

2025-2

# MI ÚJSÁG

a VDSzSz Szolidaritás lapja



**Átalakul a  
vasút világa**

**Szakszervezetünk  
készen áll a változásra**

# Tartalomból:



3

Mózes Tibor ügyvezető  
alelnök köszöntője

4-7

Érdekvédelmi összefoglaló  
- Mózes Tibor

8-9

Riport Horváth Gabriella  
elnökségi taggal

10-14

Beszélgetés Kollár Károly  
vezető jegyvizsgálóval

15-22

Benséné Heim Carmen  
életútjának bemutatása

24-28

Lévai Zsolt debreceni  
területi vezető élete

30-33

Záhonyon átsöpört a  
történelem újabb vihara

38-39

Konyhanyelven - ahogy  
egy vasutas csinálja

41-43

VDSzSz Apróságok

IMPRESSZUM

FELELŐS KIADÓ: HALASI ZOLTÁN

MIŰJSÁG SZERKESZTŐSÉG:

1146 Budapest, Thököly u. 172.

Megjelenik: 5000 példányban

Kiadja: VDSzSz Szolidaritás

# Köszöntő



Szakszervezetünk életében – mint minden küldöttgyűlés – a 2025. májusi küldöttgyűlés is egy ünnep. Ilyenkor nem csak a külsőnket öltöztetjük fel ünneplőbe, hanem szakszervezeti lelkületünket is, megjelenítve ezzel az összetartozás élményét, a közösségben rejlő erőt.

Sajnálom, hogy a tagságból nem tud mindenki ilyen közvetlen módon részt venni ezen az alkalmon. De mindenféleképpen szeretnénk feléjük üzeni az **összetartozás fontosságát**. Bár a nagy horderejű események általában a négy évente megrendezésre kerülő tisztújító és programalkotó küldöttgyűléseken történnek, az **idei küldöttgyűlésen** – bár nem tisztújító küldöttgyűlés lesz – **várhatóan olyan döntések születnek, amelyek nemcsak a VDSzSz tagság, hanem minden vasutas érdeklődését felkeltik.**

Ezen a küldöttgyűlésen ugyanis a **VDSzSz jövőjét is nagyban befolyásoló döntések születnek majd**. Épp ezért a jelenleg még nem a szakszervezetünkhöz tartozó munkavállalóknak is javasoljuk, hogy kövessék nyomon a VDSzSz Szolidaritás tevékenységét, a döntéseinket, és lépjenek be hozzánk – különösen a jelenlegi bizonytalan helyzetben!

Az ugyanis jól látszik, hogy **a vasút világa felbolydult**, egyre nagyobb **szükség van a minőségi munkavállalói érdekképviseletre**, és azt gondoljuk, hogy **a vasutasok a legjobb helyen vannak, ha a VDSzSz Szolidaritást választják.**

Nyártól kitarjuk kapuinkat a GySEV munkavállalói felé is, ahol képviseleti helyzetbe kerülünk: itt a Kollektív Szerződést megkötő szakszervezetek közé belép a VDSzSz Szolidaritás, a GySEV vezetésével jelenleg is számos kérdésben tárgyalásban vagyunk.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt.-nél lezajlott üzemi tanács és munkavédelmi képviselő választások, illetve a MÁV Személyszállítási Zrt. KÜT és KMVB összetétele is egyértelművé tették, hogy **a VDSzSz Szolidaritás meghatározó tényező a vasút világában** – legyen szó bármelyik vasútvállalatról. Biztos vagyok abban, hogy a jól előkészített májusi küldöttgyűlésünk eredményes lesz, és meg fogja alapozni a VDSzSz Szolidaritás további stabil működését.

**Mózes Tibor**  
ügyvezető alelnök

# MOZGÁSBAN A VASÚT

A vasút átalakulása nem csupán technikai kérdés – emberek sorsát érinti. A VDSzSz Szolidaritás nem nézője, hanem alakítója ennek a folyamatnak. **Mózes Tibor érdekvédelmi összefoglalójából** kiderül, hol tartanak az egyeztetések, mit jelent a GySEV-hez való átkerülés a dolgozóknak, és miért fontosabb most, mint valaha, hogy legyen, aki kiáll értük.

Idén februárban **4-es sorszámmal jelent meg az a részvényesi határozat**, amely július 1-jétől a Dunántúlon meghatározott sorszámú vonalak működtetését a MÁV Pályaműködtetési Zrt-től a GySEV vasútállathoz helyezi át. Ezzel együtt a részvényesi határozat rendelkezik arról is, hogy a kezdeti időszakot követően **2027-ig folyamatosan a személyszállítás is átkerül ezeken a vonalakon a GySEV Zrt-hez**. A részvényesi határozatban foglaltak megvalósítására a MÁV és a GySEV bevonásával hat munkabizottság kezdte meg a működését.

## Munkabizottságok és érdekképviselő

Ebből az **egyik munkabizottság a humán kérdéseket tárgyalja**, munkájában a VDSzSz Szolidaritás és Vasutasok Szakszervezete is részt vesz. A munkabizottságok működését, tevékenységét egy irányító testület ellenőrzi, koordinálja. Ami a munkavállalókat érinti, **szakszervezetünk az áthelyezésüket érintő kérdéseket is elkezdte feldolgozni**, így például

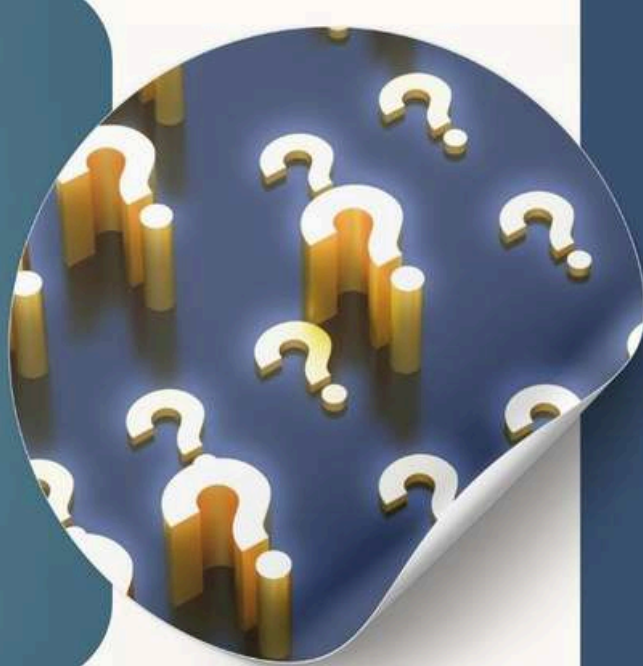
beazonosítottuk és feltártuk a **kollektív szerződések közötti különbségeket**, illetve az egyéb foglalkoztatási feltételeket is összehasonlítottuk.

Ebből az derült ki, hogy általánosságban **nem mondható el az, hogy az egyik vagy a másik kollektív szerződés – vagy akár bérezési gyakorlat – kedvezőbb lenne**. Vannak olyan elemek, amelyek az egyik vasútállathoz előnyösebbek a munkavállalók számára, és vannak olyan szabályok, amelyek a fogadó vagy átadó vasútállathoz biztosítanak jobb pozíciókat számukra.

## Munkarend és bérkülönbségek

Igazából a juttatások terén, vagy a bérkérdéseket érintően leginkább **szembeötlő a műszakpótlék mértékének eltérése**: míg a MÁV-nál ez megszakítás nélküli munkarend esetén 30%-os műszakpótléket takar, addig a GySEV kollektív szerződésének szabálya szerint ez alapból 20%, és csak abban az esetben 30%, ha kilenc szolgálatot meghaladó éjszakai szolgálatvégzés történik a havi munkaidőkeret mellett.

# ÉRDEKVÉDELMI ÖSSZEFOGLALÓ A VÁLTOZÁSOKRÓL



További jelentős eltérés a **készenlét jogintézménye**. A MÁV-nál ez egy régóta alkalmazott rendszer, a GySEV tulajdonképpen ezt a fajta klasszikus készenléti szolgálatot, vagy rendelkezésre állást nem ismeri ilyen formában. **A túlóra díjazása is másképpen alakul a GySEV és MÁV kollektív szerződéseiben**, hiszen a MÁV-nál sávós túlóradíjazási szabály van, a GySEV azonban egy meghatározott mértékkel számol.

## Jogértelmezés az átadásban

A részvényesi határozat értelmezését nehezíti, hogy az átadással kapcsolatban az átadandó szükséges létszámot jelöli meg. Mivel a munkáltató személyében bekövetkező változás (jogutódlás) szabályai a munkajogban és az európai uniós bírósági jogértelmezésben, bírósági gyakorlatban is jól kimunkáltak, a tevékenység átadásnál álláspontunk szerint a teljes létszám átadása válik szükségessé, az ezzel kapcsolatos egyeztetés a Humán munkabizottságban jelenleg is zajlik a felek között.

## Kérdőjelek az átvétel körül

Előzetes információink szerint a Szombathelyi Igazgatóság épületére a GySEV nem tart igényt. Ebből egyúttal az is következik, hogy a GySEV az átvenni kívánt létszám kapcsán a végrehajtó szolgálatra gondol, alapvetően ezt tervezi átvenni. Természetesen, itt is vannak még kérdőjelek, ahogy a karbantartás és a hibaelhárítás területén foglalkoztatott munkavállalók kapcsán is sok még a kérdőjel, a TEB és a felsővezetési szakszolgálat vonatkozásában.

## Párbeszéd a terepen

A jelenleg rendelkezésünkre álló információkat elkezdjük a munkavállalókkal megosztani, ennek érdekében **teltházás munkavállalói fórumokat tartottunk** Gyékényesen, Nagykanizsán és Murakeresztúron, de természetesen további állomásokon is hasonlókat szervezünk, így például többek között Celldömölkön, Veszprémben, Pápán és Tapolcán.

A munkavállalói fórumokon több olyan kérdés is érkezett hozzánk, amelyek megválaszolását a Munkabizottság elé utaljuk. Amint lesznek újabb információink, azokat megosztjuk tagtársainkkal, az érintett vasutasokkal.

### Határidők és technológiai változások

**A pályüzemeltetés átadására legkésőbb 2025. június 30. napjáig kerül sor**, ez a határozatban szereplő valamennyi vonalat és vonalszakaszt érinti – beleértve az állomási személyzetet is, ők a tervek szerint idén júliusban már GySEV munkavállalók lesznek. A személyszállításról annyit tudni, hogy a felsorolt vonalak, vonalszakaszok legkésőbb 2026. március 30-ig kerüljenek át a GySEV-hez.

A GySEV üzemeltetési logikája a központi forgalomirányítási rendszerre épül. A MÁV Pályaműködtetési Zrt. ebben a régióban azért még nem itt tart, még nagyon aktívan jelen vannak a középállomások, illetőleg olyan nagyforgalmú határállomások, amelyek a GySEV jelenlegi hálózatán nem alálhatóak, gondolok például Gyékényes, Hodos, Murakeresztúr határállomásokra.

