Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. JANUÁR 15.

Ülésezett az országos választmány

Gyorsítani a kormánymegállapodás végrehajtását

Mint arról előző lapszámunkban hírt adtunk, szakszervezetünk országos választmánya december 17-én ülést tartott. A több mint száz tagú testület maratoni ülésén számos napirendet tárgyalt és döntött a legfontosabb kérdésekben. Nagy várakozás előzte meg a kormány és a vasutas-szakszervezetek közötti 1992. december 9-én megkötött megállapodásról szóló határozat-tervezetet.

A VSz tárgyaló delegációnak a képviselői az ülésen a tárgyalások eddigi menetéről adtak tájékoztatást. Elsősorban az 1993. évi kollektív szerződéssel kapcsolatos megállapodásokról, a MÁV foglalkoztatási programjáról, valamint az 1993. évi bérfejlesztési tárgyalásokról.

A testület határozatot fogadott el, amely, többek között az alábbiakat tartalmazza:

Az országos választmány tudomásul veszi a megállapodást. Méltányolja és megköszöni a VSz tagságának és a vasutasoknak az egységes kiállását a tárgyalások hátterének biztosításáért. A választmány egyetért a kollektív szerződés 1993. december 31-ig történő meghosszabbításával és módosításával. Az 1993. évi bérfejlesztést úgy vette tudomásul, hogy a 6,9 százalékos kormányzati támogatás, és a létszámcsökkenésből felszabaduló bér 50 százalékának megfelelő összegén kívül keresni kell a további bérfejlesztés módjait. A VSz vezetése ezzel kapcsolatban folytasson tárgyalásokat a MÁV Vezérigazgatósággal.

A választmány tudomásul vette az 1993. április 1-jei bérfejlesztést. A testület kezdeményezte, hogy vezérigazgatói szinten az 1991. évi IV. törvény 23. §-a alapján létszámleépítési bizottságot hozzanak létre. A választmányi ülés felhatalmazta a VSz területi és tagozati tanacsát, hogy folytassa az egyeztető tárgyalásokat, a bérfejlesztési tárgyalásokról, (amelynek targyalási alapja a minimálbér) a bértarifa módosításáról, valamint a szervezet átalakításáról, a privatizációról az erintett intező bizottságok bevonasával.

A határozatban megfogalmazódott az az igény, hogy a választmany 1993-ban szükségesnek tartja a vasútpolitikát érinto dokumentum-tervezet véleményezését. A Vasutasok Szakszervezete az 1992. december 9-i megállapodasban foglalt pontos időarányos, maradéktalan teljesüléséig fenntartja a sztrájkkészültséget. Ezzel is nyomatékot akar adni annak, hogy a kormánymegállapodások végrehajtásához következetesen ragaszkodik.

A testület ezután további tájékoztatót hallgatott meg, többek között a kedvezményes üdültetés rendszerének módosításáról. (Erről a lapunk 23—24. számában részletesen beszámoltunk.)

A VSz alelnökei ezután beszamoltak az irányításuk alatt álló területeken végzett munkáról.

Az ülés résztvevői tudomásul vették a jogsegélyszolgálat átszervezéséről, s az új feltételek közötti működéséről adott tájékoztatást.

Tajékoztatás hangzott el a VSz kezelésében levő művelodési intézmenyekről is. A jovőben ezeket az intézményeket egyesületi formában kell működtetni. Jelenleg készítik a 21 művelődési intezmény új működési feltételeire vonatkozó terveket.

A valasztmány napirendjén szerepelt még a VSz 1993. evi költségvetési előirányzata, melyet a testület elfogadott.

P. J.

Átszervezik a jogsegélyszolgálatot

A VSz tagjai a jövőben sem maradnak képviselet nélkül

A Vasutasok Szakszervezete által működtetett jogsegélyszolgálat Budapesten négy helyen tartott a vasutasok részére félfogadást. Ezenkívül Debrecenben, Miskolcon, Szegeden, Pécsett, Záhonyban és Szombathelyen is működött jogsegélyszolgálati iroda. Mindenütt nagy tapasztalattal rendelkező és kiváló szaktudású jogtanácsosok látták el munkájukat.

A jogsegélyszolgálatok működésével kapcsolatosan első alkalommal felmerülő „fék" akkor jelentkezett, amikor 1991. július 3-án kihirdették az ügyvédségről szóló 1991. évi XXIII. számú törvényt, amely az egységes jogi képviselet kialakításának első lépcsője volt. Ezt követte az 1992. november 30-án kihirdetett 1992. évi LXVIII. számú törvény, amely többek között a polgári rendtartás fent hivatott pontját, *azaz a szakszervezeti jogsegélyszolgálatok bíróságok előtti képviseleti jogosultságát hatályon kívül helyezte. Erre való tekintettel a szakszervezeti jogsegélyszolgálat 1993. január 1-jétől a bíróságok előtt ügyfelét nem képviselheti.*

A jogszabályi módosítások, valamint az a tény, hogy 1993. januárjától a Magyar Államvasutak a jogsegélyszolgálatok anyagi működtetését nem vállalja, felvetette a szakszervezeti jogsegélyszolgálatok szervezeti struktúrája átalakításának kérdését.

A Vasutasok Szakszervezete a jogsegélyszolgálati teendők ellátására a volt jogsegélyszolgálatos jogtanácsosok által alapított ügyvédi irodát bízza meg. Adott esetben ez a megoldás tűnik a legmegfelelőbbnek, hiszen így VSz tagjai részére a jövőben is biztosítani tudja a jogszolgálat ellátását.

A Vasutasok Szakszervezete és az ügyvédi iroda között létrejött megbízási szerződés értelmében, az iroda a VSz tagjainak, illetve a tag halálos üzemi balesete esetén a hozzátartozójának nyújt ingyenes jogi szolgáltatást. *A jogszolgálat mindennemű jogi ügyben magában foglalja a felvilagositast, a szóbeli jogi tanácsadast, a birósági periratok szerkesztését, valamint a bíróságok előtti jogi képviselet ellátását,* a tag munkaviszonyát érintő és társadalolmbiztositasi, valamint családi jogi ügyeiben, illetve a polgári jog, büntetőjog és kozigazgatási jog egyes területén a jogi képviselet ellátását.

A szerződéskötések esetén a tartási, életjáradéki szerződések, illetve korlátozott körben a tulajdonátruházási szerződések elkészítése tartozik az iroda feladatkörébe a díjtalan jogszolgálat ellátásakor.

A jogi képviselet ellátása esetén természetesen továbbra is kizáró tényező, ha a másik peres fél (például a feleség vagy a férj) is MÁV-dolgozó, és tagja a Vasutasok Szakszervezetének.

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére az újonnan alakult iroda a következő helyeken és időpontokban tart félfogadást.

1. Budapest, VI., Benczúr u. 41.
Hétfő 9.00—13.00 óra.
2. Budapest, VI., Podmaniczky u. 24.
Hétfő 13.00—17.00.
Szerda 9.00—17.00
Péntek 9.00—12.00.
3. Budapest, Bajcsy-Zsilinszky u. 25.
Kedd 9.00—17.00
Csütörtök 9.00—13.00.
2. Debrecen, Péterfia u. 2.
Hétfő 9.00—13.00
Szerda 9.00—17.00.
Péntek 9.00—12.00.
3. Miskolc, Tiszai pu.
Hétfő 9.00—13.00.
Szerda 9.00—17.00.
Péntek 9.00—12.00.
4. Szeged, Széchenyi tér 7.
Hétfő 9.00—13.00.
Szerda 9.00—17.00.
Péntek 9.00—12.00.
5. Szombathely, Gábor Andor u. 6.
Hétfő 9.00—17.00.
Szerda 9.00—17.00.
6. Pécs, főpályaudvar.
Hétfő 9.00—13.00.
Szerda 9.00—17.00.
Péntek 9.00—12.00.
7. Záhony, MÁV Állomás.
Hetfő 9.00—13.00.
Szerda 9.00—17.00.
Péntek 9.00—12.00.

A Magyar Államvasutak bár 1993. januártol a jogsegélyszolgálatokat anyagilag nem támogathatja, a jelenlegi irodahelyiségeket két évig díjtalanul rendelkezésre bocsátja. Ez jelentős segítseg a Vasutasok Szakszervezetenek, amely részben az alapszervezetek, részben a központ pénzügyi kereteiből biztositja a tagok részére a jogszolgálat folyamatos működését, és ezzel újfent bizonyságot tesz arról, hogy tagjainak az érdekképviselete elsődleges szempont.

Dr. Nyáry György
irodavezető

Új társadalombiztosítási törvényt kellene alkotni

A módosítások többsége kedvezőtlen a munkavállalóknak

A magyar Országgyűlés napirendre tűzte a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény módosításáról és kiegészítéséről rendelkező törvényjavaslatot. Szakszervezetünk a törvényjavaslatot az ÉT ezzel a témával foglalkozó munkabizottsága részére véleményezte.

Kifejtettük, hogy a törvény módosítása és kiegészítése a jelenlegi változásokhoz igazodik, joghézagokat pótol, de ez csak átmeneti megoldásnak fogadható el. *Egy átfogó, új társadalombiztosítási törvény megalkotása nélkülözhetetlen.*

Az előterjesztett módosítások többsége a munkavállalók és a nyugdíjasok szempontjából kedvezőtlen A tervbe vett változások nem tükrözik a valóságos életviszonyokat, az aktív lakosság munkakörülményeit, a lakásviszonyokat.

Határozottan elutasítjuk például a nyugdíjkorhatar emelését a nőknél, mégha azt fokozatosan vezetnék is be Nem indokolja ezt többek között a növekvő munkanélküliség, a nők családban betöltött szerepe, a társadalom egészségi állapota. Ma a vasút dolgozóinak 30 százaléka no. Foglalkoztatasi körülmények egészségi állapotukat károsan befolyásolják.

Nem értünk egyet a nyugellátások évi emelesének azzal a tervével sem, hogy az emelés mértéke a nettó jövedelmekkel legyen arányos. Az lenne elfogadható, ha az emelések aránya az aktív keresők munkabérének növekedésével lenne szinkronban. Elutasítjuk az olyan módosítási javaslatokat is, amelyek az üzemi balesetek folytán meghalt személyek özvegyi nyugdíjának folyósítását életkorhoz kötik. A baleset váratlanul és hirtelen éri az embereket. A varatlan halál új élethelyzet elé állítja az özvegyet, függetlenül életkorától. Életüket közös házaseletre, életközösségre alapozták. *Ezért nem indokolt az élettárs halála után az anyagi támaszt megvonni az özvegytől.*

Nem tartjuk pontosnak a törvényjavaslat azon kitételét sem, amely garantálja, hogy a baleseti táppénz a táppénz alapját képező naptári napi átlagkereset összege legyen. Ha ebbe beletartozik az úti üzemi baleseti táppénz is, akkor azt elfogadjuk. E témakörben egyértelműbb megfogalmazásra van szükség.

A törvényjavaslatban vannak pozitív, a biztosítottak jogát szolgáló elemek is, amivel egyetértünk, mint például azzal a módosítással, hogy az allandó özvegyi nyugdij a jogszerző halálától 1 évig megillesse az özvegyet, de szükségesnek tartjuk a kérdés tovább-bi rendezését olyan értelemben, hogy két nyugdíjas (házaspár, élettárs) háztartására alapozott é vitelt halálozás esetén egy nyugdíjas is folyamatosan biztosíthassa.

A tervezett módosítások olyan korrekciókat és kiegészítéseket tartalmaznak, amelyekkel részben egyetértünk, de az új társadalombiztosítasi törvényben kedvezőbb megoldást javasolunk. Például a nyugdíjszámítás alapját képező jövedelem évei számításának emelését az adott biztosítékokkal vesszük tudomásul. A degresszív szorzó tizennégyezer forinttól emelt határával egyetértünk, de ezt átmeneti intézkedéseknek tekintjük.

Végleges megoldást egy konszenzusra épülő társadalombiztosítási törvény hozhat, amelynek késedelme csak további ellentmondásokat válthat ki a társadalomban. Megítélésünk szerint a módosítások legtöbbje szukíti és szigoritja az ellátások mértékét és körét.

Vasúti személykocsik a MÁV-nak

Az év utolsó napjáig a Ganz—Hunslet Vasúti Járműgyártó Rt. leszallitotta a MÁV által megrendelt 30 vasúti személykocsit. Az immár 100 százalékos osztrák tulajdonban lévő vállalat december elején bocsátotta futópróbára a rendelésben szereplő kocsik első példányait. A hónap közepéig huszonkettőt szállítottak le, a továbbiak pedig december 31-ig elhagyták a gyárat. A 30 masodosztályú személykocsi gyártásáról szóló, 1,485 milliárd forint értekű szerzodést tavaly októberben kötötte meg a MÁV és a Ganz—Hunslet. A korszerű személykocsik a MÁV igen szükös személyszallitási kapacitásának gondját enyhítik majd a hazai vonalakon. A járműgyárnál megkezdték egy új villamos prototípusának legyártását is. A mintadarab még januárban elkészül, és a Ganz—Hunslet reméli, hogy a jármű felkelti a villamosközlekedést üzemeltető városok önkormányzatának érdeklődését.

Budafok-Háros után

Szegedről is elindultak a kamionszállító vonatok

Aki rendszeresen vagy alkalmanként utazik gépkocsival Budapestről Szegedre, az tudja, mit jelentene, ha a rendkívül szűk, túlzsúfolt és emiatt igen balesetveszélyes Eö-ösről eltűnnének a kamionok, akár egy része is. Nos, erre nem sokat kell várni, hiszen a MÁV megtette az első lépéseket a kamionok vasúti szerelvényeken történő szállitására.

E fuvarozási mód története a 70-es évek végére vezethető vissza, amikor az egyre növekvő tranzit kamionforgalom miatt a nyugat-európai országok megoldást kerestek a környezetvédelmi károk, az utak túlterheltsége és a növekvő közúti balesetek okozta problémákra. Viszonylag rövid idő alatt kialakítottak egy olyan fuvarozási módot, amely egyesíti a rövid távon mozgékony közút és a hosszú távolságon megbízható, környezetkímélő vasúti fuvar előnyeit. Ennek a technológiának a neve az ún. „Rollende Landstrasse" azaz magyarul „Gördülő Országút".

A Ro-La fuvarozási mód ez évben osztrák szerelvényekkel a MÁV, az ÖBB, a HUNGAROKOMBI és az ÖKOMBI együttműködése alapján először kísérleti jelleggel Budafok-Háros és Wels, majd legutóbb Szeged és Wels között beindult.

Szeged—Tisza pályaudvarról november 8-án és 22-én indult, illetve érkezett Szegedre egy-egy kamionszerelvény. A két kísérleti járatot követte a november 29-i hivatalos, amely beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Ez alkalommal két szerelvény érkezett és kettő indult útjára Szegedről az ausztriai Welsbe. A rakodás során jól vizsgáztak a MÁV szakemberei és az országutak vándorai.

A speciális, alacsony rakfelületű vasúti kocsiból álló vonatra egy speciális mobil rámpa segítségével egymás után gördültek fel a kamionok, végighaladva a 24 vagonból álló szerelvényen, elfoglalták kijelölt helyeiket. Ezt követően a gépkocsivezetők rögzítették járműveiket, majd hónaljuk alá csapva a kispárnát és takarót, kézbe fogva a táskájukat elindultak a vonat elején lévő fekvőhelyes kocsihoz, hogy azután egy fél nap múlva, pihenten, ismét a volán mögé üljenek Welsben. Minden úgy ment, mint az a forgatókönyvben megíródott, nem látszott, hogy ez még csak a kezdet.

S hogyan tovább? A tervek szerint év végéig vasárnaponként 2-2 szerelvény érkezett, illetve indult Szegedről. A mostani hely, a Tisza pályaudvar (a jó körülmények ellenére) csak ideiglenesen ad otthont a Ro-La vonatoknak, mindaddig, míg jövőre meg nem épül Kiskundorozsmán a végleges terminál. (Gellért)

Saját lábára állt a szolnoki járműjavító

A MÁV marad a legnagyobb megrendelő

A szolnoki MÁV Járműjavító Üzem történetében új fejezet kezdődik: 1993. január 1-jétől jogilag egyszemélyes kft.-ként működik. A tervek szerint a magyar vasút patinás üzeme az átalakulás után körülbelül 1200 dolgozóval működik mint kft., hatvan dolgozója pedig továbbra is a MÁV kötelékében marad. Az a tény, hogy a MÁV egyszemélyes kft.-ként a saját lábára állítja az üzemet, egyelőre nem hoz lényeges változást a cég életében. A kft. kapacitásának nyolcvan százalékára a vasút biztosítja a megrendelést, továbbra is megmarad a korábbi profil, vagyis a dízelmozdonyok, személy- és teherkocsik, vasúti mérlegek javítása, az eddigi 1340-nél valamivel kevesebb létszámmal. Nem szűnik meg Szolnokon a vasúti ágazat szakmunkásképzése, hiszen ott működik az ország egyik legjobban kiépített tanintézete.

Fenntartásában a MÁV együttműködik a kft.-vel, szervezetileg az intézmény a Budapesti MÁV Igazgatóság oktatási osztályához tartozik majd.

Az üzem szociális és sportlétesítményeinek sorsáról a következő időszakban döntenek. A Szolnoki MÁV Sportegyesület 1993. évi működésére megvan a fedezet, a művelődési ház pedig minden bizonnyal egyesületi formában működik tovább. A város egyik legszebb és legnagyobb gyermekintézményét, a MÁV óvodáját és bölcsődéjét március 31-ig fenntartja a MÁV, a továbbiakban alapítványi vagy önkormányzati közreműködéssel kívánja működtetni.

Szükség van-e előrehozott választásokra?

Január 5-én az MSZOSZ Ügyvivő Testülete áttekintette a munkavállalókat, a szakszervezeteket is érintő egyes kérdéseket, értékelte a közelmúltban a szakszervezetek által kötött megállapodások eddigi teljesülését.

Az ügyvivő testület megelégedéssel nyugtázta, hogy az érdekegyeztető tanács 1992. november 20—21-i ülésén kötött megállapodások legnagyobb része mind ez idáig teljesült a kormány által előterjesztett javaslatokban és a parlament által hozott döntésekben. Fontosnak ítéli, hogy a nemzetgazdasági szintű, valamennyi állampolgárt és munkavállalót érintő megállapodások mellett *sikerült elfogadható egyezségre jutni a vasutasokat, illetve a bányászokat feszítő problémák mérséklésének lehetséges módozatairól is.*

Mindemellett az ügyvivő testület kérdésesnek tartja, hogy az év elején tapasztalható áremelkedések nem vetítenek-e előre a prognosztizáltnál nagyobb inflációt, ami a szakszervezeteket új helyzet elé állítja a makroszintű és az ágazati-szakmai bérmegállapodások megkötésénél. Az ügyvivő testület azt is fontosnak tartja, hogy a különböző megállapodások — beleértve az egyes ágazatokat is érintő megállapodásokat — törvényekben nem rögzített, későbbi intézkedést feltételező részletkérdései is a megállapodások tartalmának, szellemének megfelelően rendeződjenek, azzal ellentétes döntések, például a hatósági ármegállapítás területén, vagy a társadalombiztosítás tartalmát, rendszerét illetően ne szülessenek.

Az MSZOSZ a továbbiakra nézve reményét fejezi ki, hogy a parlament elé terjesztett, a társadalombiztosítási önkormányzati képviselők választásáról, valamint az 1991. évi XXVIII-as, a szakszervezeti vagyonról rendelkező törvény módosításáról benyújtott tervezeteket is mihamarabb elfogadja a parlament, lehetővé téve ezzel a kormány és a szakszervezetek között létrejött megállapodások teljes körű megvalósulását.

Az ügyvivő testület foglalkozott az országgyűlés feloszlatását és a parlamenti választások előrehozását célzó népszavazás kiírására irányuló kezdeményezéssel és arra a megállapításra jutott, hogy azt *az adott körülmények között értelmetlennek tartja.*

Egyebek mellett azért is, mert a népszavazás kiírásához és megtartásához szükséges procedúra, továbbá az annak esetleges következményeként előrehozott választások előkészítésének és megtartásának várható időigénye olyan, hogy mindez igen közel kerülne az egyébként is esedékes 1994-es általános választásokhoz. Nem támogatja a kezdeményezést továbbá azért sem, mert bár az MSZOSZ-re korábban a szakszervezeti tagok egy részétől nagy nyomás nehezedett hasonló tárgyú népszavazás kezdeményezésére, azt — az általunk megismerhető vélemények szerint — a szakszervezeti tagság nagyobb része nem támogatta és az MSZOSZ amellett döntött, hogy szakszervezeti eszközöket alkalmaz, szakszervezetként lép fel a kormány, a parlament elfogadhatatlan döntéseivel szemben — kikényszerítve ezzel az érdemi érdekegyeztetést és egy elvállalható megállapodást. Ez azt is jelenti, hogy az MSZOSZ véleménye szerint a sokasodó problémák és szociális feszültségek megoldására a civil társadalom minél erőteljesebb megszerveződése, a szakszervezetek megerősödése, az ezen a talajon kialakuló érdemi érdekegyeztetés teremtheti meg a megfelelő feltételeket. Az MSZOSZ ehhez kéri a munkavállalók, a nyugdíjasok támogatását.

Az MSZOSZ álláspontját nem a kormány és a parlament tevékenységéhez való kritikátlan viszony motiválja. Ellenkezőleg. Abban érdekelt, hogy a demokratikus intézmények valóban jól működjenek, a parlamenti demokrácia elvei érvényesüljenek Magyarországon. Éppen ezért úgy ítéli meg, hogy a magyar társadalom részeként a munkavállalók milliói abban érdekeltek, hogy az ország megfelelő körülmények között tudatosan felkészülhessen a '94-ben esedékes parlamenti választásokra, hogy a választásokon ne az indulatok, hanem a józan megfontolás játszhassa a főszerepet, hogy a választópolgárok köztük a munkavállalók, olyan parlamentet választhassanak, amely tekintettel van a társadalom legnagyobb rétegeinek, csoportjainak érdekeire.

Új rendezvénysorozat

Szakszervezeti vitafórum

A Friedrich Ebert Alapítvány budapesti irodájának szakszervezeti projekte Szakszervezeti vitafórum címmel új rendezvénysorozatot indított. Ebben a sorozatban hazai és nemzetközi szakszervezeti témákkal kívánnak foglalkozni és az előadások után vitát kezdeményezni. Az előadásokat magyar és külföldi előadók tartják.

A rendezvénysorozat első előadására *Uwe Optenhögelt*, a Friedrich Ebert Alapítvány bonni központjának koordinátorát kérték fel.

Az előadás címe: *Út az államszocialista kényszerszervezetektől az érdekképviseletekhez — tárgyalási területek és kiindulópontok a közép- és kelet-európai szakszervezetekkel való kooperációhoz.*

A Friedrich Ebert Alapítvány budapesti irodája szakszervezeti projektjének vezetője, *Rainer Girndt* nyitotta meg az előadássorozatot, és reményét fejezte ki, hogy a viták során számos kérdésben sikerül véleményt és tapasztalatot cserélni. *Uwe Optenhögel* előadásában elsősorban a kelet-európai országoknál megvalósítható szakszervezeti érdekképviselettel foglalkozott. Részletesen szólt azokról a keretfeltételekről, amelyek a jelen időszakban rendelkezésre állnak.

Felvázolta még azokat a területeket, ahol a szakszervezeti munka folytatható. Az érdekvédelmi munka makró szintű lehetőségeit is elemezte, és foglalkozott a triparti tárgyalások korlátaival.

Arról a társadalmi, gazdasági környezetről, amelyben az érdekvédelmi szervezeteknek lehetőségük van működni, az előadó elmondta, hogy

— a rendszerváltoztatással együtt a gazdaság teljesítményei csökkennek. A csökkenés mértékét és az időbeni elhúzódását ma még nehezen lehet megítélni,

— a gazdaság szerkezetének átalakítása egy hosszan elnyúló folyamat. Ezt a piacgazdaság hiánya okozza. *Az eladhatatlan, leromlott állami vállalatokat nem lehet a piacon értékesíteni, ezért az állami tulajdon túlsúlyával még hosszú ideig számolni kell.* A nyugati tőke vagy nem, vagy csak kismértékben érkezik az országba,

— a társadalom jövedelem szempontjából gyorsan és látványosan differenciálódott. Az érdekvédelmi szervezetek nem tudják gyorsan követni a változásokat. Ezek a szervezetek csak homogén közegben tudnak megerősödni,

— a hatalomra jutott kormányok szakszervezetellenesek. A gazdasági sikerek elmaradása elbizonytalanítja a hatalmon levőket és a kézi vezérléssel irányított gazdaság hibás döntéseket kényszerít ki. *Ebben a helyzetben demokráciaellenes intézkedések születnek.*

A szakszervezetek működési területeiről szólva az előadó hangsúlyozta, hogy az érdekvédelmi terület az, ahol a szakszervezetek következetes munkával hatékonyan működhetnek. Itt elsősorban a bérek és fizetések vásárlóerejét kell megvédeni. A munkavállalók anyagi biztonsága válik jelentőssé.

A hatalom átmeneti áldozatvállalást kér a munkavállalóktól, holott tudja, hogy ez nem átmeneti állapot. Ezzel hosszú távon számolni kell. A munkahelyek védelme a másik alapvető terület. A munkanélküliség réme ott lebeg a dolgozók szeme előtt. A munkanélküli-segély folyósítása sem oldja fel a feszültségeket.

A szociális juttatások védelme a harmadik terület, ahol a védőfunkció látványosan megjelenik. A szociális juttatásokhoz való hozzáférhetőség megszűnt. Új elosztóhelyek szerveződnek, de az új lehetőségek nem teremtődnek meg. A munkaleterhelés szinten tartása a negyedik terület, ahol eredményeket érhet el a szakszervezet.

A növekvő termelékenységi elvárások fokozottabb leterhelést jelentenek a munkavállalók számára. Ebből stresszhelyzetek alakulnak ki, mivel a leterhelés növekedésével párhuzamosan nem javulnak a munkakörülmények.

A rendszerváltással megszűntek működni azok a fórumok, ahol a munkavállalóknak vagy képviselőjüknek lehetőségük volt beleszólni az őket érintő kérdések eldöntésébe. *Az új struktúrák rendkívül nehézkesen alakulnak.* Akadályozó tényező, hogy az elmúlt 40 év hagyatékaként hiányoznak a polgári szervezetek. Csak a nagy hagyományokkal rendelkező és felfogásában, módszereiben, a felvállalt konfliktusok kezelésében jelentősen átalakult és megváltozott szakszervezetek maradtak meg.

A gazdaságban is végbemenő rendszerváltoztatás végrehajtására készült reformintézkedések társadalmi elfogadtatásában jelentős szerep hárul a szakszervezetekre. Természetesen a reformintézkedéseket nem minden esetben, kritika nélkül kívánja társadalmasítani a szakszervezet.

Az első kormányok felkészületlenek, a konfliktusok kezelésében gyakorlatlanok. Ilyen helyzetben megnő a szakszervezetek felelőssége, amelyeknek közre kell működni az új intézmények kialakításában. A szakképzési, a továbbképzési programok kidolgozása a hozzáértő szakemberekre vár.

Külön kell említeni a privatizáció kérdését. Ezen a területen az érdekképviselet és az érdekvédelem jelentősége többszörösére növekszik.

A privatizációs folyamatokban a munkavállaló, mint terméket előállító vesz részt. *A piacgazdaság viszonyai között nem közömbös a munkavállaló szempontjából, hogy a termelésben csak mint alkalmazott, vagy mint résztulajdonos működik közre.* A megoldásra több lehetőség adódik:

— a munkavállaló részvényessé válik,

— a munkavállaló tulajdonossá válik,

— a munkavállaló érdekvédelmi szerve, a szakszervezet vállalkozik.

A változatok közül az kerül előtérbe, amelyik a legjobban kielégíti a munkavállalók által támasztott igényeket.

A gazdálkodás folyamatába a munkavállalói beleszólási intézmény az üzemi tanácsok rendszere. Ebben nem lehet másolni az ilyen rendszereket működtetőket. Széles körben figyelembe kell venni a nemzeti hagyományokat. A már említett tripartik nehéz feltételek mellett működnek. Ennek oka, hogy a munkaadók szervezete kialakulatlan. A kormány gyenge, nincsenek stabil kapcsolatok. A pártok nagy mozgásban vannak, a szakszervezetek keresik a helyüket. Tagságuk az elkeseredett emberek odacsapódásából növekszik. A szakszervezetek erősen megosztottak, mivel a különböző kérdések megítélésében az álláspontok nem azonosak.

A kormánnyal csak olyan megállapodást szabad kötni, amely betartható. Még nem alakult ki, hogy a megosztott érdekvédelmi oldal mindegyik résztvevője a megállapodásoknak megfelelően működik. Ahhoz, hogy a szakszervezetek a tradícióknak megfelelő tagsággal erősödjenek, az kell, hogy a kormány jelentőségének szintjén kezelje a szakszervezeteket.

Külön szólt az előadó a szakszervezetek nemzetközi együttműködéséről. Az érintett, közép-európai szakszervezetek tapasztalatcseréi a feladatmegoldó képességet növelik. A gazdaság élénkülésével a szakszervezet jelentősége is nőni fog.

Jelenleg a szakszervezetek taglétszáma csökken, a korösszetétel megváltozik. A második gazdaságban nem működnek a szakszervezetek.

Végvári Károly

Nyílt levél

a pályafenntartási szakszolgálat vezetőihez

Mint az köztudott, az állam az elmúlt évtizedben magára hagyta a vasutat. Nem volt pénz sem fejlesztésre, sem fenntartásra. Az, hogy eddig sem közfeltűnést keltő balesetek, sem kényszerű forgalomleállítás nem következett be, elsősorban a pályafenntartási szakszolgálat felkészült szakembereinek köszönhető. *Most azonban veszélybe került e szakterület működése is.*

Tudomásul vesszük és megértjük azokat az elképzeléseket, hogy a MÁV szervezetében működő kivitelezői szervezeteket privatizálni kell, de nem tudunk egyetérteni azzal az átszervezéstervezettel, amely a pályafenntartási szakvonal végrehajtó szolgálatánál közkézen forog.

A debreceni vasútigazgatóság területén 1991 elején tartott pályafenntartási főnöki értekezleten tárgyalták a szakszolgálat végrehajtó szolgálatának átszervezését. Ehhez kértek írásos véleményt, javaslatot a végrehajtó szolgálattól. *A javaslatok egyértelműen azt tartalmazták, hogy nem a főnökségek összevonásával kell a végrehajtó szolgálatot átalakítani, hanem a szervezeten belül kell reformokat bevezetni.*

Már akkor is felvetődött, és azóta sem indokolta senki a szakma vezetése részéről az alábbi kérdésekét:

Talán a pályafenntartási főnökségek a jelenlegi elosztásban életképtelenek, ezért szükséges területi növelésük, illetve számuk csökkentése?

A gazdasági szerkezetváltás nem az integrálás és a koncentráció felé halad, hanem fordítva? Miért gondolkodik hát a szakmai vezetés ezzel ellentétben? A MÁV-on belül is decentralizálás megy végbe. (lásd az állomásfőnökségek visszaállítását). A pályafenntartással kapcsolatban miért fordított a törekvés!?

Sajnos a szakmai vezetés nem volt kíváncsi a végrehajtó szolgálat területén dolgozó szakemberek véleményére, nem tájékoztatták a dolgozókat az átszervezés részleteiről, nem próbálták meg elfogadtatni az irányvonalat.

A debreceni vasútigazgatóság területén működő pályafenntartási főnökségek területi határait úgy alakították ki, hogy a szakmai irányítás szerves közelségben legyen a kezelésére bízott vasútvonalakkal. Az elmúlt évszázadban ebben a szakmában, ebben a szervezeti felépítésben egy eredményesen működő szervezeti kultúra alakult ki, melyet jelenleg is életképesnek tartunk. Működőképessége — a szükséges belső átszervezés után — hosszú távon biztosítható.

Sok olyan érvünk van a főnökségi összevonások szükségtelenségének bizonyítására, a jelenlegi területek megtartására, amelyet szívesen elmondtunk volna, ha erre az országos szakmai vezetés részéről valaki számot tart.

A leglényegesebb érveink:

— Az összevonások ellentétesek a decentralizálási törekvésekkel; a mi főnökségünk esetében egy 70 éves szervezeti egység teljes feladásáról lenne szó.

— Az elöregedett mellékvonalak, a műszakilag leépült pálya felügyelete, a pályával való mindennapos törődés most még inkább megkívánja hogy a szakmai irányítást ne vigyük távolabb a pályától, a munkáltatástól.

— Az igazgatóságok összevonása miatt a pályafenntartási főnökségekre mint jogi személyként működő egységekre jelentős többletfeladatok rakódnak. A hatósági feladatok kézben tartása, a vállalati érdekek megfelelő védelme, az önkormányzatokkal való kapcsolattartás stb.

— A kivitelezői feladatok vállalkozásba adása, a nagyobb fenntartási, felújítási és fejlesztési munkák előkészítése, koordinálása, szervezése és ellenőrzése, a kivitelezőkkel való kapcsolattartás még inkább megköveteli az elérhető jelenlétet.

— Minden egyes főnökség megszüntetése egy-egy szakmai szellemi műhelyről való lemondást jelent.

Nem ismerjük — mert nem ismertették velünk — azokat az elemzéseket, amelyek egyes főnökségek szükségtelenségét alátámasztják. Elképzelhetőnek tartjuk, hogy nem minden szervezeti egység fennmaradása ésszerű, az élet által diktált változtatást mi is szükségesnek tartjuk. Azzal viszont nem értünk egyet, hogy mindez mechanikusan, a szakmai érvek és ellenérvek összevetése nélkül — csak a változtatás céljából — történjen, és ezzel tovább gyengüljön a pályafenntartási szakszolgálat.

Tekintettel arra, hogy az elmúlt majdnem két évben nem volt módunk egyetlen fórumon sem elmondani az érveinket és az ellenérveinket a döntést előkészítő és irányító szakmai vezetésnek, ezért választottuk a levélírás eme formáját. Talán még időben jelezhetjük: *a végrehajtó szolgálat átalakításának ezt a módját nem tartjuk a helyes útnak.*

Több évtizede szolgáljuk a vasutat, ezért joggal várjuk el, hogy a MÁV viszonozza ezt azzal is, hogy figyelembe veszi a szakmai véleményünket.

Csárádi János vezérigazgató úr 1990. év végén ismertetett programjában az osztálymérnökségek régi rangjának és működőképességének visszaállítása szerepelt. Ez bennünket örömmel, bizakodással töltött el. Hisszük azt, hogy szakmai érveinkkel és véleményünkkel nem sértjük a programjában megfogalmazottakat.

A Mátészalkai Pályafenntartási Főnökség kollektívája

Olvasóink figyelmébe!

Kérjük tisztelt előfizetőinket, hogy aki még nem újította meg a Magyar Vasutas újság megrendelését, minél előbb tegye meg, mert már az első számunk megjelent.

A csekk befizetésével egy időben a megrendőlapot is küldjék vissza a szerkesztőség részére, mert ennek alapján készül a címlista.

A leépítés nem megoldás

Szeretném ha nem értenének félre, és nem rögeszmének tartanák amit mondok. Több mint 20 évig voltam Kecskemét alsó állomás vezetője. Ez az állomás szolgálta ki, az akkor rohamosan fejlődő megyeszékhely igényét, annak ellenére, hogy egy sóderes irányvonatot ha Kecskemét nagyállomás „lefektetett", akkor még az iparvágányokat is el kellett foglalni, megbénítva a két közúti átjáró közlekedését.

Hosszú időnek kellett eltelnie, amikorra végrehajtották egykori javaslatomat. Nevezetesen az egyik útátjáróról a forgalmat elterelni, vagy a deltavágányt már az állomásunkról kiágaztatni, amit kisebb beruházással rég meg lehetett volna oldani. De megvárták míg ezek elkerülhetetlenné váltak és sokba kerültek.

Ilyen és hasonló régi történetek maradtak meg emlékezetemben a 42 évi vasúti szolgálat után, az immár 23 éve nyugdíjban eltöltött években is.

Ennek ellenére nagyon meglepődtem amikor a Petőfi Népe december 5-ki számában részletes tájékoztatás jelent meg a vasútvonalak megszüntetéséről. *Engem már ugyan nem aggaszthat a hír, hiszen 85 évesen ingyen visz a Volán is, de hogy az országnak ez nem lehet jó, az biztos.*

A közutakon bonyolódó áru- és személyszállítás amellett, hogy tönkre teszi az utakat, olyan nagyfokú környezetszennyezést okoz, ami az utak mentén fekvő települések lakóinak életbiztonságát veszélyezteti.

Itt meg szeretném jegyezni: óriási baklövést követtek el azzal, hogy sem Kecskemét alsón, sem Kiskunmajsán nem hozták fel a normálvasút mellé a kisvasutat. Így aztán a gyalogosok számára szinte megközelíthetetlenek az állomások. Ugyancsak badarság volt Kecskemét alsóról az egyetlen átrakási lehetőséget Kiskőrösre vinni, megdrágítva ezzel a fuvarozási költséget.

Most valaki megint kitalálta a gazdaságtalan mellékvonalak megszüntetését. A leépítés nem megoldás, hanem ráfizetés. Szankon a kisvasút mellett lakom, és ha már teher a kiskunmajsai és a kiskőrösi kisvasút létezése, adjuk azokat vissza a városnak, annyiért amennyiért elvették tőlünk, hátha ők jobban tudnák hasznosítani.

Mi nem építünk, hanem rombolunk, mert veszteséges a vasút, pedig ez nem ilyen egyszerű. A nyugati vasutak jelentős állami támogatást élveznek, a magyar vasutak alig kapnak valamit. Nem lenne jó a magyar vasútból is Bős—Nagymarost kreálni.

Tisztelt honatyák, ne civódjatok, hanem fogjatok össze és vezessétek ki a kátyúból ezt az agyonsanyargatott szegény országot, mert ha így folytatjuk tovább, akkor nem a három-, hanem a hétmillió szegény ember országa leszünk.

Bálint István
Szank

Fű nő a placcon

Az üres raktárakban egerek futkároznak...

Amíg a házunk tája ilyen, nem kellünk senkinek!

„Üres az állomás, vonatát senki más nem várja már" — dúdolgatom a régi slágert, amíg Salgótarján külső pályaudvar állomásfőnökére, *Baki Lászlóra* várok. Hogy nem hiába várakozom, azt már percek óta tudom, pontosabban hallom. Kemény, rendelkezéshez szokott hangja annak ellenére eljut hozzám, hogy kiabálna. Valakit éppen az energiatakarékosságról oktat ki, számon kérve a nappalra égve felejtett lámpákat. Amikor röviddel később a lépcsőfeljáró fordulójánál előbukkan, egészen nyugodtnak látszik.

— *Hát milyen legyek?* — kérdez vissza, amikor észrevételemnek hangot adok. — *Itt bármi inkább lehet az ember, csak ideges nem. Akkor egy hétig sem birná a sok bosszúságot.* Tudom, hogy nem egyszerű dolog az indulatokon uralkodni, de másként nem megy. Naponta számtalan részletkérdésre, problémára oda kell figyelni, és a helyére kell tenni a dolgokat.

— De hiszen üres az állomás, munka alig akad. Akkor miért a sok problema?

— Talán éppen ezert. Amikor a vasutas dolgozik, azért a legtöbbje igyekszik pontosan, utasításszerűen végezni a feladatát. Mert így nevelték, oktatták évtizedeken keresztül! Most viszont alig van dolga, hát arra se figyel igazán.

— Pár évvel ezelőtt zsúfoltak voltak a vágányok, most pedig csak egyetlen rövid szerelvényt látok. Vasutast pedig csak „mutatóban" egyet-egyet.

— *Most éppen tizedannyi munkát végzünk, mint 1982-ben. Akkor december közepén napi 45-50 kocsit raktunk meg helyben, ma 4-5 kocsira adnak be igént. Az is zömmel ócskavasfeladás.* Megszűntek a bányák, „leült" a kohászat, az üveggyárak, „eltűnt" a Bányagépgyár, szanálják az építőipart, az Áfész felmondta az iparvágányát, a Duna Füszért megszüntette a beszállítását. Folytassam? Mert ez még csak a nagyja. Sajnos, alig van igény vasúti szállításra.

— Pedig Salgótarján és környéke azért „él". Van áru az üzletekben, és az üzemek, vállalatok jelentős részében is folyik a termelés.

— Igen, de ehhez az élethez a vasútra alig-alig van szükség. Amit lehet, közúton fuvaroznak, mert általában több helyről, apróbb tételekben szerzik be az árut, és a termékeket is ugyanígy terítik. Mi pedig jórészt nagy tételű áruszállításra rendezkedtünk be. Ma a cégek csak annyit rendelnek meg egyszerre, amennyin kevés raktározással néhány nap alatt túladnak. *Ráadásul szinte mérhetetlen volt a töréskár, pontatlan, bizonytalan a vagonok megérkezése.* Ezt ma már „nem nyelik le" a fuvaroztatók, hanem teljes joggal felháborodnak — és odébbállnak. Az egész szállítói mentalitásunkat meg kell változtatnunk, hogy visszaszerezzük őket!

— Van rá lehetőség?

— Igen, de ehhez az egész vasutat „ki kell fordítani". Pár éve átépítettük a rakodóterületünket. Az egykori mocsár helyén betonburkolatú, modern, fedett árukezelési helyünk van. Most szerelik azt a 26 tonnás híddarut, amelyet Budapest-Józsefváros pályaudvarról kaptunk. Ha megérkezik a Rába Claus önrakodós teherkocsi, amely a 20 köbméteres konténereket mozgatni tudja, a cégek urvaráig tudjuk jelképesen meghosszabbítani a sineket. *A jelenleginél még hatékonyabb fuvarozásszervezéssel növelni lehet a tömegáru-szállításunkat.* Koksz-, nyersvas-, öntészethomok-, üvegipariszóda- és dolomitküldeményeket minden mennyiségben tudnánk vállalni.

Ráadásul a rakodási mutatóink igen szépek, mert mind a fuvaroztató, mind pedig a vasuti dolgozó igyekszik gyorsan megszabadulni a kocsitól. Az indokolatlan kocsiacsorgás *„zsebre megy"*. Meg kell szervezni az ütemezett szállítást és a rendkívül gyors kocsitovábbítást. Szóval, van még lehetőségünk, de a huszonnegyedik óra utolsó masodperceit éljük.

— A technikai feltételeken is változtatni kell?

— Azzal kell kezdeni. Üveggyapotot például szállíthatnánk, ha lenne mindig nagy rakodóterületű Gabs-kocsink. De alig kapunk egyet-egyet. Így azután megy az áru kamionban. Ráadásul ez a körzet egy „vasúti házimúzeum". *Bár hihetetlen, mégis igaz, hogy az elmúlt évszázad minden technikai „lépcsőfokát" megjarhatja, aki végig megy rajta.* Petróleumvilágítású alakjelzőtől és váltótól, vonóvezetékes sorompókezeléstől kezdve a korszerű Dominó 55-típusú berendezésig. Amíg a vasút „házatáját" nem teszszük rendbe, addig ne is álmodjunk arról, hogy kellünk is valakinek. De hát az rengeteg pénz, sajnos nem a mi zsebünkben van s különösen nem korszerűsítésre. Sajnos, legkevésbé a vasutasokon múlik, mikor lesz itt változás!

— Még a közelmúltban is működött itt egy országos hírű MÁV—Volán komplexbrigád.

— Már az is a múlté. Teljesen megalapozott teljesítményükért „hajszál híján" az Állami Díjat is megkapták. Ahol pár éve ezerszámra mozgatták a tonnákat és szinte verekedtek egy-egy kocsi kirakásáért, most fű nő a placcon. *Az üres raktárakban egerek futkároznak és csak egy ittfelejtett tábla jelzi, hogy voltak itt szebb napok is.* Pedig ezen a területen is lépni lehetne. Például a kisáruforgalom visszahozható a vasútra; de ehhez igen komoly szervezőmunka kell.

— Ugyanez a sötét helyzet jellemző a személyszállításra is?

— Utasriasztó állapotok vannak. Drága pénzért hideg, sötét, piszkos kocsikat tudunk közlekedtetni. A Hatvan—Salgótarján közötti szerelvények 25-30 évesek. A felvételi épületek, utasterek jórészt „alulmúlhatatlanok". Minimális az utaskiszolgálás. *Sört, bort, pálinkát korlátlan mennyiségben vásárolhat bárki, de egy friss szendvicsről, vagy pláne egy meleg ebédről csak álmodni lehet.* Újságot, virágot csak a főtéri pavilonban vehet az utas. Sajnos, mindezért az utazóközönség a jegypénztárost és jegyvizsgálót kárhoztatja, pedig ők tehetnek róla a legkevésbé.

— Gondolom, ilyenek a körülmények a vasúti létszámhelyzet területén is?

— A teljesítményarányos létszámleépítés alighanem megadja a „kegyelemdöfést". A leépítés során nem veszik figyelembe, hogy feltétlenül szükséges a biztonságos üzemviteli tevékenységhez egy olyan minimális létszám, amely feltétlenül kell. Most 10 tolatásvezető helyett 8, 8 kocsirendező helyett 3, 4 váltókezelő helyett 2 személy dolgozik. A kötelező pihentetést, szabadságolást, betegpótlást csak a munkateljesítmény és az üzembiztonság rovására tudom megoldani. Ugyanakkor a létszám személyi összetétele nem éri el a kívánt szakmai szintet, minőségi cserére pedig pillanatnyilag semmiféle lehetőség nincs. Létszámstop van. Ráadásul egy újfelvételes induló bére a 90 napos próbaidőre nyolcezer forint 75 százaléka. Ép ésszel egy kiegyensúlyozott, értelmes, megbízható dolgozó ennyi pénzért a vasút területére nem tenné be a lábát. Megértem én a teljesítményarányos létszámmegszabás logikáját, de az utasításokhoz maradéktalan betartásához szükséges minimális létszám alá menni potenciális balesetveszély!

— Ilyen körülmények között mit lehet egyáltalán tenni?

— *Dolgozni kell. Mindenkinek a saját területén szolgálnia kell a vasutat, illetve a fuvaroztatókat és az utasokat. Nem szabad abba belenyugodni, hogy ez van — és kész. Mindenre van megoldás, csak akarni kell.* Persze, a megoldás nem lehet az, hogy felszedjük a sineket. Sátoraljaújhelyről származom. Láttam, hogyan semmisült meg a Hegyköz, Bodrogköz vasútja, amely azon a területen az életet jelentette. A kisvasút legfeljebb késett, de megjött. Most az autóbusz vagy jön, vagy nem jön. Az áruszállítás teljesen bizonytalan. Nógrád az ország egyik legelmaradottabb megyéje. Nem szabad belenyugodni abba, hogy esetleg a vasutak felszedésével még tovább rontjuk a helyzetet, sőt. Trianon után újra be kell rendezkedni, mert a régi, határon túlra jutott összekötő vasúti vonalak kihasználására számítani egyelőre nem lehet. Illetékes helyeken például nagyon komolyan el kellene gondolkodni azon, hogy Szécsény és Salgótarján között — mondjuk a megyeri völgyön — nem kellene-e összekötő vonalat kiépíteni? Biztos, hogy többszörösen kifizetődne. Csak ugye a pénz nincs meg rá.

A vasútnak és a vasutasságnak minden modern nyugati rendszerben helye, szerepe, feladata van. Nekünk is ez legyen a célunk: átmenteni a vasutunkat egy jobb időre!

G. Szűcs László

Akna nélküli járműmérlegek

A vasúti **járműmérlegek** korszerűsítése öt éve kezdődött. Az elsőt *Polgárdi-Ipartelepek* állomáson helyezték üzembe. Azóta az önműködő, akna nélküli, elektronikus járműmérlegekből már tizennyolcat telepítettek a nagyobb áruforgalommal rendelkező állomásokon.

Az új telepítésekkel egy időben az ikermérlegek közül pedig tizenhetet elektronizáltak a hálózaton. Mint *Pázmány Sándortól*, a MÁV Vezérigazgatóság árufuvarozási főosztályának ügyintézőjétől megtudtuk, a mérlegek korszerűsítéséhez a nagyobb fuvaroztatók mintegy 15 millió forinttal járultak hozzá. Ez az összeg a beruházási érték 10 százalékának felel meg. Ebből is kitűnik, hogy a nagyobb összeget a MÁV vállalta magára.

vi —

Egyből kettő

A GySEV utazási irodája, a Lokomotiv Tourist eddig Budapest és Sopron székhelyen tevékenykedett, de egy cégként működött. Ez a felállás január 1-jétől megváltozott. A budapesti iroda ugvanis kft.-vé alakult, es Lokomotiv Travel néven folytatja tevékenységét: az utazasok szervezését, a menetjegvek árusítását és a valutaváltást.

A soproni iroda a Raaber Gast Igazgatóság egyik egységeként továbbra is vállalati hatáskörben maradt, s megtartotta az eredeti, a Lokomotiv Tourist nevet.

Az új év küszöbén

Tisztelt Munkatársaim!

Ismét egy nehéz, de a hazai gazdasági átalakulás szempontjából rendkívül jelentős évet tudhatunk magunk mögött. Feszítő belső gondjaink, a továbbra is kedvezőtlen külső körülmények ellenére megőriztük az ország politikai-társadalmi stabilitását, a gazdaság működőképességét. Ennek eredménye az, hogy változatlan rokonszenv kíséri erőfeszítéseinket, folyamatos a gazdaság talpraállását meggyorsító tőkebeáramlás.

Saját, a tárca és a szakmailag kötődő vállalatok gondjait fokozta, hogy az ország általános gazdasági problémái súlyosan érintik a közlekedés, hírközlés és a vízügy területét. Mégis úgy érzem, hogy az 1992. évi erőfeszítéseink már a közeljövőben is érzékelhető eredményeket hoznak. *Elmondhatjuk, hogy végéhez közeledik az eredményes működéshez szükséges törvényi keretek megalkotása.* Ezt követően minden területen megvalósulhat a vállalatok — megváltozott követelmények, igények szerinti — átalakítása, ahol ez célszerű, privatizálása.

A szükséges és elodázhatatlan változások — mint az élet minden területén — nálunk is felszínre hozzák az érdekek különbözőségét. Ezúton is megköszönöm munkatársaimnak, hogy a vitás esetekben magatartásukat a kölcsönös érdekvezetésre való törekvés, és nem a — meggyőződésem szerint — céltalan szembenállás jellemezte.

Munkánkra az egész ország figyel. Ha jól végezzük, a magyar lakosság közérzetét javítjuk. Köszönöm, hogy átérezték ennek jelentőségét.

Tisztelt Kollégáim!

Előretekintve tudnunk kell, hogy az 1993-as esztendő változatlanul az áldozatos munka éve lesz. Bizonyosak lehetünk abban, hogy a kudarcok elkerülését, a sikerek elérését csak összefogással, egészséges önbizalommal, hittel és türelemmel érhetjük el.

Lesznek közöttünk, akik az átalakulás nehéz útját járják, talán talpon maradásukért küzdenek. De lesznek olyanok is, akiknek már az alkotás öröméből is kijut, hiszen több területen megindulnak a nagy építkezések, fejlesztések.

Hiszem, hogy a fejlesztések megvalósítását célzó közös erőfeszítéssel 1993 már a kibontakozás éve lesz, és képesek leszünk a magyar közlekedési, hírközlési és vízügyi infrastruktúra, ezzel együtt a szolgáltatások színvonalának emelésére.

Közös céljaink megvalósításához számítok segítségükre, tenni akarásukra. Ennek reményében kívánok mindannyiuknak sikeres, eredményekben gazdag, boldog új esztendőt!

Siklós Csaba
közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter

ÚTINAPLÓ A FJORDOK ORSZÁGÁBÓL

Magyar vasutasok Norvégiában

Szűcs Sándornak, a Norvég Vasutak nyugalmazott igazgatójának meghívására a veszprémi csomópont két dolgozója közel egy hetet tölthetett a fjordokkal szabdalt Norvégia fővárosában, Oslóban.

Az út nagyobb részét a „Csárdással" tettük meg Malmőig. Sassnitzban vonatunkat elnyelte a városról elnevezett komphajó. Az ötórás utat a minden kényelemmel felszerelt hajó társalgójában töltöttük, Trelleborgig. Malmőben szálltunk át a svéd vasútra és azon utaztunk Svédország legnagyobb forgalmú kikötővárosáig, Göteborgig.

További utunk nemcsak a táj szépsége miatt volt emlékezetes, hanem, az álomszép ICE vonat miatt is. A rajta szolgálatot teljesítő vasutasok nagyon elegánsak és figyelmesek. Az ülések fölött szabályozható a fűtés, hűtés és a világítás.

Tiszta munkahelyek

Az első napon az oslói kocsijavító csarnokot tekintettük meg. Itt nagyon tiszta és korszerű körülmények között folyik a vontatott járművek javítása, tisztítása. A kocsijavító csarnokban készítik fel a szerelvényeket a forgalom számára. A javítási és technológiai rendszer láttán értettük meg, hogy miért olyan tiszták és barátságosak a norvég vasutak személyszállító kocsijai. A dologban nincs semmi különleges. A csarnokba történő beállás előtt a szerelvényt külső mosásnak vetik alá. Ezt követően a csarnokban a szerelvényt felkészítik, amely alváz átvizsgálásából, javításából, takarításból, a mellékhelyiség fertőtlenítéséből áll. Minden működési próbát (fűtés, világítás, fékpróba) itt végeznek el.

A szerelvények indulás előtti fél órával állnak ki a peronokhoz. Az utazóközönség becsüli és óvja a kocsik tisztaságát. A kulturált utazás egyik nem elhanyagolható feltétele a kulturált utas is. Utunk ezután a fűtőházba vezetett, amely valójában nem is ház, hanem alagút. Régen építették, s hogy ne álljon kihasználatlanul, helyet kapott benne a mozdonyszín. Az itt dolgozók munkaideje a nem természetes fény miatt napi hat óra. Úgy mint a kocsijavító csarnokban, a gépek itt is a vizsgálócsatorna fölött állnak, hogy az alsó részek is könnyebben hozzáférhetők legyenek.

A csarnokban és a fűtőházban több tucat mosdókagyló és Cola-automata volt látható. A falakon lévő virágtartóban élő virágok. A pár éve épült pályaudvar tervezésében nagy részt vállalt a volt záhonyi állomásfőnök, *Szűcs Sándor is.*

Ezután Bergenbe utaztunk, ahol az állomáson már várt bennünket *Ove Fregstad*, a bergeni NS képviselője. A program itt is a pályaudvar és fűtőház megismerésével kezdődött. *Bizony itt is tanultunk!* A működő gépeket (mozdonyokat), eszközöket — ha használni lehet még — nem selejtezik le, lehetnek akár 30-40 évesek is. Hogy miért működik még ilyen korban is? Lehet, hogy a gondos munka, a megfelelő alkatrészellátás a nyitja. Egy biztos: lépten-nyomon tetten érhető a takarékosság, a gondosság.

Városnézés Bergenben

Kevés időnkre tekintettel Ove a városnézéshez kimerítő tempót diktált, azért, hogy rövid idő alatt minél többet tudjon megmutatni a városból. Végigvezette csapatunkat Bergen legrégebbi részén, ahol a hangulatos, színes házak fából vannak. A belső udvarok ódon hangulatot árasztanak. A mi siklónkhoz hasonló Lille Qrvegáten kábelvasúttal felmentünk a 320 méter magas Floien kilátóra. Csodálatos volt a panoráma. Sajnos, csak rövid ideig élvezhettük a kivételesen napsütötte város látványát. (Az ottaniak elmondása szerint az év 365 napjából átlag 260 napon esik az eső. Azon a napon szerencsére nem esett.)

Sietnünk kellett, hogy az Aquarium udvarán lévő nyitott medencében élő pingvinek és fókák etetésére odaérjünk. Nagyon kedvesek és mulatságosak ezek a pici „frakkos pincérek", amint etetőjüktől követelik az újabb és újabb halakat, amit egészben nyelnek le.

A harmadik napon reggeli után Oslóban megnéztük az 1825—1848. között épült királyi palotát, amelyet 55 hektár, nagyrészt nyilvános park vesz körül. Ellátogattunk, a Frogner parkba is. Itt *Gustav Vigeland* 192 darabból álló szoborcsoportja van szabadtéren kiállítva. Ebéd után *Nagy Gábor*, hazánk norvégiai nagykövetének meghívására részt vettünk az október 23-a tiszteletére rendezett ünnepségen és állófogadáson.

Múzeumok a félszigeten

Másnap az 1933—1950. között épült Városháza (Norvégia legmonumentálisabb épülete) megtekintése után busszal mentünk a Bygdoy-félszigetre. Sanyi bácsi kiváló vendéglátóként, még a napi bérlet megvásárlásáról is gondoskodott. A félsziget több múzeumából hármat látogattunk meg, a Tengerészeti Múzeumot, a Viking-Múzeumot és a Kon-Tiki-t, ahol Thor Heverdal balsafából épült tutaja és a papírusnádból készült RA II hajója látható. Láttuk az 1811-ben alapított klasszicista stílusban épült egyetemet is.

