

Te mit választanál?

(3. oldal)



A FÖLD, AMIT KÖLCSÖNKAPTUNK

Klímavédelmi sorozatunk újabb összeállításában egy érdekes cikk feldolgozásával igyekszünk körüljárni, hogyan lehetne, s időnként miért lehetetlen rávenni az embereket arra, hogy környezettudatosabban éljenek.

(4. oldal)

LEPUSZTULT MÁV-LAKÁSOK

A lakások kérdésével foglalkozott a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsa szeptember 3-i ülésén.

Kiderült, hogy a vállalat 2293 lakásából 663 üresen áll.

(6. oldal)

NEM SZOKVÁNYOS MUNKAVISZONYOK

„Ugocsa nem koronáz”. Hogy ez a megállapítás mit jelent, jogi rovatunk írásából kiderül. No meg az is, hogy a munkajogban is létezik „Ugocsa”, egy mindössze húsz szakaszból álló fejezet, amely a nem szokványos munkajogviszonyokra vonatkozó szabályozást tartalmazza.

(8-9. oldal)

A VASÚT EURÓPAI RENESZÁNSZA

Az utóbbi években komoly lendületet kapott Európában a vasúti közlekedés. A MÁV-Start a közelmúltban bejelentette, hogy a szlovákiai Wagon Service Traveltől 3 milliárd forintért vásárol 22 használt hálókocsit.

(11. oldal)

Élénkülő selyemvasút

Egyre fontosabbá válnak az ókori selyemút modern változatai, mégpedig a tengerhajózás mellett a szárazföldi útvonalak, melyek alapvetően a vasutat jelentik. A rakomány főleg konténerekben utazik, leginkább első-kínai nagyvárosokból Európába, és egyre jelentősebb számban érkeznek a Rail Cargo Hungaria budapesti BILK termináljára is. A nagyságrendileg tízmillió lakosú városokban feladott áru egy részét görög és adriai kikötőkön keresztül, másik részét pedig transzkontinentális vasútvonalakon szállítják kontinensünkre. Utóbbi is több irányt, több selyemvasutat foglal magába a kínai városoktól Mongólián vagy Kazahsztánon és Oroszországon keresztül Ukrajnába, illetve Fehéroroszország irányába.

A Kárpátokat elhagyván az iránynyok is elágaznak, például a lengyelországi Malaszewiczébe, ám onnan is érkeznek konténervonatok a BILK-re. A tervek szerint a jövőben hetente, tehát már igazi menetrendszerűséggel jönnek majd, és az áru egy része továbbmegy Nyugat- és Dél-Európa nagyvárosai felé. Mindez jó a cargónak, és így vagy úgy, de minden magyar vasutasnak. Tehát, ha áttételesen is, de a záhonyi vasutasoknak is jelenthet jót mindez.

De a záhonyiak számára a fentiek mellett fontosak azok a kínai konténervonatok, amelyek Záhonyon, egész pontosan Eperjeskén át lépnek be az országba. Hiszen azok a szerelvények az ottani régióknak adnak munkát, a Záhony-Port vasutasai rakják át az árut. Jó hír, hogy már nem csak

esetlegesen, de itt is menetrendszerű járatok fognak közlekedni. A nyolcmillió Csinan városból Mongólián, Oroszországon és Ukrajnán keresztül kéthetente jönnek majd vonatok a körzetünkbe, munkát adva sok vasutasnak. Innen az RCH viszi tovább a konténereket szintén a budapesti BILK-re.

Kérdés lehet természetesen, mi a garancia arra, hogy ez sokáig így marad. No, illet talán ne várjunk el senkitől, viszont tény, komoly erők akarják, hogy hosszú távon legyünk a selyemvasút egyik európai kapuja.

Például idén tizenkét konténervonat lépett be Eperjeskén – tavaly még csak egy –, és már úton van a tizenharmadik, meg a tizennegyedik szerelvény is. És durván négyszáz konténer szerepel az előrejelésekben, ami mintegy tízvonatnyi árut jelent.

De alátámasztani látszik a szándékok komolyságát a Fényeslitkén, az egykori Északi Rendező pályaudvar helyén folyó tereprendezés: ott épül majd egy igen nagy kapacitású konténerrakodó – egész pontosan logisztikai és ipari park – kínai vonatokra alapozva, a magyar költségvetési támogatási szándékával.

Mindent összevetve úgy tűnik, halad a menetrendszerű selyemvasút létrehozása, és továbbra is bízunk abban, hogy a záhonyi vasutasok jövőjét is jó felé segítik majd a folyamatok.



Dolhai József

Budapest-Varsó: öt és fél óra vonaton

Jövő nyárig elkészülhet a Budapest-Varsó gyorsvasút megvalósíthatósági tanulmánya – adta hírül az Index. Az internetes portál úgy tudja, az új nyomvonalon a tervek szerint óránként 350 kilométeres sebességgel közlekedhetnek majd a személyvonatok.

AV4-es országok közötti együttműködés alapja az a menetrendi koncepció, amely szerint Budapestről Pozsonyba másfél óra alatt, Prágába három és fél órán belül, Varsóba pedig a jelenlegi tizenkettő helyett öt és fél óra alatt lehessen eljutni. A térségben eddig nem volt gyorsvasút, ezért a beruházás teljesen új dimenziót nyit Közép-Európa gazdasági fejlődése előtt.

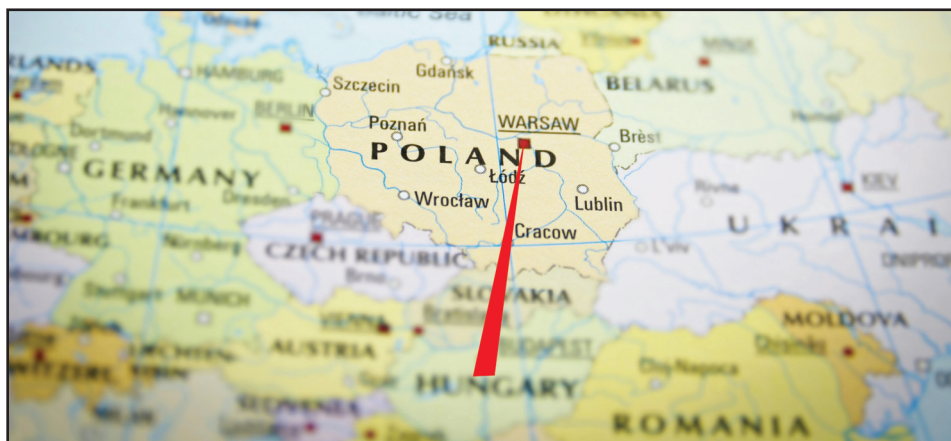
Az ígéretek szerint a jövőre elkészülő megvalósíthatósági tanulmány alapján lehet majd elkezdni a vonal hazai szakaszának építését. Amint azt a portál a Magyar Hírlapra hivatkozva írja, a tanulmány műszaki szempontból a magyarországi szakaszra terjed ki, utasforgalmi és közgazdasági értelemben viszont az együttműködésben részt vevő V4-országok-

kat, így Szlovákiát, Csehországot és Lengyelországot is vizsgálja. A lap információja szerint erre a kormány másfél milliárd forintot biztosított. Az eredmények alapján jövő nyárra készülhet döntési javaslat a beruhá-

zás elindításához szükséges tervezés megkezdéséről.

Információk szerint a magyarországi szakasz Budapesttől Mórán keresztül Győrig tart majd, és tárgyalnak a szlovákokkal, hogy Győr és Dunaszerdahely között vagy Rajkánál vigyék át a vonalat Szlovákiába, ahonnan Pozsonyban keresztül – a csehországi Brno és Ostrava érintésével – Varsóig haladna.

forrás: index.hu



Beárazott hűség

A márciusi bérmegállapodás egy újabb eleméből hamarosan valóság lesz: decemberben pénzzel is elismeri a munkáltató azoknak a kitartását – lojalitását –, akik a kifizetést megelőző egy évben folyamatosan a vasútnál dolgoztak. Újdonság: idén kivételesen mindenki eldöntheti, mit választ: SZÉP-kártyát és pénzt vagy csak pénzt.

Az

elmúlt években sokan, sokszor kérték tőlünk: a bértárgyalások során fordítsunk nagyobb figyelmet azokra a munkavállalókra, akik komolyan elköteleződtek a vasútnál, s itt dolgozni nem egyszerűen munkát, hanem hivatást jelent nekik. A jelenlegi járványhelyzet mindennél jobban rávilágított arra, hogy a képzett, jól dolgozó munkavállaló megtartása legalább olyan fontos, mint újak felkutatása és megtartása.