Középtávon várhatóan a központi forgalomirányítási rendszert a GySEV adaptálni fogja az átvételre kerülő MÁV-os hálózaton is. Ennek az időhorizontja azonban jelen pillanatban nem ismert, de ez lesz az irány. A vonalak, illetve vonalszakaszok átadásának célja a hatékonyság javítása, ahogy az

egyébként a részvényesi határozatból szintén kiderül. A javulásnak mind a költségekben, mind a menetrendszerűségben és minden egyéb más mutatóban meg kell nyilvánulnia. **A KÖFI-rendszer kiépítése**, mint mindenhol másutt, **hatást gyakorol majd a foglalkoztatásra**, így konkrétan ez a lépés elsősorban a forgalmi szakterületen dolgozó munkavállalókat érinti majd. A KÖFI ugyanis kevesebb embert jelent.

### Miért legyél szakszervezeti tag?

Éppen ezért – és ezt a fórumokon is többször hangsúlyoztuk – **különösen fontos, hogy a munkavállalók érdekvédelmi szervezet, szakszervezet tagjai legyenek**, azzá váljanak. Lapzártánkig mindhárom munkáltatói fórumon e tekintetben pozitív visszajelzést kaptunk a résztvevőktől, akik számára felajánlottuk a folyamatos kapcsolattartást is.





### Ne írj alá egyedül!

Felhívtuk továbbá a munkavállalók figyelmét arra, hogy az átszervezés során bármely részükre átadott **foglalkoztatást érintő szerződésmódosítást, dokumentumot csak a velünk való egyeztetést követően írjanak alá.** A jelenlegi helyzetben tényleg mindenkinek észnél kell lennie.

### Új szerep a GySEV-nél

Mivel tagjaink nagy része átkerül a GySEV Zrt-hez, ezáltal a **VDSzSz Szolidaritás kollektív szerződést kötő félle válik a GySEV-nél is.** Ezáltal egyébként szakszervezetünk működését is újra kell gondolnunk ezen a területen.

### Választási sikerek

Persze más események is történtek. Sikeres volt a MÁV Pályaműködtetési Zrt-nél az üzemi tanács- és munkavédelmi képviselő-választás, a VDSzSz Szolidaritás választási koalícióban a PVDSZ-szel és a VSZ-szel **közösen indította jelöltjeit, a koalíció minden körzetben megnyerte a választásokat.**

A MÁV Személyszállítási Zrt-nél Irányítás szervezeténél is megtörtént a választás, a továbbiakban itt a **vasutas szakszervezetek nem csak egymással, hanem a bejövő Volán-szakszervezetekkel is egyeztetve alakítják ki a központi testületek összetételét.**

Mindez jól példázza azt, amit a MiÚjság januári számában is jeleztem: a vasutas szakszervezeti oldal fő feladata a személyszállítási integrációt követően a Volán szakszervezetekkel történő együttműködés kialakítása lesz.

### Egészségügyi szűrés késik

Fontos megemlíteni, hogy a munkáltató, a MÁV csoport sajnos „mulasztásos törvénysértésben” van, hiszen az Együttműködési megállapodásban foglalt – és már tavaly többször ígért – egészségügyi szűrőprogram továbbra is várat magára. Most már meglehetősen kínos indokokat hallunk a késés okáról. Azt akarjuk, hogy ehhez a lehetőséghez a vasutasok minél hamarabb hozzájuthassanak a MÁV csoport egészségében.

### Mi lesz a JBI-kkel?

Továbbra is „lóg a levegőben” a JBI-k MÁV Vagonba történő kiszervezése. Lapzártánkkor egyelőre találgatások folynak arról, hogy egyáltalán megtörténik-e ez, azonban az idő előrehaladtával egyre kevésbé tűnik valószínűnek, hogy a kisműhelyek kiszervezésére sor kerül.

# Ahol a döntések mögött emberek állnak



**2012 óta vagy területi vezető, elnökségi tag. Visszatekintve erre a közel másfél évtizedre, hogy látod szakszervezetünk helyzetét?**

A pécsi terület vezetését Melisek Janitól vettem át. Tudatosan készültünk a váltásra, így zökkenőmentesen tudtam továbbvinni a munkát. Az igazi fordulópont viszont 2015-ben jött, a Küldöttgyűlés után. Akkor egy új időszakítás kezdődött: a korábbi egyszemélyi döntéseket felváltotta a közös, kollektív irányítás, ami a területi vezetők szerepét is megerősítette.”

**Mit jelent ez a gyakorlatban?**

Mindenekelőtt azt, hogy **nincsenek egyedül meghozott határozatok** a szakszervezet ügyeiről közösen döntünk.

**Melyik az a terület, ahol ez különösen megragadható?**

Az érdekvédelmi tevékenységen túl szerintem egyik ilyen jellemző terület a **szolgáltatásaink, támogatásaink jelentős bővítése**. A XVI. Küldöttgyűlésen az Alapszabály

bevezető rendelkezései közé került, hogy a VDSzSz Szolidaritás külön segélyezési szabályzat alapján **önsegélyező feladatot is ellátó egyesület**.

**Kifejtenéd részletesen?**

Azt, hogy a **tagdíjbevételeink egy jelentős részét szakszervezetünk arra fordítja**, hogy az önhibájukon kívül rendkívüli élethelyzetbe került tagjaink számára segítséget, **támogatást tudjunk nyújtani**. Olyan **széleskörű támogatási rendszert** építettünk ki az elmúlt tíz évben, ami nagyon sok nem várt élethelyzetben tud segítséget nyújtani (házasságkötés, gyermekszületés, temetés).

Ráadásul azt is sikerült megvalósítanunk, hogy a betegséggel összefüggő támogatásokhoz már **nem kell egy külső biztosító közreműködése** sem, az önsegélyezést kizárólag saját forrásaink által, jóval egyszerűbb és méltányosabb módon tudjuk biztosítani. (lásd applikáció) Vannak sajnos azonban olyan külső



**Horváth Gabriella tizenkét éve vezeti a pécsi területet. Vannak, akik a jogszabályokat nézik, ő inkább az embereket. Vezetőként nem csak képvisel, hanem figyel, meghallgat, tartást ad – akkor is, amikor elfogy a levegő. Mert szerinte a szakszervezet lényege nem a rendszer, hanem a közösség. Egy olyan hely, ahol nem hagyják magára azt, aki bajba kerül. Az interjúban arról mesél, mit tanult a legnehezebb helyzetekből, mi tartja meg őt ebben a hivatásban, és miért hisz abban, hogy az egymásba vetett bizalom az, amit semmilyen megszorítás nem tud kikezdeni.**

körülmények, ami miatt bizonyos korlátok közé szorulunk, ilyen mindenekelőtt az adószabályok betartása. Emiatt nagyon körültekintően kell eljárunk. Ugyanakkor bizonyos területeken a tagjaink igényeinek megfelelően szélesíteni szeretnénk a palettát.

#### **Például?**

Ilyen mindenekelőtt az **üdülés kérdése, illetve ezen belül is kiemelten fontos számunkra a rekreáció.**

Szakszervezetünk a tagjai egészségének megőrzése érdekében, ezen belül munkaalkalmasságuk biztosítása céljából, az idei évtől rekreációs támogatást fog nyújtani, melyet a Vasútegészségügyi Kft.-vel (VNK) történő megállapodás keretén belül biztosít.

#### **Milyen mértékű az a támogatás, amit szakszervezetünk tud nyújtani?**

Mindenekelőtt egy nagyon kedvező listaárú ajánlatot tudtunk elérni a VNK-nál, mely ellátást és kezeléseket is tartalmaz.

A Szakszervezetünk részére kiejánlott kedvezményes árakon felül – kifejezetten az egészségmegőrző szolgáltatások biztosítása érdekében – **további támogatást nyújtunk** aktív munkavállaló tagjaink részére az alábbiak szerint:

- 20 évet meghaladó tagsági viszony esetén ennek összege 30.000 Ft /tag,
- 20 év alatti tagság esetén 20.000 Ft /tag.

#### **Ez hasonló tartalommal bír, mint a korábban működtetett Egészségmegőrző Program?**

Hasonló, azzal, hogy ezek a csomagok már szállodai színvonalon biztosítottak. A VNK az elmúlt években jelentős fejlesztéseket hajtott végre mindhárom telephelyén.

**Bízunk benne, hogy tagjaink jelentős számmal fogják igénybe venni ezt a lehetőséget, hiszen az egészségmegőrző program is roppant közkedvelt volt.**



## **BX a kertben, szakszervezet a szívben**

**Harcos a színfalak mögött, vasutas a szívében, szerelő a kert végében. Kollár Károly vezető jegyvizsgáló nem csupán négy és fél Citroën BX boldog tulajdonosa, hanem olyan szakszervezeti arc is, aki nem fél asztalt verni – ha az igazság úgy kívánja. Portré egy szenvedélyes, lojális és végtelenül emberi figuráról, akinek a munkája nem csak kötelesség, hanem elhivatottság. És akinek a kertje... nos, az maga egy BX-múzeum.**

Kollár Károly vezető jegyvizsgáló tagtársunk végzettségét tekintve szőlő-gyümölcskertész, aki szabadidejében autókat szerel, jelenleg négy és fél Citroën BX boldog tulajdonosa. A fél kert és a padlás szó szerint tele van alkatrészekkel, hobbiját ő maga is betegségnek tartja. Vele beszélgettünk vasútról, szakszervezetről és természetesen, autókról.

**2016 óta vagy VDSzSz-tag, 2018-ban Kiemelkedő Szakszervezeti Munkáért kitüntetésben is részesültél. Hol voltál addig?**

A kecskeméti Munkástanács tagja voltam, ami 90-ben alakult meg, alapító tag szerettem volna lenni, de pont akkor vonultam be katonának, így nem lehettem az.

Amikor 90-ben leszereltem, segítőként vettem részt a Munkástanács munkájában.

Akkor még nem tudtam tisztséget vállalni, mert – ahogy a VDSzSz-nél is, ott is 4 évre választottak – 90-ben pedig már megtörtént a választás, így a következő tisztújításkor vállaltam tisztséget. Nagyon lelkes csapat voltunk, ráadásul egytől-egyig fiatalok.

### Hogy kerültél hozzánk, a VDSzSz-hez?

Kurunczi Imrének volt egy pere a szombati rendkívüli munkavégzéssel kapcsolatban, és azt megnyerte. Ha emlékszel rá, az volt a lényege, hogy ha a munkaidőbeosztás szerint szombaton és vasárnap is dolgozott valaki, akkor az Mt. alapján a szombatit rendkívüli módon kellett volna elszámolni.

A készenléti jellegű munkakörökben... De csak a készenléti jellegűben, így van. Akkor, 2016-ban én a Munkástanács részéről minden Start VÉT-ülésen jelen voltam. És volt egy csoportszintű ülés is, amin a MÁV, a MÁV-Start is jelen volt, mert mindenkit érintett ez a szombati rendkívüli munkavégzés. A szünetben felhívtam a Munkástanácsnál az elnökünket, és megkérdeztem, hogy abban az esetben, ha mégsem fizeti ki a cég az elmaradt járandóságot, és mindenkinek egyénileg kell elmennie a bíróságra, akkor Munkástanács a munkavállalók mellé áll-e. Azt mondta, hogy nem. Mondtam az elnökünknek, hogy akkor én kiviszem mind a harminc kalauzt a szervezetből. Még aznap odamentem Halasi Zolihoz, hogy mit szólna ahhoz, ha csinálnánk Kecskeméten valamilyen tagcsoportot. Mondta, hogy minden segítséget megad, sőt.