Öt nap után sok élménnyel gazdagabban búcsúztunk Norvégiától. Igazán emlékezetes marad számunkra a gyönyörű ország és vendégszerető népe.

Becker Lászlóné
Veszprém

A balesetek többségét személyi mulasztás okozza

Beszélgetés Sutyor Lászlóval, a MÁV munkavédelmi osztályvezetőjével

Napjainkban a munkanélküliség, az attól való félelem, a munkáltatók pénzügyi, termelési gondjai úgy tűnik, háttérbe szorítják a munkavédelmet. Félő, hogy romlanak a munkabiztonsági követelmények. A szakemberek szerint a munkavégzés közben fellépő ártalmak és veszélyek száma máris emelkedik, ennek ellenére a foglalkozási balesetek száma a nemzetgazdaság területén folyamatosan csökken. Ez a tendencia jellemző a MÁV-nál is. A két folyamat ellentmondásos. Ennek okairól beszélgettünk Sutyor Lászlóval, a MÁV Vezérigazgatóság munkavédelmi osztályának vezetőjével.

— A MÁV jelenlegi helyzete, a romló műszaki feltételek, munkabiztonsági körülmények ellentmondanak a javuló baleseti helyzetnek. Mivel magyarázható ez az ellentétes folyamat?

— A foglalkoztatás körülményei, a munkáltatás biztonsága szempontjából az üzemi baleseti helyzet alakulása a mérvadó, mely az előző évekhez viszonyítva kedvezően alakult. *A balesetek száma nagyobb arányban csökkent, mint a létszám.* Az elért eredményekkel azonban így sem lehetünk elégedettek, mert a teljesítmények csökkenése, kedvezőbb helyzetet is eredményezhetett volna.

A műszaki feltételek és munkabiztonsági körülmények romlása a balesetek munkakörülményi elemzéseiből jól kimutathatók, de ma még nem ezek a balesetek elsődleges okai. Remélhetőleg a vasút fejlesztési, fenntartási munkálataira ismét nagyobb lehetőség lesz, s a jelenleg romló műszaki feltételek akkor már nem válhatnak a balesetek okozójává.

— A balesetek száma ugyan csökkent, de az egy sérültre eső gyógyulási idő növekedett. Ez azt jelenti, hogy a balesetek súlyosabbak?

— A balesetek csökkenése mellett az egy balesetre jutó táppénzes napok számának emelkedése nem jelenti azok súlyosságának növekedését. A balesetek egy része jelentéktelen sérülés, mely csak néhány táppénzesnap-kiesést okoz. Általában ezeket a baleseteket a legkönnyebb megelőzni. Szerepet játszik ebben az is: *dolgozóink ma már meggondolják, hogy kisebb sérüléssel táppénzes állományba menjenek.* Ezt igazolja egyébként a három nap alatti balesetek jelentősebb arányú javulása. Az említett okok miatt, azoknál a szolgálati egységeknél — igazgatóságok, szakszolgálatok —, ahol az ezer főre jutó balesetek száma alacsony, az egy sérültre jutó táppénzes napok száma rendkívül magas.

— Az üzemi balesetek előfordulási és okozati tényezői azt mutatják, hogy állandósultak, egyes területeken pedig az összehasonlító adatok alapján, arányaiban kedvezőtlenül alakultak. Milyen okok játszanak ebben szerepet?

— *A balesetek túlnyomó többségének okai elsősorban személyi mulasztásokra vezethetők vissza.* A sérült utasításellenes magatartása mellett munkaszervezési hiányosság, közvetlen munkairányítók mulasztása és egyéb előírásellenes magatartás volt az elsődleges ok. Korábban nagy számban — az utóbbi időszakban csökkenő gyakorisággal — fordult elő alkoholos befolyásoltság alatti munkavégzés és ebből eredő baleset.

— Többször hangsúlyozzuk, hogy a vasút veszélyes üzem. Ezért a munkavédelmi előírások betartása a munkahelyen meghatározó a munkavállalók személyi védelme szempontjából. Hogyan ítéli meg a MÁV helyzetét, ez irányú tevékenységét?

— A munkavédelmi előírások rendkívül sokrétűek, vannak közöttük a munkáltatás biztonsága szempontjából alapvető feltételek, amelyek megkövetelése és megtartása egyértelmű a munkavállalók személyi biztonsága érdekében. Ezekből — függetlenül a jelenlegi helyzetre — nem lehet engedni. Vannak olyan előírások is, melyek ma már nem tarthatók be. Így például a technológiai utasítások számos előírása. Ilyenkor olyan technikai vagy szervezési megoldást kell alkalmaznunk, mellyel a munkavállalók biztonsága nem szenved csorbát. Egyre gyakoribbá váltak az operatív intézkedések, amelyek a balesetek megelőzését szolgálták.

— Lát-e összefüggést a balesetek alakulása és a vasutasok körében tapasztalt hangulat között? Gondolok itt a tervbe vett elbocsátásokra, a privatizációra, az átszervezésekre.

— *A balesetek kedvezőnek ítélt alakulása és a vasutasok jelenlegi hangulata eltér. A hangulati elemek a vasút keretein túlmenő okokra is visszavezethetők.* Úgy gondolom, hogy a bérből és fizetésből élők országszerte különböző hatásnak vannak kitéve, melyek nemcsak a munkahelyeken, hanem minden területen éreztetik hatásukat.

— Várható-e változás a munkavédelemben a munkavédelmi törvény elfogadása után? Igényt tartanak-e a gazdálkodó szervezetek a munkavédelmi szakemberekre?

— A munkavédelmi törvény hatályba lépése után e tevékenység szerepe, fontossága felértékelődik. A munkavédelmi szakemberek iránti igény is növekszik. A vállalatoknak optimális megoldást kell keresni a szükségletek és a jelenlegi lehetőségei között. E kérdéskörben a munkavédelmi törvény késése természetesen hátrányt is jelenthet.

— Rendelkezik-e a MÁV évi munkavédelmi programmal, ha igen milyen feladatokat tűztek ki célul?

— A MÁV önálló évi munkavédelmi programmal nem rendelkezik. Rendszerint az évi helyzetértékelésekor határozza meg az elkövetkezendő év munkavédelmi feladatait.

— Hogyan ítéli meg az érdek-képviseleti szervek tevékenységét a munkavédelem területén?

— Az érdek-képviseleti szervek munkája vállalati szinten (szabályozás, egyeztetés, stb.) megfelel az igényeknek. *Középszinten és a szolgálati helyek tekintetében visszacsés tapasztalható.* Remélem ez csak átmeneti jellegű.

— Hogyan alakul az együttműködés a szakszervezeti, munkavédelmi, társadalmi aktivisták és a MÁV munkavédelmi szakemberek között?

— A jövőben a jelenleginél hatékonyabb együttműködésre, gyakoribb megbeszélésekre és egyeztetésekre lesz szükség.

Pásku Jenő

A bliccelőknek nincs esélye!

„Milliomos" jegyvizsgáló

Sipos István üzemeltetési és kereskedelmi vezérigazgató-helyettes *Perger Imre* személyfuvarozási főosztályvezető társaságában nemrég rendhagyó módját választotta egy arra érdemes vasutas megjutalmazásának. A Szob állomás létszámába tartozó *Mészáros Lászlóné* jegyvizsgálót ugyanis nem szolgálati helyén, hanem a Nyugati pályaudvarról a határállomásig közlekedő személyvonaton — munka közben — érte a kellemes meglepetés, pénzjutalmat kapott.

— Mivel érdemelte ki az elismerést? — kérdeztem a szimpatikus, mindenkihez kedves, udvarias jegyvizsgálót, akit a vezérigazgató-helyetteshez hasonlóan szintén egy Szobig közlekedő vonaton, s természetesen szolgálat közben, leptem meg.

— *A munkámmal, amit szeretek, és mindig azon vagyok, hogy lelkiismeretesen végezzem* — válaszolta.

— Hallottam, hogy nagyon szigorú az utasokhoz és sűrűn szabja ki a büntetéseket.

— Ez nem így van. Ok nélkül még senkit sem büntettem meg. Aki ezt mondja, az vagy nem ismeri a vasúti díjszabást, a jegyvizsgáló jogait, vagy rosszindulatú.

— Esetleg irigy, mert van miért, nem igaz?

— *Hát... én nem is tudom. Ha csak azért nem, hogy a szolgálat végeztével néha több száz forintot is befizetek a vasút kasszájába, s van olyan hónap, amikor hat-hétezer is összejön.*

Hogy szavainak nagyobb hitele legyen, a kalauztáskából előveszi a jegyvizsgáló naplót és elém tárja:

— *Ebben én mindig pontosan feltüntetem a vonaton beszedett menetdíjak, utánfizetések összegét, és azt havonta, majd évente külön is összesítem.*

A jegyvizsgáló naplót a maga részére készített részletes kimutatás egészíti ki. Ebben meglepően nagy számok olvashatók. Íme néhány példa: 1988-ban 8162 jegy nélküli utastól 222 674, majd 1990-ben 6112-től 273 052 forintot „kaszszírozott". *Az elmúlt négy év alatt a MÁV-nak befizetett pénz összege pedig meghaladja az egymillió(!) forintot.* Még egy adat: vasutas pályafutása alatt eddig 127 jegyvizsgáló naplót írt tele.

Tulajdonképpen ez a néhány „apróság" önmagában is választ ad arra, hogy Mészáros Lászlóné mivel érdemelte ki az elismerést. S mint kiderült, nem ez volt az első. Ehhez hasonló címen háromszor részesült már vezérigazgatói elismerésben.

A számok láttán, a tények hallatán jutott eszembe a gondolat: ha ez az apró termetű jegyvizsgáló asszonyka a vonaton saját zsebére dolgozna, a jegy nélkül vagy a díjszabástól eltérő menetjeggyel utazóktól beszedett utánfizetési pótdíjakból *már többszörös milliomos lehetne.*

— Árulja el, hogyan csinálja?

— *Nincs ebben semmi különös. Ha csak az nem, hogy jó emberismerő vagyok.* A törzsutasokat, a napi bejárókat személyesen is ismerem. Amikor új arcokkal találkozom, velük is hamar szót értek. Ha valaki nagyobb csomagokkal száll fel a vonatra, biztos, hogy távolabbra utazik. Ezt, még mielőtt a jegyét kezelném, rendszerint meg is kérdezem. Ha a jegyért fizetett összeg nem egyezik a távolsággal, előzékenyen felvilágosítom. Azt a szót, hogy büntetés, soha nem használom. Nálam, ha a jegy cikis, az utas mindig pótdíjat fizet, méghozzá zokszó nélkül.

— És a bliccelők? Velük is ilyen kesztyűs kézzel bánik?

— *Nálam nem sok esélyük van, mert már a felszálláskor felfedezem, hogy kik azok, akik kerülik a velem való találkozást.*

— A MÁV az első munkahelye?

— Nem. Mielőtt a vasúthoz kerültem, a váci Finomkötöttáru-gyárban dolgoztam.

— Miért hagyta ott a gyárat?

— *Nem tudtam a három műszakkal megbarátkozni.* Meg a vasutasrokonaim is állandóan azt duruzsolták, hogy jobban járok, ha beállok vasutasnak. S amikor beadtam a derekamat, beajánlottak a szobi állomásfőnöknél. *Hetvenkettő január 25-én kocsifelíróként kezdtem, s szeptembertől pedig már önálló jegyvizsgálóként utaztam.*

— Húsz év tengelyen, télen, nyáron, hétköznap és ünnepen, nem fárasztó?

— Néha már elfáradok. Ilyenkor jól jön a szabadnap.

— Család?

— Egyedül élek. Felnőtt lányom már férjnél van. Ő is vasutas. A sturovói MÁV-kirendeltségen dolgozik. S van két szép unokám. Nekem a lányomék és az unokák jelentik a boldogságot.

Szöveg és fotó: Visi Ferenc

Zeppelin szállt a város felett

Légi felvétel Szentes állomásról

Tizenkét vagont lehet megszámlálni Szentes pályaudvarán azon a légi felvételen, amelyet 73 évvel ezelőtt készítettek egy zepppelinről.

A léghajózás legjelentősebb fejlesztője a német gróf *Zeppelin Ferdinánd* (1838—1917). Első eredményes léghajója alumínium vázzal 128 méter hosszú volt. A gáztereket közfalakkal választották el, amivel növelték a biztonságot. Két 16 lóerős motor szolgáltatta a légcsavarokon keletkező húzóerőt. A Bodeni-tó felett tartották a próbarepülést. Az első világháború alatt 40 típust fejlesztettek ki és használtak a harci cselekményekben. A németek léghajókról bombázták az angliai Hullt, Londont és más városokat. A háború alatt több mint 5000 bevetésben vettek részt a zeppelinek. A légelhárítás azonban legyőzte a léghajókat. Esztelen bevetésüknek az lett az eredménye, hogy a 97 léghajóból 90-et megsemmisítettek. *A háború után már veszélytelenebb volt a léghajózás és békés célokra használták.* A forgalmi léghajózásnak aztán az vetett véget, hogy az óceán felett közlekedett LZ—129 léghajó 1937-ben az amerikai Lake Hurstban kikötés közben felrobbant és a súlyos katasztrófa sok áldozatot követelt.

Szentes hely- és vasúttörténetében is megjelent a zeppelin, gróf *Zeppelin* egyik léghajótípusa. Az említett tragikus vég előtt majdnem húsz évvel korábban áthajózott Szentes légterén a zeppelin. Sokan megcsodálták a repülő szivart. Archív anyagból előkerültek kiváló minőségű légi felvételek, amelyeket Szentesről a megcsodált zeppelinről készítettek 1919. július 8-án 1800 méter magasságból! Azt gondolná az ember, hogy a felvételeket valamelyik műhold, vagy egy szuper felderítő repülőgépről készítették a legkorszerűbb technikával.

Abban az időben Szentes román megszállás alatt volt. Egy Kecskemétről felszállt felderítő léghajó Szegeden át Mindszent-major felett és Szegvárt érintve Szentes fölé repült, majd a városról jó minőségű légi felvételeket készítettek.

Egy másik fénykép a híres Zsoldos ipartelepet mutatja be nagy részletességgel. Jól látszanak az épületek, a téglaégető körkemence, a malom és a katonás rendben sorakozó száradó téglahalmazok. A fényképről azt lehetett feltételezni, hogy Szentes városának szélén valamilyen katonai bázis van.

A mérnök *Zsoldos Ferenc*, aki Zürichben szerzett gépészmérnöki diplomat korának minden technikai újdonsága iránt érdeklődött, gyáraikat modern gépekkel szerelte fel. Többek között volt egy akkor csodaszámba menő nagy felbontóképességű 170-180 centiméter hosszú távcsöve is, amely halála után helyén maradt. *A Zsoldos gyerekek ezzel a távcsővel figyelték a Szentes felett megjelenő zeppelint.* A hosszú távcsövet látták a teleppel szemben a vasút állomása felől a románok, mert akkor még e két objektum között nagy beépítetlen térségű terület volt. Talán gépfegyvercsőnek gondolták a románok a távcsövet. Ezt követően a Zsoldos telepen házkutatást tartottak a megszálló csapatok. A tolmácsnő nagyon rendes volt. Meggyőzően segítette jó irányba a helyszíni szemlét. A vizsgálódás nyomán fegyvert nem találtak és a telepet nem minősítették hadi bázisnak. Zsoldoséknak sem esett bántódásuk.

Ez a 73 év előtti érdekes szentesi epizód is értékes helyés vasúttörténeti dokumentum. A légi felvételeket az idén bizonyára kiállítják majd a szentes—hódmezővásárhelyi HÉV centenáriumán.

Fogas Pál

Erősebb volt az acélnál

Negyvenkét esztendő a MÁV szolgálatában, a legedzettebb acélsínnek is dicsőségére válna, ha nem roppanna bele. Ám többnyire már jóval idő előtt megroggyan, összeroppan, küldetése lejár. Ilyenkor azonnal ott teremnek a vasút „csákányos" őrei, talpfáiról kibillentik, és helyébe új, erős utánpótlást illesztenek. De nem ez történik-e életünk során velünk is?

A fertődi *Juronits Árpád* nagyra becsült akkumulátorkezelő kollégánkkal, hál' istennek nem ez történt. Róla — a szó legnemesebb értelmében is — bátran és büszkén mondhatjuk el: valóban erősebb volt az acélnál. Negyvenkét esztendő összes terhével a vállán, a gerincében, a csontjaiban, sem a telek dermesztő fagya, sem a nyarak pokolian fojtogató melege nem tudta megtörni, nem tudta szétroppantani. Nem tudta kitépni helyéből a történelem, olykor-olykor félelmetesen drámai dübörgése sem, melynek számtalan, szívet és ideget tépő viharai süvítettek végig sorsán, életén. Állta az időt. Állta a sarat. Az iskolában jól tanul. Szomjazza a tudást, de szegény diákként nincs sok választása. Tovább kell járnia a „könnyek ösvényét". *Pár év múlva, úgy határoz, Sopronba indul munkát keresni...*

Szinte gyermekfejjel, tizenhét évesen 1950-ben kérte magát a GySEV pályafenntartási főnökség kötelékébe, ahol pályamunkásként alkalmazták. Kenyérkereső lett. Kenyéradó szerszámai, a tenyértépő csákány és a vérszívó vasvilla, fokozatosan a kezébe és a testéhez nőttek. Fegyelmet, kitartást tanult, miközben átlagon felüli szorgalommal és szívósággal lett napról napra, kedveltebb a brigádban. Szerénysége nyugalmat árasztott.

Átszervezés miatt 1951-ben a MÁV pályafenntartási főnökséghez került, ahol továbbra is a vasutat ápolta, a síneket cserélte. Égett a munka a keze alatt. A bazalt ropogott és ezernyi szikrát hányt biztos ütésein. A talpfák megfeszültek, az acél engedelmeskedett akaratának. Verejtéke, télen, nyáron ott csillogott a köveken.

A katonai szolgálat letelte után áthelyezték a MÁV főnökség akkumulátor telepére. Ezúttal nem talpfákat és nem síneket hordott, nem csákányozta és nem terítette a szürke bazaltot... Akkumulátorkezelőnek képezték ki. Az utazóközönséget szolgálta, fáradhatatlanul, türelemmel. Öntötte az ólmot, szerelte és javította az akkumulátorok százait éjjel-nappal. Fényt, meleget vonszolt maga után, a vonatokba, kézi erővel. Ekkor még nem volt targonca, mint manapság! Fakerekű szekér nyöszörgött a súlyos, fekete akkumulátorok alatt, de célba ért, sárban és hóban, éveken keresztül. Erős, nyugodt kezek húzták, tolták, vigyázták.

Huszonkilenc évesen 1962-ben tartotta legénybúcsúját. Megnősült, s Fertőszentmiklósról Fertődre települ életének hűséges párjával. Ott alapítanak családot, ott teremtik meg a jövőt. Földet művelnek, állatokat tenyésztenek és építik, rakják házukat. *Nősülése után, egészen a nyugdíjba vonulás napjáig, Fertődről járt dolgozni Sopronban.* Ám Fertődről, Fertőszentmiklósra csak kerékpárral (!) tudott eljutni, innen hozta be a vonat munkahelyére. Elgondolni is nyomasztó, micsoda kényszerhelyzetnek kellett alávetnie magát, három évtizeden át, mégis türte szótlanul, lázadás nélkül. Hajnalban, amikor munkába jött, késő este amikor hazatért öt-öt kilométert tekert biciklijén. Nem számított milyen idő van. És sohasem késett saját hibájából.

Amíg az évek elrohantak, *Juronits Árpád* két felnőtt gyermek édesapja, két aprócska unoka nagypapája, és hitvesének megőszült párja lett. Bástyái, reménysugarai ők, kik naponta veszik körül, s engedik útjára. A negyvenkettedik esztendő leteltével. Ő most már csak az övék.

Valamennyi kedves kolléga nevében, nyugdíjba vonulása alkalmából, szívből kívánok, boldog pihenést, jó egészséget, békés életet: még sok-sok viszontlátást remélve, fiatal híve, barátja, tanítványa.

Tölgyesi Géza
akkumulátor karbantartó

Az államgazdaság csapdájában

A nagy illúziónak vége. 1990 tavaszán hitte a nemzet, hogy ha a piacgazdaságot, a magántulajdont, a tőkés termelést, a demokráciát választja, megkapja vele a nyugat-európai jólétet, gazdagságot, árubőséget, hiszen ott is piacgazdaság van. Most azt tapasztalhatja, hogy gyorsan csökken az életszínvonal, kétmillió ember él szegénysorban. A riadt nép kijózanodva fél és fontolja a jövőt. Letagadhatatlan a gazdaság válsága.

Az utolsó remény a piacgazdaság csodája és a megváltó privatizáció, hiszen a fejlett világ segítsége nélkül, nem bízva saját erőnkben, nem marad más. A privatizáció teremtette tulajdonosok beindítják a piacgazdaságot és a versenyben rendbe teszik a vállalatokat, korszerű termékeket hoznak, új piacokat tárnak fel, racionalizálnak, megjavítják a hatékonyságot és így tovább. A megoldás tehát a privatizáció, és ki lenne ellene, ki ne válna boldogan tulajdonossá, gazdaggá.

És most az elméleti idillel szemben a gyakorlat. Az állami tőkevagyon a becslések szerint 2500 milliárd, bár az azóta végbement infláció miatt esetleg már 5000 milliárd is lehet, és a privatizációs bevétel 1990 eleje óta csak 55.3 milliárd. A probléma a vásárlóerő. *A külföldi tőke 60 százaléka bankokban van magas inflációs kamatra, hazai vásárlóerő szinte nincs, mert a túlméretezett államháztartás elvonja a gazdaságból a megtermelt jövedelem zömét.* Persze, lehet megoldás: hagyni kell széthordani, vagy szét kell osztani a közvagyont. A probléma csak az, hogy ha ezt a menedzserek intézik, akkor kimarad a politikai és az állami elit, és láttuk az ebből keletkezett vihart. Ha viszont a kormány vagy a parlament centralizáltan hajtja végre, akkor is az elit a nyertes, csak a másik része. És a lakosság a széthordás egyik változatát sem fogadja el, hiszen tudja, hogy 90 százalékát ők és apjuk, nagyapjuk halmozta föl.

Maradna a szétosztás állampolgári jogon. Csakhogy a privatizáció értelme: *hatékony tulajdonosok kezébe adni a tőkét.* De ha minden állampolgár kap szaz- vagy kétszázezer forint értékű kupont és azon megveszi az állami vagyonkezelő holdingok részvényeit, akkor ez csak új formája az állami-bürokratikus tulajdonnak. Ha a kupon vállalati részvényvásárlásra szól, akkor vehet rajta részvényeket.

A megvehető részvények hat-nyolc százaléka 20 százalék feletti jövedelmet hoz, a zöm azonban semmit vagy egy-két százalékot. Gyorsan nyilvánvalóvá lesz, majd, hogy a kisember osztaléka legfeljebb évi egy-kétezer forint, sőt a vállalatok zömében ez is a termelés fenntartásához kell. Így a spekulánsok fillérekért vásárolhatják fel a kuponokat és velük a jó vállalatokat. A szétosztás tehát nem hatékony tulajdonosokat ad a gazdaságnak, hanem egy hosszú spekulációs folyamatot indít el. Tegyük hozzá, hogy általában a „széthordással" privatizált tőke se jut valódi tőkések kezére, hanem a hatalomközeli csoportok osztoznak rajta.

A hazánkban folyó privatizációs „eredeti tokefelhalmozás" látszatfelhalmozás, valódi fájdalmakkal. Lényege nem gyárak építése, munkahelyek teremtése, munkások és értelmiségiek kiképzése, hanem az állami tulajdon szine-javának új tulajdonosok kezére juttatása. És közben az ország gazdaságának nagymértékű hanyatlása és tartós stagnálásba vitele, munkanélküliség teremtése, a fiatalság és az értelmiség legjobbjainak külföldre kényszerítése, és folytathatnánk a következmények felsorolását.

„Úgy jön, mintha menne"

A privatizáció több mint két éve folyik, az árak szabadak és a piac alakítja őket, az import 90 százaléka liberalizált, szabadon jön a külföldi tőke — és mégsem látjuk a piac pozitív hatását. Nincs piaci verseny, sok a hiánycikk, emelkednek az árak, leépül a gazdaság, növekszik a vállalatok körbetartozása, a többség csődközelben van, szűkül a belső piac. És mindez nem a piacgazdaságra való áttérés tisztító vihara, hiszen az állam gazdasági szerepe és túlhatalma változatlan, sőt növekszik. Nemcsak az állami vállalatok felett vált szinte korlátlan hatalmúvá a privatizáló állam — amely államigazgatásba von, vezetést cserél le, gyárat, irodaházat, üdülőt von el, átszervez, elad —, hanem az egész gazdaságban nő az állam szerepe. *Az államgazdaság legfőbb jellemzője, a jövedelmek állami elvonása és újraelosztása tovább fokozódik.* Az államháztartás kiadásainak aránya a nemzeti termékben (GDP) a piacgazdaságokban szokásos 40 százalékkal szemben korábban is igen magas volt, megközelítette a kétharmadot, idén pedig már csaknem a háromnegyedét teszi ki. Érthető, hogy a fokozódó állami elvonással, inflációval, hitelkamatokkal agyonnyomott vállalkozó is az állammal való alkuban próbálja kiküzdeni a talpon maradását és a szűkülő piacon el nem érhető sikert. A külföldi tőke pedig szinte élharcosává válik az államgazdasági alkurendszernek.

Az új kis- és nagyvállalkozó, az állami vállalat, a külföldi tőke egyaránt államgazdasági módon viselkedik, aminek csak egy magyarázata lehet: *a környezet változatlanul államgazdasági.* A gazdasági sikert nem a piaci versenyben lehet elérni, hanem az állammal való ár-, adó-, támogatás-, hitel- és kamatalkuban. A piac alárendelt jelentőségét jellemzi, hogy az áralakulás szabad ugyan, de a jobb termék, a hiánycikk magas profitját az állam elvonja és így abból nem finanszírozható a fejlődés. Az emelkedő profit csak az inflációt tápálja, de nem teremt új, fejlettebb kapacitást és így nem elégíti ki a keresletet, a versenyben leszorítva az árakat és kiszorítva az elmaradókat a piacról, fejlődésre kényszerítve őket. A vállalatok azonban hiába is tarthatnák meg a profitjukat, mert a magyar gazdaság változatlanul monopolizált, s ha nincsenek egymással versenyző piaci szereplők, akkor nincs, ami fejlődésre kényszerítene.

A jelenségek azt mutatják, hogy a kormányzat tudomásul veszi az államgazdaság túlélését és berendezkedik rá. „Tulajdonosi és privatizációs stratégiája" 1994-re 50 százalék állami, 15 százalék intézményi, tehát összesen 65 százalék állami-bürokratikus tulajdont irányoz elő, ezenkívül 25 százalék külföldi tőkés tulajdont. Könnyű kiszámítani: a nemzeti magántulajdon 10 százalék lesz, kis- és nagyvállalkozói, dolgozói tulajdon együtt. Ez jellegzetesen államkapitalista szerkezet, latin-amerikai, észak-afrikai minta szerint. És ez nemcsak elmélet, hanem a legjobb úton van a megvalósulás felé. Létezik már a Kincstári Vagyonkezelőség, működik az Állami Vagyonügynökség, hamarosan munkához lát az Állami Tulajdon Rt. *Kiépülőben van az államgazdaság új, még a réginél is monumentálisabb épülete.*

Az új politikai elit a hatalom átvétele után azonnal hozzákezdett az állam gazdasági szerepének radikális leépítéséhez. Úgy gondolták, a privatizálással, a szabadpiaci áralakulással, az import liberalizálásával beindul a piacgazdaság automatizmusa, a külföldi tőke pedig finanszírozza az átalakulást. A piacgazdaság megoldja a gazdasági feladatokat, a privatizációval létrehozzák a nemzeti-keresztény középosztályt és általános szeretettel övezve vezethetik az országot. Aztán egyre rémültebben tapasztalták, hogy ahonnan az állam kivonul, anarchikus jelenségek, féktelen spekuláció, gazdasági káosz lép a helyére. *A gazdaság egyre mélyülő válsága társadalmi válságba csap át.*

Érzékelik népszerűségük zuhanását, az éleződő politikai ellentéteket. A privatizáció nagyon lassú, hiába a kárpótlási törvény, nincs tőkés réteg. Nem támaszkodhatnak másra, mint a rendszerváltásnál mögéjük sorakozott széles állami értelmiségre, amely azonban egyre inkább elfordul tőlük. Az új politikai elit nem lát más megoldást, mint állami befolyásának növelését, a gazdaság és társadalom kulcspontjainak megszállását. *Rádöbben, hogy csak állami tulajdonban levő vállalatokhoz lehet kormánypárti képviselőket, megbízható párthiveket igazgatónak, igazgatósági, felügyelőbizottsági tagnak kinevezni és ezzel biztosítani hűségüket.* Csak állami bankok, nagyvállalatok dobnak össze tízmilliókat kormánylapok támogatására, Lakitelek Alapítványra, Nemzeti Alapítványra.

Egy részük mindezt átmeneti megalkuvásként éli meg, a kapitalizmus, a demokrácia felé tartó hosszú menetelés kényszerű követelményeként. Mások elfogadják az élet realitásaként, és az eszmények megvalósulását a távoli jövőbe tolják.

Az új elit magányossága

Az új politikai elit behúzódik az állam politikai és gazdasági hatalma mögé. Így az állami elit is — személyeiben megújulva, talán zömében ki is cserélődve — tovább él, sőt megerősödik és befolyása alá vonja a politikai elitet, mi több, összeolvad vele. *Az elit kiterjeszti hatalmát, miközben szakmai színvonala gyorsan süllyed.*

További sorsunkat meghatározó kérdés, hogy a Kádár-korszakban fejlődésnek indult civil társadalom — a vállalkozók, független értelmiségiek, autonóm értelmiségi közösségek (pedagógusok, bírák, orvosok), tulajdonossá válás útján levő dolgozói közösségek (termelőszövetkezetek, vállalati önkormányzatok) — erősödnek-e gyorsabban és maradnak-felül, kihasználva a pluralista demokrácia adta lehetőségeket, vagy a túlélő államkapitalizmus megerősödő uralmi elitje stabilizal véglegesen. A kérdés bonyolultságát mutatja, hogy a politikai elit szubjektíve a rendszerváltás védelmében teszi kliensévé az állami függés fokozásával és adományokkal a főleg értelmiségi középosztályt. *Ugyanezért számolja föl az iskolák, kórházak, bíróságok intézményi autonómiáját.* Hasonló jellegű a munkavállalók szakszervezetei elleni támadás és a vállalati önkormányzatok, a vállalati és menedzseri autonómia felszámolása.

Így a rendszerváltás nevében, és — úgy érzik — érdekében szorítják vissza, sőt számolják fel a rendszerváltás egyedüli alapját képezhető, az államtól független, vele szemben is politizálni képes civil társadalmat, még mielőtt az megerősödne és befolyása alá vonhatná az államot. És itt keveset számít az új politikai elit ideológiai elkötelezettsége. Létének és jólétének alapja ugyanis az általa irányított államgazdaság. A piacgazdaság tehát létének alapjait semmisíti meg, ezért meg kell az államgazdaságot védenie. *Szükségszerű az összeütközés a piacgazdaságban érdekelt civil társadalom és a gazdasági rendszerváltás érdekében újjászervezett uralmi elit között.*

A magyar társadalom már átélte a Rákosi-korszak mérhetetlen áldozatait, hogy eljusson a szocialista mennybe. Most újra mérhetetlen áldozatokra hívják fel, ezúttal a kapitalista mennyország ígéretével. Egy biztos, ez a mennyország legalább létezik. Amerikától Ausztriáig megtekinthető. A kérdés csak a hozzá vezető út. A koncepció egyszerű: Nyugaton piacgazdaság van, magántulajdon, tőkés termelés és jólét, kövessük a példát és minden magától megoldódik. A nyugtalanító kérdés — amelyet nem tesznek föl — csak az, hogy az országok sorában, amelyek mögöttünk, sőt messze mögöttünk vannak termelési színvonalban, jólétben, demokráciában, szintén magántulajdon van, tőkés termelés, piacgazdaság. Portugáliától Brazíliáig, Perutól és Kolumbiától Algériáig, Törökországban, Pakisztánban, Egyiptomban, sőt Bangladesben is. A kérdés tehát sokkal bonyolultabb. Tudományos elemzést igénvel, hogy mitől függően lesz egy ország sikeres, mint Tajvan, Dél-Korea, vagy orzi elmaradottságát, mint Kenya, Bolívia. A kapitalista piacgazdasági út tehát hanyatláshoz, elnyomorodáshoz is vezethet, ez esetben szinte szükségszerű, hogy a politikai válságba került elit visszameneküljön az államkapitalizmusba. És akkor kezdődik minden elölről, egészen az államhatalom autokratikussá válásáig, kemény demokráciától a puha, sőt kemény diktatúráig.

Lerombolás vagy átépítés?

A politikában lehetséges a radikális rendszerváltás, a gazdaságban azonban biztosítani kell a folyamatos működést, az ország, a lakosság életét. Nem lehet táblát kitenni, hogy *„a rendszerváltás alatt az ország zárva".* Az államszocializmus alacsony hatékonyságú, de működő rendszer, amely — nálunk nem is olyan alacsony színvonalon — biztosította a lakosság életfeltételeit. Az állam a gazdaság generálvállalkozója az államgazdaságban, amely — államszocializmusként, vagy a rendszerváltás után államkapitalizmusként — centralizált, erős, szakszerű irányítást igénylő szisztéma. Ha a centralizált irányítás — vagy csak annak szakmai színvonala — csökken, igen gyors a gazdasági hanyatlás. Gondoljunk Jugoszláviára *Tito* halála után, *Gorbacsov* Szovjetuniójára vagy Chilére *Allende* alatt, de sorolhatnám a példákat Brazíliától és Argentínától Algériáig és a Fülöp-szigetekig. Épp ez magyarázza, miért jött létre nálunk gazdasági káosz, alakultak ki elviselhetetlen viszonyok.

Tudomásul kell vennünk azt is, hogy a modern kapitalizmusban az állam szerepe teljesen más, mint amilyen a XIX. században az úgynevezett éjjeliőr-államé volt. Az USA-tól Angliáig és Japánig bizony nagyon is aktív, a gazdaságot irányító államot találunk. Az új kormány kétéves gazdasági sikertelensége bizonyítja, hogy az államgazdaság leépítése és a piacgazdaság kiépítése is csak állami irányítással hajtható végre. *Az állam csak olyan ütemben vonulhat ki a gazdaságból, ahogy a piacgazdaság kiépül, és akkor is ott kell maradnia a modern piacgazdaságokban kialakult módon.*

Ez azonban alapvetően más, mint a régi vagy a gazdaságból kivonuló új állam felfogása, amely a politikának változatlanul elsőbbséget ad és a gazdaságot alárendeli a politikának. E felfogás gyakorlati megnyilvánulása volt a KGST-ből politikailag determinált kivonulásunk, nemzetközi hírű nagyüzemi mezőgazdaságunk tragikus helyzetbe sodrása, az ország gazdaságának gerincét jelentő állami nagyipar, a „bűnös" állami nagyvállalatok folyamatos dezorganizációja. Mindent lerombolni és kínos atépíteni helyett újat, korszerut építeni — elméletileg nagyon szép tétel ez, de a keleti német országrész példája mutatja, hogy egy erős gazdaság is alig bírja elviselni egy ilyen gazdaságpolitika terhét. Tény, hogy a magyar gazdaság és ezen belül az ipar túlcentralizált, műszakilag nem kellően fejlett, sok torzulással terhes, részben a KGST-piacra épült, és így tovább. *A lényeg azonban, hogy nincs másik és nem jön külföldi tőke, hogy építsen.* A túlterhelés és a gazdaságpolitika miatt összeomló vállalatok helyén piaci hiány és munkanélküliség támad, szűkül a gazdaság. Reális veszéllyé vált, hogy a gazdaság leépülése összeomlásba csap át — hasonlóan egyes latin-amerikai, afrikai gazdaságokhoz vagy Lengyelországhoz —, és évtizedes stagnálás, félgyarmati sor zsákutcájába kerülünk.

Az államgazdaság átépítésére tehát új utakat kell keresnünk, s ehhez sokkal kevésbé Nyugat-Európa, mint inkább a kelet-ázsiai törpeóriások és Japán a lehetséges példa. Az átépítést az államnak kell irányítania, védve a gazdaságot és gondoskodva arról, hogy csak az életképtelen számoljon fel, az életképesek számára viszont biztosítva legyen a működés, a folyamatos beépülés lehetősége az uj piacgazdaságba. *Ehhez azonban uj módszerek és eszközök kellenek.* Az állami tulajdont az ipar dezorganizálása nélkül kell felszámolni. A privatizációnak ki kell egészülnie a monopóliumok megszüntetésével és a decentralizációval. A külföldi tőke beáramlása az országnak létfontosságú, de a beruházó, vállalkozó tőke legyen és ne felvásárló, piacfoglaló. A privatizációból pedig ne az uralmi elit vagyonnal való ellátása váljon, a spekulánsok olcsó vagyonszerzése, hanem a vállalatokat működtetni tudó valódi vállalkozók és dolgozói kollektívák kezére kerüljenek a gyárak. Ehhez másfajta privatizáció szükséges: szélesíteni kell az új tulajdonosok körét a megfelelő anyagi erővel nem rendelkező, de hozzá értő vállalkozókkal és a dolgozó kollektívákkal. Az utóbbi ugyanis nem valamiféle újfajta szocialista kíserlet, hanem éppen a fejlett tőkés társadalmak (USA, Anglia) egyre szélesedő gyakorlata, csak nálunk — a különleges történelmi helyzetben — fokozott a jelentősége. Végül az egész folyamatot államilag irányítani kell, hogy annak lényege az életképes vállalatok reorganizációja és a belső piac, a hazai gazdaság védelme legyen, és így működő gazdasággal lépjünk át az államgazdaságból a piacgazdaságba, a lehető legkisebbre csökkentve a nép szenvedéseit.

Mocsáry József

Brikett, alumínium, műtrágya

Várpalotán reménykednek a forgalom növekedésében

Inotához közeledve az ember azt hinné, hogy orrában az ipar „illata" csapódott le, aztán kiderül, csupán a nyári aszályban begyulladt és a mélyben izzó lignites-tőzegeres rét füstje szivárog be a vonat ablakán. Megszűnt viszont a Várpalotára egykoron rátelepedő meddőszag, a hozzá tartozó bányákkal együtt.

— Bár a helyi szénbányászat valóban felszámolás alatt áll, azért a termelés még folyik, igaz, összehasonlíthatatlanul kisebb mennyiséget hoznak a felszínre, mint évekkel ezelőtt — tájékoztat *Péntek József*, Várpalota ipartelepének térfőnöke. — Az ő helyükbe egy brikettüzem lépett, amelynek havi kapacitása a fölfutást követően meghaladhatja a 240 ezer tonnát. Ez nem is lenne rossz, az állomásnak nem okoz gondot és kocsi is lenne hozzá elegendő.

A másik nagy fuvaroztató, az alukohó sorsa a közeli hetekben dől el. Amennyiben a villamos energiát sikerül gázzal helyettesíteni a termelés hosszú távon biztosítható, hiszen alumíniumra továbbra is szükség lesz. *A péti nitrogénművek a struktúraátalakítás korszakát éli, ha képesek lesznek a piaci igényeknek megfelelő minőségű műtrágyát előállítani, akkor a jelenleg naponta kiadott 300-400 tonna helyett elérhetik a régi, 1500-2000 tonnás szintet is.* Kérdéses az egykori „November 7." hőerőmű jövője, amelyik már csak fűtőműként funkcionál. Ha a város lakásaiba bevezetik a földgázt, a fűtőmű fölöslegessé válik. Sajnos ez esetben a vasút Ajka—Várpalota viszonylatában tekintélyes mennyiségű szénfuvartól esik el.

— Mivel három éve vezetni kell az állomásra fuvarlevéllel érkező kocsik nyilvántartását, a forgalom csökkenésére pontos információim vannak — folytatja a térfőnök. — Ezek szerint a Várpalotán megforduló kocsik száma a három évvel ezelőttinek csupán a felére az idei évben. Mindez nem hagyta érintetlenül az állomás létszámát sem, amelyik sokáig ketszáz fölött volt. *Ma 142 vasutas is elegendő, jövőre pedig újból sokan mennek nyugdíjba, akik helyett nem veszünk föl pótlást.* Reménykedünk, hogy megússzuk a „tervezett" leépítést, senkit nem kell az utcára taknunk. Pillanatnyilag úgy állunk, hogy a rendelkezésre álló gárdával a mostani forgalmat zökkenők nélkül le tudjuk bonyolítani, de amennyiben a környékbeli üzemek teljes intenzitással beindulnak, az elegyfeldolgozáshoz szükséges kocsirendezői létszámban már mutatkozna hiány. Márpedig ezen vállalatok terveiből azt tudjuk kiolvasni, hogy számíthatunk a nyolcvanas évek forgalmának körülbelül a hatvan százalékára, főként akkor, ha a közúti forgalom egy részét valóban vasútra terelik.

Nem várható viszont növekedés a személyforgalomban — derül ki *Péntek József* szavaiból. — Az eddigi 30 százalékos csökkenés okai többrétűek. A vasútállomás kiesik a várostól, nehezen megközelíthető. Ha valaki teszem azt Veszprémbe utazik, az egyszer Várpalotáról kibuszozik a vasútállomásra, vár sokáig a vonatra. Veszprémben leszáll, aztán bebuszozik a városba. Ennél már kényelmesebb, ha Várpalota központjában fölszáll az autóbuszra, amelyik Veszprém központjában fogja őt lerakni. Ugyanez vonatkozik Székesfehérvár útirányában is. Úgyszólván eltűntek a vidéki ingázók, amin nincs mit csodálkozni.

A térfőnök szerint a személyforgalom leépülésében szerepet játszott a kedvezőtlen tarifapolitika is. Háromnégytagú család már olcsóbban utazik gépkocsival, mint vonattal. Talán éppen az emberek zsebére hatva kellene visszaszerezni az elpártolt utasok egy részét, nem pedig újabb nagyarányú áremeléssel.

Thorday Zoltán

Bajnoki érmek fényében

A talpon maradásért küzdenek a birkózók

„Az egyik szemem sír, a másik nevet" — mondhatná joggal *dr. Balázs Ákos*, a Budapesti Vasutas Sport Club ügyvezető elnöke az új év küszöbén. Ugyanis tizenkét szakosztályuk fele (birkózó, vívó, asztalitenisz, műugró, úszó, vízilabda) nemzetközi szinten is sikeresen szerepel, négy pedig (röplabda, labdarúgás, kerékpár, atlétika — valójában már csak a közép- és hosszútávfutók alkotják) a hazai élvonalhoz tartozik, míg kettő (karate, tenisz) a szabadidősportot képviseli. Ám a nemzetközi sikerek, bajnoki aranyérmek fénye sem feledtetheti a vezetőkkel és sportolókkal azt a közismert tényt, hogy az egész magyar sport roppant nehéz anyagi helyzetben van. S miután a BVSC legfontosabb támogatója, a MÁV szintén komoly gazdasági problémákkal küzd, a vasutassportolók számára még baljóslatúbb a jövő.

Tóth István, a birkózószakosztály vezető edzője azonban, úgy látszik, egyike a kivételeknek, mert optimista. Igaz, nem csupán bizakodik, reménykedik, hanem igazi sportemberhez illően — társaival együtt — *szívósan küzd azért, hogy ne csak a szőnyegen maradjanak talpon, de anyagilag is. Nem véletlen, hogy annak idején a Ganz-MÁVAG versenyzőjeként kétszer nyert világbajnoki címet* (1979-ben és 1981-ben), a moszkvai olimpián pedig ezüstérmes volt. Amikor aztán befejezte a versenyzői pályafutását, 1985. január elsejével a BVSC birkózóinál lett vezető edző, s *Molnár Gyula* szintén e naptól vette át a válságba jutott, megszűnés határán álló szakosztály irányítását. A két lelkes sportember kezdettől fogva félszavakból is értette egymást, így hamarosan sikerült emelkedő pályára vinni a szakosztályt. Olyannyira, hogy 1990-ben (nem kis meglepetésre) a BVSC nyerte a birkózó felnőtt csapatbajnokságot, tavaly pedig a dobogó harmadik fokára állhattak fel. Tavaly ismét bejutottak a döntőbe, s nagy meglepetésre az FTC-Műfémszer kiválóságai után a finálé első fordulójában, idegenben vereték 19:18-ra a Csepel SC-Ofotért gárdáját.

Sajnos, a Mikulás-napi visszavágó már nem sikerült, mert balszerencséjükre az utolsó párban szőnyegre lépő (100 kilós létére a 130 kilogrammos súlycsoportban indult) *Major Sándor*, bár a hosszabbításban is döntetlenre végzett a nehézsúlyú olimpikon csepeli versenyzővel, bírói döntéssel vesztett. *Pedig ha a bírók őt látták volna árnyalatnyival jobbnak, akkor a BVSC ismét bajnok!*

Nem egy csapatversenyen tanúja voltam már, hogy ilyen, sőt ennél lényegesen kevésbé vitatható esetekben a vesztesek milyen dühösen okolták a bírókat, óvást kiáltoztak. A vasutasbirkózók azonban rokonszenves sportszerűséggel vették tudomásul az eredményt. *„Jobb volt a Csepel"* — mondta a BVSC vezető edzője tömören (érthető csalódottsággal), és elindult, hogy gratuláljon az ellenfélnek...

Bár a Szőnyi úton nem készülnek jubileumi ünnepségre, azért érdemes felidézni, hogy egy évtizeddel a BVSC 1911-ben történt megalakulása után, 1922-ben (éppen 70 esztendeje) létrejött a birkózószakosztály is. S e hét évtized alatt számtalan nagy sikert értek el a sportolói. Elég, ha olyan kiválóságok nevét említjük, mint *Szilvássy Miklós, Bóbis Gyula, Kovács Gyula*...

Nos, a mai gárdáról nyugodtan elmondhatjuk, hogy méltóak a nagy elődök hagyományaihoz. Tavaly felnőtt egyéni szabadfogású bajnokságot nyert *Gombos Zsolt* (130 kg), *Dvorák László* (82 kg) és *Óvári László* (48 kg), a kötöttfogásúak között pedig *Marosvölgyi János* (48 kg). A három szabadfogású bajnok a barcelonai olimpián is részt vett, *Dvorák* pedig az Európa-bajnokságon szerzett ezüstérmével igazi „húzó embernek" bizonyult. A jövő szempontjából kedvező, hogy a felnőtt korú versenyzők mellett egy sor tehetséges fiatal csillogtatta tudását, amit jól mutat, hogy az utóbbi években az ifjúsági és diák korcsoportosok nemcsak a dobogóra állhattak, de a bajnoki aranyérmet is elhódították.

Természetesen abba, hogy a versenyzők tudásuk legjavát képesek nyújtani, *Vörös László*

technikai vezető mellett a remek edzőknek is meghatározó szerepe van.

— Ha az edzői gárdánkat nézzük — hangsúlyozta *Tóth István* —, akkor nyugodtan elmondhatom, hogy szakmailag szinte a legjobb szakemberekkel rendelkezünk. *Hoffmann Géza* az utánpótlás felelőse, *Kiss Ferenc* a felnőtt kötöttfogásúak edzője (egykor *Tóth István* trénere is volt), *Molnár Géza* a szabadfogásúak edzője. Rajtuk kívül még itt edzősködik *Szűcs András, Szabó Károly* és *Galambos László*, akik a fiatalabb korosztályokkal foglalkoznak. S újabban egy ukrán versenyzőedzővel, *Klimenkóval*, a volt szovjet válogatott egyik kiválóságával is erősödtünk.

Az utóbbi két esztendőben a bajnoki helyezések pontszámai alapján a BVSC bizonyult a hazai mezőny legkiegyensúlyozottabb, legerősebb gárdájának. A felnőttek között hárman, a fiatalabbak közül ketten rendelkeznek nemzetközi minősítéssel, mintegy tízen pedig I. osztályú sportolók.

Major Sándor, aki a 12 évvel korábbi, de ismét formába lendült olimpiai bajnok (majd kick-box világbajnokságot is nyert) *Növényi Norberttel* vívott vetélkedésben csúszott le az olimpiai kiküldetésről, már nem bosszankodik az „elszalasztott" lehetőségen. Nagy elszántsággal készül az idei versenyekre, mert az Európa-, majd a világbajnokságon szeretné kárpótolni magát (és az egyesületét is). Ebben igen sokat jelent számára, hogy nagyon jó légkör uralkodik a szakosztályban, baráti viszony alakult ki közöttük. Ám az is tény, hogy akárcsak számos csapattársa, ő is élete központi kérdésének tartja a birkózást, a sikeres versenyzést, amihez nélkülözhetetlen az intenzív edzés, a sportszerű életmód. Ami pedig az esélyeit illeti, elég, ha megemlítem: az elmúlt években világ- és Európa-bajnoki ezüstérmeket is szerzett.

Gombos Zsoltnak sikerült kivívnia az olimpiai részvételt, de a sorsolás szeszélye folytán előbb a többszörös Európa-bajnokkal, majd a későbbi olimpiai bajnokkal került szembe... Így szintén nagyon várja az újabb bizonyítási lehetőségeket. Úgy látszik, észrevette, hogy széles vállait, roppant erős karjait méregetem, mert a 130 kilós sportoló megjegyezte: *„Azért nemcsak az erő dominál a mérkőzéseken, ész is kell a győzelemhez."* Ez persze vitathatatlan.

Az ifjúságiak közül *Takács Ferenc* junior Európa-bajnok már a felnőtt 100 kilósoknál (így *Major Sándornak*) is komoly riválisa az érmekért vívott harcban, s szintén biztató jövő előtt áll *Majoros István*, aki 57 kg-ban serdülő világbajnoki címet, ifjúsági világbajnokságokon pedig ezüstérmet és negyedik helyezést szerzett. Igaz, ehhez rengeteget kell edzeni (miközben a tanulást sem hanyagolhatja el, hiszen jövőre érettségizik), sok áldozatot, lemondást kell vállalnia. De mint hansúlyozta: ha felállhat a dobogóra, az mindenért kárpótolja a sportolót! A 90 kg-os kötöttfogású versenyző, *Simita Zsolt* szintén volt már serdülő világbajnok, s az idei ifjúsági vb-n pedig negyedik helyen végzett.

Természetesen nem lehet véletlen, hogy a világklasszis felnőtt versenyzők mögött ilyen kiváló utánpótlás nevelődik a BVSC-nél.

A nagyszerű sporteredmények mellett azonban újra és újra szóba kerültek az egyesület, a szakosztály komoly anyagi nehézségei. S ilyenkor a szakosztályvezető, a vezető edző és a sportolók jelentős része legalább olyan elszánttá válik, mint a legnehezebb mérkőzés előtt. Elhatározták, a szőnyegen kívül is átlagon felüli teljesítményt nyújtanak. Példaértékű tettre készülnek: *meg akarják mutatni, hogyan maradhat fenn egy sportszakosztály.* Mivel nem számíthatnak különösebb reklámbevételre, kevés a szponzor, maguk igyekeznek *„az életben maradáshoz"* szükséges pénzt megtermelni. A MÁV-tól lehetőséget kaptak arra, hogy saját erőből, kemény munkával, bontásból szerzett anyagokból egy tízszobás, sörözővel kombinált panziót építsenek. Emellett létrehozták a Nelson BVSC Birkózó Alapítványt is, amelynek keretén belül papírt, irodaszert rendelésre — és kedvezményes áron — szállítanak házhoz, igen bő választékban. Kérik, amennyiben vannak, akik ilyen módon tudnák segíteni a vasutasbirkózókat, a 120-6237-es telefonszámon adják le megrendeléseiket, s ők a lehető legrövidebb időn belül beszerzik a kért árut.

Büki Péter

Megállapodások teljesülése az adótörvényekben

Az alábbiakban közöljük az Érdekegyeztető Tanács 1992. november 20—21-i megállapodásának teljesülését az adótörvényekben.

1. Az áfa-törvény 26. § (3) bekezdése értelmében a lakosság részére háztartási célra értékesített, illetve szolgáltatott villamos energia, valamint gyógyszertermékeknél a felszámítandó adó mértéke nulla százalék.

2. Lakásvásárlás, -építés, -bővítés, -közművesítés esetén a tv. 78. §-a szerint 1993. január 1-jétől 1994. december 31-ig a számla szerint fizetett adó 60 százaléka igényelhető vissza a következők szerint:

— lakásépítés, -vásárlás esetén 400 000 forintig;
— -bővítés esetén 200 000 forintig;
— közművesítés esetén 50 000 forintig.

3. Az áfa-törvény 28. § (2) bekezdése szerint a kedvezményes kulcs 6 százalékban került meghatározásra.

4. Az szja-törvény megszüntette az adóalapcsökkentő gyermekkedvezményt, és bevezette a családi pótlékra jogosult gyermekek esetében az adócsökkentő gyermekkedvezményt, méghozzá a megállapodáshoz képest, három és annál több gyermek esetén magasabb, havi 400 forintos összegben, egy-, illetve kétgyerekes szülőnél pedig a megállapodás szerinti havi 300 forint összegben. (39. § (3) bek.)

A családi pótlék a megállapodásoknak megfelelően adómentes maradt.

5. Az szja-törvény 39. § (5) bekezdése alapján az adóból levonható havi 200 forint alkalmazotti adókedvezmény, ha a magánszemély az adott hónap minden munkanapján munkaviszonyban állt. (Kivéve a nyugdíj mellett dolgozókat és azokat, akiknek adott hónapban nem volt munkavégzési kötelezettségük — az éves munkarendben foglalkoztatottakon kívül.)

6. A munkáltató által nyújtott természetbeni juttatások adómentes köre a következőképpen alakult:

— a munkáltató által természetben nyújtott étkeztetés értéke legfeljebb havi 1000 forintig adómentes (7. § (1) bek. 15. pont);

— a munkáltató által természetben nyújtott munkaruha, formaruha, egyenruha, védőeszköz, valamint az egyenruha pénzbeli megváltása adómentes (7. § (1) bek. 15. pont);

— utazás, üdültetés, egyéb természetbeni juttatás, szolgáltatás;

— 7. § (1) bek. 4.b. pontja szerint a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány által adott kedvezmény adómentes;

— 7. § (1) bek. 38. pontja szerint minden olyan természetbeni juttatás adómentes, amelyet a magánszemély és családtagja a magánszemély munkáltatójától a munkaviszonyával összefüggésben kap, kivéve ezek pénzbeni megváltását. (Természetbeni juttatás az ellenérték nélkül vagy kedvezményesen, nem a munkabér részeként adott termék vagy szolgáltatás.)

Új helyre költözött

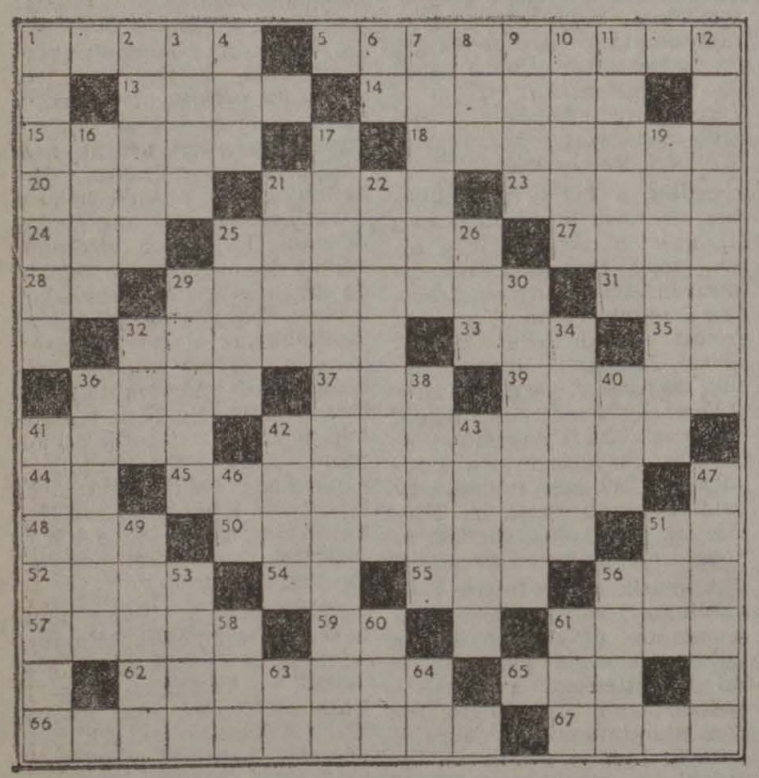
A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap értesíti tagjait, hogy januártól új székhelyre költözött. Címe: ÖTA Iroda, Budapest, XIV., Amerikai út 42., 1145.

