy esős októberi napon ültünk le beszélgetni a MÁV-os kezdetektől, a magyar közlekedéspolitikán túl a koronavírusig sok mindenről.

(10. oldal)

30 ÉVES A VSZ NŐI TAGOZATA

Ünnepelésre készül decemberben a Vasutasok Szakszervezetének Női Tagozata, megalakulásának három évtizedes évfordulója alkalmából. Az ilyen alkalom mindig egyfajta számvetést is jelent.

A Női Tagozat is számba vette az elvégzett munkát, melyről e lapszámunkban adunk tájékoztatást.

(13. oldal)

Küzdjünk együtt a jövőnkért!

Avasutasok többsége alighanem azokba a korosztályokban tartozik, amelyek – sajnos vagy hál’ Istennek – megélték már ezt-azt munkahelyükön és a magánéletben egyaránt. Vagyis, ez a többség sokat tapasztalt már az élet különböző területein, mondhatni, sokszor rutinból él. Ez a tapasztalat előnyös, amikor valami újdonság jön, akár a vasúton, akár otthon vagy útközben. Némi lelassulást követően ügyesen megoldják a kollégák a problémát, netán áttolják a szomszédba. Mígnem szembe jön az a kis pizsok, és a lassulást csak átmenetileg követi megoldás.

Igen, a járványhelyzetre gondolok. Kár volna ismételtetni azt, amit lépten-nyomon olvashatunk, hallhatunk. De attól még létezik, és bár jókat idéetlenkedünk a dohányzóban vagy akár a közösségi oldalakon, legbelül érezzük, hogy vége a rutinból élésnek. A sokszor valóban jó humor „tetszikelése” a közösségi oldalakon csupán pótcselekvés, amolyan megoldáskiváltó mozzanat. Valami olyasmi, mint amikor egy laza kézfogás helyett nézünk egymásra, és vigyorogva igyekszünk kitálcálni: most ökölrel, bokával vagy éppen könyökkel pótoljuk a rutint. Ám sehogy sem esik jól, ami nem kézfogás, az nem kézfogás. Ami nem köszönés, az nem köszönés.

Szóval komoly próbatétel sűrűjében vagyunk és még leszünk is egy ideig. A kihívás fontos része a betegség megelőzése vagy sikeres kezelése, ám ezt hagyjuk meg azoknak, akik értenek hozzá. De van még egy része a próbatételnek: saját magunk, lelki egészségünk, baráti köreink, munkaközösségünk, és természetesen a családjaink. Nehéz megtalálni önmagunkban és egymásban azt a közös érzést, ami segít kibírni a bizonytalanságot. De talán mégis.

Várjuk, mikor térhetünk vissza ama bizonyos normális életbe, amiben olyan jól el voltunk, csak úgy, rutinból. De vajon biztosan normális volt? Annyiban igen, hogy általánosan elfogadott helyzetben éltünk, dolgoztunk, szerettünk. Többnyire még mi is elfogadtuk, mert úgy szoktuk meg, és eszünkben sem volt kételkedni saját igazunkban. Most viszont már nem tudjuk, kinek is volt, kinek is van igaza. És szép lassan rájövünk az „együtt” igazságára, arra, hogy csak együtt oldhatjuk meg közös problémáinkat. A vasúton, otthon és útközben egyaránt. Kérdés, hogy kivel, kikkel?



Dolhai József

Együtt. Kicsik és nagyok, kolléganők és kollégák, tapasztaltabbak és a még tőlünk is fiatalabbak. Hiszen tudjuk, kiket jelent a Vasutasok Szakszervezete, és azt is, mit jelent a valódi érdekvédelem – többségünk már tényleg nem kezdő. Azt is tudjuk, ki van az ajtó mögött, ki görnyed a vezérlőpult, az esztergagép, vagy épp a monitor előtt. Jól tudjuk, ki van a maszk takarásában, és ők is jól tudják, kik vagyunk mi. És milyen jól tudjuk, ki vár otthon, vagy kit várunk haza száz kilométerekről, de sokan sok határon túlról. Ne feledjünk el minden múltat, de gondoljunk együtt a jövőre. Oldjuk meg együtt azt, ami külön-külön nem megy. Okozunk meglepetést egymásnak, legyünk jobbak, mint a maskarás idők előtt voltunk!

Mindezt együtt, mert úgy könnyebb küzdeni, mindent átvészelni. Mert együtt sikerülhet megtalálni egy valóban normális, közös jövőt.

A jövőnket.

LOJALITÁSI JUTTATÁS

NOVEMBER 13. ÉS 30. KÖZÖTT DÖNTHETSZ A 350 000 FORINTRÓL!

(A juttatásra a rész munkaidőben foglalkoztatott munkavállalók rész munkaidőjük arányában jogosultak.)



Pénzt és SZÉP-kártyát is szeretnél?

NYILATKOZOL
nov. 30-ig

bruttó 181 000 Ft
pénzbeni juttatás
és
172 000 Ft SZÉP-kártya
vendéglátás juttatás

A nyilatkoztatást a munkáltató elektronikus úton fogja megoldani.
Nem jogosult nyilatkozni, akinek munkaviszonya 2019. december 1. után jött létre, vagy munkaviszony megszűnés miatt időarányos juttatásra jogosult.

**Hóközi
kifizetés
decemberben**

Ez nettó 120 365 Ft-ot jelent pénzben (adókedvezmények nélkül) és 172 000 Ft-ot SZÉP-kártyán

Csak pénzt szeretnél?

**NEM
NYILATKOZOL**

bruttó
350 000 Ft
pénzbeni juttatás

Ez nettó 232 750 Ft-ot jelent adókedvezmények nélkül

Vasutasok Szakszervezete

Bértárgyalásokra időzített együttműködés

Már a bértárgyalásokra is minden eddiginél erősebb érdekvédelmi szakszervezeti egységgel készül a MÁV-csoporton belül a Vasutasok Szakszervezete és a Volánbusznál működő Közúti Közlekedési Szakszervezet azzal, hogy együttműködési megállapodást kötöttek. A két szervezet mostantól egyesített erővel képviseli, ha kell, követeli a munkavállalói jogok érvényesítését, rendszeresen egyeztetnek szakmai ügyekben, s ha szükséges, akár a közös nyomásgyakorlás módjáról is.

Az

erőket egyesítve közösen készül már a bértárgyalásokra is a MÁV-csoporton belül az október 15-én együttműködési megállapodást kötött Vasutasok Szakszervezete (VSZ) és a Közúti Közlekedési Szakszervezet (KKSZ). Ezzel újabb fórumon fognak egymást erősítve, így vélhetően az eddigiekénél is hatékonyabban fellépni a munkavállalók érdekeiért. A két szervezetnek többéves tapasztalata van már a közös munkában, hiszen a Magyar Szakszervezeti Szövetség megalakulása óta tagjai a MASZSZ Közlekedési Tagozatának, valamint az állami cégek közös erőfeszítésével, két évvel ezelőtt létrehozott Közszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fórumának is.

Az újabb együttműködés apropóját a Volánbusz MÁV-csoporthoz kerülése adta – magyarázza az előzményeket Meleg

János. A VSZ elnöke az eddigi közös munka jó tapasztalatai alapján úgy véli, egymást támogatva és erősítve a cégen belül minden eddiginél hatékonyabban fognak fellépni a munkavállalók érdekeiért. Így lesz ez már a hamarosan kezdődő bértárgyalásokon is – szögezte le.

A határozatlan időre szóló megállapodás szerint „a két szakmai szakszervezet által létrehozott együttműködés alapja az egymás iránti tisztelet, szolidaritás, a szakszervezeti tagság közös érdekeinek megjelenítése és támogatása, a kölcsönös segítségnyújtás, a MÁV-csoportban közösen képviselhető álláspontok kialakítása és megjelenítése”.

A VSZ és a KKSZ mostantól a hazai ágazati munka mellett a nemzetközi fórumokon is egyetemes álláspontot fog képviselni – szögezik le a szervezetek vezetői.

Ki a komfort-zónákból!

Közös ügyekért, azonos célokért mostantól együtt. Ez a lényege a lapszámunk címlapján is olvasható együttműködésnek, amelyet a közelmúltban kötött a VSZ és a már egy ideje a MÁV-csoport tagjaként működő Volánbuszos Közúti Közlekedési Szakszervezet. Így együtt erősebbek leszünk, s eredményesebben képviselhetjük a tagjainkat – ez szent meggyőződésünk.



Meleg János
elnök

Szerződésünk azonban túlmutat a cégen belüli összefogás technikai megoldásán. A KKSZ elnökével, Baranyai Zoltánnal együtt ugyanis hiszünk, hogy megállapodásunk más szakszervezetek számára is példaértékű lesz. Különösen ott, ahol egy cégen belül több érdekvédelem is működik, nem ritkán egymás ellen, egymással rivalizálva, jobb esetben esetleg éppen csak külön utakon járva. Vajon miért a széthúzás? Mi kell ahhoz, hogy minden szakszervezet – vezetőivel az élen – felismerje végre: egységben az erő.

Az elmélettel persze nincs gond. Borítékolom: bármelyik érdekvédelmi elnököt megkérdeznénk, hogy szerinte mitől lehetne a magyar szakszervezeti mozgalom újra erős, mindegyikük válaszában ott lenne az összefogás, mint a hatékonyság alapja. Hangsúlyozom: elméletben. Azonban, amint ki kell lépni az évtizedek alatt kialakított komfortzónából, s a gyakorlatban is meg kellene mutatni, hogy milyen az egymás iránti valódi szolidaritás, ezer kifogás akad.

A szolidaritás gyakran nem csupán jól megfogalmazott nyilatkozatokból áll. A valódi kiállás a tetteinkben mutatkozik meg. Abban, hogy közösséget vállalunk-e egymásért, erősítjük-e egymás jogos harcát azzal, hogy személyesen is részt veszünk benne. Hiszen ezek a küzdelmek, tiltakozások, demonstrációk és esetleges sztrájkok nem az érdekvédelmi vezetőkről, de még csak nem is az egymással rivalizáló szervezetekről, hanem a munkavállalókról, jelenlegi és reménybeli tagjainkról szól. Az ő érdekükben cselekszünk. Ez a szakszervezetiség alapja.