### Akkor számodra szimpatikus volt a VDSzSz?

Csak a VDSzSz volt szimpatikus. Egyértelműen tetszett a VDSzSz harciassága, nagyon régóta tetszett. Mi – akár hiszed, akár nem – Veréb Olgával (a VDSzSz Szolidaritás szegedi területi vezetője) 2003 óta vagyunk kapcsolatban. És 2016 óta vagyok a

VDSzSz tagja. Azért az mindent elárul, hogy Olgával, mi akkor már tizenéve tartottuk a kapcsolatot. Attól, hogy a Munkástanács tisztségviselője voltam például a VDSzSz által szervezett sztrájkok alatt is, én nem a saját elnökömmel egyeztettem, hanem a Veréb Olgával. Ez röhej, nem?

**Mert mi mindig is odaálltunk a sztrájkok mellé, akkor is, amikor senki más nem sztrájkolt.**

Olga nagyon felkészült, nagyon szerettem, hogy olyan elképesztő higgadtan tudott beszélni egy-egy tárgyaláson. Én meg vertem az asztalt. Tehát azért volt különbség, mesélhetne az Olga arról, hogyan beszéltem a csomóponti vezetőnkkel. Ezt a higgadtságot is Olgától tanultam. Örülök, hogy a VDSzSz tagja vagyok, és ma sem látok más szakszervezetet, ami jobb lenne, mint a VDSzSz, ez nem is kérdés.

### Te vasutasnak tartod magad vagy MÁV alkalmazottnak?

Vasutasnak. Én mindig is vasutasnak tartottam magam. Amikor az volt a szlogen, hogy „nem vasutas vagyok, hanem MÁV-alkalmazott”, én akkor is vasutasnak tartottam magam, mert úgy gondolom, hogy a saját szakmámban azt a szintet, amit én az utasoknak vagy a vasútnak nyújtok, azt nem egy alkalmazottként teszem, engem a vasút szeretete is motivál.

**Sokkal segítőkészebb vagyok – nem véletlenül lettem szakszervezeti tisztségviselő, mert az is egyfajta segítségnyújtásról szól. És ugyanígy az utasokkal meg a céggel, a vasúttal kapcsolatban is sokkal lojálisabb voltam mindig, mint az átlag.**

### Hány éve vagy vasutas?

Idestova már 38 éve.

### És nem lett még elegendő? Amikor szolgálatba mész, nem érzed, hogy már túl sok volt?

Nem az a baj. Persze, hogy elég. De miért elég? Mert már úgy indulok el itthonról, hogy „na, már megint mennyit fogunk késni? Hol fogunk lerohadni?” Így indulunk el. Az utóbbi öt-tíz évnek ez a jellemzője: **nem utálattal indulok el dolgozni most sem, de ez motoszkál bennem, hogy „na, mit fogok mondani az utasoknak?”** Abból a szempontból viszont jó, hogy szakszervezeti tisztségviselőként a problémákat minden további nélkül elmondhatom fórumokon – a munkavállalók tájékoztatása érdekében. De ezt sajnós, mint munkavállaló, nem tehetem meg.

### Talán ennek feldolgozásában segít a hobbid. Miért pont a Citroën BX akadt be nálad?

Ennek nagyon egyszerű az oka. 82-ben mutatták be ezt az autót, ez **gyerekkorom kedvenc formája volt.** A hátulja csapottabb, mint az eleje, nekem a mai napig ez a forma tetszik a legjobban. És innen jött a szeretete. Másrészt a Citroën különlegessége a hidropneumatikus felfüggesztés, ami valójában a magasságemelést jelenti. Ezt a típust a Citroën 55 óta gyártotta, sajnós, 2018-ban befejezték az ilyen autók gyártását.

### Hogyan tettél szert a legutóbbi BX-re?

A legutóbbi BX-et ingyen kaptam az egyik kollégámtól: lejárt a műszakja,

vett egy másik autót, azt mondta, hogy nem foglalkozik vele. Ő volt az utolsó rajtam kívül, akinek még ilyen autója volt a kollégák közül. Mert elég soknak, közel tíz kollégának volt hasonló autója.

### Az összes kollégádé nálad kötött ki?

Hát igen, tényleg, most, hogy mondod, szerintem igen.



**Ahhoz képest már szinte kevés is az a mindössze négy és fél autó, ami az udvarodon áll. Akkor te igazából nem egy konkrét autóhoz ragaszkodsz, hanem a típushoz: az autók pedig jönnek-mennek, váltják egymást?**

Szükséges is, mivel ma már az önkormányzatok például a garázsadót úgy vetik ki, hogy drónfelvételen megnézik, hova készült egy garázs. Na, ugyanez vonatkozik az én betegségemre is. Van egy szabályozás arról, hogy mennyi hulladékvasat lehet tárolni a kertben, és erről – illetve a lehetséges bírság mértékéről – levélben tájékoztattak.



### Az autóidra gondoltak?

Valószínű, hogy azokra gondoltak, mert nekem más hulladékomban sincsen. Persze, felülről, a drónfelvételeken is látszódott, hogy ezek nem egészséges autók, ugyanis az elejük hiányzott.

Ott volt az, csak fél méterre a többi részétől. Nekem az autók eleje azért szükséges, mert az szokott általában törni, és ehhez a típushoz már nem lehet kapni karosszériaelemet. Úgyhogy az ajtókat leszedtem róluk, kiszemeltem az összes belsőseget, mindent, és elvittem a fémgyűjtőkkel.

### De kell ennyi autó, nem lenne jobb inkább egyet kipofozni?

Ez egyértelműen betegség nálam, én is szoktam gondolkodni azon, hogy van öt autóm, de mit fogok kezdeni velük, amikor nyugdíjas leszek. A fene se tudja, csak szerelgetem őket. Szerintem olyan 5-10 éve tudatosult bennem, hogy már nem nagyon szeretek autót vezetni. Nem mondom, hogy jobban szerettem szerelni, mint vezetni, de jobban szerettem ezekkel az autókkal tölteni az időt, mintha csak pusztán vezetném őket. Volt például olyan is, hogy megvettem az egyik BX-et, beálltam vele a pincébe, beültem a hátsó ülésére, és nézegettem, hogy mit kéne csinálni rajta. És jó érzéssel tölt el, hogy meg tudom csinálni.

### Vezető jegyvizsgálóként honnan tanultál meg autót szerelni?

Eredetileg én szőlő-gyümölcskertész vagyok. Az autószerelést autódidakta módon tanultam meg. Szégyen, nem szégyen, ezt bevallhatom, hogy amikor elvittem szervízbe az autót, én ott voltam végig, és végignéztem, hogyan szerelik.

### **Közkedvelt lehetsz az autószerelők körében...**

Panaszkodtak is rám, mert utána már másoknak is szereltem autókat: kollégáknak, ismerősöknek, családnak. És mondták is, hogy na, már a kalauzok is autót szerelnek. Ráadásul én rá is álltam a hidraulika rendszer javítására. De nem tehetek róla, akkoriban egyszer kellett látnom valamit, aztán meg tudtam csinálni. Ma már nem így van, de fiatalon tényleg olyan volt az agyunk, mint a szivacs, mindent befogadott. Ami érdekelt, persze. Pedig milyen jó lenne, ha ugyanígy lenne a forgalmi utasítással: csak elolvasom, aztán már tudnám is.

### **Említetted, hogy sok kollégádnak volt BX-e. Ez a típus ennyire népszerű volt erre felé?**

Annak idején a szocialista autók meglehetősen emelt hasmagasságúak voltak, nem véletlenül. A Ladának a ruszki tajgában el kellett mennie a

földutakon is. A Wartburgok is hasonlóak voltak ebből a szempontból. Amikor ezek kikoptak innen, jöttek a nyugati autók, a gyárilag alacsony hasmagasságú Volkswagenek, Opelek, de ezek a földutakon, a bakhátakon, a homokon mind-mind felakadtak. A paraszt azonban nem hülye, kitalálta, hogy itt van ez a Citroën BX, ami olcsó is, és a fönntartása sem kerül sokba. És ennek a hasát fel lehet emelni, és lehet vele közlekedni.

Akár utánfutót is lehetett húzni vele, mert ennek mindig ugyanaz a hasmagassága, akárhányan ülnek benne, a hidraulika szinten tartja. És az utánfutónak nem nyeklik-nyaklik a hátulja, nem ér le. Épp ezért itt, Bács-Kiskunban volt belőlük sok. De ezek is kikoptak innen, jöttek helyettük a terepjárók, amik azért a 90-es évek elején nem voltak jellemzőek a magyar utakon. Most meg már a hobbiterepjárók is tudják azt, amit ezek az autók a felemelt hasmagassággal.

Huszta Krisztián



# A közösség az ő szólama



Egyszerre hang és tartás, szív és szervezőerő. Benséné Heim Carmen közel négy évtizede dolgozik a vasútnál, miközben kórusokban énekel, tagokat fog össze, és vezeti a gödöllői csapatot. Édesapja révén szinte beleszületett a VDSzSz-be, ő maga pedig felnőtt benne – és ma már ő az, aki utat mutat a fiataloknak. Portré egy különleges asszonyról, akinek minden közösség fontos, ahol valóban él az összetartás.

Benséné Heim Carmen forgalmi szolgálattevő tagtársunk 18 éven át képviselte szakszervezetünket munkavédelmi képviselőként. Munkája mellett három kórusban énekel, Herczenik Anna operaénekesssel közös esten énekelt szólót, a legutóbbi pápalátogatás alkalmával, az Eucharisztikus Kongresszus zárómise énekkarában is ott volt a budapesti Hősök terén. **Carmennel beszélgettünk kacsaringós pályájáról, ami ének-zene tanári ambíciókkal kezdődött, majd a vasútnál kötött ki. Szóba kerül édesapja, Heim Géza, aki a VDSzSz egyik alapítója volt, illetve férje, Bense Jani, aki nyugdíjasként is fontosnak tartja, hogy VDSzSz-tag legyen.**

**Meglehetősen érdekesen alakult a pályád, kezdetben nem is lehettél volna távolabb a vasúttól...**

Celldömölki lány vagyok, és a

celldömölki zeneiskolában volt egy nagyon jó zenetanárom, Süle Feri bácsi. Tőle tanultam zeneelméletet. Fantasztikus ember volt, akinél elkezdtem a kóruséneklést. A gimnáziumban erre még rásegített Unger Edit néni, akinél sikerült énekből első évfolyamosként érettségiznem. A pályám érdekesen alakult, mert én eredetileg matematikai ének-zene tanár szerettem volna lenni. A 80-as években Vas megyében éltem, jelentkeztem a Berzsenyi Dániel Tanárképző Főiskola akkor még előkészítő tanfolyamára, hogy biztos legyek a felvételiben. El is jártam matematika-ének szak előkészítőre, és a végén, amikor a felvételire került volna a sor, úgy döntöttem, hogy mégsem felsősöket szeretnék tanítani, hanem inkább alsó tagozatosokat, és inkább tanító néninek jelentkezem.