Régi elvárás az is, hogy legyen egy komoly mértékű, 13. havi fizetésnek beillő kifizetés év végén, valamint az is megfogalmazódott, hogy a választható béren kívüli juttatásban (VBKJ) nyújtott jelentős összeg is bekerüljön a nyugdíjalapba. Sokan talán tudják már, mégsem árt felhívni a figyelmet: az ideai bérmegállapodás alapján a vasúthoz lojális munkavállalók elismerő juttatásban részesülnek, amit decemberben kapnak kézhez.

Mennyit ér a lojalitás?

A juttatás 2020-ban azoknak a munkavállalóknak jár, akiknek munkaviszonya 2019. december 1-je és 2020. november 30-a közötti elszámolási időszakban folyamatosan fennáll. A főszabály szerint a bruttó 350 ezer forintos összeg a teljes napi munkaidőre, azaz 8 órára jár. Vagyis a rész-munkaidőben dolgozók a munkaórákkal arányosan megállapított összeget kapnak.

Fontos: az elszámolási időszakba nem számít bele a 30 napon túli fizetés nélküli szabadság, a megszakitás nélküli 90 napon túli keresőképtelenség, illetve az igazolatlan távollét időtartama. Ha valaki ilyen jogcímen van távol, az készüljön arra, hogy a kifizethető összeg mértéke is ennek arányában változik.

Nem jogosult a lojalitást elismerő juttatásra – annak teljes vagy arányos részére – az a munkavállaló, akiknek a munkaviszonya az elszámolási időszakban megszűnt, vagy aki a felmondási idejét tölti. Ez alól kivétel, ha a munkáltató működésével összefüggő okból, esetleg egészségügyi alkalmatlanság miatt, vagy azért szűnik meg a munkavállaló munkaviszonya, mert az Mt. szerint nyugdíjasnak minősül. Ez esetben ők is a 350 ezer forint időarányos részét kapják.

Te melyiket választanád?

A gazdaságvédelmi akciótörvénnyel lehetővé teszi a kedvezményes adózású SZÉP-kártya vendéglátás juttatást. Ennek kihasználása érdekében a munkáltató azt javasolta, hogy kizárólag idén a munkavállalók részben választ-hassanak a kifizetés módjáról. A kezdeményezés szerint, amennyiben a munkavállaló a lojalitás-juttatást év végén bruttó 350 ezer forint közpénzben kéri, akkor nincs teendője, a juttatás automatikus. Ez nettó 232 750 forintot jelent.

Amennyiben a munkavállaló a juttatás egy részét SZÉP-kártya (vendéglátás) formájában szeretné megkapni, kizárólag idén ezt is megteheti. Ez esetben azonban erről külön nyilatkozatot kell kitölteni. Ebben a formában a pénz összege bruttó 181 ezer – nettó 120 365 – forint, a SZÉP-kártya juttatás értéke nettó 172 ezer forint lehet. A juttatás más összegekkel nem kérhető, és így az együttes – közpénz és SZÉP-kártya – nettó érték 292 365 forint.

A Vasutasok Szakszervezete nem kíván változtatni a lojalitási bónusz tavaly kialakított rendszerén, de támogatja, hogy a munkavállalók saját döntésük alapján kihasználhassák a gazdaságvédelmi akciótörvénnyel biztosított kedvezményes SZÉP-kártya juttatásra adott lehetőséget.

Velünk, vagy nélkülünk?

Megváltozott a világ. Hogy végleg-e, azt még nem tudni, de az már biztos, hogy a Covid-járvány maradandó nyomot hagy az életünkben.

Pedig a viszonylag gondtalanul, a vírus megenyhült szorításában telt nyár után reméltük, ősszel minden korábbi szorongásunkat feledve térhetünk vissza a közös munkába, hogy a korábbinál is nagyobb lendülettel vessük bele magunkat az előttünk álló rengeteg tennivalóba. Nem így lett. A felerősödött járványban szorongunk, mert kollégáink közül egyre többen fertőződnek meg, s csak reménykedünk, gyorsan felgyógyulnak.

Miközben körülöttünk szinte már tombol a kór, nekünk, szakszervezeteknek ma is fontos küldetésünk van. Keresnünk kell a lehetőséget a minél biztonságosabb munkahelyek megteremtésére és megőrzésére, a munkakörülmények javítására, s minden erőnkel azon vagyunk, hogy fenntartsuk legalább a jelenlegi biztos anyagi juttatások rendszerét.

Annak ellenére, hogy „békeidőben” sokan még mindig nem bíznak bennünk és tagságukkal nem erősítik a Vasutasok Szakszervezetét, mostanában közülük is egyre többen kérnek tőlünk jogsegélyt, s jogos félelmükben azt, hogy szakszervezetünk harcolja ki nekik az otthoni munkavégzési lehetőséget. Pedig nem is olyan régen talán éppen ők mosolyogtak lesajnálóan, amikor a szakszervezet fontosságáról beszéltünk, vagy a digitalizáció gyors térhódítását jeleztük a vasúton. Ha nem lett volna igazunk ez utóbbiban – is –, most esély sem lenne a vírus elől home office-ba menekülni. 2020-ban még vannak elvarratlan szálak, bizonytalanságok. A bérmegállapodásban kiharcolt teljesítményösztönző bevezetése például még távolinak tűnik.

Most hozzátok szöveket, kedves potyautasok! Mi, amit lehet, mindent megteszünk a vasutasokért, de ha valamikor, akkor most be kell látnotok: nektek is tenni kell valamit magatokért. Nem sokat. Mindössze annyit, hogy belépéseetekkel erősítitek a Vasutasok Szakszervezetét azért, hogy együtt még többet tehessünk értetek. Meg kell végre értenetek: minél többen álltok mögöttünk, annál erősebben és eredményesebben képviselünk titeket, a jogaitokat, az egészségeteket, a megélhetéseteket. Döntsétek el: hogyan tovább? Velünk vagy nélkülünk?



Meleg János
elnök

Miért természetes a klímataadás?

Azt ígértük a Magyar Vasutas nyári, dupla számában, hogy az év további részében klímavédelemmel kapcsolatos, szemléletformáló cikkekkkel jelentkezünk. Előző számunkban a Rail Cargo Hungaria mutatta be környezettudatos működését. A mostani összeállításban egy érdekes cikk feldolgozásával igyekszünk körüljárni, hogyan lehetne, de időnként miért lehetetlen rávenni az embereket arra, hogy környezettudatosabban éljenek.

V

annak ugyan a véleményvezérek között is komoly szkeptikusok, de a világ egyik legsürgetőbb problémája a környezet védelme, a klímaválság és a fenntarthatóság megoldása. Ezekre nekünk, vasutasoknak különös figyelmet kell fordítanunk, ezért kiemelt helyen is kell kezelnünk.

A klímavédelem terén már elért technikai vívmányok furcsa következményeket is hordoznak magukban. Viselkedéskutatók egy vizsgálat során arra az érdekes eredményre jutottak, hogy az emberek háromszor annyi papírt használtak fel, ha azt szelektíven gyűjtötték vagy például hosszabban hagyják égni az alapvetően energiatakarékos LED-világítást.

Ezen úgy lehet változtatni, ha minél szélesebb körben terjesztjük: bár újrahasznosítják a papírt, akkor se pazaroljuk és az energiatakarékos világítást se hagyjuk feleslegesen égni. Ezek a lényeges figyelmeztetések és felhívások azonban sokszor elmaradnak, s így hiába a jó szándék, nem lesz eredmény.

Bezzeg a politikában!

Sajnos, miközben más területeken – így a politikai kampányok során – mérnöki precizitással alkalmazzák a bevett befolyásolási és meggyőzési technikákat, a kulcsfontosságú fenntarthatósági témában ezeket elhagyják. Fontos, hogy a civil szervezetek és a kormányzatok kommunikációjában is erőteljesen – és megfelelően –



megjelenjen a környezetvédelem, a klímaváltozás folyamatának lassítása, s végső soron annak megakadályozása.

Sajnos azonban tudatos, profin megtervezett meggyőző kampányok helyett az emberek inkább egyfajta kényszerrel szembesülnek. Bezzeg a politikai kampányok szervezői profin használják a látványos és hatásos meggyőzési praktikákat: akkorák a betűk és olyan színűek a plakátok, ahogyan azok a legjobban hatnak az emberekre.