Gyakran elgondolkozom, van-e remény arra, hogy változzunk, s egyesek ne csak az íróasztalok mellett legyenek szolidárisak másokkal. Persze, tudom, a remény hal meg utoljára. Ennél azonban most lényegesen több kell. Ezúttal a „Pató Páloknak” is be kell látniuk, nem érünk rá holnapig, ma kell cselekedni. Azoknak is fel kell áldoznunk a kényelmüket, akik a szakszervezeti mozgalomból mostanra látványpékséget csináltak. Ez a szakszervezeti mozgalom fennmaradásának az ára. Nagy ár? Ez a befektetés, a kényelem feláldozása azonban a tagság növekedésével busásan megtérülhet. Szerintem megéri.



A járvány sem feledtetheti el a klímavédelem fontosságát

Folytatódik sorozatunk a klímavédelemről. Az előző lapszámban azt jártuk körül, hogy hogyan lehetne vagy időnként éppen miért lehetetlen rávenni az embereket arra, hogy fenntarthatóbban éljenek. Szó esett a szkeptikusokról meg az egyik legnagyobb gondról, hogy legtöbbünknek egyszerűen nincs elegendő és hiteles információja a klímaprobléma valós megítéléséhez. Most ezt igazoló, ide kapcsolódó információkkal kezdem összeállításomat.

Európa legnagyobb tetőn kialakított napelemparkjának győri átadóján a magyar külügyminiszter arról beszélt, hogy Magyarország milyen jól teljesít környezetvédelmi szempontokból, hiszen idén április első hétvégéjén a teljes magyar energiatermelés 27,3 százalékát adta a napenergia. A politikus szerint még sohasem álltunk ilyen jól.

Az adatok szerint az egy főre jutó szén-dioxid-kibocsátás 2017-ben 5,2 tonna volt Magyarországon, miközben a világátlag 4,8 tonna. Tehát ezt az értéket meghaladtuk. Persze az USA-ban, illetve Kínában nagyobb ez a szám, úgyhogy amennyiben a „jól teljesítéshez” elég, hogy ne a legrosszabb helyen szerepeljünk a listán, valóban megveregethetjük a vállunkat.

Magyarország vállalta, hogy 2030-ra a villamosenergia-termelés 90 százaléka karbonsemleges lesz, az EU-s klímacélok eléréséhez azonban további nagyon sok komoly vállalkozás és intézkedés szükséges. A külügyminiszter a zöld politikát a növekedéssel összekötve képviseli el – mondta –, hiszen szerinte a versenyképességnek és a környezetvédelemnek kéz a kézben kell járnia. Ez méltányolható álláspont, de mindjárt alakítja is a szükséges és lehetséges intézkedések arányát.

Pedig fontos lenne minél előbb és jobban zöldíteni a gazdaságot. A legtöbb elemzés szerint az egy évben kibocsátott egy főre jutó szén-dioxid mennyiségének 2-3 tonnára kellene csökkennie ahhoz, hogy megelőzzük a klímakatasztrófát, ezt pedig a legtöbb ország – ahogy fentebb olvasható, Magyarország is – bőven meghaladja.

A statisztikák alapján egyébként Magyarország szén-dioxid-kibocsátása valóban csökkent a harminc évvel ezelőttihez képest, 2010-hez viszonyítva azonban növekedett. Tehát a tendencia nem sok jóra

enged következtetni. Elegendő, hiteles, megítélhető? Úgy tűnik, nem szabad egyedül a politikusokra bízni a döntést.

Egy copfos kislány harca

2018 augusztusában kezdett egy copfos svéd diáklány, Greta Thunberg péntekenként a stockholmi parlament előtt tüntetni, hogy végül már komolyan a döntéshozók a klímaváltozást és a tudósok figyelmeztetéseit. Bár nagyon sokat tett a környezetvédelem ügyéért, igazából nem is ő az első lázadó, sok fiatal a világ több pontján évek óta tüntet a klímaválság elégtelen kezelése miatt. Thunberg akkor jelent meg, amikor nyilvánosságra került a másfél fokkal felmelegedésről szóló jelentés és sok ember tényleg megijedt attól, hogy mi fog történni. A svéd lányt követve milliók vonultak az utcára, hogy csatlakozzanak a klímaharchoz, mozgalmá erősítve a diáklány kiállítását. Elindult a változás. Ennyi ember akaratát nem lehet figyelmen kívül hagyni. A mozgalom eddigi legnagyobb eredménye az, hogy tavaly érezhetően a fő témák egyikévé vált a klímaválság. Talán végre kezd bekerülni a köztudatba, hogy tarthatatlan, ahogyan most élünk, változtatnunk kell, mindannyiunk érdekében. Ezért foglalkozunk vele mi is a Magyar Vasutas hasábjain. Élen akarunk járni, példát – esetleg csak apró példákat – akarunk mutatni.

A „Greta-mozgalom” sikeres, vélhetően azért, mert nem állítja, mindenhez ért. Inkább azt kéri, hogy az emberek – és a döntéshozók is – hallgassanak a tudósokra. A magasrangú döntéshozókra ugyanis a felnövekvő – és tüntető – nemzedékek egy kopaszodó, jómódú fehér férfiként tekintenek, akinek van annyi pénze, hogy megvédje saját unokáit, a többiek sorsa pedig nem nagyon érdekli. Eközben a Greta-követők többsége fenntarthatóan él, és igyekszik megmenteni azt, ami még a Földből megmaradt.

Valójában nem igaz, hogy csak a fiatalokat érdekli a bolygó sorsa. Egyetlen generációról sem mondhatjuk, hogy egységesen támogató vagy elutasító lenne a környezeti problémákkal szemben. De a fiatalok nagy előnye, hogy az internetnek köszönhetően világpolgárként nőnek fel, s közvetlenül hozzáférnek bármilyen globális adathoz, trendhez, és nagyon szabadon tudnak gondolkodni.

A környezet hálásan reagál

A koronavírus-járvány sok mindent lelassított, az egészségügyi válsághelyzet érthetően a klímaváltozás problémájáról is időszakosan elvonta a figyelmet. Volt viszont egy sor előremutató mellékhatása a járványnak. A kényszerű passzivitás és a fogyasztás bezuhanása azonnal kitisztította a városok levegőjét, a korábban forgalmas tengeri kikötőkbe bemerészkedett az élővilág, és személyesen is megtapasztaltuk, hogy ha muszáj, képesek vagyunk gyorsan, sőt gyökeresen megváltoztatni az életvitelünket. A járvány megmutatta, hogy ki tudunk lépni a megszokásokból, s erre azonnal hálásan reagál a környezet.

De nagyon fontos, hogy a klímavédelmi mozgalom újra tudjon indulni majd a járvány után, de ne a régi mederbe, hanem egy újba térjen vissza. A fiatalok klímamozgalma nagyon sokat hozott ahhoz, hogy erősödjön a környezeti kihívásokra és a klímaválságra irányuló figyelem.

Az Európai Bizottság legutóbbi közvélemény-kutatása szerint a lakosságnak már 93 százaléka tartja valós és súlyos problémának a klímaváltozást. Ebből 79 százaléka kifejezetten súlyos problémának tekinti, ami a 2017-es hasonló kutatáshoz képest 5 százalékpontos növekedést jelent. Ezekben az értékekben mi is hasonló mértékben vagyunk jelen, azaz nálunk is kell legyen fogadókészség, fogékonyság a klímavédelemre.

Az biztos, hogy nekünk, a vasutaságnak és a vasútnak is van felelősségünk, a vasútnak is változnia, fejlődnie kell. Ennek lehetőségeiről, módjairól és szükségességéről fogok írni a decemberi lapszámban.

Összeállította:
Zlati Róbert



Évforduló kitüntetésekkel

Megalakulásának 124. évfordulóját ünnepelte november 4-én a Vasutasok Szakszervezete. A „születésnapon” több kolléga, valamint három alapszervezeti közösség is kiváló szakszervezeti munkáért járó elismerést vehetett át. Sajnos az idén – a járványhelyzet miatt – csak szűk körben, a biztonsági előírások maradéktalan betartásával kerülhetett sor az eseményre.

Régi hagyományának megfelelően idén is megünnepelte megalakulásának évfordulóját a Vasutasok Szakszervezete. A szervezők ezúttal a 124. „születésnapra” invitálták a kitüntetetteket az ország minden pontjáról. Az ünnepséget még a járvány miatti szigorú előírások sem árnyékolták be: a résztvevők maszkban és óvatos távolságtartással, de méltó körülmények között ünnepeltek.

A központi kitüntetési ünnepséget a Himnusz meghallgatását követően Meleg János nyitotta meg. A Vasutasok Szakszervezete elnöke felidézte a múltat, bár szavai szerint „az elmúlt 124 évet összeszedni és nem nagyon tévedni, nem könnyű”. Ennek ellenére úgy tűnik, neki sikerült. Beszédében a gyökerekig visszanyúlva érzékletesen felvázolta az elmúlt 124 évben történt eseményeket, amelyek nagy részét a mostani generációk már csak a fennmaradt korabeli dokumentumokból, jegyzőkönyvekből ismerhetik, ám a vendégek többsége az utóbbi évtizedeknek aktív részese volt. Az elnök méltatta az elődök bátorságát, elismerte a már nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselők önfeláldozó munkáját, s tisztelgett azok előtt, akik sajnos már eltávoztak.

A „vasutasság” érzéséről beszélve kijelentette: bonyolultabb szeretni a vasutat, a Vasutasok Szakszervezetét, mint ahogyan azt egyesek hiszik. Országos méretekben kell gondolkoznunk – mondta –, támogatnunk kell a pozitív változásokat és felszámolni az elmaradottságot. A VSZ elnöke kijelentette: fontos szereplői vagyunk a társadalomnak, ami nincs a vasúton az nem is bír jelentőséggel az országban. Mégsem kapjuk meg azt a társadalmi elismerést és tiszteletet, amely a vasutas dolgozókat megilletné – jegyezte meg.