Heim Carmen és Bese János

### Most mégsem tanító néni vagy...

Nem vettek fel, mert én vallásos családból származom, a kereszt mindig a nyakamban volt. A tanítóképzőben a felvételinél nem tartották akkoriban jó előjelnek, hogy valaki templomba jár, és vallásos családból származik, úgyhogy eltanácsoltak. Édesapám vasutas volt, és mondta, hogy „*ne aggódj lányom, más világ jön, én már csak tudom, gyere el egy kicsit a vasútra, és majd utána felvételizel újra a tanítóképzőre, akkor már nem lesz gond*”. Ez tavasszal volt, nyár elején, és akkor ősszel elkezdtem a vasúton dolgozni. Édesapa akkor vezénylő volt, így az első hónapban vezényeltem, azt se tudtam, mi fán terem. De – gondolták – ha apukám tudja, akkor én

is tudom. Hamar beiskoláztak a segédtszítire, és én végig is jártam rendesen a kilenc hónapot, ahol forgalmat, kereskedelmet, még távgépírást is tanultunk. Mindenből le kellett vizsgázni, így összsakvizsgásként jöttem ki onnan, és akkor elkezdtem a 10-es vonalon dolgozni, mint forgalmi szolgálattelvő. Elsőként Gyömöre állomáson.

### Ezt követően mi történt az énekléssel?

Ekkor még folytattam, mert a zeneiskola elvégzése után, ezzel párhuzamosan bekerültem a Celldömölki Városi Vegyeskarba. Aztán felkerültem Pestre dolgozni, először Rákosrendezőre majd Rákosra. Hogy őszinte legyek, ezek nem azok az állomások voltak, ahonnan a hármas – és néha kettes – túr mellett az ember csak úgy eljárhat akárhova. Egy kis sport, úszás mellett már nem jutott idő a zenére. Utána jöttek a gyerekek, így bő 15 év kimaradt az életemből. És amikor a gyerekek már tizenévesek lettek, akkor Gödöllőn a Szentháromság kórushoz csatlakoztam 2007–2008 körül. Először a két gyerekekkel együtt, mert mindketten jöttek énekelni, nagyon jó énekesek voltak. Utána a gyerekek elmaradtak, ők is kamaszodtak, de én megmaradtam. A pandémiáig csak ebben az egy kórusban énekeltem.

### Egyszer sem gondoltál arra, hogy otthagyd a vasutat?

A vasúton rekedtem. Amikor elvégeztem a segédtszítit, utána én kihívásnak tekintettem, hogy nő létemre is megmaradjak ezen a pályán, arról nem is beszélve, hogy

büszkeséget hoztam a családba, mert édesapám nagyon büszke volt rám, hogy végre van, aki tovább viszi a vasúti szálát. Öcsém is elkezdte, ő abbahagyta, csak én maradtam vasutas.

**Nagyon férfias szakma ez, nem? Akkoriban meg pláne.**

Nagyon férfias, így van. Akkoriban fiatal voltam, rengeteg férfival dolgoztam, ők becsülték azokat a nőket, akik megállják a helyüket. Csinos fiatal lány voltam, de nagyon sok tiszteletet kaptam szakmailag, ha megálltam a helyem. Ez nagyon jó érzés volt, és én bizonyítani akartam. Bizonyítani akartam mind magamnak, mind apa miatt. Meg nagyon tetszett ez a munka, nagyon megszerettem. Sokkal nagyobb kihívásnak tartottam, mint a pedagógiai pályát.

**Szeretsz forgalmi szolgálattevő lenni?**

Forgalmi szolgálattevőnek lenni fantasztikus érzés, főleg, amikor jönnek a bonyodalmak.

**Az a jó?!**

Az nagyon jó. Nekem nagyon jó volt. Amikor az ember adrenalin szintje megemelkedik, amikor nagyon nagy a gond, és te döntöd el, hogy emberéletek felett hogyan rendelkezel. És azonnal jó döntést kell hozni, és nincs választásod, mert vagy jót vagy rosszat hozol. Egy lehetőség van elszúrni! Nincs több. És nekem ez mindig fantasztikus érzés volt, hogy én most helyrehozok mindent, és majd én megoldom. És nem másra hagyom, hanem én csinálom meg. Én adom az utasítást, és én hajtom végre. Főleg egyközpontos állomáson – Gödöllőn – dolgoztam évtizedeket, nagyon jó érzés

volt. Mindig szoktam a fiataloknak mondani, ha bármi gubanc van, először gondolkozz. Gondold át, hogyan csinálod. Mert azért még soha senkit nem büntettek meg, hogy lassan csinálta. De azért, hogy elszúrta, mindenkit. Amikor azonnal kell döntést hozni, inkább a biztonságra menjünk rá, akkor inkább álljon meg a vasút, minthogy baj legyen.

**Ha már fiatalokról van szó, léteznek már mindenféle generációk, X, Y, Z, stb. Voltak, vannak közülük nálad?**

Vannak fiatalok, akik voltak a kezem alatt, nagyon büszke vagyok rájuk.

**Mindenféle rosszat is mondanak ezekről a generációkról, ezt te hogyan látod?**

Az az igazság, hogy az marad meg, aki nem rossz. A rosszak, akik nem tudják megállni a helyüket, azok elfogynak. Akik meg képesek megállni a helyüket, azoknak csak egy kis útmutatás kell, és nagyon ügyesen csinálják.

**Hogyan érkezett a VDSzSz az életedbe?**

A VDSzSz beleszületett az életembe.

**Édesapád révén?**

Igen. Édesapám nagy rendszerváltó volt a régi rendszerben. Meghurcolt ember volt, mivel nemesi családból származott. Részt vett a rendszerváltásban politikailag is, és mindenáron változást akart a szakszervezet terén is. Így én abban nőttem fel, hogy ő minden áldott nap, szolgálat előtt, szolgálat után szervezkedett: valamit intézni kellett, valakinek segíteni kellett, nekünk otthon erről szóltak a mindennapok.

**Nyilván VSZ-tag voltál, mint akkoriban mindenki, a VDSzSz csak 1989-ben alakult. Magától értetődő volt, hogy te is átjössz?**

Nem volt választásom, hogy a VSZ-ből átjövök-e a VDSzSz-be, mert ha nem jöttem volna, családi perpatvar lett volna belőle. De ez nem is merült fel végül is, mert láttam édesapám lelkesedését meg a változást, úgyhogy én 90-ben automatikusan csatlakoztam. Röpke 35 éve.

**Nem akartál alapító lenni?**

Nem, voltak elegen, 51-en, nem kellett oda még egy nő. Különb is, akkor még nagyon fiatal voltam.



**Számodra mit jelent a VDSzSz?**

A VDSzSz apukám gyereke, ezért számomra olyan, mint egy testvér. Apukám az életét erre adta. Így nekem valahol mindig kedves szakszervezet lesz, mert a mi családuk tényleg nagyon sokat áldozott erre a szakszervezetre.

**Mesélsz erről egy kicsit?**

Aput mindig patronálni kellett, minden téren ahhoz, hogy Apu mindenben ott tudjon lenni, és mindenben helyt tudjon állni, mind a központban, mind otthon. Nem volt még ez a telefonos világ, hogy az ember csak előkapja a mobiltelefonját, és üzen valamit. Amit megbeszéltek Pesten, akkorra ott kellett lenni, különben lekéste a találkozót. És az üzemi telefonon valakit utolérni, aki állandóan 250-300 órákat dolgozik, nem egyszerű. Szóval az teljesen más világ volt. És ők akkora lelkesedéssel csinálták, akkora nagy hittel, szeretettel. Ők igenis változást akartak, és mindig azt mondta, hogy ő szeretné, hogyha nekünk jobb életünk lenne, nem olyan nehéz, mint az övé volt.

**Hogy látod, ez sikerült?**

Sokkal jobb életem van. Össze sem lehet hasonlítani, ég és föld. Sokkal jobb. Ha a gyerekeimnek annyival jobb lesz, mint amivel nekem jobb a szüleimnél, akkor nekik már fantasztikus életük lesz – meg az is van. Csak ők a különbséget nem érzik, nem látják úgy, ők csak köztünk látják a különbséget.

**A fiatalok szerinted mit gondolnak rólunk, a VDSzSz-ről? Vagy úgy általában a szakszervezetről?**

A fiatalok nagyon sokszor anyagi oldalról közelítik meg a dolgokat. Mert csak az számít az elején. Nem is nézik a felelősséget. Csak az első problémánál. Ja, tényleg, azt a másikat megvédték, mert szakszervezeti tag, akkor én mit csináljak? Például azt nehezebb meggyőzni, aki mellékvonalon dolgozik, ahol kevesebb probléma

fordulhat elő. Hiába nem kerül sokba ez a szakszervezet. Mert onnantól kezdve, hogy nem fizet szakszervezeti tagdíjat, levonják a járulékait, és akkor a maradék az övé. De ha forgalmasabb helyen dolgozik általában könnyebb rávenni, mert nagyobb a hibázási lehetőség, nagyobb a felelősség. És igenis jó, ha az ember mögött áll egy szervezet, aki segít neki a bajban, és megvédi.

### Hányan vagytok a tagcsoportodban?

Most tizenegyen. Egyközpontos szolgálati helyekről nem sok embert lehet összehozni.

### A minőség a lényeg!

Az igaz. Az átlagéletkorunk 30-40 között van, úgyhogy akkor jó a minőség?

### Mindenképp, tekintve, hogy a MÁV-Csoportnál bőven 50 év fölött van az átlagéletkor. Akkor sok a fiatal nálad.

Vannak fiatalok igen. De a szakszervezetiséget akkor tapasztalja meg leginkább az ember, mikor belekerül. Hogy mekkora nagy segítség. Arról nem is beszélve, ha esetleg egy olyan baj történik, amikor anyagi kár is keletkezik, akkor nagyon fontos dolog, hogy a szakszervezet egy részét átvállalja, ami alapból senkinél nem fordul elő, aki nem tag. Ott senki nem vállal át semmit, ott a paciens vállalja a saját felelősségét. Úgyhogy, ha csak ezt az egyet nézem, hogy tényleg áll a hátam mögött valaki – és ne történjen meg, hogy bajt csinálunk – de ha mégis megesik, akkor nem egyedül vagyunk a bajban.

### Mit látsz a legnagyobb problémának?

Nálunk a szakszervezetnek azért

nincsen akkora ereje, mint nyugaton például, mert nálunk a szakszervezet – az a 11-12 ezer ember összesen, vagy lehet hogy még annyi sincs – amit kiharcol, az mindenkire vonatkozik. Van több ország Nyugat-Európában is, ahol csak a tagokra vonatkoznak azok a kedvezmények, amiket a szakszervezet kiharcol. Mert nekünk is vannak kollégáink itt-ott-amott, akik kritizálják esetleg az elért eredményeket, de ők nem tesznek semmit azért, hogy a minimálbérenél több legyen, csak a szakszervezetek tesznek érte. Vannak emberek, akik be merik vállalni a szakszervezeti tagságot, és vannak, akik inkább a partvonalról nézik, és szurkolnak, hogy a többinek sikerüljön. A szakszervezet összefogás. Szakszervezet nélkül minimálbéresek lennénk. Ha nincs szakszervezet, kevesebb lenne. Úgyhogy én nagyon megbecsülöm, ami van.