A környezetvédelmet az Európai Szakszervezeti Szövetség is fon-

tosnak tartja, s a fenntarthatóságra igyekszik is minden fórumon felhívni a figyelmet. Példa erre az a szeminárium is, amin Meleg János a Vasutasok Szakszervezete elnöke vett részt, s a témát fontossága miatt a VSZ is a zászlajára tűzte.

A szemináriumon elhangzottakat szakszervezetünk is feldolgozza, s folyamatosan foglalkozik a klímaválság megfékezésének lehetőségeivel.

A föld és a jó törzsfőnök

Milyen jó lenne azt hallani egy-egy vállalat vezetőjétől, hogy felismerve a klímaváltozást, a fenn-

amit unokáinktól kaptunk kölcsön



▶▶▶ tarthatóság érdekében a közútiról átállunk a vasúti fuvarozásra. De mutasson valaki nekem olyan fuvaroztatót, aki azért szállít vasúton, mert az környezetbarát és nem azért, mert megéri neki. Sajnos itt még nem tartunk.

A fenntarthatósággal kapcsolatban meghatározó az önvédelmi mechanizmus, amely egyfajta sértetlenség-érzetet kelt bennünk. Az égető, rövid távú hatásokat pedig nem feltétlenül érezzük a saját bőrünkön, legyen szó akár klímaváltozásról, akár szennyezésről. Szeretjük azt hinni, hogy a bajok másokkal történnek és nem ve-

lünk: Afrikában, Ázsiában lehet, de nem itt.

Mondják, nem motivál minket a spórolás, s ha cselekvést várunk el valakitől, akkor a klasszikus, anyagiakkal érvelés nem működik. Sokaknak mit sem számít, ha a világy lekapcsolásával mondjuk, 315 forinttal több marad a zsebében.

Azt gondolom, nem is csak magunknak, hanem az utódaink számára is spórolnunk kell. Ezzel összefüggésben nekem a legjobban az egyik indián törzsfőnöktől származó mondás tetszik: „A Földet nem apáinktól örököltük, hanem unokáinktól kaptuk kölcsön”. Egy jó törzsfőnök úgy hoz döntéseket, hogy az elkövetkező generációk érdekeit is figyelembe veszi minden egyes alkalommal. Sajnos azonban nem mindenki ennyire előrelátó.

Harmóniában a környezetünkkel

Az ember hatással van a környezetre mindennapi tevékenységei során, bár ez sokszor nem is tudatosul bennünk. Márpedig ahhoz, hogy bolygónk élhető legyen, tudatosan kell törekednünk a fenntarthatóságra.

Ehhez azonban megfelelő ismeretek kellenek, és meg kell tanulnunk a környezetünkkel harmóniában élni. Földünk véges erőforrásait hatékonyan kell alkalmaznunk, s a nem megújuló helyett a megújuló erőforrásokat kiaknázni. Ami talán a legfontosabb: előre kell gondolkodnunk, hogy a jövő generációi is egy élhető világba születhessenek.

A megfelelő életmód elsajátítása már kiskortól nagyon fontos, akik így nevelkednek, azoknak felnőtt korukra már természetes lesz az ilyen típusú viselkedés, míg felnőttként sokkal nehezebben változtatunk szokásainkon.

A fenntarthatóság és a környezetvédelem kapcsán tény, hogy az egyik legnagyobb gond a kellő

mennyiségű hiteles információ hiánya, amellyel megítéljük a kérdést. Ennek következtében fordulhat elő, hogy nem, vagy már csak túl későn ismerjük fel a probléma súlyosságát.

Ahhoz, hogy másképpen gondolkodjunk erről, a médiának, a „véleményvezéreknél” fontos szerepük van. Ezért foglalkozunk vele mi is a Magyar Vasutas hasábjain.

Beoltási technikák

A meggyőzés során fontos, hogy előre felkészítsük az embereket a szkeptikusokra is, egyfajta beoltási technikával. Ezt lehet, illetve szükséges nagyon korán elkezdenni, amire létezik a „cigarettafűzés” példa: mielőtt a nagyfiúk elkezdik győzködni, hogy nyuszi, aki nem mer cigizni, a kisebbeket előre fel kell készíteni arra, hogy nem nyuszik, ha nem dohányoznak, még akkor sem, ha a nyolcadikosok ezzel piszkálják őket, sokkal inkább akkor, ha szót fogadnak egy nagyobbiknak.

A korai felkészítés minden helyzetben jobb, mint az utólagos. Tudjuk azonban, hogy ezzel sok esetben már elkéstünk.

Szokásokat megváltoztatni a legnehezebb. Sokkal nagyobb eredményeket érünk el hosszú távon, ha csupán kis elköteleződéseket, kis lépéseket várunk el.

Ne szégyellje senki, ha ő maga nehezen változik, de tegyen meg mindent azért, hogy a jövő generációkat változtatni legyen képes. Nem lehet célunk, hogy minden olvasót – ha még szükséges – alapvetően változtassunk meg a klímavédelem érdekében. Megelégszünk azzal, ha olvassák, elgondolkoznak és holnap lekapcsolják az indokolatlanul világító lámpát.

Összeállította és
írta:
Zlati Róbert

forrás: hvg.hu
– wwf.hu



Elavult, lepusztult a MÁV-lakások többsége

A lakások kérdésével foglalkozott a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsa szeptember 3-i ülésén. Kiderült, hogy a vállalat 2293 lakásából 663 üresen áll.

Elsőként Berecz Juliánna ingatlangazdálkodási igazgató adott tájékoztatást a MÁV Zrt. lakás-gazdálkodásáról a KÜT ülésén. Rövid bemutatkozásából megtudtuk, hogy az állami szektorban dolgozott több területen, gazdasági ügyekkel és vagyongazdálkodással foglalkozott. A MÁV-os ingatlanokról elmondta: jellemzően elavultak, rossz műszaki állapotban vannak. Elhelyezkedésük is rendkívül heterogén: közvetlen vasúti területen, MÁV-lakótelepen, társasházi albetétben, illetve önálló házakban találhatók. A MÁV Zrt. a vasút működtetéséhez közvetlenül nem szükséges ingatlanokat értékesíti, amennyiben az adott lakással kapcsolatban foglalkoztatási igény nem merül fel.

Az igazgató a lakásszám alakulásáról elmondta, hogy míg 2017. január 1-jén 3495 lakás volt a MÁV kezelésében, addig 2020-ra már csak 2293

lakást tartanak nyilván, ezek közül 1630 lakott, 663 pedig üres.

A lakás-gazdálkodás fő feladata a MÁV-csoport foglalkoztatáspolitikai céljainak kiszolgálása, így a hasznosítás nem profitorientált, a bérleti díj a piacinál kedvezőbb. A nyugdíjasokkal kapcsolatosan elmondta, hogy kérelmeiket méltányosságból figyelembe veszik.

Csak pályázattal

Fő szabályként leszögezte, csak pályázat útján lehet lakáshoz jutni, a kérelmeket egyedileg bírálják el.

Elmondta: megteremtették a lakások lakók részére történő közvetlen értékesítés lehetőségét, így ebben is előrelépés történt.

A KÜT tagjai felvetették az üres lakások értékesítésének lehetőségét, amire Berecz Juliánna azt válaszolta, hogy megvizsgálják a kérdést. Felmerült még a bérleti díjak módosítása,

különösen a többszöri sikertelen pályázatokkal kapcsolatosan. A KÜT tagjai javasolták: az üresen álló állomási épületek felújítása kerüljön előtérbe, ahol kiürült egy-egy szolgálati lakás. Ezt a területi igazgatóságokon kell jelezni, zárta válaszáat az igazgató.

Módosítást terveznek

Második napirendi pontban a 2020. II. negyedévi lakáspályázatok eredményéről tájékoztatta a testületet dr. Zih Szilvia lakás-gazdálkodás vezető. A hat területen 23 ingatlanra 33 pályázat érkezett, ebből 4 érvénytelen volt. Egyetlen területen alakult ki pontegyezség, amiről a KÜT határozatban tett javaslatot a budapesti területi igazgatónak.

A debreceni területen érdeklődés hiányában nem volt pályázat értékelés. Miskolcon 5 lakásból 3-ra tudtak nyertes pályázót hirdetni. Pécs területén a 6 kiírt pályázatból 4 lakás talált gazdára. Szegeden a 3 meghirdetett lakásra hárman pályáztak, míg Szombathelyen az 5 lakásra 6-an, végül 4 lakásról döntöttek.