A Vasutasok Szakszervezetében tagnak lenni életérzés.



Jó egy nagy családhoz tartozni, családtagnak lenni. Mi nem egyszerűen csak vagyunk. Mi nagyon jók vagyunk – jelentette ki. Nem baj, ha sokszor ránk szólnak, hogy kilógunk a sorból. Lehet, hogy a sorral van a probléma –

jegyezte meg sokak elismerő derűtségére.

– A munkákkal kiérdemelték a tagtársak bizalmát és a Vasutasok Szakszervezete elismerését – fordult a kitüntetésre várókhoz, majd átadta az elismeréseket.

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Dicsérő Oklevelet kapott

1. VSZ ONYSZ Miskolci Alapszervezete
2. VSZ TBF SZB Miskolc Alapszervezete
3. VSZ Forgalmi SZB Debrecen

Arany Jelvény Kitüntetésben részesült

1. Flamich Margit (VSZ Központi SZB Budapest)
2. Gergely Zsuzsanna (VSZ Állomásfőnökség SZB Zalaegerszeg)
3. Hegyi Ferenc (MÁV Ingatlankezelő Kft. VSZ SZB Pécs)
4. Orosz Józsefné (VSZ ONYSZ Sopron)
5. Skarupa Erika (VSZ Állomásfőnökség SZB Békéscsaba)
6. Szabó László (VSZ-START Debrecen Kocsiszolgáltatók Alapszervezete)
7. Zakor György (VSZ Műszaki Kocsiszolgálat SZB Záhony)
8. Zsiri Gyula (VSZ TB Főnökség SZB Miskolc)

Esélyegyenlőségért Díj Varga Gyuláné

Vasutasok Szakszervezetéért Kitüntetés

Bodnár József
Nógrádi Sándor Tamás
Fridrich Imre.

Gratulálunk a kitüntetetteknek!



Maratoni ülés – online

A Covid-19-járványnak a munka világára, azon belül is a közlekedésre gyakorolt hatását is értékelték az Európai Üzemi Tanács résztvevői a novemberi online ülésen. A háromnapos maratoni tanácskozáson szóba került az is, hogy csökkent a vasúti áruszállítás mennyisége, s ez megmutatkozik a teljesítményekben is.

Az sajnos szinte természetes, hogy az EÜT-üléseket is csak online formában lehet megtartani. Így volt ez november 4-6-án is, a szervezet legutóbbi ülésén. Az EÜT létszáma folyamatosan bővül, jelenleg 40 ezer olyan munkavállalót képvisel, aki 12 országban rendszeresen szolgálatot ad.

Az internetes tanácskozáson szekcióüléseket is lehetett szervezni, az online felületen erre is van lehetőség.

A carrier, a műhely és a teherfuvarozási szekciók napirendjei között szerepelt az ez évi teljesítmények értékelése, valamint a jövő kihívásai. A Covid-19 miatt kialakult nehéz helyzet természetesen minden szinten kiemelt téma volt.

Visszaestek a teljesítmények

Az üléseken a teherfuvarozási szekció kiemelten szerepelt, hiszen ahogy Ausztriában, Magyarországon is visszaestek a teljesítmények. Ezt már Kovács Imre, az RCA igazgatója mondta a beszámolójában.



Kovács Imre

Kiemelte, hogy míg az osztrákoknál a kormány jelentős támogatást biztosított az ágazatnak, addig ez Magyarországon elmaradt. Kevesebb árut kell elszállítani vasúton, s ez megmutatkozik a teljesítményekben is. A magánvasutakat a csökkenés csak kis mértékben érintette, mivel ezek a cégek csak az „irányvonalas” forgalomra összpontosítanak. Azt viszont örömdetesnek tartja az igazgató, hogy az ügyfélészrevételek száma a nem túl rózsás körülmények ellenére sem lett több. Kiemelte még, hogy a magyar állammal kötött stratégiai megállapodás végrehajtása ütemezetten halad, s az egyes kocsis forgalom működtetéséhez jó eséllyel már jövő év közepétől kaphatunk állami támogatást. Azt követően pedig az intermodális szállítás is bekerülhet a támogatotti körbe. Kovács kijelentette: van lehetőség a vírus okozta bevételkiesés enyhítésre.



Roman Heibenstreit

Az EU-javaslat alapján a pályahasználati díj mérséklésére is van lehetőség.

Thomas Kargl RCA-igazgató a digitalizáció és a robotizáció fontosságára hívta fel a figyelmet. Ezen a területen elsősorban a DAC – kocsik automata, digitális összekapcsolása – van terítéken, a korszerűsítésre az EU 8,5 milliárd eurót biztosít. Ez a program csaknem 450 ezer vasúti teherkocsit és 15 ezer mozdonyt érint majd. Az ülésen részletes tájékoztató hangzott el Körös Norbert CEO és Kotiers Roman CFO – RCH igazgatóktól is.

A harmadik napon az EÜT kiegészült a Rail Cargo Cariertől (RCC) az olasz Chezia Zanardini mozdonyvezető hölgygel, valamint a Román Radu Alexandru mozdonyvezetővel. Az RCC német és cseh képviselője nem tudott részt venni az ülésen.

„Minden utast és minden tonnát elszállítottunk”

A zárónapi ülés megnyitójában Roman Heibenstreit EÜT-elnök elmondta: folyamatosan bővülő konszernnél dolgozunk, amely lehetőséget ad a kapcsolt országok képviselőire is. Sajnos a jelenlegi körülmények nem teszik lehetővé a személyes megbeszéléseket, de ez nem akadályozza annak, hogy az EÜT teljesítse a küldetését – szögezte le.

Andreass Mattä, az ÖBB Holding vezérigazgatója videóüzenetében elmondta: a járványhelyzet ellenére minden utast és minden tonnát elszállítottunk. Kiemelte: a

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 Mozdóképműhely 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

Folytatódik az egészség- megőrző program

Néhány ponton változik a Kollektív Szerződés a MÁV Zrt.-nél, az Egészségmegőrző Programba jelentkezőket pedig december 10-ig értesítik, mikor várható a beutalásuk, így jó előre lehet tervezni – hangzott el a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsának októberi ülésén.

Elsőként Dr. Tar Zsanett munkajog vezető tájékoztatót adott a MÁV Zrt. Kollektív Szerződésének várható módosításairól. A KSZ módosításával kapcsolatban lefolytatott szakértői tárgyalások eredményeként a vállalati gépjármű vezetési pótléka, a TB és pályás diszpécseres műszakpótléka emelkedhet. Szólt még a KSZ 4. számú mellékletének változtatásairól is, melyet egy külön tárgyalási napon fognak egyeztetni. Zárshavában ismertette a MÁV-csoportban hivatalossá vált személyi változásokat.

Második napirendi pontban tájékoztató hangzott el az Egészség-

megőrző program működéséről. Móricz Judit Operatív HR igazgató részletesen ismertette a MÁV Zrt.-re vonatkozó szabályozás részleteit.

Hangsúlyozta, hogy 2020-ban 680 főre terveztek, de a pandémia miatt márciustól le kellett mondan, majd augusztustól újraindult a program.

Már 120 munkakörben lévő, több mint 13 000 munkavállalónak van lehetősége részt venni a programban. A MÁV Zrt. 44 millió forintot költ erre a célra.

A jövő évről elmondta, hogy a humánpartner szervezetek összehívták a jelentkezőket, majd

december 10-ig a munkavállaló értesítést kap arról, mikor várható a beutalása, így jó előre lehet tervezni.

Előnyt élvez, aki 3 évnél régebben vett részt a programban.

A hozzátartozó részére mindenkinek saját magának kell intéznie a beutalást.

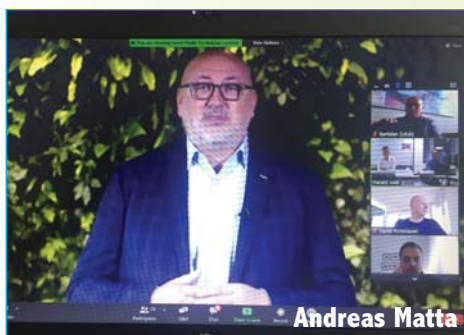
Hangsúlyozta, hogy csak havária esetén lehet lemondani fizetési kötelezettség nélkül, ellenkező esetben a szállás költsége a munkavállalót terheli.

Móricz Judit kiemelte még, hogy a MÁV Zrt. átvállalta az adó megfizetését, ezzel is tehermentesítve a munkavállalókat.

A KÜT tagjai javaslatot tettek a zöldterület karbantartás területén foglalkoztatottak bevonására, munkáltatói szabadság hozzájárulással.

A különfélekén belül három fő munkavállaló rendkívüli szociális segélykérelméről döntött a testület.

(Bodnár József
KÜT elnök
beszámolója alapján)



Andreas Matta

járvány okozta nehézségekből csak közösen tudunk kilábalni. Megjegyezte azonban azt is, hogy a következő évek még nehezebbek lesznek, még akkor is, ha állami segítségre is számíthatunk. Arra kell törekedni mindenkinek, hogy a megfogalmazott célok teljesüljenek. Ezek közül az egyik: még több árut kell a vasútra terelni. Ehhez azonban gyorsabbnak, korszerűbbnek és ügyfél-orientáltabbnak kell lennünk – jegyezte meg. Fel fog gyorsulni a digitalizáció, s ezzel együtt nemzedékváltásra is számítani kell, hiszen

sokan nyugdíjba fognak menni. Az ÖBB konszern eddig is megbízható munkáltató volt, s ezután is az marad. Ez azt is jelenti, hogy a munkavállalóit anyagilag és erkölcsileg is elismeri – hangsúlyozta a vezérigazgató. Minden munkavállalót meg akarunk tartani – zárta beszédét Andreas Matta.

A vasútnak működnie kell

Az ÖBB Holding pénzügyi eredményeit, számaikat Arnold Schiefer pénzügyi igazgató (CFO) mutatta be. Mint említette, a támogatásról jelenleg is folynak az egyeztetések a minisztériumban. Kijelentette: a kormány nem hagyja magára a vasutat. Tervezni kell a vírus utáni időszakot, hiszen a vasútnak működni kell akkor is.