### Mondod, hogy vannak, akik be merik vállalni a szakszervezetet. Tényleg merni kell bevállalni?

Én mindig az a fajta voltam, aki inkább mer bevállalni.

### De például a mai fiatalok?

Közöttük is vannak olyanok.

### Bátorság kell ahhoz, hogy valaki belépjen, csatlakozzon hozzánk?

Ehhez nem bátorság kell végülis, hanem csapat kell, összetartás. Kell egy csapat, ahová belép.

### Ott helyben?

Ott helyben, igen. Nekem nagyon könnyű, nekem már megvan az utódom is, úgyhogy én nagyon szerencsés vagyok.

### Nevesítsük, ha nem titok.

A helyettesem, Zarándi Márknak hívják. És ha én úgy döntök, hogy esetleg élek majd a lehetőséggel, és nyugdíjba vonulok, amit még nem tervezek, ő például egy olyan fiatalember, aki nagyon agilis beleváló, tenni akar.



### Te mit mondasz annak, akit be szeretnél léptetni a VDSzSz-be?

Nálam nem kell győzködni, mivel én csak olyanokat tudok magamhoz fogadni, akiket a beugró tanfolyamon már beszerveztek valahová. Mi az utcáról nem szervezünk, mert ők nem jelennek meg nálunk. Kinn a területen már csak olyan fiatalok vannak, akik valahová általában elsöre elszerződtek. Inkább az a fontos, hogy megtartsuk őket.

### Szerinted mi kell a tagmegtartáshoz?

Az emberekkel foglalkozni kell helyi szinten. Foglalkozni kell a problémáikkal. Nem szabad semmit elengedni. Ez nem egy varázslat vagy

misztikum. Tény és való, hogy ez örökös munka. Minden aprósággal. Aztán van, ami sikerül, van, ami nem. Fontosnak tartom a helyi szervezetek aktív működését. Mert a VDSzSz nem egy központból áll, hanem sok kicsi szervezetből, akiknek helyben kell működni. Ha helyben nincs működő szervezet, akkor ott nincs VDSzSz. Ott nem marad meg a tagság.

### De a tagcsoportvezető személyén, hozzáállásán is azért sok múlhat, nem?

Én a saját tapasztalatomat szoktam felhozni. Közel 39 év szakmai múlttal nem szorulok rá a szakszervezetre bizonyos szempontból, mert meg tudnám magam védeni a bajban, mert elég sok tapasztalatom van. De az is biztos, hogyha az idősebbek nem vinnék a szakszervezetet, akkor a fiataloknak nem lenne esélyük előbbre lépni. Támogatni kell őket, és igenis segíteni kell, hogy ők is elérjenek erre a szintre, erre a tapasztalatra. Hogy ezt a sok munkában töltött évet ők is el tudják érni, csak ehhez mindenkinek kell a segítség. Mindenkinek kell a példamutatás, hogy legyen kire felnézni, legyen kitől tanácsot kérni.

### Mire lenne szerinted a szakszervezeteknek legnagyobb szükségük Magyarországon?

Nagyobb összetartás, nagyobb összefogás kellene.

### Hogyan lehetne ezt elérni?

A tagcsoportvezetőknek is lehetne képzéseket tartani, az ügyvivőknek, tagcsoportvezetőknek ez nagyon sokat jelentene. Nekem például sokat számított, hogy annak idején Liga-képzésen vettem részt.

**És mi az, ami szerinted egy képzésen a tagcsoportvezetőknek leginkább segítség lenne?**

Kezdjük a kommunikációval, mert az az egyik alapja. Fontos a jogszabályok ismerete, mert ez nagyon sokszor hiányos. Nekem is nagyon sokat segített, hogy munkaügyi kapcsolatokat tanultam szakembertől. Kicsit beleláttunk a közgazdaságtanba, kicsit beleláttunk a szociológiába, minden téren megmutatták, hogyan épül fel ténylegesen egy vállalati struktúra, és hogyan kellene egy szakszervezetnek ebbe integrálódni, hogy hatékonyabb legyen a mi oldalunkról. Én biztos, hogy erre szánnék időt és pénzt. Mert ha a kis lelkes csoportvezetőink, ügyvivőink szakmailag tapasztaltabbak, érettebbek, akkor sokkal jobban, hatékonyabban tudnak működni.

**Térjünk vissza egy kicsit a zenéhez. Az ének-zene, a kóruséneklés honnan jött neked?**

Örökölttem. Apunak volt nagyon jó hangja, édesapámnak.

**De ő is énekelt?**

Ő? Persze, hogyne! 25 évig zenekarral is zenélt, Fény együttes volt a neve.

**Milyen hangszeren játszott?**

Basszusgitározott és B tenor szaxofonon játszott, meg énekelt ezerrel. Mi otthon sokat zenéltünk.

**Esetleg volt házi zenekarotok is?**

Hát az biztos, mert otthon minden volt, mindenféle hangfal, erősítők,

hangszórók. Mondok egy példát. A szüleim 50. házassági évfordulóján jött ki nagyon, mivel az édesanyám családja nem egy énekes család. Édesapám családja révén a sógorom elküldte a kottát, hogy ezt fogjuk énekelni az aranymiséjünkön. A mise előtt összeálltunk, 20 percet próbáltunk. Mise után odajön anyai ágon az unokahúgom, és kérdi, hogy mióta éneklünk ebben a kórusban? Hát, mondom, 50 perce kezdtük a pályafutásunkat, és most fejeztük be. Ez eddig tartott. Nagyon csodálkozott.

**Említetted, hogy a pandémiáig egyetlen kórus tagja voltál, mi változott azóta?**

A Szentháromság kórus mellett a pandémia után, 2021 tavaszán csatlakoztam a Gödöllői Városi Vegyeskarhoz, és ott ragadtam. Majd csatlakoztam egy harmadik kórushoz is, ahol nem tudok minden próbára, meg előadásra eljárni, de megpróbálok nekik segíteni. Ők egy ifjúsági gitáros-zenészbrigád, kéthetenként ők szerepelnek szintén a gödöllői Szentháromság templomban.



### Van-e valami párhuzam esetleg az éneklés és a szakszervezet között?

A közösség maga. A közösség csak akkor él, hogyha a tagjai éltetik. Mert ha csak vagyunk, és nem teszünk semmit, akkor nincs közösség. És ez mindegyik területre igaz. Egy kórus is akkor működik, ha a benne lévő tagok akarnak működni. Próbálnak, csinálják becsülettel az előírt dolgokat, betartják az utasításokat, szépen szerepelnek, ezáltal jól szólnak.

Egy szakszervezet is csak akkor működik, ha van, aki működteti, és vannak tagok, akik ebben partnerek. Mert egy fecske nem csinál nyarat, egy ember sem tud egyedül mindent megoldani. Úgyhogy a közösségnek működni kell.

### Nem kerülhetjük meg, hogy szóba ne hozzuk a férjedet, Bense Janit, aki szintén a VDSzSz meghatározó alakja. Mi van vele, hogy van?

Még mindig tag. A korához képest egész jól van, még dolgozik, „fiatalember”. Még csak 72 éves lesz. Havi 240 órát húz.

### Most hol dolgozik?

Egy ipari parkban portaszolgálatos 24 órában. Ő nem nevezi munkának, de ott kell lenni.

### De tőle is lehet tanulni?

Ó, nagyon sokat. Nagyon sokat. Én vele dolgoztam, ott ismertem meg, alá osztottak be.

### És ez hol történt?

A Janival? Hát, az úgy kezdődött, hogy először együtt dolgoztunk, összeosztottak minket. És akkor mindenki össze is hozott minket, hogy mi biztos egy pár vagyunk. De aztán összevesztünk – már úgy, mint kollégák. Ő azt mondta, nem dolgozik velem, úgyhogy én el is kerültem onnan. Jaj, nagyon nyakas ember! Szoktam mondani, hogy nagyon sokan vannak ismerősök, akik először mondják nekem, hogy ó, szegény ember! Jaj szegény embernek milyen rossz sora lehet. És amikor megismerik a szegény embert, akkor már azt mondják, hogy ó, szegény asszony. De aki ismeri Janit, az tudja. Úgyhogy elkerült az állomásról, és végül akkor jöttünk össze, amikor már menetirányító volt. Őt én hoztam a szakszervezetbe 93 környékén. Ha hozzám tartozik, akkor nehogy már a VSZ-ben legyen...

Husza Krisztián



# Egy app, amiben minden benne van!



Jogsegély



Elérhetőségek



Segélyek  
Támogatások



Híreink  
Aktualitások



Ügyintézés



Tagkártya  
Kedvezmények



Intézd szakszervezeti ügyeidet könnyedén! **Töltsd le** a VDSzSz Szolidaritás applikációját!

# LECSÓ MÚZEUM



Lévai Zsolt tagtársunk szakszervezetünk Debreceni területi vezető ügyvivő-helyettese, a VDSzSz-re családjaként tekint, általunk elsősorban sok barátra tett szert, de a motivációt is a VDSzSz Szolidaritástól kapta arra, hogy leérettségizzen, lediplomázzon. Lakhelyén, Bárándon jártunk, a Lecsó Múzeumban, ahol Zsolt – vagy ahogy barátai hívják: Kis Lecsó – hihetetlen mennyiségű sportereklyét halmozott fel, de ugyanitt szakszervezetünk múltjából rengeteg fotó, kordokumentum is helyet kapott. Nem győzi hangsúlyozni, hogy Ági, a felesége, mindenben támogatja, és a Jóistennek is hálát ad, amiért folyton megsegíti.

# Sport, emlék, múzeum



**Megnyugtató, hogy a számtalan sok mez és eseményál mellett számomra ismerős arcokat is látni...**

Az a VDSzSz-sarok. A 2000-es sztrájk emlékezetes számomra, mert akkor rúgtak ki a MÁV-tól, és ugyanakkor született a kislányom is. Később kaptam aranyjelvényt a VDSzSz-től, azt is kiraktam ide. Itt az egész 35 év. Ez a fotó például a legutóbbi küldöttgyűlésen készült, amikor megválasztottak. És itt van az Európai Üzemi Tanácsról egy fotó, ami akkor készült, amikor először megalakultunk.

**Hogyan osztozik meg az életeden a foci és a VDSzSz?**

A foci meg a VDSzSz által lett sok barátom. Tényleg mindig azt mondhattam, hogy ez nekem egy család. Mert az. A VDSzSz-nek is sokat köszönhetek, mert szerintem a VDSzSz nyitotta ki szemem, hogy ne csak egyfelé gondolkozzak, segítette a rálátásomat a dolgokra, hogy képezni kell magamat. Büszke is vagyok rá, mert a VDSzSz-nek köszönhetem, hogy leérettségiztem, lediplomáztam, mert korábban mindent a sportnak áldoztam, nem érdekelt a tanulás.