Telefon: vasúti: 41-25; 43-54. Városi: 252-1293; 252-1488.

Ügyfélfogadás: hétfőn, szerdán és csütörtökön 9-től 15 óráig.

Az új székhely Budapest központi területén, Zugló kertvárosi részében található. A budapesti pályaudvarokról megközelíthető: Bp., Déli pályaudvarról a 2-es metróval és a 7-es autóbusszal, vagy a 44-es villamossal, a Nyugati pályaudvarról a 4-es vagy a 6-os villamossal és a 7-es autóbusszal.

A föld negyedik szigete



Vízszintes: 1. Éneklő madarak. 5. A mai zongora egyik elődje. 13. Vezetékben áramlik. 14. Buzdít, lelkesít. 15. A főváros egyik részén. 18. Kis-ázsiai peremhegység. 20. Körülhatárolt forma. 21. A Duna szigete. 23. ...il fant, illedelmesen, kifogástalanul. 24. Latin szív. 25. Olasz város. 27. Mohóság, németül. 28. Omszk folyója. 29. Osztrák szövetségi tartomány. 31. Hangtalanul kutat. 32. Nagyobb gally egy fáról. 33. Dugig egynemű betűi. 35. Egymást követő betűk. 36. Japán elektronikai márka. 37. Fordítva van! 39. Ha egy betűt betoldunk tönkretesz (latin). 41. Betűt vetek. 42. Heveskedne, randalírozna. 44. Rosta szélei! 45. Ezen forog a mesebeli vár. 48. ... Dhabi, arab emirátus. 50. Ilyen hetet is tartanak Amerikában. 51. Biztatószó. 52. Víz oroszul. 54. Sine anno (röviden). 55. Horrordarab! 56. Állat has alatti prémje. 57. ... Josef ben, zsidó törvénytudó. Részt vett a Bar-Kochba-lázadásban. 59. Mint a 44. sor. 61. Idegen divat. 62. Északi megyénk lakója. 65. Római 149. 66. Azonosság (latin). 67. Afrikai állam.

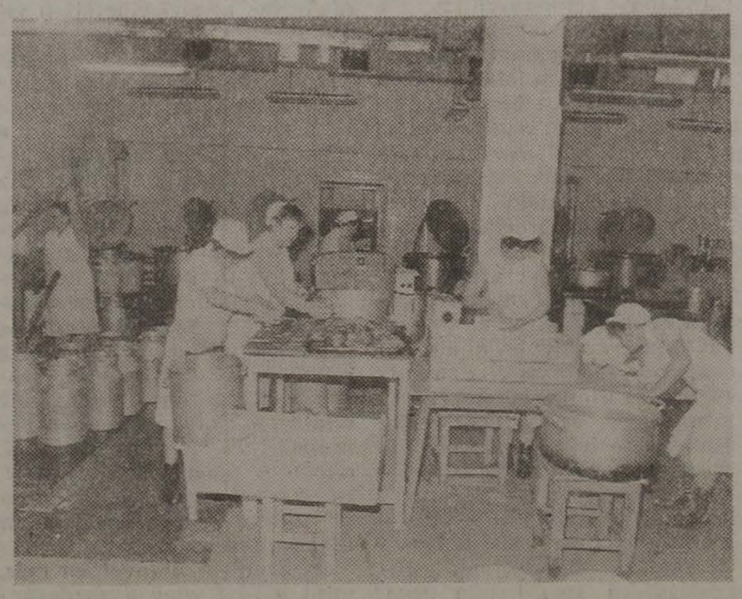
Függőleges: 1. Caesar átlépte. 2. Pincetorok. 3. Kronométer. 4. Hím állat. 6. Éneklőhang. 7. Szövetség, egyezmény. 8. Út, Rómában. 9. Vissza; szopóka. 10. Holló teszi a jegenyén. 11. Fordítva elhal. 12. Átpártol az ellenséghez. 16. Egy darab tudomány! 17. A magyarok őseinek kutatója. 19. ... Friedrich (1824—1884) cseh zeneszerző. 21. Régi görög hangszer. 22. **Egy földrajzi név.** 25. Becézett szülő. 26. Fordítva csonthéjas gyümölcs. 29. Fizetett tapsolók csapata. 30. Egy cég nevének rövidítése. 32. Régi űrmérték. 34. Sziréna, duda (orosz). 36. Nagyszámú népcsoport. 38. Ritka férfinév. 40. Osztrák folyó. 41. Hátsó-indiai folyó. 42. Csad betűi. 43. Ernyős virágú növény (ék.-fel.). 46. Argon vegyjele. 47. Spanyol város. 48. Olasz város. 51. Vízinövény. 53. Szükségpénz, névelővel. 56. Hullámtörő gát. 58. Magtárban van! 60. Adja vala. 61. Kérdőszó. 63. Sír. 64. Szintén.

Beküldendő: annak az országnak a neve, amelyben a függőleges 22. alatti található.

Beküldési határidő: január 30.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Marokkó:

Könyvutalványt nyertek: Csillik Mihály, Szeged, Madách u. 2. 6721; Horváth Balázsné, Budapest, Cirok u. 7. 1026; Andrédesz Lajosné, Budapest, Dugonics u. 24. 1043; Boros Zsigmond, Vác, Pf. 39. 2601; Nászai György, Budapest, Pöltenberg u. 134. 1154.



A ferencvárosi rendező pályaudvaron az Elamen Kft. működteti a 2149-es vasúti üzemi konyhát. Naponta 1706 adag ebédet főznek a vasutasoknak, valamint a Bihari úti és a Károly utcai ingyenkonyha látogatóinak a Vöröskereszt megrendelésére

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatóságának gépészeti osztálya PÁLYÁZATOT HIRDET

szolgálati főnöki munkakör betöltésére, határozatlan időtartamra, a Budapest Északi Vontatási Főnökségen

A legfontosabb munkaköri követelmények és feladatok:

A főnökség szervezeti és működési szabályzatába foglalt feladatok és tevékenységek szervezése, irányítása és ellenőrzése. A főnökség vezetője felelős a főnökség feladatainak teljesítéséért, a tevékenységi körébe utalt hatáskörök gyakorlásáért. Felelősséggel tartozik a főnökség munkájáért, az irányító és ellenőrző tevékenység teljesítéséért. Munkáját a kapcsolatos jogszabályokban, utasításokban, szabványokban, a főnökség ügyrendjében foglaltak, valamint a kiadott rendelkezések alapján látja el.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:

— szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség,
— felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés,
— tízéves szakmai gyakorlat,
— orvosi alkalmasság.

A munkakör betöltésének időpontja: 1993. március 1.

Bérezés: a 16/1992. (MÁV Ért. 6.) MHF. számú utasítás alapján.

A pályázat tartalmazza:

— a pályázó munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását,
— részletes szakmai önéletrajzát,
— szakképzettségeit, idegennyelv-ismeretét, egyéb végzettséget tanúsító okirat hiteles másolatát,
— hatósági erkölcsi bizonyítványt,
— terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

A pályázat benyújtásának határideje: 1993. január 31.

Helye: MÁV Budapesti Igazgatóság gépészeti osztály, Budapest VIII., Kerepesi út 3. 1087, Malczanek Antal munkagazdasági csoportvezetőnél. (Telefon: 17-38 üzemi, 113-8422 városi.)

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5115. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. JANUÁR 29.

A MÁV IDEI TERVKONCEPCIÓJA

Tovább csökken az utasok száma, az áruszállítás a tavalyi szinten

A MÁV Vezérigazgatóság a közelmúltban kidolgozta, majd vezetői értekezleten megtárgyalták és elfogadták az 1993. évre vonatkozó alapvető, átfogó tervszámokat. A tervkoncepciónál az 1992. évi várható adatokból, a számba vehető tendenciák értékeléséből indultak ki, de figyelembe vették már a kormány, a MÁV és az érdek-képviseleti szervezetek közötti tárgyalásokat, illetve a december 9-i megállapodások eredményeit is. A kiindulási tényezőket érdemes röviden áttekinteni.

A MÁV 1992-re azt tervezte, hogy 177 millió utast és 65 millió tonna árut szállít el. Az összes bevételt és az összes költséget egyaránt 85,9 Mrd Ft-ban határozták meg, így arra számítottak, hogy a gazdálkodási egyenleg nullszaldós lesz. Ezzel szemben mintegy 173 millió utast és 52,7 millió tonna árut szállított a vasút. Az elszállított utasok számát illetően a tervezetthez képest az elmaradás kb. 2 százalékos mértékű, de az utas-km majdnem a tervezett szinten alakult. Lényegesen nagyobb mértékű az áruszállítási teljesítmény elmaradása, mivel az árutonna 19 százalékkal, az árutonna-km pedig 15 százalékkal kevesebb a tervezettnél.

A bevételek is — összhangban a szállítási teljesítményekkel — lényegesen elmaradtak a tervezettől. Az összes bevétel mintegy 13,5 Mrd Ft-tal kevesebb az előre számítottnál. *Kevesebb lett a költség is közel 2,2 Mrd Ft-tal attól, mint amit a tervben meghatároztak.* Különösen az anyagjellegű ráfordításoknál értek el jelentős — 5,4 Mrd Ft-os — megtakarítást, a személyi jellegű kiadások viszont közel 2 Mrd Ft-tal haladták meg a tervezettet. Ezen belül a bérköltség járulékkal együtt 1,8 Mrd Ft-t jelent). A bevételek és kiadások egyenlegeként a múlt évben 11,3 Mrd Ft veszteség mutatható ki, annak ellenére, hogy a MÁV 8,5 Mrd árkiegészítést, illetve ártámogatást kapott.

1992-ben már egyértelművé vált, hogy az áruszállítási teljesítmények erőteljes csökkenése és az ezzel együttjáró bevételcsökkenés miatt már csak kis részben lehetett mérsékelni a személyszállítás veszteségét, tehát a keretfinanszírozás gyakorlata már a korábbi eredményeket nem biztosítja. *Az év közbeni veszteséges gazdálkodás is ezáltal a még kedvezőtlenebb pénzügyi helyzet áthidalásával a kormány 1992-ben több izben is foglalkozott.* Így vállalta a kormány a MÁV tb-tartozásának, illetve azok kamatai fizetésének átütemezését, a hitelfelvételekhez garanciát, és célul tűzte ki az állam és a MÁV pénzügyi kapcsolatrendszerének újraszabályozását.

Ha 1993-ra a kormány nem hozott volna támogató intézkedéseket, akkor a MÁV olyan rendkívüli kedvezőtlen gazdasági körülmények közé kerül, amely lehetetlenné tett volna bérfejlesztést, legalább 16 Mrd Ft veszteség keletkezik, és veszélybe kerül a működőképesség.

A kormány képviselői, a MÁV vezetői és a vasút terü-

(Folytatás a 4. oldalon.)

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet kritikája a magyar munkavédelemről

A szakértők az érdek-képviseleti rendszer fejletlenségét bírálták

A Közép- és Kelet-Európában zajló radikális változások nyomán a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) új kihívással találta magát szemben. A központi tervutasításos rendszerben működő gazdaságok szabad, demokratikus piacgazdaságokká történő átalakítása alapvetően érintette ezeknek az országoknak a szociális infrastruktúráját. Ez késztette arra a magyar kormányt, hogy kérje az ILO-t, hogy nyújtson segítséget a munkaügyi rendszerek tripartid együttműködési elvekre alapozott átszervezéséhez.

Az ILO igyekezett eleget tenni ennek a kérésnek. *Első fontos lépésnek tekintette, hogy elsősorban a munkavédelem egész rendszerét tanulmányozza hazánkban, és a tapasztalatok alapján ajánlásokat, javaslatokat dolgozzon ki a kormány részére.* A misszió — amely neves, nemzetközileg elismert szakértőkből állt — látogatására 1991. október 26. és november 9-e, majd 1992. január 26. és február 8-a között került sor.

Magyarországon kívül az ILO térségünk több államába küldött szakértőket ugyanazokkal a célokkal.

Látogatásuk során felkerestek több üzemet, vállalatot, szolgáltatócéget a nemzetgazdaság különböző területein. Többek között a békéscsabai állomásfőnökséget, ahol a helyszínen tájékozódtak az állomásfőnökkel, a Vasutasok Szakszervezete szakszervezeti bizottságának titkárával és a munkavédelmi vezetővel folytatott beszélgetés során a főnökség munkabiztonsági, munkaegészségügyi helyzetéről. Helyszíni bejárást is végeztek.

Megállapításaik többsége elmarasztaló. Különösen magasnak találták a halálos kimenetelű munkahelyi balesetek számát. Összehasonlításuk szerint amíg Ausztriában 10 000 üzemi balesetre 20-22, az NSZK-ban 7, addig hazánkban 40-45 halálos baleset esik. Hiányosnak találták a baleseti adatok és munkahelyi tényezők nyilvántartását. Az érvényes jogszabályok 63 olyan foglalkozási betegséget sorolnak fel, amelyek bejelentésre kötelezettek. *Megkérdőjelezték a foglalkozási megbetegedések számának hitelességét.* Például a munkavállalók száma hazánkban a vizsgálat időszakában körülbelül 4,8 millió volt, bejelentettek 990 foglalkozási megbetegedést. Ennek aránya a munkavállalók számához viszonyítva 1:4800. Ez az arány az NSZK-ban 1:530-hoz. Ha ezek a számok megfelelnek a valóságnak — vonta le a következtetést a misszió —, úgy ebben az esetben Németországban a munkakörülmények tízszer rosszabbak, mint hazánkban.

A meglátogatott gazdálkodószervezeteknél ennek az ellenkezőjét tapasztalták. A kedvezőtlen munkakörülmények is hozzájárulnak a lakosság alacsony élettartamához. Hazánk e tekintetben 32. helyen áll a nevezett országcsoportok között. Eddig a munkavédelemre nem fordítottunk kellő figyelmet. Ennek okait abban látták többek között, hogy hiányoznak a szükséges anyagi feltételek és beruházási eszközök. A termelési és technológiai innováció elégtelensége is fékezi a munkavédelem fejlesztését.

A munkaadókat és a munkavállalókat sem ösztönzi semmi a munkakörülmények javítására. A társadalombiztosítás rendszere nem hat ösztönzőleg az üzemi balesetek megelőzésére, a munkakörülmények javítására.

Az okok között az érdek-képviseleti rendszer fejletlenségét is említették. A magyar szakszervezetek nem kaptak jeles osztályzatot. Sőt munkavédelmi, érdekvédelmi tevékenységüket sem tekintették megfelelőnek. A szakértők a vállalati szakszervezeti részvétellel kapcsolatban kevés progresszív autonóm elképzelést tapasztaltak. Felhívták a figyelmet arra, hogy a munkavállalói részvétel a munkavédelem területén, nélkülözhetetlen lépés az Európai Közösség tagsága felé.

A szakszervezeteknek küzdeni kell azért, hogy a kormány vállaljon kötelezettséget, hogy a szakszervezeteket tájékoztatja a munkavédelmi helyzetről és ezzel kapcsolatos, nemzetgazdaságot érintő kérdésekről. Észrevételezte a misszió, hogy megítélésük szerint a kormányzat nem tekinti komoly partnernek a szakszervezeteket. Álláspontjuk szerint az állam kötelessége és az állami szervek érdeke, hogy aktívabb tevékenységet fejtsenek ki ezen a területen és tegyék lehetővé a szakszervezetek számára, hogy gyorsabban és hatékonyabban alkalmazkodjanak a kibontakozó folyamatokhoz. A korszerű társadalompolitika megvalósításához feltétlenül szüksége van a kormánynak egy erős partnerre a „munkavállalói oldalon". A misszió részletes tanulmányából, amit itt terjedelmi okoknál fogva nem elemezhetünk, levontuk a tanulságokat.

Pásku Jenő

Együttműködési megállapodás a rendőr-főkapitányságokkal

A MÁV területén a közrend és közbiztonság, a bűncselekmények megelőzése és felderítése, valamint a vasúti átjárók közlekedésbiztosságának javítása megköveteli, hogy az ebben érdekelt rendőri és vasúti szervek munkájukat szorosabbra fűzve összehangoltabbá tegyék. Megállapításaikról rendszeres tájékoztatást adjanak, illetve lehetőségeikkel egymást segítsék. E célok megvalósítása érdekében a szegedi igazgatóság és a területéhez tartozó Bács-Kiskun, Békés és Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányságok vezetői december 22-én Szegeden, az igazgatóság székházában együttműködési megállapodást kötöttek. A MÁV részéről *Tóth Imre* vasútigazgató írta alá az együttműködést tanúsító okmányt.

Az együttműködési megállapodás széles területet ölel fel, mindazokat, amelyek igénylik az együtt dolgozást. Az aláírást megelőző egyeztető tanácskozáson egy-két, mostanában mind gyakrabban előforduló esetre külön is ráirányították a jelenlévők figyelmét. Így a különféle színesfém-anyagok, akkumulátorok eltulajdonítására, amelyek következtében jelzőberendezések válnak használhatatlanná, ezáltal veszélyeztetik mind a vasúti, mind a közúti közlekedés biztonságát.

Igen veszélyeztetett terület az utóbbi időben Szatymaz—Kiskundorozsma térsége, ahol rendre eltűnnek a fénysorompót működtető akkumulátorok, vagy sok a kábellopás a Kiskunhalas—Kiskőrös vonalszakaszon. Sajnos, ma már nem újság az utasok kifosztása sem, elsősorban a nemzetközi személyszállító vonatokon. Ez elsősorban a budapest—kelebiai vonalra jellemző, de előfordult már ilyen eset a Lőkösháza—Budapest vonalon is.

Remélhetően e kedvezőtlen helyzeten segít majd az együttműködési megállapodás. Elmondták, hogy mely nagyobb állomásokra lehet vasúti rendőrséget telepíteni. Ennek gyakorlati megvalósítása függ a rendőrség személyi állományának mielőbbi feltöltésétől és természetesen a szükséges feltételek megteremtésétől. Erre várhatóan az év második felétől kerülhet sor. Addig is a körzeti megbízottak járőrözésük során útba ejtik a vasútállomásokat is — ezzel is segítve a rend megtartását. Ahhoz, hogy valóban rend legyen a vasúton, szükséges az is, hogy a vasutasok is tekintsék feladatuknak a közbiztonságot, és segítsék a rendőrök munkáját, mert eredményt csak együttműködve lehet elérni.

(Gellért)

ÚJÉVI KONCERT

Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, január 12-én újévi hangversenyre invitálta azokat az embereket, akik a legtöbbet teszik azért, hogy a tárca területén olajozottan menjen a munka. A Zeneakadémián második alkalommal jöttek össze a minisztérium hatáskörébe tartozó vállalatok prominens személyiségei, a külföldi államok magyarországi nagykövetségeinek képviselői, a honi tudományos élet jelesei, illetve a médiumok azon képviselői, akik a közlekedés, a hírközlés, a vízügy életét, eseményeit közelebb hozzák az olvasókhoz, a nézőkhöz, a hallgatókhoz. Az újévi koncerten közreműködött a Medveczky Ádám vezényelte Magyar Szimfonikus Zenekar. (Képünkön Siklós Csaba köszönti a vendégeket. Tüttő Tibor felvétele.)

Söpör a MÁV

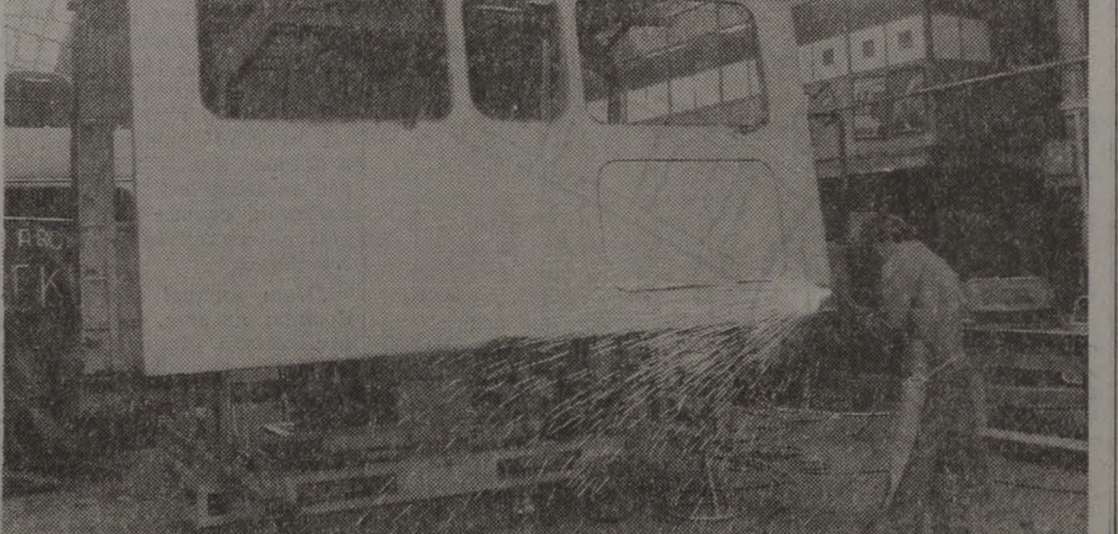
A Vasutasok Szakszervezete Műszaki Kocsiszolgálati Tagozata január 19-én tartotta ügyvivői értekezletét, amelynek témája a gépészeti és járműfenntartási főosztály által összeállított 1993-as létszámgazdálkodás volt. A tagozat nem tudja elfogadni a létszámkoncepciót, mert az nem a valós számadatokat tartalmazza. Nem teljesült az az óhajuk, amely szerint *a MÁV először a feladatot határozza meg, és annak ismeretében az ahhoz tartozó létszámot.*

Elfogadhatatlan számunkra, hogy a MÁV a még meglévő kocsitisztítói létszámtól akar megválni. Ez mintegy 800 személyt érint. A feladatot külső vállalkozásba adja. Az a véleményünk, hogy a személykocsi-tisztítás alaptevékenység és ezt nem szabad vállalkozásba adni. A fejlett európai vasutaknál is ez a gyakorlat. A Német Vasutak évekkel ezelőtt vállalkozásba adta a kocsitakarítást és 1992-től folyamatosan visszavette, mert így gazdaságosabb.

A MÁV a tevékenység leválasztását elhatározta, de gazdasági számítást nem végzett, tehát bizonyítani sem tudja, hogy miért van szükség erre a lépésre. Véleményünk szerint a MÁV kiszolgáltatott helyzetbe kerül, mert a jövőben a vállalkozók a munkáért annyi pénzt fognak kérni a MÁV-tól, amennyit akarnak.

Példa lehetne a tavaly Szombathelyen létrejött túlnyomórészt MÁV részesedéssel, [illegible] megalakított TIP-TOP Kft., amely [illegible] is működik.

Kocsiszolgálati tagozat



Az Északi Járműjavító az önállóvá válás után továbbra is a villamos mozdonyok és a nagy teljesítményű dízelmozdonyok javítását végzi (Tüttő Tibor felv.)

A VSz Nyugdíjas Tagozatának levele

Ne kelljen szociális segélyért könyörögni

A nyugdíjastagozat összegezte azokat a témákat, amelyek az elmúlt évben foglalkoztatták a vasutas nyugdíjasokat és ezekről tájékoztatták *Nagy Sándort*, az MSZOSZ elnökét is.

A Vasutasok Szakszervezete Nyugdíjas Tagozata 85 alapszervezetbe tömörülve és 51 csatolt nyugdíjascsoportot nyilvántartva, közel 60 ezer tagdíjfizető vasutas nyugdíjast tart számon. *Amíg a tényleges vasutasoknál, több mint tíz féle szakszervezet gyengíti a mozgalom és az érdekvédelem egységét, a nyugdíjasok tagozatunk mögött sorakoznak fel.* A vasutas szolidaritás és az egység jegyében éppen ezért felvállaljuk, mind a 135 ezer nyugdíjas érdekvédelmét, gondjainak, panaszainak tolmácsolását.

Tagozatunk az Országos Nyugdíjas Kamara tagszervezete, képviselőink az MSZOSZ nyugdíjasválasztmányában, a szociális tanácsban, a Vasutasok Szakszervezete tanácsában és választmányában egyaránt megtalálhatók. Mondanivalónkat 3 pontban foglaljuk össze:

1. A vasutas nyugdíjasok szociális helyzete, időszerű szociális kérdésekről alkotott véleményük.

2. A magyar vasutak valósághelyzete, a nemzedékek összefogásának szükségessége.

3. A kormány gazdasági és szociálpolitikájának bírálata, javaslatok az MSZOSZ vezetőségének.

A vasutas nyugdíjasok szociális helyzete rosszabb az országos átlagnál. Ennek az az oka, hogy a névleges bérek az ötvenes évek elejétől mindig 10-30 százalékkal maradtak el az ipari átlagbérektől. Az októberi kifizetések alapján (tehát a háromszori emelés után!) a szerényen számított 10 ezer forintos létminimum alatt van sorstársaink 62 százaléka. Ha az újpesti családsegítő létminimum-számításait fogadjuk el hitelesnek, akkor szomorúan jelentjük, hogy nyugdíjasaink 94 százaléka él a létminimum alatt, vagy annak alsó határán. Nagy összegű ellátásban (30-36 ezer forint között) a 135 ezer közül mindössze 13 található. A tisztes megélhetést biztosító 20-30 ezer forint közötti sávban is csupán 422-en vannak. Ez a szám alig haladja meg a 3 ezreléket.

Ezek a számok tényszerűen bizonyítják, hogy az egyre növekvő társadalmi feszültségeket a nyugdíjak átcsoportosításával, az emelések limitálásával nem lehet megoldani. *Az 5-7 ezer forintból tengődőket a lassú éhhaláltól nem lehet úgy megmenteni, ha központi intézkedések helyett néhány milliárd forinttal megemelik az önkormányzatok segélyalapját és elvárják azt, hogy 37-42 évi becsületes vasúti szolgálat után kollégáink a szociális osztályok ajtajai előtt félnapokat várakozzanak és szociális segélyért könyörögjenek.*

Érthető tehát a növekvő türelmetlenség, hiszen az 1992. évi viszonylag kedvező nyugdíjrendelkezéseket teljes egészében semmissé tették a második félévi drasztikus áremelések az alapvető élelmiszereknél, a lakásrezsinél, a villany-, gáz-, víz- fűtőanyagok, valamint a gyógyszerek árainál.

A bírálatból kijut az érdekvédelmi szervezeteknek is, de különösen irritálja a nyugdíjasok nagy többségét az ígéretek és a parlament által szentesített törvények be nem tartása, illetve a gazdasági életet serkentő, a szociális kérdések megoldását elősegítő törvények késése.

A vasút 10 milliárdos vesztesége 1993-ban tovább növekszik. A műszaki fejlesztések, a karbantartás tíz év óta tartó visszafogása, illetve elmaradása előrevetíti a vasúti katasztrófák árnyékát is. Látszólag mindez bennünket csak érzelmileg érint. De ez nem igaz! *A nemzedékek összefogására van most szükség! Gyermekeink, unokáink munkahelye, reálbére válik bizonytalanná és máris sokan osztják meg csekély nyugdíjukat munkanélküli, OTP-törlesztési terhekkel küszködő gyerekeikkel.* Másrészt a gazdaságilag ellehetetlenülő, fizetésképtelen vasút — az egész világon egyedülálló kevés állami támogatással nehezen tudja majd a kollektív szerződésben megadni a nyugdíjasokat eddig segítő juttatásokat.

A miniszterelnök úrnak írt levelünkben is kifejtettük, hogy fejlett infrastruktúra és ezen belül korszerű vasúti közlekedés nélkül nem tudunk Európához felzárkózni. Az ország ökológiai és gazdasági érdekei egyaránt megkövetelnék, hogy mihamarabb az Országgyűlés napirendjére tűzzék az új közlekedéspolitikai koncepciót és a vasúti törvényt.

A súlyos gazdasági örökség és a mindenki által várt gyors változások nemzeti összefogást igényelnek. *A szakszervezeti vagyon felosztására irányuló megegyezésnél az MSZOSZ önmérsékletet tanúsított és megtette az első lépést a szakszervezeti egység megtartása útján.* Reméljük, hogy a költséges szakszervezeti választások végleg elmaradnak, hiszen a szakszervezetek súlyát a tagdíjfizetők létszáma fémjelzi.

Sokan bírálják napjainkban a törvényhozás munkáját. A képviselők órákig vitatkoznak harmadrendű kérdéseken, s közben nem jut idő a beruházásokat serkentő, a termelési szférában munkahelyeket teremtő gazdaságpolitika kidolgozására, vagy a papíron maradt szociális háló kifeszítésére. Valószínű a megfelelő szakmai áttekintés is hiányzik akkor, amikor gazdasági elemzés nélkül fogadnak el törvényeket. Ilyenkor azok végrehajtásánál derül ki, hogy a megsokszorozódó adminisztráció költségei felemésztik a törvény elképzelt kedvező hatását.

A vasutas nyugdíjasok azt várják a kormánytól, az Országgyűléstől, hogy forduljanak „arccal a gazdasági és szociális kérdések felé" és ne vesztegessék drága idejüket médiumvitákra és ideológiai szócsatározásokra.

Ami pedig a napirenden lévő és a nyugdíjasokat elsősorban érintő kérdéseket illeti, az a véleményünk:

— A kétkulcsos áfa pénzügyi szempontból okos dolog, ha ezzel legalább 100 milliárd forint erejéig meg tudják csapolni az 500 milliárdra becsült nem adózó láthatatlan jövedelmeket. Ebből rekompenzáljanak minden nyugdíjast, folytassák belőle az értékvesztett régi nyugdíjak korrekcióját, és az új adórendszert a nyugdíjemeléssel egy időben vezessék be (legkorábban április 1-jétől, hogy a nyugdíjasok a márciusban emelt nyugdíjból meg tudják venni az alapvető élelmiszereket).

— Szorgalmazzuk az új társadalombiztosítási törvény elfogadását, új, az eddiginél igazságosabb biztosításra épülő, a befizetett járulékkal és a szolgálati idővel arányos nyugdíjak bevezetését, a korengedményes tömeges nyugdíjaztatások beszüntetését.

— Tiltakozunk a természetbeni juttatások megadóztatása és a nettó bérnövekedéstől törvényellenesen elmaradó nyugdíjemelés ellen. Szüntessék meg a nyugdíjasok részére folyósított bárhonnan származó szociális segélyek megadóztatását. A munkát vállaló nyugdíjasoknál a mindenkori létminimum 12-szeresét meghaladó összeg legyen az önadózás alsó határa.

— Szükségesnek tartjuk a társadalombiztosítás pénzügyi és gazdálkodási önállóságának mielőbbi megteremtését, az állami vállalatok tb-járulék befizetési elmaradásának központi átvállalását, az államosított vagyon visszaadását.

— A privatizációt elsősorban a termelőszférában kell gyorsítani és nem szabad az egészségügyi, közlekedési, szociálpolitikai szférában a szabadversenyes kapitalizmus piaci törvényeit érvényesülni hagyni.

Mi elfogadjuk az idősek világnapján nyilvánosságra hozott kamarai állásfoglalást és az MSZOSZ nyugdíjasválasztmányának felhívását. Bízunk abban, hogy a nagygyűlésen elhangzottak erősítik a szakszervezeti mozgalmat és elegendő érvet szolgáltanak az MSZOSZ időseket segítő érdekvédelmi politikájában.

Feleky Pál elnök **Kukovicza Árpád** titkár

Krizsán Sándor
Országos Nyugdíjas Kamara
sajtóbizottság-vezető

★

Kedves Feleky Kolléga!

Az országos nyugdíjasnagygyűlésen részemre átadott levelet megkaptam. Köszönöm, hogy időt szakítottak a vasutas nyugdíjasok gondjainak bemutatására. A helyzetértékelésük, valamint a javaslataik figyelemre méltóak.

Amint a sajtóból is értesülhettek az ÉT november 20—22-i ülésén elfogadott döntés részben vagy egészében magába foglalja az Önök javaslatait is.

Tudomásom van arról, hogy az MSZOSZ nyugdíjasválasztmányának egyik erőssége a Vasutasok Szakszervezete Nyugdíjas Tagozata.

Kívánok további munkájukhoz erőt, egészséget és sok sikert.

Tisztelettel:
Nagy Sándor

Mikor folyamatos a dolgozók munkaviszonya?

Munkavállalói jogok az átalakulás sodrában

Az új piaci feltételekhez való alkalmazkodás a MÁV-on belül is erőteljes változásokkal jár együtt. A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a munkavállalók — az átalakulás során — a motor, illetve a fék szerepét játszhatják. A fék szerepe akkor jut túlsúlyba, ha az átalakítást végzők (kft.-alapítók) nem számolnak kellőképpen az emberi tényezővel, nem vonják be őket a változások lebonyolításába. Ilyen esetben a változásokkal szembeni ellenállás igen erőteljes lehet. Az ellenállás eleve nagyobb, ha a munkavállalók azt tapasztalják, az alapító nem számít rájuk.

Az átalakulás a munkavállalók aktív együttműködése nélkül gyengébb hatásfokkal vihető véghez, ezzel az alapítónak számolnia kell. A változások elindítása egységes vezetési szándékot és kidolgozott stratégiát feltételez, természetesen beleértve a humán stratégiát is. Azt tapasztaltuk, hogy ez utóbbit az alapító nem eléggé ismerte fel.

A változtatás szükségességét, indokait a munkavállalók tudomására kell hozni. Az átalakítás programjának ismertetése során egyaránt el kell mondani annak előnyeit és hátrányait. A fentiek szerint végigvitt átalakításra jellemző, hogy a munka az átszervezés alatt is folyik és a munkavállalókkal való kapcsolat sem romlik meg.

Az átalakulásban nemcsak a rosszat kell látni, hanem egy új lehetőséget a talponmaradásra, a munka és keresetek színvonalasabb biztosítására. A Vasutasok Szakszervezete a MÁV-nál folyó átalakítások kezdete óta keményen küzd az átszervezések előbbiekben ismertetett módjának megvalósításáért, különös tekintettel a munkavállalók jogi helyzetének elfogadható rendezéséért. Ezzel kapcsolatban a munkavállalói érdekvédelemben nagy segítséget jelent számunkra a Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiumának 154. számú állásfoglalása.

Felmerül a kérdés, hogy a Legfelsőbb Bíróság miért tűzte napirendre a munkavállalók jogi helyzetének rendezését?

Sok panasz érkezett a Legfelsőbb Bíróságra, hogy üzemek, üzletek — nem egyetemleges jogutódlással — történő gazdasági társaságba történő bevitele esetén a munkaviszony megszakadt. Ha a gazdasági társaság a munkavállalóknak felmondani kényszerült (3 éven belül), elestek a végkielégítéstől. A Legfelsőbb Bíróság alaposan (szinte történetileg) megvizsgálta az említett problémát és a következőket állapította meg.

A Kúria már a húszas-harmincas években foglalkozott ezzel a kérdéssel és olyan döntést hozott, hogy a munkáltató személyében bekövetkezett változás nem érinti a munkavállalók munkaviszonyát, továbbfoglalkoztatásuk esetén.

Hasonló megoldást talált az 1974-ben a II. 10197/1974. számú LB. törvényességi határozatában, továbbá a régi Munka Törvénykönyve végrehajtási rendelete 19. (1) bekezdésében. Ezekben a következők vannak rögzítve: *„Nincs szó szerződésmódosításról, ha a dolgozó munkájának jellege, sőt munkafeladatai is változatlanok, csupán más szervezeti alárendeltségben végzi a munkáját."*

„Nem igényel szerződésmódosítást az sem, ha csupán a munkáltató elnevezése változik, a dolgozó munkaköre azonban változatlan marad. Ilyenkor csak a munkáltató elnevezésének megváltozását kell feltüntetni a munkaügyi okmányokon." Ilyen előzmények figyelembevételével hozta a 154. számú állásfoglalást a Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiuma.

Ennek lényegét az alábbiakban foglaljuk össze:

„A munkaviszonyt a munkáltató személyében bekövetkezett jogutódlás nem érinti. Ehhez képest a jogelőddel létesített munkaviszony a jogutóddal változatlanul fennáll és különösen a felmondási idő és a végkielégítés szempontjából a munkaviszonyban töltött időket együttesen kell számításba venni."

Eszerint a munkáltatónak jogutódlással történő megszűnése, illetőleg megváltozása nem vezet a munkaviszony megszűnéséhez, hanem ilyenkor a munkaviszony (ide nem értve természetesen a közös megegyezésen alapuló módosítás esetét) változatlanul fennáll a jogutód munkáltató és a munkavállaló között.

Ilyenkor a jogelőddel létesített munkaviszony időtartamát — különösen a felmondási idő és a végkielégítés szempontjából — *számításba kell venni.*

Az átalakulással érintett MÁV szervezeti egységek az itteni munkavállalók szempontjából különösen kiemelkedő jelentőségű a 154. MK. állásfoglalás azon része, amely egyértelműen rögzíti a következőket:

„Az állásfoglalás alkalmazása szempontjából jogutódlásnak kell tekinteni nemcsak az egyetemes jogutódlást, hanem az üzemnek, üzletnek, munkahelynek megállapodáson alapuló átvételét is, ha az átvevő az átadó jogaiba lép (így különösen a munkáltatói üzem egésze vagy meghatározott része vonatkozó jogátruházás, például adásvétel, csere, bérlet, haszonbérlet, illetve gazdasági társaságba való belépés vagyonbevitel révén) a munkavállalók folyamatosan történő tényleges továbbfoglalkoztatásával."

A MÁV különböző szervezeti egységeiből alapított kft.-k vonatkozásában nagy jelentőségű, hogy a Legfelsőbb Bíróság állásfoglalása értelmében jogutódlásról nemcsak akkor beszélünk, ha a jogelőd munkáltató megszűnik, hanem akkor is, ha a jogelőd egyes szervezeti egységéből (egységeiből) alakul gazdasági társaság. Például, ha az üzem, főnökség alakul át gazdasági társasággá.

A legfelsőbb bírósági állásfoglalás értelmében a jogutódlásnak melyek a feltételei?

Üzem, főnökség gazdasági társaságba történő bevitelének megállapodáson kell alapulnia. Adott esetben ilyen megállapodásnak minősül a gazdasági társaság (kft.) alapító okirata. Nem vitás, hogy esetünkben ez a feltétel megvan. Egyértelmű az is, hogy a vagyonbevitel végbement. Tehát e feltétel is teljesült esetünkben. A jogutódlás további feltétele a munkavállalók folyamatos továbbfoglalkoztatása megvalósult, olyannyira, hogy többségük ugyanannál a munkapadnál (asztalnál) ugyanazt a munkát végzi. A munkapadtól (géptől), munkavállalói szemmel — természetesen leegyszerűsítve — nézve, az átalakulás pillanatában voltaképpen nem történt más, mint „cégtáblaátfestés". Ez önmagában is indokolja a munkaviszony folyamatosságának elismerését.

Fentiek alapján megállapítható, hogy a MÁV-tól a MÁV által alapított kft.-be átkerült dolgozók munkaviszonya folyamatos.

A munkavállalók jogi helyzetének rendezése tárgyában a Vasutasok Szakszervezete az alapítóval a tárgyalásokat még a Legfelsőbb Bíróság idézett állásfoglalásának megszületése előtt megkezdte. Ez alapján az érintett munkavállalók munkaviszonyának folyamatosságát nemcsak az állásfoglalás, hanem az egyéni munkaszerződések is biztosítják. Az üzemek ez év január 1-jei átalakulása során készített egyéni munkaszerződések nemcsak a munkaviszony folyamatosságának elismerését rögzítik, hanem az új kollektív szerződés alkalmazását is megállapodásba foglalták. Természetesen a Vasutasok Szakszervezete az új munkáltatóknál kezdeményezi az új kollektív szerződések megkötését.

A munkavállalók egyéb jogosítványainak biztosítása érdekében a Vasutasok Szakszervezete megállapodást kötött az alapítóval, ez — egyebek mellett — rögzíti a következőket:

Az egyszemélyes (MÁV) gazdasági társaságok MÁV-tól átkerülő dolgozóit és családtagjait, továbbá az onnan nyugdíjba vonulókat a MÁV-dolgozókkal azonos utazási kedvezmények illetik meg. Ugyanez (MÁV-munkavállalókkal azonos feltételekkel) vonatkozik a MÁV-lakások megvásárlására, természetesen esetleges értékesítés esetén. A gazdasági társaságok munkavállalói által fizetendő lakáscélú munkáltatói kölcsönök törlesztésre kerülő részleteit a MÁV a kft.-k számlájára átutalja. Ennek viszont feltétele, hogy a kft. ezen pénzeszközöket csak lakáscélú támogatásra használhatja fel.

A MÁV-egészségügyi ellátás igénybevétele céljából a gazdasági társaságok szerződést köthetnek. A Vasutasok Szakszervezete a szerződés létrehozásában való közreműködést fontos feladatának tekinti.

A Vasutasok Szakszervezete a létrejött új gazdasági társaságokat ugyanolyan jogállású önálló munkáltatónak tekinti, mint a MÁV-ot. Természetesen e munkáltatóknál is a Munka Törvénykönyve II. fejezetében rögzített előírások figyelembevétele alapján fejti ki tevékenységét, különös tekintettel a munkavállalók maximális érdekvédelmére.

Fontosnak tekinti az új munkáltatókkal való együttműködést. Szem előtt tartva, hogy csak eredményesen tevékenykedő munkáltató képes biztos egzisztenciát és tisztességes megélhetést biztosítani a munkavállalóknak. Ebből kiindulva a Vasutasok Szakszervezete szükségesnek tartja, hogy a gazdasági társaságok ügyvezetőivel a kapcsolatot felvegye és az együttműködés időszerű kérdéseit megtárgyalja, majd az együttműködési megállapodás megkötését kezdeményezze.

Dr. Garabon Sándor

Cukorbetegek csoportja

Január 15-én ötven vasutas taggal megalakult a Vasutas Cukorbetegek Egyesületének hatvani csoportja. Az állomás oktatótermében megjelent érdeklődőknek és tagoknak *dr. Fehér István*, az egyesület elnöke és *dr. Dömötör Erzsébet*, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet cukorbeteggondozójának főorvosa tartott előadást a cukorbetegség kezeléséről és megelőzéséről.

Az értekezlet résztvevői vezetőséget választottak. Ez év második felében kiállítással egybekötött előadást rendeznek az egészséges táplálkozásról és életmódról.

INTÉZKEDÉSI TERV A MÁV SZERVEZETI VÁLTOZÁSAIRÓL

Megállapodás a vezérigazgatósággal

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A Vasutasok Szakszervezetének Területi és Tagozati Tanácsa az 1993. január 6-i ülésén foglalkozott a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó tevékenységek szervezeti továbbfejlesztésének, illetőleg gazdasági társasággá történő alakításának tervezete és feltételei tárgyában 1992. október 1-jén bejelentett kifogással.

A tanács részletesen elemezte a megalakuló gazdasági társaságoknál alkalmazásra kerülő munkavállalók körülményeit, a kft. gazdasági működésének feltételeit.

A bejelentett kifogás feloldása érdekében meginduló egyeztető tárgyalás az elmúlt napokban megállapodásközelbe került. *A többszöri egyeztetések alapja az érdekvédelmi szervezetek számára átadott alapítóokirat-tervezetek voltak.* A helyi szervezetek véleményüket kialakították és írásban átadták a gazdasági vezetőknek.

Az említett véleményeket összevetve kialakult egy összegző anyag, amely gerincét képezte a MÁV illetékes vezetőivel folytatandó egyeztető tárgyalásoknak.

A járműjavító üzemek és az építési főnökségek, intézőbizottságai is kialakították véleményüket az átalakításokkal kapcsolatban és közreműködésükkel hatékonyan segítették a megállapodás-tervezet megszövegezését, így az intézőbizottsági észrevételek is bekerültek a megállapodás-tervezetbe.

A Területi és Tagozati Tanács úgy határozott, hogy ha a megállapodást mindkét fél aláírja, azzal egyidejűleg a kifogást visszavonja.

Papp Pál,
a VSz elnöke

★

A MÁV racionalizálási intézkedései, valamint a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó tevékenységek szervezeti továbbfejlesztésének, illetve gazdasági társasággá alakításának tervezetével szemben a Vasutasok Szakszervezete az Mt. 23. paragrafusa alapján 1992. október 1-jén 491/1992. I. szám alatt a MÁV Vezérigazgatóságának kifogást nyújtott be.

Az egyeztető tárgyalások eredményeként a felek a következőkben állapodtak meg:

1. Az építési főnökségekből és a járműjavitókból alakuló 100 százalékos MÁV-tulajdonú kft.-k a szindikátusi szerződésekben foglaltaknak megfelelően törzstőkeemeléssel ingatlanvagyont kapnak. A törzstőkeemeléssel együttjáró költségeket az alapító (MÁV) magára vállalja. A vagyon tényleges átadására a MÁV részvénytársasággá történő átalakulásakor, de legkésőbb 1993. december 31-ig kerül sor.

2. Az átalakulásban érintettek kezelésében lévő üdülő, hétvégi ház célú létesítmények tulajdonlására vonatkozóan az 1. pontban részletezettek a mérvadók. Az egyéb szociális és jóléti intézmények ügyében egyedi megállapodások történnek.

A törzstőkeemelésig (az ingatlanok átadás-átvételéig) a kft.-k az üdülési célú létesítmények, ingatlanok hasznosítására bérleti szerződést kötnek. A bérleti díj 3,— Ft m²/év (hasznos alapterület). Az átadás-átvétel megtörténtéig az üzemeltetési és állagmegóvási feladatokat és költségeket a kft.-k magukra vállalják.

3. A kormány és az érdekképviseletek között 1992. december 9-én létrejött megállapodás szerint a MÁV és a kft.-k együttműködésének alapja az utóbbiaknál foglalkoztatott 13 500 fő kapacitásának 80 százalékos lefedése MÁV-megrendelésekkel.

Ha valamelyik kft. a MÁV részére végzett teljesítések kifizetésének elmaradása vagy késedelme miatt fizetésképtelenné válna, *az alapító vállalja a működéséhez feltétlenül szükséges költségek* (bér + járulék + közüzemi díjak) *finanszírozását.* Az alapító ezen vállalása különösen fontos az építési szakág területén alakuló gazdasági társaságok esetében.

A MÁV vállalja, hogy az alapítást követő harmadik hónap után a társaságokkal együtt azok likviditási helyzetét felülvizsgálja.

4. A 100 százalékos MÁV-tulajdonú kft.-k közvetlenül a MÁV-tól átkerülő dolgozóit, azok családtagjait, valamint az onnan nyugdíjba vonulókat a MÁV-dolgozókkal azonos feltételek melletti utazási kedvezmények illetik meg.

5. A munkavállalói tulajdonszerzést az alapító annak feltételei létrejöttét követően biztosítja.

6. *A lakásbérlemények megvásárlásának lehetőségét, az alapító a MÁV-dolgozókkal azonos feltételek mellett biztosítja.*

7. A MÁV egészségügyi ellátás igénybevételéhez a kft.-k a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatósággal szerződést kötnek.

8. A kft. munkavállalói által fizetendő lakáscélú kamatmentes kölcsönök törlesztő részleteit a MÁV a kft. számlájára átutalja. A kft. ezen pénzeszközöket csak lakáscélú támogatásokra használhatja fel.

9. A kft. kötelezettséget vállal azzal, hogy a MÁV-tól átmenő munkavállalókkal kötött munkaszerződésben rögzíti, hogy a munkavállaló MÁV-nál eltöltött idejét a végkielégítés, valamint a felmondási idő meghosszabbodása tekintetében a kft. munkáltatónál eltöltött időként kell figyelembe venni. A végkielégítés mértékének megállapítása a MÁV 1993. évre érvényes kollektív szerződésben foglaltak szerint történik.

10. *A MÁV vállalja, hogy a kft.-k számláit 30 napon belül kiegyenlíti.*

11. A MÁV vállalja, hogy a kft.-kre vonatkozó aláírt alapító dokumentumokat a szakszervezetek helyi testületei részére mielőbb átadja, amelyek alapját képezik a később megkötendő kollektív szerződésnek.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete megállapodik abban, hogy a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó tevékenységek leválasztásának befejezése után, de ettől függetlenül is legkésőbb 1993. június 30-ig megvizsgálja és értékeli a kormány és az érdekképviseleti szervek között létrejött megállapodás végrehajtását, és az esetlegesen szükséges módosításokra közös megoldásokat dolgoznak ki.

A jelen megállapodás a MÁV által alapított egyszemélyes kft.-k szindikátusi szerződésének meghatározó részét képezi.

A Legfelsőbb Bíróság 154. sz. állásfoglalása értelmezése tekintetében a felek a Munkaügyi Minisztériumhoz, illetőleg a Legfelsőbb Bírósághoz fordulhatnak.

Budapest, 1993. január 7.

Vasutasok Szakszervezete
MÁV Vezérigazgatósága

Záradék: A megállapodás bevezető részében hivatkozott kifogás jogosságát a MÁV továbbra is vitatja.

A nyolcból hatnak a MÁV lesz a megrendelője

A járműjavítók önállóvá válása után

A Magyar Államvasutak nagyobbrészt már a századforduló előtt kialakította azokat a főműhelyeket, amelyekben vasúti járműveket — mozdonyokat, személy- és teherkocsikat — javítottak. A trianon utáni Magyarország területén nyolc főműhely, vagy ahogy az utóbbi négy évtizedben neveztük őket járműjavító maradt. Budapesten az Északi, az Istvántelki (volt Landler), vidéken a szolnoki, a debreceni, a miskolci, szombathelyi, a székesfehérvári és a dunakeszi a MÁV üzemeként végezte munkáját. Ez ma már a múlté. Január 1-jétől ezek a patinás üzemek, melyek az indoklás szerint, szervesen nem tartoznak a vasút alaptevékenységéhez, a privatizáció, a MÁV karcsúsítása ürügyén kiváltak a nagy családból, s önálló életet élnek.

— Hogyan ment végbe az önállóvá válás, ez a sokak számára oly fájdalmas mutét? — Erről kérdeztem *Kisteleki Mihályt,* a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetőjét.

— Az utóbbi években a személy-, de főként az árufuvarozásban drasztikusan csökkentek a teljesítmények. Mivel ez a tendencia tartósnak bizonyult, a MÁV szervezetét, a vasutasok létszámát a korábbinál jóval kisebb feladatokhoz kellett igazítani. A főosztály felügyelete alá tartozó ipari üzemek átalakulásának folyamata tavaly kezdődött és a terveknek megfelelően december végéig befejeződött. A nyolc járműjavitóból hat változatlan formában, de a korábbi felálláshoz képest csökkentett létszámmal ment kft.-be.

— Ez azt jelenti, hogy profilváltásra sehol sem kerül sor?

— Alapvető változás a hat közül egyiknél sem lesz. Az Eszaki Járműjavitóban továbbra is villamos mozdonyokat es nagy teljesítményű dízelmozdonyokat javítanak. Dunakeszin a négytengelyes személykocsik javítása mellett újak gyártására is van lehetőség. *A szolnoki járműjavitoban marad a dízelmozdony-javítás, s miként eddig, ezután is foglalkoznak személykocsi-javítással.* A két nagy teherkocsi-javító bázis, a debreceni és a miskolci járműjavító változatlan feladatokat végez. A szombathelyi járműjavító eddig többnyire vegyes munkákat kapott. Ezután is a kis teljesítményű dízelmozdonyokat, kéttengelyes Bz motorokat és motormellékkocsikat javít. A teherkocsi-javítás minimálisra csökken az üzemben.

— Mi lett a sorsa a szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemének?

— Az eredetinél valamivel kevesebb létszámmal önálló kft.-vé alakult. A motorjavítás visszakerült Szombathelyre, s maradt a vasszerkezeti gyártás. Ez azonban már nem MÁV megrendelésre történik. Termékeik értékesítéséről így maguknak kell gondoskodni.

— Szavaiból ítélve ez a hat járműjavító sínen van. Az istvántelkiről és a székesfehérváriról azonban nem esett szó. Velük mi történik?

— Ennek a két járműjavítónak, s az ott dolgozóknak a jövőbeni sorsa eltér a többitől. A székesfehérváriak már évek óta alkatrészgyártással, idegenfeles munkákkal foglalkoznak. Gyártmányaiknál legjelentősebb tétel a forgóváz. Ennek a Ganz—Hunslet Rt. a legnagyobb megrendelője. Ezenkívül a Dunaújvárosi Kohászati Műveknek speciális vagonokat, a Nagykanizsai Olajipari Vállalatnak pedig tartálykocsikat gyártanak. A székesfehérvárialaknak — az önálló kft.-vé válás után is — erre a bázisra épül a fő tevékenysége.

— Mi a helyzet az Istvántelki Főműhellyel?

— Ez az üzem a gőzvontatás megszüntetésével, a dízel- és villamos vontatás egyeduralkodóvá válásával speciális feladatok nélkül maradt. Teherkocsit egy ideig még javítottak, majd amikor Dunakeszin létszámhiány volt a személykocsi-javításba is besegítettek. Ezenkívül foglalkoztak konténer- és kormányszelep-javítással, kerékpár-megmunkálással és számos egyéb munkával. Később erre a sokféleségre is alig volt igény. *Így vetodött fel a gondolat, hogy ezt az üzemet vonjuk össze a dunakeszi járműjavitóval.* Ez megtörtént. Eredményeként, mind a létszámot, mind a tevékenységet illetően, jelentősnek mondható leépítéssel járó változás ment végbe.

— Mi lesz a sorsa azoknak az üzemcsarnokoknak, amelyeket a személykocsi-javításnál nem vesznek igénybe?

— Szervezési intézkedéssel megoldottuk, hogy az üzemnek korábban más célra használt csarnokában és néhány hozzátartozó épületben létre lehessen hozni az új villamosmotor-vonatok javítóbázisát.

— Ez is Dunakeszihez tartozik?

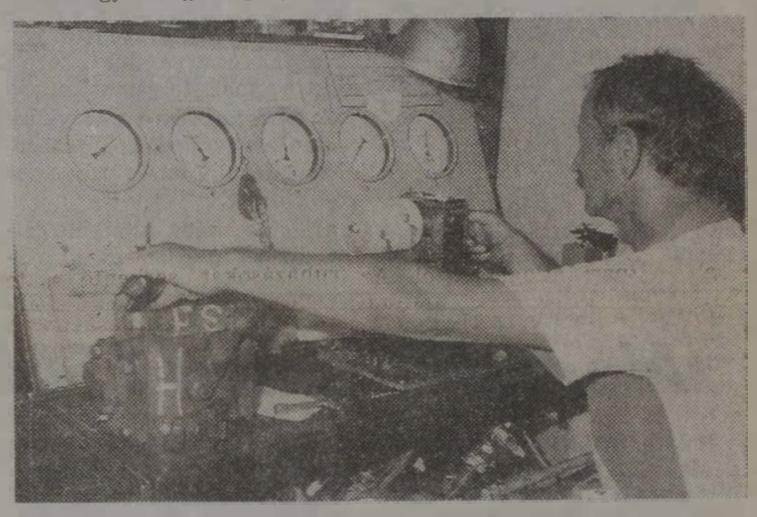
— Nem. Az Északi Vontatási Főnökség részeként üzemel. Ezzel két legyet ütöttünk egy csapásra.

— Hogyan?

— Egyrészt úgy, hogy a vontatásnál hiányzó kapacitást sikerült más területen megoldani. Másrészt a motorvonatok javítására és tisztítására helyből, az üzemből lehetett létszámot biztosítani.

— Ezekkel a változásokkal, a nagy múltú üzem összezsugorodásával az irodépület egy része is feleslegessé válik. Van elképzelés a hasznosítására?

— Igen. A MÁV Gépészeti Igazgatóságának egyik részlegét telepítjük oda. Azt a részleget, amely a Csengery utca egyik bérházában van elhelyezve. Itt jegyezném meg, hogy az átszervezések következtében ennek az igazgatóságnak a szerepe, a feladata megnőtt. Hiszen mindegyik üzemben pénzügyi önállóságot kapott, továbbá a gépészeti igazgatóság kihelyezett szakemberei fogják a gyártást, illetve a javításközi ellenőrzéseket végezni. A végső folyamatnál, a javított járművek átvételénél is közreműködnek. Ezért az eddiginél felelősségteljesebb munkát kell végezniük.



Próbapadon a dízelmozdony-fékezőszelep az Északi Járműjavitóban (Fotó: Tüttő)

— Ha jól értettem, a nyolc járműjavitóból hat továbbra is vasúti járművek javításával foglalkozik. A MÁV most, hogy kft.-vé alakultak, mind a hatnak tud munkát adni?