A tanácskozás hátralévő idejében a résztvevők megismerhették az RCG csoport ez évi teljesítményét, napirenden volt a személyszállítás, valamint a pályavasút is.

Heinz Rosenauer, az ÖBB HR-menedzsment vezetője elmondta, hogy a járványhelyzet nagy feladatok elé állít mindenkit, vezetőket, beosztottakat egyaránt.

Gondoljunk csak a home office foglalkoztatásra mint új lehetőségre, vagy esetleg a rövidített munkavégzésre. Ugyanakkor a jövőt is tervezni kell, s a fejadatokhoz hozzá kell rendelni a létszámot is, ami szintén nem kis feladat.

A további felszólalók a napi problémák közül kiemelten foglalkoztak a határokon átnyúló munkavégzés problémáival.

A maratónira nyúló üléssorozat végül is sikeres volt. Az elnök zárshavában a vírus okozta nehézségekre, valamint az ehhez kapcsolódó előírások betartására hívta fel a figyelmet.

Zubály Bertalan



A munkajogban – is – a látszólag értelmetlen alakításoknak gyakran nagyon komoly háttere van. Persze, akadnak kivételek is. Alábbi írásomból egyebek mellett az is kiderül, mit jelent a jogban az „alaki kötöttség”, s hogy kerülhet egy asztalra a munkajog és az amőba vagy akár egy amorf ördög.

Giuseppe Tornatore filmjében, a Pusztá formalitásában a híres író az éjszaka kellős közepén egy távoli rendőrőrsre viszik, ahol egy különös gyilkossági ügyben tanúként hallgatják ki. Mivel az író nem sokat tud az esetről, a vallomástétel kezdetben nem több hivatali formaságnál, kellemetlen nyűgnél, melyet az értetlenkedő és joggal bosszús művészembernek ki kell állnia. Azonban a bölcs nyomozó és az írófejedelem beszélgetése nyomán fokozatosan kibontakozik egy szövevényes és szívbemarkoló történet, így a néző – és maga a főszereplő író is – lassan rájön, hogy az egész hercehurca sokkal több pusztá formalitásnál.

A munkajog egy igazi amorf ördög

A fizika terminológiája szerint a szabálytalan kristályszerkezetű anyagok amorfnak tekinthetők. A görög eredetű szó annyit tesz: alakatlan, formátlan. Ez a jelző kiválóan illeszkedik a munkajogi jognyilatkozatokra is, a Munka törvénykönyve szerint ugyanis a jognyilatkozatot – néhány kivételtől eltekintve – alaki kötöttség nélkül lehet megtenni. A munkajog tehát épp olyan alakatlan, mint egy amőba.

Okkal merül fel a kérdés az olvasóban, hogy mégis, mi a manót jelent a jogban az alaki kötöttség? Mikor beszélhetünk alakszerű nyilatkozatról? Sorkizártnak kell lennie? Vagy zöld A/4-es lapra kell nyomtatni? Esetleg az írószerboltban megvásárolt vízjeles nyomtatványt kell használni? A kérdések mindegyikére nemleges a válasz. A jogban az alakszerűség egyrészt az írásbeliséget jelöli, másodsorban pedig az írásbeliséghez kapcsolódó további feltételek teljesülését, így például a tanúzást, vagy éppenséggel az ügyvédi ellenjegyzést.

A munkajogban ilyen alaki követelmények általában nem merülnek fel. Más szóval, például ahhoz, hogy egy figyelmeztetés, vagy egy rendkívüli munka elrendelése érvényes legyen, nem okvetlenül szükséges az

A munkajog, mint amőba

**JOGI
esetek**

alaki kötöttség, azaz a ráutaló magatartással vagy a szóbeli nyilatkozással is bőven eleget tesznek a felek a törvény előírásainak. Kimondhatjuk: általában a munkajogi jognyilatkozatokat nem kell írásba foglalni: Jól is néznénk ki, ha fejléces papíron kellene a munkáltatónak minden egyes csavar meghúzását elrendelni!

Azért vannak kivételek

Lássuk be, nagyon furcsán nézne ki egy üzem, egy vasútállomás vagy egy gyár működése, ha a felek minden, munkajogi szempontból releváns nyilatkozatukat írásban tennének meg. Írásban kellene jelezni, hogy megyünk ebédelni. A főnök minden áldott nap írásba adná az aznapi feladatokat. Írásban kérnék új fűrófejet a gépemhez, írásban kérnék engedélyt, hogy leszaladhassak az üzemorvoshoz. Brrr! A papír egyre csak fogyna, a fák meg csak sírnának.

De azért vannak kivételes esetek, amikor igenis követelmény az írásba foglalás. Ezek általában olyan jognyilatkozatok, melyek kiemelt jelentőséggel bírnak a felek jogviszonya szempontjából. Ilyen például a munkaszerződés megkötése, módosítása vagy megszűnése, de számos egyéb nyilatkozat is létezik, melynek esetében kötelező tollat ragadni. Nem untatnám a kedves olvasót egy hosszas felsorolással, de egy jó kis száraz ízelítőt mindenképpen adnék a kötelezően papírra vetendő munkajogi nyilatkozatokból, messze a teljesség igénye nélkül: írásba kell foglalni a munkáltató személyében bekövetkező változásról való tájékoztatást, a munkáltató tájékoztatását a munkaszerződés lényeges feltételeiről, a munkáltatói szankciók alkalmazását, a leltárfelelősségi megállapodást, a tanulmányi szerződést és a fizetési felszólítást.

És akkor mi van?

Oké, nem írtunk leltárfelelősségi megállapodást. Na és aztán! Akkor mi van? Talán jön a munkajogi rendőrség? Van annak bármilyen jelentősége, ha nincs meg a papíros? – teheti fel a kérdést az olvasó. Joggal. Mi a jogi megítélése annak, ha egy írásban megteendő jognyilatkozatot a felek a

kötelező alakítás mellőzésével tettek meg?

A kérdésre a legfrappánsabban a Munka törvénykönyve adja meg a választ: a jogszabály szerint az alaki kötöttség megsértésével tett jognyilatkozat – ha a törvény eltérően nem rendelkezik – érvénytelen.

Az érvénytelen nyilatkozat legfontosabb szabálya az, hogy ahhoz nem fűződik joghatás.

Más szóval, ha megbeszélem a főnökkel, hogy a leltári készletért felelősséget vállalok, és a raktárban ismeretlen eredetű készletfogyás áll be, okkal hivatkozhatok az írásbeliség elmaradására a munkáltatóval szemben. A leltárfelelősségi megállapodást ugyanis kizárólag írásban lehet megkötni, az alakszerűség elmaradása érvénytelenségi okot jelent. Más szóval, ha a raktárból eltűnik két raklap kelkáposztakonzerv, és a főnök le akarja verni rajtam a hiányt, nyugodtan érvelhetek azzal, hogy nem írtuk le a feltételeket, érvénytelen a megállapodás, tessék tovább haladni, nincs itt semmi látnivaló.

Sebaj, Tóbiás!

A kötelező írásba foglalásra jó példa a felmondás is. Tegyük fel, hogy egy munkahelyi vita során a heves vérmérsékletű főnök – kinek neve legyen most Tóbiás – Győzőnek, az öntudatos mérnöknek azt üvölti: „Ki vagy rúgva, holnap be se gyere!” Győző vállat von, összeszedi a jegyzeteit, feláll, halkan becsukja maga mögött az ajtót. Másnap, Tóbiás legnagyobb megrökönyödésére azt látja, hogy Győző a számológépe előtt, szalámis szendvicset majszolva nézegeti a félkész tervrajzokat. „Te meg mit keresel itt? Nem megmondtam tegnap, hogy ki vagy rúgva?” A munkavállaló lenyeli az utolsó falatot, felnéz, és így szól: „Ja, de. Csak gondoltam, dolgoznék még egy csöppet.” A főnök feje püspöklilára vált: „Világosan megmondtam, hogy rohadtul ki vagy rúgva! Érted? Holnap ne gyere!” Győző megint csak megvonja a vállát, kikapcsolja a számológépét, és csendben távozik. Másnap a főnök már nem is csodálkozik, hogy a dolgozót az irodában látja: „Könyörgöm, már megint itt

Micsoda alakok!



A jogszabály szerint az alaki kötöttség megsértésével tett jognyilatkozat – ha a törvény eltérően nem rendelkezik – érvénytelen.

vagy? Hát nem érted, amit mondok? Mit követtem el, hogy ezt csinálod?”

Mit követett el a főnök? Vagy éppenséggel, mit nem követett el? Természetesen azt, hogy nem foglalta írásba a munkaviszony megszüntetését. Így, írásbeliség hiányában a felmondás érvénytelen, tehát, ahhoz nem fűződnek joghatások. Más szóval, Győző munkaviszonya nem szűnt meg, függetlenül attól, hogy milyen hangerővel ordibált a főnök. A dolgozónak nem kellett átadnia a munkakörét, nem kellett összepakolnia, nem kellett leszámolnia. Na jó, és akkor most Győzővel mi van? Ki is van rúgva, meg nem is?

Nos, a válaszom az, hogy Győzővel munkajogi értelemben nem történt az égegyadta világon semmi, és ezt ő tudta jól, ezért ment be reggelente dolgozni, ezért ült a számítógépe előtt. Mivel valójában nem mondtak fel neki, tudta, hogy munkavégzési kötelezettséggel tartozik, amit ha nem teljesítene, azonnali hatállyal ki is rúghatná. Így viszont teljesíti a legfontosabb munkavállalói kötelezettségét, nevezetesen azt, hogy a munkáltatója rendelkezésére áll. Ezért pedig bért is kell kapnia. Az pedig, hogy a főnök hazazavarta, semmit sem jelent a bérezés szempontjából: Ha a munkáltató nem tud biztosítani munkát a dolgozónak, állásidőt kell

fizetnie, mely az alapbérrel egyenlő mértékű.

Mégsem érvénytelen?