**Voltak olyan pillanatok, amikor a foci és a VDSzSz „összeveszett” egymással benned?**

Például a sztrájkok alkalmával. Kicsit fájó volt, hogy pont egy bajnoki

meccsre esett a sztrájk, már pontosan nem tudom megmondani, melyik meccs volt az. Emlékszem, hogy Debrecenben voltam, én voltam az ügyeletes, és nem tudtam fölmenni.

**Melyik volt az első mez, amire szert tettél?**

Az első mezem egy kézilabdamez volt. Szarka Évától kaptam 26 éve, amikor a Ferencváros megnyerte a Magyar Kupát és a bajnokságot. Úgy emlékszem, hogy Simon Tibié volt a második mezem, ennek a két relikviának nagyon nagy értéke van. Simon Tibitől egyébként van egy sportszáram is. De itt van Keresztúri András cipője, ennek is története van. Amikor a második életemet kezdtem a válás után, akkor odalett, és a volt sógorom hozta vissza 17 év után, amikor megtalálta.

Ugyancsak 26 éve kaptam egy labdát Kökény Beától, aki most a Fradi szakosztályvezetőségének tagja, Király Gábor kesztyűjét egy nagyon beteg hölgy megsegítésére szervezett liciten vettem, Bogdán Ádám kesztyűjét pedig egy balesetben elhunyt fiatalember családjának támogatására rendezett liciten vettem meg.

**A múzeumodat Lecsó Múzeumnak hívják. Miért nem Fradi múzeum?**

Azért nem Fradi múzeum, mert az Pesten van, annak ott a helye. Ez egy



Lecsó Múzeum

saját. És ebben nekem nem csak a Fradi van, hanem minden, ami sport.

**Onnan egyébként áthoznál valamit?**

Persze, biztos hoznék át, amit csak át tudnék hozni. Egyébként már hoztam is az Üllői úti Fradi pályáról, a Groupamából. Látod azt a két füvet ott a cserépben? Mindkettőt a Fradi pályáról tulajdonítottam el. Az egyiket a Kisvárda elleni meccs után, amikor a Fradi bajnok lett. A másodikat pedig a Fradi-Újpest meccsen, amikor felállították a színpadot, meg mindent, akkor leültem, elővettem a pénztárcámból az egészségkártyámat, és azzal kivágtam egy darabot a fűből. Van róla fénykép is, azt mondta a kisgyerek az anyukájának, hogy anyuka nézze, a bácsi lopja a fűvet. És akkor hazahoztam, cserépbe tettem, és milyen gyönyörű.

**Még pár meccs, és befüvesíted a kertet...**

Azt azért nem akarom, ez a két cserép

évekig szépen ellesz, ameddig bírja. Ki nem fogom lökni, az biztos.

**De azért ez nem egy fűszál, ezt biztosan pótolni kellett...**

Pótolták is, mert most volt egy meccs, láttam, hogy fűvel bevetették.

**Kissé fanatikus vagy?**

Igen, a feleségem szokta mondani, meg mások is, hogy már van egy kicsi probléma. A múltkor is kint ültünk, nagyon jó idő volt, sörözgettünk, beszélgettünk a nagyfiúval. Megjött a feleségem éjszakásból, kérdi, hogy mit csinálunk, miért nem fekszünk már le? Füvezünk, anya – így a nagyfiú. Hogyhogy füveztek?! – kérdi a feleségem. Nehogy arra gondoljon, csak ezt a két cserép fűvet szagolgattuk, hogy milyen jó az illata. Hetente kétszer le is szoktam vágni kisollóval. Ági, a feleségem mindenben támogat.

**Mikor kezdődött ez a rajongás?**

Édesapám meg a nagybátyám révén. 1983. április huszadikán voltam

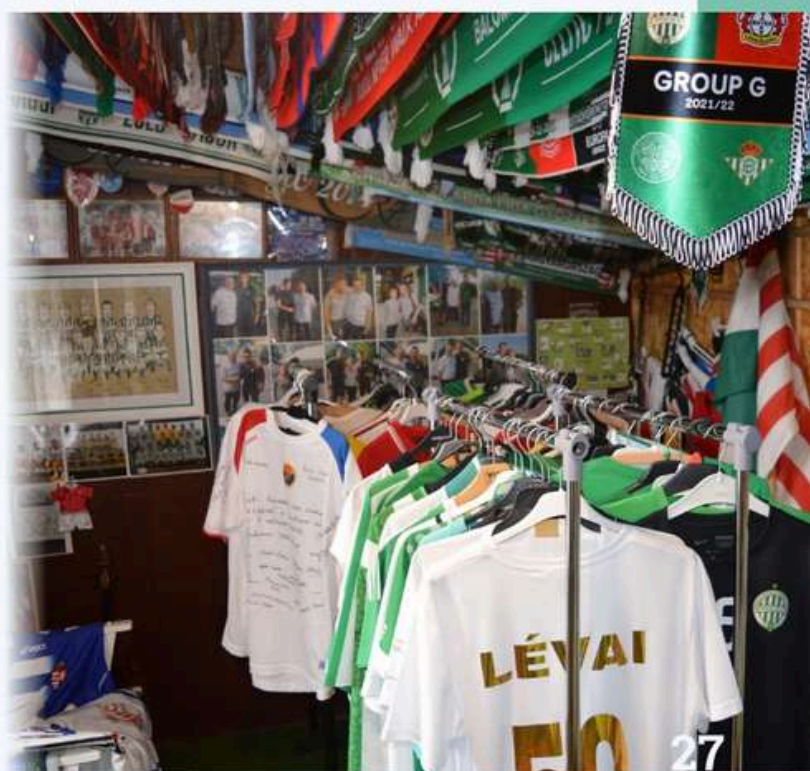
először Fradi meccsen, az nem most volt. Akkor voltam ötödikes. A kilencvenes években rendszeresen jártunk meccsre, a Nyugati pályaudvartól nem messze volt Simon Tibi apjának sörözője, a Simon Söröző, meccs után oda jártak a játékosok is meg mi is, beszélgettünk. Simon Tibivel akkor tudtam összebarátkozni igazán jól, meg Bánki Dodival – Dodi ugyan nem nagyon emlékszik rá, de én igen. Én akkor nem is ittam még alkoholt sem, gyerek voltam.

A játékosokkal fényképezgettem, sajnos, azok a fényképek nem igazán sikerültek. És akkor összebarátkozgattunk, mert a játékosok szerették, ha rajonganak értük, én meg, mint a lexikon, mindent írtam. Később kitaláltuk Nagy Lajossal, egy vasutas kollégával, meg egy másik sráccal, akivel együtt jártunk meccsre, hogy jöjjünk föl kezdőrúgást rúgni! És addig mentem, amíg megtaláltam a szponzorokat: elmentem a Mai Nap szerkesztőségébe, Kiss Lászlónak hívták a főszerkesztőt, egy meccsen ismerkedtem össze vele. Akkor adott egy névjegykártyát. Arcképpel felmentem Pestre, és mondtam neki, hogy szeretnénk kezdőrúgást rúgni a Fradi pályán. Gondolom látta, hogy ezt tényleg meg fogom csinálni így is, úgy is. Közben Havasi Mihály bácsinak mondtuk, hogy föl fogok biciklizni Sárrétudvariból a 4-es úton a kezdőrúgásra. Ez még 1990-ben volt.

**Mi az, amit nagyon szeretnél megkaparintani? Minden áron.**

Hát figyelj, megmondom neked őszintén, azt, hogy sokáig fõnn

tudjam tartani a múzeumot, egészségem legyen. Nagy célom nincsen, tehát a világ legnagyobb csapatának a mezén nem gondolkodom, nekem mindig az a legfontosabb, amit meg tudok szerezni valaki által vagy saját magam révén. Nekem ez a legfontosabb. Nincs cél. Tehát mindig, amikor elmegyünk egy rendezvényre vagy egy sporteseményre, akkor elgondolom, hogy jó lenne találkozni ezzel-azzal, de ha nem jön össze, nem szomorkodom, mert úgyis kitalálom a megoldását. Például Bödét vártam, vittem a mezt, de nem találkoztam Bödével, mégis megoldottam: a feleségének odaadta egy kolléganő. Aztán aláírva került vissza. Amikor pedig meglátok valakit, és el akarom érni, addig úgysem nyugszom, amíg le nem fényképezkedek velük. Így sikerült közös képet készítenem nemrég a Ferencváros vízilabda-csapatával, amikor Nagyváradon játszottak Bajnokok Ligája mérkőzést.





De hogyan kell például egy Szoboszlai mezededikálást leszervezni? Magyarországon nagyon sokan öltre mennének egy ilyen mezért...

Nézzünk egy mai klasszist: Szoboszlai-mezzel hogy állsz?

Van eredeti Szoboszlai Liverpool-mezem is.

Ezt személyesen tőle kaptad?

Nem, ezt hozták nekem Liverpoolból, de eredeti, a boltban vették. De alá fogja dedikálni, megígérték, hogy Szoboszlai alá fogja nekem dedikálni, le van szervezve.

Van egy nagyon rendes szombathelyi fiatalember, Kovács Jenőnek hívják, egyszer találkoztam vele, és azóta tartjuk a kapcsolatot. Nagyon jó kapcsolatrendszere van, és Varga Barnabással megbeszélte, hogy majd egyszer kapok Barnitól egy eredeti Fradis mezt, meg egy válogatott mezt, amit a játékosokkal elíratat. És akkor mondtam, hogy van egy Szoboszlai-mezem, meg tudja-e oldani? Azt mondta, hogy Varga Barninak majd odaadjuk, és akkor Barni aláíratatja Szoboszlai Dominikkal ezt a mezt ajándékba. Le van szervezve, hogy mikor lesz ebből valami, azt nem tudom, de én azt gondolom, hogy ami késik, nem múlik, alá lesz íratva.

Huszta Krisztián



**Egy kis agytorna két váltás között?  
Próbáld ki, hány szám fér el egyszerre a gondolataidban!**

	6	1	2		3			
			6	1	9	2	3	
3						6		1
4		2						6
			9		4			
5			7	6	1		4	
		9	4		8		6	
	4	3		7				
6				9	2	4		

			9				6	
	5			2	4			
			5				2	
			1					
							4	
9	1			8	5			
			8	9				
					2	1		
		5			1	6	9	



# ZÁHONY



Az idősebb vasutasoknak nem kell, a fiatalabbaknak azonban nem árt vázaltszerűen bemutatni azt a vasúti helyszínt, amelyet talán a leginkább megtéptáltak a történelem viharai, még akkor is, ha a trianoni határok meghúzása jelentősen átalakította szinte mindenhol a vasúti hálózat használhatóságát.

Sokan ismerik azt a történelmi visszaemlékezést, amikor egy Kárpátalján élő idős bácsi elmondja, hogy öt ország állampolgára volt, pedig ki sem tette a lábát a falujából. Ezek a történelmi sorsfordulók hatottak Záhonyra is.