A KÜT területi lakásbizottság tagjai elmondták észrevételeiket az új lakáspályázat értékelés szempontjairól, mely alapján javaslatot tesznek az új lakáspályázati utasítás módosítására.

Bodnár József

KÜT elnök, sajtóreferens



Az újra eldurvuló járványhelyzet miatt a Rail Cargo Hungariánál minimálisra csökkentik a személyes érintkezést, így a KÜT ülését is virtuálisan tartották.

A járvány miatt online üléseznek

Az

utóbbi napokban, hetekben a járványhelyzet teljesen kaotikussá vált, a fertőzések száma oly mértékben megemelkedett, hogy erre az RCH menedzsmentjének reagálnia kellett. A pandémiás bizottság úgy döntött, hogy a személyes kapcsolatokat a minimálisra korlátozza, ezért üléseket, rendezvényeket, ügyféltalálkozókat le kell mondani, illetve el kell halasztani mindaddig, míg a veszélyhelyzet fennáll. Így a Központi Üzemi Tanács és az Üzemi Tanácsok ülései is csak informálisan és online tarthatók meg.

A rendelkezésnek megfelelően az RCH KÜT szeptemberi ülését a tavaszihoz hasonlóan, személyes részvétel nélkül tartották.

A vállalat helyzetéről Kotiers Roman pénzügyi igazgató elmondta, hogy az első nyolc hónapban 8-10 százalékos visszaesés van a bázishoz viszonyítva, a pénzügyi eredmény pedig 1 millió euróval marad el a tervtől. Ez azonban elfogadható, tekintve a Covid-19-járvány okozta általános gazdasági visszaesést.

Igaz, a bevételeknél még nagyobb az elmaradás, de a költségszökkentés javít a helyzeten valamint az euró árfolyama is jól alakul az RCH számára.

Az üzemeltetési költségek is csökkentek, de ennek ellenére is négy millió eurós veszteség várható az év végére.

A TS Hungaria ügye a december 8-i fb-ülésen dőlhet el, de nagyon valószínű, hogy az RCH megkaphatja leányvállalatként.

A magyar állam szerepvállalása az RCH-ban nincs napirenden – mondta Kotiers Roman. Az egyes kocsi forgalom támogatására a beadvány elkészült, ennek engedélyezéséről Brüsszelben döntenek, az elbírálás eltarthat akár fél évig is.

Az igazgató beszélt még a Záhony és térségében folyó fejlesztésekről, konténerterminál építéséről, valamint az önálló széles nyomtávú tolatási képesség kialakításának lehetőségéről is.

A folytatásban Vincze Teodóra HR-igazgató elmondta, a következő mozdonyvezető tanfolyam október közepén indulhat. Döntés született arról is, hogy az influenza elleni védőoltást minden munkavállalójának ingyenesen biztosítja a vállalat. Azt javasolja, hogy mindenki éljen ezzel a lehetőséggel. A Hajdúszoboszlón rendezett egészségmegör-

ző programon résztvevőitől jó visszajelzések érkeztek, jövőre akár tíz hellyel is növelni lehet a beutaltak számát. A vontatásnál megnövekedett túlóráról elmondta, nem a mozdonyvezetők, hanem az irányítók túlórája emelkedett, mivel létszámbeli hiányos ez a terület, három ember is hiányzik jelenleg. Ismertetette még, hogy a saját vontatási képességünk folyamatosan nő, ami azért igen jó, mert 30 százalékkal olcsóbb, mint a szolgáltatóktól vásárolt.

Végezetül Zubály Bertalan KÜT elnök elmondta, hogy október 8-án Győr helyett Skype-on tartják az Európai Üzemi Tanácsának elnökségi ülését, aminek napirendjei között szerepel az carrier, műhely és a teherszállítási szekciók pénzügyi, gazdasági és létszámhelyzete, valamint ezek jövő évi gazdasági tervezése is. Téma lesz még a TS Ausztria és a TS Hungaria további sorsa. Végezetül a tanács elfogadta, hogy a jövőben is ilyen formában legyen az ülés megtartva.

Zubály Bertalan



„Ugocsa nem koronáz”. Hogy ez, a kedvenc történelmi vármegyékre vonatkozó megállapítás mit jelent, írásomból kiderül. No meg az is, hogy a munkajogban is létezik „Ugocsa”, egy mindössze húsz szakaszból álló fejezet, amely a nem szokványos munkajogviszonyokra vonatkozó szabályozást tartalmazza. Ám ezeknek a szabályoknak nagy jelentősége van, és a járvány miatt még tovább fog nőni a közeljövőben.

A világiárvány kibontakozásakor megengedtem magamnak, hogy a barátaimnak okoskodva viccelődjek: a kedvenc történelmi vármegyém Ugocsa. Ők persze néztek, hogy már megint mi bajom van. Természetesen számítottam a kérdésekre, úgyhogy gyorsan rá is vágtam latinul: „Ugocsa non coronat,” azaz „Ugocsa nem koronáz.” Hogy a barátaim miért nem vertek agyon az ostoba szójátékért egy gereblyével, az csak annak tudható be, hogy nem volt a kezük ügyében az említett mezőgazdasági eszköz.

Na de, mit is jelent az a régi szállóige, hogy Ugocsa nem koronáz? A legenda szerint Ugocsa – mely a legkisebb területű és politikai súlyú vármegye volt – egyedülként adott le „nem koronázunk” szavazatot az országgyűlésen, amikor a Habsburg-ház nőági öröklését, a pragmatika santciót tárgyalták. Az „Ugocsa non coronat” kifejezés azt a viselkedést gúnyolja, amikor a tiltakozónak nincs ereje, hatalma, tekintélye, hogy véleményét érvényesíteni tudja. Az idézett mondattal általában olyasmin viccelődnek, mint amikor a kisegér kihúzza magát az elefánt társaságában a hídon átkelve, mert az a meggyőződése, hogy ketten keltik a hatalmas dübörgést.

Atipikus jogviszonyok

A munkaviszony általában határozatlan időre jön létre egy munkáltató és egy munkavállaló között adott munkavégzési helyre, egy konkrét munkakör ellátására.

Az ettől a – tipikusnak mondható – helyzettől eltérő foglalkoztatásokat nevezi a munkajog atipikus jogviszonyoknak. A hazai gyakorlatban meggyökeresedett megoldásokat röviden tekintsük is át, szigorúan csak ízelítő jelleggel!

Nem szokványos munkaviszonyok

JOGI
esetek

Határozottan megváltozott

Az első atipikus megoldás a határozott idejű munkaviszony. Az ilyen típusú jogviszonyokat a jelenlegi törvény különlegességgént kezeli, ám a korábbi, 1992. évi Mt. ilyen szigorú megkülönböztetést nem alkalmazott. A korábbi szabály szerint a határozott idejű munkaviszony leg hosszabb időtartama – az esetleges hosszabbításokkal együtt is – legfeljebb öt év lehet. A régi előírás szerint, ha a dolgozó akár egyetlen napot is tovább dolgozott a munkáltató tudtával, a munkaviszony határozatlan idejűvé vált.

A jelenlegi előírás némiképp különbözik a korábbi megoldásoktól: bár az ötéves limit megmaradt, a hatályos törvény szerint, ha valaki a határozott időtartamot követően tovább dolgozik, a jogviszony nem alakul automatikusan határozatlanná. Ilyen esetekben a felek között – a határozatlan időre vonatkozó rész tekintetében – érvénytelen munkaszerződés jön létre, mert a határozatlan időre vonatkozó megállapodás nem jött létre írásban, ezért így nem is érvényes. Akkor tehát a dolgozó szedheti a sátorfáját? Szerencsére, nem.

A törvény ugyanis úgy rendelkezik, hogy amennyiben a szerződés az írásba foglalás hiánya miatt érvénytelen, akkor erre az érvénytelenségi okra csak a munkavállaló hivatkozhat, és ő is csak a munkába lépést követő 30 napig. Azaz, bár az új törvényben a jogi megközelítés eltér a régi megoldástól, végső soron a gyakorlat semmiben nem különbözik attól, mint amit 2012 előtt alkalmaztak a munka világában. Mindenesetre, a jogviták elkerülése érdekében a javaslatom az, hogy a szerződés lejáratí idejének közeledtével mindenki kérje a határozatlan időre történő módosítást.