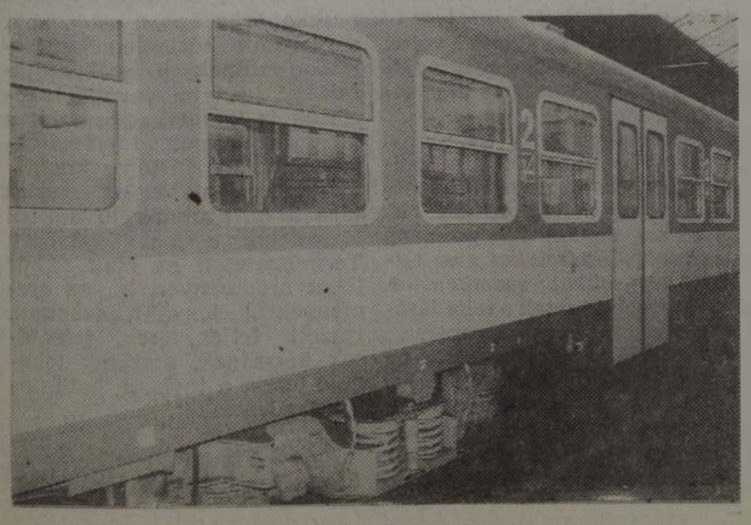
— A MÁV vezetői az érdekképviseleti szervekkel történt megállapodásban arra kötelezték el magukat, hogy az üzemeket technikai kapacitásának nyolcvan százaléka erejéig lekötik megrendelésekkel. Abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy a rendelkezésünkre álló járműjavítási költség erre rendelkezésre áll.

— A járműjavító üzemek önállóvá válásával milyen mértékű létszámcsökkentést kellett végrehajtani?

— Pontos számot még nem tudok mondani. Mivel hat üzemben nyolcvanszázalékos kapacitás lekötésre számíthattak, ennek megfelelő létszámleépítésre került sor. Egyes üzemeknél minimális, másoknál nagyobb létszámtól kellett megváliuk. Amennyire lehetett ezt próbáltuk humánusan, kulturáltan lebonyolítani. *A végkielégítéssel kiegészített felmondást azonban sajnálatos módon nem lehetett elkerülni.* Még akkor sem, ha ezt is megpróbáltuk a lehető legkisebb mértékben csökkenteni. A munkaügyi lebonyolítást a gépészeti igazgatóságra bíztuk. Aki vállalta a kft.-be való átlépést, az oda kerül, aki nem és a felmondási ideje nem érkezett el, ideiglenesen még a gépészeti igazgatóság létszámába tartoznak. Sokan vállalták a nyugdíjazást, voltak, akik pedig úgy döntöttek, hogy máshol keresnek munkát. Elismerem, hogy az, ami most a járműjavítók életében végbemegy, nem könnyű feladat. Sok mindent végig kellett próbálnunk. Remélem, hogy végül is sikeresen megbirkózunk a nehézségekkel.

Visi Ferenc

Az új motormellékkocsik gyorsvonatokban közlekednek



Lapunk ez évi január 15-én megjelent számának első oldalán *„Vasúti személykocsik a MÁV-nak”* címmel rövid tudósítás jelent meg arról, hogy a Ganz-Hunslet Vasúti Járműgyártó Rt. a múlt év végéig leszállította az egy évvel korábban megrendelt városkörnyéki villamos motorvonatok 30 mellékkocsiját. Ezek, az egyenként mintegy ötvenmillió forintba került járművek kényelmesek, korszerűek, jól reprezentálják a magyar mérnökök szakértelmét.

Csárádi János, a MÁV vezérigazgatója, a kocsik ünnepélyes átvétele alkalmával a Nyugati pályaudvar királyvárótermében tartott sajtótájékoztatón nagy jelentőségű eseménynek ítélte, hogy Magyarországon, az egykor szebb napokat látott Ganz-MÁVAG egyik utódvállalatánál újból megkezdődött a vasúti járműgyártás.

A termes, a 88+4 utas számára kényelmes, kárpitozott huzattal bevont, fejtámlás ülőhelyekkel rendelkező kocsikat a MÁV január közepétől a *Budapest—Szeged,* valamint a *Szeged—Cegléd—Miskolc* között közlekedő gyorsvonatokban állította forgalomba. A kocsik termes részeiben nem, de az előtereiben szabad dohányozni.

Szöveg: **Visi Ferenc**
Fotó: **Tüttő Tibor**

Magyar vasúttörténeti évfordulók

125 évvel ezelőtt, 1868. május 4-én két vonalat létesítettek: Szentlőrinc—Szigetvár—Középrigóc—Barcs és Szentlőrinc—Pécs—Pécsbánya rendezőpályaudvar között. (A vonalhossz 45, illetve 23 km, mindkettőt a Pécs—Barcsi Vasút építtette.) Ugyanezen év szeptember 1-jén adták át a forgalomnak a Barcs—Zákány—Murakeresztúr szakaszt. (70 km, Déli Vasút.)

120 évet vallhat magának öt pályánk 1873-ból. Február 4-én nyitották meg a Kisvárda—Záhony—Csap (28 km, Magyar Észak-Keleti Vasút); március 10-én a Hatvan—Jászberény—Újszász—Szolnok (54 km, MÁV); július 20-án a Dombóvár-alsó—Mágocs—Hidas—Bátaszék (61 km, Duna—Dráva Vasút); október 10-én a Bánréve—Fülek, ma Filakovo (48 km, MÁV) és október 19-én a Miskolc rendezőpályaudvar—Diósgyőr Vasgyár (7 km, MÁV) szárnyvonalat.

100 éve, 1893. október 24-től üzemel a Somogyszob—Balatonkeresztúr—Balatonmáriafürdő—Balatonszentgyörgy közötti vonal (60 km, Balatonszentgyörgy—Somogyszobi HÉV). November 23-án több helység örülhetett a vasúti összeköttetésnek, mert három irányba is megindult a forgalom: Szarvas—Orosháza; Kisszénás—Kondoros, valamint Orosháza—Mezőhegyes voltak az új kiinduló és végállomások (42, 6 és 35 km, Békés—Csanádi HÉV).

(horváth k.)

A MÁV idei tervkoncepciója

Tovább csökken az utasok száma, az áruszállítás a tavalyi szinten

(Folytatás az 1. oldalról.)

letén működő öt szakszervezet vezetője 1992. december 9-én a működőképesség fenntartása érdekében megállapodott abban, hogy a kormány a következő területeken nyújt anyagi támogatást:

— az 1993. évben esedékes tb-tartozásért garanciát vállal,
— jóváhagyja az Eurofirma-hitel felvételét,
— vállalta a tényleges létszámcsökkentés végkielégítésének finanszírozását,
— a termelési ártámogatásból 3 Mrd Ft év eleji átutalását,
— 2.7 Mrd Ft biztosítását az 1993. évi bérfejlesztéshez.
— a likviditási problémák áthidalásához szükséges 10 Mrd Ft hitel felvételéhez segítségnyújtást.

Mindezek az intézkedések azonban csak rövid távon segítik áthidalni a MÁV gazdálkodásának problémáit. Hosszabb távon a működőképességet a közeljövőben benyújtandó új vasúti törvénytervezet elfogadása és az abban foglaltak szerinti vasútfinanszírozás módosítása biztosíthatja.

A személyszállításnál az előző évek tendenciáinak megfelelően az utasszám és az utaskm további csökkenésére számítanak. Azt prognosztizálják, hogy a belföldi utazások mintegy 10 százalékkal csökkennek, a nemzetközi utasforgalom pedig változatlan szinten marad. Így az összes utasszám 159.4 millió fő lesz, amely a múlt évhez képest 8 százalékos csökkenést jelent.

Az áruszállításnál gyakorlatilag az 1992. évi mértékkel számolnak, amely összesen 52.6 millió tonna elszállítását jelenti. Ez a teljesítmény úgy jön létre, hogy a belföldi és exportforgalom némileg csökken, az import és tranzitforgalom pedig kismértékben növekszik. *Ez a prognózis optimistának tűnik, hiszen az előző évek tendenciáinak ilyen változása nem valószínű, hogy megvalósul.*

A koncepció szerint a MÁV 1993. évi összes bevétele 77 704 millió forint, az összes költsége pedig 81 938 millió forint. A veszteség így 4234 millió forint. Ennek megszüntetését a bevételek növelésével, a szociális kiadások csökkentésével és egyes racionalizálási intézkedésekkel (pl. létszámcsökkentés) tervezik megszüntetni.

A MÁV teljes munkaidőben foglalkoztatott átlagos állományi létszáma 1992-ben 99 800 fő volt. Az alaptevékenységen kívül szervezetek kiválásával és az alaptevékenységen belüli szakszolgálatok racionalizálásával 1993-ban 79 500 fő átlagos állományi létszámmal számolnak. *Szakáganként tervezett létszám:*

Üzemvitel	36 514
Gépészet	19 420
Pályafenntartás	11 058
Távk. és bizt. ber.	4 138
Anyaggazdálkodás	2 348
Közgazd. és igazg.	6 868

Az alaptevékenységnél maradó létszámnál összesen mintegy 5000 fő létszámcsökkentést terveznek (kb. 5 százalék). A létszámtervek véglegesítésére vonatkozó tárgyalások, egyeztetések a szakági főosztályok és a szakszervezetek között most vannak folyamatban.

A bérfejlesztésre a tervkoncepció azt tervezi, hogy a bérnövekedés három részből tevődik össze.

a) A kormány által biztosított összegből (bér és járulékaira 2760 millió forint) éves szinten 8,6 százalékos béremelés hajtható végre.

b) A végrehajtásra kerülő létszámcsökkentés bérének 50 százaléka további béremelésre használható fel (kb. 1,6 százalék).

c) Egyes 1992-ben végrehajtott intézkedések folyó évi kihatásai (a részmunkaidő és kényszerszabadság elmaradása, a Munka Törvénykönyve hatása) néhány ez évi bérnövelés jogszabályszerű végrehajtása (a minimálbér felemelése, soros előlépés a gyakorlati idő alapján). *Ezek összesen kb. 5 százalékkal növelik az átlagbért.*

A bérfejlesztésre vonatkozó tárgyalások a vezérigazgatóság és a szakszervezetek között most kezdődnek, de azt már eldöntötték, hogy a béremelésekre április 1-jével kerül sor.

1993-ban beruházásra-fenntartásra három forrásból állnak rendelkezésre különböző összegek:

saját forrásból 4959 millió forint, költségvetésből 4200, hitelből pedig 2719 millió forint. Összesen 11 878 millió.

Ez az összeg valamivel több mint amit 1992-ben erre a célra felhasználtak. A keretből beruházásra 4710, felújításra pedig 7168 millió forintot fordítanak. Karbantartásra (fenntartásra) 10 904 millió forintot terveznek.

A vázlatosan ismertetett tervkoncepció alapján készül el a MÁV részletes, 1993. évi terve, illetve ennek alapján folynak egyes kérdésekben (létszám, bér, szociális ellátás) az egyeztető tárgyalások az érdek-képviseleti szervekkel.

Dr. Simon József

BALESETI HELYZETKÉP

A kedvező statisztika ellenére rosszak a munkáltatás feltételei

A szakszervezetek határozottabban éljenek jogaikkal

Elemezve a MÁV tavalyi baleseti helyzetét, megállapíthatjuk, hogy az kedvező képet mutat. Érvényesül a négy éve tartó csökkenő tendencia, amely a magyar nemzetgazdaság foglalkozási balesetek számának alakulására is jellemző.

A MÁV-nál 1992-ben 25 százalékkal kevesebb foglalkozási baleset fordult elő, mint 1991-ben. Ezen belül nyolcan vesztették életüket, négyen szenvedtek maradandó károsodást. A baleseti táppénzes napok száma 18 százalékkal csökkent ugyan, de az egy főre eső gyógyulási idő öt nappal növekedett. *Kedvezőnek tekinthetjük, hogy az ezer főre eső balesetek száma a létszámcsökenésnél nagyobb ütemben, több mint 17 százalékkal mérséklődött.*

A statisztikai adatok még kedvezőbb képet mutatnak az üzemi baleseti kategóriában. Négyszáznegyvennel kevesebben sérültek meg, mint 1991-ben, kettővel csökkent a halálos üzemi balesetek száma, és változatlan maradt a csonkulásos eseteké. Több mint 8000-rel kevesebb volt a táppénzes nap, de ennek ellenére az egy sérültre eső gyógyulási idő emelkedett.

Kirívóan magas az úti, üzemi baleseti sérülteknél is a gyógyulási idő. Egy sérültnél meghaladja az ötven napot. Munkavédelmi szakemberek szerint ennek az az oka, hogy az úti balesetet szenvedettek is „100 százalékos" táppénzt kapnak. Így megéri, hogy minél tovább maradjanak betegállományban. Adataink szerint a foglalkozási baleseteken belül aránytalanul magas az úti, üzemi balesetek száma. Ennek okát is a 100 százalékos táppénzzel magyarázzák a munkavédelmi szakemberek. Például az otthoni balesetet ma nagyon könnyen lehet úti, üzemi balesetként elismertetni.

Részleteiben elemezve a baleseti adatokat igazgatóságonként és szakszolgálatonként, igen eltérő képet kapunk. Például a szegedi igazgatóság területén a MÁV-nál történt hat halálos üzemi baleset közül négy itt következett be. Vagy amíg a pécsi igazgatóságnál az 1000 főre eső balesetek száma 8 volt, addig Záhonyban ez a szám 21,1. Hasonló eltéréseket mutat az egy sérültre eső gyógyulási idő is. A szegedi igazgatóságnál 55.3 nap, a miskolci igazgatóság területén 34 nap. Elgondolkoztató különbségek.

A szakszolgálatok foglalkozási baleseti helyzete is vegyes képet mutat. *Az 1000 főre eső balesetek száma a kereskedelmi szakszolgálatoknál volt a legmagasabb, 29,2.* Ezt követte a gépészet 19,5 fővel. Messze alatta marad a távközlő és biztosítóberendezési szolgálat 8.2-vel, illetve az üzemviteli szolgálat 11.8 fővel.

Rendkívül nagy eltéréseket mutatnak az egy személyre eső gyógyulási idők is. Szélsőséges értékek: az anyaggazdálkodási szakszolgálatnál 65,6 nap, a vasút-egészségügyi szakszolgálatnál mindössze 21,6 nap.

A jellemzett összefüggéseket érdemes egy-egy adott területen részletesen elemezni, összehasonlító vizsgálatokat végezni, mert az ezekből levont következtetésekre építve hatékonyabb munkavédelmi intézkedéseket lehetne kezdeményezni a balesetek megelőzésse érdekében.

Egyéb összefüggések a baleseti adatok alapján. Az üzemi balesetek közvetlen okainak többsége, körülbelül 20 százaléka továbbra is a sérült figyelmezetlensége, előírásellenes tevékenysége. A közvetlen ok 10 százalékát teszi ki más személy szakképzettlensége, gyakorlatlansága, figyelmezetlensége, előírásellenes munkavégzése, ittassága. Jelentős azoknak a baleseteknek a száma is, amikor az ok a sérült gyakorlatlansága, egészségi állapota, szakértelem hiánya.

A legtöbb munkahelyi baleset továbbra is gyalogos közlekedés közben, vasúti járműről történő fel- és leszállás során következik be. A balesetek nagyobb része vasúti járművek javítása közben kézi és gépi anyagmozgatásnál fordul elő. Több baleset fordult elő az előző évhez viszonyítva a rakományok igazításánál és a hagyományos kézi szerszámmal végzett munkák közben.

Véleményünk szerint a javuló baleseti helyzet több tényezőre vezethető vissza. Ezek közül meghatározó volt a kapacitások kihasználatlansága, a létszám, a munkaidőalap és a túlórák számának a csökkenése. A fenti összetevők csak ideiglenesen ható tényezők. Ezért ezek nem téveszthetnek meg bennünket, nem terelhetik el a figyelmünket a munkavégzés javuló feltételeiről, amelyek elsődleges szerepet játszanak a baleseti körülmények kialakulásában. Javasoljuk a Vasutasok Szakszervezete munkahelyi testületeinek, hogy határozottabban éljenek a Munka Törvénykönyve által biztosított jogaikkal, kezdeményezzék a munkavállalók testi épségét, egészségét védő intézkedéseket, olyanokat, amelyek tartósan és meghatározóan befolyásolhatják a munka biztonságát.

P. J.

Mentsünk meg 1500 km vasútvonalat!

Belátható időn belül, éppen a Magyar Államvasutak kritikus gazdasági helyzete által siettetve, az Országgyűlés elé kerül a vasút működését és finanszírozását szabályozni hivatott törvény. E törvény célja az állam és a MÁV kapcsolatának szabályozásán túl a racionális gazdálkodás feltételrendszerének megteremtése. A racionalizálási program részeként a MÁV felmérést készített a veszteségesen működtetett vasútvonalakról. E felmérés 29 viszonylatban összesen 1515 km vasútvonalat minősített veszteségesnek. *E veszteség a MÁV más területein képződő veszteségeihez képest nem jelentős mértékű, viszont az e vasútak által nyújtott közszolgáltatás annál nagyobb értéket képvisel.* A vasutak kritikus helyzetét nem, illetve nem elsősorban az üzemviteli veszteség okozza, hanem a vasúti pályák állapota. Ez a jelenlegi gazdálkodási szerkezetben a MÁV részéről igényelne jelentős beruházást, amelyre a MÁV-nak nincs forrása.

E vasútvonalak, melyek a magyar vasúthálózat mintegy 20 százalékát teszik ki, többségükben az ország fejlődésében elmaradott területein biztosítják a közlekedési infrastruktúrát, illetve a kapcsolatot a területek központi városai felé. Állagmegóvásukra, fejlesztésükre az elmúlt 25 év közútcentrikus közlekedéspolitikája miatt soha nem jutott pénz. Emiatt a hálózat jelentős részén a pálya állapota nagyon leromlott, helyenként már közlekedésre alkalmatlanná vált. Amennyiben a születendő törvény értelmében a pályafenntartás állami feladattá válik, az elkövetkezendő 8-10 évben jelentős ráfordításokkal kell biztosítani ezek rekonstrukcióját. Ennek eldöntésekor a költségvetés nehéz helyzete miatt ismét nagy a kísértés a nemleges döntés meghozatalára, ami e jelentős vasúthálózat megszüntetését jelentené, éppúgy mint ez 1968 után a hírhedt közlekedéspolitikai koncepció keretében mintegy 200 km vasútvonallal történt. *Egy ilyen döntés következtében 183 község és 15 város* (Zirc, Siklós, Tamási, Rétság, Szécsény, Csenger, Tiszavasvári, Hajdúnánás, Hajdúdorog, Hajdúböszörmény, Békés, Mezőhegyes, Battonya, Mezőkovácsháza, Csongrád) *veszítené el vasúti kapcsolatát.*

A fenti helyzettel kapcsolatban a Levegő Munkacsoport és a Magyar Közlekedési Klub az alábbi állásfoglalást teszi közzé:

Megítélésünk szerint az egyetlen helyes megoldás az érintett vasúthálózat fenntartása, és döntés annak fokozatos — a pénzügyi lehetőségeket szem előtt tartó — teljes rekonstrukciójáról. A pályafelújításnak nyilvánvalóan a helyi igényeknek megfelelő, a vasúti fővonalaknál lényegesen alacsonyabb teherbíró képességet és sebességhatárt kell biztosítania, így a kapcsolódó ráfordítások is korlátok közé szoríthatók. (Ezeknek a pályáknak felújítása a törzshálózatról használtan kikerülő felépítményi anyagokból elvégezhető, így a ráfordítások a fővonali pályaépítéseknél lényegesen kisebbek, illetve a már használt anyagok beépítése révén elkerülhető azok selejtezése, hulladékká minősítése. *Ugyanez érvényes a gördülő állományra is, hiszen a törzsvonalakon már nem használható kocsik, gépek egy része mellékvonali közlekedésre továbbra is alkalmas.)* A hálózat esetleges teljes felszámolása, avagy a viszonylatok közötti szelektálás a jelenlegi gazdálkodási mutatók alapján megengedhetetlen, mert

— egy meglévő környezetvédelmi infrastruktúra felszámolása az amúgy is rosszul ellátott vidékeken vétkes pazarlás lenne,

— megszüntetésük a környezetromboló közúti közlekedés indokolatlan fejlesztését és előnyben részesítését jelentené,

— a legtöbb kárt okozó közúti tömegáru-szállításnak és az egyéni személygépkocsi-közlekedésnek nem maradna reális alternatívája,

— megszüntetésük a kapcsolódó vasúti törzshálózatban és vasútvonalakon is a forgalom további csökkenését eredményezné (az átrakásos áruszállítás költségessége és az átszállásos rendszerű személyszállítás népszerűtlensége miatt), s így további vasútvonalak válnának kihasználatlanná, veszteségessé,

— a viszonylatok egy része fontos hegyvidéki erdőterületeinken és természetvédelmi területeinken halad keresztül, ahol a közúti közlekedés korlátozása, nem pedig fokozása lenne kívánatos, például:

— a Vác—Ipolytarnóc Romhány viszonylat a Börzsöny és a Cserhát területén,

— a Felnémet—Putnok viszonylat a Bükki Nemzeti Park nyugati határa mentén,

— a Kecskemét—Kiskőrös Kiskunmajsa viszonylat a Kiskunsági Nemzeti Park területén,

— a Bakonyszentlászló—Veszprém viszonylat az Észak-Bakony területén,

— újabb igazolását adná az államirányítás szélsőséges Budapest-centrikusságának, mely a vidéki Magyarországot az újraelosztásban és a fejlesztésben másodlagos jelentőségűnek tekinti,

— az érintett városok és falvak népességének az autóközlekedést finanszírozni vagy használni nem tudó része teljesen kiszolgáltatottá válna, és újabb lökést kapna az elvándorlás,

— a viszonylatok egy részének megszüntetése országos szempontból is fontos kapcsolatokat és kívánatos fejlesztéseket tenne a jövő szempontjából lehetetlenné, például:

— a Börgönd—Sárbogárd viszonylat az Észak- és Dél-Dunántúl kapcsolatot Budapest kihagyásával,

— a Fülöpszállás—Kecskemét alsó viszonylat a Dunántúl—Szolnok kapcsolat jövőbeni kiépítését a solti hídon keresztül,

— a Bakonyszentlászló—Veszprém viszonylat a Kisalföld—Balaton kapcsolatot,

— a Pécs külváros—Bátaszék viszonylat a Pécs—Szeged közvetlen összeköttetést.

Felhívás az önkormányzatokhoz és az országgyűlési képviselőkhöz.

Kérjük az érintett önkormányzatok vezetőit, hogy

— nyilvánítsák ki határozott véleményüket a vasútvonalak fennmaradása mellett,

— vegyék fel a kapcsolatot ez ügyben az országgyűlési képviselőkkel, a kormányzati szervekkel és a környezetvédő mozgalmakkal,

— szükség esetén közvéleménykutatással, aláírásgyűjtéssel igazolják a lakosság véleményét a kérdésről,

— tehetősebb — főként városi — önkormányzatok anyagilag is vállaljanak részt a pályák rekonstrukciójából.

Kérjük az országgyűlési képviselőket, hogy

— tanulmányozzák a finanszírozásnak mind költségvetési, mind a pályák működtetése tekintetében elfogadható megoldásait,

— sürgessék a vasúti törvény tárgyalásának megkezdését, nehogy a MÁV pénzügyi ellehetetlenülése miatt legyen kénytelen megszüntetni a közlekedést ezeken a vonalakon,

— tegyenek meg mindent egy, a vidéki Magyarország ellátását és a környezetvédelem szempontjait figyelembe vevő döntés érdekében,

— 25 év után vessenek véget a közúti közlekedést és ezen belül a személygépkocsi-közlekedést egyoldalúan előnyben részesítő közlekedéspolitikai és gazdasági megoldások uralmának.

Levegő Munkacsoport
és
Magyar Közlekedési Klub

A jegyvizsgálók biztonsága

A Magyar Vasutas 1992. szeptember 24-i számában közzétett „Kiszolgáltatott jegyvizsgálók" című cikkben foglaltak, továbbá a Nepszava október 20-i számában megjelent „Tépett kalauz a 861-esen" című cikk tartalma arra indított, hogy a Budapest-Déli pályaudvaron dolgozó forgalmi utazók képviselőivel személyesen találkozzam.

A kötetlen megbeszélésen részt vevők — többek között *Bozsits Antal* vezető jegyvizsgáló és *Fehér Zoltán* jegyvizsgáló — megerősítettek abban, hogy további intézkedések és kezdeményezések szükségesek a jegyvizsgálók munkabiztonságának, jogszerű intézkedéseik hátterének megteremtésére.

El kell ismernünk, hogy jelenlegi szolgáltatásaink nem mindenben és nem minden esetben érik el az utasok által joggal elvárt színvonalat. Mivel a fűtési, világítási, informatikai stb. hiányosságokért az „első áldást" a jegyvizsgálók kapják, munkájuk megítélése esetenként rosszabb, mint a valóság. *Bozsits Antal* nyílt levele nem született volna meg, ha az abban megfogalmazottak valóságtartalma vitatható lenne.

Kétségtelen, hogy az utóbbi években romlott az állampolgári fegyelem. *A jegyvizsgáló lehetőségei korlátozottak az agresszív módon fellépő vagy az utazási feltételeket nem teljesítő utasokkal szemben.* A konfliktushelyzetek feloldására nincs általános „recept".

A MÁV vezetői ismerik az esetenként kiszolgáltatott helyzettel járó körülményeket, ugyanakkor érdekünk a vasutat jogosan megillető bevételek beszedése.

Az Országos Rendőr-főkapitányság és a MÁV Vezérigazgatóság között létrejött megállapodás szerint a jegyvizsgálók számíthatnak intézkedéseiknél a vonaton utazó hivatásos rendőrök segítésére. A „veszélyeztetett" vonatokon a MÁV rendészei is segítik a jegyvizsgálók munkáját.

Véleményem szerint az alábbiakkal azért nem árt tisztában lenni:

— a szolgálatot végző, udvarias és a szabályok szerint eljáró vasutasok, jegyvizsgálók a MÁV nevében intézkednek,

— mindenkor tekintettel kell lenni arra, hogy magatartásával, öltözékével általában a „vasutast" jeleníti meg,

— fellépésével eljárása közben az egyén és a vállalat közös érdekeinek megfelelően első helyen személyes biztonsága, s ezt kövesse a vasút érdeke, amelybe bele kell férnie a humánumnak, a méltányosságnak, a lehetőségekkel nem visszaélő egyéni mérlegelésnek, ezután az előírás szerinti követelések érvényesítésének,

— a legfelelősségteljesebb munkakörök éppen azok, ahol dolgozóink közvetlen kapcsolatban állnak a szolgáltatásaikat igénybe vevőkkel; közöttük is kiemelt szerep jut a jegyvizsgálóknak, fővizsgálóknak, személypénztárosoknak.

Akik a fenti elvek szerint járnak el, azoknak hivatalból biztosítjuk a jogi segítséget. Természetesen ez csak akkor lehet eredményes, ha az eseményekről korrekt, azonnali, igazolt feljegyzések, jelentések készülnek, amelyek lehetővé teszik a további, hathatós intézkedéseinket.

Vizsi Ferenc
üzemeltetési igazgatóhelyettes

Vendégségben Hegyi Ferencnél

Minden forintnak helye van

Kevés a nyugdíj, de szeretetben élnek

Szeged-Rendező pályaudvar és a fűtőház mögött a '20-as években egy település alakult ki, amely a Hattyas nevet kapta, majd nem sokkal később, utalva arra, hogy kik lakják, Vasutas-telep lett a hivatalos neve. Tíz évig viselte ezt a nevet, aztán Klebelsberg, majd ismét Hattyas-telep lett. Az elmúlt évtizedekben a névváltozáson kívül lakói is jócskán kicserélődtek, s ma már a kétezer lakosú városrésznek csak mintegy 30 százaléka vasutas, illetve vasutas nyugdíjas.

Az Óbédai utca egyik takaros magánházának kapujában fogad vendéglátóm *Hegyi Ferenc* és felesége. Már az első benyomás is lenyűgöz: a ház előtti kis kertben fenyőfák, tuják, színes bogyójú dísznövények pompás előkertet varázsolnak. Pár lépéssel beljebb, a ház mögötti kettőszáz négyszögöles kertben is hasonló rend és látvány fogad. A téli metsző szél elől a szobában keresünk menedéket. Feri bácsi felesége, Julika néni egy kis lélekmelegítővel kínál. Beszélgetünk. Mi is lehetne a téma, mint a vasút, és a mostani helyzet.

Szerette kiszolgálni az utasokat

Hegyi Ferencet négy polgárival 1943-ban vették fel Szegeden segédtisztnek. Érdekességként említi, hogy akkor még intelligencia vizsgát is kellett tenni. Levizsgázott, aztán jött a front, ahonnan 1945-ben jött haza, de akkorra felvétele már érvénytelenné vált. Újra kezdett mindent: pályamunkás, majd fékező, közben tanult, letette a vonatvezetői és kereskedelmi vizsgákat. Hét évig gyorstehervonatokkal járt Pestre, majd 19 évig jegyvizsgálóként utazott a fővárosba, Békéscsabára és Pécsre. Az utolsó éveket expresszvonatvezetőként járta. 1976-ban ment nyugdíjba.

— *Legjobban Budapestre szerettem utazni, mert ezek a szolgálatok mindig adtak valami újat, valami érdekeset* — emlékszik vissza. — *Igaz, nehéz szolgálat vot, sok munkával járt, de én azt szerettem, ha minél több utas van a vonaton.* Szerettem az embereket, a nyüzsgést, az utasok kiszolgálását. Ilyenkor jól tudtam érvényesíteni lényemet, az emberszeretetet, és szaktudásomat. Ha végeztem a jegykezelésekkel, újra és újra végigjártam a vonatot, kérdeztem kinek adhatok menetrendi felvilágosítás, segítettem a le- és felszállásoknál. Mindegy volt nekem öreg, vagy fiatal. Mindig emberként dolgoztam.

Miközben mesél elsárgult újságcikkeket vesz elő gyűjteményéből és mutatja, annakidején mit írtak róla. Csupa jót, s hogy ez így igaz, azt bizonyítja e sorok írója is, aki szerint Feri bácsinál udvariasabb jegyvizsgáló nem volt.

— *Különösen a karácsonyi ünnepeket szerettem* — meséli tovább élményeit. — *Ilyenkor egy kis karácsonyi szeretetet is beloptam a munkámba.* Németül beszélek, s ha ilyenkor német vendég is utazott a vonaton anyanyelvén köszöntöttem, elmagyaráztam az utazással kapcsolatos tudnivalókat és végül kellemes ünnepeket kívántam. Ők ezt jó szívvel vették és gondolom a magyar vasútról is jó véleményük alakult ki.

— Feri bácsi, a nyugdíj után mi következett?

— *Feleségemnek itthon segítettem, de nem sokáig birtam, így elmentem a MÁV rendelőintézetbe, ahol évekig dolgoztam.*

— Most hogy élnek? — fordulok Juli néni felé.

Egymásra néznek és Feri bácsi válaszol: — A körülményekhez képest jól, túlságosan nem panaszkodom. Megszoktuk már a nehézségeket, életünkben jó néhány nehéz esztendőt átéltünk. Közben két kislányt felneveltünk és férjhez adtunk.

— Mennyi nyugdíjból élnek?

— Én máshol nem dolgoztam, így csak egy nyugdíjból élünk — válaszol Julika néni. Feri bácsi megtoldja: — *13 500 forintot kapunk, ehhez jön az az 1200 forint, amit Julika kap az önkormányzattól segély címén.*

— Ennyit állapítottak meg, amihez évek óta tartó betegségem is hozzájárult, tavaly négyszer műtöttek — mondja a feleség kissé kesernyésen.

— Ebből hogy lehet megélni?

A házasszony válaszol: — Nagyon spórolunk, minden forintot megnézünk, hogy hová tesszük. Mióta beteg vagyok az ebédet az igazgatóságból hordjuk, ez nekünk nagy segítség. A házban egy szobát és a konyhát fűtjük, többre nem futja, takarékoskodni kell. Így is jelentős összeget elvisz a villany, a gáz, a biztosító, az orvos és a diétázás.

— Én pedig a Szabadtéri Játékoknál vállaltam szervezői munkát. A vasút, az egészségügy, az egyházak, a szállodák és némely nyugat-európai országba is küldöm ajánlatainkat —, ezért is kapott egy kis pénzt — toldja meg a háziasszony szavait a férj. — Nincs fényes keresetünk, de csendben, szeretetben élünk, immár 45 éve.

Nyugdíjasként is a közösségért

— A kiskert segít-e valamit?

— *Igen. Régebben disznót is hizlaltunk, de az utóbbi időben már a kert művelése is gondot okoz. Pár gyümölcsfa, egy kis szőlő, burgonya, saláta, zöldségfélék megteremnek. Ez is nagy segítség, nem kell mindenért piacra menni.*

— Feltűnt az a sok virág.

— Ebből a virágpalantákból jut a köznek is — magyarázza Feri bácsi. — Mi ültetjük a virágot itt a telepen a Harangláb elé, a kereszt elé, tíz éve a MÁV Rendelőintézethez is viszek, sőt 1945-től a halottak napján két koszorút készítünk és helyezünk el a város Hősök kapujában lévő katonákhoz.

Beszélgetés közben szinte mindig szó esik lakóhelyükről. Feri bácsi feldolgozta történetét, a múlt megőrzése érdekében igen sokat tevékenykedik. — A telepet gróf *Klebelsberg Kunó* kultuszminiszter virágoztatta fel; óvodát, iskolát épített, ekkor készült el a Harangláb. Velünk szemben — mutat ki az ablakon — fürdőt épített. Az ő elfelejtett tevékenységét próbáltuk páran felújítani azzal is, hogy a település újra felvette *Klebelsberg Kunó* nevét, és októberben újra elhelyeztük emléktábláját. Hirdesse amit alkotott, nemcsak itt, hanem az országban máshol is.

Minden évben fenyőfa a Haranglábnál

— Hogyan ünnepelték a karácsonyt?

— A karácsony elsősorban a család ünnepe — mondja Julika néni. — Ilyenkor már reggel összejövünk, eljönnek a gyerekek, itt van a három unoka. Az idén szerényebb ajándékok átadása után együtt töltöttük az ünnepet.

— *De nem feledkeztünk meg a közösségről sem* — folytatja Feri bácsi —, *húsz éve mi állítjuk a fenyőfát a Haranglábnál, és nem maradt el az adventi istentisztelet sem. Hiszen a hitet, a szeretetet és a hazaszeretetet soha nem szabad elfelejteni.*

Gellért József

Vállalkozás nélkül nehéz talpon maradni

Minél több vasutas otthona legyen a ház

Szegeden, a Vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Házában az elmúlt év utolsó hónapjában is élénk életet talált a látogató. Az elmúlt hónapok rendezvényeivel, programjaival egyre jobban magukra irányították a figyelmet, s ennek eredménye, hogy mind többen veszik a fáradságot ahhoz, hogy a város másik feléből is eljöjjenek ide. Munkájukról, mindennapos küzdelmeikről beszélgetünk Benkőné Ürmös Ilona igazgatóval.

— Most az év elején kérem tegyen egy gyors számvetést: milyen évet zártak?

— Küzdelmesebb volt, mint az 1991-es, anyagilag próbáltunk úgy gazdálkodni, úgy dolgozni, hogy a korábbi színvonal ne csökkenjen. Egyre jobban meg kell fontolnunk, mire, mennyit költünk. Ebben a nehezebb időszakban is úgy érzem, sikeresen dolgoztunk, a kitűzött feladatokat megvalósítottuk.

— Mennyiből gazdálkodtak?

— 1991-ben 1,1 millió forint támogatást kaptunk a vasúttól. Tavaly, mint említettem, nehezebb időszak köszöntött ránk, és év közepén tudtuk meg, hogy ez az összeg csak 900 ezer forint. A hiányzó sok-sok forintot nekünk kellett kigazdálkodnunk.

— Miként működtek?

— Először amatőr csoportjainkat említem. Büszke vagyok fúvószenekarunkra, amelyet a várossal közösen működtetünk. Zenekarunk *dr. Mucsi Géza* irányításával a közelmúltban minősítő versenyen a show- és koncertkategóriában arany diplomát kapott, ezzel együtt nemzetközi fesztiválzenekar-rangot is. Ezzel fellépési lehetőségünk remélem, tovább bővül. *Képzőművészeti körünk egy régi, lelkes vasutas festő, Szekfű János vezetésével tovább dolgozik.* A körben, a szabadiskola jellegű tanítás folyamatossága biztosított. Harmadik nagy csoportunk a százéves Hazánk énekkar. Itt elsősorban a fiatalítás a célunk. Mindhárom együttesünknek, csoportunknak régi patinás múltja van, éppen ezért kiemelt feladatunk kulturális értékeinkre vigyázni, és azt minden módon megőrizni. Külföldi utazásaim során tapasztaltam, milyen sokat jelent, ha egy vállalatnak, intézménynek vagy városnak jelentős kulturális háttere van — legyen az énekkar vagy zenekar —, s ilyen együtteseket fel tudnak mutatni. Nekünk ez megvan. Ebben ezen a nehéz időszakon át kell menteni őket, a jövő érdekében is.

— *Az említettek mellett rendszeresen tanfolyamokat szervezünk, ezek fajtája az utóbbi időben teljesen megváltozott.* Most van gépíró, jóga, dzsesszbalett, fogyasztó torna címen női torna. Eredményesen működik a nyugdíjasok klubja, s a közelmúltban a fuvaroztatók információs klubjának is mi adunk otthont.

— Ezek bevételt is jelentenek?

— Igen. De a tanfolyamok mellett egy sor bevételt növelő vállalkozásba kezdtünk. Különféle iparcikkekből, termékekből vásárokat, kiállításokat rendezünk. A város fiataljainak esetenként koncerteket szervezünk; a szomszédos iskola itt tartja rendezvényeit, sőt a reggeli tornaórákat is; legutóbb a megyei kárrendezési hivatal megkeresésére itt tartották a földárverést; reggelente itt osztják el az alsóvárosi lakók újságjait. Katonai sorozásoknak, közgyűléseknek, pártrendezvényeknek, névnapoknak, s nem utolsósorban a vasutasok rendezvényeinek adunk otthont. *Tehát lehetőségeinken belül mindenki számára nyitott kapukat biztosítunk.* Talán még egy érdekes példát említenék: már két esetben vallásos fiatalok itt tartották menyegzőjüket.

— És mi újság az egyházzal? Úgy tudom, visszakövetelték a házat?

— Igen, ez most is fennáll. Pár hónapja az igazgatóság szakembereivel együtt leültünk az alsóvárosi hitközséggel tárgyalni, s van jócskán véleménykülönbség köztünk. Egy biztos: *a ház működését nem lehet akadályozni.* Kompromisszum született. Mi segítjük az egyházközösség tevékenységét azzal, hogy egyes rendezvényeit itt tartsák meg. Különösen jó a kapcsolatunk a ferencesrendi páterekkel, akik bizonyos könyveket könyvtárunkban keresnek.

— Hány kötetes a könyvtár?

— Húszezer kötetes könyvtárunk sajnos létszámhiány miatt hetente csak 3 alkalommal 4-4 órát van nyitva. Pedig a bejelentett ötszáz olvasó köztük a gyerekek és az idősebb korosztály több nyitva tartást igényelne. Újabb könyvek beszerzésére kevesebb forint jut, megnőtt a könyvek ára is. Igen kedvelt olvasószobánk, ahol folyóiratok, napilapok olvasására, sőt egyes drága lapok kölcsönzésére is van lehetőség.

— Említette a létszámhiányt?

— *Igen, intézményünkben mindössze heten dolgozunk. Öt éve nincs népművelőnk, három négy órában dolgoznak, még olyan fontos beosztásban is, mint a gazdaságvezetőé.* Hogy mégis működünk, az annak köszönhető, hogy egymás munkáját ismerjük, s ha kell egymást helyettesítjük, és a feladatok pontos egyeztetésére nagy súlyt helyezünk. Nem könnyű így dolgozni, de megéri, mivel azt tapasztaljuk, az idejárók elégedettek, és mintha a kultúrházi élet ismét meghonosodna.

G. J.

Egy mozdonyvezető visszaemlékezései

— Nem volt a mi családunkban sohasem vasutas, édesapám például Pusztaszentistvánon gazdálkodott — idézi föl a több mint fél évszázados múltat a Nagykátán élő *Fazekas István*, nyugdíjas mozdonyvezető. — Engem azonban mindig vonzottak a gépek, különösen azok a csodaszép mozdonyok, amelyek a közeli vasútvonalon hosszú vonatokat húzva tovafüstölögtek. Jelentkeztem hát fűtőnek a Keletiben. Persze gépre kerülni nem lehetett egyik napról a másikra, két évig szenet rámoltam, hogy megtudjam, miből lesz a gőz. Negyvenkettőben „Pulykán" kezdtem a tüzelést, de jószerével még a lapátot sem markolhattam meg tisztességesen, behívtak katonának. Nyíregyházán kiképeztek távírásznak, aztán '43-ban Aradra irányítottak, a repülőtérre. Német volt a parancsnokság, német a pilóta és német a bombázógép is, amin szolgáltam. Hazudnék, ha azt mondanám, hogy ezzel gyermekkori álmom teljesült. Nem attól féltem, hogy egyszer majd nem tudunk lejönni, ellenkezőleg. Egyszer úgy eltaláltak bennünket, hogy alig tudtunk átkecmeregni a fronton, ott aztán kényszerleszállást kellett végrehajtanunk.

Aradról először Ceglédre, majd Pestre hoztak vissza. A volt Apostolok sörözőjében kaptunk szállást, onnan jártam át a várba, ahol továbbra is távírászként dolgoztam. Viharos idők voltak, egyik délután a szemünk láttára lőtték agyon a nyilasok a *Pázmány Péter* szobor tövében gróf *Haller Jenőt* és titkárát, mert állítólag dorbézoltak, míg a magyar katona a fronton hullatta vérét.

Január 18-án estefelé kopogtattak a söröző ajtaján. Kinyitottam, a küszöbön egy orosz katona állt, minden bevezetés nélkül úgy vágott szájba a puskatussal, hogy elől kirepült az összes fogam, én meg azonnal elrohantam belépni a kommunista pártba... Még aznap összeszedtek, másnap aztán lehajtottak Ceglédre. Ahogy vonultunk az utcákon, kitódult a nép, valaki hangosan megkérdezte a szomszédjától:

— *Te! Ezek foglyok?*

Nem tudtam megállni, kiszóltam a sorból.

— *Nem foglyok, fácánok vagyunk...*

Február vége felé bevagonírozták a társaságot, kivittek Brassóba, az ottani gyűjtőtáborba. Egy hónapot a vasgárdisták bunkerjaiban töltöttünk, akkor megint vonatra raktak és irány a Krím-félsziget, Szevasztopol. Egy ideig nagyon jó sorom volt. Küttisztítás közben bombák és egyéb kacat között egy ládában találtam vagy két kiló Napóleon-aranyat. *Összeismerkedtem egy orosz tengerésztiszttel, aki az aranyak fejében nyolc hónapig gondomat viselte.* Így sikerült már a kezdetben megúsznom a biztos pusztulást. Mert azon az élelmen csak elpusztulni lehetett. Szombatonként mentünk csalánt kaszálni, az ebből készült leves volt az egész heti táplálékunk. Húst a tábori konyhán a kint töltött két évem alatt egyetlen falatot sem láttam.

Nyolc hónap után véget ért a jó világ, átszállítottak minket Odesszába, vasúti hidat építeni. Általában hajnali háromkor vonultunk ki, este nyolcig tartott a munkaidő. Ehhez jött az a jó vitamindús csalánleves, olykor egy éjszaka hatvanan is meghaltak. *Az emberélet nem volt érték, alig hiszem, hogy az oroszoknak el kellett velünk számolniok.* Akkoriban már én is kezdtem erősen lepasszolni, amikor elfogtak nyolcvan kiló voltam, két év múlva alig több, mint negyven. Valószínűleg az életemet köszönhetem annak az ismerős orvosnak, aki egy napon figyelmeztetett, ne menjek ki dolgozni, ő fölvesz a beteglistára. Tudhatott valamit, mert pár nappal később a táborban megállt egy teherautó, az összes beteget fölrakták és kivitték a vasútállomásra. Zötykölődtünk vagy egy hétig, mire átléptük a magyar határt. Szolnokon aztán megtudtuk, hogy a vonat nem Budapestre, hanem Szegedre tart. Állítólag a Csillagban gyógykezeltek volna, de nekem nagyon nem tetszett a dolog. Mondtam is a haverjaimnak:

— *Szökjünk meg, mert Jugoszlávián keresztül megint kivisznek!*

A többiek vonakodtak, amikor aztán elindult a vonat, a váltóknál leugrottam. Soha többé egyikükkel sem találkoztam, azt mondják, a Csillagban vérhasjárvány tört ki, majd mindenki meghalt. A szüleimet szerencsére életben, egészségben találtam, pihentem pár napot, aztán megint jelentkeztem munkára a Keleti fűtőházában. Folytattam, ahol negyvennégyben abbahagytam: a „Pulykán". Nem sokkal később 424-esre vezényeltek és mivel ráállt a kezem a lapátra a 301.001-es lett a beosztott gépem, *az amelyiket Matuska harmincegyben lerobbantott a torbágyi viaduktról.* Ezen jártam tíz évig, ez volt az ország legjobban karbantartott mozdonya, ötször nyertük el a tisztasági versenyt.

Az ötvenes évek végén a Keletiből kezdték kitakarítani a gőzmozdonyokat, akkor Kandóra tettek gépkezelőnek. Összehasonlíthatatlanul kényelmesebb volt a gőzösnél. Az ember indulás előtt lekente a mozdonyt, aztán nem csinált semmit, csak figyelt. Persze ez a tíz év sem múlt el kaland nélkül. Valamikor ötvenhárom táján egyszer óvatlanul kijelentettem, hogy én ugyan nem jegyzek békekölcsönt. Nem is jegyeztem. Pár napon belül a Keleti pályaudvar helyiségeit fűtő kazánnál találtam magam a 301-es helyett... *A maguk módján meggyőztek, jó dolog az a békekölcsön!*

Hatvanhatban nyílott először lehetőség, hogy a tapasztaltabb gépkezelők elvégezhették a villamosmozdony-vezetői tanfolyamot. Engem is beiskolázták, ettől az évtől már mozdonyvezetőként utaztam 1976-ig, nyugdíjazásomig. Hála Istennek nagyobb „események" nélkül úsztam meg a negyvenkét évet, még betegállományban sem töltöttem el egyetlen napot sem. Amire ma is szomorúan emlékszem az egy gázolás volt. Vácról jöttünk visszafelé, az egyik útátjáróról akkor húzott el a tehervonat, amikor mi odaértünk. Hallani semmi különöset nem lehetett abban a nagy zajban, zörgésben, de a Keletibe érve már várt a rendőrség: *„Nem ütöttek el valakit?"*

Megnéztük a gép alját, hát kezek, lábak lógnak mindenfelé. Kiderült, egy négytagú család — apa, anya, két gyerek — át akart szaladni a tehervonat mögött, mi meg pont elcsaptuk őket.

Most már közel tizenhat éve vagyok nyugdíjban, de hogy a vasút ide jut, azt az utolsó napon sem tudtam volna elképzelni. Hogy egy mozdonyvezetőnek féltenie kelljen az állását? De más szempontból is megváltozott minden. Közel lakom az állomáshoz, néha kimegyek, elnézelődöm. Koszos mozdonyok, kívül-belül mocskos személykocsik, szétverve, összeszaggatva. Azért a mi időnkben még nem volt ilyen. Én fűtőnek is, mozdonyvezetőnek is nagyon szerettem utazni, de lehet, hogy a mostani körülmények között már nem érezném jól magam...

Thorday Zoltán

Két MÁV- és két egyesületi üdülőben

Az ÖTA az idén is folytatja a nyugdíjasok szociális gondozását

A félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap az elmúlt évben *Balatonbogláron, Vonyarcvashegyen* a MÁV-üdülőkben, *Hévízen* a VABE-, *Hajdúszoboszlón* pedig — ezúttal első ízben — az EBSE-üdülőben működtetett időszakos szociális gondozót. A négy üdülőben 1612 idős vasutas-nyugdíjas beutalására nyílt lehetőség. A beutalások, a korábbi évek gyakorlatának megfelelően a Vasutasok Szakszervezete országos nyugdíjastagozatának közreműködésével történtek.

— Mibe került az ÖTA-nak a több mint 1600 idős ember szociális gondozással egybekötött díjtalan üdültetése? — kérdeztem *Tivald Attilánét*, az ÖTA-iroda vezetőjét.

— A múlt évben a gondozási költségek kiadásainak 5 százalékát, *11 millió 650 ezer forintot terveztünk az időszakos szociális gondozók működtetésére. Ebből csaknem 11 millió 500 ezer forintot fordítottunk az üzemeltetésre.* A két biztosítóegyesület üdülőjében a teljes költségeket mi, a vasutas-üdülőkben pedig fele-fele arányban a MÁV és az ÖTA fedezte. Az ÖTA által finanszírozott, egy személyre jutó költség 7227 forint volt.

— A négy üdülőben ezért az összegért milyen ellátást kapnak a beutaltak?

— *Elmondhatom, hogy mind a négy üdülőben színvonalas az ellátás.* Az idős emberek a változatos étrenddel, az orvosi és gondozói felügyelettel, s a szabadidőprogramokkal mindenütt elégedettek voltak. Erről látogatásaink alkalmával személyesen is meggyőződhettünk. A beutalásoknál a második félévtől alkalmazott életkor szerinti differenciálás is kedvező visszhangra talált.

— Ebben az évben is folytatódik a szociális gondozás?

— *Természetesen. Az elnökség jóváhagyta a javasolt programot. Terveink szerint a beutalási lehetőségeket, az elmúlt évhez képest öt százalékkal bővítjük.* A mintegy 166 személlyel tervezett növekedés a két MÁV-üdülőt, a boglárit és a vonyarcvashegyit érinti. Ezekben ugyanis a gondozási költségeket továbbra is fele-fele arányban a MÁV-val közösen vállaljuk. *A gondozás várható évi költsége közel 14 millió forintba kerül.*

— Hogyan alakulnak a turnusok?

— Az első félévben Vonyarcvashegyen öt, a másodikban négy, Balatonbogláron három, majd négy, Hévízen a VABE-üdülőben három, illetve kettő, Hajdúszoboszlón, az EBSE-üdülőben csak a második félévben, három turnusban lesz időszakos gondozás. *A két MÁV-üdülőben három-, az egyesületi üdülőkben kéthetesek a turnusok.*

— Úgy tudjuk, hogy a cukorbetegek gondozásában is részt vállal az ÖTA. Hogyan?

— A MÁV Jóléti Hivatalával és a Vasutas Cukorbetegek Egyesületével történt előzetes egyeztetés alapján *javasoltuk, hogy a nyugdíjas cukorbeteg ÖTA-tagok részére a balatonboglári MÁV-üdülőben szervezzük meg a gondozást. A javaslatot az elnökség is jóváhagyta.* Az üdülő február 1. és 21. között — tíznapos turnusokban — kétszer 88 személyt fogad. A felmerülő költséget ebben az esetben is az ÖTA és a MÁV fele-fele arányban viseli. Egy személy napi ellátási önköltsége 700 forint. A beutaltak 80 százalékának — 140 személy —, napi 100 forint térítési díjjal kell csupán a gondozás költségeihez hozzájárulni. Ezzel a hozzájárulással az étkezési anyagnormát növelnék. A beutaltak közül 36 alacsony összegű jövedelemmel rendelkező cukorbeteg, akinek az egy főre jutó havi jövedelme a 9510 forintot nem haladja meg, *térítésmentes gondozásban részesül.* A cukorbeteggondozás várható költségkihatása 792 ezer forint.

Tájékoztatásul még annyit, hogy a gondozásban részt vevőket a Vasutas Cukorbetegek Egyesülete orvosi javaslatra jelöli ki.

Közvetlenül nem tartozik a szociális gondozás körébe, mégis szólni kell róla. Az ÖTA a múlt év végén csatlakozott a Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítványhoz, melynek az a célja, hogy a vasutasintézményektől nyugdíjba vonultak közül a rászorultakat szociális támogatásban részesíti. Az ÖTA az alapítvány célkitűzéseinek megvalósításához *1 millió forinttal* járult hozzá. *Dr. Kholman Ferenc* elnökségi tagot pedig delegálta az alapítvány kuratóriumába.

V. F.

Legyen eszperantó kongresszus az expón

„A vágányok összekötik az országokat, az eszperantó a népeket." Ezek a jelszavai a Vasutasok Eszperantó Szövetségének. A cél, megkönnyíteni a vasúton dolgozók egymás közti érintkezését. Gazdag múltja van a mozgalomnak, amelyet bizonyít a közel ötven éve minden évben megrendezett eszperantó világkongresszus is.

A nagyobb vasúti gócpontok állomásain most is működnek vasutas eszperantó csoportok, elősegítve az újból szerveződő Magyar Eszperantó Szövetség munkáját.

E közös nemzetközi nyelv alkotójának ünnepli most a világ, születése 134. évfordulóját. Dr. Zamenhof Lajos Lázár lengyel zsidó szemorvos, aki szerényen magát csak a nyelv kezdeményezőjének emlegette, 1859. december 15-én, Byalistok lengyel városban született. Atyja és nagyatyja is nyelvtanárok voltak. Ő is több nyelven beszélt. Több tudós foglalkozott egy közös nyelv megalkotásával, de csak *Zamenhofnak* sikerült 105 éve ez a kísérlet.

Azóta már nemcsak több ország vasúti menetrendjében használják az eszperantót, hanem a világirodalom több számos remekét is megjelentették ezen a nyelven. *Nemere István* több művét is lefordították eszperantóra. Nincs is olyan szakága az Eszperantó Világszövetségnek, amelynek ne volna külön szakosztálya, így az orvosoknak, pedagógusoknak, műszakiaknak, de még a kereskedelemmel foglalkozóknak is van külön eszperantó nyelvű folyóirata.

Magyarországon többször volt már Egyetemes és Vasutas világkongresszusa. Jó lenne, ha 1996-ban, az expó idején ismét mi adnánk otthont egy kongresszusnak.

Bálint István

Halálozás

Elhunyt **Párdányi János** ny. főfelügyelő, aki 1936-tól szolgálta a vasutat. Igen, szolgálta, mert ő nemcsak MÁV-alkalmazott volt. Végigjárta a szokásos vasúti ranglétrát. A ferencvárosi forgalmistától a homokszentlőrinci, a szabadkai, a rákosszentmihályi állomásfőnöki beosztástól kezdve a Budapesti Üzletvezetőségen át a Vasúti Főosztályig, 43 évet töltött a MÁV szolgálatában. Tényleges szolgálatának ideje nehéz időszakokkal volt tele, de a vasutasok érdeke még családját is megelőzte.

Dunaharasztiből munkába járva nem volt olyan vasutas, aki ne ismerte volna a vonaton mindig olvasó főfelügyelőt. Még többen ismerték a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetből, ahol hosszú évekig vasúti földrajzot tanított.

1970. év végén vonult nyugdíjba, de utána még a VTKI-ban és a nyugdíjas vasutasok helyi alapszervezeténél, mint a nyugdíjascsoport elnöke tovább dolgozott. Április 27-én lett volna 85 éves.

A Ragó család házában

Felrobbant a kazán

Rendkívüli segélyt adott a vasutas-szakszervezet

Jól gondozott házak sora szegélyezi Nagykőrösön az Abonyi utat. Akik itt laknak boldogok lehetnek. Ebben a kellemes környezetben lakik *Ragó János* feleségével és öt gyermekével. A népes család sem volt akadálya annak, hogy Ragóék ne bővítsék otthonukat. A fiúknak, s a lányoknak, ahogy nőnek dukál egy-egy különszoba.

Ragó János a kiskunfélegyházi villamosvonal-főnökség kecskeméti kirendeltségének a csoportvezetője. Felesége szintén a MÁV dolgozója, jelenleg négy hónapos gyerekével gyeden van. A család jövedelme szerény, ennek ellenére beosztó életmódjukkal, rokoni segítséggel folyamatosan bővítették otthonukat. *A központi fűtéshez egy vegyes tüzelésű kazán szolgáltatta a hőt.* A kazánt a pincében helyezték el. A tágas helyiségben tárolták a család téli élelmiszerkészletét: zsírt, olajat, befőtteket, konzerveket, zöldség- és gyümölcsféléket. Sőt még az apró jószágok takarmányát is. Több tízezer forint értékű autóalkatrészt is raktároztak a nagyméretű kazánházban. Ezek az értékek egyik percről a másikra a tűz martalékává váltak.

Hogy is történt ez a tűzeset, amely egyik napról a másikra megrendítette a héttagú *Ragó* család életét?