Fontos tisztázni, hogy jelen esetben „Záhony” alatt egy 80 négyzetkilométeres területet értünk, ahol 10 állomás (Záhony, Tuzsér, Komoró, Tornyospálca, Mándok, Eperjeske-átrakó, Eperjeske-rendező, Fényeslitke, Fényeslitke-Déli és Kisvárd) és számos szolgálati hely (átrakók, átfejtők, osztályozók, stb.)

található. Vasúti szempontból a körzet a második világháború előtt kezdett felértékelődni, amikor is – bár szigetszerűen –, de elkezdődtek a fejlesztések.

Jelentőségét az a 85 milliméter adta, ami a hazai normál és az orosz típusú széles nyomtáv váltásából adódik. Ezért is nevezték Záhonyt a „kelet kapujának”. Már az ötvenes években csúcsra járatták a kapacitását, amikor több, mint hatezer vasutas gondoskodott 21 millió tonna áru ki- és beléptetéséről.

A mai állapotokat ismerve nehéz is elképzelni, hogy hatszáz feletti volt az itt megforduló árufélék száma. Záhony a hálózaton elfoglalt kiemelt szerepét jól kamatoztatta, hiszen nem csak az üzemi eredményeivel vonult be a vasúti almanachokba, hanem azzal is, hogy számos vezető, vezérigazgató/helyettes/humán és szakmai vezető került ki innen.

# ZÁHONYON ÁTSÖPÖRT A TÖRTÉNELEM ÚJABB VIHARA

**Háborúk, válságok, rendszerváltások – és közben emberek, akik próbálnak helytállni. Záhony története nemcsak vasúti térképeken íródik, hanem sorsokon keresztül. Most ismét válaszúthoz érkeztek: forgalomcsökkenés, létszámleépítés, bizonytalan jövő – de a szakszervezet nem hagyta magára őket. A „kelet kapuja” újabb viharban állja a sarat.**

A szocialista éra stabilitását követően a rendszerváltás időszaka okozta az első nagyobb traumát, amikor a KGST és a Varsói Szerződés megszűntével jelentős forgalomcsökkenés következett be. Tovább csökkent a régió ázsíója a 2008-2009-es gazdasági válság ideje alatt, majd a 2014-es krími-válság már-már kritikus szintre lökte a forgalmat.

Akkor már az orosz vasutak inkább Belarusz felé közlekedtek, és kialakult a „melyik selyemút a nyerő” vitája is. Még ehhez az időszakhoz kapcsolódik az a mozzanat is, amikor az orsztrák kormány bejelentette, hogy Szlovákián

keresztül Bécs-rendezőig kiépítik a széles nyomtávú vasútvonalat, ezzel erősítve Ágcsernyő/Cierna határátmenetet.

A Dunaferr évek óta tartó agóniájára – mintha ez önmagában nem lett volna épp elég baj – érkezett az orosz-ukrán háború, ami végleg betette azt a bizonyos kaput.



A várakozásokkal ellentétben a kezdetekben jelentős forgalomnövekedés generálódott a szemestermény szállításából, de ez sajnos csak mintegy másfél évig tartott.

Ennek eredményeként a 2015-ben megkötött Foglalkoztatáspolitikai Megállapodás szabályait és szellemiségét megtartva, július 1-jétől egy önkéntességen alapuló és garanciákat tartalmazó megállapodás alapján kerül sor a létszámcsökkentésre. A felajánlott program elsősorban a közeljövőben nyugdíjaskorúvá válókat célozza. Érintett tagtársainkkal a kapcsolattartás folyamatos tisztségviselőnkön, Papp Hajnalkán keresztül – vagy akár közvetlenül is. A napokban személyes találkozóra is sor került, ahol sok kérdés, észrevétel merült fel, melyeket megtárgyalunk a munkáltatóval.

Az események hatással voltak a foglalkoztatásra is. Az RCH-nál TÜK Záhony mutatói 60-65%-os szintre estek, ezért a munkáltató és a szakszervezetek már hónapok óta megbeszéléseket folytattak a helyzet kezeléséről. Ennek eredményeként a 2015-ben megkötött Foglalkoztatáspolitikai Megállapodás szabályait és szellemiségét megtartva, július 1-jétől egy önkéntességen alapuló és garanciákat tartalmazó megállapodás alapján kerül sor a létszámcsökkentésre. A felajánlott program elsősorban a közeljövőben nyugdíjaskorúvá válókat célozza. Érintett tagtársainkkal a kapcsolattartás folyamatos tisztségviselőnkön, Papp Hajnalkán keresztül – vagy akár közvetlenül is. A napokban személyes találkozóra is sor került, ahol sok kérdés, észrevétel merült fel, melyeket megtárgyalunk a munkáltatóval.

**Mózes Tibor**  
alelnök



Hullámokat vet a hazai áru fuvarozás romló helyzete: a teljesítmények 20-25%-kal estek vissza, ami negatívan befolyásolja a műhelyek teherkocsi-karbantartási, javítási megrendeléseit. Ezzel összefüggésben április elején a Magyar Vagon Kft-nél konzultációra került sor, ahol a munkáltató és a szakszervezetek négyhavi munkaidőkeretben állapodtak meg, május elsejei bevezetéssel. Ennek megfelelően Fényeslitkén megváltozott a munkarend: az A/B műszakot felváltotta a hétfőtől-péntekig tartó nappalos munkarend.



“

Számunkra nagyon fontos, hogy a VDSzSz nem hagyott magunkra ebben a nehéz helyzetben. Nagy érték a folyamatos kapcsolattartás, az időben kapott információ – még ha negatív is. A bizonytalanságnál nincs semmi, ami kétségbeejtőbb lenne. Tagjaink hálásak azért, hogy a VDSzSz-től megkapják a képviseletet, és értesülnek minden fontos kérdéstről. Az április 4-i találkozót is nagyon várták. Nem a hangzatos szlogenekben hiszünk, hanem a személyes törődésben.

Papp Hajnalka

”



## SÍNEK MENTÉN A VILÁG KÖRÜL



# INDIA

### India - ahol a vasút a nemzet ütőere

Indiában a vasutat **naponta 23 millió használják**: ez annyi, mintha Ausztrália teljes lakosságát napi szinten elköltöztetnék.

Az óriási állam vasúti szempontból is az **ellentétek országa**: a leghosszabb útvonal Indiában 4189 kilométeres, a legrövidebb mindössze három. Az 1855-ben gyártott, napjainkban is aktív gőzmozdony és a Siemenstől vásárolt 1200, egyenként 9000 lóerős villanymozdony; a közel 5 km hosszú földrengésbiztos vasúti híd és a katasztrofális baleseti statisztikák. Utóbbi újabb ellentétre világít rá: az indiai kormány jelentős, 47%-os viteldíj-támogatása utasok millióit vonzza a vasúthoz, de épp emiatt a biztonságos közlekedést szavatoló fejlesztésekre már nem marad forrás.



# A VASÚT, AMI EGY ORSZÁGOT MEGMOZGAT

A vasút mindenhol jelen van – mégis mindenhol másképp. Más a mozdony hangja, más a kalauz szerepe, más a pálya, és más a történet. Sorozatunkban világkörüli útra hívunk benneteket: minden számban egy-egy ország vasútját mutatjuk be – szakmai szemmel, emberközelből.

Mert bár a sín ugyanaz – a világ rajta mindig változik.

## 1853 - 34 kilométer álom

Az Indiai Vasutak története 1853-ban kezdődött, mindössze 34 kilométer hosszú pályával, ez azonban 1900-ra már 38 ezer kilométeresre bővült. Az országban több nyomtáv is elterjedt, a leggyakoribb az 1676 mm széles nyomtáv, ami szinte teljes egészében villamosított. Az országban számos vonal 1000 mm nyomtávolságú, ezeket 1676 mm-esre tervezik átépíteni.

## Vonatok, amik egy országot visznek a hátukon

Tavalyi adatok alapján Indiában található a világ negyedik legnagyobb vasúti hálózata, vonalhossza 69 181 km. Az elmúlt 10 évben 31 000 km-rel gyarapodott a hálózat hossza – és minden nap további 15 km-rel bővül. A hálózaton naponta több mint 13 000 vonat közlekedik, ezek évente 6219 millió utast, illetve több mint 1000 megatonna árut továbbítanak. A vasúti személyforgalom 2000 óta csaknem 200%-kal, a teherforgalom pedig 150%-kal nőtt.

## Technika és tradíció egy vágányon

Az óriásvállalat 91 948 személyszállító kocsival rendelkezik, ezeket az Indiai Vasutak öt gyártóegysége, valamint két állami vállalat gyártja. Az ötvenes évektől a kocsik egy svájci cég prototípusa alapján készültek, és ICF-kocsiknak nevezték őket az indiai Integral Vasúti Kocsigyártó (Integral Coach Factory) nyomán. Az 1955 és 2018 között gyártott kocsik nagyrészt a 2010-es évek elejéig közlekedtek. Ezeket az 1990-es évek végétől biztonságosabb és újabb, a német Linke-Hofmann-Busch (LHB) által tervezett kocsik váltották.

Indiában 1986-ban vezették be a számítógépes jegyértékesítést és foglalást, ezt megelőzően a jegyértékesítés manuálisan történt. Az önnyomó jegyautomatákat 1988-ban, a központosított számítógépes helyfoglalási rendszert 1996-ban állították üzembe.

A vállalat weboldalát 2000-ben adták át, az online jegyértékesítést pedig 2002-ben kezdték meg.



## Rekordok földje - Legyek Indiából

### A világ leghosszabb vasúti peronja

India büszkélkedhet a világ leghosszabb vasúti peronjával, ami Karnátaka állam nyugati részében lévő Hubli város vasúti csomópontján található. A Hubli pályaudvar peronja elképesztő, **1507 méter hosszúságú**. A korábbi rekorder a szintén indiai Gorakpur pályaudvar volt 1366 méteres peronjával.



### A világ legrégebb, ma is aktív mozdonya

A világ legrégebb, ma is aktív gőzmozdonya a **Fairy Queen (Tündérméző)**, amely még mindig használatban van: 1855-ben gyártották. Az 1972-ben műemléki státuszt kapott vonat szerepel a Guinness-rekordok könyvében is. Delhi és Alwar között közlekedik két kocsival, óránként 40 km/h sebességgel.



### Két állomás – ugyanazon a helyen

Ahmednagar körzetben, India Mahárástra államában két vasútállomás (Srirampur és Belapur) ugyanazon a helyen, a vasúti pálya két ellentétes oldalán található.





### A legnagyobb pályasebesség

Jelenleg az országban a legnagyobb sebességet a Bhopal Shatabdi Express, a Gatiman Express, a Bhopal Vande Bharat Express és a Khajuraho Vande Bharat Express éri el a Tughlakabad–Agra szakaszon 160 km/h csúcsebességgel.

### A leghosszabb vasúti híd

A Bogibeel-híd India leghosszabb vasúti hídja a maga **4940 méteres hosszúságával**, és a Brahmaputra folyó két partját köti össze. A híd építése 2002-ben kezdődött, 2018. december 25-én adták át. Mivel földrengésveszélyes területen található, ez India első hídja, amely teljes egészében hegesztett acél-beton tartógerendákkal rendelkezik, amelyek ellenállnak a Richter-skála szerinti 7-es erősségű földrengéseknek is.