Pizsamában, hálóingben

A távmunkát 2020-ban jobban megismerhettük, mint azt korábban kívántuk. A Covid okozta veszélyhelyzetben számos munkáltató – élve a veszélyhelyzeti kormányrendelet lehetőségével – egyoldalúan otthoni munkavégzést alkalmazott

azokban a munkakörökben, ahol erre lehetőség volt. Fontos azonban megjegyezni, hogy az otthoni munkavégzés – pontos nevén távmunkavégzés – „békeidőben” mindig a felek közös akaratán múlik, és egyoldalú alkalmazására nincs lehetőség.

A távmunka nemcsak abban különbözik a hagyományos „bejárótól”, hogy pizsamában-hálóingben is végezhető, hanem egy sor fontos munkajogi kérdésben is. Elsőként abban, hogy a munkáltató utasítási joga – mely általában igen tág – csak a feladatok meghatározására terjed ki. Másként fogalmazva, a munkáltató csak konkrét feladat elvégzésére utasíthatja a munkatársait, egyébként a mozgásterüket nem korlátozhatja.

A távmunkavégzés során otthon ülünk és veszettül nyomkodjuk a gépünket. Mi van akkor, ha kísétálunk a konyhába, hogy készítsünk egy kis harapnivalót, melynek során a zárlatos kenyérpirító majdnem kirázza belőlünk a lelket? És mi a jogi megítélése annak, ha az adatrögzítés során a számítógép képernyője a szemünkbe robban? Üzemi baleset történik? Végső soron munkaidőben vagyunk, a munkát végezzük, szóval, lehet, hogy a felépülés időtartamára a magasabb összegű baleseti táppénz illet meg minket – vélekedhet az olvasó.

A kérdés megválaszolása nem ilyen egyszerű. Az előírások szerint munkavégzési helynek a felek által megjelölt helyiség fog minősülni, amelynek körülményeit a dolgozó egyoldalúan nem változtathatja meg. Más szóval, ha a szerződésben kikötöttem, hogy a távmunkát a nappaliban végzem, és meghatároztuk, hogy a feladatellátás során a céges laptopot használom, nem tehetem meg munkavállalóként, hogy átmegek a konyhába, és a pörkölt elkészítése közben készítem el a napi jelentést az okostelefonomról. A szerződésben leírtaktól eltérően bekövetkezett baleset már nem fog üzeminek minősülni. Távmunkahelyen akkor következik be üzemi baleset, ha az a munkáltató és a munkavállaló előzetesen meghatározott munkatevékenységre és munkahelyre terjed ki. No igen, de ki, és hogyan ellenőrzi a munkavégzés



A távmunkavégzés során a munkavállalót nemcsak ellenőrizheti a főnöke, hanem ellenőriznie is kell.

helyszínét? Egyáltalán, ellenőrizhet bárki is engem az otthonomban? A válaszom: igen.

A távmunkavégzés során a munkavállalót nemcsak ellenőrizheti a főnöke, hanem ellenőriznie is kell. Az ugyanis, hogy a dolgozó nem módosíthatja a munkakörülményeket, még nem mentesíti a munkáltatót a felelőssége alól. Vagyis meg kell győződnie, hogy az otthon használt munkaeszközök és körülmények megfelelnek az egészséges és biztonságos munkavégzés követelményének.

Ennek érdekében a jogszabály úgy rendelkezik, hogy a munkáltatónak kötelessége tájékoztatni a dolgozót arról, hogy a munkavégzést miként ellenőrzi, és hogy a számítástechnikai eszköz használatát korlátozza-e, és ha igen, akkor hogyan.

A felek meg is állapodhatnak az ellenőrzés részleteiben, ebben az esetben a dolgozó és a munkáltató szerződése lesz az, ami meghatározza az ellenőrzés módját és kereteit.

Szokatlan megoldások

Munkakörmegosztás és a több munkáltatós jogviszony a hazai gyakorlatban még igen ritka.

Többalanyú megállapodásról van szó mindkét esetben: a több munkáltatóval kötött munkaszerződésben egy munkakör ellátására vállalkozik egyet-

len munkavállaló, több munkaadó számára.

Ezzel szemben a munkakör-megosztás esetében egy munkáltatóval több dolgozó köt szerződést a munkakör ellátására úgy, hogy a munkaidő-beosztást egymás között rendezik. Ilyenkor nem több önálló munkaszerződés jön létre, hanem csak egy, amelyet a dolgozók közül bármelyik elvégezheti, a munkáltatónak a személyek kiválasztásába nincs beleszólása. Volt egy ismerősöm, aki a kilencvenes években több áruházban vállalt egyidejűleg munkát áru-feltöltőként, majd a tényleges munkavégzésre a rokonait küldte el.

Akkor ez a megoldás józan ésszel nehezen elfogadható trükknek látszott, mára viszont a jogalkotás többé-kevésbé lehetővé tette az ilyen munkavégzést.

Annak ellenére, hogy a több munkavállalós jogviszony mára teljesen legálissá vált, számos kérdés továbbra is felmerül. Mi történik, ha az egyik munkavállaló lényeges szerződésszegést követ el? Ez esetben a munkaviszonyt a vétlen dolgozókkal szemben is megszüntetik? A kártérítés egyetemlegesen terheli a dolgozókat? És mi történik, ha az egyik dolgozó a munka ellátására alkalmatlanná válik? Ezeket a kérdéseket a gyakorlat fogja megválaszolni.

Munkavégzés behívásra

A XXI. század Magyarországon a behívót már nem a katonarérett fiúk kapnak, hanem egyes munkavállalók. Az Mt. szerint a hat óránál nem hosszabb részmunkaidőben foglalkoztatott dolgozó a munkavégzési kötelezettségét a feladatok esedékességéhez igazodva teljesíti. Az ilyen jogviszony alkalmazásának feltétele az, hogy a foglalkoztatás – legfeljebb négy hónapos – munkaidőkeretben történjen. A gyakorlatban mindez annyit tesz, hogy a részmunkaidős dolgozónak akkor kell munkát végeznie, ha ezt a munkáltatója a feladatellátás előtt három nappal jelzi neki. Sokan talán most a „nulla órás szerződés” fogalmára asszociálhatnak. Arra a – jellemzően filmekből ismert – foglalkoztatási formára, aminek alapján a dolgozó csak akkor dolgozhat és kaphat bért, ha hívják. Ha nem hívják, hogy van takarítani, kipakolni, lebontani való, akkor nem kell melózni, de bér sem jár. Szerencsére a magyar megoldás nem ilyen. Az Mt. szabályozása szerint a ledolgozandó munkaidő mértékében a feleknek meg kell állapodniuk, mint ahogyan a munkaidőkeret tartamában is. Ha pedig a munkáltató a szerződésben meghatározott időtartamra nem tud munkát biztosítani, állásidőt kell fizetnie.

Balczer Balázs

Területi összetartás Zamárdiban



Szombathely és Pécs Terület közösen tartotta a szokásos éves összetartást szeptember 6-7-8-án Zamárdiban, a VSZ üdülőjében. Pécs terület 4 év kihagyás után ülésezett újra Zamárdiban. Az idei esemény kissé rendhagyó és kibővített volt. Mivel a szakmai értekezletek tavasszal elmaradtak a járvány miatt, a szakmák képviselői is részt vettek a rendezvényeken.

A szombathelyieknek az első nap csapatépítés jegyében zajlott tihanyi kirándulással, az este pedig szalonasztással, beszélgetéssel telt. Volt mit megbeszélni csaknem egy egész év eseményeiből.

Második nap következett az érdemi munka. A szombathelyieknek a Területi Bizottsági ülés után következett a titkári értekező, ahol vendég volt Kövesdi Tamás GIB titkár, Ivanov Péter GIB ügy-

vivő és Németh Gáborné Ica SZEI titkár. A területi képviselővezető beszámolója után következett a TB tagok és vendégeink felszólalása, majd interaktív beszélgetéssel fejeztük be a délelőttöt.

Ebéd után most már a két terület közösen meghallgatta Meleg János elnök, Zlati Róbert és Horváth Csaba alelnökök tájékoztatóját, akik ezt követően kérdésekre válaszoltak. Ezután a szakmai vezetők vezetésével kis csoportra bomlott a társaság. Minden szakma külön-külön tudta megbeszélni saját problémáit. Késő estig zajlottak az események.