Január 7-én vacsorához készültek, amikor egy éles sivító hangú robbanást hallottak. Ahogy kiléptek a lakás ajtaján megdöbbenve látták, hogy óriási füst és lángtenger csap ki a kazánház ablakán és ajtaján. Elkezdték a tűz oltását. Jöttek a segítőkész szomszédok. Szerencsére a lakásban telefon van, így tudták riasztani a tűzoltókat, akik rövid idő alatt meg is érkeztek. Szerencsére a tűz a kazánházból csak kisebb mértékben terjedt át a lakóhelyiségekbe. Így ott nagyobb kár nem keletkezett.

A tűz okát vizsgálva a hatóság személyi felelősséget nem állapított meg. A kazán robbanását elfagyás okozta. A tűzkáron kívül a legnagyobb probléma, hogy télvíz idején ott áll a család fűtés nélkül. Szerencsére találtak ideiglenes megoldást. Addig azzal kihúzzák, amíg a fűtési rendszert fel nem újítják. A nagy kérdés: miből? Az év végén minden megtakarított pénzüket, s családi kölcsönöket igénybe véve kellett idegen fél hibájából karambolozott gépkocsijukat felújítani, ami több mint 100 ezer forintba került. *A biztosító még nem fizetett.* A lakásuk sem volt biztosítva. Valamilyen konpenzációs biztosítási megoldás alapján az ÁB-tól mégis kaptak 12 ezer forintot.

A férj munkahelyi vezetői és munkatársai is segítettek. A szerény, néhány ezer forint is jól jött a családnak. *Mári Gábor* szegedi területi titkár jelzése alapján szakszervezetünk vezetői is értesültek a Ragó családot ért tűzesetről. Mivel a férj is és a feleség is szakszervezetünk tagjai, a VSz vezetői 20 ezer forint rendkívüli segélyt utaltak ki részükre, ami jelképes kifejezése a szakszervezeti szolidaritásnak.

(pásku)

A fődíj: Opel Astra

Kiállítás a Közlekedési Múzeumban

Az *Autómagazin* folyóirat tavaly októberben országos formatervezési pályázatot hirdetett Tervezzünk Opelt címmel. Célként tűzték ki a figyelem felkeltését az autótervezés, az autógyártás és a hazai motorizáció iránt. Elő kívánták mozdítani a magyar design ügyét, remélve azt, hogy a pályázat új tehetségeket hoz felszínre.

A felhívás négy csoporthoz szólt: ifjúsági (14 éves korig); műkedvelő; főiskolás és profi jelentkezőkhöz. A pályázat és a kiállítás támogatói közül megemlítjük az Ipari és Kereskedelmi, a Művelődési és Közoktatási Minisztériumot, valamint a Közlekedési Múzeumot.

A beérkezett anyagból rendezett időszaki kiállítást, amelyen megjelent *Kálnoki Kiss Sándor*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium helyettes államtitkára is, január 20-án *Fekete György*, a Művelődési és Közoktatási Minisztérium helyettes államtitkára nyitotta meg. Beszédében — egyebek között — megemlítette, hogy egyre inkább felismerik a formatervezés jelentőségét, továbbá azt, hogy ez szerves része a művelődés- és ipartörténetnek.

A szakmai zsűri a pályamunkák elbírálásánál örömmel tapasztalta, hogy mennyi lelkes, szakértő és tehetséges ember él nálunk. Kiosztották mind a négy kategória húsznál több díját, amely oklevélből és pénzjutalomból tevődött össze. A fődíj pedig egy Opel Astra gépkocsi volt!

Az ünnepélyes megnyitás tekintélyes számú közönsége — közöttük nagyon sok fiatal és gyerek — megtekintette az ízléssel elrendezett, könnyen áttekinthető kiállítási termet. Itt érdeklődéssel szemlélték a több száz raizot, képet és a különböző méretű, színes autómodelleket.

A kiállítás, amely február 1-jéig tart nyitva, bebizonyította, hogy nálunk is lelkesednek az autózásért és a pályázat valóban eredménnyel járt: több eddig ismeretlen személy bemutatkozására adott lehetőséget.

(— th)

Százéves vasutast köszöntöttek

Népes ünneplő közönség gyűlt össze december 21-én Békéscsabán, a Könyves u. 83-ban, ahol 100. születésnapján köszöntötték *Nagy János* nyugdíjas mozdonyvezetőt családtagjai, a város és a szegedi igazgatóság vezetői.

A meghitt családi ünnepen *Molnár György*, Békéscsaba alpolgármestere adta át az ünnepeltnek a Magyar Köztársaság elnöke, *Göncz Árpád* üdvözlő levelét, a város díszoklevelét és ajándékait. *Tóth Imre* igazgató a vasutasok nevében köszöntötte az idős volt mozdonyvezetőt, aki egész életében a vasútnál dolgozott, 1947-ben történt nyugdíjazásáig. A vasútigazgató igazgatói dicséretet, pénzjutalmat és ajándékokat adott át.

János bácsi a húszas évek elején került a vasútra Békéscsabán, a Gazdasági Vasútnál szolgált, mint motorvezető. Felvételét követően egy hónap után állandósították, ami abban az időben biztos megélhetést jelentett. Mint elmesélte Orosházára, Vésztőre, Mezőkovácsházára vitte a személy- és tehervonatokat. Sokat dolgozott, nemegyszer előfordult, hogy hajnalban indult el otthonról, és éjfél már jóval elmúlt, mikor visszaérkezett Békéscsabára. Itt újabb vonat várta. Csak annyi ideje volt, hogy hazaszaladjon egy kis élelemért.

A ma is teljes szellemi frissességéről és jó humoráról tanúságot tevő idős ünnepelt szívesen mesél az I. világháborús emlékeiről, 28 hónapos orosz fogságáról, megpróbáltatásairól és szökéséről. Szeretettel szól nagy családjáról. János bácsinak hat gyermeke van, kilenc unokája, tizenegy dédunokája és egy ükunokája. Felesége tavaly halt meg, akivel 62 évet éltek együtt szeretetben és megértésben.

(Gellért)

Üdülési lehetőség

Tájékoztatjuk olvasóinkat, hogy március 4-től csütörtöki váltással, turnusonként két 2 ágyas szoba áll rendelkezésünkre Hajdúszoboszlón, a Hortobágy üdülőben. A részvételi díj félpanziós ellátással 2 személyre 9082 forint. Ehhez az állami támogatás 4000 forint. A fizetendő összeg 5082 forint. Jelentkezni lehet Molnárnénál a fizetendő összeggel. Előtte telefoni egyeztetést kérünk. (19-77/165 mellék).

Óévbúcsúztató a levegőben

A MÁV Repülő és Ejtőernyős SE vitorlázórepülői immár sorozatban harmadszor búcsúztak a levegőben az óévtől. Igaz, ezúttal a párás levegő és az alacsonyan úszó felhőfoszlányok késleltették a felszállások megkezdését, de akik ezen a napon a farkashegyi repülőtéren magasba emelkedtek — s erre mindenkinek alkalma nyílt, aki vállalta a fagyoskodást —, azok számára páratlan élményt jelentett ez a nap. Ugyanis alig hatszáz méterről már felülről nézhették a felhőpamacsok tetejét — s felettük a tisztán kéklő eget. S ezúttal az emberek közötti légkör is olyan volt, hogy mindenki úgy érezhette: talán az új esztendő mégis boldogabb, szerencsésebb lesz. Ilyen élmény után pedig már a tavasz sem tűnik olyan távolinak.

B. P.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest, Gyáli út 15 B szám alatti 36 négyzetméteres szoba-hallos komfortos MÁV-lakásom dunaújvárosi másfél, vagy kétszobás állami lakásra, vagy környékbeli kis házra, kizárólag aktív MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 25/12-198-as telefonszámon az esti órákban.

Elcserélném kazincbarcikai 52 négyzetméteres, 2,5 szobás tanácsi lakásomat budapesti egyszobás lakásra. Érdeklődni lehet munkaidőben: a 01/36-72; 38-81-es üzemi telefonszámokon Jakab Vincénél.

Elcserélném Tápiószelén lévő MÁV-állomás épületében I/1. szám alatt 100 négyzetméteres, 4 szoba, előszoba, konyha, komfort nélküli lakásomat, kisebb 2 szobás lakásra, lehetőleg Jászberénybe, vagy a közvetlen környékére, végrehajtó szolgálatnál dolgozó vasutassal. Ugyanitt eladó egy 400 négyszögöles építési telek is. Érdeklődni lehet: levélben vagy személyesen Faragó István, Tápiószele, Rákóczi út 56., I/1. 2766.

Elcserélném olcsó bérű, félkomfortos, 34 négyzetméteres MÁV-lakásomat Kerepesi út 1. szám alatti komfortos MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 22-09-es üzemi telefonszámon Szőkénénél.

Elcserélném 54 négyzetméteres, 1 szobás, konyhás, fürdőszobás, előszobás, félemeleti, most felújított, gázfűtéses, Gyáli úti MÁV-lakásomat, többszobás, lehetőleg önkormányzati lakásra MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: levélben a Bp. Pf. 12. 1378. Szűcs Lászlónál.

Elcserélném Budapest XV. kerületi, 2 szoba összkomfortos főbérletemet, mely bérlőkijelölési jog hatálya alatt áll. Megvásárolható 1,5 vagy 1+2 félszobás összkomfortos, esetleg komfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: a 184-4505-ös városi telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon Szabó Andrásnénál.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila-lakótelepi garzont 2 szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném debreceni, 2 szoba, étkezős, 57 négyzetméteres társasházi öröklakásomat budapesti 1,5 vagy 2 szobás, összkomfortos MÁV-bérlakásra, plusz 500 ezer forint készpénzráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Pálházi Péter, Debrecen, Füredi út 45/B, X. 41.

Elcserélném Rákos úti másfél szobás, világos konyhás, központi fűtéses, telefonos MÁV-lakásomat tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Vidékre is. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: minden kedden egész nap a 169-9281-es telefonszámon.

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: Kovács Pál, Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon: a 112-8670/113-as városi vagy a 42-30-as üzemi számon.

Elcserélném balatonfenyvesi 3 szobás, kertes, csendes MÁV-lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 149-9702-es telefonszámon egész nap.

Vasutas operabérleti előadás

Vasutas bérleti előadás lesz február 21-én, vasárnap délelőtt 11 órakor az Erkel Színházban. Bemutatják: Herold—Ashton: A rosszul őrzött lány című balettet.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5130. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. FEBRUÁR 12.

Gyökeresen változott a bérek egyének közötti elosztásának a módszere

Megállapodás az idei bérbesorolási szabályokról

Az 1992. év elején bevezetett új alapbér- és tarifarendszer gyökeresen megváltoztatta a több évtizedig alkalmazott alapbér-megállapítási szabályokat. Megszűnt a szolgálati vezetők bérdifferenciálási lehetősége, nagyot változott a rendelkezésre álló bérek egyének közötti elosztásának aránya, gyakorlatilag a nullára csökkent az egyéni munkavégzés közötti különbségek anyagi elismerésének minden formája (prémium, jutalom stb.). Itt is hangsúlyozni kell, hogy önmagában az új bérrendszer bevezetése összességében nem eredményezett kedvezőbb bérezési lehetőséget, nem jelentett nagyobb béremelést, csupán a bérekre rendelkezésre álló összegek egyének közötti felosztásának módszerét változtatta meg. E változás azonban igen mélyreható volt.

Az új bérszabályozás az alapbérek nagyságát a következők alapján differenciálja:

— a ténylegesen betöltött munkakör és a hozzá kapcsolt iskolai végzettség, vasúti szakképesítés (esetleg gyakorlati idő) követelménye,

— a vasút szervezetében elfoglalt hely szerint (szolgálati főnökség, irányítás, igazgatás stb.),

— az eltöltött szolgálati idő szerint.

Az új bérszabályozás kidolgozása, egyeztetése alkalmával minden oldalról sokszor hangoztatott nézet volt, hogy nem tekinthető teljesen megfelelőnek az új rendszer, a szerzett tapasztalatok alapján még 1992-ben módosításra kerülhet sor. Ezt a nézetet erősítették meg, azok a vélemények, észrevételek, javaslatok (több esetben bírósági határozatok), amelyeket nagy számban a munkavállalók különböző helyekre — így elsősorban a Vasutasok Szakszervezetéhez — eljuttattak. Mégsem kerülhetett sor a múlt évben módosításra, mert nem volt ehhez bérfedezet és megfelelő idő sem állt rendelkezésre.

A múlt év szeptemberére a MÁV Vezérigazgatóság kidolgozott ugyan egy részletes módosítási javaslatot, de azt később visszavonta. Az év vége felé elkészítettek egy másik, csak kisebb változtatást jelentő tervezetet, amelyet végül megvitattak az érdek-képviseleti szervekkel.

A módosítási javaslat alapvetően a következő tényezőket vette figyelembe:

a) 1992. június hónapban megjelent a munkaügyi miniszter 6/1992. MüM. számú rendelete, amely új követelményeket írt elő mind a fizikai, mind a szellemi foglalkozású munkakörök minősítésére, illetve kategorizálására.

b) A munkavállalók, illetve az érdekképviseleti szervezetektől időközben beérkező észrevételeket, javaslatokat.

c) A kormány, a munkáltató és az érdekképviseletek között 1992. december 19-én kötött megállapodást, mely szerint az 1992-re kötött kollektív szerződést 1993-ra változatlan formában meghosszabbítják. (A bérszabályzat része a kollektív szerződésnek.)

A három tényezőt együttesen vették figyelembe a munkáltató és az érdekképviseleti szervek a módosításra vonatkozó megállapodás elfogadásakor. Már az egyeztető tárgyalások legelején megállapodtak abban, hogy csak a legszükségesebb módosításokat végzik el, munkakörök feljebb, illetve lejjebb (magasabb, illetve alacsonyabb fizetési osztályba) sorolására nem kerül sor. Rögzítették azt is, hogy az egész bérbesorolási — tarifarendszer teljes mértékű átdolgozása szükséges, amelyet még 1993. szeptember 30-ig elvégeznek, és 1994-től alkalmaznak.

Az 1993. évre érvényes alapbér-rendszer a múlt évben bevezetett szabályokhoz képest a következő lényegesebb változást tartalmazza. (A MÁV Vezérigazgatóság és az érdek-képviseleti szervek között a felsorolt módosításokban a megállapodást 1992. február 1-jén írták alá.)

Módosítások az általános szabályoknál.

Kedvező módosításként kerül **bevezetésre a szolgálati** helyek kategóriájának változása esetén követendő eljárás. Ugyanis, ha a változás a munkavállalónál magasabb osztálybasorolással jár, akkor azt azonnal végre kell hajtani, ha viszont a kategóriaváltozás visszasorolást eredményezne, akkor azt egy év késleltetéssel kell végrehajtani, a személyi alapbéreket azonban ekkor sem lehet csökkenteni.

Szóbeli megállapodás van arra, hogy ebben az évben a szolgálati helyek kategóriájának felülvizsgálására nem kerül sor.

Amennyiben a III. csoportú szolgálati főnökségben olyan munkakör van, amely a II. csoportú szolgálati helyen kategóriához kötött nevesített munkakör (például vezénylőtiszt), akkor a III. csoportú helyen a dolgozót eggyel alacsonyabb osztályba kell sorolni, annál mint ahol a II. csoportú szolgálati helyen van.

Nem tartalmazott eddig szabályt a besorolási utasítás a többszöri MÁV munkaviszony szolgálati időként való elismerésére. Most bekerül a szabályzatba, hogy a korábbi MÁV munkaviszonyokat össze kell adni és teljes egészében be kell számítani.

Az előírt képesítéssel nem rendelkező — 45 év alatti férfiak és 40 év alatti nőkre vonatkozó szabály is változik. Ezentúl az ilyen munkavállalókat nem kell kötelezni, hanem csak kötelezhetők, az előírt szakmai képesítés megszerzésére és ehhez a feltételeket a munkáltató biztosítja. A hiányzó iskolai végzettség megszerzését tanulmányi szerződés keretében lehet pótolni.

Törlik a bérszabályzat 1. számú mellékletét és a 2. számú mellékletből a besorolási feltételeket, mivel ezek eddig számos félreértést okoztak.

A munkaköri besorolásnál figyelembe vehető szakirányú iskolák, tanfolyamok, szakvizsgák jegyzékét a változásnak megfelelően kibővítették és lehetővé tették további képesítések elismerését, ha azt a vizsgát bizonyító okirattal igazolják.

A középfokú állami végzettséget ezentúl két részre bontják. Középfokú iskolai végzettségnek számít a szakmunkásképző, a szakiskola és a szakközépiskolai vagy gimnáziumi 4 osztály elvégzését igazoló végbizonyítvány.

Középiskolai végzettségnek számít a szakközépiskola vagy gimnáziumi érettségi bizonyítvány.

A vasútigazgatóságok szervezetében végbement változásokat a bérbesorolási módosítás figyelembe veszi. Így az üzletigazgató, hasonlóan a korábbi vasútigazgatóhoz továbbra sem kerül a tarifarendszer hatálya alá. Az üzletigazgató-helyettest, illetve az üzletvezetőt a 21. osztályba

(Folytatás a 2. oldalon.)

Önkormányzati választás előtt a társadalombiztosítás

A szakszervezeti szövetség megmérettetése is függ tőle

Remélhetőleg hamarosan a parlament elfogadja a társadalombiztosítási képviselők választásáról szóló 8226. számú törvényjavaslatot. A szakszervezeti mozgalmak számára ez a törvényjavaslat életbevágóan fontos. Az Országgyűlés törvényt alkotott a társadalombiztosítási önkormányzati igazgatásról. (1991. évi LXXXIV. sz. törvény.) Ez biztosítékot nyújt arra, hogy a jövőben az érdekelteknek beleszólási joguk és érdekérvényesítési lehetőségük legyen a társadalombiztosítás alakításában. Garancia a biztosítottak számára ahhoz, hogy jogosultságuknak megfelelően alakítsák szociális védettségüket. Több éve folyik a korszakváltás vajúdása a társadalombiztosítás rendszerében. A Vasutasok Szakszervezete kezdettől fogva kivette részét a reformmunkálatokból.

Közreműködésünk eredményesen hozzájárult ahhoz, hogy a vasutas társadalombiztosítási szervek megőrizték viszonylagos önállóságukat. A hivatkozott törvény pedig közvetett lehetőséget biztosított a vasutas társadalombiztosítási önkormányzat létrehozásához.

A Vasutasok Szakszervezete több mint két évtizeden keresztül teljes körű irányítást, felügyeletet és ellenőrzést gyakorolt a vasutas társadalombiztosítás felett. Ezen időszak alatt jelentős szerephez jutottak a vasút területén a társadalombiztosítási bizottságok, amelyek méltányossági jogokat gyakoroltak és jogorvoslati fórumként is működtek. 1984. július 1-jétől a társadalombiztosítás irányítását állami szervek látják el, 1992. augusztus 31-ig az önkormányzati szervek közreműködésével. Ilyen önkormányzati szervek voltak a vasútnál, a Vasutas Társadadalombiztosítási Tanács, a területi albizottságok és a munkahelyi Társadalmi Biztosítási Tanácsok. A különböző szintű önkormányzati testületekben a Vasutasok Szakszervezete képviselői alkották a többséget.

A testületek a hatáskörükbe utalt kérdésekben eredményesen jártak el. Tárgyilagosan meg kell azonban állapítanunk, hogy a testületek önkormányzati jellege ellenére a valóságban nem rendelkeztek önálló gazdálkodással, létrehozásukat különböző szervek hagyták jóvá. Kétségtelen, hogy ezek a korlátozások működésüket negatívan befolyásolták. Sajnálatos módon ezeket a testületeket úgy szüntették meg, hogy helyettük nem jöttek létre az új társadalombiztosítási önkormányzatok.

A társadalombiztosítási önkormányzatok közeljövőbeni megválasztásával lehetségessé válik a társadalombiztosítás új rendszerű irányítása, amiből szakszervezetünknek ki kell vennie a részét. *Ehhez nyújtanak lehetőséget a közeljövőbeni társadalombiztosítási önkormányzati választások.* A megválasztásra kerülő biztosítási önkormányzatok minden, a társadalom egészét vagy a biztosítási díjak sajátosságait jellemző kérdésekben az eddig állami szervek által gyakorolt feladatokat döntően önrendelkezés keretében valósítják meg a jövőben. Fontos szerepük lesz a nyugdíjrendszer kialakításában, valamint az egészségügyi ellátások és szolgáltatások meghatározásában. Az igazgatási feladatokat, a hatósági ügyintézést a közgyűlés irányítása alatt álló hivatali szervek végzik. *Az állami*

(Folytatás a 3. oldalon.)

A VABE kezdeményezésére

Kétféle összegű baleset-biztosítás

A matuzsálemi korú, 1876-ban alapított Vasutas Biztosító Egyesület (VABE) vezetőit évek óta foglalkoztatta, hogy viszonylag, alacsony havi tagdíjfizetés mellett, hogyan tudnának bajba jutott tagjaiknak nagyobb összegű pénzügyi támogatást nyújtani. Mivel a vasútnak, amely köztudottan veszélyes üzem, nincs korszerű balesetbiztosítási rendszere, a VABE vezetői, még a múlt évben úgy határoztak, hogy tagjaik részére megteremtik a baleset-biztosítás lehetőségét.

Mint *Molnár László* ügyvezető elnöktől megtudtuk, az egyesület tagjai saját és családtagjaik részére kétféle összeg — havi 20 és 100 forint — között választhatnak. De a kétféle alapösszeg többszörösére is lehet baleset-biztosítást kötni.

Arra a kérdésre, hogy ki köthet külön baleset-biztosítást, az ügyvezető elnök elmondotta, hogy *minden olyan személy, aki a 14. életévét betöltötte,* a 70-et még nem érte el. Egy személynek azonban legfeljebb három külön baleset-biztosítása lehet. Még részlegesen rokkant személy is biztosítható, de a kockázatvállalás a már sérült testrészre és annak újra sérülésére nem terjed ki. A díjfizetés a belépési nyilatkozatnak az egyesülethez történő beérkezését követő hónap első napjával kezdődik. Az egyesület pedig a kockázatot — a belépési nyilatkozat beérkezését követő naptól számítva, a 3 havi várakozási idő elteltét követő nap 0 órájától kezdődően viseli.

Még egy tudnivaló: *a biztosítási díjat minden hónapban előre kell befizetni.* Ha ezt valaki elmulasztja, az egyesület a tag munkabéréből, nyugdíjából vgy bármely követeléséből levonhatja.

Hogy milyen szolgáltatásokat nyújt a VABE a baleset-biztosítást kötő tagjainak? Ez és a legfontosabb tudnivalók megtalálhatók a belépési nyilatkozat hátoldalán. Márcsak a tisztánlátás miatt is érdemes gondosan tanulmányozni.

(vf)

Az elmúlt hetekben igazi tél köszöntött ránk. Reggelente még a hó is csikorgott a talpunk alatt, aminek leginkább a gyerekek örültek. A vasúti közlekedésben szerencsére nem okozott fenakadást. Képünkön Takács József rakosrendezői kocsirendező tisztítja a frissen hullott hótól a váltót (Jurkievicz Tibor felvétele)

Január 1-jétől vasútigazgatóságok helyett üzletigazgatóságok és üzletvezetőségek

Kinevezték a vezetőket

Mint ismeretes a „MÁV 2000" szervezetfejlesztési programja a MÁV igazgatóságokat sem kerülte el. Január 1-jétől megtörtént az új felállás. Eszerint a hatból három, a budapesti, a debreceni és a pécsi üzletigazgatóságként, a miskolci, a szegedi és a szombathelyi üzletvezetőségként végzi irányító munkáját.

Az üzletigazgatóságok, üzletvezetőségek irányítását, felügyeletét, ellenőrzését a vezérigazgató-helyettesek és a MÁV Vezérigazgatóság főosztályai, irodái közreműködésével a MÁV vezérigazgatója látja el. A MÁV Vezérigazgatósággal alá- és fölérendeltségi, egymással mellérendelt kapcsolatban állnak. Az üzemigazgatóságok az alaptevékenységet illetően — személy- és árufuvarozás, forgalom, gépészet — egymással mellérendeltségi viszonyban vannak.

A szervezet változásával egy időben a MÁV vezérigazgatója az üzletigazgatóságok és üzletvezetőségek vezetőit is kinevezte. Személyi változás két helyen, Debrecenben és Szombathelyen történt. Budapesten *Rigó Zoltán*, Pécsett *Busch Károly*, Debrecenben *Sárdi Gyula* — volt pécsi vasútigazgatóhelyettes kapott megbízást az üzletigazgatóság vezetésére. Az üzletvezetőségek közül Miskolcon továbbra is *Dudás József*, Szegeden *Tóth Imre*, Szombathelyen pedig a nyugalomba vonult *Kapronczai János* helyett *Szabó Tivadar* lett az első számú vezető.

Gyökeresen változott a bérek egyének közötti elosztásának a módszere

(Folytatás az 1. oldalról.)

kell sorolni. Az üzletvezetőhelyettes a 20. osztályba kerül. Az üzletigazgatóság és az üzletvezetőség többi munkaköre a vasútigazgatóság munkakörével azonos.

Változások a fizikai munkakörök besorolásánál.

A fizikai munkakörök besorolásánál változás átvezetésére a 6/1992. MüM. számú rendelet részleges alkalmazása miatt kerül sor. A rendelet ugyanis szakmunkásoknál bevezeti a „mester" fokozatot, és ennek különböző besorolására ad lehetőséget. Az új besorolási lehetőségek:

Szakmunkás (kiemelt) 13. osztály. Ide lehetett besorolni a középfokú iskolai végzettséggel és középfokú vasúti szakképesítéssel rendelkezőket, egyéni elbírálás alapján. 1993. január 1-től ide ilyen címen új dolgozót besorolni nem lehet, de a már ide soroltakat visszasorolni nem kell.

Szakmunkás-mester 12. osztály: Ide kell sorolni a szakirányú technikusi érettségivel, középfokú vasúti szakképesítéssel rendelkezőket 0—6 évi gyakorlati idővel.

Szakmunkás-mester 13. osztály: Ide tartoznak a középfokú iskolai és középfokú vasúti képesítéssel rendelkezők, ha nagy gyakorlati tudással rendelkeznek. Ide tartoznak továbbá a szakirányú technikumi érettségivel, középfokú vasúti szakképesítéssel és 6 év feletti gyakorlati idővel rendelkezők. Ugyancsak a 13. fizetési osztályba sorolandók a felsőfokú iskolai végzettséggel rendelkezők, amíg nem töltik be a 3 év gyakorlati időt.

Szakmunkás-mester: 14. osztály. Ebbe a fizetési osztályba az kerülhet, aki felsőfokú iskolai végzettséggel és 3 évet meghaladó gyakorlati idővel rendelkezik.

Szellemi foglalkozásúak besorolása.

Az ide tartozó ügyviteliek és a volt előadók besorolásánál van a legnagyobb változás, amelyet 6/1992. MüM. számú rendelet előírásai indokolnak. Az ilyen munkakörökben dolgozók új besorolási szabályai:

A szellemi foglalkozású alkalmazottak besorolásánál első lépésként minősíteni szükséges a tevékenységet aszerint, hogy az előadói vagy ügyviteli jellegű. Ezt követően a tényleges besorolást a munkakört betöltő dolgozó egyéni feltételei alapján kell elvégezni. Az állami iskolai végzettséghez kapcsolódó követelmények meghatározásánál az 1985. évi I. törvényben (az oktatási törvényben) foglaltak alapján kell eljárni. Az ügyviteli munkaköröknél a következők a besorolási feltételek.

Ügyviteli alkalmazott I. képesítési fokozatba kell sorolni a középfokú végzettséggel és alapfokú vasúti vagy azzal egyenértékű képesítéssel rendelkezőket.

Ügyviteli alkalmazott II. képesítési fokozatba azok tartoznak, akik alapfokú végzettséggel és alapfokú vasúti vagy azzal egyenértékű képesítéssel bírnak.

Az ügyviteli alkalmazottak fél év gyakorlati idő elteltéig gyakornok, megnevezéssel — egy fizetési osztállyal alacsonyabban — kerülnek besorolásra. A gyakorlati idő alatt kell megszerezni (vagy elkezdeni) a munkakör ellátásához szükséges alapfokú szakképesítést. Ilyen jellegű tanfolyam, illetve szakképzés hiányában ez idő alatt kell a munkavégzéshez szükséges ismereteket a gyakorlatban elsajátítani. A fél év gyakorlati idő elteltével a munkavállalókat mindenképpen ügyviteli munkatársként kell besorolni.

Az ügyintézők (volt előadók) besorolási szabályai:

Szellemi foglalkozású alkalmazottak I. (volt előadó III.) kategóriába kell sorolni a középiskolai végzettséggel és középfokú szakirányú vasúti vagy azzal egyenértékű szakképesítéssel rendelkezőket.

Szellemi foglalkozású alkalmazottak II. (volt előadó II.) kategóriába tartoznak a középiskolai végzettséggel és felsőfokú szakirányú vasúti vagy azzal egyenértékű szakképesítéssel rendelkező munkatársak. Ezekkel a besorolási feltételekkel és kiemelkedő szaktudással bírókat — e munkáltató jogkört gyakorló rendelkezése alapján — az irányítás, igazgatás területén az I. csoportú szolgálati főnökségig bezárólag főmunkatárs II. kategóriákba is be lehet sorolni.

Szellemi foglalkozású alkalmazottak III. (volt előadó I.) kategóriába kell sorolni a felsőfokú iskolai végzettséggel és felsőfokú szakirányú vasúti vagy azzal egyenértékű szakképesítéssel rendelkezőket. Ilyen besorolásra a II. és ennél alacsonyabb csoportú szolgálati helyeken nem kerülhet sor. Azokat, akik ilyen végzettséggel és 6 év feletti gyakorlati idővel, kiemelkedő szaktudással bírnak (kivéve az I. csoportú szolgálati helyeket) főmunkatárs I. kategóriába lehet sorolni.

Mind a főmunkatárs I., mind a főmunkatárs II. tevékenység felöleli a munka szervezését, irányítását, ellenőrzését, ezért ez kielégíti a csoportvezetői követelményt is.

Mérlegelési jogkörbe tartozik, hogy a minősítés csoportvezető vagy főmunkatárs. A kettőt együtt, összevontan nem lehet alkalmazni. Azoknál a munkavállalóknál, akik érettségi bizonyítvány hiányában a középiskola elvégzését tanúsító végbizonyítvánnyal 1992. december 31-ig közép-, illetve felsőfokú vasúti vagy azzal egyenértékű szakképesítést szereztek, az állami iskolai végzettségét — az oktatási törvény értelmében — középiskolai végzettségnek kell tekinteni. Az előadói feladatokat ellátó, de megfelelő iskolai végzettséggel nem rendelkező munkatársakat ügyviteli alkalmazottnak kell besorolni. A szellemi foglalkozású alkalmazottak a MÁV-munkaviszony létesítésétől számított 1 év gyakorlati idő elteltéig gyakornokként kerülnek besorolásra (a 10., illetve 8. fizetési osztályba), függetlenül attól, hogy ezen időszak alatt esetleg már megkezdték az önálló munkavégzést.

A tárgyalásokon a Vasutasok Szakszervezetének sikerült elérni, hogy a szellemi foglalkozásúak módosított besorolási feltételei miatt visszasorolni senkit sem lehet. Így azokat a feltételeket csak az új besorolásoknál kell alkalmazni.

Az érdekegyeztető tárgyalások február közepétől folytatódnak, és ekkor kell megvitatni, egyeztetni a folyó évi bérfejlesztés mértékét, illetve azt, hogy milyen módon kerül sor a béremelésekre. Természetesen a most módosított tarifarendszeren belül.

S. J.

Két szakszolgálatnál

Megállapodtak a foglalkoztatási tervről

Az üzemviteli-kereskedelmi szakszolgálat 1993. évi létszámtervét a MÁV 1993. január 4-én nyújtotta át a szakszervezeteknek csakúgy, mint a többi szakszolgálatét. E tárgyban a szakszervezetek jogosítványa — mely alapvetően véleményezési jog —, a MÁV és a szakszervezetek által 1992. december 21-én közösen kialakított és elfogadott ütemtervben fogalmazódott meg. Az ütemterv azt tartalmazza, hogy a munkáltató a szakszervezetekkel együttműködve állapítja meg a feladatokhoz szükséges létszám mértékét. Az üzemviteli szakszolgálatnál első alkalommal 1993. január 14-én került terítékre a foglalkoztatási terv.

A Vasutasok Szakszervezetének tárgyalócsoportja — az előzetes belső egyeztetések és a felhatalmazást adó testületi ülések megtörténte után a következőket tapasztalhatta: a munkáltatói oldal ((forgalmi főosztály, árufuvarozási főosztály személyfuvarozási főosztály) korrekt módon, a december 21-i és a január 4-i megállapodások betűje és szelleme szerint kívánt eljárni. Sajnos nem volt ez elmondható a harcos érdekvédő társszakszervezetekről.

Négyórás érdemtelen vita után csupán annyit sikerült megállapítani — annak ellenére, hogy a január 14-i időpontot korábban mindenki elfogadta —, *hogy képviselőjüknek nincs felhatalmazása megállapodás megkötésére, bármilyen tartalmú is az.*

Nem tisztem e szakszervezeti magatartás minősítése, nem is teszem, Önkéntelenül is felvetődik azonban az a kérdés, hogy mennyire komoly ott az együttműködés szándéka, ahol egy — több tízezer MÁV-dolgozóra vonatkozó — témát, felmérve azt, hogy az elérhető eredmény bizonyos negatívumokat is fog tartalmazni, tolnak maguk előtt, hátha majd mások megegyeznek valaiben, s akkor majd megint lehet mondani: *„Uraim, mi nem ezt akartuk, mi ezt alá sem írtuk."*

A tárgyalás következő fordulójára a Vasutasok Szakszervezete más módszert volt kénytelen alkalmazni. Készítettünk egy megállapodás-tervezetet, mely a tárgyalást a konkrétság irányába terelte. Végül némi szövegpontosítás, (érdemi módosítás) nélkül ezt fogadták el. A munkáltató ezt már január 14-én hajlandó lett volna elfogadni szóbeli előterjesztésünk alapján. *A komoly, harcos érdekvédők tervezetünkhöz se pro, se kontra, semmit nem tudtak, vagy nem akartak hozzátenni.* Egyet azonban elért a szervezet. Egy héttel rövidebb idő áll rendelkezésre a létszámterv kimunkálására. Ennek pedig sok helyen lehet a vége ad hoc döntés, ami szinte sohasem megy hiba nélkül.

A megállapodásban foglaltak megteremtik egy olyan létszámterv kidolgozásának és alkalmazásának az alapjait, mely a MÁV mai és várható helyzetében elfogdható. Ehhez persze elengedhetetlenül szükséges, hogy a döntések második és harmadik szintjén (legalább már ott) mindenki végezze el előírt, vagy önként vállalt feladatát.

Orosz Péter

★

A szakszolgálat által 1993. január 4-én átadott előterjesztés I—III. számú mellékletét az érdek-képviseleti szervek az alábbiak szerint fogadták el:

1. A forgalmi főosztály az előterjesztésben szereplő, a létszámra vonatkozó tervezeti bontást az érintett szervezeteknek kiadja. A tervszervezeteknél a szakszolgálat az érdek-képviseleti szervezetekkel együttműködve elkészíti a szolgálati főnökségekre bontott részletezést. A szolgálati főnökségek az ilyen módon kialakított tervlétszámot az érdek-képviseleti szervezetekkel együttműködve tovább bontják munkakörökre.

Amennyiben az I—II. csoportú szolgálati főnökségeken a feladatok és a kiadott összlétszám nem hozható összhangba, ezt köteles a szolgálati főnökség a MÁV Vezérigazgatóság forgalmi főosztályának haladéktalanul írásban az indoklással együtt jelenteni. Ez esetben a foglalkoztatható létszám végleges meghatározása az érdek-képviseleti szervezetekkel együttműködve itt történik meg.

2. Az UTIG-ra vonatkozó foglalkoztatási tervről végleges megállapodás nem jött létre, lényeges adatok hiányában. E tekintetben további egyeztetésnek van helye a személyfuvarozási és forgalmi főosztály és az érintett szakszolgálati vezetők, valamint az érdek-képviseleti szervek együttműködésével. Felelős a személyfuvarozási és forgalmi főosztály.

Budapest, 1993. január 21.

Dr. Czeglédi István
forgalmi főosztály
Orosz Péter
Vasutasok Szakszervezete
Papp Gábor
VFFSZ
Deák Zoltán
VDSZSZ

★

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intézőbizottságának kollektív munkaügyi vitája megállapodással zárult, amely az MT. 198. paragrafus 1. bekezdése alapján a kollektív szerződés erejével bír. A megállapodás — mint később olvasható — a létszámleépítés tervezett mértékének behatárolásáról szól.

A kocsitisztító létszámot, illetve annak a feladatkörét teljes egészében elidegenítik és így az beszámít a létszámleépítésbe. Ez a létszám és a tervezett természetes fogyás együttesen megadja az eredeti létszámleépítést, így más munkakörből létszámfeletti indoklással elbocsátás nem lehetséges.

A kocsitisztítók kedvezményeinek megtartására javasoltuk az egyszemélyes és az 51 százalék tulajdonú MÁV-kft.-k megalakítását, melyből a gépészeti és járműfenntartási főosztály az 51 százalékost fogadta el. Azt a szolgálati helyen kell eldönteni, hogy van-e a vezetésre alkalmas személy, illetve a dolgozók akarják-e az említett formát.

Ha az önálló kft. alapításának nincsenek meg a feltételei, akkor meg kell keresni a már ilyen gazdasági formában működő kft.-t.

További információt a Gépészeti Intézőbizottság vszképviselőjétől, Horváth Csabától lehet kérni. Telefon: 07/15-45; 06/94-11420/189. Fax: 06-94 30 154.

A tárgyalásról készült jegyzőkönyvet az alábbiakban ismertetjük.

★

1. A munkáltató és a VSz Gépészeti Intézőbizottság megállapodnak abban, hogy a gépészeti főosztály által az érdek-képviseleti szerveknek átadott alaptevékenység 1993. évi foglalkoztatási tervében szereplő, racionalizálásra tervezett létszámot (1239 fő) a tervben feltüntetett területi bontásban a munkáltató a végrehajtás során nem lépi túl. A kocsitisztítási tevékenység elidegenítésében érintett — a MÁV-tól munkaszerződés felbontásával elkerülő — létszám létszámleépítésként teljes mértékben kerül figyelembevételre.

A szolgálati főnökségek által tervezett természetes fogyásért a helyi szolgálati főnökségek vezetői felelősek. A VSz Gépészeti Intézőbizottság tudomásul veszi, hogy a tervezett természetes fogyással megvalósuló létszámcsökkenés elmaradása esetén a szolgálati főnökök akár elbocsátások útján is kötelesek biztosítani az arra eső átlagos állományi létszámcsökkenést.

2. A gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetése szakmai és gazdasági szempontok figyelembevételével támogatja a kocsitisztítási tevékenység többségi MÁV tulajdonú gazdasági társaságok részére történő bérbeadását. Ennek megfelelően — a piaci versenyhelyzetet rögzítő törvények maradéktalan betartása mellett a MÁV gazdasági érdekeinek figyelembevételével — a Gépészeti Igazgatóság a VSz Gépészeti Intézőbizottság bevonásával a kocsitisztítási tevékenységre kiírt pályázatok egységes elbírálása érdekében irányelveket dolgoz ki, melyet a főosztály elküld a szerződéseket megkötő üzletigazgatóságok és üzletvezetőségek gépészeti osztályainak.

Pszota Árpád,
a VSz Gépészeti
Intézőbizottság titkára
Kisteleki Mihály,
a gépészeti és jármű-
fenntartási osztály vezetője

Az Országgyűlés májusban tárgyalja

Törvénytervezet a környezetvédelemről

Az Országgyűlés törvénykezési menetrendje szerint a környezetvédelemről szóló törvénytervezet várhatóan májusban kerül az országgyűlés asztalára. Ez nem jelenti azt, hogy az országgyűlésben helyet foglaló pártok frakciói ne foglalkoznának már ma is a tervezettel. Szakértőik értékelik, véleményezik a törvénytervezetet. A magyar társadalom minden tagja többszörösen érdekelt abban, hogy hazánkban olyan környezetvédelmi törvény szülessen, amely előremutató, s megfelelő jogalapot teremt ahhoz, hogy erre építve segítse elő a környezet terhelésének és szennyezésének megelőzését, a károsodott környezet helyreállítását.

Szakszervezetünk mint érdekképviseleti szervezet többszörösen érdekelt egy ilyen törvény elfogadásában, hiszen egy jó törvény elősegítheti a vasúti tevékenység környezetbarát előnyeinek érvényre juttatását, a helyzeti előnyök kedvezőbb megítélését a fuvarpiacon. *A környezet védelméért a Vasutasok Szakszervezetének is érdemes kiállni.* Ezért tartjuk kötelességünknek, hogy a törvénytervezetről véleményt alkossunk és eljuttassuk javaslatainkat a pártokhoz és a kormányhoz. Véleményünk szerint egy törvény akkor éri el célját és rendeltetését, ha igénylik a társadalom széles rétegeinek cselekvő részvételét és közreműködését a törvény végrehajtásában.

Ez a törvénytervezet tartós intézményes kereteket teremt az egészséges környezethez való alkotmányos jogok érvényesítéséhez és a közigazgatási eszközökön túl igényli az állampolgárok részvételét a környezeti értékek megőrzésében.

A törvénytervezet alapvető célkitűzései közé tartozik, hogy számításba veszi a környezet állapotának megismerésében, a károk megelőzésében, megszüntetésében, az életminőség megőrzésében és javításában a lakossági részvételt.

Mire terjed ki a törvény hatálya? Kiterjed az élő szervezetek természetes és az emberi tevékenység által kialakított környezetére. Ez magában foglalja a földet, a vizet, a levegőt, az élővilágot, a tájat, ezek egymással kölcsönhatásban levő együtteseit, továbbá az emberi tevékenység által létrehozott létesítményeket, termékeket. A tervezet szerint a törvény hatálya kiterjed (még) állampolgárságra és honosságra való tekintet nélkül minden természetes és jogi személyre, valamint jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetekre.

A törvény módot nyújt arra, hogy az állampolgárok és szervezeteik együttműködhessenek a környezet védelmét szolgáló feladatok megvalósításában. Az együttműködési kötelezettség kiterjed a környezetvédelmi eljárások minden szakaszára, megelőzésre és helyreállításra. A még érvényes 1976. évi II. tv. a környezetvédelemről lehetőséget nyújtott számunkra a társadalmi közreműködésre. Ennek megfelelően több mint másfél évtizede munkaprogramunk részét képezte a környezetvédelemben való közreműködés. Munkánk nem volt eredménytelen. Ezt még a kormányzati és munkaadó szervek képviselői is elismerték. Nem rejtjük véka alá, hogy jelenleg és a jövőben még erőteljesebben kívánunk foglalkozni a környezettel. Célunk elsősorban a vasútnál vagy ehhez kapcsolódó területeken elősegíteni, hogy minden környezetre ható emberi tevékenységet úgy szervezünk, hogy az a környezetet és az abban lejátszódó folyamatokat lehetőség szerint ne terhelje.

A Munka Törvénykönyvében biztosított jogunkkal élve kívánjuk elősegíteni, hogy a környezetvédelemnek olyan alapelve érvényesüljön a vasútnál, amely veszélyeztetést, szennyezést vagy károsítást már a felhasznált anyagok és technológiák megválasztásával kizárja, a természeti erőforrások környezetkímélő és takarékos felhasználását elősegíti.

Az állampolgároknak a törvény elfogadása után joguk lesz a környezet állapotának, a környezeti kockázatoknak és a környezetvédelmi tevékenységnek, a lakosság ezek következtében kialakult egészségi állapotának megismerésére.

P. J.

Megalakult a Magyar Nemzeti Rakodólap Társaság

Az elmúlt év végén a MÁVFAVÉD Kft. és a Faipari Tudományos Egyesület szervezésében megalakult a hazai rakodólap-termelők és -forgalmazók szervezete, a Magyar Nemzeti Rakodólap Társaság. Az alakulás előzményeiről és hasznosságáról *dr. Percze Lászlótól*, a MÁVFAVÉD Kft. ügyvezető igazgatójától kértünk tájékoztatást.

— Miért éppen a MÁVFAVÉD Kft. volt az egyik kezdeményezője annak az értekezletnek, amelyen megalakították a társaságot?

— A különböző típusú rakodólapok az egész világon legelőször a vasúti szállításban terjedtek el. A tömeges áruszállításnál viszont igen rövid időn belül kialakultak bizonyos rakodólap-típusok, amelyek egy-egy árufeléseégnél alkalmazva egységessé váltak. Vasúti viszonylatban az EUR-rakodólap a legismertebb, amelynek paramétereit UIC-előírások szabályozzák. A nemzetközi szerződések Magyarország területén a Magyar Államvasutakat jogosították fel a rakodólapok gyártásának engedélyezésére és minőségi ellenőrzésére, amelyet a MÁVFAVÉD Kft. jogelődjei végeztek. A kft. megalakulásakor ezt a tevékenységi kört is megkaptuk. Igyekeztünk az eddiginél még pontosabb munkával érvényt szerezni a nemzetközi előírásoknak, így közreműködve a MÁV nemzetközi tekintélyének. Ez utóbbit azért tartom szükségesnek hangsúlyozni, mert rendkívül fontos. A közelmúlt gazdasági átalakulása során kialakult ugyanis az a gyakorlat, amely fokozatosan bár, de egyre keményebben éreztette negatív hatását. Az eddig is jelentős nagyságrendben gyártó üzemek, vállalatok szinte kivétel nélkül törekedtek a hagyományosan magas színvonalú munkára, míg az újonnan alakult vállalkozások közül sokan nem vagy csak esetenként tartották be az előírásokat.

— Ezt nevezhetjük úgy is, mint tudatos minőségrontást?

— Igen, mivel a nyugati megrendelőktől visszajelzések érkeztek a magyar gyártmányú rakodólapok minőségi színvonalának csökkenésére. Kétségtelen, hogy az ilyen gyakorlat a minden szabályt figyelmen kívül hagyó, gátlástalan és etikátlan gyártók számára rövid távon hasznot eredményez, viszont a nemzetgazdaságot anyagi és erkölcsi kár éri. Ezt a káros szemléletet radikálisan fel kellett számolni. Ezért az érdekelteket, a legjelentősebb gyártókat, forgalmazókat egy asztalhoz ültettük. Valamennyien egyetértettünk abban, hogy egy érdekvédelmi szervezet révén jobban érvényt szerezhetünk az előírásoknak.

A közelmúltban megalakult az EPA, vagyis az Európai Rakodólap Társaság, amely fokozatosan az EUR-raklapok mellett a más típusú és szabványú csere- és eldobható rakodólapok tervezésének és minősítésének a kérdéskörét kívánta összefogni. Az EPA tagjai elsősorban a tőlünk nyugatra levő országok „nemzeti társaságai", de csatlakoztak hozzájuk vasutak és nagyobb gyártók is. Ezzel összefüggésben számunkra létkérdés volt a társaság megalakítása, mert így hazánk területén is jobban s hatékonyabban megkövetelhetjük a nemzetközi normák betartását és a gyártási-forgalmazási fegyelmet.

G. Szűcs László

Önkormányzati választás előtt a társadalombiztosítás

(Folytatás a 1. oldalról.)

felügyelet az Országgyűlés és a kormány gyakorolja. A társadalombiztosítás keretében nyugdíj- és egészségbiztosítási önkormányzat működik a választások után. A nyugdíj-biztosítási önkormányzat közgyűlése 60 képviselőből áll. A biztosítási ellátásra jogosultak képviselőinek száma 36. (Ebből 4 nyugdíjas.) A munkáltatók 24 személyt delegálnak.

Az egészségbiztosítási önkormányzat közgyűlése 60 főből áll. Ebből 30 a biztosítottak képviselője és 30 a munkáltatók képviselője. A biztosítási képviselőket négy évre, a biztosítottak közvetlenül választják, a munkáltatók érdekképviseleti szerveik útján delegálják.

Mit kell tudnunk a társadalombiztosítási önkormányzati választásokról?

A választásokra a törvényjavaslat szerint, 1993. március 18. és április 2-a közötti pénteki munkanapon kerül sor, amit a köztársaság elnöke 60 nappal a választások előtt tűz ki.

A választás egyfordulós. A választás érvényes függetlenül attól, hogy a választáson hány választó polgár szavazott. A javaslat biztosítja azoknak a nagykorú állampolgároknak a választói jogosultságát, akik a Magyar Köztársaság területén állandó, ennek hiányában ideiglenes lakóhellyel rendelkeznek és az ország területén tartózkodnak.

A hatályos választási törvénytől eltérőleg a törvényjavaslat új megoldásként tartalmazza a választójog munkahelyen történő gyakorlásának lehetőségét is. Továbbá lehetőséget biztosít arra, hogy a választás az üzemi és közalkalmazotti tanácsok választásával egy időben, de attól szerkezetileg elkülönülten legyen megtartható.

Miért fontos számunkra, hogy eredményesen szerepeljünk a társadalombiztosítási önkormányzati választásokon?

A választásokon a munkavállalók érdek-képviseleti szerveinek — meghatározott feltételek esetén — szövetségei vesznek részt. Szakszervezetünk az MSZOSZ országos listáján állíthat képviselőket. A választások eredménye elsősorban a szakszervezeti konföderációk közötti megmérettetést jelenti. De ez nem öncélú törekvés, hanem olyan lehetőség, amely közös érdekeinknek megfelelően szolgálhatja a nyugdíj- és egészségbiztosítási reformtörekvések megvalósításában történő közreműködési lehetőségeinket.

Biztosítási képviselőink szavazataival érvényesíteni tudjuk szakszervezeti álláspontunkat mindazon kérdésekben, amelyek a vasutas társadalombiztosítás érdekeit szolgálják, a társadalombiztosítási ellátások színvonalát befolyásolják. *Mindezek valóraváltásának feltétele, hogy a választásra jogosult aktív vasutasok és nyugdíjasok, valamint hozzátartozóik elmenjenek szavazni.* Követve a hagyományokat, amelynek letéteményese a társadalombiztosítási önkormányzati munkában a Vasutasok Szakszervezete volt, az MSZOSZ listájára szavazzanak. Több mint 400 000 vasutas társadalombiztosítási igényjogosult szavazata a választások kimenetelét meghatározóan befolyásolhatja. Szakszervezetünk iránti bizalom megnyilvánulásának tekintjük, ha az MSZOSZ listáján induló jelöltjeinkre szavaznak, mert ezáltal biztosítható, hogy szociális védőképességünket erősítsük.

Javasoljuk, hogy szakszervezeti tisztségviselőink a társadalombiztosítási önkormányzati választást tekintsék olyan lehetőségnek, amely módot ad számunkra a szakszervezeti érdekvédelmi tevékenység megmérettetésére és elfogadtatására, ezért következetesen vegyenek részt a választási kampánymunkában. A választásokon elért eredménynek jövőnket meghatározó jelentősége lesz.

Szakszervezetünk befolyását a társadalombiztosítási önkormányzatokban betöltött szerepünk útján is tudjuk szélesíteni, és növelni szociális partnerszerepünk fontosságát.

Pásku Jenő

Az üzemi tanács választások tétje

Interjú Kisgyörgy Sándorral, az Érdekvédelmi Tanácsadó Szolgálat (ÉTOSZ) szakértőjével

Mint ismeretes, az első üzemi tanács választásokat március 18-a és április 2-a között kell megtartani. Ahhoz képest, hogy közeli a határidő, még sok a tisztázatlanság a fejekben.

— Mit tart hangsúlyosnak a szakértő? — Kérdeztük Kisgyörgy Sándort.

— Tapasztalataim szerint a munkavállalók számára legnehezebben az érdekvédelem és a részvétel fogalmának, illetve a szakszervezet és az üzemi tanács tevékenységének megkülönböztetése értelmezhető. Mi a különbség a kettő között? A részvétel a dolgozók azon lehetősége, hogy a munkáltatóval együttműködjenek a döntéshozatalban. Az érdekvédelem a szakszervezetek tevékenysége, jogosítványainak felhasználásával, tagjaik érdekérvényesítéséért. A szakszervezetek lehetőségei kiterjednek arra, hogy előre szabályozzák a munkaviszonyokat — például a kollektív szerződéssel —, illetve kívülről befolyásolják a döntéseket. A két mozzanat között történik a döntés. Az ebben való részvétel feladata az üzemi tanács kompetenciája.

— Tulajdonképpen kinek a szervezete az üzemi tanács? A munkavállalók érdekképviseleti intézményé vagy a vállalati vezetőké?

— Erről viták folynak, de mindjárt közelebb kerülünk a problémakör megértéséhez. Funkciói szerint az üzemi tanácsnak közvetítenie kell a munkavállalók véleményét a vállalati döntéshozókhoz. Ezeket ajánlatos figyelembe venni a konfliktusok megelőzése, a gazdasági béke érdekében. A vállalati vezetőnek érdeke és feladata, hogy „képbe hozza" az üzemi tanácsot. Meg kell magyaráznia saját döntéseinek racionalitását. S amennyiben ezt az üzemi tanács elfogadja, egyetlenegyszermind a felelősséget is magára vállalja.

— Ebből további feladatok adódnak az üzemi tanácsok számára?

— Igen. Meg kell indokolnia választói számára, hogy miért fogadta el a vállalati vezetés döntését, miért támogatta azt. Az üzemi tanács tehát munkavállalói érdekeket közvetít, és a megszületett döntés után — amennyiben azzal egyetértett — felelősséget is átvállal. Ez azért szokatlan, mert az előző időszakban az érdekvédelem és a részvétel szervezetileg nem vált szét. A szakszervezeti mozgalomban — az úgynevezett üzemi demokrácia gyakorlatában — összemosódott a részvétel és az érdekvédelem.

— Miért fontos a szakszervezetek számára az üzemi tanács választás?

— A következő szempontok miatt:

1. A reprezentativitás okán. Ugyanis a Munka Törvénykönyve a szakszervezeti vétó alkalmazásának lehetőségét, illetve a választott vezetők védettségét az üzemi tanács választásokon elért 10 százalékos támogatottsághoz köti.

2. A kollektív szerződés megkötésének lehetőségét a Munka Törvénykönyve ugyancsak az üzemi tanács választásokon elért támogatottság mértékéhez köti. Tehát, ha az adott vállalatnál egy szakszervezet működik, akkor ahhoz, hogy kollektív szerződést köthessen, az üzemi tanács választáson több mint 50 százalékos támogatottságot kell elérnie. Több szakszervezet működése esetén azt a támogatottságot együttesen kell elérniük. Ha nem tudnak megállapodni, akkor az köthet kollektív szerződést, aki a leadott szavazatok 65 százalékát megszerzi.

3. A hat (most már hét) konföderáció megállapodása alapján az ágazati-szakmai vagyon használati jogát az első üzemi tanács választáson elért támogatottság alapján osztják fel az ágazatban tevékenykedő szakszervezetek egymás között. A tulajdonjogot a második (2 év múlva sorra kerülő) választáson elért eredmények alapján fogják elosztani.

— Milyen következményekkel járnak a változások a szakszervezetekre nézve?

— Az új Munka Törvénykönyvéből következően teljes mértékben megváltozik a szakszervezet szerepe, funkciója. Megszűnt a szakszervezetek döntési, véleményezési, egyetértési jogosítványa. Módosultak a bizalmiak jogosítványai és lehetőségei. Az üzemi tanácsok gyakorolják majd azokat a jóléti alapok felosztására (például segélyezésre, üdülésre, lakásépítési támogatásokra stb.) vonatkozó jogosítványokat, amelyek a bér után a legközvetlenebbül érintették a munkavállalókat. Ezért a szakszervezeteknek az új helyzetben meg kell keresniük helyüket és lehetőségeiket a vállalati szintű érdekegyeztetésben. Ebben nyújthat segítséget számukra az üzemi tanácsokkal való koordináció, együttműködés. A helyzetet bonyolítja, hogy az üzemi tanács választásokkal egy időben kell megtartani a társadalombiztosítási önkormányzatok választását is.

— Foglalja össze tömören az üzemi tanács választások legfontosabb teendőit.

— Hármas feladatcsoportot emelnék ki:

1. Tájékoztatni a munkavállalókat az üzemi tanácsról, a választások mibenlétéről és tétjéről.

2. Tartalmilag és technikailag előkészíteni a választásokat.

3. Felkészülni az üzemi tanács megválasztása utáni időszakra.

Más szavakkal: döntő tényező, hogy a munkavállalók megismerjék az üzemi tanácsok intézményét, és sikerüljön felkelteni a választások iránti érdeklődést. Át kell gondolni az üzemi tanács kialakítandó struktúráját. (Egyszintű vagy kétszintű üzemi tanácsok lesznek-e?) Eldöntendő, hány választási bizottságra lesz szükség. Kiket kívánnak oda delegálni a szakszervezetek részéről? Elvégzendők a szükséges egyeztetések a munkáltatókkal, a társszakszervezetekkel. Meg kell ismerni a legérdekeltebbek, a munkavállalók véleményét.