Tegyük fel, hogy csak szóban kötünk leltárfelelősségi megállapodást. Eltűnik egy raklap kelkáposztakon-zerv, a főnök ordít, felelősséget emleget. Munkavállalóként rettenetesen megijedünk. Válság van, nehéz munkát találni... inkább ne vitatkozzunk! Végül is, csak kétszázezer forintból van szó, hat havi részletfizetéssel...

Szépen lenyeljük a békát, és apránként kifizetjük a követelést. Aztán a szomszéd srác, aki nemrég végzett a jogon, elmondja, hogy feleslegesen teljesítettünk, mert az a leltárfelelősségi, amit nem írnak le, érvénytelen lesz. Érvénytelen megállapodás alapján csengettük ki a pénzt?! Még mit nem! Akkor kérjük szépen vissza, az utolsó fillérig!

Kérdés, hogy köteles-e visszaadni a munkáltató a pénzünket.

Hát, bizony, nem. A törvény ugyanis úgy fogalmaz, hogy az érvénytelenség jogkövetkezménye nem alkalmazható, ha a jognyilatkozat a felek egyező akaratából teljesedésbe ment. Más szóval, ha beleegyeztünk abba, hogy szemet hunyunk afelett, hogy nincs papíros, akkor sajnos, utólag nem sokat tehetünk.

Mi a helyzet a munkaszerződéssel?

Zárszóként térjünk ki a munkaszerződésre is!

Láttuk, hogy a munkaszerződés írásbelisége érvényességi feltétel. Más szóval, ha a felek nem írnak papírt, érvénytelen lesz a munkaszerződés.

Ezek szerint, ha nincs írásom a munkaviszonyomról, pórul jártam? Nem áll fenn a jogviszonyom? Érvénytelenné válnak a munkaadónál töltött éveim? Ha nincs papírom, akkor a munkáltató bármikor mondhatja, hogy nem jár bér, szabadság, pihenőidő, mert érvénytelen a munkaviszony?

Jól néznénk ki. A jogalkotó – ismerve, hogy milyen ügyeskedő természetűek vannak megáldva egyes magyar munkaadók – a törvényben egy nagyon erős kivételt fogalmazott meg az érvénytelenség kapcsán: az írásba foglalás elmulasztása miatt a munkaszerződés érvénytelenségére csak a munkavállaló hivatkozhat, ő is csak a munkába lépést követő harminc napon belül.

Tehát, ha nincs írott munkaszerződésünk, de ténylegesen foglalkoztatásban állunk, a munkáltató semmiképpen sem hivatkozhat érvénytelenségre.

Balczer Balázs

Homolya Róbert:

Dolgos két éven vagyunk túl

2018 augusztusa óta tölti be a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatói pozícióját dr. Homolya Róbert. Egy esős októberi napon ültünk le beszélgetni a MÁV-os kezdetektől, a magyar közlekedéspolitikán túl a koronavírussig sok mindenről.

Két év telt el a kinevezése óta. Hogyan tekint vissza erre az időszakra?

„Dolgos” két éven vagyunk túl. A cégcsoportnak – most már a Volánbusszal kiegészülve – van egy világos víziója, ami illeszkedik minden EU-s és kormányzati politikába. Olyan stratégiánk van, amely mentén el tudjuk érni céljainkat. Két évvel ezelőtti érkezésemkor meglátásom szerint ezek nem voltak így egyben. Gondolok itt a 2030-as versenyképes vasút stratégiára, a menetrend- vagy tarifakonceptióra, de mondhatnám a gördülőállományt és a biztosítóberendezéseket megújító programunkat is. A koncepciók természetesen eddig is léteztek fiókokban, szakértők fejében, csak nem voltak egy egységes egésszé gyúrva. Mindezen felül látványos, előremutató lépésnek tartom többek között a Nyugati és a Keleti pályaudvar felújítását, a ceglédi vonal rendbetételének elkezdését vagy az új jegykiadó-automaták nagyszámú beszerzését. Nagyon fontos dolognak tartom, és mondhatom, hogy büszkeséggel is tölt el ezeknek a fejlesztéseknek a megkezdése, végigvitele, mert magunk csináljuk, saját forrásból. A Keleti pályaudvaron a tavalyi intézkedéseken túl, várhatóan idén év végén megkezdődhet egy új, akadálymentes utascentrum kialakítása is. Így Budapest két fontos – köztük az ország legforgalmasabb – vasútállomása utasbaráttá, komfortossá válik a közeljövőben. Újragondoltuk a teljes utastájékoztatási rendszert a Kommunikációs Igazgatóság részvételével. Fokozatosan teljesen új működési és üzemeltetési folyamatokat vezetünk be, melyekkel először a 2-es, a 30-as és a 70-es vonalakon találkozhatnak majd az utasok. A folyamatok mellett megújul az utastájékoztató felületek arculata is. El kell tudnunk adni a közösségi közlekedést, és szerethetővé kell tennünk a vállalatot, mert csak így lehetünk versenyképesebbek. Úgy gondolom, hogy jó úton haladunk, gőzerővel kell továbbmennünk.

A MÁV Zrt.-t megelőzően a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára volt. A közle-

kedéspolitikában mik a jelenlegi prioritások? Mi a fő közlekedési stratégia ma?

Az infrastruktúra mindig a szűk keresztmetszet a közlekedéspolitikában, és ez egész Európára jellemző. Az Európai Unió célul tűzte ki, hogy 2050-re meg kell teremteni a karbonsemlegességet, azaz egész Európában zéró emissziósnek kell lennie a közlekedésnek. Egyértelmű, hogy a közösségi közlekedést fejlesztenünk kell, versenyképessé kell tennünk a többi közlekedési móddal szemben. Ennek egyik alappillére volt a Volánbusz integrációja július közepén. Egyik közlekedési mód sem tud önállóan létezni, a kormányzati szándék azonban egyértelmű, a vasútnak kell a közlekedés gerincévé válnia. Ezen dolgozunk, hogy tervezhetőbb, olcsóbb, kényelmesebb legyen a szolgáltatás, ez többek között a párhuzamosságok megszüntetése mellett a ráhordási kapacitások növelésével érhető el.

Korábban államtitkárként és most már mint elnök-vezérigazgató is átlátja a magyar vasút helyzetét. Milyen kitörési pontok vannak vagy lehetnek akár az áru fuvarozás, akár a személyszállítás területén?

Mindkét területen akkor tudunk versenyképesek lenni, akkor lesz több utasunk, ha jó, tervezhető és olcsó szolgáltatást nyújtunk. Ez abszolút megfigyelhető az esztergomi és a székesfehérvári vonalakon, ahol jelentős beruházások történtek, mind a pályát, mind a járműállományt tekintve. Azt tudjuk és látjuk, hogy Budapest elővárosban több kapacitás már nincs, bár óriási igény van rá. A budapesti infrastruktúra nagyon elmaradt, a legszűkebb keresztmetszet az maga Budapest. Ezen a területen évtizedek óta nem volt fejlesztés, hatalmas lemaradásban vagyunk. Nyáron felújítottuk saját forrásból a 100a vonal Nyugati pályaudvar és Városliget közötti szakaszát, kiírtuk a HÉV-tendert 54 új hév szerelvény beszerzésére, érkeznek az agglomerációba az új csuklós autóbuszok és újra találkozhatunk KISS emeletes mo-

torvonattal a 70-es és a 100a vonalakon.

Tavasszal hazánkat is elérte a koronavírus-járvány: az adminisztratív területen dolgozó kollégák home office-ban kezdtek dolgozni, és az üzleti tervet is módosítani kellett. Hogy értékeli az elmúlt fél évet a járvány tükrében?

Nagyon gyorsan átváltunk márciusban. Sikerült több mint hétezer munkavállaló home office munkavégzését megoldani, mobil eszközzel ellátni kollégáinkat, és a megnövekedett terhelés ellenére biztosítani a központi rendszerek működőképességét. A járvány is megmutatta, hogy digitalizációs területen hatalmas tartalék rejlik a cégben, a munkavállalókban. Bevezettük a távoktatást, fejlesztettük az online oktatási eszközparkot, valamint napok alatt sikerült a MÁV-on belüli elektronikus aláírást biztosítani a zavartalan ügymenet tekintetében. A veszélyhelyzet idején is ugyanannyi vonat közlekedett, mint egy éve ugyanebben az időszakban, a szolgáltatás biztosított volt.

Ez igaz Európa nagyon sok országára, a vasúti személyszállítás jól vizsgázott. A MÁV, a Volánbusszal közösen a továbbiakban is mindent megtesz azért, hogy akik vonattal vagy busszal közlekednek, biztonságban érezhessék magukat.

A magyar vasút mintegy 8000 kilométer hálózatot jelent, ennek negyedén, 2000 kilométeren évente mindössze 5000 utas utazik. Milyen jövőképe van a kihasználatlan és nagyon rossz állapotban lévő mellékvonalaknak?

Nagyon egyszerű: ezek számok, adatok, melyeket meg kell nézni. Felmértük a mellékvonalak kihasználtságát, mintegy 15 olyan mellékvonal van, ahol naponta nagyjából csak százan utaznak. Ennek természetesen több oka lehet: rossz a menetrend, vagy épp nincs megfelelő átszállási, csatlakozási lehetőség, nem beszélve a 20-30 km/órás átlagsebességről. Azonban száz utasért fenntartani egy vasútvonalat, nem biztos, hogy az állami vagyon leghatékonyabb felhasználási módja. A nagyobb forgalmú regionális vonalak – például Mátészalka – fejlesztése is napirenden van, ezen vonalak megfelelő kihasználása nélkül az Európai Unió közlekedési klímacélokát nem lehet elérni. Most, hogy már a Volánbusz is a csoportunk tagja, ezt hívós fejjel ki kell munkálni, és a célunk, hogy a legha-



tékonyabban a legjobb szolgáltatást tudjuk nyújtani utasainknak.

Az Európai Unió év elején jelentette be, hogy 2021 a vasút éve lesz Európában, amihez 8 millió eurót biztosítanak. Rendezvények, programok, tanulmányok révén kívánják népszerűsíteni, promotálni a vasutat. Készül valamivel a MÁV is?