Harmadik napon délelőtt értékeltük az elmúlt napokban végzett munkát. A beszélgetések alapján kiderült, mindenki számára hasznos volt ez a program.

A kellemes időjárásnak köszönhetően szerencsére minden megbeszélést és értekezletet szabadteren lehetett megtartani, de a résztvevők így is betartották a járványügyi előírásokat: rendszeresen mértek hőmérsékletet, zárt térben mindenki viselte a maszkot, tartotta a megfelelő távolságot és a kézfertőtlenítésről sem feledkezett meg.

A résztvevők remélik, a körülmények lehetővé teszik, hogy még ebben az évben újra találkozzanak.



**Horváthné
Czindery Zsuzsa**

Pécs Terület
képviselővezető



**Németh
Tamás**

Szombathely Terület
képviselővezető

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: NÉMETH 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 Mozgóképműhely 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



A vasút európai reneszánsza

Az utóbbi években komoly lendületet kapott Európában a vasúti közlekedés. A vonatozás reneszánszát a koronavírus-járvány is segítette. A MÁV-Start a közelmúltban bejelentette, hogy a szlovákiai Wagon Service Traveltől közbeszerzési eljárásban 3 milliárd forintért vásárol 22 használt, légkondicionált fekvőhelyes és hálókocsit.

Fellendülőben a vasúti személyszállítás Európában: az Eurostat adatai szerint az évtized közepétől évről évre határozottan emelkedik a vasúthasználat.

A kötétpályás nemzetközi utazásokra Magyarországon is egyre nagyobb az igény. A MÁV igyekszik meglovagolni a trendet: vasúti személyszállítással foglalkozó leányvállalata, a MÁV-Start a közelmúltban bejelentette, hogy a szlovákiai Wagon Service Traveltől közbeszerzési eljárásban 3 milliárd forintért vásárol 22 használt, légkondicionált fekvőhelyes és hálókocsit, amelyekkel nemzetközi járatainak szolgáltatási színvonalát igyekszik javítani.

Az új kocsikkal részben a meglévő járatok kapacitását növelik, részben új vonatok indítását tervezik. Az év végén érkező kocsikat használják majd az Erdélybe tartó Corona éjszakai járhoz, de a V4 országokba és tengerparti célpontokra is közlekedhetnek majd.

A beruházás nagyságrendjét leginkább azon lehet lemérni, hogy a MÁV Start jelenleg 33 fekvőhelyes és hálókocsit üzemeltet, és közülük csupán 15 légkondicionált. A MÁV közleményben azzal indokolta a beszerzést, hogy az éjszakai járatok iránti kereslet stabilan növekszik, mivel praktikus és környezetkímélő utazási lehetőséget kínálnak például Zürichbe vagy Berlinbe.

Számokkal alátámasztva

Bár az Eurostat adatai szerint a személygépkocsi elsőbbségét semmi sem kérdőjelezi meg, egyre többen választják a kötőtpályás közlekedést. Németországban 2010 és 2019 között a belföldi utaskilométerek száma 20 százalékkal nőtt, míg nemzetközi viszonylatban 32 százalékos volt az emelkedés. Még látványosabb a változás Ausztriában, ahol belföldön 49 százalékos növekedést mutattak ki. Svédországban 32, illetve 15 százalék, míg Svájcban 8, illetve 9 százalék volt a növekedés a vonattal megtett utaskilométerekben. A vasúti személyszállítás részesedése az EU-tagállamok közül Ausztriában és Hollandiában a legmagasabb: 11,9, illetve 11,4 százalék. A környezettudatosságban élen járó országokban jellemzően 1000 vasúton megtett belföldi utaskilométer jut egy lakosra. De még ezek az országok sem közelítik meg Svájcot, ahol már 2018-ban átlagosan 2133 utaskilométerrel számoltak lakosonként.

Zöldebben

A környezetvédelem és a fenntarthatóság előtérbe kerülése az Unió több országában is kezdi helyzetbe hozni közepes távolságú viszonylatokban a vonatközlekedést a repüléssel szemben. Az Európai Befektetési Bank egy március elején publikált felmérése szerint az európaiak többsége pártolja a rövid távú repülések

betöltését, 72 százalékuk pedig támogatná a repülőutakra kivetett környezetvédelmi adót.

Az osztrák kormány az elsők között használta ki a közhangulat változását: Ausztriában megszűnik a belföldi légi járatok többsége. Az osztrákoktól nem idegen, hogy a különböző közlekedési módokat legalább részben a vasút felé tereljék.

Kényelmesen, egymástól távol

Európa-szerte egyre több utas szeret kényelmesen, útítársaitól nagyobb távolságot tartva utazni, esetleg közben még dolgozni is.

Az EU-n belüli nemzetközi járatokat üzemeltető társaságok két-három éve az utasszám jelentős növekedéséről számolnak be. Részben ez a magyarázat a RegioJet Prága-Pozsony-Rijeka-járatának elindításának is, mivel a korlátozások fokozatos feloldásának kezdetén csak „biztonsági folyosókon” lehetett keresztülutazni az egyes régiókon. A RegioJet partnereivel együtt nem egészen harminc nap alatt megszervezte a járat közlekedését, s 24 óra alatt 30 ezer helyet adtak el. A július végi Bécs-Budapest járatnyitást 12 hónapos egyeztetés előzte meg. Az indulás után 20 nappal az átlagos töltöttség már meghaladta az 50 százalékot, de nem ritka, hogy teljes telítettséggel közlekednek a vonatok. Mindez jól példázza, hogy piaci alapon is működtethető a vasúti személyszállítás, sőt abban komoly üzleti lehetőség van. A magántársaság további, Magyarországot is érintő fejlesztéseket tervez. Szeptembertől sűrítik a budapesti járatot, jövő évtől pedig várhatóan újabb nagyvárosokat kapcsolnak be az elérhető célpontok sorába.

forrás: vsz.hu



Online a járványról

Türelmet, erőt, egészséget és közösséget próbáló évet élünk az élet szinte minden területén: munkahelyeken, magánéletünkben, lakóhelyünkön, közlekedésünk során, családi- és emberi kapcsolatainkban. Mindenkit megvissel a vírushelyzet, nem csoda, hogy a járvánnyal kapcsolatban számtalan kérdés vetődik fel mindenkiben.

É

ppen ezért nagyon vártuk a VSZ ONYSZ által meghirdetett, a Magyar Szakszervezeti Szövetség (MASZSZ) Nyugdíjas Tagozata szervezésében szeptember 17-én rendezett koronavírussal kapcsolatos online előadást.

Az online előadást a Nyugdíjas Szervezetek Együttműködési Tanácsa (NYUSZET) Tanácsadó Testületének tagja,

dr. Falus Ferenc (volt országos tisztifőorvos) tartotta „a járvány jelenlegi állásáról, kilátásokról, teendőkről és nem utolsósorban az egészségügy jelenlegi helyzetéről”. A rendezvény levezetője Juhász László, a MASZSZ Nyugdíjas Tagozatának elnöke, a NYUSZET jelenlegi elnöke volt.

Az internetes platformra történő bejelentkezések után Juhász László rövid tájékoztatást

adott a nyugdíjasok érdekében tett intézkedésekről, majd dr. Falus Ferenc nagyon sok adattal, képpel, magyar és nemzetközi információval tarkított előadásában a koronavírus megjelenéséről, védekezési módokról, s egyebek között a jelenlegi állapotról tájékoztatta a hallgatóságot.

Az előadás után nagyon sok kérdés hangzott el, többek között a megelőzésről, arról,

hogyan mi a teendő, ha a családkban megjelenik a koronavírus, karanténról, karantén feloldásáról, maszkviselésről, maszkok minőségéről, kezelési módokról, a mintavételek gyorsaságáról, illetve lassúságáról. Falus Ferenc részletes, mindenre kiterjedő válaszokat adott.

Szükség volt nagyon erre az online előadásra, mert a jelenlegi helyzetben egyszerűen, világosan, érthető formában hangzottak el a vírussal kapcsolatos ismeretek, tudnivalók, és lehetőség volt közvetlenül kérdéseket feltenni a szakembernek.

Szakolczainé Szabó Erzsébet

Az év nyugdíjas szakszervezeti vezetője: Schiszler László

A Vasutasok Szakszervezete kaposvári nyugdíjas alapszervezetének gazdasági felelőse, Schiszler László kapta idén az „Év nyugdíjas szakszervezeti vezetője 2020” kitüntetést, amelyet a több évtizedes szakszervezeti munkájának elismeréseként vehetett át.