— Nem kicsi a tét.

— Sokrétű, alapos ismereteket kívánó munkáról van szó. A tét az, hogy milyen intézménnyé válik az üzemi tanács, mennyire sikerül felhasználni a választásokat a szakszervezetek újjáépítésére, milyen pozíciói lesznek az érdekképviseleteknek az ipari kapcsolatok rendszerében, a társadalmi, gazdasági érdekegyeztetésben.

— Köszönöm a beszélgetést.

Kárpáti Sándor

A döntés a parlamenté

A kormány már elfogadta a vasúti törvény tervezetét

Beszélgetés Gaál István minisztériumi főosztályvezetővel

A közlekedési tárca előterjesztésében a kormány január 28-án tárgyalta a vasút átalakulásáról szóló törvényjavaslatot és a MÁV átszervezésének a programját. Az előbbi hamarosan a parlament elé kerül döntésre, az utóbbit pedig újból tárgyalja majd a kabinet, mert — elképzelések szerint — május 15-ig meg kell határozni a MÁV részvénytársasággá alakításának feltételeit.

A vasutasok nagy várakozással tekintenek a jövőjüket, sorsukat meghatározó új vasúti törvény elé. Vajon mennyiben lesz új ez a törvény? S milyen alapvető változásokat tartalmaz a hatályos jogszabályokhoz képest? — Erről kérdeztük *Gaál Istvánt*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium vasúti főosztályának vezetőjét.

— A törvény mind szerkezetét, mind felfogását tekintve teljesen új. Megalkotására azért volt szükség, hogy a piacgazdaság feltételei között, az európai gazdasági közösség előírásához közelítve szabályozza a közforgalmú vasút működését. Azt is szeretném hangsúlyozni, hogy ez kerettörvény, amely mindenre nem tartalmaz részletes előírásokat. A részletkérdéseket majd kormány-, illetve miniszteri rendeletekben kell szabályozni. Mint a törvények általában, ez is hosszú távra készült. Éppen ezért vannak olyan elemei, amelyek nem a közeli, hanem a távolabbi jövőnek szólnak. Így például az országos infrastruktúrát, az Európai Közösség előírásainak megfelelően, s a liberalizációs elvek figyelembevételével nemcsak a MÁV, hanem más, akár külföldi vasutak is használhatják.

— Mire terjed ki az új törvény hatóköre?

— A Magyarországon fellelhető valamennyi vasútra, az iparvágányokat is beleértve. Különösen nagy súlyt helyez a közforgalmú vasutak finanszírozási kérdéseire. Erre utal, hogy már bevezetőjében hangsúlyosan elválasztja a pályavasutat a vállalkozó vasúttól.

— Mit kell a pálya-vasút alatt érteni?

— A pálya-vasút az országos infrastruktúra részét képező pálvát, és tartozékait jelenti. Működőképességének biztosítása ezentúl az állam feladata lesz. A pálya egyrészt állami költségvetésből, másrészt a pályahasználati díjból kerül finanszírozásra. Ezzel szemben a vállalkozó vasútnak, amely személy- és árufuvarozást végez, kereskedelmi tevékenysége révén nyereségorientáltnak kell lennie, tehát üzleti alapon kell, hogy dolgozzon. A törvénynek ez a követelménye természetesen csak akkor valósulhat meg, a vasút akkor tud kereskedőként megjelenni a fuvarpiacon, ha szervezete nem viszi magával azokat a szakágakat, amelyek nem tartoznak közvetlenül az alaptevékenységhez. Ilyenek: az ipari üzemek, a járműjavítók, az építési szakszolgálat, az utasellátó, hogy csak az ismertebbeket soroljam fel. Ezek leválasztása részben megtörtént, vagy még folyamatban van.

A kereskedő vagy vállalkozó vasút nem feltétlen kell, hogy szervezetileg elváljon egymástól. De az előírás és sarkallatos pontja a törvénynek, hogy a pálya-vasút és a vállalkozó vasút pénzügyileg egymástól mindenképpen elkülöníthető legyen. Erre azért van szükség, hogy a különböző finanszírozási eszközök ne keveredjenek. A törvény azt is meghatározza, hogy az állami költségvetésből milyen vasúti tevékenységeket lehet és kell finanszírozni.

— Például?

— A pálya, mint már említettem az országos infrastruktúra része. Ezért a jövőben fenntartásának és fejlesztésének a finanszírozása is állami költségvetésből történik. A törvény azt is előíria, hogy állami költségvetésből kell finanszírozni az országos és helyi közforgalmú vasutak esetében azokat a szociálpolitikai kedvezményeket, amelyeket az állam rendel meg a vasutaktól. A személyszállításban a hivatásforgalom is közszolgáltatási feladat. Ezt az állam szintén kiegészíti úgy, hogy erre a vállalkozó vasútnak ne legyen ráfizetése. A helyi közforgalmú vasutak esetében az állami költségvetés szerepét az önkormányzatok veszik majd át.

— Térjünk még vissza a vasúti pályához. Kinek, milyen kötelezettségei lesznek az új szereposztásban?

— A vasúti pálya kizárólagos állami tulajdon. Használatra — az állam megbízásából — a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter átadja a MÁV-nak azzal, hogy a szerződésben megfogalmazott feltételeknek megfelelően működtesse. Ez alatt azt kell érteni, hogy a költségvetésből és a pályahasználati díjból képződő pénzügyi eszközökkel a vasúti pályát és tartozékait a MÁV fenntartja, fejleszti és üzemelteti. A törvény azt is meghatározza, hogy a szerződésnek milyen fontos tartalmi elemei legyenek. Előírja továbbá, hogy a szerződést hosszabb távra kell kötni. Legrövidebb időtartamra kettő, leghosszabb öt év. Tartalmaznia kell bizonyos költségtényezőket is, így például a pálya és tartozékainak használati díjára vonatkozó előírásokat.

— Ki köti meg a szerződést?

— Az állam, mint tulajdonos megbízásából a közlekedési, a költségvetés részéről pedig a pénzügyminiszternek kell megkötnie a szerződést a közforgalmú vasutakkal. De erre csak azután kerülhet sor, ha majd a parlament napirendjére tűzi, s a honatyák jóváhagyják az új vasúti törvényt. A vasúti finanszírozási rendszer jogi feltételei is ekkor teremtődnek meg. Tisztázni, majd pontosítani kell azt is, hogy mi ebben a feladata az államnak és mi a vállalkozó vasútnak. A költségeket is el kell határolni egymástól. Ha ezek rendeződnek, ha a vitás kérdések tisztázódnak, elmondhatjuk: megtettük az első lépéseket ahhoz, hogy a magyar vasúti közlekedés megkezdje felzárkózását az európai színvonalhoz.

Visi Ferenc

Újból életre kelt egy mozgalom

Megalakult a Gyermekbarátok Alapítványa

Szakszervezeti vezetők a 25 tagú kuratóriumban

Sajnos, azt tapasztaljuk, hogy a rendszerváltás legkiszolgáltatottabbjai a gyermekek lettek. A társadalom válságjelensége nap mint nap érinti őket, amely során személyiségük káros irányban fejlődik. Fontosnak tartjuk, hogy ráirányuljon gyermekeinkre a társadalom figyelme, és összefogjanak mindazok, akik érdemben készek tenni értük. *E célok szolgálatában alakult újjá a Magyarországi Gyermekbarátok Mozgalma, amelynek elődje 1948-ig az akkori Szociáldemokrata Párt támogatásával jelentős gyermekvédő, gyermekóvó feladatot látott el.* Napjainkban a mozgalom célul tűzte ki a demokratikus készségek elsajátíttatásában, a legelesettebb gyerekek segélyezésében, a szabadidő hasznos eltöltésében való közreműködést. A mozgalom fő elvei közé tartozik a humanizmus, a demokrácia, a természet és a környezet szeretete, védelme, az esélyegyenlőség, a szolidaritás, a vallásos és ateista világfelfogás pluralizmusa, a bizalom, a belső és a társadalmi béke, a magyar és más népek megbecsülése.

Létrejött a Gyermekbarátok Alapítványa.

Alapítók: *dr. Révész Andrásné* és *dr. Révész András.*

Elsőrendű célja, hogy támogatást biztosítson a Magyarországi Gyermekbarátok Mozgalmához. A 25 fős kuratórium tagjai 6 párt, 1 ifjúsági-, 1 gyermekszervezet, 1 civil érdekvédelmi tömörülés, 3 konföderáció szakszervezeti vezetőiből áll, demonstrálva a gyermekek érdekében történő széles társadalmi összefogás szükségességét.

A kuratórium tagjai:

Bársony András elnök, Nyomdaipari Dolgozók Szakszervezete; Beke Kata országgyűlési képviselő, az NDSZ választmányi tagja; Csorvási József titkár, Építők Szakszervezete; Ecsedi Károlyné titkár, Ruházatipari Dolgozók Szakszervezete; Hanti Vilmos, az alapítvány igazgatója, az MGYM elnöke; Jánosi György országgyűlési képviselő, az MSZP alelnöke; Kapuvári József elnök, Húsipari Dolgozók Szakszervezete; Király Zoltán országgyűlési képviselő, a Szociáldemokrata Néppárt elnöke; Kiss Péter országgyűlési képviselő, a BIT elnöke; Korompai János elnökhelyettes, MSZDP; Lóránt Károly ügyvivő, NDSZ; Mátraháti István titkár, Termelőeszközkereskedelmi Dolgozók Szakszervezete; Mester Jánosné titkár, Bölcsődei Dolgozók Demokratikus Szakszervezete; Mécs Imre országgyűlési képviselő, az SZDSZ szociálliberális szárnyának ügyvivője; Oláh Sándor országgyűlési képviselő, a FKGP biztottsági elnöke; Papp Pál elnök, Vasutasok Szakszervezete; Pék Zsolt titkár; Kommunális Dolgozók Szakszervezete; Pokorni Zoltán ügyvivő, Pedagógusok Demokratikus Szakszervezete; Rózsa József titkár, Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Dolgozók Szakszervezete; Sándor László alelnök, MSZOSZ; Schalkhammer Antal elnök, Bányaipari Dolgozók Szakszervezete; Szabó Miklós elnök, Társadalmi Kamara; Szőke Károly alelnök, Vas- és Féminari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége; Szöllősi Istvánné főtitkár, Pedagógusok Szakszervezete; Trenka István elnök, Közlekedési Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége.

Kérjük, legyen ön is a Magyarországi Gyermekbarátok Mozgalma támogatója.

Az alapítvány számlaszáma: AGROBANK Rt. 219—98629/9100—5658.

Örömmel fogadjuk, ha a mozgalom további szervezésébe is be kíván kapcsolódni. Címünk: Gyermekbarátok, 1701 Bp. Pf. 244. Telefon: 178-6108.

a Gyermekbarátok Alapítványának Kuratóriuma

Tanulók kérik

A kőszegi MÁV Nevelő- és Diákotthon tanulói a természet védelme érdekében a madarak téli etetésével is foglalkoznak. Arra kérik az állomásfőnökségeket, hogy az állomás területén található napraforgó-söpredéket szíveskedjenek nekik elküldeni.

VISSZATEKINTÉS A 125 ÉVRE

A vasutasok biztosításának története

A megöregedett, megfáradt, megbetegedett emberek támogatását, a korán elhunytak visszamaradt családtagjainak segítését kezdetben és nagyon hosszú időn át kizárólag a legfontosabb társadalmi egység, a család látta el. Később ebben a tevékenységben jelentős segítséget nyújtottak a karitatív intézmények is, az egyházak, önkormányzatok, egyesületek keretében.

A munkavállalók közös érdeken alapuló önkéntes, kölcsönös biztosítása — mely intézményrendszer felújítása a közeljövőben várható — a középkorban alakult ki először, ott, ahol nagy volt a közös veszélyen alapuló egymásra utaltság, és magasnak kellett lenni, a munka elvégzése érdekében a szervezettségnek: a bányákban. Hazánk felvidéki bányáiban már 1496-ban kimutathatóan működő országossá fejlődő intézményeit a II. világháború után, a társadalombiztosítás uniformizálása érdekében számolták fel.

A vasúttársaságok már a kezdetektől fogva törekedtek arra, hogy bizonyos egészségügyi-biztosítási szolgáltatást alakítsanak ki, amely azonban a legtöbb esetben csak a baleseti sérülések esetére, ideértve az utazóközönség sérüléseit is, gyógykezelésére korlátozó tevékenységet látott el.

A Magyar Észak—Keleti Vasút pest—hatvan—salgótarjáni vonalának államosításával 1868. július 1-jén megalakult a MÁV. A vasutasok biztosítása ettől kezdve rohamosan fejlődik. Az első lépés az volt, hogy a közmunkaügyi és kereskedelmi miniszter a Belügyminisztérium egészségügyi előadóját felkérte a vasútvonalak egészségügyi ellenőrzésére.

Még a kötelező nyugdíjbiztosítás bevezetése előtt másfél évtizeddel a Magyar Államvasutak megalapította a saját hivatalnoki és szolgálati nyugdíjintézetét. Ez nem egészen két évvel a MÁV megalapítása után, 1870. áprilisban történt. Ugyanebben a hónapban szervezte meg *dr. Csatáry Lajos* a MÁV-pályaorvosi intézményt, amelynek fő feladata a beteg alkalmazott egészségének és szolgálatképességének helyreállítása. Ugyancsak *Csatáry dr.* nevéhez fűződik a kor követelményeinek megfelelő vasúti mentőkocsik forgalomba helyezése, továbbá a személyszállító vonatok és nagyobb vasútállomások, külszolgálati főnökségek mentőfelszereléssel történő ellátása.

Két év múlva létrejött az első, széles kört érintő nyugdíjtörvény, az 1885. évi XI. tc. az állami tisztviselők, altisztek és szolgák nyugdíjáról. Ez a vasutasságot is érintette, mert a vasutasok állami alkalmazottak voltak.

Az Országgyűlés megalkotta az ipari és gyári alkalmazottak betegség esetén való segélyezéséről szóló 1891. évi XIV. tc.-t. E jogszabály alapján, kormányhatóságilag jóváhagyott alapszabállyal, még 1891-ben megalakult a Magyar Királyi Államvasutak Betegsegélyező Pénztára. A pénztár a kötelezőnél szélesebb körben állapította meg a hozzátartozó jogosultságot, és lehetővé tette a MÁV-nyugdíjasok belépését is.

A Magyar Királyi Államvasutak ügyrendjének a vasútegészségügyi szolgálatra vonatkozó része 1894-ben készült el. A MÁV-igazgatóság (ma: vezérigazgatóság) A főosztályán egészségügyi osztály és főorvosi hivatal létesült. Egyidejűleg az üzletvezetőségeken főorvosi hivatal, a műhelyekben műhelyorvosi állás, a nagyobb MÁV-lakótelepeken teleporvosi, a nagy létszámú szolgálati főnökségeken ellenőrző orvosi körzetet alakítottak ki. *A Kerepesi úton, a „nyolcház"-ban ugyanebben az évben hozták létre az első központi rendelőintézetet.* Egyidejűleg megkezdték az öltözők, „fürdőház"-ak, az utazószemélyzet pihenőlaktanyáinak és a vendégszobáknak a megteremtését.

A MÁV Nyugbér Pénztár 1906-ban alakult. Tagjai az államvasúti munkások és a nyugdíjra nem jogosult alkalmazottak lehettek. Ekkor vált általánossá a vasúti alkalmazottak öregségi biztosítása.

Az ipari és kereskedelmi alkalmazottak betegségi és baleseti biztosításáról elfogadott 1907. évi XIX. tc. előírása következtében *a MÁV Betegsegélyező Pénztára 1908. február 1-jétől vállalati és külön betegsegélyező pénztárrá vált szét.* A vállalati betegsegélyező pénztárnak csak kötelező tagsága volt, és ide tartoztak azok, akiknek az illetményük egy napra jutó összege a 8 koronát nem haladta meg. A járulék mértéke az illetmény 1,5 százaléka volt. A vállalati betegsegélyező pénztár az Országos Munkásbiztosító Pénztárhoz tartozott. A korábbi szolgáltatások nagy részben változatlanok maradtak, de lehetővé vált gyógyüdülés a biztosító költségére Erdőbényében, Lovranában, Cigaléban, a tátrai Fekete-hegyen, Királyfürdőn, Pöstyénben és Terncsénteplicében.

A külön betegsegélyező pénztár, amelynek az alapszabályát a kereskedelemügyi miniszter 85 749/1911. III. szám alatt hagyta jóvá, MÁV Betegségi Biztosító Intézet néven működött. Tagsága kötelező volt azok részére, akiknek a törzsfizetése az évi 2400 koronát nem haladta meg, és nem voltak tagjai a vállalati pénztárnak. Önkéntes tagjai lehettek az évi 2400 korona feletti törzsfizetéssel rendelkező alkalmazottak. A járulék mértéke 2, illetve 3 százalék volt.

Az új biztosítási rendszer legsúlyosabb következménye az, hogy a nyugdíjas volt alkalmazottak nem lehettek tagjai sem a vállalati, sem a külön betegbiztosító pénztárnak.

Az I. világháborút megelőző jogalkotások közül témánkhoz tartozik az 1912. évi XXXV. tc. az állami, vármegyei és államvasúti alkalmazottak családi pótlékáról, valamint az 1912. évi LXV. tc. az állami, vármegyei és államvasúti alkalmazottak nyugdíjáról. Ez utóbbi az 1883. évi XI. tc.-t váltotta fel, és hatályban maradt 1951. december 31-ig.

A betegbiztosítás területén előrelépést jelentett a kormány 9210/1923. ME. rendelete, amely a közforgalmú vasutakat, a postát és a hajózási vállalatokat arra kötelezte, hogy nemcsak az 1907. évi XIX. tc. hatálya alá tartozó, hanem valamennyi alkalmazottuk, nyugellátásban részesülő volt alkalmazottuk, valamint mindezek özvegyei és árvái részére az Országos Munkásbiztosító Pénztártól független betegségi biztosító intézetet létesítsenek.

A lehetőséget a MÁV felkészülten várta, és a vállalati, valamint a külön betegsegélyező pénztárból 1924. január 1-jével megalapította a MÁV Betegségi Biztosító Intézetet, az így már 1891-től folyamatosan működő MÁV BBI-t. A MÁV BBI a teljes körű tényleges tagság mellett elismerte a „passzív tagság" fogalmát is, a munkaviszony megszűnése után bekövetkezett megbetegedéskor történő segélyezésre. A járulék mértéke az évi fizetéses alkalmazottaknál és a nyugdíjasoknál a havi járandóság 1,5, a többieknél 3 százaléka.

A „nyolcház"-ban, 1912. óta működtetett központi rendelő már nem elégítette ki a kor követelményeit. Ezért a MÁV BBI már az újraalakulásának évében elhatározta egy 52 ágyas magánkórház és egy ezzel összefüggő szakrendelő felépítését. *Az építkezéshez szükséges telket a MÁV biztosította. A MÁV BBI magánkórházát és orvosi rendelőintézetét 1927 őszén adták át.*

Az első ütem átadása után azonnal megkezdték a 200 ágyas magánkórház építését. A gazdasági recesszió azonban megállította a kivitelezést. Ekkor a vasutasok sieltek a betegbiztosító intézet megsegítésére. Először téglajeggyel támogatták az építkezést, majd 1930. július 1-jével létrehozták a félszázalékos önkéntes támogatási alapot, havi fizetésük fél százalékának 10 évre történő megajánlásával. Az alap feladata a BBI támogatása egyrészt a magánkórház építésében, másrészt az alapszabályt meghaladó szolgáltatások biztosításában. *E támogatásokkal a magánkórház 1932-ben elkészült.*

Az ÖTA megalakulása óta folyamatosan működik. Tevékenységét 1953—1956 között szüneteltetni kellett, 1984-ben pedig elválasztották a vasutas társadalombiztosítási szervezetétől, és most mint vasutas önkéntes támogatási alap látja el feladatát.

A MÁV BBI 1931-ben Harkányfürdőn vásárolt 120 ágyas üdülőházat a biztosítottjainak, majd a Déli Vasút államosításakor megvette, 1932-ben annak a hévízi 30 ágyas gyógyüdülőjét is.

A MÁV átszervezésével 1949-ben megszűntek a főorvosi hivatalok, a KPM I. vasúti főosztály 3. szakosztály alárendeltségében létrehozták a Központi Vasútegészségügyi Hivatalt, a vasútegészségügyi szolgálat új központi szervét. *A területi irányítást az üzletvezetőségek helyébe lépő vasútigazgatóságok I. osztályai a vasútigazgatósági főorvos útján látták el.*

Szerencsére, a vasutas-társadalombiztosítás szervezeti önállóságát sikerült megőrizni. Ezért reménykedhetünk, hogy az önkéntes kölcsönös biztosítás felélesztésével megkezdheti, megfelelő támogatással, a saját biztosítási rendszerének újbóli kialakítását.

A MÁV Központi Vasútegészségügyi Hivatalt 1950-ben MÁV Központi Egészségügyi Hivatallá alakították át. Az 1951. évi 30. számú tvr.-rel kihirdetett első egységes nyugdíjjogszabály (NyT) MÁV-nál történő végrehajtására 1952. április 1-jén megalakult a MÁV Nyugdíj Hivatal, 1984. július 1-jétől MÁV Nyugdíj Igazgatóság.

A KPM és EüM együttes rendelete 1954-ben szabályozta a MÁV üzemi orvosok és ápolók működését. Egyúttal a MÁV Központi Egészségügyi Hivatalban új osztály alakult a pályaalkalmassági vizsgáló állomás szakfelügyeletére, az üzemegészségügy és a közegészségügy irányítására, a továbbképzések szervezésére. A vasút-egészségügyi szolgálat fejlődését jelenti, hogy átadásra került 1955-ben a péceli, 1956-ban a budakeszi MÁV-kórház.

A betegbiztosítás reformja 1956-ban történt, ez megerősítette a vasutas-társadalombiztosítás viszonylagos önállóságát. Ugyanebben az évben megszűnt a MÁV Központi Egészségügyi Hivatal, és a vasútegészségügy irányítása a KPM I/3. szakosztályon működő C vasútegészségügyi és munkavédelmi osztály hatáskörébe tartozott. A vasútegészségügy szakmai felügyeletét az egészségügyi miniszter a közlekedési és postaügyi miniszterrel egyetértésben látta el.

A társadalombiztosításnak az 1964. évi 6. számú tvr.-rel történt átszervezése, amely többek között megszüntette az SZTK-t, és az Országos Nyugdíjintézetet, és létrehozta a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóságot, a vasutas társadalombiztosítás szervezetét és működési rendjét nem érintette.

A vasutakról szóló 1968. évi IV. tv. többek között deklarálja a vasútegészségügy és a vasutas társadalombiztosítás szervezetének viszonylagos különállóságát.

A vasútegészségügyi szolgálat hatékonyabbá tétele érdekében 1972-ben létrejött a ma is működő vasútegészségügyi igazgatóság.

A társadalombiztosítás 1984. július 1-jétől ismét állami irányítás alá kerül, megalakul az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság (OTF) és a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság.

Kontraszt

Nem bontják fel a síneket még a kisvasutakon sem. Megnyugtató ez sokunkak, és örvendetes a kormány döntése, főképpen azok számára, akik kénytelenek a vasutat igénybe venni. Mintha kedvező változás történt volna a MÁV-nál.

Nem olyan régen Kiskunfélegyházáról dolgom végeztével vonattal utaztam Kiskunhalasra. A szerelvény a szokottnál tisztább volt. Műanyag borítású ülések, meleg, tisztaság.

Néhány megállóhely után bejött a kocsiba egy jó megjelenésű vasutas, tiszta egyenruhában, karján szolgálati jelvénnyel. Vizsgáló főkalauz volt. Határozott, udvarias fellépésére mindenki felfigyelt. A főkalauznak mindenkihez volt egy jó szava, majd további jó utazást kívánt.

Később egy fiatal vonatvezető-jegyvizsgáló jött be gyűrött egyenruhában. Szótlanul kezelte a közben felszállt utasok jegyeit. Visszazuhantunk a valóságba. Látszott, nem igazán szereti, amit csinál.

Ugyanaznap Kiskunhalasról hazafelé utazván az átszállási állomásig nem találkoztam jegyvizsgálóval. De Kiskunmajsán megint csak meglepődtem. Nem kell már egy egész kilométert kocsiúton átgyalogolni a kisvasúti állomás felvételi épületéig, mert csodák csodája, a nagy vasúti felvételi épület közelébe volt kitolva a kisvasúti szerelvény, megkönnyítve az utasok felszállását.

Mi történhetett. A jegyvizsgáló szerint nincs pontosan szabályozva, hogy hová állítsák a szerelvényt.

Bálint István

Ferencváros 2. vágányán kitérőfelújítást végzett a budapesti építési főnökség dunántúli építésvezetősége Tóth István művezető irányításával. A munkálatokat a közelmúltban fejezték be

Egyperces interjú a térfőnökkel

Fejes Lajossal, Murakeresztúr állomásfőnökével beszélgettem, s míg ő pár percig mással foglalatoskodott, *Novák János* főfelügyelőt rendelte partneremül. Úgy mutatta be, hogy a segítőtársam. Én szabadkozom, ki tudja, milyen fontos munkát odáz miattam. Az idős férfi azonban szívélyes.

— Egy kis kitérő nekem sem árt — nyugtat.

— Sok teendő várja?

— Az egy vasutasnak sosem sok, ha tennie kell valamit. Ha azt érzi, hogy nincs szükség a munkájára, akkor van baj.

— Érzett már ilyet?

— Én még nem. 58 éves vagyok, mindig tele volt a kezem. Apám negyvenkettőben halt meg. Én lettem a családfenntartó. *Ötvenkettőben a székesfehérvári magasépítőknél kezdtem.* Katonaság után a nagykanizsai vonatkísérethez kerültem, kocsirendező lettem Murakeresztúron. Leraktam a szakvizsgákat, jelentkeztem a dombóvári szakközépiskolába. A forgalmi-kereskedelmi tisztképzőt levelezőn végeztem. Mura a legerősebb határállomás. Itt minden előfordul. Megy a fa, a gabona, az ócskavas. Gond az év utolsó negyedében jelentkezik, amikor alig van már ép kocsi — megraknak mindent —, az exportnak menni kell. Ilyenkor Nagykanizsa segít be. Az állomás bővítése óta ugyan több a hely, de a forgalom is nagyobb. A főnök pedig mindig azt keresi, hogyan lehetne még több vonatot átkezelni. Odavezényel, ahol a sűrűje van. Most térfőnök vagyok.

— Szeret itt dolgozni?

— *Sokat kell menni, de nagyon összetanult csapat jött létre. Kocsirendező, váltókezelő, átmenesztő, s a kereskedelmiek is. Hol kérek, hol meg gyorsan mondom ...*

— Család?

— Feleségem óvónő, itt lakunk helyben. Kettecskén. A gyerekek már kirepültek.

— Unoka?

Szétömlik arcán a mosoly.

— Egy van.

— Sok örömet benne!

Klencz Tiborné

Értékesíteni lehet a szabad kapacitást

Korszerűsítik a vasútegészségügyi szolgálat irányítási rendszerét

A közelmúltban megjelent az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény és a közalkalmazottak jogállását szabályozó 1992. évi XXXIII. törvény. E törvények előírásai a vasútegészségügyi szolgálatot alkotó költségvetési intézményekre is kötelezőek, az ebből eredő feladatokat végre kell hajtani. Ezek a következők:

Az államháztartásról szóló törvény 88. §. (1) bekezdése szerint költségvetési szervet miniszter alapíthat. A törvény tartalmazza a költségvetési szervekkel kapcsolatos miniszteri feladatokat is, továbbá azt, hogy a költségvetési szerveknél a költségvetési ellenőrzést a fejezet irányításáért felelős szervnek kell ellátnia. A vasútegészségügyi szolgálat intézményeinek felügyeletét és költségvetési ellenőrzését eddig a MÁV Vezérigazgatóság végezte. *A felügyeletet és az ellenőrzést a miniszter által alapított más költségvetési szervekkel azonos módon közvetlenül a minisztériumi apparátusnak kell ellátni.*

Az államháztartási törvény előírásai szerint kell rendezni a vasútegészségügyi intézmények alapító okiratait is.

A közalkalmazottak jogállásáról szóló törvény és a végrehajtására — a törvény felhatalmazása alapján — kiadott 24/1992. (XII. 2.) KHVM rendelet 3. §. (3) bekezdése szerint a költségvetési szervek első számú intézményvezetőivel kapcsolatos munkáltatói jogkört a miniszter gyakorolja. E rendelet tartalmazza a 4/1983. (Közl. Ért. 5.) KPM utasítás hatályon kívül helyezését is, amely felhatalmazta a MÁV vezérigazgatóját a vasútegészségügyi szolgálat irányítására és az intézmények vezetői felett a munkáltatói jogok gyakorlására.

A MÁV társasággá alakulásával, továbbá a gazdasági helyzet követelményeinek megfelelően át kell tekinteni a vasútegészségügy helyzetét és olyan megoldást kell választani, amely illeszkedik a részvénytársasági formához és a piacgazdaság követelményei szerint működő vasúthoz. *A vasútegészségügyi szolgálat korszerűsítésének főbb szempontjai:*

— őrizze meg különállását a magyar egészségügyben,

— a MÁV dolgozói mellett az egész vasutasság érdekeit szolgálja.

— biztosítsa a MÁV szervezetéből kiváló jogutódszervezetek dolgozóinak egészségügyi ellátását is,

— a vasutasok és igényjogosult hozzátartozóik egészségügyi ellátása az eddigiekhez képest a legcsekélyebb mértékben sem csökkenhet,

— a vasútegészségügyi szolgálat dolgozóinak jelenlegi vasúti kedvezményei változatlanok maradjanak.

Az önálló vasútegészségügyi szervek — az alapító okiratukban számukra engedélyezett keretek között — *értékesíthetik szabad kapacitásaikat.* Ez azonban nem csorbíthatja a vasutas biztosítottak „elsőbbségi" jogait a vasútegészségügyi intézmények szolgáltatásainak igénybevételénél. A vállalkozásból és a kiegészítő tevékenységekből származó jövedelmek azonban járuljanak hozzá az intézmény működési költségeihez és a szolgáltatások színvonalának emeléséhez.

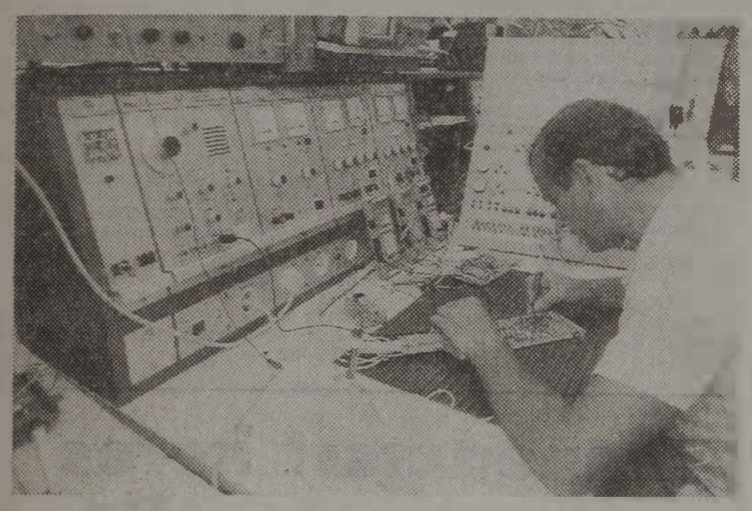
A távlati cél az, hogy az egészségügy és a társadalombiztosítás korszerűsítésével összhangban saját vagyonú, korlátozottan nyitott egészségbiztosító keretben, például alapítványi vagy más előnyös formában működjön a vasútegészségügyi szolgálat. *A vasútegészségügyi szolgálatnak illeszkednie kell a folyamatosan változó gazdasági és jogi környezethez.* A harmonizáció előkészítését a tárcánál erre a célra létrehozott — a MÁV, a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság és vasútegészségügyi szolgálat szakértőivel kiegészített — munkabizottság végzi.

A vasúti törvény egyeztetése utáni módosított szöveget a szakszervezetek még a kormány ülése előtt megkapják. A vasútegészségügy jövőjével kapcsolatos döntések előkészítésébe szintén bevonják a szakszervezeteket. A tárca a jövőben sem tesz olyan intézkedéseket, amelyek a vasutasok és igényjogosult hozzátartozóik egészségügyi ellátását csorbítanák.

Az önállóság ára

Sok múlik azon, mennyi lesz a megrendelés

Saját lábukra álltak a járműjavítók január óta. Ez az új állapot nyilvánvalóan előnyökkel és hátrányokkal egyaránt jár. Annyi bizonyos: ezentúl nemcsak önállóan döntenek és dolgoznak, hanem megélniük is a maguk munkájából kell. A MÁV Északi Járműjavítója a múlt évben volt 125 éves. Fennállása óta mindig a vasutat szolgálta. Hogyan lesz ezután — ezzel a kérdéssel kerestük meg *Soós Endrét*, az újonnan alakult kft. ügyvezető igazgatóját.



Elektromos panel vizsgálata a járműjavítóban
(Tüttő Tibor felvétele)

— Mit tagadjam, kicsit furcsa érzés, hogy nem áll mögöttünk a MÁV. De azért a megélhetésünk mégiscsak nagyrészt a vasúttól függ majd. Minden azon múlik, mennyi megrendelést kapunk. A szindikátusi szerződésben a MÁV garantálta, hogy a kapacitásunk nyolcvan százalékát leköti. Persze, másfelé is kell ezután tekintgetnünk, de minthogy mindig a vasútnak dolgoztunk, nem lesz könnyű új piacokat találnunk.

— Sok embert kellett elküldeni az átalakulás miatt?

— *Tavaly január elsején 1500 volt a létszámunk, az idén pedig 1130.* A csökkenést részben úgy értük el, hogy a kilépők helyére nem vettünk fel újakat. Sokan korengedményes nyugdíjba mentek. Ezenkívül azonban volt nyolcvan adminisztratív dolgozónk, akiknek a munkakörét megszüntettük. A számukra más — fizikai — munkát ajánlottunk fel. Ez a folyamat nem ment éppen simán, azonban sok vita és néha nem túl jó hangulatú beszélgetés után, végül is sikerült majdnem mindenkit meggyőznünk. Kilencen viszont nem akarták vállalni a fizikai munkát, őket el kellett bocsátani. Rajtuk kívül Budapesten két, a békéscsabai telephelyünkön pedig körülbelül húsz ember nem akart átjönni a kft.-be. Az ő döntésüket általában a MÁV-hoz való ragaszkodás motiválta: *számukra a biztonságérzetet és a tekintélyt jelenti a vasút.* Ők egyelőre maradnak MÁV-állományban: *átkerülnek a gépészeti igazgatósághoz.*

— A jelenlegi létszám végleges, vagy további leépítések várhatók?

— *Aki most itt van, annak biztosítva van a helye és a munkája. Az átálláskor a régi bérüket is biztosítottuk. Ha lesz munkánk, és a vasút fizetőképes marad, akkor nincs mitől tartanunk.*

— Mi lesz az Északi Járműjavító szociális intézményeinek — az óvodának és az üdülőnek — a sorsa, és marad-e a Törekvés Művelődési Központ és a nagy múltú sportegyesület?

— A művelődési központot, sajnos, nem tudjuk átvenni. A Törekvés Sportegyesületet azonban sajnáltuk volna bezárni. Lesz annyi pénz, hogy a legszerényebb működési feltételeket is biztosítsuk. *A vezérigazgatóságtól is kaptunk kétmilliót erre a célra.* Az óvoda sorsa bizonytalanabb. A tanév végéig a MÁV finanszírozza a működését. Hogy azután mi lesz, azt még nem tudjuk. Eddig a vasút évente hétmillió forintot adott az óvodára, most ezt a pénzt magunknak kell előteremtenünk.

Ez pedig nyilvánvalóan nem fog menni. Mert, ha lenne hétmilliónk, azt fejlesztésre kellene fordítanunk. Viszont az óvoda szép, korszerű, jól berendezett, és hatvan-hetven gyermeket lát el. *Ezért reméljük, sikerül észszerű megoldást találni arra, hogy továbbra is működhessen.*

Az üdülővel más a helyzet. A Zamárdiban levő gyönyörű létesítményben *már a tavalyi szezonban is napi ezer forintért üdülhetett egy személy. Most az a tervünk, hogy az épület egy részét németeknek adjuk ki.* Ha ebből megfelelő összeg folyna be, az csökkentené dolgozóink költségeit. Amennyiben a terv nem sikerül, akkor, sajnos, drasztikusan meg kell emelnünk az üdülési díjakat.

— Említette, hogy szeretnének több nem vasutas megrendelőnek dolgozni. Erre mennyi az esély?

— A fő profilunk a nagy teljesítményű dízelmozdonyok és a villamos mozdonyok javítása. Ez idő szerint a teljes kapacitás nyolc százalékát kötik le az úgynevezett idegenfeles munkák. *Létrehoztunk egy kereskedelmi irodát, amelynek az a feladata, hogy felkutassa a nem vasutas megrendelőket.* A múlt évben 76 millió forint volt a bevételünk a nem vasutas cégektől, az idén ezt szeretnénk 100 millió fölé emelni. Foglalkozunk fűtőkocsi-javítással is, és szeretnénk megkapni a gőzmozdonyjavítást a megszűnő Istvántelki Főműhelytől. Ez utóbbi ugyan nem tenne ki többet, mint tízmillió forintot, de gőzmozdonyokkal foglalkozni így is nagyszerű érzés.

A bevételnövekedés nemcsak a több munkával, hanem a több megtakarítással is lehetséges. Lényegesen szigorúbban kell gazdálkodnunk, mint eddig. Energetikusaink kidolgoztak egy programot, aminek bevezetése remélhetőleg csökkenti a költségeinket. A technológiai osztályunk dolgozik egy olyan programon, amely megmutatná, hogyan lehet hosszabb távon is növelni a hatékonyságot.

Dolgozóinknak tudomásul kell venniük, hogy csak akkor tudunk bért fejleszteni, jutalmat fizetni, ha a költségeinket csökkentjük. Az anyagfelhasználásnál is körültekintőbbnek kell lennünk. Az persze nem valószínű, hogy egyik napról a másikra megváltozik a szemlélet, de ez a folyamat már megkezdődött.

— Ön optimista a kft. jövőjét illetően?

— Nem tagadom, vannak álmatlan éjszakáim. Pedig jól ismerem az üzemet. A műegyetem után rögtön ide jöttem dolgozni. Főművezetőként kezdtem, és a harminc év alatt végigjártam minden lépcsőfokot, míg tavaly január elsején üzemigazgató lettem. Bíznom kell a jövőben, bár a számításaink azt mutatják, hogy egyáltalán nem könnyű hónapok várnak ránk. *Az első negyedév után már sok mindent tisztábban fogunk látni, de igazán pontos képet inkább a félév zárása mutat majd.* Akkor dől el, hogy jó úton járunk-e vagy sem. Addig még nagyon nagy szükségünk van az optimizmusra.

Csop Veronika

Oázis két szolgálat között

Laktanya a Nyugatiban

Frissítő kávét is lehet inni, mielőtt ismét vonatra szállnak a jegyvizsgálók
(Tüttő Tibor felvétele)

Egy kívülállónak nem kis feladat megtalálni a Nyugati palyaudvar vonatkísérő laktanyáját. Fotós kollégámmal csak annyit tudunk, hogy valahol a West End udvarnál, az I. vágány és a Váci út közötti területen kell keresni. Az árukiadó raktárban ugyan útbaigazítanak bennünket, ám a macskaköves udvaron végigmenve, az utolsó romos hazrésznél újból megkérdezzük, hogy jó helyen jarunk-e.

— *Nem csoda, hogy nem találták meg, hiszen nincs kiírva semmi az épületre* — mondja a vasutas hölgy, aki a laktanya portájáig kísér minket. A folyosón kellemes kávéillat terjeng. A fiatal, molett fehér köpenyes takarítónő éppen a sarat mossa föl.

— A gondnoknő nemsokára jön, az ebédpénzt fizeti be. Addig nyugodtan nézzenek körül — javasolja az ügyeletes portásnő.

A pihenőben öten-hatan ücsörögnek, vidáman ugratják egymást.

— Utazók vagyunk, nem szeretünk otthon ülni — közli viccesen *Marika*, a szőke jegyvizsgálónő. — Sajnos, elfelejtettünk kártyát hozni, így aztán csak egymást keverjük meg...

Sass János, VSz főbizalmi fordítja komolyra a szót:

— Püspökladányban az utazók rétegfőbizalmija vagyok. A kollektív szerződés szerint ha négy óránál hosszabb a pihenőidő, csak akkor kaphatunk a laktanyában szobát. Szerencsére a Nyugatiban másként van, mert itt kialakítottak egy olyan, hatágyas termet, ahol az éjszaka bármely órájában érkezők egy-két órára is lepihenhetnek. Nekem például Nyíregyházán, ahova éjfél után érkezünk, négyórás pihenőm van, de ott kényelmetlen székeken kell ülni, nincs arra mód, hogy lefeküdjön az ember, holott csak hajnali négykor kezdődik a következő szolgálatom.

Egyébként *Sass Jánostól* megtudom még, hogy Ladanyban a 141 dolgozó zöme, vagyis 117 vasutas tagja a VSz-nek, oten más szakszervezeteknek, s mindössze 19-en „szervezetlenek". Ő 1968 óta vasutas, tizenhat évet a PFT-nél húzott le, tíz éve utazó, jelenleg vezető jegyvizsgáló. Aztán elnézést kér, hogy mennie kell, mert még fiatalabb kollégáját is fel kell ébresztenie.

— *Ki sem látszom a munkából, amióta hozzánk tartoznak a villany- és vízvezeték-szerelők, az állomás- és perontakarítók, valamint újabban a melegítőkonyha is* — kezdi az időközben megérkező *Greff Andrásné*, gondnok. — A laktanyát három éve építették át, és az építkezés a hátsó szárnyban még most is folyik. Itt egy oktatási központot alakítanak ki. A vasutasszakaszoknak hat, egyenként négyágyas szoba áll rendelkezésére. Itt szállásoljuk el a nemzetközi járatok külföldi személyzetét, beleértve a vámosokat is. A csehekkel, ha korábban érkeznek, beszélhettek volna, éppen most mentek el. Van öt vendégszobánk is, ahol a vasutasoknak 106 Ft-ot, míg családtagjaiknak 265 Ft-ot kell fizetniük egy éjszakára.

— Civil utasok, turisták is megszállhatnak itt? — kérdezem a gondnokasszonytól.

— Igen, van rá lehetőség, mivel a Jade-tours-szal közösen üzemeltetünk néhány szobát, ami 600 Ft-ba kerül egy éjszakára.

— Mi a tapasztalata, megbecsülik ezt a szépen rendbehozott laktanyát a dolgozók?

— *Hazudnék, ha azt mondanám, hogy egyesekkel nincsenek gondjaink. Előfordult, hogy leszerelték és ellopták a csaptelepet, a villanykörtéket, a zuhanyrózsát.*

— Akikkel beszélgettünk, nagyon dicsérték a kezdeményezésüket, a hatagyas pihenőt.

— Körülbelül két éve működik. Szerencsére sikerült a főnökséggel megértetni, hogy milyen nagy szükség van erre...

A porta előtt *Keresztesi Erzsébet* jegyvizsgáló iszogatja kávéját, mielőtt szolgálatba indulna.

— 16 óra nulla 5-kor kezdek, és holnap reggel 5 óra 55-ig tart a szolgálat. A Veresegyháza—Vác, valamint a Budapest—Szob vonalon utazom, néha a cegled—szolnokin is.

— Nem éppen biztonságosak manapság a kalauznők mindennapjai. Gondolom, voltak már kellemetlen élményei? — fordulok hozzá.

— *Nekem nincsenek rossz tapasztalataim. Szerintem minden a fellépésen múlik. Néha az úgynevezett diszkosvonatokon azért akadnak kisebb nézeteltérések.*

Keresztesi Erzsébet Szabolcsba, közelebbről Porcsalmásra való. Egyébként a dunakeszi munkásszállón lakik.

— 1989 augusztusa óta dolgozom a MÁV-nál, előtte fonónő voltam, havi háromezerötszázért. Jelenleg, túlórával együtt 14-15 ezer forintot kapok kézhez.

— Kizárólag a jobb kereseti lehetőség csábította a vasúthoz?

— Gyerekkori álmom volt, hogy vasutas legyek — mondja mosolyogva —, aztán vállára akasztja a kalauztáskát, búcsúzik, és elindul a peronok felé.

Kovács Györgyi

Népművészeti kiállítás

Négyökrös szekér és keresztszemes terítők

Tíz megyéből, s Budapestről csaknem ötvenen vettek részt azon a népművészeti kiállításon, amelyet a nyugdíjasok Életet az Éveknek Országos Szövetsége toborzott január második felében az angyalföldi Láng Művelődési Központban. A szemet gyönyörködtető hímzések, faragások, s más munkák elismert alkotói között volt két hajdani vasutas: *Hegedűs Sándor* fafaragó Kiskunfélegyházáról és *Rábai László* hímző Zalalövőről.

Hegedűs Sándor munkáin már decemberben rajtafelejtettem a szemem. Akkor a Magyar Nyugdíjas Egyesületek Országos Szövetsége által rendezett kézimunka-kiállításon szerepeltek faragásai. Most, januárban pedig egy másikra hozta el négyökrös szekerét, szánkóját, 120 darabból faragott kutyagerincét.

A záróünnepségen társai előtt szívesen beszélt az életéről, sőt saját csiholású verset is mondott a közönségnek. Felesége, mellettem ülvén, itt-ott megpótolta a férje szavait. Még hajdanán, édesapjától hallotta Hegedűs Sándor, hogy a „nagytata" mennyi sok szép játékfélét faragott fából. Apja meghalt 1930-ban. *A mélyre ágyazott fogadkozás, hogy egyszer ő is megpróbálja megszólaltatni a fát, cselekvéssé vált, amikor már tehette.* Több évtizeden át vonatvezető volt, s csak később jutott idő a gyermekkori álom valóra váltására.

Munkái keresetlenül egyszerűek, naivak. S annyi báj van bennük, hogy a nézők, látogatók mindegyre „odacsippentették" szemüket. Sőt egyik nap a Karikás utcai iskolából több tanuló fogadkozott, hogy ők is megpróbálják majd... Hegedűs Sándor 73 éve dacára mozgékony, életerős, egyéniség. A párja szintúgy. Együtt múlatják az időt, ki kézimunkázással, ki faragással.

A keresztszemes terítőkre is egyből rákerekedett a zsűrizők szeme. Aztán újra, meg újra, a névre is, hogy nem tévedés-e? De bizony nem. *Rábai László* neve állt mindegyik testvérmunkán. Ő is többször felkerekedett kiállítást látni. A televízió Évgyűrűk műsorának január 22. adásában meg is szólaltatták a kiállításról harmadmagával.

Úgy kezdődött a kézimunkázása, hogy negyedszázada azzal ment haza egyik hét végén a Pesten egészségügyi szakközépiskolába járó nagylányuk, hogy a Körúton sétálva, gyönyörű hímzett blúzt látott. Csupa-csupa „keresztből" öltött mintákkal. S terve is készen állt. Nézegette a család, s aztán a nagylány, meg az apa együtt dolgoztak a blúzon. Utóbbinak jutott a mandzsetta hímzése. Később önállósult. *Terítők kerültek ki a fürge ujjai alól.*

Vasutas volt ő is sok ideig. Negyvenháromtól '52-ig Zalalövőn dolgozott. Ott alapított családot, s három gyerekük olykor még a rokonokéi is népesítik be életüket. Nem szólva a négy unokáról, akik közül a legidősebb Pécsett tanul, biológus akar lenni. Ő maga is tovább tanult. Ez vitte át Zalaegerszegre, s amikor már megigézték a keresztszemes öltések, azon túl az uzsonnástáskában gyakran kapott helyet a hímzőfonal, a vászon is.

Két évvel ezelőttig kevesen tudták, hogy milyen „fortélyal" küzdött *Rábai László* az ébrenlétért. De akkor hobbikiállítást rendeztek Zalaegerszegen, és sokan megcsodalták munkáit. Ott is elismerésben részesült, akárcsak ezen a januárin. Zalalövőn pedig négy évvel ezelőtt életrehívta a nyugdíjasklubot, s félszáz taggal igyekeznek hétfőnként tartalmasabbá tenni idejüket.

Dániel Márta

Magyarbóly határállomáson készülnek az újrakezdésre

Deák Sándor mérnök főintéző, Magyarbóly állomásfőnöke — csütörtökönként — néhány beosztottjával Murakeresztúr állomáson vámtanfolyamon vesz részt. Egyik óraközi szünetben mondta el a következőket.

— A jugoszláviai belpolitikai események miatt Magyarbóly határátmenetben 1991. augusztus 18-án a személy- és teherforgalom megszűnt. Ezt megelőzően már egy ideje — a közös szolgálati szabályzat szerint — magyar személyzet nem járt át. Ők jöttek a vonatokért folyamatosan, később már csak nappal, aztán már csak elvétve. *S miután nemcsak pályamerénylet történt, hanem fegyveres akciók is indultak a személyvonatok ellen, a két vasút határszemélyzete elköszönt egymástól.* Jelenleg a vonal járhatatlan. Magyarbóly alatt 7 kilométerre húzódik a „zöldhatár", a túloldalon ötméteres szakaszokban felszedték a síneket, a sínvégeket aláaknázták. Az államhatárt is aknazárral védik. A szomszéd állomást szerb szabadcsapatok szállták meg. Egészen Eszék külvárosáig, Metszőig húzódott a front.

— Az aktív időszakban Magyarbóly állomás kis önköltséggel nagy forgalmat bonyolított le. A belföldi forgalom csekély. Hogyan élnek, mire számítanak a közeljövőben?

— Az egykori 58 tagú létszámból 41 maradt. Aki talált más vállalatnál munkát — felmondott. Tavaly tízen kényszerszabadságon voltak, mások kirendelést vállaltak Mohács, Villány, Pécsbánya rendező állomáson, s a nyári balatoni forgalom lebonyolításában, illetve a cukorrépakampányban Kaposváron vettek részt. Sajnos a kollektíva folyamatosan morzsolódik. *A forgalom újraindulása* — s ez a legbizonytalanabb — *súlyos nehézségekbe ütközik.* Ebben az évben egyeseket részmunkaidőben, másokat üzemszünettel megszakított munkaidőben foglalkoztatunk. Az éjszakai műszak 4 órás „kötelező alvásideje" nem számít bele a kollektív szerződés szerinti kötelező munkaidőbe. Nem vonatkozik rá a 30 százalékos éjszakai pótlék, 50 százalékos készenléti díjjal fizetik.

— Ez a murakeresztúri tanfolyam hogyan illik a képbe?

— Az elavult tudás helyébe újat kell szerezni. Ha nincs elég munka, tanulunk. *Négy férfi és két nő vesz részt a középfokú vámközvetítői tanfolyamon.* Két dolgozó árupénztári, másik kettő árufuvarozási szakvizsga letételére készül.

Klencz Tiborné

A bajnoki rajt előtt

BVSC-házasság a Dreherrel

Az NB I-be kerülése óta — nem egészen két év alatt — másodszor változtatta meg nevét a BVSC labdarúgócsapata. Az őszi bajnoki idényt még BVSC-NOVÉP néven fejezték be. Ám a házasság a csapat legnagyobb támogatójával nem bizonyult stabilnak. Így a frigy decemberben felbomlott.

Mint *Tóth István* szakosztályvezetőtől megtudtuk, a szerződést azért bontották fel, mert a NOVÉP a bajnoki évre vállalt tízmillió forint támogatásból decemberig csak két és fél milliót utalt át, és nem volt garancia arra, hogy a hiányzó összeget megkapják.

— Ezek szerint, támogató nélkül maradt a csapat?

— *Szerencsére nem. A Kőbányai Sörgyár Rt. a segítségünkre sietett. Velük ez év december 31-ig kötöttünk szerződést. Csapatunk már januártól BVSC-Dreher néven lép pályára.*

— Csak a név változott?

— A szakosztály vezetésében is történt változás. Az elnök a sörgyár kereskedelmi igazgatóhelyettese, *Velkei János* lett. A társelnöki tisztet a MÁV részéről *Molnár Károly* tölti be.

— A játékosállomány?

— Nem történt említésre méltó változás. A vitás ügyek lezárultak.

— Mi van a két idegenlégióssal?

— *Gracsov* körül sokáig nagy vihar kavargott, de *Iscsakkal* együtt marad. A szerződésük a nyár közepéig szól.

— Egy időben szó volt egy támadójátékos igazolásáról. Sikerült?

— *Nem titok. Szurgent átigazolása ügyében a Ferencvárossal folytattunk tárgyalásokat. Ha a fiatal játékost sikerül megszerezni, vele erősödne a csapat.*

— Az őszi forduló első felében a vártnál gyengébben szerepelt a csapat. Pedig mindenki azt várta, hogy a sokszoros válogatott *Garabával, Bognárral, Csehvel* és a többi új szerzeménnyel kiugró teljesítmények születnek. Az eredmény sokáig váratott magára. Miért?

— Szeretném előrebocsátani, hogy ez nem az edző számlájára írandó, hanem kizárólag annak tulajdonítható, hogy a játékosállomány kétharmada kicserélődött. Az átigazolások elhúzódása miatt sajos a felkészülési idő kevés volt ahhoz, hogy a bajnokság kezdetére összerázódjon a gárda. A hátrányt végül is jó hajrával sikerült ledolgozni és elkerültünk a kieső zónából.

— Vészesen közeleg a tavaszi bajnoki évad nyitánya. Hol alapozott a csapat?

— Mivel anyagilag, a legtöbb NB I-es klubhoz hasonlóan, mi sem álluk jól, *a szakvezetés úgy döntött, nem utazuk sehová.* Az egyesület vezetőitől miden segítséget megkaptunk ahhoz, hogy a Szőnyi úton zavartalan legyen a felkészülés.

— Úgy hallottuk, hogy *Both József* az őszi idény befejezése után nem sok szabadságot engedélyezett a játékosoknak.

— Egyrészt a tavaszi forduló korai kezdése miatt kellett időben elkezdeni az alapozást. Másrészt a nyári felkészülés tapasztalatai is ezt sugallták. *Both Jóska egyébként is a kemény edzésmunka, a jó fizikai felkészítés híve.* A játékosok állóképessége másként elképzelhetetlen.

— A táblázat tizedik helyén várják a tavaszt. Mire számítanak? Pontosabban fogalmazva: mit ígér a BVSC szakvezetése tavaszra a vasutas és a zuglói szurkolóknak?

— A csapat az első mérkőzését idegenben, Diósgyőrben játssza. Ez a találkozó az eddigi összecsapások alapján háromesélyes. Egy ponttal elégedett lennék. A sorsolásunk egyébként kedvezőbb az őszinél, mivel több mérkőzést játszunk a Szőnyi úton, mint idegenben. Ötvenszázalékos eredménnyel, tizenöt pont megszerzésével megőrizhetnénk helyünket a táblázaton. Talán még előbbre is rukkolhatnánk. A BVSC-Dreher számára mi ezt tartanánk elfogadható eredménynek.

(visi)

Vasúti képeslap

Virágok a váróteremben – Szappan, törülköző – Kőzápor a vonatra – A Volán győzött

Az ember mindennapi tapasztalatai alapján hajlamos arra, hogy a vasutat egyetlen perspektívából ítélje meg: elhanyagolt, telente fűtetlen várótermek, koszos, késve közlekedő vonatok. Az újságírót viszont gyakran éri az a vád, hogy „csemegézik" a rosszban, csak a negatívumokat hajlandó észrevenni, pedig ellenpélda is akad, ha nem is sok. És nem is kell érte nagy távolságokat beutazni.

Soroksár például itt van mindjárt a kertek alatt. A felvételi épület szomszédságában nyaranta ápolt parkocska teszi elviselhetőbbé a főváros idesodródó ipari levegőjét, most azonban zimankós tél van, a várakozók inkább részesítik előnyben a pénztáresarnokot. Erről érdemes többet beszélni.

A helyiség — a hozzá tartozó vécéket is beleértve — ragyogóan tiszta, a falakon régi időket felelevenítő nirdetmények, a padok üde pirosra mázolva, a csapból folyik a víz, a radiátorok kellemes meleget árasztanak... *És virágok, szobanövények a váróterem minden zugában, szögletében.* Lehet-e még fokozni a látottakat? Lehet, mert a nem dohányzó váróterem — az újabb szokásoktól eltérően — nincs kulcsra, lakatra zárva ha akarnék, még oda is beücsörögthetnék.

Nem tehetek róla, ilyenkor elkap a lelkesedés. Soroksár talán precedenst teremt, talán éppen e példa nyomán indul meg valamiféle egészséges folyamat, amely nyomán a vasút visszanyerheti egyfajta misztériumát, amely oly sokszor késztette bámulatra a kívülállókat.