A MÁV-vállalatcsoport is készül erre, sőt jövőre lesz 175 éves a vasúti közlekedés Magyarországon, vagyis kétszeresen is lesz okunk ünnepelni. Legfontosabb véleményem szerint a szemléletformálás: a fenntartható és a zöld közlekedésre való figyelemfelhívás. Készül egy csoportszintű közös fenntarthatósági stratégia is. A legfontosabb célunk, hogy az emberek újra felfedezzék a vasutat, és ahogy említettem, ez néhány vonalunkon már meg is történt.

Tavaly jelentették be, hogy a cseh magánvasút, a RegioJet is beszáll a Prága-Bécs-Budapest vasúti személyszállítási versenybe idén nyártól. Felkészült a MÁV a piac liberalizációjára?

A kritika és a verseny fontos, mert monopolhelyzetben egy vállalat nem kap valós impulzusokat, visszajelzéseket. Nyitottak vagyunk a versenyre, nem félünk a RegioJettől. A MÁV és a Volánbusz fúziójának egyik célja az, hogy integrált vállalként az utasokat minél hatékonyabban és jobb színvonalon ki tudjuk szolgáltatni, lefedve a közúti és a vasúti

közlekedés minden szegmensét, versenyképes szolgáltatást nyújtva. Ezen dolgozunk gőzerővel.

Július 15-től a Volánbusz tulajdonosi joggyakorlója lett a MÁV Zrt., amivel egységes stratégiai irányítás alá került a vasúti és a buszos tömegközlekedés. Mikorra várhatóak az első érzékelhető változások? Tarifaközösség, menetrendek összehangolása? Eddigi tapasztalatok?

Ez egy évtizedek óta várt esemény volt a magyar közlekedésben. A menedzsmentváltás október első felében megtörtént, viszont maga a vállalat integrálása a MÁV-vállalatcsoportba, az egy hosszabb folyamat lesz. Elég megemlíteni, hogy több mint 20 féle informatikai rendszert, eltérő utastájékoztatói és jegyértékesítési rendszereket kell integrálni a Volánbusz Zrt.-n belül is.

Magára a Volánbuszra is érvényes a piacnyitás: komoly gördülőállomány-fejlesztés zajlik a cégnél, évente 400-600 új busz érkezik. Ez jó az utasoknak és természetesen az üzemeltetőnek is egyaránt.

A célunk, hogy a díjtételeink legyenek azonosak, és egységes felületen lehessen hozzájuk férni. Év végéig szeretnénk kiterjeszteni a MÁV-os jegyértékesítési felületet a buszos közlekedésre is. Szeptember végén megkezdjük a menetrendi reformunk bevezetését, amelynek első

fontos lépése volt, hogy a gyorsvonat és IC-pótjegyeket eltöröltük a Dunántúlon, most október végétől pedig már az észak-magyarországi viszonylatokon is. Ezáltal átlagosan 10-15 százalékkal lett olcsóbb ott a vasúti közlekedés. Az utasokat próbáljuk a ráhordási kapacitások fejlesztésével a biztonságos vasúti közlekedés felé terelni. 2021 nyarára szeretnénk letenni a kormány asztalára a tarifaközösségre vonatkozóan javaslatot, hogy 2022 január elsejétől – támogató kormányzati döntés esetén – bevezethessük.

A magyar vasúton hagyományosan erős a szakszervezetek jelenléte. Milyen kapcsolatot sikerült kialakítani a munkavállalói oldallal?

A tapasztalatom mindenképp pozitív, közös sikerként értékelem a hároméves bérfejlesztés végrehajtását a MÁV-csoportnál. A szakszervezetekkel a veszélyhelyzet alatt is tökéletes volt a munkakapcsolat. Amióta én vezetem a vállalatcsoportot, próbáltunk csoportszinten egyeztetni a szakszervezetekkel, ami igaz lesz a Volánbuszra is. Egy cégcsoport vagyunk, egy a cél, egy az út. Nekem és a szakszervezeteknek közös a célunk: a munkavállalóink érezzék jól magukat munkakörükben, szeressenek itt dolgozni és büszkéek legyenek munkájukra.

Komiljovics Máté

Digitális önműködő kapcsolókészülék

Az

európai „zöld” megállapodás céljainak elérése érdekében a vasúti áru fuvarozás alapvető szerepet játszik a jövő mobilitási rendszerében. Európa, Afrika és Észak-Korea a világ térségei, ahol a tehervagonokat még mindig manuálisan kapcsolják össze, míg az összes többi országban erre önműködő készüléket használnak.

A német Közlekedési Minisztérium projektjét a digitális önműködő kapcsolókészülékek – DAC – tesztelésére 2020 júliusában egy, a Deutsche Bahn (DB) vezette konzorcium nyerte el. A kísérleti projekt megvalósítását három vasúttársaságból – a német DB Cargo, az osztrák Rail Cargo Austria és a svájci SBB Cargo –, valamint a francia Ermewa, az ausztriai központú GATX Rail Europe és a németországi VTG három vasúti teherkocsi-szolgáltatóból álló konzorcium végzi. A DB Cargo által irányított tesztek a nyáron kezdődtek meg és egészen 2022 decemberéig tartanak.

Az automatizált kapcsolás hatékonyabbá teszi a vasúti áru fuvarozást: az új kapcsolási technológia megkönnyíti a személyzet munkáját is, és a pályaudvarok kapacitása is jelentősen növelhető. A DAC egy fontos lépés: valójában a kézi összekapcsolás jelentette az egyik legfőbb akadályt a hatékony vasút felé.

Németországban már az elmúlt években kutatási projekteket indítottak a témában. A legfrissebb projekt célja egyértelműen egy európai szintű bevezetés előkészítése.

Tizenkét teherkocsit szereltek fel négy gyártó kapcsolórendszerével a most futó tesztekhez, amelyek elvégzése után választják ki a megfelelőt. A 24 kocsival felszerelt tesztvonal több hónapig közlekedik Németország, Ausztria és Svájc, valamint az EU többi országában. A DAC-technológiát mindennapi műveletek során kipróbálják a rendezőpályaudvarokon is, s a

tervek szerint 2030-ra egységesen bevezetnék Európában. A következő tíz évben a járműkapcsolást Európában nemcsak automatizálni, hanem digitalizálni is kell.

A DAC-technológia automatikusan összeköti az áruszállító kocsikat, valamint azok vezetőkei az áramellátás, az adatok és a sűrített levegő számára anélkül, hogy megerőltető fizikai munkára lenne szükség. Ezen kívül megteremti az alapot más automatizált működési folyamatokhoz, például egy automatikus fékpróba vagy egy vonat integritási tesztjéhez.

A korszerű rendszer kitarja a kaput a vasúti áru fuvarozás átfogó automatizálása előtt, és digitális forradalmat is jelent a vasúti teherszállítás terén. Ezzel megnyitja az utat a hatékonyság és a verseny-

képesség fokozásához, különösen az egykocsis áru fuvarozás területén. Ennek erősítésével az áruk vasútra terelése valósággá válhat, és a közlekedés éghajlatvédelmi célkitűzései is elérhetőek lesznek, hiszen az áruk vonat al történő szállítása a leg-egyszerűbb módja az éghajlat védelmének.

A tesztekkel el akarják kerülni az ERTMS bevezetésének csapdáját, ahol sokféle rendszert alkalmaznak. Ezért először egyetlen elképzelést szeretnének kiválasztani, amelyet az európai vasúti áru fuvarozáshoz kell igazítani.

Az új technológiáról az európai vasúti szakszervezetek és az ETF is állást foglaltak, s döntően a foglalkoztatásra gyakorolt negatív hatásokra hívták fel a figyelmet. A rendszer mellett szól a bal-

esetek és halálesetek elkerülése, ellene viszont mindenképpen a munkahelyek nagy számának elvesztése. Egyes kalkulációk szerint egy félautomata rendszer alkalmazásával az elegyrendező munkahelyek 25-30 százaléka, míg a teljesen automata rendszer használatával az állások akár fele is feleslegessé válhat.

Ez is mutatja, hogy a DAC egész Európára kiterjedő bevezetése jelentős változásokat jelent a vasúti foglalkoztatás területén.

A tolatási terület mellett ugyanis más foglalkozási csoportokat is érint, például mozdonyvezetőket és a kocsivizsgálókat. Annak érdekében, hogy a közelgő változás társadalmilag is elfogadható legyen, világos tervezési és támogatási szolgáltatásokat kell biztosítani az érintett kollegák át-, illetve továbbképzéséhez, vagy megfelelő források és programok révén kompenzálni a munkahelyek elvesztését.

Komiljovics Máté



Három évtized a nők és a családok szolgálatában

Ünneplésre készül decemberben a Vasutasok Szakszervezetének Női Tagozata, megalakulásának három évtizedes évfordulója alkalmából. Az ilyen alkalom mindig egyfajta számvetést is jelent. A Női Tagozat is számba vette az elvégzett munkát, melyről az alábbiakban adunk tájékoztatást.

Három évtizeddel ezelőtt, 1990. december 17-én jött létre a Vasutasok Szakszervezete női rétegszervezeteként a Női Választmány, mely 1998 februárjától Női Tagozatként végzi munkáját. Megalakulásával a szakmák közül szinte elsőők között a VSZ-nél indult el a megújult női érdekvédelmi tevékenység. A nőszervezet megalakulása egy időre esett a rendszerváltozással, 30 éves tevékenysége pedig azokkal a jelentős változásokkal, amelyek mind az országban, mind a vasúton végbe mentek. Megszűnt csaknem másfél-millió munkahely, megjelent és tömegessé vált a munkanélküliség. Megin dult a vasút át- és szétszervezése, s ennek következményeként a vasutas dolgozói létszám jelentős csökkenése. Romlott a nők munkaerőpiaci helyzete, nőttek a munkahelyi, családi terheik, s fokozódott az esélyegyenlőtlenségük. Eközben folyamatosan nehezedtek a szakszervezetek működési feltételei, taglétszámuk nagymértékben csökkent.