### A leghosszabb és a legrövidebb vonal

Indiában a leghosszabb vonatút a Bengáli-öböl partján Kanjakumariból Dibrugarhba vezet a Vivek Expresszel. A vonat **4189 kilométert** tesz meg, útvonalán 57 megálló található, és a teljes távot 74 óra 35 perc menetidővel teljesíti.

Ezzel szemben India legrövidebb vonatútja Nágpur és Ajni között található, és mindössze **3 kilométer** hosszú.

### A világ kilencedik legnagyobb munkáltatója

**1,2 millió alkalmazottjával** az Indiai Vasutak a világ kilencedik legnagyobb munkáltatója (az első helyen a szintén indiai Védelmi Minisztérium áll).



### És igen - Bholu, a kalauz-elefánt is ott van

Az Indiai Vasúttársaság kabalája Bholu, az elefánt kalauz, amit 2002. április 16-án mutattak be. A figura azóta is mosolyog az utasokra.

India vasútja egy másik világ – de mégis ismerős. Mert, ha az ember vasutas, akkor minden sín, minden állomás, minden mozdony egy kicsit az otthona. Lehet, hogy Indiában elefánt kalauzol és a mozdony Guinness-rekorder – de a vasút nyelve univerzális: acél, kitarítás, és az a csendes büszkeség, amit csak mi, vasutasok ismerünk igazán.

# STEFÁNIA VAGDALT



## TÖRTÉNETE

A vagdalt Stefánia belga királyi hercegnőről kapta a nevét. Az 1880-as években beleszeretett az osztrák-magyar diplomata Lónyay Elemér grófba és 1900-ban házasságot kötöttek. Nagyon szerette a magyar konyhát, számos ételt talált ki, kedvencei voltak a tojással töltött ételek. Így született meg a Stefánia vagdalt.



# KONYHANYELVEN

## NOVÁK VIKTORRAL

Novák Viktor szakszervezetünk pályavasúti vezető ügyvivője, szabadidejében pedig az önvédelmi sportok és a főzés szerelmese. Kreatív receptjeivel a konyhaművészet terén is lenyűgöz minket.



### HOZZÁVALÓK:

- 1,6 kg darálthús (Sertéslapocka, vagy dagadó, 1 rúdhoz és 2 gombóchoz elegendő mennyiség)
- 2 fej vöröshagyma
- 2 gerezd fokhagyma
- 2 evőkanál kacsaszír
- só, őrölt fekete bors ízlés szerint
- 1 evőkanál fűszerpaprika
- 3 db szikkadt zsemle (kenyeret is használhatunk)
- 7 db főtt tojás (5 db a vagdalt, 2db a gombóc közepébe)
- 1 db tojás a húshoz



### ELKÉSZÍTÉS:

Az apróra vágott vöröshagymát és a zúzott fokhagymát zsíron megfonnyasztjuk (fokhagymát az utolsó 1 percben adjuk hozzá, vigyázzunk, hogy meg ne égjen). A tojásokat keményre főzzük. A zsemleket vízbe áztatjuk. A darálthús közepébe készítünk egy mélyedést és hozzáadjuk a nyers tojást, a jól kinyomkodott zsemleket, vagy kenyeret, a fonnyasztott vöröshagymát, sózzuk, borsozzuk, majd a legvégén beletesszük a fűszerpaprikát. Jól összedolgozzuk, majd egy fél órát pihentetjük, míg az ízek összeérnek. Egy tepsit béleljünk ki sütőpapírral, tegyük bele a hús egy részét, lapítsuk el és helyezzük rá szorosan tojásokat, majd a hús másik felével fedjük be

egyenletesen és nedves kézzel nyomjuk össze és kenjük meg a tetejét olvasztott kacsaszírral. Egy hústűvel, vagy villával szurkáljuk meg, hogy sütés közben ne repedjen szét. A megmaradt húsból készítsünk kettő gombócot, a közepébe tegyünk egy-egy tojást és tegyük a vagdalt mellé a tepsibe. Fedjük le alufóliával, vigyázzunk, hogy ne érjen a húshoz, majd 160 fokra előmelegített sütőben süssük 45 percre, majd vegyük le az alufóliát és 180 fokon süssük tovább kb. 30 percre (szép piros legyen a teteje).

Kivesszük a sütőből hagyjuk kihűlni és csak utána szeleteljük. Mellé köretként krumplipürét javaslok.





## Új élet, új örömök – Köszöntjük a vasutas családok legifjabb tagjait!

A család növekedése az élet egyik legszebb pillanata. A VDSzSz Szolidaritás számára kiemelten fontos, hogy tagjai ezt a különleges időszakot támogatással és elismeréssel élhessék meg. Ezért hoztuk létre a **gyermekvállalási támogatást**, amely pénzügyi segítséget nyújt a frissen szülővé vált kollégáknak.

Örömmel mutatjuk be azokat a gyermekeket, akik az elmúlt időszakban születtek, és **akiknek szülei** a vasutas közösség oszlopos tagjaiként **gyerekvállalási támogatásban részesültek**.

Köszöntjük az új családtagokat, és bízunk benne, hogy a szakszervezeti közösség a jövőben is biztonságot és támogatást nyújt.

A támogatás összege **45.000 forint**, amelyet minden szakszervezeti tag igényelhet gyermeke születése után. Ha mindkét szülő tagja a szakszervezetnek, akkor mindkettőjüknek jár.

**Hogyan lehet igényelni?**

A gyermek születési anyakönyvi kivonatának másolatát és a kitöltött támogatási kérelmet kell benyújtani.

A VDSzSz Szolidaritás osztozik tagjai örömeiben, és ezúton is szívből gratulál minden újdonsült szülőnek!

**Sok örömteli pillanatot kívánunk a családoknak!**



## GYERMEKVÁLLALÁSI TÁMOGATÁSBAN RÉSZESÜLTEK:

- Navracsics Gábor **BENEDEK GÁBOR** nevű kislánya 2024. január 17-én,
- Bandor Zsolt **DOMINIK** nevű kislánya 2024. július 09-én,
- Laczkó Domonkos **MILÁN** nevű kislánya 2024. július 12-én,
- Varga Imola **BELLA** nevű kislánya 2024. július 18-án,
- Nagy Ilona **DOMINIK ADRIÁN** nevű kislánya 2024. július 22-én,
- Szabó Zsolt **ZALÁN** nevű kislánya 2024. július.26-án,
- Kovács Krisztián **MILOS KRISZTIÁN** nevű kislánya 2024. augusztus 04-én,
- Sándor Csaba Mihály **FANNI ÉVA** nevű kislánya 2024. augusztus 06-án,
- Sütőné Kovács Noémi **NOÉMI** nevű kislánya 2024. augusztus 06-án,
- Musztács Gábor **MARCELL** nevű kislánya 2024. augusztus 15-én,
- Holub Eszter Beáta **GÁBOR ATTILA** nevű kislánya 2024. augusztus 16-án,
- Kárász Csilla Lúcia **VUK NOÉ** nevű kislánya 2024. augusztus 16-án,
- Soós László **TILDA** nevű kislánya 2024. augusztus 24-én,
- Kiss Olivér Kristóf **ZOÉ** nevű kislánya 2024. augusztus 29-én,
- Kutasiné Dora Katalin **KORNÉL** nevű kislánya 2024. augusztus 31-én,
- Oláh Erik Tihamér és Oláhné Popuczka Titanilla **NOLEN ERIK** nevű kislánya 2024. szeptember 04-én,
- Baricz János **BIANKA** nevű kislánya 2024. szeptember 05-én,
- Schmotzer Bettina **LILI** nevű kislánya 2024. szeptember 11-én,
- Buga Gergő **BORÓKA** nevű kislánya 2024. szeptember 15-én,
- Timár Attila **BELLÁN** nevű kislánya 2024. szeptember 16-án,
- Szapora-Nagy Nikoletta Patrícia **KRISTÓF JÓZSEF** nevű kislánya 2024. szeptember 23-án,
- Oláh Ádám **ANASZTÁZIA** nevű kislánya 2024. október 1-én,
- Sütő György **EMIL** nevű kislánya 2024. október 6-án,
- Both-Takács Timea és Both Balázs **MARCELL** nevű kislánya 2024. október 6-án,
- Mile Dániel **HANNA** nevű kislánya 2024. október 10-én,
- Semeginé Veres Éva és semegi József **DOMINIK JÓZSEF** nevű kislánya 2024. október 14-én,



- Kacsari Tamás **DELANI ÉS DORKA** nevű kislányai 2024. október 16-án,
- Hoffmann-né Lippai Renáta **HANNA SÁRA** nevű kislánya 2024. október 20-án,
- Kóra Lejla Adél **CSONGOR ÉS LEVENTE** nevű kislányai 2024. október 24-én,
- Rácz Gábor **ALINA ÉVA** nevű kislánya 2024. október 29-én,
- Tóth Kitti Adrienn **LILI** nevű kislánya 2024. november 1-én,
- Füleki Attila **LÍVIA FRUZZSINA** nevű kislánya 2024. november 09-én,
- Székely János **PETRA KÍRA** nevű kislánya 2024. november 13-án,
- Jambritsné Badzsó Bettina **MIKLÓS** nevű kislánya 2024. november 14-én,
- Török Sándor **ZÉTÉNY** nevű kislánya 2024. november 20-án,
- Dr. Esztergályos Ádám **ROZÁLIA** nevű kislánya 2024. november 22-én,
- Tóthné Kosztán Vivien **TAMARA** nevű kislánya 2024. december 07-én,
- Magyar Gergő **JANKA** nevű kislánya 2024. december 08-án,
- Földényiné Vékony Ibolya és Földényi István László **RÉKA** nevű kislánya 2024. december 09-én,
- Oroszné Csobolya Viktória **ZALÁN ANDRÁS** nevű kislánya 2024. december 12-én,
- Szita Szabolcs **SZABIN** nevű kislánya 2024. december 15-én,
- Mozga Levente Péter **IZABELL** nevű kislánya 2024. december 20-án,
- Simon Zoltán **SZÓFIA REBEKA** nevű kislánya 2024. december 20-án,
- Subert Balázs **BOGLÁRKA** nevű kislánya 2024. december 28-án,
- Kalányos-Katona Kitti és Kalányos Róbert **FRANCISKA** nevű kislánya 2025. január 03-án,
- Pető Imre **GERGŐ** nevű kislánya 2025. január 11-én,
- Nagy Imre **MILÁN** nevű kislánya 2025. január 12-én,
- Dohányosné Tanai Katalin és Dohányos Csaba **ADÉL** nevű kislánya 2025. január 13-án,
- Molnár Ádám **LUCA** nevű kislánya 2025. január 27-én,
- Ősz Gergő Tamás **ERIKA** nevű kislánya 2025. január 30-án,
- Patai Márk **NOLEN MÁRK** nevű kislánya 2025. február 04-én született!

# NE MARADJ EGYEDÜL! MI ITT VAGYUNK.

Amikor a munka világában változás jön, a biztos pont a közösség. A VDSzSz Szolidaritás Veled van – tárgyal, képvisel, és kiáll érted.

Csatlakozz TE is a VDSzSz Szolidaritáshoz!