Aztán megérkezik a kiskunhalasi személy, egy pillanat alatt szertefoszlik az imént elhatalmasodott euforia. *A spórolósra jogott, ötkocsis szerelvény zsúfolt, a peronon is fél lábon állunk.* A falakon milliméteres koszréteg, a megvetemedett ajtókereteken befúj a metsző januári szél. Egyszóval, kultúráltan — hangos káromkodások nélkül — utaztam Kunszentmiklósig. És ez így is van rendjén. Ha már ennek a vonatnak nincs kultúrája, legyen az utasnak.

Nem igaz?

★

De folytassuk pozitívumokkal.

A Kőbánya-Kispesttől Lajosmizséig közlekedő vonatokon a legbogarasabb szemlélődő sem találna kivetnivalót. *A kocsik padlótól a plafonig gyönyörű tiszták, a vécékben szappan, papírtörülköző.* (Legfeljebb annyi a szépséghiba, hogy a víztartályokat a fagyveszély miatt nem töltik föl a téli hónapokban. De hát, úgy hiszem, itt mégiscsak a szándékot kell díjazni, oktalan kritika helyett.)

Hiszen itt minden rendben van! — kiált föl az utas örömében, amikor az élvezetek csúcsaként vonata menetrendszerű pontossággal érkezik Lajosmizsére. Egy perc múlva aztán kiderül, mindez csak a felszín. A mélyben sajnos olyan erők tombolnak, amely ellen a vasút — és a hatóság is — tehetetlen.

— A személyvonatokat Gyál és Ócsa között rendszeresen megdobálják, annyi a kitört ablak, hogy azt a szerelvényfordulók között lehetetlenség pótolni — panaszolja *Halász Zoltán*, Lajosmizse forgalmi szolgálattevője. — A kocsik kisorozásával pedig csinján kell bánni, mert a rövidebb szerelvény már elviselhetetlen zsúfoltságot teremtene. A vonatszemélyzet mit sem tehet, a rendőrség pedig szerintem nem foglalkozik vele az ügy súlyának megfelelően.

Halász Zoltán szavait mindenben alátámasztja *Sáfrán Imréné*, vezető jegyvizsgáló.

— *Az egyik állandósult probléma a kóhajigálás, a másik a hétvégi diszkóból hazatérők vandalizmusa.* Nem csinálok belőle titkot, ha szembe találom magam egy ilyen hangos, agresszív társasággal, inkább átmegyek a másik kocsiba. Ez talán érthető is, ha elmondom, hogy tavaly nyáron fényes nappal lespréztek könnygázzal, mert olyantól mertem kérni a jegyét, akinek nem volt. Félek az esti vonatokon, és abban bízom, hogy élve megúszom a nyugdíjig hátralevő éveket. Ha nem, remélem, a vasút saját halottjának tekint majd...

— Vagy itt vannak a tűzoltókészülékek — beszél újból a forgalmista. — A szerelvényekre délután fölrakják őket, ám elég egy esti forduló, és máris csak mutatóba maradt belőlük. Javasoltuk, hogy mivel minden szerelvény ingavonatként közlekedik, a poroltókat a vezérlőkocsiban helyezzék el. Azt válaszolták: *nem lehet, mert a tűzvédelmi utasítás másként rendelkezik.* Hát ha ez megéri a vasútnak..., és végső soron a kocsikban mégsincs mivel eloltani az esetleg feltörő lángokat...

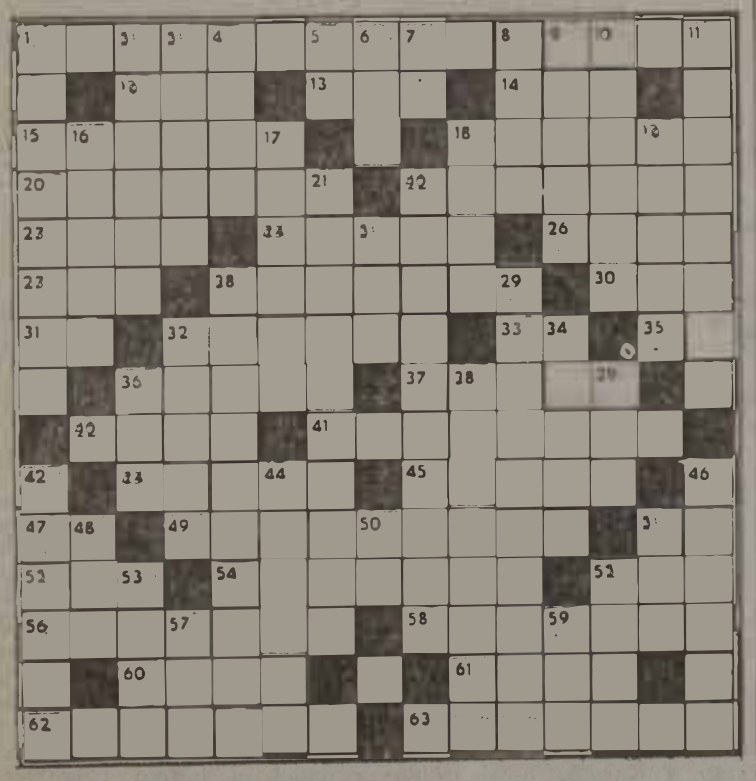
★

Ha már az ember a lajosmizsei vonalon jár, nem hagyja ki a hajdani leágazóállomást, Hetényegyházát sem. A mostani személyforgalomról nem érdemes sok szót vesztegetni, a vasút helyi viszonylatban utcahosszal lemaradva veszítette el a Volánnal vívott versenyét. Nem csoda, hogy a lakosság az autóbuszra voksolt, közúton Kecskemétig és vissza 40 forintba kerül a jegy, vonaton mindezért csaknem egy százast kell fizetni. Így aztán többnyire csak a MÁV alkalmazottjai várják az imbolygó, döcögő egyetlen BZ-motorkocsit. *Nagy József* állomásfőnököt is inkább a hetvenes évek közepén megszüntetett kerekegyházi szárnyvonalról kérdezem. Visszasírja-e a környék népe?

— *Én jóval a fölszámolás után kerültem Hetényegyházára, nem is utaztam azon a vonalon soha, így a megszüntetés indokoltságát sem tudom eldönteni.* Néha elbeszélgetek a falubeliekkel, olykor előjön a kerekegyházi vonal témája is. Szívesen emlékeznek azokra az időkre, amikor még gőzös húzta a kéttengelyes, fapados kocsikból álló vonatot, de szavaikból azt veszem ki, hogy inkább nosztalgiából, mintsem valós igényekből fakadóan emlegetik az egykori szárnyvonalat.

Thorday Zoltán

Eső veri, tenger mossa



Vízszintes: 1. Élénk vérmérsékletű. 12. Ideig páratlan betűi. 13. Ó menekült Szodomából. 14. Bordal része! 15. Érzelmi hullámzást vált ki. 18. Ház, franciául. 20. Régi muzsikusok. 22. Litván város. 23. Ficsur, aranyifjú (francia). 24. Ukrán nemzeti tánc. 26. ... tüze, elektromos kisülés egy módja. 28. ... Monroe, ahogy kimondjuk. 30. Mainz szélek nélkül. 31. Éjfélig. 32. Igazi. 33. Latin kötőszó. 35. Állóvíz. 36. Szegeden kérem! 37. ...ióris, családias, bizalmas. 40. Kis me... 41. Nitrogén tartalmú anyagok felszaporodása a vízben. 43. Afrikai állam. 45. Nyakában hagy. 47. Igekötő. 49. Anglia fővárosában. 51. Menet kezdete. 52. Oroszlánnév. 54. Junior ellentéte. 55. Egyiptom rövidített neve. 56. Behozatal ellentéte. 58. A gondtalan pásztorok országa. 60. Ráró betűi. 61. A Tisza mellékfolyója. 62. Vízbe nyomott. 63. Borsod megyei helység lakója.

Függőleges: 1. Pancsen láma. 2. A milliméter ezredrésze. 3. G-vel a végén ázsiai főváros. 4. ...entrikus, „én" központú. 5. Rangjelző. 6. Kihalt futómadár. 7. Vetés része. 8. Dalmáciai város. 9. Olasz város. 10. Öttusa világbajnok. 11. Könnyed hangú dalok. 16. Rakéták orrgörbéje. 17. Nem rét. 18. Majomfajta. 19. Vissza: kettős szulfát. 21. Egy földrajzi név. 22. Az USA egyik állama. 25. Rapid nagyobbik része. 28. „A mi tengerünk" az olaszoknál. 29. Előkelő arcvonás. 32. Eladás párja. 34. Híres athéni embergyülölő. 36. Hegycsúcs a Bakonyban. 38. A kijelölt tartózkodási helyre. 39. Idegen női név. 42. Negédes megszólítás. 44. Felirat a televízióban. 46. Amerikai vaddisznó. 48. Román pénz. 50. Fémes elem. 51. Nagyon friss. 53. Több helységünk nevében is szerepel. 55. Kicsiny német folyó fordítottja. 57. Mióta, de végek nélkül. 59. Török rang volt.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyben a függőleges 21. található.

Beküldési határidő: február 26.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Madagaszkár.

Könyvutalványt nyertek: Várszegi János, Szeged, Brüsszeli krt. 22/C 6721; Pék György, Budapest, Ábrahám G. u. 35. 1201; Cser József, Berhida, Vasút u. 41. 8181; Jolántai István, Pécs, Eszék u. 5. 7632; Fordán Tamás, Vác, Úrhajós u. 5. 2500.

Lakáscsere

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepen (XV., Vasutasház u. 1/.) lévő 47 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Sosztákné, 28-39; 29-50-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tatabányai 78 négyzetméteres, komfort nélküli MÁV-lakásomat (földszintes) bármilyen budapesti 1 szobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Tóth István, 18-51-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Gyáli út 15 B. szám alatti 36 négyzetméteres, szoba-hallos komfortos MÁV-lakásomat dunaújvárosi másfél, vagy két szobás állami lakásra, vagy környékbeli kis házra, kizárólag aktív MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 25/12-198-as telefonszámon az esti órákban.

Elcserélném kazincbarcikai 52 négyzetméteres, 2,5 szobás tanácsi lakásomat budapesti egyszobás lakásra. Érdeklődni lehet munkaidőben: a 01/36-72; 38-81-es üzemi telefonszámokon Jakob Vincénél.

Elcserélném Tápiószelén lévő MÁV-állomás épületében I/1. szám alatt 100 négyzetméteres, 4 szoba, előszoba, konyha, komfort nélküli lakásomat, kisebb 2 szobás lakásra, lehetőleg Jászberénybe, vagy a közvetlen környékére, végrehajtó szolgálatnál dolgozó vasutassal. Ugyanitt eladó egy 400 négyszögöles építési telek is. Érdeklődni lehet: levélben vagy személyesen Faragó István, Tápiószele, Rákóczi út 56. I/1. 2766.

Elcserélném debreceni, 2 szoba, étkezős, 57 négyzetméteres társasházi öröklakásomat budapesti 1,5 vagy 2 szobás, összkomfortos MÁV-bérlakásra, plusz 500 ezer forint készpénzráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Pálházi Péter, Debrecen, Füredi út 45 B. X/41.

Elcserélném olcsó bérű, félkomfortos, 34 négyzetméteres MÁV-lakásomat Kerepesi út 1. szám alatti komfortos MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 22-09-es üzemi telefonszámon Szőkénénél.

Elcserélném 54 négyzetméteres, 1 szobás, konyhás, fürdőszobás, előszobás, félemeleti, most felújított, gázfűtéses, Gyáli úti MÁV-lakásomat, több szobás, lehetőleg önkormányzati lakásra, MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: levélben a Bp. Pf. 12. 1378, Szűcs Lászlónál.

Elcserélném Budapest XV. kerületi, 2 szoba összkomfortos, főbérletemet, mely bérlőkijelölési jog hatálya alatt áll. Megvásárolható 1,5 vagy 1+2 félszobás összkomfortos, esetleg komfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: a 184-4505-ös telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon Szabó Andrásnénál.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila lakótelepi garzont 2 szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: Kovács Pál, Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon: a 112-8670/113-as városi vagy a 42-30-as üzemi számon.

Menedzsert keres a gyermekvasút

Európa egyetlen gyermekvasútja — melynek első szerelvénye több mint négy évtizede indult el, s amely lehetőséget adott és hozzájárult ahhoz az örömhöz, hogy a gyermekek az „igazival játsszanak" — piacorientált működésének megteremtése érdekében *menedzsert keres.*

Kitűzött cél, hogy a Gyermekvasút gazdasági társasággá való átalakítása mellett a szakszerű üzemeltetés és az ott foglalkoztatott gyermekek nevelési és szabadidős tevékenysége is jó pedagógiai érzékkel, kreativitással biztosítva legyen.

A pályázatoknál kiemelten értékelik a szakmai felkészültséget, a Gyermekvasút új gazdálkodási és szervezeti működésére irányuló koncepciót a szolgáltatás fejlesztését, a lakossági és utazási irodák kapcsolatkialakítására, valamint az eredményes gazdálkodás rövid távú megvalósításának feltételrendszerére vonatkozó elgondolást.

A pályázati elbírálásnál előnyt élvez a szervezési, menedzselési ismeretekkel rendelkező diplomás.

A pályázatokat 1993. március 4-ig lehet benyújtani. (Cím: MÁV Üzemigazgatóság, Budapest VIII., Kerepesi út 3. IV. emelet 401. szoba. Telefon: 114-3899 városi; üzemi 01/15-47 Czikáné.) A pályázatok elbírálásának határideje 1993. március 25.

A MÁV Széchenyi-hegyi

GYERMEKVASÚT

vonzó környezetben, 5 év időtartamra

bérbe adja

– Széchenyi-hegy állomáson lévő éttermét, melynek alapterülete 380 négyzetméter.

– Hűvösvölgy állomás 320 négyzetméter alapterületű éttermét, plusz 120 négyzetméter teraszszal és a csekély felújítást igénylő, melegkonyhás üzemrészt.

Érdeklődni lehet: Gyermekvasút, 176-2921 vagy MÁV budapesti üzletigazgatóság munkaügyi és humánpolitikai osztály, 114-3899-es városi vagy a 01/15-47-es üzemi számon Czikánénál.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Laszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest, V., Bend[illegible] u. 41. 1068
Telefon: [illegible] 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5145. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. FEBRUÁR 26.

Aktuális tennivalókról tárgyalt a VSz tanácsa

Február 11-én ülésezett szakszervezetünk területi és tagozati tanácsa. A testület először meghallgatta a középszervi és tagozati titkárok tájékoztatóját területük szakszervezeti taglétszámának alakulásáról, a vasútnál folyó átszervezések szakszervezeti szervezettségre gyakorolt hatásáról.

A titkárok többsége jelezte, hogy a letszamleépítések a szakszervezeti taglétszám alakulását kedvezotlenül befolyásolhatják, különösen azokon a területeken, ahol elbocsátásokra kerül vagy került sor. A vasútépítoknél, épületés hídfenntarto szervezeteknél a tulajdonosi formákat még nem véglegesítették. Biztató helyzetértékelések is elhangzottak. *A megalakult kft.-k többségénél például nem volt téma szakszervezeti hovatartozásuk.* A titkarok és tagozatvezetők a társszakszervezetek tevékenységét is jellemezték. Megállapították, hogy az átszervezések hasonlóan érintik ezeket a szakszervezeteket is. A tagság mozgása mindkét irányban tapasztalható, ki- és belepések váltakozva fordulnak elő. Lényegében a VSz taglétszama majdnem megegyezik a vasút letszamhelyzetével. *Az elbocsátott dolgozók többsége átmenetileg kilép a szakszervezetekből.*

A tanács az elhangzott tájékoztatókból arra a következtetésre jutott, hogy a gazdasági társulások létrejöttével a vasutas szakszervezetnek saját szervezetei kiépítésével nem szabad késlekedni. A munkáltatói szakszervezeti testületeket a VSz központi apparátusanak a helyszínen kell segíteni. *Tovább kell javítani az információ áramlását.* A Magyar Vasutast az eddiginél jobban fel kell használni a fontos információk közlésére, szakszervezetünk munkájának népszerűsítésére.

Ezután *Papp Pál* elnök vázolta a VSz munkaprogramját 1994 tavaszáig, illetve az 1994 őszén tartandó kongresszusig. A testületnek ezen az ülésen dontenie kellett arról, hogy a VSz jelenlegi felépítésében működhet-e tovább, vagy szükséges egy soronkívüli kongresszus, amely alapszabályt módosít. Aktuális feladatként jelölte meg az üzemi-tanács- és társadalombiztosítási önkormányzati választásokat, a MÁV átszervezésével, létszámleépítésével, valamint az áprilisban sorra kerülő bérfejlesztéshez kapcsolódo érdekvedelmi teendőket.

Ahhoz, hogy a VSz megfeleljen a tagság által támasztott követelményeknek, indokolt a tagdíjbevételek felhasználásának arányan változtatni a központ javára. A tagság szakszerű érdekvédelmet igényel. Ehhez jól felkészült szakértőkre van szükség, tárgyalóképes személyekre. A tagdíjbevételek megosztását a mindenkori célokhoz és feladatokhoz kell igazítani. Ezeknek az eléréséhez anyagi, pénzügyi háttérre van szükség. Mint köztudott a szakszervezetek jelenleg nagy kihívás előtt állnak. Az elkövetkezendő hetekben nyerni és veszíteni is lehet.

A hozzászólók egyetértettek abban, hogy a tagdíjbevételek arányán változtatni kell. Ennek eldöntését a tanács későbbre halasztotta.

A testület az előterjesztett alapszabály-módosítást jónak találta. Olyan állásfoglalás született, hogy jogilag még egyszer át kell tekinteni, hogy szükséges-e a módosítás, amely elsősorban a MÁV-tól kivált szervezetek munkavállalóinak tagsági viszonyát érintené.

A soronkívüli kongresszus megtartását az alapszabály-módosítás indokoltságától tette függővé a tanács. Az operatív munka javítása érdekében többen javasolták a tanács összetételének szakmailag arányosabb kialakítását és egy szűkebb testület létrehozását. Ez a testület megfelelő felhatalmazással gyorsabban dönthetne, foglalhatna állást a hatáskörébe utalt kérdésekben.

Pásku Jenő

Hogyan alakul a kft.-kben tizennégyezer vasutas sorsa?

Rendhagyó tanácskozást tartottak február 9-én a Vasutasok Szakszervezete Benczúr utcai székházában. Szakszervezetünk vezetői azoknak a MÁV ipari üzemeknek, főnökségeknek a gazdasági vezetőit és szakszervezeti titkárait hívták meg, amelyek a múlt év második felében, illetve ez év januárjától kiváltak a MÁV szervezetéből és önállóan gazdálkodó, egyszemélyes kft.-k lettek. A MÁV Vezérigazgatóságot *Fränyó Ferenc* pályaépítésmenyi igazgató, *Kisteleki Mihály* és *Mandola István* főosztályvezető, valamint *dr. Vigh Tibor* főosztályvezető-helyettes, szakszervezetünket pedig *Papp Pál* elnök, *dr. Péter Mihály, Pallos György* és *Győri István* alelnök képviselte.

Papp Pál megnyitja a tanácskozást

A meghívottakat Papp Pál köszöntötte, majd hangsúlyozta: *a szervezeti változások révén, az önálló gazdasági társaságokba került mintegy tizennégyezer vasutas sorsa, boldogulása nem közömbös a VSz számára.* Ezt a múlt év végén, a kormány képviselőivel folytatott egyeztető tárgyalásokon is kifejezésre juttatták. S már akkor — az öt vasutas-szakszervezet közül egyedül — kiálltak amellett, hogy rájuk is vonatkozzanak a kollektív szerződés előírásai és mindazok a kedvezmények, amelyek eddig is megillették őket. Az elnök utalt arra a megállapo-

(Folytatás a 4. oldalon.)

Kinek jár a 13. havi fizetés részarányos összege?

Az utóbbi időben többen fordultak szakszervezetünkhöz annak érdekében, hogy tisztázzuk, kiket illet meg a 13. havi fizetés részarányos összege, jár-e ilyen juttatás annak, akinek munkaviszonya átszervezés, vagy létszámleépítés címén szűnik meg az 1993. évi vasutasnapot megelőző időszakban? Az egységes értelmezés miatt közöljük a következő tájékoztatást.

A MÁV Kollektív Szerződés 47. § a 13. havi fizetésről a következő szabályt tartalmazza: *„A MÁV a főfoglalkozású dolgozói részére 13. havi fizetést biztosit, amelynek összege azonos a dolgozó kifizetéskori személyi alapbérével. A kifizetés feltételeit a szakszervezetekkel egyetértésben kiadott utasítás határozza meg."* A MÁV Vezérigazgatóság a 13. havi fizetés részletes szabályait a 103 242 1992. sz. utasításban határozta meg.

Mind a kollektív szerződés idézett szabálya, mind a hivatkozott utasítás 1992-ben lépett hatályba, de jelenleg is érvényben van, mivel az 1992. évi kollektív szerződést gyakorlatilag változatlan tartalommal 1993. évre is meghosszabbították. Bár a 103 242 1992. sz. utasítás az 1992. évi kifizetéseket szabályozza, helyette más utasítás nem készült, így az abban foglaltakat kell továbbra is alkalmazni.

Szakszervezetünk már az elmúlt évben is szerette volna elérni, hogy részösszegű, 13. havi fizetést azok is kapjanak, akiknek munkaviszonya átszervezés, illetve létszámleépítés miatt szűnik meg. A MÁV Vezérigazgatóság kitartott álláspontja mellett, mely szerint, *aki végkielégítést kap* — amely többszöröse a 13. havi fizetés részarányos összegének — *az nem kaphat ilyen juttatást is.* Így az utasításban szabályozott eljárás szerint részösszegű 13. havi fizetés csak azokat illeti meg, akinek munkaviszonya nyugdíjbavonulás, vagy elhalálozás miatt szűnt meg 1992. július 1. és 1993. június 30. között.

A MÁV Vezérigazgatóság 1993. január 29-én kiadott 100 516 1993. sz. utasítása ismét leszögezi: „Az 1993. évi vasutasnapot megelőzően a 13. havi fizetésre (illetőleg annak részarányos részére) kizárólag az jogosult, akinek MÁV munkaviszonya nyugdíjazás, vagy elhalálozás miatt szűnt meg. Ezekben az esetekben a jogosultság mértékét a korábbi szabályok megfelelő alkalmazásával kell megállapítani. (A számítási időszak kezdete 1992. július 1. és a kifizetést az Mt. 97. § szerinti időpontban kell teljesíteni.

„Egyéb munkaviszony megszűnési, illetve megszüntetési körülményekre tekintettel (pl. létszámleépítés) a 13. havi fizetést kifizetni tilos!"

A fentiekre tekintettel a létszámleépítés miatti felmondások esetén a MÁV szolgálati helyei részösszegű 13. havi fizetést nem állapíthatnak meg és változást jelenleg szakszervezetünk sem tud elérni.

Dr. Simon József

Elődeinkre emlékezve

Mának szóló üzenet

Gondolatok az Általános Munkásegylet jubileumi ünnepségéről

Sándor László beszédét mondja

Az MSZOSZ ünnepi szövetségi tanácsülésén emlékeztek meg az Általános Munkásegylet megalakulásának 125. évfordulójáról. A vasasszakszervezet székházában megtartott ünnepségen ott láttuk a baloldali pártok vezetőit, s jelen voltak külföldi vendégek is. *Paszternák László* megnyitója előtt *Koncz Gábor* színművész szavalt *Váci Mihály-, József Attila-* és *Veres Péter*-verseket, majd *Erényi Tibor* történész és *Sándor László*, az MSZOSZ alelnöke mondott — történelmi áttekintést nyújtó, elemző — beszedet. Üdvözölték az ünnepi ülést az osztrák, a német és a szlovák szakszervezetek képviselői is. A megemlékezés végén a vasasszakszervezet elnöke emlékzászlót nyújtott át *Nagy Sándornak*, az MSZOSZ elnokének, majd a házigazdák művészegyüttese adott hangulatos, nívós műsort.

Idézzük fel az emlékülésen elhangzott legfontosabb, legaktuálisabb gondolatokat. 1868. február elején egy kis zöld papiroson az alábbi szövegű meghívót osztották szét a főváros munkásai között. *„Egy általános munkásegylet alapitasa végett vasárnap, 1868. évi február 9-én egy és fél órakor tartandó tanácskozási találkozásra, Traub József úr műhelyébe (Józsefváros, Üllői út 19. sz.) ön ezzel meghivatik."*

Ekkor és így alakult meg 125 évvel ezelőtt az Általános Munkásegylet, amely elsőként vállalkozott arra, hogy összefogja és egyesítse a kiegyezéskori Magyarország különböző szakmákban dolgozó munkásait. A szervezett erővé formálódo egylet a következőkben fogalmazta meg a célját: *óvni és előmozditani a munkásosztály szellemi es anyagi érdekeit.*

Az Általános Munkásegylet a szervezett munkás-érdekvédelem első csírája. Az MSZOSZ vállalja az Általános Munkásegylet által képviselt legfőbb értékeket, megfogadva *Mezőfi Vilmos* 1895-ben irt szavait: *„A história mindig tanulságos azokra, akik olvassák: a múltnak hibáin okul, küzdelmein lelkesedik, aki a história lapjait értelemmel forgatja."*

A mai időszakban különösen fontos az emlékezés, amikor divat újraírni és újraértelmezni a történelmet, amikor felelős politikusok kelletlenül ejtik ki a munkás szót, amikor a munkásmozgalom valós értékeit igyekeznek idejétmúlt kategóriaként bemutatni, amikor sikk címkéket aggatni bizonyos eszmékre. Az emlékezés főhajtás egy történelmi esemény előtt, tisztelgés az összefogás, a szövetkezés, az egységes fellépés eszméje és gyakorlata előtt.

Igaz, hogy „nem lehet kétszer ugyanabba a folyóba lépni", de a történelem száz- és kétszáz éves különbséggel is képes olyan hasonló szituációkat teremteni, amelyek lényeges elemeiben megegyeznek, ezért alkalmasak az általánosítható tapasztalatok hasznosítására. Az Általános Munkásegylet követett értékei, konkrét harcai a munkás-érdekképviseletek számára ma is irányadók. Közös alap az a gazdasági környezet, amely sok azonosságot mutat.

Egy évvel a kiegyezés után, 1868-ban a magyar gazdaság az intenzivebb kapitalizálódás útjára lépett, és egy késleltetett eredeti tőkefelhalmozódás ment végbe. Az erősödő tőkekoncentráció és centralizáció

(Folytatás a 3. oldalon.)

A közlekedési tárca élén Schamschula György

Mint azt már a sajtó hírül adta, *Schamschula György* elfogadta a felkínált közlekedési miniszteri széket, és a parlament gazdasági bizottsága is megfelelőnek találta személyét a posztra.

Schamschula György 1941 augusztus 20-án született Fóton. Középiskolai tanulmányait a pannonhalmi Bencés Gimnáziumban végezte. 1968-ban közgazdasági, 1975-ben jogi diplomát szerzett. Több munkahelyen dolgozott. 1983-ban a Kéménysepró és Tüzeléstechnikai Vállalat gazdasági igazgatóhelyettesének nevezték ki. 1987-től egy tüzeléstechnikai kft. ügyvezető igazgatója. Az MDF tagja, még 1988-ban a párt Budapest V. kerületi elnökségébe választották. A következő évben az MDF országos választmányába delegálták. A választások második fordulójában szerezte meg Budapest 7. számú választókerületének mandátumát. 1991. január 17-től a Munkaügyi Minisztérium politikai államtitkára.

Az infrastruktúra fejlesztésének fokozását tartja legfontosabb feladatának Schamschula György közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, aki a gazdasági bizottság előtt beszélt terveiről. *A MÁV helyzetéről szólva kifejtette, hogy a vasútnál a műszaki és létszámproblémák összefüggnek.*

A bizottság tagjainak kérdéseire válaszolva elmondta azt is, egyelőre nem volt módja a tárca összes területének helyzetét áttekinteni. Hivatalba lépéséig — február 22-éig — azonban nem is kíván beleavatkozni a folyamatban lévő ügyekbe. Elődjének irányvonalát helyesnek tartja. A meghirdetett fejlesztési terveket viszont az eddiginél erőteljesebben képviseli majd. Egy ellenzéki képviselő felvetésére reagálva a MÁV helyzetéről kifejtette: a műszaki és a létszámproblémák összefüggnek. Példaként említette, hogy a MÁV a közelmúltban vasúti kocsikat vásárolt Spanyolországból. Az üzlet megkötésekor azonban nem kötötték ki a magyar beszállítások hányadát, hátrányos helyzetbe hozva ezzel a hazai vasúti járműgyártókat.

Nyugdíjasok az együttműködésért

Az Országos Szakszervezeti Konföderációk nyugdíjastagozatainak, választmányainak képviselői február 15-én találkoztak egymással. Kifejezésre juttatták együttműködési szándékukat a nyugdíjasok érdekvédelmére. Szükségesnek tartják, hogy egymással rendszeresen találkozzanak. Ennek során kölcsönösen informálják egymást, a nyugdíjasok érdekében közös akciókat, fellépéseket terveznek.

A konföderációk nyugdíjas tagjaiból szakértői bizottságokat hoznak létre, amelyek a nyugdíjasok helyzetével, életkörülményeik javításával, a nyugdíj reálértékének a megőrzésével, a tb önkormányzati választásokban való aktív részvétellel, a nyugdíjasokat érintő törvények előkészítéséhez közös vélemények kialakításával foglalkoznak.

Kifejtették azt a szándékukat, hogy együtt akarnak működni mindazon hazai nyugdíjas országos szervezetekkel, amelyek a nyugdíjasok képviseletében fellépnek. Közös együttműködési szándékot juttattak kifejezésre az ENSZ Európai Tanácsa által meghirdetett generációk együttműködési éve, az idősek napja megemlékezésére. Szeretnének együttműködni a jelenleg megalakulás előtt álló európai nyugdíjas szakszervezeti szövetséggel is.

MIÉRT FONTOS?

A társadalombiztosítás önkormányzati irányítása

A társadalombiztosítás a szociális biztonság legfontosabb eleme, amelynek keretében a társadalom tagjai jelentős anyagi tehervállalással közösen gondoskodnak saját biztonságukról. A társadalombiztosítás mai formáit a saját maguk és családjuk anyagi biztonságának megteremtésére törekvő emberek együttműködése alakította ki. Általánossá vált az a felismerés, hogy minél többen vesznek részt a kölcsönös kockázatok vállalásában, annál kisebb anyagi áldozatot igényel az egyén részéről a munkából ideiglenesen vagy tartósan kiszorulók, az aktív életkorból kikerülők anyagi megsegítése, rendszeres jövedelemmel történő ellátása. Napjainkban a világ legtöbb országában működik egy vagy több általános társadalombiztosítási rendszer, amelyben a részvétel immár kötelező, a járulékfizetés mértékét és az igénybe vehető szolgáltatásokat törvény szabályozza és egyben garantálja.

1. A társadalombiztosítás jelentősége

Az általános és kötelező társadalombiztosítás Magyarországon is a szociális biztonság legátfogóbb, legfontosabb intézménye. Az elemi biztonságot megalapozó, a munkáltatók és a munkavállalók által kötelezően befizetendő járulék mértékét, kiszámításának módját, valamint a járulékfizetéssel szerzett jogosultságokat külön törvény határozza meg.

— A biztosítottakat betegségi, anyasági ellátásként: egészségügyi szolgáltatás, táppénz, terhességi gyermekágyi segély, gyermekgondozási díj és anyasági segély illeti meg;

— a biztosított halála esetén temetési segély jár;

— a biztosítottak saját jogon: öregségi, rokkantsági nyugdíjra, öregségi és munkaképtelenségi járadékra jogosultak. Hozzátartozóik: özvegyi nyugdíjban, végkielégítésben, árvaellátásban, szülői nyugdíjban és özvegyi járadékban részesülhetnek;

— üzemi baleset, vagy foglalkoztatási betegség esetén saját jogú és hozzátartozói baleseti ellátás jár;

— baleset esetén a sérültet: baleseti, egészségügyi szolgáltatás, baleseti táppénz, halála esetén eltemettetőjét temetési segély, hozzátartozóit baleseti nyugellátás illeti meg;

— saját jogú baleseti nyugellátások: a baleseti járadék és a baleseti rokkantsági nyugdíj;

— hozzátartozói baleseti nyugellátások: a baleseti, özvegyi nyugdíj, végkielégítés, árvaellátás és szülői nyugdíj.

A társadalombiztosítás által fizetett szolgáltatásokat a járulékfizetés fedezi, azonban a folyamatos egyensúly biztosításához szükség van állami (költségvetési) garanciára és időnként költségvetési hozzájárulásra is. A társadalombiztosítási alapokkal való gazdálkodás biztonságát javítja az alapok tulajdonában lévő vagyon. A társadalombiztosítás részére 1994 végéig 300 milliárd forint értékű állami vagyon kerül átadásra. A kötelező társadalombiztosítás mellett, azt kiegészítve működnek a szociális ellátás jórészt szintén törvényben szabályozott egyéb rendszerei, valamint a jövőben a magánszemélyek, illetve kisebb-nagyobb csoportok által létrehozott önkéntes biztosítások.

2. A társadalombiztosítás irányításának jelenlegi rendszere

A társadalombiztosítás központi igazgatási szerve, a pénzügyi alapok kezelője az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság, melynek vezetőit a kormány nevezi ki, tevékenysége felett a felügyeletet a népjóléti miniszter gyakorolja. A társadalombiztosítás pénzügyi alapjainak éves költségvetését, a kiadási és bevételi előirányzatok mérlegének alapvető számait az Országgyűlés évente önálló törvényben határozza meg.

A társadalombiztosítás pénzügyi alapjai két fő ágra különülnek el: nyugdíjbiztosítási alapra és egészségbiztosítási alapra.

Az alapok kezelője a törvény szabta határok között önállóan gazdálkodik a rendelkezésre álló eszközökkel.

A társadalombiztosítás évtizedeken át államosított intézmény volt, egyfelől központi támogatást kapott, másfelől viszont, ha költségvetésében többlet keletkezett, melyet pénzügyi helyzetének stabilizálására használhatott volna fel, azt a költségvetés elvonta és más célra használta fel.

1950-ben a szakszervezetekre bízták a társadalombiztosítás igazgatását és létrejött az SZTK (Szakszervezeti Társadalombiztosítási Központ). Az SZTK ügyviteli feladatait megyei alközpontokon, a kirendeltségeken végezte és üzemi társadalombiztosítási kifizetőhelyek létesültek.

1964-től 1984 közepéig a teljes körű társadalombiztosítási irányítást, felügyeletet és ellenőrzést a Szakszervezetek Országos Tanácsa látta el, amely azonban jórészt formális volt, minden valóságos döntés máshol született. A tb. önálló költségvetési fejezetként állami irányítás alatt állt. Ennek ellenére a szakszervezeti irányítás idején erősödtek a demokratikus vonások. Társadalombiztosítási bizottságok alakultak, melyek nemcsak jogorvoslati fórumként működtek, de méltányosság gyakorlására feljogosított szervek is voltak.

1984 közepétől 1991-ig társadalombiztosítás irányítását állami szervek látták el, az önkormányzati jellegű testületek közreműködésével.

A különböző szintű önkormányzati jellegű testületeket többségében szakszervezeti képviselők alkották, az ágazati szakszervezetek delegálással juttattak tagokat a testületekbe, bizottságokba. Az önkormányzati testületek (társadalombiztosítási tanácsok) azonban nem rendelkeztek gazdálkodási jogosítványokkal. Ugyanakkor hidat teremtettek a biztosítottak és a hivatal között, sok tízezer ember ügyében jártak el, képviselték érdekeiket.

E testületeket 1992. augusztus 31-ével jogszabályilag megszüntették.

3. A társadalombiztosítás új irányítási rendszere

Az Országgyűlés 1991 végén törvényt alkotott a társadalombiztosítás önkormányzati igazgatásáról. A törvény szerint az érdekeltek anyagi hozzájárulására alapozott és az állam által garantált társadalombiztosítási ellátások megszervezése olyan önkormányzati irányítást igényel, amely egyidejűleg biztosítja a járulékfizetők, biztosítottak beleszólási jogát és érdekérvényesítési lehetőségét, valamint az állami felelősség érvényesülését. Ezzel a törvénnyel lehetőség nyílt a szociális piacgazdaságok gyakorlatában meghonosodott önkormányzati irányítás megvalósítására.

Az általánosan elfogadott nemzetközi meghatározás szerint a társadalombiztosítási önkormányzat — törvény által alapított olyan autonómiával rendelkező jogi személy, amelyben a biztosítottak (munkavállalók) és a munkáltatók az állami garancia és részvétel mellett saját nevükben és önálló felelősségükre — választott képviselőik útján látják el a szociális gondoskodás törvény által rájuk bízott feladatait.

Az önkormányzati irányítás a biztosítottak (munkavállalók) és munkáltatók képviselőinek bevonásán keresztül a piacgazdálkodás általános feltételeihez igazodva lehetővé teszi, hogy a biztosítottak — a törvény által meghatározott korlátok között gazdálkodjanak a befizetéseikből felhalmozott alapokkal, a mindenkori szükségletek és az anyagi lehetőségek függvényében kezdeményezzék a társadalombiztosítás egész rendszerének fejlesztését, gazdálkodjanak a rendelkezésre álló vagyonnal. Az önkormányzatok önálló gazdálkodása csak korlátozott lehet, mert a kötelező és általános társadalombiztosítás alapvető kereteit az Országgyűlés által elfogadott törvények szabják meg. Erről lemondani éppen az ellátások mögött álló állami garancia miatt nem lenne szerencsés. Az önkormányzati irányításról szóló törvény egyidejűleg arról is rendelkezik, hogy *a jelenlegi egységes társadalombiztosítási szervezetet szét kell választani két alapvető ágra, nyugdíjbiztosítási ágra és egészségbiztosítási ágra.* A két saját ág önálló önkormányzattal és külön központi hivatallal rendelkezik.

A nyugdíjbiztosítási önkormányzat központi hivatali szerve az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság. Az egészségbiztosítási önkormányzat központi hivatali szerve az Országos Egészségbiztosítási Pénztár. A törvény az önkormányzati képviselők megválasztásáig tartó átmeneti időszakra az elkülönült alapok felügyeletére és gazdálkodásuk irányítására, részben a szervezeti átalakulás előkészítésére felügyelőbizottságok választását írta elő. Az Országgyűlés megválasztotta a felügyelőbizottságok tagjait, köztük a munkavállalók és munkaadók egy-egy képviselőjét. A felügyelőbizottságok megbízatása az önkormányzatok első közgyűléséig tart.

4. Mi lesz a biztosítási önkormányzatok feladata?

Az önkormányzatok rendelkeznek a biztosítási alaphoz tartozó vagyonnal, irányítják saját hivatali szervezeteiket, közreműködnek a társadalombiztosítási viszonyok kialakításában. Az elkülönült társadalombiztosítási alapok irányítását az önkormányzatok és szerveik látják el. Az önkormányzatok konkrét feladatait a törvényi keretek között saját alapszabályuk határozza meg. Az önkormányzatok állami felügyeletét az Országgyűlés és a kormány gyakorolja.

A nyugdíjbiztosítási önkormányzat közgyűlése 60 biztosítási képviselőből áll. A biztosítottakat 36 képviselő képviseli, ebből a nyugdíjasok képviseletét közvetlenül 4 fő látja el. A munkáltatók biztosítási képviselőinek száma 24 fő.

Az egészségbiztosítási önkormányzat közgyűlése 60 biztosítási képviselőből áll, amelyből 30 fő a biztosítottak, 30 fő a munkáltatók biztosítási képviselője.

A biztosítottak biztosítási képviselőit négy évre a biztosítási ellátásra jogosultak közvetlenül választják, a munkáltatók képviselőiket érdekképviseleteik útján delegálják. A képviselők feladatukat társadalmi munkában látják el, de felmerült kiadásaik, kiesett munkajövedelmük alapján költségtérítésben részesülnek.

A közgyűlés évente legalább kétszer ülésezik, ezen tanácskozási joggal részt vesz a kormány és az Országgyűlés illetékes bizottságainak képviselője. A közgyűlés 11 tagú elnökséget és 9 tagú felügyelőbizottságot választ, amelyek a közgyűlések közötti időszakban irányítják és felügyelik az önkormányzat gazdálkodását. A biztosítási önkormányzatok kialakítják a biztosítási ág helyi — területi testületeit, amelyek a biztosítási igazgatási szervezet helyi — területi igazgatóságainak tevékenységét ellenőrzik. A közgyűlés hatáskörét, az elnökség és a felügyelőbizottságok tevékenységének keretei az önkormányzatok állami felügyeletének rendjét szintén törvény szabályozza.

5. Mit tehetnek érdekünkben azok, akiket biztosítási képviselővé választunk?

A biztosítottakat képviselni, az ország legjelentősebb ellátási rendszerét irányítani igen felelősségteljes munka. Különösen fontos és az alapvető érdekeket érinti a képviselők munkája a jelenlegi gazdasági válság viszonyai között, hiszen közismert, hogy — a jelentős mértékű járulékok ellenére is — a gazdaság általános helyzetének folyamatos romlása miatt csak részben őrizhető meg a pénzbeni szolgáltatások reálértéke és egyre több a feszültség a természetbeni juttatások (egészségügyi szolgáltatások) működésében is. Megkezdődtek az előkészületek a nyugdíjrendszer átalakítására és az egészségügyi ellátás reformjára.

A biztosítottak alapvető érdeke, hogy maguk határozhassák meg képviselőik útján, hogyan alakítsák át a biztosítási szolgáltatások rendszerét úgy, hogy annak működőképessége fennmaradjon, szerkezete a legáltalánosabb igényekhez igazodjon.

A szakszervezeti jelöltek közül megválasztásra kerülő biztosítási képviselőknek lehetőségük lesz:

— a nyugdíjkorhatárok, a keresetbeszámítási rendszerek, a különféle kedvezmények alkalmazásának befolyásolására, önálló törvényjavaslatok benyújtására;

— a táppénzrendszer és a betegszabadság rendszerének alakítására, az egyes egészségügyi szolgáltatások és gyógyszerek költségeihez való hozzájárulás elveinek meghatározására, az egészségügyi szolgáltatásokat nyújtó intézmények biztosítottak érdekeinek megfelelő versenyeztetésére;

— egy-egy szakma, ágazat, régiói sajátos érdekeit az önkormányzatban képviseljék, más szakmák, területek képviselőivel kölcsönösen előnyös kompromisszumokat kössenek.

Valamennyi biztosított közös érdeke, hogy a munkavállalói képviselők éljenek jogaikkal, használják ki lehetőségeiket.

6. Milyen jogokat szereznek azok, akik választanak?

A biztosítási önkormányzatok biztosítotti (munkavállalói) képviselőit az állampolgárok közvetlenül választják a szakszervezetek által összeállított listák alapján. *A választás önmagában is lehetővé teszi, hogy a munkavállalók befolyással legyenek az általuk befizetett járulékok felhasználására.* Az önkormányzatok létrejöttével a társadalombiztosítási alapok igen jelentős összege felett már nemcsak a kormány, a költségvetés rendelkezik, hanem a járulékfizetők képviselőinek irányítási és ellenőrzési lehetősége lesz.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének, mint a legnagyobb szakszervezeti szövetségnek esélye van arra, hogy az önkormányzatokban jelentős arányt érjen el, meghatározó súlyt kapjon. Szövetségünk tagságának döntő többsége a termelő és szolgáltatóágazatban dolgozik, így az önkormányzati választásokon keresztül jelentősen erősödhet a munkások és alkalmazottak érdekérvényesítő képessége a legfontosabb ellátási területeken, a nyugdíj és egyéb pénzellátások, valamint az egészségügyi szolgáltatások rendszerének alakításában.

A szakszervezeteknek képviselőiken keresztül közvetlenül módjuk lesz törvényjavaslatokat, törvénymódosításokat kezdeményezni a szociális ellátás legalapvetőbb szolgáltatásainak fejlesztését, mértékét és szintjét befolyásolni. Szövetségünk szakmai szervezetei a támogatásukkal választott képviselőktől igényelhetik és számon kérhetik a szakmai érdekeket is figyelembe vevő képviseletet.

Nyugdíjas tagjaink nemcsak a négy közvetlen képviselőjük útján, hanem szövetségünk delegáltjai segítségével is érvényesíthetik érdekeiket. Az önkormányzati képviselőkön keresztül elérhetjük, hogy a társadalombiztosítás bürokratikus igazgatási apparátusa a biztosítottak problémáit magáénak érző, valódi szolgáltató szervezetté alakuljon.

A széles körű részvétel a választásokon, az elért siker nemcsak a társadalombiztosításban kamatozhat, hanem jelentősen erősíti szövetségünk súlyát, jelentőségét az érdekérvényesítés és képviselet valamennyi területén. Fogjunk össze magunk és családunk anyagi biztonságának erősítése érdekében! Mi döntsük el, ki képviseljen minket az önkormányzatokban!

A hat szövetség két levele

A hat szakszervezeti szövetség — Autonóm Szakszervezetek, Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés, LIGA Szakszervezetek, Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége, Munkástanácsok Országos Szövetsége és a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma — február 11-én az alábbi levelet küldte dr. Kiss Gyulának, az Országgyűlés szociális, családvédelmi és egészségügyi bizottsága elnökének.

Tisztelt Elnök Úr!

A társadalombiztosítási képviselők választásáról szóló törvénytervezethez benyújtott indítvánnyal kapcsolatos megkeresésével összefüggésben tájékoztatjuk, hogy a kormány és a szakszervezetek közötti megállapodást aláíró hat szakszervezeti szövetség mind a társadalombiztosítási képviselők választásáról szóló törvénytervezet, mind az 1991. évi XXVIII-as törvény módosítására benyújtott tervezetnek csak a kormány által benyújtott változatával ért egyet, ismételten megerősítve, hogy a két választásra egyidejűleg kerüljön sor.

Egyúttal tájékoztatjuk, hogy a kialakult helyzetre való tekintettel a mellékelt levéllel fordultunk Antall József miniszterelnök úrhoz. Kérjük a bizottság állásfoglalásának kialakításánál a fentiek mérlegelését!

★

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Hat országos szakszervezeti szövetség képviselői február 10-én megbeszélést tartottak és egyebek mellett értékelték a szakszervezeteket érintő, a parlament napirendjén szereplő törvénytervezetek vitája kapcsán kialakult helyzetet.

Ennek során megállapítottuk, hogy a szakszervezetek és a kormány között kötött megállapodások mind ez ideig teljesültek, a parlament napirendjén szereplő törvénytervezetekkel kapcsolatban benyújtásra került módosító indítványokat a kormány, illetve a bizottságok rendre elutasították. Mindemellett a legutóbbi napokban azt tapasztaltuk, hogy egy képviselői indítvány, amely a tb-választások érvényességét 25 százalékos „küszöbértékhez" javasolja kötni, illetve érvényes, de 50 százalék alatti részvétellel megvalósuló választás esetén „korlátozott érvényességet" tulajdonít a választásoknak, és amely javaslatok — ismereteink szerint — a kormánypártok támogatását is élvezik, alapvető ponton érintik a megállapodás szerinti törvénytervezetet, így a korábbiakhoz képest új helyzetet teremtenek.

Ez értelmezésünk szerint azt jelenti, hogy a kormánynak nehézségei támadtak az általa a szakszervezetekkel megkötött megállapodás érvényre juttatása terén. Ebben a helyzetben a kormány és a szakszervezetek között haladéktalanul magas szintű tárgyalásokra lenne szükség, hogy a szakszervezetek megítélhessék: *mi indokolja e módosító szabályok megjelenését, illetve támogatását, és milyen kölcsönösen elfogadható megoldások kínálkoznak az említettekkel összefüggésben.* A szakszervezetek eddig sem zárkóztak el az ésszerű kompromisszumoktól, de ehhez meg kell teremteni az érdemi mérlegelés lehetőségét. Ezért azt kezdeményezzük Miniszterelnök úrnál, hogy a kormány Ön által megbízott képviselője haladéktalanul folytasson megbeszélést a szakszervezetek vezetőivel, hogy kölcsönös erőfeszítésekkel elkerülhetővé váljon a kormány és a szakszervezetek közötti igen nehéz alkufolyamat eredményeként létrejött megállapodás ellehetetlenülése.

Tájékoztató a tárgyalásokról

A hat szakszervezeti szövetség és a kormány képviselői megerősítették azt a szándékukat, hogy a társadalombiztosítási önkormányzatok minél előbb létrejöjjenek. Abban is egyetértés mutatkozott, hogy a társadalombiztosítási önkormányzat társadalmi támogatottsága érdekében közös érdekük, hogy a társadalombiztosítási önkormányzati képviselők választásán a választópolgárok minél nagyobb arányban vegyenek részt. Ennek nyomatékosítása érdekében a felek nem ellenezneznek egy olyan megoldást, hogy a választási törvény a választások érvényességi feltételeként a választójoggal rendelkezők legalább 20 százalékos részvételét írja elő, amennyiben biztosítható, hogy az önkormányzatok érvénytelen választás esetén is rövid időn belül létrejöjjenek. Ezt a megoldást a benyújtott törvényjavaslat alábbi módosítása szolgálná:

„36. § (3) bek. A választás egyfordulós.

a) A választás érvényes, ha a választójoggal rendelkezők legalább 20 százaléka érvényesen szavazott.

b) Ha a választásra jogosultak 20 százalékánál kevesebb választópolgár adott le érvényes szavazatot, akkor a biztosítási ellátásra jogosultak biztosítási képviselőit a választáson legalább X százalékos támogatottságot szerzett szakszervezeti szövetségek delegálják a választáson elért szavazati arányok figyelembevételével.

(4) Felhatalmazást kap a kormány, hogy a delegálás részletes szabályait a választások időpontjáig kiadásra kerülő kormányrendeletben az ÉT munkavállalói oldalának véleménye alapján szabályozza."

A fenti szöveg elfogadásáról a szakszervezeti szövetségek képviselőinek választott testületiekkel konzultációt kellett folytatniuk, amelynek eredményét 1993. február 18-ig közölték a Népjóléti Minisztériummal és az Országgyűlés Szociális, Egészségügyi és Családvédelmi Bizottsága elnökével. A fenti tartalmú módosító indítvány benyújtása esetén a népjóléti miniszter a kormány nevében a törvény végszavazásakor azt támogatni fogja. A kormány kötelezettséget vállalt arra, hogy a fenti módosításban említett kormányrendeletet az Érdekegyeztető Tanáccsal egyetértésben adja ki.

Sebesvonat indul

Kevés olyan város van az országban, ahová az eljutás a fővárosból vasúton olyan hosszú időbe telik és bonyodalmas, mint *Balassagyarmatra.* Ha valaki a Nyugati pályaudvaron száll vonatra, Vác állomáson kell átszállnia és döcöghet órákat, míg célba ér. A másik lehetőség, a Keleti pályaudvarról indulva, Aszód-átszállással, valamivel gyorsabb. Ezen a két útvonalon, személyvonattal három óra az eljutási idő.

Ezek után nem csoda, hogy a távolabb utazók, főként a Budapestre bejárók elpártoltak a vasúttól és a Volánt választották.

A vezérigazgatóság és a budapesti üzletigazgatóság forgalmi szakembereit régóta foglalkoztatta: *miként lehetne az utazási időt csökkenteni. Végre megszületett a döntés. Március 1-jétől a MÁV két közvetlen sebesvonatpárt állít forgalomba* a Budapest-Keleti pályaudvar—Aszód—Balassagyarmat viszonylatban. A sebesvonat menetideje két óra.

Ennek a kezdeményezésnek bizonyára örülnek a nógrádi térségben lakó vasutasok. De remélhető az is, hogy a „civilek" közül is sokan visszatérnek majd a vasúthoz.

(vf)

A Szövetségi Tanács állásfoglalásai

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa áttekintette az üzemi-közalkalmazotti tanácsi választások előkészítésének helyzetét a szövetséget alkotó tagszakszervezeteknél és a társadalombiztosítási önkormányzatok biztosítási képviselőinek megválasztásával összefüggő teendőket.

1. A Szövetségi Tanács ismételten sürgeti, hogy a munkavállalók kiszolgáltatottságának csökkentése, a munkavállalói biztonság megőrzése és erősítése érdekében — a Munka Törvénykönyvében és a közalkalmazottak jogállásáról szóló törvényben biztosított jog alapján — mielőbb jöjjenek létre a munkahelyi üzemi-közalkalmazotti tanácsok. A szakszervezeti szervezkedés szabadsága, a szakszervezeti jogok gyakorlása mellett a munkavállalók beleszólási jogát biztosító üzemi tanácsok létrejötte is feltétele annak, hogy rendezett, kiszámítható, a munkavállalók számára is garanciákat nyújtó viszonyok jöjjenek létre a munkahelyeken. Az MSZOSZ tagszervezetei, a hozzájuk tartozó munkahelyi szakszervezetek cselekvő részesei a munkahelyi választási bizottságok létrehozásának, a választások előkészítésének, és a vállalatok-intézmények többségénél minden feltételt megteremtettek ahhoz, hogy a törvény által előírt időpontban választások útján végre létrejöjjenek a munkavállalói jogok gyakorlását garantáló intézmények.

2. A Szövetségi Tanács hasonlóan nagy jelentőséget tulajdonít a társadalombiztosítási önkormányzatok megalakításának, mely végre a járulékfizetők ellenőrzése alá helyezné a munkavállalók, a nyugdíjasok, a munkanélküliek szociális biztonságát szolgálni hivatott társadalombiztosítási alapok felhasználását. A társadalombiztosítás önkormányzati irányítása, ezen belül a szakszervezetek által jelölt biztosítási képviselők munkája adhat garanciát arra, hogy a mai és tegnapi munkavállalók elemi szociális jogai betegség, baleset, gyermekszülés esetén, és nyugdíjba vonulás után is biztosítva lesznek, nem sérülnek, sőt hosszabb távon bővülnek.

3. A Szövetségi Tanács rendkívül fontosnak tartja, hogy az Országgyűlés — a benyújtott, és már vitára bocsátott törvényjavaslatok alapján — sürgősen fogadja el a szakszervezeti szövetségek megállapodása alapján megfogalmazásra került törvényjavaslatokat a társadalombiztosítási képviselők választásáról, és az 1991. évi XXVIII-as törvény módosításáról. E törvényjavaslatok a szakszervezetek, valamint a szakszervezetek és a kormány közötti hosszú alkufolyamat eredményeképpen megszületett, egymással szorosan összefüggő, kölcsönös kompromisszumokat tartalmazó megállapodásokat tartalmazzák. Éppen ezért a törvénytervezeteken eszközölt minden változtatás e megállapodások sérelmére történik, és függően attól, hogy mi ezek tartalma, messzemenő következményekkel járhat.

A benyújtott törvények változatlan tartalommal történő sürgős elfogadásával lehetővé válna, hogyha nem is a hatályban lévő törvény által előírt, ma már láthatóan nem tartható időpontban, de ahhoz igen közel, néhány héten belül — a most elfogadásra kerülő törvényekben rögzített időben — mindkét választásra sor kerülhessen. A Szövetségi Tanács meggyőződése, hogy az üzemi tanácsi választások lebonyolítása ennél tovább nem halasztható. Nemcsak azért, mert végre rendezett viszonyok kellenek a munkahelyeken, hanem azért sem, mert mára a dolgozók, a szakszervezeti tagság jelentős része magában a jogállamban és a jogrendben kezdik elveszteni a hitüket, ha azt látják, hogy jogaikat törvényben biztosító intézmény létrehozása minduntalan halasztást szenved.

4. A Szövetségi Tanács — bízva abban, hogy az Országgyűlés a társadalombiztosítási képviselők választásáról szóló törvényt a közeli napokban elfogadja —, úgy döntött, hogy a választási törvény elfogadását követően, az üzemi-közalkalmazotti tanácsi és társadalombiztosítási választások időpontjának ismeretében felgyorsítja a felkészülést a társadalombiztosítási választásokra, vagyis az MSZOSZ jelölt listájának összeállítását, a választások előkészítését, a választási bizottságokba delegáltak felkészítését, a választási kampánystábok létrehozását.

5. A Szövetségi Tanács egyúttal felhívással fordul valamennyi szakszervezeti taghoz, munkavállalóhoz, nyugdíjashoz, munkanélkülihez, hogy felismerve az üzemi tanácsi és társadalombiztosítási választások fontosságát, azt, hogy saját jogaik gyakorlása, jövőjük, biztonságuk erősítése e választások tétje, éljenek a választás lehetőségével! Vegyék kezükbe saját sorsuk irányítását, vegyenek részt a választásokon, és szavazataikkal azokat a jelölteket, azokat a szakszervezeteket támogassák, akik eddigi munkájuk, érdekvédelmi tevékenységük alapján rászolgáltak a bizalmukra!