Az Év munkáltatója, az Év szakszervezeti vezetője, valamint az Év nyugdíjas szakszervezeti vezetője kitüntetések átadási ünnepségét hagyományosan a Magyar Szakszervezeti Szövetség (MASZSZ) Somogy megyei szervezete ren-

dezte, ezúttal a szokásos május elseje helyett szeptember 24-én.

A díjakat Svajda József az MASZSZ megyei vezetője adta át. Az ünnepségen részt vett Kordás László, a MASZSZ vezetője is, aki gratulált a kitüntetetteknek.



Keveset fogtak, de jól érezték magukat

Hetedik alkalommal rendezte meg hagyományos horgászversenyét szeptember 4-5-én a VSZ Budapest Területi Képviselő, a Tolna megyei Kiszékelyen A természet egy gyöngyszemének tartott kis településre minden évben szívesen jönnek a horgászni szerető vasutasok, idén 54 versenyző és 17 lelkes szurkoló vett részt a jó hangulatú rendezvényen.

Most az időjárás is kegyeibe fogadta a versenyzőket, szeptember eleje lévén még csaknem hamisítatlan nyár fogadta őket. A horgászat olyan sport, ami nemcsak a tudáson, hanem a szerencsén is múlik. Talán ez utóbbi az oka, hogy az idei eredmény a korábbi évekhez képest gyengének mondható, hiszen összeessen 121,2 kiló hal került a szákokba. A kevésbé sikeres horgászokat a helyi ötgátú kis

csapat vendégszeretete és a sok finom étel kárpótolta.

Eredmény:

- I. Kálmándi Attila, Szanyi Zsolt Szolnok Jármű Javító SZB: 28,1 kg.
- II. Somodi Mátyás, Tukarcz Attila Szolnok Gépészet SZB: 17,6 kg
- III. Horváth Péter, Gyöngyösi József Érd Állomás SZB: 16,6 kg



Távozásnál a jó bevált köszönéssel búcsúztak a résztvevők: Jövőre ugyanitt! Köszönet a segítőknek és a helyiek vendégszeretetéért.

Bartus Imre
Budapest Terület
képviselővezető



Két mázsánál többet fogtak a miskolciak

Összesen 205 kiló halat fogtak – és természetesen ugyanennyit engedtek vissza a vízbe – a miskolci TBF alapszervezet nyitott „pandémiás” horgásznapján, szeptember 5-én.

Idén is a Szerencs-Ond melletti Árpádhegyi horgásztavon rendeztük meg a koronavírus járvány miatt május helyett szeptember 5-én a miskolci TBF alapszervezet családi horgásznapját. A 10 csapaton kívül családtagok is szép számmal jelentek meg, így több mint negyvenen jöttünk össze.

A ragyogó időjárás kedvezett a versenyzőknek, már a reggel hat óra után megtartott sorsolásnál szépen sütött a nap, szélcsendes időben indult a horgászok versengése. Az előkészületek után hét órakor sípszóra indult a halvadászat. A horgászok többségénél jócskán kimozdult a mérleg nyelve a verseny végét jelző dudaszó után. Az összesítés után kiderült, hogy 205 kilót fogtunk, majd engedtünk vissza a tóba. Sajnos egy csapatunk hal nélkül maradt.

Az egyéni első helyezett Debreceni Ottó fogta a legnagyobb halat is, egy 10,6 kilós amurt, a legkisebbet pedig Varga Kristóf-nak sikerült. Egyetlen gyerek versenyzőnk így oklevéllel büszkélkedhet majd az iskolában. Az Erősáram felsővezeték szakasz csapata „csak” harmadik lett ugyan, mégis ők képviselhetik a területi horgásznapon alapszervezetünket.

A családtagok is kitettek magukért, ők készítették a verseny után jóízűen elfogyasztott pincepörköltet, ami mindenki elismerését elnyerte.

A szokásoknak megfelelően az aktualitásokról, így a munkáltatói egészségpénztári támogatás és a TEB ösztöndíjrendszer bevezetéséről is hallhattak a résztvevők.



Köszönet a szervezésben és lebonyolításban résztvevőknek. A végén egybehangzóan elhatároztuk: jövőre újra megszervezzük.

Eredmények:

Csapat

- I. A Gömri I. csapata: 56,6 kg.
- II. Kál-Dominó-Nyék csapata: 43 kg.
- III. Erősáram felsővezeték szakasz csapata: 36,3 kg.

Egyéni

- I. Debreceni Ottó: 27,9 kg.
- II. Böszörményi Bence: 24,9 kg.
- III. Kónya Csaba: 23,2 kg.

Bodnár József
Szab. elnök



VSZ ONYSZ

Nyugdíjasok ultibajnoksága

Az ulti a legbonyolultabb kártyajátékok egyike, a játék során a szerencsén kívül nagy szerep jut a gondolkodásnak is, írja a Wikipédia. Azt már nem írja, de mi tudjuk, hogy az igazán magyar virtust, csavaros észjárást, odafigyelést, olykor nagy emberismeretet is követelő kártyajáték során minden játékos egy akaratlan van: nyerni akar!

Így volt ez a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) Szabadidő és Kulturális Bizottsága szervezésében szeptember 8-án a VOKE István-telki, Széchenyi István Művelődési-házában ideális körülmények között lebonyolított ultiverseny esetében is. Az „Örökös Vándorkupaért” már tizedik alkalommal versenyeztek a résztvevők.

A regisztráció és az adategyeztetés után Zvada Mihály, az SZKB vezetője és a verseny szervezője köszöntötte a megjelenteket, ismertetve a verseny menetét. A bajnokságon az öreg ultis rókákön kívül részt vettek azok is, akik már korábban elnyerték a díszes kupát, és egy évig

őrizhették, de azok is indulhattak, akik még a „nyeretlen kétévesek” kategóriájába tartoztak és ilyen formában szerettek volna



kikapcsolódni. Az ötfordulós, számítógépes sorsolásos, tizenöt leosztásos versenyt – a díszes kupákkal, serlegekkel jutalmazva – végül **Tóth Gyula** (Budapest) nyerte meg.

További eredmények:

2. **Berki János** (Debrecen)
3. **Kincses Gyula** (Debrecen)
4. **Lajtos János** (Vác)
5. **Péli István** (Debrecen), **Gócs Lajos** (Debrecen).

A verseny eredményhirdetése után Zvada Mihály megköszönte minden közreműködőnek a segítségét, a versenyzőknek a színvonalas versengést. Biztosított mindenkit arról, hogy jövőre is megszervezik a versenyt.

Mindenkinek jó utat és jó egészséget kívánva búcsúztak el egymástól a versenyzők és a szervezők.

Szentes Bíró Ferenc

Szeged

Tiltott állami támogatás a Deutsche Bahn-nak?

Az

uniós versenyszabályok fő célja, hogy lehetővé tegyék az Unió belső piacának megfelelő működését, amely a polgárok, vállalkozások és az egész társadalom jólétének egyik fő hajtóereje. Ezért az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) olyan szabályokat tartalmaz, amelyek a belső piaci verseny korlátozását és torzulását hivatottak megakadályozni. Tiltják ugyanis a vállalkozások közötti versenyellenes megállapodásokat és a nagy cégek piaci erőfölényével való visszaélését, amelyek hátrányosan érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet. Ezenfelül az Európai Bizottság ellenőrzi a közösségi léptékű összefonódásokat és felvásárlásokat, s megakadályozza, hogy azok a verseny jelentős csökkenését eredményezzék. Továbbá – néhány konkrét esettől eltekintve – tilos állami támogatást nyújtani egyes vállalkozásoknak vagy egyes termékekre, ha annak hatására torzulna a verseny. Bizonyos kivételektől eltekintve a versenyszabályok a közzállalkozásokra, a közszolgáltatásokra és az általános érdekű szolgáltatásokra is érvényesek. Ezzel a néhány mondatral kezdődik az Európai Unió versenypolitikával foglalkozó oldala és foglalja össze

Mit jelent a tisztességtelen és a gazdasági piaci versenyt torzító támogatás az Unióban? Kik és miért ellenzik a munkavállalóival a válság idején is tisztességes német Deutsche Bahn-nak szánt állami mentőcsomagot? Kiderül ebből az írásból, ahogy az is, hogy egy cégnek nyújtott kormányzati támogatás egyre több országban kelt feszültséget a piaci szereplők körében.

dióhéjban, hogy mi az, ami tulajdonképpen nem megengedett.