A Női Tagozat ilyen nehéz körülmények között vállalta a nők és a családok érdekeinek képviselését, védelmét, esélyegyenlőségük megvalósulásáért való küzdelmet, s mindvégig ennek szellemében dolgozott.

A Női Tagozat 30 éves tevékenysége egyrészt és elsősorban a vasutas munkavállaló nők és családok érdekképviseletére és védelmére, másrészt az MSZOSZ Női Választmánya – MASZSZ Női Tagozata munkájában való részvételén keresztül az országos női érdekvédelemre tagozódik.

A vasutas női érdekképviselőt terén elért eredmények közül a tagozat a következőket emeli ki:

- A kollektív szerződéseknek jelentős szerepük van az esélyegyenlőség gyakorlati megvalósításában, ezért mindig kiemelt figyelmet fordítottunk a KSZ-ek rendszeres meghosszabbításának segítésére, tartalmának folyamatos bővítésére. Szorgalmaztuk a hátrányos helyzetű munkavállalók,

a GYES-GYED-ről visszatérők munkajogi védettségének növelését, az indokolatlan bérkülönbségek felszámolását, az esélyegyenlőségi bizottságok létrehozását, esélyegyenlőségi tervek készítését. Számos érdemi javaslatot, közülük jó néhány bekerült a kollektív szerződésekbe is.

- A Női Tagozat munkájában kezdetektől fogva kiemelt helyet foglalt el a gyermeket vállaló nők, a gyermekgondozási szabadságot igénybe vevők helyzete, munkába való visszatérésük segítése. 1997-ben kérdőíves felmérést végeztünk a GYES-en, GYED-en lévők körében, s ennek tapasztalatai alapján kezdeményeztük, hogy a KSZ-tárgyalások során a VSZ érje el felmondási védettségük növelését. Sikeres tárgyalások eredményeként MÁV Zrt. Kollektív Szerződése 1998-tól egyéves felmondási védelmet tartalmaz.

- A tagozat egész 30 éves tevékenységét végigkísérte a nők egyenlő esélyeinek megvalósításáért, a velük szemben alkalmazott hátrányos megkülönböztetések megszüntetéséért való fellépés. Számos fórumon követeltük az esélyegyenlőségi törvény mielőbbi megalkotását. Jelentős eredmény, hogy sokévi követelésünk után 2003-ban megszületett és életbe lépett az „Egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról” szóló törvény, mely társadalmi vitájában aktívan részt vettünk.

Kezdeményeztük a VSZ elnökségénél, hogy a MÁV Zrt.-nél jöjjön létre az Esélyegyenlőségi Bizottság és készüljön esélyegyenlőségi terv. Ösztönzésünkre a VSZ-nek sikerült elérnie, hogy 2004-ben megalakult a bizottság, és 2005-ben az országban működő vállalatok közül elsőként itt fogadták el az Esélyegyenlőségi tervet. A szakszervezeti tisztségviselők képzésének ma már szerves részét képezi az egyenlő esélyek témaköre. A Nőbizottság kezdeményezésére 2010-ben a VSZ elsőként a szakszervezetek közül „Esélyegyenlőségért Díj” – kitüntetéssel alapított.

- A Női Tagozat tevékenységében az utóbbi években kiemelt témaként szerepel a nők elleni erőszak, a munkahelyi zaklatás elleni fellépés.

- Az elsők között véleményeztük a 2012-ben életbe lépett új Munka törvénykönyve tervezetét a női munkavállalók és a családok szemszögéből. Az új Mt tervezetének nőket és családokat érintő kérdéseiről 2012 augusztusában kezdeményezésünkre rendezett nagy sajtóvireshangot kiváltott konferenciát 5 szakszervezeti konföderáció nöszerkezete civil nöszerkezetek összefogásával, a Friedrich Ebert Alapítvány (FES) támogatásával. Több általunk felvetett javaslatot is befogadott a jogalkotó.

- 2012-ben javaslatcsomagot készítettünk és elküldtük a Nemzetgazdasági Minisztérium felelős miniszteri biztosának a nők foglalkoztatási helyzetének javítását szolgáló intézkedési terv készítéséhez.

- Jelentős érdekvédelmi eredmény – amit a Női Tagozat vezetője magán személyként, az Alapjogi Biztoshoz intézett megkeresésével ért el –, hogy az új Mt 115. paragrafusát, amely megakartá fosztani a betegállományban lévő munkavállalókat az éves szabadságuk arányos részétől 2015 januárjában módosították.

- 2015 szeptemberében a VSZ 25 városban tartott kitelepüléses aláírásgyűjtést „Férfi 40” címmel a férfiak 40 szolgálati év utáni nyugdíjba-vonulási lehetőségéért.

- A Női Tagozat mindenkor kiemelt feladatának tartotta a női tisztviselők, aktívák oktatását, képzését. Ezt részben saját szervezésű tanfolyamok keretében, részben az MSZOSZ Nőképviselő és a FES által rendezett tanfolyamokon való részvétellel biztosítottuk.

A korábbi években két évente, 2004-től pedig évente szerveztünk 2-3 napos képzéseket.

- Tagozatunk a lehetőségeivel élve kiveszi részét a nemzetközi munkából is.

Hercegh Mária tagozatvezetőt 2009-ben megválasztották az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) Nőbizottságának tagjává. Az újrávalasztások során 2013-ban és a 2017-ben ismételten bizalmat kapott.

- Nőszervezetünk méltóképp megünnevelte megalakulásának 10-15-20-25 éves évfordulóit.

Most decemberben készülünk a 30. évforduló megünneplésére (ha a járványhelyzet lehetővé teszi) – melynek méltó keretet adhatna, hogy a VSZ 2020-at a „Nők évévé” nyilvánította.

(folytatjuk)

Harminchárom év, százhuszonhárom kirándulás

A kezdetek

A személyes történetem azonban korábban, 1951 nyarán kezdődött. Ekkor már kormányhatározat volt arról, hogy az egészség fokozott védelme érdekében természetbarát mozgalmat kell szervezni, ám Hajdú-Bihar megyében és Debrecenben ekkor még nem volt ilyen tevékenység. A vasutas természetjárás éledt leghamarabb az országban, megyénkben, de városunkban is.

Tizennégy lelkes, kirándulni, túrázni szerető emberben felvetődött a gondolat: természetjáró szakosztályt kellene szervezni. Miután az elképzelés lelkes fogadtatásra talált a Debreceni Vasutas Sport Clubnál, megkezdődött a szervezés: így – akkor 14 évesen – azok között voltam, akik 1952. január 26-án megalakították Hajdú-Bihar megye és Debrecen első Természetjáró Szakosztályát.

1965-ig aktívan részt vettem a szakosztály munkájában, végigjártuk az Országos Kék Túra akkori 890 kilométerét Hollóháza és Sümeg között, majd a túra meghosszabbított útvonalát barangoltuk be Hollóháza és az Alpok alján lévő Írottktől. A Kékkörre alakítás után az Írottktől Szekszárdig lévő 555 kilométeres szakasz is sorra került. A Természetjáró Szakosztályban végzett munkával párhuzamosan számos egyéb tisztséget is betöltöttem jó néhány hasonló szervezetben, egyesületben.

Amikor kinyílt a világ

Amikor 1987. október 3-4-én szakszervezeti tagtársainkkal – négy családdal, összesen tizennégyen – elmentünk az Aggtelek-Jósvafő kirándulásra, még senki sem gondolta, hogy ez egy nagyon szép sorozat kezd-

Harminchárom esztendő telt el azóta, hogy 1987 tavaszán felmerült a gondolat a MÁV Debreceni Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökségénél a Vasutasok Szakszervezete alapszervezetében, hogy szervezzünk hétvégi kirándulásokat az ország valamelyik érdekes, szép részére. Szakszervezeti bizottságunk akkori vezetői jól ismerték a természetjárásban és az idegenforgalomban akkor már hosszabb ideje végzett tevékenységemet, ezért felkértek, vállaljam el a szervezést.

te. Igaz, azt sem gondoltuk, hogy útjaink során tanúi leszünk az akkor végbemenő politikai változásoknak is, nem sokkal később pedig kinyílik számunkra a világ. 1989-ben már kétszer is kijutottunk Törökországba, s megkezdődtek a vonattal szervezett több napos külföldi utazásaink Szlovákiába, Csehországba, Lengyelországba és Olaszországba. 2003-tól autóbuzos utakat szerveztünk Szlovákiába és Lengyelországba, később pedig elkezdődtek az erdélyi kirándulások is.

A családos nyaralásokat 1993 nyarán kezdtük szervezni a görög tengerparti üdülőhelyekre, de többször voltunk Bulgária legszebb tengerparti részein is. A Kárpátalján 2007-től tizenháromszor jártunk.

Az elmúlt harminchárom év alatt százhuszonhárom kirándulást szerveztünk Magyarországon

valamennyi tájegységére, és Európa tizenhét országába.

A kirándulások lebonyolításához 352 nappal volt szükség, 6 090 résztvevővel összesen 145 ezer 860 kilométert tettünk meg.

Valami új

Az ötlet, hogy szervezzünk kulturális programokat is, 2003 tavaszán született meg. Az eddigi száztizet színházi és cirkuszi előadáson, összesen 4 880 kolléga vett részt. A felejthetetlen kulturális élményekért „csapatunk” összesen 43 960 kilométert utazott.

Gazdag programjainknak köszönhetően 2015. április 25-én, a társadalmi szervezetek közül az országban elsőként kaptuk meg a Száz kirándulást megvalósító szervezet kitüntető címét.

Rövidesen lezárul egy nagy fejezet, ám az élet és a szervezés megy tovább, amíg elérkezünk a



százhuszonharmadik utunkig. Telnek az évek: ha egészségem addig engedi, 2021. október 2-án – 86 évesen – a százhuszonötödik út végeztével befejezem szervezői munkámat és hetven évnyi tevékenység után elköszönök az idegenforgalomtól is.

Az eltelt hosszú évek kellemes emlékeivel kívánok mindenkinek – sok kedves utasomnak és útítársamnak – még sok kellemes utazást és nagyszerű színházi élményeket.