Egy megosztó állami mentőcsomag

2020 tavaszán Európát is elérte a koronavírus-járvány, aminek következtében tulajdonképpen megállt az élet kontinensünkön. Májusban a német szövetségi kormány, a Német Szövetségi Államvasutak (DB) és a Német Vasutas és Közlekedési Szakszervezet (EVG) megállapodtak egy, a DB-nek nyújtandó mentőcsomagról. A Közlekedési Minisztérium és a Pénzügyminisztérium által készített kalkuláció szerint a gazdasági károk 11-13,5 milliárd euróra rúghatnak a vasúttársaságnál. A szövetségi kormány készen áll az összeg nyolcvan százalékának, vagyis 6,9-8,4 milliárd eurónak a megtérítésére a DB tőkéjének emelésével.

Ezt a műveletet azonban nem mindenki fogadja kitörő lelkesedéssel.

Például a hazánkban távolsági buszairól ismert FLIX-Mobility nevű társaság, amely Németországban már vasúti személyszállítási szolgáltatást is végez, bár egyelőre csak néhány, de rendkívül jól jövedelmező viszonylaton. A cég alapítója, egyben vezérigazgatója, Andre Schwammlein nyáron két alkalommal is levelet küldött az Európai Bizottság illetékes biztosának, bepanaszolva a szerinte tisztességtelen és versenyt torzító mentőcsomagot.

Schwammlein leveleiben kiemelte, hogy már a mentőcsomagról szóló egyeztetések is aggodalomra adnak okot és azt tapasztalják, hogy a DB általában a válsághelyzeteket használja fel arra, hogy a versenyelőnyét megerősítse.

A Flix-Mobility mellett más kontextusban megszólalt két másik szervezet is, amelyek a DB vonatbeszerzését tették szóvá. (A DB 30 darab nagy sebességű ICE vonatot vásárolt állami pénzen.)

„Hogyan versenyezhetnek az új magán vasúttársaságok – amelyeknek maguknak kell finanszírozniuk a vonataikat – a DB ellen, ha a kormány új ICE vonatokkal ajándékozza meg?” – tették fel a kérdést.

Ez nagy visszatartó erőt jelent minden jövőbeni magánberuházás számára – lehetetlen versenyezni az ilyen közfinanszírozás mértékével és nagyságával.

Az ETF főtítkára is aggódik

A témával és a levéllel kapcsolatban szintén levélben fordult az Európai Bizottsághoz Livia Spera, az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetségének (ETF) főtítkára is. Leveleiben kiemelte, hogy a német EVG szakszervezettel közösen aggodalommal figyelik a Flix-Mobility illetve az ehhez hasonló elven működő társaságok tevékenységét. Az ilyen „platform-cégek” alvállalkozói rendszerek sokaságát építették ki szerte Európában, jövedelmező és vonzó viszonylatokon versenyeznek a német piacon a DB-vel, és szinte fittyet hánynak a munkavállalóiknak ígért tisztességes munkafeltételek betartására.

A DB a válság időszakában is fenntartotta a távolsági személyszállítás 75 százalékát, nyújtotta a szerződésekben foglalt közszolgáltatásokat, fizette munkavállalóinak munkabérét.

Az Európai Bizottság illetéke az ETF főtítkárának kiemelte: egyrészt érthetőek a szakszervezetek aggályai másrészt viszont fontos megőrizni a versenyt a vasúti ágazaton belül, mivel a torzulásoktól mentes és tisztességes verseny a modális váltás szükséges előfeltétele.

A történet ezzel valószínűleg nem ért véget és egyre több országban és más közlekedési ágazatban figyelhető meg hasonló jelenség.

Komiljovics
Máté





A POÉN 1. RÉSZÉ	CSERÉBE SÁRGARIGÓ		JÉGBEN ÁLL! ZUHANÁS	FINOM AZ ÉTEL	A VÉGÉN ODAÉGŐ!	EGY HARMADA!	A HÁZBA KUKKANT ÉBREDÉS		A BŐR VEGYJELE „ANGELES	AMPER, RÖVIDEN NÉMÁN LERO!		AMELY HELYRE
												A
RÓMAI 1-ES						LOPVA SZEREZ						
BEHÁLÓZ					JÓL KIFENT JÉG, NÉMETÜL					KOVA- DARABI KÁRTYA- LAP		
ÉVEKET ELTÖLT												
NINCSEK NÉLKÜLE IGE!		IPAR- KODÁS RÁ							GOND SZÓTÉ- VESZTÉS			
NORVÉG ÉS FRANCIA AUTÓJEL			FESTŐI (TÁJ) KIPÁR- NAZÓ					HÓBUCKA BELSEJE! DÁTUMOT RAÍR			KÖRCEKK! RAJTOLO	
A 3. HATVÁNY ÁZSIAI ÁLLAT				PÁROS CELE! JANUÁR- BAN ÜDÜL			HAJÓ- FÜLKE ŐSZES HAJÓ					
					ITT AZ UDVARON AZONOS BETÜK							
	VITALI- TÁSTÓL DUZZADÓ HELYBEN									GÖDÖR- BEN VAN! TERÜLET, RÖVIDEN		
		ÉLELMEZ SILBAK							ISMER SZÓL A TEHEN!			
FELŐLE ENERGIA, RÖVIDEN					POLCRÓL ELVESZ							SIEMENS, RÖVIDEN
					?	CSÍPÓS (SZAG)						

Őszi kikapcsolódás a Balatonnál!

**A Hethland Kft. az októberi vágány-
ról indítja a Relax Expresszt! Végál-
lomás: VSZ-üdülő, Zamárdi.**

Elérkezett az őszi szünet. Ilyenkor sokak fejében megfordul, hogy kimozdulnának néhány napra. Igen ám, de jönnek a kérdések.

- *Hova menjünk?*
- *Mikor?*
- *Hány napra?*
- *Mit fogunk ott csinálni?*

Szeretnénk Önöknek megspórolni ezt a fejfájást, ezért a Zamárdi VSZ-üdülő egy remek ajánlattal készül. De még mielőtt belemen-nénk a részletekbe, nézzük, mit is lehet ősszel csinálni Zamárdiban. illetve az üdülőben.

- kirándulni: Zamárdi 3 turista útvonalall rendelkezik (8km-11km-18km) Kalandra fel!
- 7 látnivaló, amit nem érdemes kihagyni:
- Rákóczi-emlékkő, amely Zamárdi legmagasabb pontján található
- Szamárkő (és nem számárpád), a kiserdő dombhajlatai között található
- Honfoglalási emlékmű
- Kőhegy – kilátó mesés szép kilátással
- Military Park, a Magyar Néphadsereg muzeális eszköz- és gépparkja
- Kalandpark (jó idő esetén)
- Tihanyi kilátó.
- Közös bográcsozás a Balaton-parton
- Horgászat (kiegészítők vásárolhatók a Zamárdi VSZ-üdülőben működő horgászboltban!)

- Biciklitúra
- Szabadtéri sportolási lehetőség
- lánbtenisz
- pingpong
- tollas
- Ingyenes WIFI az üdülő egész területén.

**Felkeltettük az érdeklődését?
Íme az ajánlatunk, amit nem
érdemes kihagyni!**

Amennyiben 2020. október 22. és november 1. közötti időszakra foglal szállást a Zamárdi VSZ-üdülőben minimum 2 főnek, 2 éjszakára félpanzióval, abban az esetben mi

megajándékozunk Önt további egy éjszakára szülő szálláshellyel.

És akkor lássuk a számokat:

Felnőtt: 63 000 Ft/2 fő/3 éj helyett 49 000 Ft/2 fő/3 éj félpanzióval

3-12 éves kor között: 23 400 Ft/fő/3 éj helyett 17 900 Ft/fő/3 éj félpanzióval

Fontos Információ:

Az akció csak a fent említett időszakra érvényes, más akciókkal nem vonható össze.

E-mail: repcio.hethland@gmail.com
Telefonszám: +36307329563



MÁV SZOLGÁLTATÓ KÖZPONT ZRT.

ÜZEMI TANÁCSI ÉS MUNKAVÉDELMI KÉPVISELŐ - VÁLASZTÁS

**VÁLASZD A VASUTASOK
SZAKSZERVEZETE
JELÖLTJEIT!**

2020. október 22-28.

**MERT NEM VAGY
EGYEDÜL!**