Vass Zoltán

írása nyomán sajtó alá rendezte:
*Szentes Bóró
Ferenc*

Köszönet

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át részünkre felajánlották.

A 2019. évben a NAV által átutalt 451 368 forintból fedeztük alkalmi vasúttörténeti, vasútmodellezői kiállításaink, rendezvényeink, illetve üzemeltetési költségeink egy részét. A felajánlott összeg másik felét pedig a Szentesi Gépészeti Gyűjteményünk és a Vasútmodellező Baráti Körünk fenntartására, gyarapodására fordítottuk.

Nagy József, kuratóriumi titkár

H-6720. Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30.

Telefon: +36 1516 1884; vasúti: 06/18-84; Mobil: +36 30 441 2652

E-mail: vasuttortenet.szeged@gmail.com; Honlap: vasuttortenetia.hu



Százéves tag köszöntése

2020. október 13-án a kaposvári nyugdíjas alapszervezet elnöke, Dávidházi Tibor és gazdasági felelőse, Schisler László egy rendkívüli születésnapon vett részt Kiskörpádon. Az ott élő Farkas Gyula – alapszervezetünk tagja – ezen a napon töltötte be századik életévét.

Gyula bácsi a pályafutását a vasúton töltötte, a 41. számú vonal szakaszmérnöke volt nyugdíjazásáig. A szakszervezetnek 1947 óta tagja.

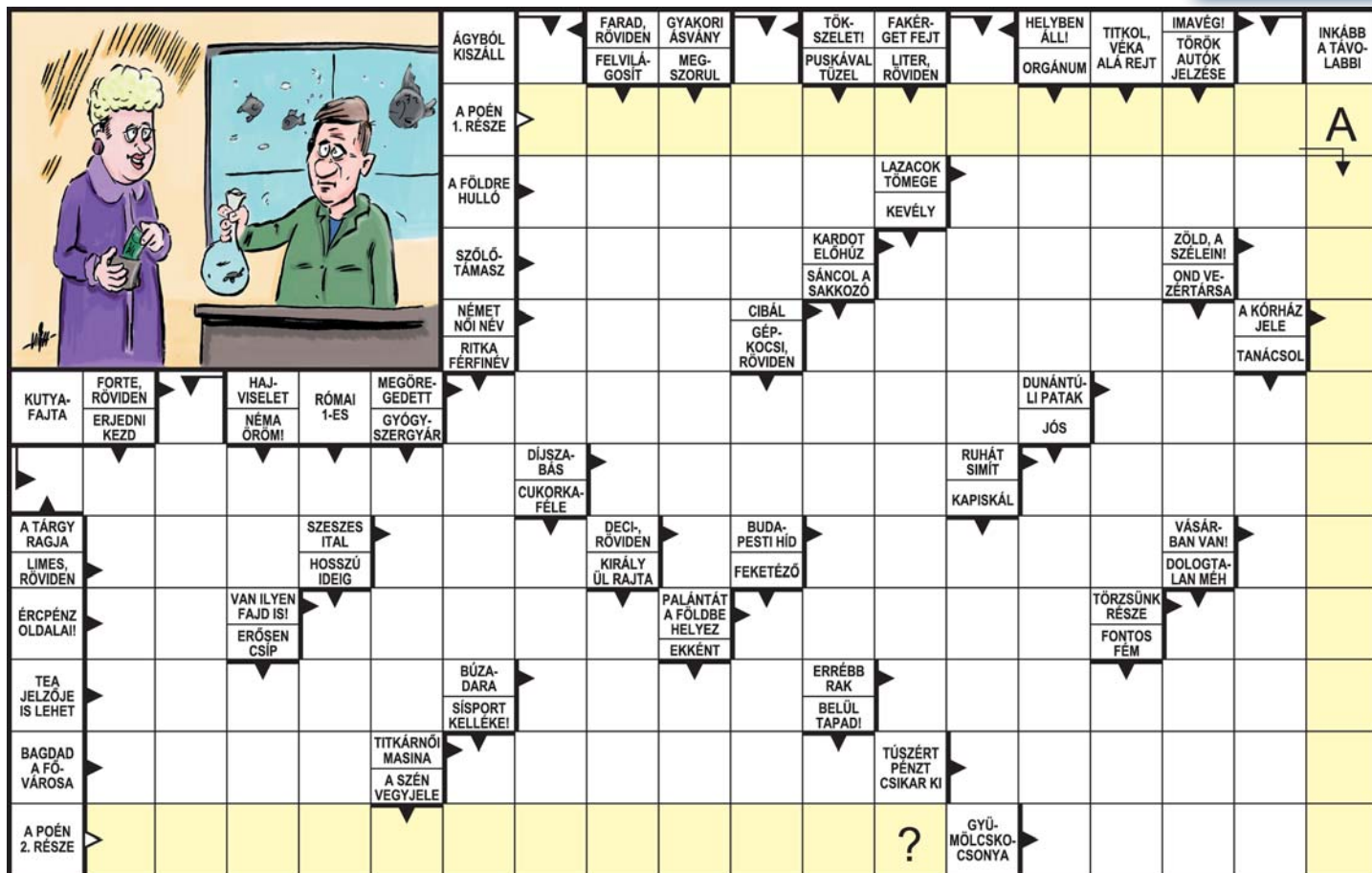
Az ünnepeltet alapszervezetünk ajándékokkal köszöntötte Kiskörpád község önkormányzatával közösen. Ők virágcsokorral, tortával és a miniszterelnök gratulációjával érkeztek, vezetőségünk pedig átadta a VSZ ONYSZ vezetőinek jókívánságát is.

Gyula bácsi nagyon örült a látogatásnak, sok régi szép emléket elevenített fel. Búcsúzáskor ő is mindenkinek jó egészséget kívánt.

Herczeg Gyula

elnökhelyettes

VSZ ONYSZ Kaposvári Alapszervezete



In memoriam Sebestyén József

Életének 79. évében, 2020. október 5-én elhunyt Sebestyén József, a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) tiszteletbeli elnöke.



Sebestyén József 1941. december 17-én, Egyházashetyén született. Tanulmányai befejezése után a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem megmunkáló osztályán kezdett el dolgozni. Itt szerzett esztergályos szakmát, majd elvégezte a Vasútgépészeti Technikumot. Folyamatosan bővítette szakmai, politikai ismereteit. Szorgalma, szakmai tudása, kiemelkedő pozitív tulajdonságai alkalmassá tették magasabb vezetői beosztások betöltésére. Osztályvezetői beosztásból ment nyugdíjba. Érdemeit több magas szakmai kitüntetéssel ismerték el.

Széleskörű tevékenysége mellett sportolóként, súlyemelőként is komoly eredményeket ért el. Váltósúlyú magyar bajnoki címet szerzett több alkalommal. A Testvériség Sportegyesület Súlyemelő Szakosztályának is a vezetője volt.

A szakszervezeti mozgalommal kora ifjúsága óta szoros kapcsolatban állt. Több évtizeden át képviselte a demokratikus eszméket, harcosan küzdött az érdekképviselés, az érdekvédelem érvényesüléséért. Élete során több választott tisztséget töltött be politikai, társadalmi és érdekvédelmi területen.

A Vasutasok Szakszervezetének 1957-től volt a tagja, több tisztséget is betöltött.

A VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetében választmányi tag, a Szervezetépítési Bizottság vezetője, a Tanácsadó Testület tagja, 2015-től tiszteletbeli elnöke volt. Munkatársai, kollégái tisztelték és szerették. Tisztségeit nagy odaadással, kiemelkedő hozzáértéssel látta el, melyet szakszervezeti és MÁV kitüntetéssel ismertek el. 2006-ban MÁV Elnökvezérigazgató Dicséretet, 2019-ben VSZ Aranyjelvényt vehetett át.

Példás családi életet élt, nagyon büszke volt a családjára, feleségére, két gyermekére, két unokájára. A család munkájához jó háttérrel, segítséget biztosított számára.

Családja, barátai, tisztelői, munkatársai 2020. október 22-én vettek tőle búcsút a veresegyházi református temetőben.

Emlékét megőrizzük!

Eredményhirdetés

Olvasóink közül talán sokan emlékeznek rá, hogy Nagy Tibor tagtársunk felajánlásának köszönhetően nyáron rajzpályázatot hirdettünk VSZ-es gyermekek részére. Munkavédelem és érdekvédelem tárgykörében vártunk név helyett mindössze egy szabadon választott jeligével ellátott alkotásokat. Most elérkezett az idő, hogy eredményt hirdessünk. Nehéz dolga volt a zsűrinek, mert kivétel nélkül kiváló alkotások érkeztek, amelyek között nem volt egyszerű felállítani a sorrendet.

A nyerteseknek ezúton is gratulálunk!

I. helyezett:

„Pályafenntartás” (11 éves)

II. helyezett:

„Einstein” (14 éves)

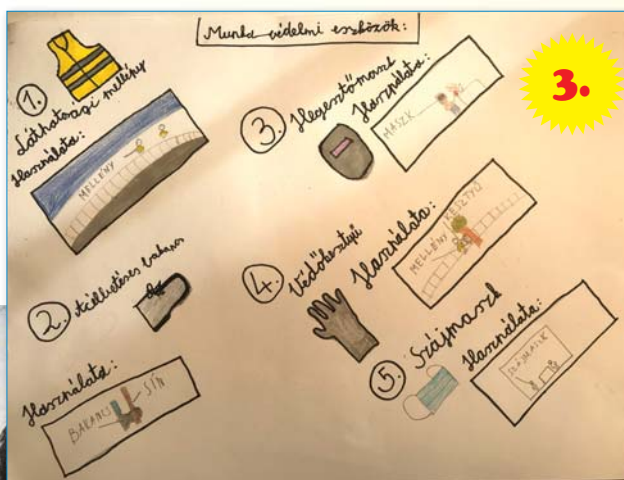
III. helyezett

„Munkavédelem” (14 éves)

Különdíj

„Első a biztonság!” (11 éves).

Minden alkotónak köszönjük a részvételt és a műveket! Bízunk benne, hogy a pályázók által jól ismert munkavédelmi előírásokat egyre több munkáltató is magáévá teszi.



Külön-
díj