Az MSZOSZ-t alkotó szakszervezetek számítanak az állampolgárok, a dolgozók bizalmára!

★

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa az üzemi-közalkalmazotti tanácsi választásokra és a társadalombiztosítási önkormányzati választásokra való felkészülés legfontosabb szövetségi szintű feladatairól a következő állásfoglalást hozza:

1. El kell érni, hogy a társadalombiztosítási önkormányzati képviselők választásán az MSZOSZ országos listájáról a lehető legtöbb jelölt jusson be az önkormányzatokba, az üzemi-közalkalmazotti tanácsi választásokon pedig az MSZOSZ-t alkotó szakszervezetek jelöltjeinek győzelmét. A választások során arra kell törekedni, hogy az MSZOSZ biztosítási képviselőinek aránya az önkormányzatokban tegye lehetővé az általuk képviselt dolgozók érdekeinek érvényesülését a társadalombiztosítási döntésekben, az üzemi tanácsokban pedig döntő szerepe legyen az MSZOSZ-t alkotó szakszervezeteknek. Csak a mindkét választáson elért siker biztosíthatja, hogy az MSZOSZ és tagszakszervezetei továbbra is kellő gazdasági, politikai súllyal, meghatározó befolyással vegyenek részt az érdekegyeztetés különböző színterein, a munkavállalói érdekek érvényesítésében.

2. Mind az üzemi-közalkalmazotti, mind a társadalombiztosítási választások előbbiekben megfogalmazott céljainak megvalósítása érdekében szükség van az MSZOSZ szintjén szervezett országos és regionális választási kampányra. A választási kampány fő célja az állampolgárok, a dolgozók érdeklődésének, és érdekeltségének felkeltése a választásokon való részvételben, és annak bizonyítása, hogy érdekvédelmi eredményeik és törekvéseik alapján az MSZOSZ és tagszakszervezetei, azok jelöltjei méltóak a dolgozók, de egyúttal a lakosság bizalmára is.

3. A társadalombiztosítási választások összefogására, központi irányítására, de az üzemitanács-választások bizonyos fokú koordinálására, központi propagandájának biztosítására az előzetes döntésnek megfelelően MSZOSZ központi kampánystábnak kell működnie. Az eddigi előkészítő munkák bázisán, azok tapasztalataira is építve, meg kell, hogy kezdjék munkájukat az ágazati-szakmai, a megyei és ahol csak lehet, az üzemi-munkahelyi szinten is letrehozott kampánystábok.

Az üzemitanács- és társadalombiztosítási választások sem céljukban, sem lebonyolításukban nem szakíthatók el egymástól. Ezért az MSZOSZ választási kampánya, kampánystábjának működése sem jelenthet elkülönült tevékenységet, a szakszervezeti mozgalom minden szintjén, jóllehet eltérő hangsúllyal, de meg kell jelennie mindkét választással kapcsolatos kampánymunkának.

A szervezeti és szellemi erők összefogása érdekében a központi kampánystáb munkájában a lehető legközvetlenebb módon részt kell vállalniuk a legnagyobb, regionális képviseletekkel is rendelkező ágazati-szakmai szakszervezetek és megyei kampánystábok vezetőinek. A választási törvény elfogadását követően néhány napon belül az MSZOSZ-kampánystáb, az ágazati-szakmai szakszervezetek, valamint a megyei kampánystábok vezetőinek részvételével kétnapos felkészítő értekezletet kell tartani.

4. Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa jóváhagyja, hogy a választásokkal összefüggő központi, MSZOSZ szintű (ezen belül regionális) kampány céljára egyszeri befizetésként meghatározott összeget biztosítanak.

5. A Szövetségi Tanács felhatalmazza az Ügyvivő Testületet, hogy kezdje meg az MSZOSZ országos listájának összeállítását a társadalombiztosítási képviselők választására. A listára kerülő jelöltek kiválasztásának elveként a következőket javasolja:

— a lista szavazólapon is szereplő első öt helyén a legismertebb szakszervezeti vezetőket, illetve, ha van erre alkalmas jelölt, országos hírű szakembereket kell szerepeltetni,

— a listán az önkormányzatba való bejutás esélyével bíró helyen lehetőleg minden nagyobb szakma (rokonszakma), illetve megye jelöltje szerepeljen (ez a követelmény nyilvánvalóan csak korlátozottan érvényesíthető),

— az országos lista összeállításánál törekedni kell arra, hogy az egyes megyékből azok az emberek is szerepeljenek rajta, akiknek ugyan nincs esélye — mert a lista sokadik helyén van — a bejutásra, de az önkormányzat létrejötte után számítunk munkájukra a megalakuló helyi, területi testületekben,

— a lehető legszélesebb körben törekedni kell minden olyan társadalmi szervezettel, egyesülettel való együttműködésre, amelyek a munkavállalói törekvésekkel összhangban lévő, ám sajátos érdekeket képviselnek a társadalombiztosításban.

Elődeinkre emlékezve

Mának szóló üzenet

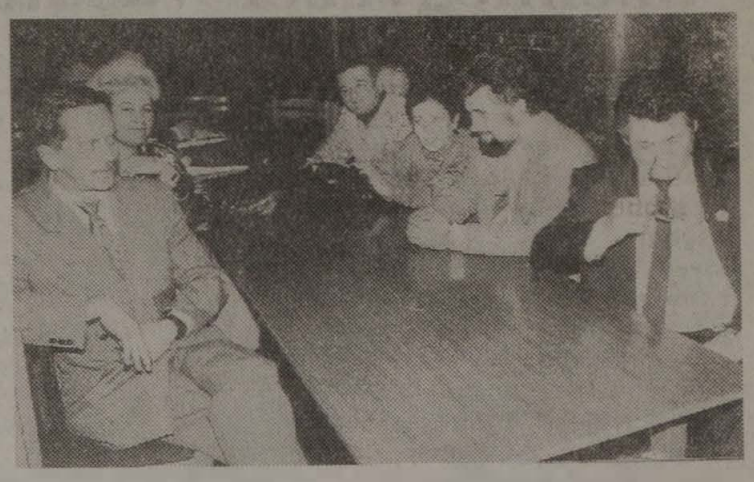
(Folytatás az 1. oldalról.)

révén visszafordíthatatlanul kialakult a vagyonos réteg. Napjainkban Magyarországon, a piacgazdaságra való áttérés, az állami tulajdon privatizációja, ami egy speciális, megkésett eredeti tőkefelhalmozásként is felfogható, szintén a vagyonos réteg megteremtését tűzi ki célul.

Ami szintén közös, hogy mind a XIX., mind a XX. század végi tőkefelhalmozás a tulajdonnal nem rendelkezők rovására történik, a finanszírozás fő forrása a ki nem fizetett bérek, a szűkülő szociális juttatások, a jövedelmek árakon, adókon történő elvonása, elértéktelenítése, a társadalom tömeges elszegényedése. Ugyancsak közös jellemző a gyors gazdasági hatalomkoncentráció. *Újra aktuálissá lett harcot indítani a növekvő munkanélküliség és a tömeges elszegényedés ellen.*

Az a vagyonosok között terjedő nézet, hogy a szegénység megakadályozása érdekében először a módos, vagyonos réteget kell megteremteni — akár az elesettek rovására is —, majd a későbbi periódusban szükséges a szociális problémákra fordítani a figyelmet. Ez olyan abszurditás, mintha a koldus hitelez(ne) a bankárnak.

Elfogadhatatlan, hogy a gyermekek növekvő hányada — óvodások, általános iskolások — napi egyszeri főtt étel elfogyasztása nélkül éljen. Elfogadhatatlan, hogy visszatérjen az a társadalmi igazságtalanság, hogy a gazdag családok szerényebb képességű gyermekei tanulhatnak — hiszen képesek a költségeket fedezni —, miközben a szegény családok tehetséges gyermekei tömegesen kényszerülnek tanulás helyett kereső foglalkozás után nézni. Ennek következtében újra kasztosodnak az elit foglalkozások, létrejönnek a zárt társadalmi csoportok,



Szakszervezetünk képviselői az emlékülésen

másrészről az alacsonyabb képzettségi fok újratermeli a veszélyeztetettséget, leértékeli a magyar munkaerőt.

Mozgósítani kell a szakszervezeteket, és ki kell kényszeríteni, hogy a politikai elitek önemésztő és sokszor öncélú presztízsvitái helyett az energiákat a társadalom nagy többségét érintő és érdeklő alapvető gazdasági és szociális kérdések megoldására fordítsák.

Minden apró eredmény csak harc, küzdelem árán kényszeríthető ki. Nem lehet csak a jó szándékra, az engedékenységre alapozni. Az alárendelt pozíció kiegyenlítése csak szervezett erővel lehetséges. A fűzfavessző is erősebb összefonva, mint szálanként. A történelem bizonyította, hogy a história színpadán csak azok a szerveződések játszottak tartós szerepet, amelyek a legszélesebb alapon szerveződtek, toleránsan viszonyultak a többség-kisebbség problémáihoz, és rugalmasan kezelték a különbözőségeket.

Az Általános Munkásegylet mának szóló üzenete, hogy egy munkásszervezetben az összetartozás az alapvető rendező-elv, a közös létből fakadó érdekazonosság a meghatározó. Így fordulhatott elő, hogy a nyomdászok együttműködtek a bőrösökkel, a szabókkal, a pékekkel, a magyarok az osztrákokkal, a németekkel, a szlovákokkal. *Alig foglalkoztak azzal, hogy kinek milyen a vallása.* Mindez arra bátoríthat bennünket, hogy kiaknázzuk az MSZOSZ-en belül a sokszínuségben rejlő lehetőségeket, ösztönözzük a platformok önálló arculatának a kialakulását.

A jelennek szóló gondolatok: a kormány és a munkaadók is kiszámítható, ésszerű megállapodásra kész és képes szakszervezetekben érdekeltek, amelyek kemény tárgyaló partnerek, de érdekeltek a békés megoldásokban.

Az újabb megmérettetésre, a közelgő választásokra kell most koncentrálnunk, annak tudatában, hogy az egzakt mérőszámokban kifejeződő többségi támogatottság messzemutató érdekvédelmi és politikai következményekkel jár. Az az alapvető cél, amiért elődeink harcba szálltak — a munkásság anyagi, szellemi felemelkedése, gazdasági felemelkedés, gazdasági emancipációja — még előttünk áll.

Kárpáti Sándor

A környezetvédő honatyák a MÁV-nál voltak vendégségben

Vendégek és vendéglátók Vác állomáson
Fotó: Tüttő Tibor

A parlament környezetvédelmi bizottsága február 10-én a MÁV-nál vendégeskedett. A honatyák ugyanis a Nyugati pályaudvar patinás királyvárótermében üléseztek. Már maga a hely megválasztása is egyértelműen arra utalt, hogy a közlekedési tárca vezetői keresik a kapcsolatot a környezetvédőkkel. Ám, ezt nemcsak a helyszín megválasztása, hanem az is igazolni látszik, hogy a minisztérium több vezetője, valamint *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója is részt vett a bizottság munkájában.

A helyszín ugyan azt is sejtette, hogy miről eshetett a legtöbb szó, erről azonban csak az ülés befejezését követő sajtótájékoztatón győződhettek meg az újságírók. *A környezetvédő honatyák az új közlekedéspolitikai koncepció tükrében foglalkoztak a közúti és a vasúti közlekedés helyzetével.* Az is kiderült, hogy a két ágazat fejlesztését illetően még a bizottságban sem lehet teljes az összhang. Pedig azt ma már senki sem vitatja, hogy a vasút jóval környezetbarátabb, mint a közúti közlekedés. Egyrészt azért, mert csak egyharmadnyi területet igényel, másrészt, hatodannyi energiát fogyaszt és lényegesen kevesebb szennyezőanyagot bocsát ki. Ennek ellenére úgy tűnik, hogy a közúti közlekedés részesül nagyobb támogatásban.

A zöldek például ténynek ismeretében állítják ezt — mondván —, hogy ez az új közlekedéspolitikai koncepcióban megfogalmazott elképzelésekre épült. Ezt számokkal is alátámasztották. Íme: miközben a személygépkocsik száma a becslések szerint 34-74 százalékkal nő majd, a belföldi közúti szállítás 30-70, a tranzitszállítás pedig 280-440 százalékkal emelkedik. *Ezzel szemben az új közlekedéspolitikai koncepció a vasúti áruszállítás mindössze 10 százalékos növekedéssel számol.*

A sajtótájékoztatón, a környezetvédelmi bizottság napirendjéhez kapcsolódva, *Csárádi János*, a MÁV helyzetéről, a tervezett fejlesztésekről tartott tájékoztatót, majd a bizottság tagjait és az újságírókat meghívta egy kis utazásra. A úticél Vác állomás volt. A vendégek egy Ganz—Hunslet gyártmányú, új villamosmotorvonatba szálltak. Valaki elismerően jegyezte meg: — Jó érzés ilyen korszerű, szép tiszta vonaton utazni...

(vizi)

Nemzetközi konferencia

A Friedrich Ebert Alapítvány öt vasutas-szakszervezet (a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Vasutasok Független Szakszervezete és a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége) együttműködésével kétnapos nemzetközi konferenciát rendezett Gárdonyban. A február 23-án, lapzártakor kezdődött „Európai úton a közlekedéspolitika — európai úton a szakszervezeti egyeztetés is?" című konferencia napirendjén szerepelt többek között az EK-n belüli vasutak modernizálása, valamint a létrejövő európai belső piac követelményeihez való alkalmazkodás kérdései. Emellett szó volt a vasutas-szakszervezetek és a kormány közötti 1992. évi megállapodás teljesülésének gondjairól, és a MÁV idei helyzetének várható alakulásáról is.

A rendezvény előtti sajtótájékoztatón a szakszervezetek képviselői kifejtették: közlekedési koncepció nélkül nem lehet szó a vasút megfelelő színvonalú fejlődéséről, tehát egy ilyen dokumentumra feltétlenül szükség van. A MÁV júliusra tervezett részvénytársasággá alakulása — mely csupán álprivatizáció, hiszen a tucatnyi létrejövő egyszemélyes kft. továbbra is MÁV tulajdonban, a MÁV pedig 100 százalékig állami tulajdonban marad — önmagában nem ad megoldást a gondok kezelésére. Az érdekképviseletek szerint új alapokról kell elindulni, ami viszont csak akkor lehetséges, ha a politika készenek mutatkozik az alapproblémák megoldására.

A konferencia meghívott előadói az EK brüsszeli közlekedési vezérigazgatójának és a német vasutas-szakszervezeteknek felelős képviselői, valamint a MÁV vezérigazgatóság szakemberei voltak.

Információs rendszer világbanki támogatással

Thomas Köhler, a német Andersen Consulting cég vezetője a közelmúltban meglepő nyilatkozatot adott a Frankfurter Allgemeine Zeitungnak. Mint mondotta: cége 1991 szeptemberében kapott megbízást arra, hogy 25 millió márkás világbanki támogatással országos szállítási menedzselési-információs rendszert tervezzen a MÁV-nak. Ezzel a rendszerrel a MÁV a lehető legjobbat kapja, olyan korszerű rendszert, amellyel még a német vasút, a Budesbahn sem rendelkezik.

A VSz számára nem közömbös

Hogyan alakul a kft.-kben tizennégyezer vasutas sorsa?

A tanácskozás résztvevői az előadót hallgatják

Csárádi János

(Folytatás az 1. oldalról.)

dásra is, amit a MÁV vezérigazgatójával írtak alá, s amely jó kiindulási alapul szolgál a kollektív szerződés megkötéséhez. *Ezután megerősítette, hogy a MÁV kft.-kkel a jövőben is jó együttműködésre törekszenek, és figyelemmel kísérik munkájukat.* Erre a találkozóra is azzal a szándékkal hívták meg a kft.-vezetőket, hogy a legilletékesebbektől, első kézből hallják: *hogyan sikerült az átállás?*

Papp Pál bevezetője után az ügyvezető igazgatók és a szakszervezeti bizottságok titkárai szinte egymásnak adták át a szót. Kényes kérdés nem volt. Őszintén, nyíltan beszéltek mindarról, ami a leginkább foglalkoztatja őket. Azt például többen is megfogalmazták, hogy a MÁV megalakította az egyszemélyes kft.-ket, de még mindig nem tisztázták: *kinek, mi a feladata?*

Voltak, akik a szindikátusi szerződésre hivatkoztak — mondván: *a kft. betartja az abban foglaltakat, a MÁV nem.*

A járműjavítósok amiatt panaszkodtak, hogy még mindig hiányoznak a működés legalapvetőbb garanciái. Kevés a megrendelés, a forgótőke, üresek az alkatrészraktárak.

A villamosfelsővezeték-építők még a járműjavítóknál is roszszabb helyzetben vannak, mert ők egyáltalán nem kaptak munkát. Miért? Azért, mert a MÁV-nak sincs terve. *Szabó István* ügyvezető igazgató kissé keményen, de őszintén, így fogalmazott: *„Nem mi akartunk kiválni a MÁV-ból. Ezt ránk kényszerítették. De ha már ez így történt, akkor a MÁV miért nem tartja be a játékszabályokat?"*

Ez a néhány, kiragadott példa csak ízelítő abból, ami a délutáni órákba nyúló tanácskozáson elhangzott. Ez is jelzi, hogy ez a találkozó elérte a célját. Olyan tapasztalatcsere volt, amely hasznos volt a kft.-vezetőknek és tanulságos a MÁV vezetői számára.

Az észrevételekre, javaslatokra Frányó Ferenc válaszolt. Ezután *Csárádi János* vezérigazgató, aki később kapcsolódott be a tanácskozás munkájába, kért szót. Elöljáróban örömmel állapította meg, hogy érdemes volt ilyen körben kicserélni a tapasztalatokat, feltárni a legégetőbb gondokat. *Azt ő is elismerően nyugtázta, hogy a kft.-be került üzemek, főnökségek és intézmények dolgozói továbbra is vasutasok maradtak.* Ez kétségtelen nem lebecsülendő eredmény. A munkát biztosító beruházásokról, felújításokról szólva pedig annak a véleményének adott hangot, hogy nem kell tovább várni. *Ha még nincs elegendő megrendelés, dolgozzanak csökkentett ütemben és keressék, kutassák a piacot, vasúton kívül is. Mivel senki sincs monopolhelyzetben, vállalkozzanak bátrabban.* S az egyes szakágak vezetői működjenek jobban együtt. Megnyugtató választ adott arra is, hogy a MÁV állományából a kft.-kbe kerülőket nem újfelvételesnek, hanem vasutasnak kell tekinteni. Magától értetődik, hogy a kedvezmények is megilletik őket.

Csárádi János végezetül arra hívta fel a figyelmet, hogy a szakági felügyelet nem szűnt meg. Ezért kívánatos, hogy velük is működjenek együtt.

V. F.

Szakmánként alakítsanak érdekvédelmi kamarákat

A MÁV szervezetéből kivált, és a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó tevékenységek és szervezetek gazdasági társasággá történő átalakításának munkájába a Vasutasok Szakszervezete is bekapcsolódott. A MÁV Vezérigazgatóság ugyanúgy mint az érdekvédelmi szervezetek ismeretlen megoldásra váró kérdésekkel kerültek szembe. A tapasztalatlanság, a jogszabályok megjelenése és változása rányomja bélyegét a közreműködők tevékenységére.

A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem vegyes vállalattá történő átalakításával kapcsolatban alakultak ki a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete közötti megbeszélésekre, egyeztetésekre és megállapodások megkötésére alkalmas kapcsolatok.

A kft.-k szervezésével összefüggő gyermekbetegségek először a MÁV Tervező Intézet és a MÁV Faipari Üzem átalakításakor jelentkeztek. *Nem volt sem a MÁV Vezérigazgatóságon, sem a főnökségeken, üzemekben egyeztetett álláspont.* Az érdemi kérdésekben született döntésekről az információ nem jutott el a munkavállalókhoz. A dolgozók folyosói értesülésekre szorítkoztak és a „jól értesültek" híreit elemezték, tárgyalták. Sajnos, a hivatalosan megtartott munkavállalói tájékoztatások sem szolgáltak használhatóbb információval.

A második ütemben végrehajtott, és az építési főnökségeket, és a járműjavítókat érintő átalakítási folyamat már kevesebb, de még mindig elegendő nehézséggel járt ahhoz, hogy az érdekvédelmi szervezetek továbbra is küzdjenek a munkavállalók érdekeinek érvényesüléséért. A folyamatba bekapcsolódó új szereplők a saját részérdekeiket a MÁV általános érdekei elé helyezték.

Nagy jelentősége volt az érdekvédelmi szervezetek és a kormány között létrejött megállapodásnak. A Vasutasok Szakszervezetének az a követelése, amely a kft.-kbe átkerülő munkavállalók további sorsát volt hivatott egyengetni, végül is sikerrel járt. A MÁV-nál eltöltött szolgálati idő, a MÁV kollektív szerződés érvényessége, az utazási kedvezmények, a szociális és jóléti ellátás mértéke még feszültségeket okoztak az egyeztető tárgyalásokon.

A Vasutasok Szakszervezete által emelt vétó végül egyeztető tárgyalásokat és megállapodást eredményezett. Az intéző bizottságokon több fordulóban tárgyalt kérdések jelentős részének megoldásához a Legfelsőbb Bíróság 154-es határozata is segítséget adott.

Szakszervezetünk már a kezdetektől látva a sokasodó megoldatlan kérdéseket és a szervezetre nehezedő nyomást, létrehozta a privatizáció kérdéseivel foglalkozó munkacsoportját. Ebben jogászok, közgazdászok, szervezők, pénzügyi szakemberek, az intéző bizottságok vezetői kaptak helyet. A munkacsoport kihasználva a rendelkezésre álló lehetőségeket, nagy mértékben hozzájárult a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete által aláírt megállapodás létrejöttéhez. A megalakult kft.-k hosszú távú működésének biztosításához a jövőben is szeretnénk hozzájárulni, azzal, hogy tovább kívánjuk folytatni az érdekvédelmi munkát.

A partneri kapcsolatok elősegítésére javasoljuk a kft.-k ügyvezető igazgatóinak, hogy szakmánként alakítsanak közös érdekeket megjelenítő kamarákat. A Vasutasok Szakszervezete pedig vállalja, hogy a kft.-kben tevékenykedő szakszervezeti tisztségviselők, a felügyelő bizottságba beválasztott dolgozói képviselők oktatását rövid időn belül megszervezi.

A vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó szervezetek átalakításánál a Vasutasok Szakszervezete az egyeztető megbeszéléseken részt kíván venni. Annál is inkább, mivel megállapítottuk, hogy a MÁV Vezérigazgatóság változtatni akar az átalakítás gyakorlatán. A döntéseket az igazgatóságok osztályvezetőire bízta és az érdekvédelmi szervekkel folytatandó tárgyalásokat is ezeken a szinteken szándékoznak lefolytatni. Ez a megoldás nem jó. *Az egységes elvek érvényre jutása érdekében vissza kell térni a vezérigazgatósági szintű döntésekhez.* A munkavállalók részére biztosítani kell az azonos feltételeket az új szervezetekben való munkához. A gazdálkodás feltételeit, az elvárásokat azonos módon, és mértékben kell meghatározni.

A kedvezőtlen, a VSz számára elfogadhatatlan és kezelhetetlen lebonyolítási rendszer hátrányai már megmutatkoznak az ÉHF-ek, a kocsitisztítók, az állomási takarító személyzet, a kertészetek átalakításának szervezésénél.

A Vasutasok Szakszervezete gyümölcsöző együttműködésre kész a MÁV egyszemélyes részvénytársasággá történő átalakításában is.

Dr. Péter Mihály

Többet kellene törődni a vasutasok átképzésével

A záhonyi körzetben szinte minden harmadik ember a vasútnál kereste a kenyerét, ami jelenleg azoknak is bizonytalan, akik még szolgálatban vannak. De mit mond az itt élő vasutasok érdekeit védő VSz területi titkára, *Pöhacker Attila?*

— Amióta a „kikötő" az ismert okok miatt agonizál, kétezer embert bocsátottak el, vagy jobb esetben kényszernyugdíjaztak. Az üzemigazgatóság központi létszáma is 162-ről 96-ra csökkent. A legszomorúbb az, hogy sokszor jól képzett, kvalifikált emberekről van szó, akikkel nem tudnak mit kezdeni. Ez a helyzet márciustól még rosszabbodik.

— Van-e lehetőség az átképzésre?

— *Arra lenne lehetőség, ha a megye illetékesei is többet törődnének ezzel. De milyen szakmára képezzenek ki mondjuk egy kocsirendezőt, termestert, forgalmistát, akik közel az ötvenhez húsz-huszonöt évet leszolgáltak a vasútnál?*

— Hallom, hogy itt is elkezdődött a privatizáció, az egyéni vállalkozás.

— Így igaz. Nálunk főleg raktározási vonalon, de oda csak trógerek kellenek.

— De az a vasutas is kezdhetne valamihez, akit végkielégítéssel bocsátottak el. Aztán jónéhányuknak kertes családi háza van, esetleg kárpótlási jegyhez, vagyis földhöz juthat.

A titkár kesernyésen elmosolyodik, aztán így magyaráz:

— *Amennyire ismerős e táj mezőgazdasági termelése, elsősorban kertészetre lehet gondolni.* De talán azt is tudja, hogy amíg volt keleti piaca ennek a megyének, az alma volt az aranya. Pár éve viszont a kutyának sem kell exportra a termés. A zömét feldolgozásra vásárolják fel fillérekért. Kiírtják a híres almáskerteket.

— És mit termelnek a helyén?

— Például napraforgót. Csak éppen arról feledkezett meg a jónép, hogy itt a környéken felszámolták az olajütőket. A termést az idén is olcsó áron nyugati cégek vásárolták fel, s most érkezik vissza importáruként a drága olaj.

— A szakszervezet mit tehet, hogy e körzet dolgozói kilábaljanak ebből az áldatlan helyzetből?

— *Nagyon keveset, hiszen a helyzet alapvetően akkor változhatna, ha a keleti partnereinkkel jelentősen emelkedne az áruszállítás.* Ez minden bizonnyal be is fog következni, ha mindkét oldalon normalizálódik a gazdasági helyzet. Én bízom ebben. De amíg ez be nem következik, az időt ki kellene használni arra, hogy korszerűsítsék a MÁV teherszállítását. Olyan menetrend szerinti pontossággal mint a személyszállítás. Hogy egyszerű hasonlattal éljek, az a megrendelő, aki például faáruval rakott kocsikat felad a tuzséri rakodón, ma 16 órakor biztos legyen abban, hogy az áruját mondjuk Veszprémben másnap 17 óra 30 perckor ki is rakhatja. De még ez sem minden...

— Hogy-hogy?

— *Mert a vasút erősen centralizált. A nagy házon belül sok az önmagáért való hivatal. Megmondom én őszintén, sokszor a szék határozza meg a tudatot.*

— Jól kiforgatta a marxi filozófia egyik tételét.

— Ez az igazság. A kényszerű gazdasági szociális kérdéseket is könnyebben meg lehetne oldani, ha a döntéseket megkonzultálnák a szakszervezettel. A gőgös tekintélyelvűség végül is sztrájkhoz vezet, ami nemcsak az ország gazdasági életét sújtja, és kellemetlenséget okoz az utazóknak, hanem anyagi, erkölcsi veszteség a vasutasnak is.

Dávid József

Piacszerzés = aktív alkalmazkodás

Fuvaroztatói értekezletek

A vasútnak, ha versenyképes akar maradni, meg kell nyernie az új fuvaroztatókat, s meg kell tartania a régieket, akik még léteznek.

Hogyan is volt régen? Jött a fuvaroztató, leadta a kocsimegrendelést, megkapta a kocsiját, rakodott, a vasút szállított, s végül az inkasszóról fizetett. Néha többet is, hiszen bírságövezetbe tévedt. A régi vállalatok áruit, vevőkörét, igényét, fizetőképességét ismerték. De vajon érvényes-e minden információ ma is? S az új cégek? Azokat is meg kell ismerni. Mit termelnek, hová adják el, milyen kiszolgálási igényeik vannak, mennyire megbízhatóak pénzügyileg?

A fuvaroztatói konferencia jól bevált tájékoztató rendszer volt a múltban. *Ez a kapcsolattartás járható út ma is, hiszen a Közlönyben megjelent változások és módosítások a vasúti szaknyelv nehézkessége miatt nem voltak mindenki számára érthetőek, s ma sem azok.* Fuvarpiacot szerezni most csak a fuvaroztatók igényéhez aktívan alkalmazkodva lehet, s az új kedvezmények, s többletszolgáltatások köztudatba vitele nem tűr halasztást.

A pécsi üzletigazgatóság kereskedelmi osztályának előadói január hónapban találkoztak Nagykanizsa, Kaposvár, Dombóvár, Szekszárd és Dunaújváros régi és új fuvaroztatóival. Tájékoztatták őket a vasút szervezeti felépítésében beállott változásokról, s arról, hogy a kapcsolattartás mely osztály mely csoportjával javasolt, kéréseikkel, panaszaikkal kihez, hová fordulhatnak. Felhívták figyelmüket a fontosabb változásokra. *Többek között arra, hogy a közúti szállítás felvállalásával bővítik a vasúti fuvarozást, azaz a saját gépkocsiparkkal* — vagy alvállalkozók közbeiktatásával — *a telephely és a rendeltetési hely között szállítási határidőn belül teljesítik a fuvaroztató igényét.*

Foglalkozik az üzletigazgatóság a közúti és rakodógépek bérbeadásával is. A MÁV felajánlja a közepes és nagykonténerek használatát nemcsak a szállítás idejére, hanem anyagtároláshoz is. Nem szükséges az árut további mozdításnak, töréskárnak, szóródás vagy elfolyás veszélyének kitenni, sőt lehetőség van az áru konténerből való értékesítésére, mivel a zárhatóság és a tűzbiztonság adott.

Gondot jelentett a mérlegeredmények megállapítása és késői közlése is. A tévedés kizárása érdekében digitális kijelzésű mérlegeket rendszeresített a vasút. Az eredményt telefonon azonnal lehet továbbítani, írásban 24 óra szükséges.

Új szolgáltatás a határállomásokon szervezett vámkezelés. Az áru belföldiesítve érkezik a rendeltetési állomásra, ahol azonnal átvehető. Szállítmányozási szolgálat keretében — a felvett megrendelés alapján — a Beremendi Cementműből a megrendelő telephelyére városközi konténerben cement- és mészhidrát-küldeményt továbbítanak, a megfelelő díjazás felszámításával.

Külön kell szólni a kedvezmények rendszeréről.

1991-től vezették be a szezonális rendszert, amelyben a kedvezmények mértéke negyedévenként változhatott. 1992-ben az elfuvarozott árumennyiség befolyásolta a kedvezmény nagyságát. Az idén mérlegelik a viszonylat és a mennyiség százalékos lehetőségét.

A fórumokon megjelent fuvaroztatók szükségesnek érezték, hogy a vasút tarifarendszeri változásait azonnal ismertesse, s kérték, hogy az év elején és az őszi forgalom megindulása előtt is legyen olyan összejövetel, ahol választ kaphatnak egyedi kívánságaikra. *A fuvaroztatók „készültek vasútból", többféle változtatás bevezetését indítványozták.* Számukra kedvező lenne, ha a tehervonatok éjszaka közlekednének, hogy azokat a nappalos munkaidőben kezelhessék; ugyanakkor a feladáshoz kért üres kocsit — vagy a leadásból visszamaradottat — reggel 6 órától vegye a vasút rendelkezésre bocsátottnak. Mindezzel együtt jár, hogy a kiszolgálómenetek igazodjanak a vállalatok munkaidejéhez.

A fuvaroztatók anyagilag érdekeltek a szállítási határidők betartásában, mert a partner csak a szállítás befejezése után fizet. *Kérték, hogy a vasút ne kezelje mereven a rakodási határidő betartását, s ne csak éjjelre, de hétvégére is adjon rakodásmentességet.*

A feladáshoz kijelölt teherkocsik műszaki állapota olyan legyen, hogy az „kibírja" átrakás nélkül a fuvarozást. Sajnos nagyon gyakori, hogy berakás előtt nemcsak takarítaniuk, de szegelniük, sőt hegeszteniük is kell, mert a kocsik alkalmatlanok a szállításra. A fuvaroztatók kiszolgáltatottságát bizonyítja a rakszerhiány is. A gabonafeladáshoz kért kocsikban nincs rinfúza, a magánrinfúza darabja 6000 forint. A négyajtajú kocsi esetében a költség 24 000 forinttal több. Szívesen vennék, ha a MÁV beszerezne elegendő mennyiségű eltolható oldalú, önürítős gabonaszállító kocsit. Sérelmezték, hogy a MÁV ezeket speciális szerkezetű kocsinak veszi, azaz 20 százalék pótdíjjal felemelve számítja a fuvart. Szerintük az a természetes, ha ők igényük szerint rendelnek szállítási teljesítményt, s a vasút az árut annak természetének megfelelően, a legoptimálisabb eszközzel szállítja el. Ha viszont nincs ilyen berendezése, akkor ne vállalja el a fuvart. *Kedvezőtlen, hogy a vasút így zsarolja a fuvaroztatókat a „speciális" kocsi rendelkezésre bocsátásáért.*

Meg kell említeni a MÁV-nál bevezetett új „folyószámlaszerződés" hátrányait. A vasút az előző évi szállítási tömeg fuvardíjának összesítésével határozta meg a szükségesnek vélt biztosíték értékét. Ez az összeg azonban olyan magas, hogy azt előre nem tudnák teljesíteni. A fuvarlevél-kiváltó naponta megy a bankba pénzért, majd a vasútra a fuvardíjat kifizetni. *Az új fizetési rendszerben ugyanis nem tettek különbséget jól fizető és rosszul fizető adós között.* Így valamennyi fuvaroztatót sújtja a magas biztosíték megkövetelése. Az új fuvaroztatók azt kérik, hogy a vasút egyenként egyezzen meg velük, hogy mennyi időre, mekkora érték legyen ez az összeg. (Ők heti fuvarértéket javasolnak.) A régiek viszont azt szeretnék, ha kaphatnának lehetőséget az első nem fizetés megtörténtéig, azaz, ha a régi hitelrendszer bizalma érvényesülne.

A MÁV azon kezdeményezéseit, hogy a szállítmányozási tevékenységet is felvállalja, jónak találták, sőt árajánlatot is kértek. Voltak olyan fuvaroztatók, akik jelenlegi szabad kapacitásukat felajánlották — alvállalkozóként —, ha a MÁV saját erőből nem tudná kielégíteni a tömegesen jelentkező igényt.

Amikor ez a tudósítás megjelenik, már összehívták az állomásfőnököket a fuvaroztatói értekezlet tanulságainak ismertetésére. Tudatosítják a szállítmányozás új lehetőségeinek formáit, azok díjkihatásait, illetve a kedvezmények mértékét, hiszen az állomásfőnökségek azok, akik a fentieket — mint elsődleges szerződéskötők — a jövőben a gyakorlatban hasznosíthatják.

Klencz Tiborné

Pörbölyi koporsók

A tizenegy gyermek halálát okozó pörbölyi tragédia megdöbbentette a közvéleményt. Az újságok részletesen beszámoltak a szomorú eseményről. Mi most — nem sokkal a baleset után — helyszínen járt tudósítónk írását közöljük.

A hatósági baleseti helyszínelő gépkocsi megkülönböztető jelzéseit használva olyan sebességgel száguld, hogy akarva-akaratlanul összehúzom magam a hátsó ülésen. Bokrok, fák, falvak, városok mellett suhanunk el. Közben az jár az eszemben, hogy az országban 1853 helyen van szintbeni kereszteződés, fényjelzővel biztosítva, amelynek használatát közúti és vasúti előírások szabályozzák. A MÁV feladata az átjáróra utaló műtárgyak megépítése és üzemben tartása. A gépjárművezető kötelessége az áthaladás szabalyainak maradéktalan betartása.

Az Országos Meteorológiai Intézet tájékoztatása szerint a baleset körzeteben —1 C-fok hőmerséklet volt, erős ködképződéssel. A látótávolság 50—100 méter közötti.

A 6-os főútról az 56-osra, majd az 55-ösre kanyarodunk. Az útátjáró Bátaszéktől talán kilométernyi távolságban van, Porbölytől ot kilométerre. Gépkocsink fékcsikorgása szinte suttogas a nagy zajban. Mentők, tűzoltók és rendőrautók tucatjai mellett szamtalan civil jarmű, sok ember. Hozzátartozók, hivatalos szemelyek.

Egy csapzott, idős férfi mellettem vagja le kerékpárját a földre es rohan a töltesoldalhoz. Később a faluban ismét találkoztunk. Akkor tudtam meg, hogy az unokaját kereste. Szerencses a gyerek, mert influenzás volt és az édesanyja az utolsó pillanatban meggondolta magát, és nem engedte el a bátaszéki iskolába. *Sok társának is az influenza mentette meg az életet.* Általaban hatvanan utaztak minden reggel. Most huszonkilencen voltak a buszon. Közülük tizenegy soha többé nem megy mar iskolába.

Az átjáró után mintegy száz méterre állt meg a szétszakított autóbuszt maga előtt toló vonat. A mozdony elejére egy jókora roncsdarab akadt fel. A többi szétszóródott az árokban. Füzeteket, könyveket lapoz a fel-feltámadó szél. Labam előtt szétszakadt iskolatáska, fél g kicsúszva belőle az uzsonnáscsomag, virágmintás szalvétapapírban. Mellette egy félpár gyermekcipő, tavolabb egy véres sapka.

A fénysorompó sötéten áll. Több mint egy hete uzemképtelen. Az akkumulátorát ismeretlen tettes lopta el. *Tavaly 478 ilyen akkumulátort vittek el.* Mit gondolhat ugyan most a tettes? És a többiek, akik a rézkábelek százkilométereit „gombolyították" fel eddig, azok gondoltak-e arra, hogy emberéleteket veszélyeztetnek? Nem rajtuk múlt, hogy nem történt tragédia.

A sebesült gyermekekért a mentők tíz percen belül érkeztek. Egy teherautorol néhány ember gyermekkoporsókat rak a földre. Hordágyat visznek el mellettem. Meglebben a fekete műanyagfólia széle. Szőke hajtincs gondörödik alatta . . .

A szekszárdi megyei kórházban a főigazgato főorvos tajékoztat. Ide tizenhárom gyereket szállítottak. *Négy nagy műtétet vegeztek, állapotuk válságos, háromé súlyos. Bajara hét sérültet vittek, köztük a gépkocsivezetőt is.*

A késő esti kórházi látogatók ismerősek: a Népjóléti Minisztérium allamtitkara és munkatársai. Segítséget hoztak, soronkívüli ellátást biztosítanak. A folyosón hetvennégy önkéntes véradó is várakozott.

Pörböly kicsiny falucska. Tisztes házaiban hatszázötvenen élnek. Közel a határ, s ez a környék a történelem országútjának szélén állt évszázadok óta. A helybéliek nevei is ezt példázzák: *német, szláv és magyar családok eltek itt egymás mellett békességben sok emberöltő ota.*

Mostantól tizenegy lakossal kevesebben vannak. Kihaltak az utcák. Csak a községháza korül van mozgás. *Gayer János* polgármester görnyedten, kisírt szemekkel ül az asztal mellett. Nem a saját gyerekét siratta, mert a kislánya szinten influenzás volt, s otthon maradt, hanem a többit. Hosszú hallgatás utan mondja csak, hogy a temetés költségeit az onkormányzat vallalta. Két felekezet lelkipásztora, a katolikus és a református végzi a szertartást. Hosszan maga elé néz, aztán szó nélkül felál. Teszi a dolgát, szervez, intézkedik. Telefonálás közben néha megrándul a válla.

Masnap, február 13-án a MÁV Vezérigazgatóság folyosojan találkozom egy vasutas kollégával. Felém nyújt egy jelentest, hogy olvassam: *„Budapest—Székesfehérvár vonalon egy jugoszláv gépkocsi tilos jelzés mellett, a fénysorompót megkerülve a sinekre hajtott. Két utasa a helyszínen meghalt."*

A MÁV szóvivője, *Galántai Ferenc* sajtótájékoztatón jelentette ki, hogy a MÁV vizsgálja azt is, hogy a mozdonyvezető betartotta-e a sebességcsökkentésre kiadott írásbeli rendelkezést.

A MÁV illetékesei szerint a vasúti berendezések rongálása, akkumulátorok, vezetékek eltulajdonítása a nemzetközi méretekben is jelentősnek számító baleset híre ellenére sem csökkent. Nincs olvan nap, hogy ne lopnának akkumulátort vagy rézkábelt.

Közlekedés-statisztikai adatok szerint a közúti—vasúti átjárókban az utóbbi tíz évben történt halálos balesetek száz százalékát emberi mulasztás okozta!

G. Szűcs László

A Vasutasok Szakszervezete mély megdöbbenéssel értesült a február 12-én 7 óra 25 perckor bekövetkezett vasúti-közúti szintbeni kereszteződésben Pörböly település tanulóit szállító autóbusz tragikus balesetéről.

A Vasutasok Szakszervezete ezúton fejezi ki részvétét a baleset minden áldozata, sérültje szüleinek, hozzátartozóinak. Fájdalmukban osztozunk.

Szakszervezetünk mindent elkövet annak érdekében, hogy a közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekedeteket segítsen megelőzni. Kérjük a magyar társadalom közreműködését, hogy az emberáldozatokat követelő felelőtlen sorompórongálásoknak elejét vegyük. Ez a baleset azoknak a lelkiismeretét is terhelje, akik ennek a sorompónak az akkumulátorát eltulajdonították.

Vasutasok Szakszervezete

★

Tisztelt Polgármester Úr!

Engedje meg, hogy a megdöbbentő és tragikus autóbusz-baleset áldozatai hozzátartozóinak, és az egész településnek a Magyar Államvasutak valamennyi dolgozója nevében a legőszintébb együttérzésünket fejezzük ki.

Tudjuk, hogy a hozzátartozók kimondhatatlan fájdalma, pótolhatatlan vesztesége anyagiakkal nem mérhető. Úgy gondoljuk azonban, hogy az Önkormányzati-alapítvány részére a MÁV által 800 000 forint és a Vasutasok Szakszervezete által 200 000 forint összeg humanitárius célra történt felajánlása, ha kismértékben is, megkönnyíti a szülők rendkívül nehéz helyzetét.

Tisztelettel:

Papp Pál,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke

Csárádi János,
a Magyar Államvasutak vezérigazgatója

Budapest, 1993. február 15-én.

★

A VSz pécsi területi tanácsának titkára, Kovács Sándor, az alábbi levelet küldte a pörbölyi polgármesteri hivatal vezetőjének.

A MÁV Pécsi Üzletigazgatósága mellett működő, mintegy hétezer tagot tömörítő Vasutasok Szakszervezete területi tanácsa nevében őszinte részvétünket fejezzük ki az elmúlt heti, levelünk írásakor tizenkét emberéletet követelő tragédia miatt. Levelünk elküldésével egy időben 50 000 forintot utalunk át a későbbiekben az Önök által tervezett emlékmű felállításához, tisztelettel adózva a vigasztalhatatlan szülők előtt. Az emberi felelőtlenség tragikus végkifejletét magában hordozó, végig nem gondolt cselekmények mementójaként szolgáljon az emlékmű, egyszerre emlékezve és figyelmeztetve az élethez való jog mások által nem csorbítható örök törvényére.

Korszakváltás a tervezőintézetben

Az idén immár negyven(!)éves lesz a MÁV Tervező Intézet, amelyet 1953-ban hoztak létre a hazai vasútfejlesztés, -korszerűsítés szolgálatára. Ennek az intézetnek a központja a Duna partján, a Széchenyi utcában volt, napjainkban viszont a budai oldalon, a Mészáros utca 19-ben található, a Déli pályaudvar szomszédságában. Ezt a tervező „nagyüzemet" Keresztfalvi László ügyvezető igazgató irányítja, akit arra kértünk, hogy avasson be bennünket a MÁVTI Kft. életének hétköznapjaiba, készítsen egy kis összegezést a múlt év tervezéseiről és az idei munkaprogramról.

— Ön 1992 júliusában vette át a MÁVTI vezetését. Fél esztendő nem nagy idő, a „betanulás" ideje ugyanakkor jó alkalmat teremt a fejlesztési elképzelések alapos mérlegelésére. Itt és most, 1993 elején hogyan lehetne jellemezni a MÁVTI munkatársainak közérzetét?

— Elöljáróban szeretném elmondani, hogy tizenhetedik éve dolgozom ebben a tervezőkomplexumban. Jól emlékszem arra a „hőskorra", amikor az intézetnek (a hetvenes, nyolcvanas években) ezer (!) dolgozoja, rengeteg kiváló szakembere volt. Statikus-tervezőként, majd csoportvezetőként, azt követően a Szegedi Igazgatóság területén létesítményi főmérnökként, visszatérve ide osztályvezetőként, a termelési ügyek intézőjeként munkálkodhattam. Megismertem, megszerettem ezt a bonyolult, ugyanakkor jó alkotószellemű világot. Ez egy komplex, sokoldalú munka, közel harminc tervezői szakmát fog ossze, a pályatervezéstől a laboratóriumi munkáig, a hidászati tervezéstől a kisajátítási ügyekig. Mi koncepcióformálással, tanulmánytervekkel segítjük a vasútvezetés helves, megalapozott döntéseit. Nem egy helyen dolgoztunk, hanem a főváros több pontján tevékenykedtünk. Az Andrássy úton, a Múzeum utcában, a Bajcsy-Zsilinszky úton és a Déli pályaudvaron készültek fejlesztési terveink. Napjainkban itt, a Déli pályaudvar szomszédságában „húzzuk meg magunkat" mintegy kétszázan. Innen kísérjük figyelemmel a MÁV jelenét és jövőjét, itt próbálunk mindent megtenni azért, hogy ez a hatalmas nagyüzem fejlődjön, korszerűsödjön, megfeleljen feladatainak. Örömmel mondom ki, hogy munkatársaim rendkívül igényes és fárasztó munkára vallalkozván, tudásuk legjavát nyújtják és arra törekszenek, hogy minden tervünk megvalósítható, magas színvonalú, a lehető legkorszerűbb alkotás legyen . . . Az elmúlt években több kollégánk — elsősorban anyagi megfontolások miatt — más tervezőgárdába „igazolt at", de szép számmal maradtak olyanok, akik életcéljuknak tartják a vasúttervezést, a hazai közlekedés fejlesztését és magas színvonalon teszik itt a dolgukat . . .

— Akárhogy is nézzük, maholnap itt van a századforduló, s vele az ezredforuló. Önök ezekben az években, hónapokban már olyan terveken dolgoznak, amelyek a XX. század végén, a XXI. század legelején valósulnak meg. A MÁV jövőjével kapcsolatban milyen tervezési területekre koncentrálnak az idén és a rákövetkező években?

— Mostanság a legrangosabb, legnagyobb feladatunk a hazai távközlés és a biztosítóberendezések tervezése. A távközlés esetében a számítógépes irányítási rendszer komplex kialakítása van soron, világbanki hitelek segitségével. 1994-ig Magyarországon már működő rendszereknek kell funkcionálniuk. A megrendelők az árujuk útját ezzel a távközlési, szállításirányítási rendszerrel tudják majd kovetni. A vasútnak és a fuvaroztatónak ez az új rendszer a tarifapolitikától kezdve mindenben nagy segítséget nyújt.

— Vagyis korszakváltásról beszélhetünk?

— Igen, különösen ami a biztosítóberendezések generációváltását illeti. A jelfogós biztosítóberendezésekről vasútunk átáll az elektronikus biztosítóberendezésekre. Erre a hatalmas feladatra a MÁV Vezérigazgatósága nemzetközi tendert írt ki. A kivalasztando típus honosításában feltétlenul számítanak a MÁVTI szakembergárdájara!

— Tervezőcsoportjaik 1992-ben mely területeken jeleskedtek, milyen nagyobb lelegzetű munkákkal foglalkoztak?

— Nagyon őszintén megmondom, hogy a mult esztendő tervezőintézetünk életében a legnehezebb év volt. A mi tradicionális, nagylétszámú intézetünket privatizálták, július elsejével kft.-vé alakították, csapatunk létszáma ötödére (!) csökkent. Ez a fájó folyamat híven tükrözte azt a valóságos gondot, hogy a vasúti tervezési igény drasztikusan csökkent. A pénzszűke miatti elmaradt fejlesztések nálunk csapódtak le elsőként Mivel a vasúti szállítás volumene 40 százalékra zuhant vissza, jelentősen csökkent a bevétel, fontos elképzelések finanszírozására nem jutott penz. Mindennek ellenére tervezőkollektívánk több fontos objektum tervezését valósította meg, illetve fejezte be. A gépészeti és technológiai osztályunk a vasút további villamosítási programjával erőteljesen foglalkozott, nevezetesen a délbalatoni vonal és a gyékényesi vonal villamosításával. Felsővezeték-tervező csoportunk egy új rendszert tervezett meg, méghozzá a kétszer 25 kilovoltos rendszert, amely a jövőben nagyon gazdaságosnak ígérkezik. A járműtechnológiát tervező csoportunknak nagyon érdekes feladat jutott: a villamos motorvonatok karbantartó bázisát tervezték meg az Istvan-telki, volt Landler Járműjavító meglevő épületében. Ez egy generális, nagy és szép munka volt részünkről. Tavalyi tervezőmunkánkat illetően kiemelném még a hegyeshalmi vonal felújítási terveit, valamint azt, hogy egy francia tervezőintézettel közösen elkészítettük a kelebiai vonal felújításának megvalósítási tanulmányterveit.

— Igazgató úr! Ha információim nem csalnak, önök a főváros környéki vasúti közlekedés korszerűsítésében is érdekeltek voltak, s azok ma is . . .

— Nos, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium mihamarabb szeretné megoldani Budapest tehermentesítését és környezetvédelmi helyzetének javítását a déli, elkerülő, közel száz kilométeres új vasútvonal megépítésével. Mi is eredményesen pályáztunk az új vasútvonal megvalósítási tanulmánytervének elkészítésével. Ebben a nagy munkában francia gazdasagi szakemberekkel és az Uvaterv szakértőgárdájával munkálkodunk együtt. Amennyiben a minisztérium komoly koncessziós partnert talál, bizonyára sikerül javítani, megoldani a tranzit gyorsítását es a nemzetközi árufuvarozást. Megvalósítási tanulmánytervünket április 30-ig kell elkészíteni és letenni a minisztérium szakértőinek asztalára.

— Óhatatlanul megfogalmazódik a kérdés: lesz pénz erre a hatalmas beruházásra?

— A vasúti törvény elfogadása nyoman az állam és a vasút kapcsolatrendszere meg fog változni. Tulajdonképpen az állam építi a sínpályát, a vasút pedig használati díjat fog fizetni. Mi nagyon reméljük, hogy az államkasszából igenis jut elegendő pénz a jelentős vasúti fejlesztésekre, új hidak építésére, az ország közlekedési viszonyainak a javítására. Amennyiben úgy alakul a tervezési igény, hogy a mi csapatunkra nagy és sürgős munkák várnak, akkor megkeressük régi szakembereinket és arra kérjük őket, hogy segítsenek nekünk. Békével váltunk el a létszámleépítések idején, s bízunk abban, hogy felkérésünkre igennel válaszolnak és kiváló külső munkatársként, tudásuk legjavat nyújtva, „besegítenek" a MÁVTI Kft.-nek . . .

— Kérem, hogy vázolja fel olvasóinknak az 1993-as esztendő néhány kiemelkedő tervét, elképzelését!

— Komoly kihívás számunkra ebben az esztendőben a hegyeshalmi vonal korszerűsítéséhez szükséges tervdokumentációk, megvalósítási ütemtervek elkészítése. Erre a vonalra a kormány segítségével a vasút német hitelt kap. Bízunk abban is, hogy a kelebiai vasútvonal korszerűsítésére a kormány megtalálja a megfelelő pénzügyi konstrukciót, netán francia segítséggel. Mint említettem, a déli, elkerülő vasútvonal koncessziós tervét április 30-ra leszállítjuk és eredményes tenderezés nyomán ott is folytatható lesz számunkra a munka. Nem beszéltünk még arról, hogy a KHVM kiírt egy tendert a magyarországi vasútvonalak további villamosítására (pl. a szombathelyi vonalon). Nem titkolom, hogy szeretnénk eredményesen szerepelni ebben a pályázati versenyben is. Megemlíteném továbbá, hogy a Keleti pályaudvaron átalakítják a Z—1-es kocsik fogadására, karbantartására, tisztítására a műszaki kocsiszolgálat régi épületét. Szegeden a ROLA-terminált tervezzük meg, s az Uvatervvel közösen készítjük el a nyíregyházi pályaudvar felújítási terveit.

— Köszönöm a beszélgetést.

Pállag J. Róbert

Van esély a fellendülésre

Kiss Lajos mozdonyvezető Kisszénáson váltja le „reggeles" kollégáját. Indulás előtt körbevizsgálja a matuzsálemi korú M 31-est, elégedetten állapitja meg, hogy a főkereten és az agyvezetéken anyagfáradás következtében nyiladozó repedés ma már nem hasad tovább.

Kondorosig 12 perc a menetidő, éppen elég arra, hogy megbeszéljük az esetleges vonalmegszüntetés esetén keletkező problémákat. (A 30 kilométeres sebesseg, a nyílegyenes, jelzők nélküli pálya nem akadálya a beszélgetésnek.)

— Húsz éve gőzmozdonyon kezdtem a szakmát — mondja *Kiss Lajos.* — Később vizsgát tettem dízelre, két eve pedig villanygépre is. A kondorosi vonalat hatan járjuk. Bár a békéscsabai vontatástól még eddig nem küldtek el mozdonyvezetőt létszámfölöslegre hivatkozva, hat embernek a mai viszonyok között nem lenne könnyű munkát találni. *Negyvenéves vagyok, a korkedvezményes nyugdíj még álomképnek is elérhetetlen.* A géplakatosszakmámmal pedig ezen a vidéken nem lehet megélni, akkora belőlünk a túlkínálat. Vállalkozni sem lehet, ahhoz több milliós induló tőke kéne, de még akkor sem biztos, hogy a befektetés valaha is visszatérülne. Így aztán ameddig csak lehet, marad a vasút. Én különben sem válnék meg szívesen ettől a hat kilométer hosszú szárnyvonaltól, ebben a zaklatott világban már az is sokat jelent, ha az ember nap mint nap nyugodt körülmények között dolgozhat.

— Azelőtt, főleg répaszezonban, akkora forgalma volt Kondorosnak, hogy minden személyvonatpár között tolatni kellett. A kicsiny M 28-assal olykor annyi kocsit vittünk át Kisszénásra, hogy a mozdony alig tudta megmozdítani a vonatot — villantja föl elmúlt idők szép emlékeit *Kerek Imre* vonatvezető. — Most az érkezés és indulás közötti időt tétlenül ücsörögjük át az egykori forgalmi irodában. *Ha az árufuvarozásban nem is lesz komoly változás, a vonalat a személyforgalom miatt sem szabadna megszüntetni.* Kondorosról nagyon sok fiatal utazik a legkülönfélébb oktatási intézményekbe, Kisszénás lakossága pedig ide jár bevásárolni. Innen viszik a tüzelőt csakúgy, mint a takarmányt. Közvetlen kövesút nincs is a két település között, Kisszénás majdnem olyan messzire esik a legközelebbi műúthoz, mint ide Kisszénás. Télen, hóbanfagyban a gyerekeket majd neki kell zavarni a határnak, mert ha a vonalat esetleg megszüntetik, itt más közlekedési eszköz nem nagyon lesz. *A másik probléma: mivel járnának be a Kisszénáson dolgozó vasutasok?* Vagy autóbusszal megkerülik a fél megyét, vagy nekivágnak gyalog, biciklivel, motorral a földútnak. De azt is csak nyáron tehetik, mert ősszel, télen, tavasszal, meg esős időben a földút többnyire járhatatlan.

— A jegyeladási statisztika számunkra kedvezőtlen képet mutat, hiszen az utasok hétvégeken a vonatvezetőnek fizetnek — állítja *Trabach Sándorné,* Kondoros állomás raktárnoka. — Pedig van olyan szombat, vasárnap, amikor vonatonként négy-ötezer forint is összejön.

— Az áruforgalmunk egészen a tavalyi évig jelentős volt. Szerintem a '92-es esztendőt nem is szabadna alapul venni, hiszen ismerjük az ország, ezen belül a vasút helyzetét, minden tekintetben általános volt a hanyatlás, miért éppen Kondoros lett volna kivétel. *A falu óriási kiterjedésű mezőgazdasági vidék központja, szerintem minden esély megvan a föllendülésre.* A szomszédságban például tervezik egy takarmánykeverő, -előállító centrum beindítását, ennek vasúton szállítanák az alapanyagot, és a késztermék kiszállítását is a vasútra bíznák. A cég szerint, amennyiben Kondoros megszűnik, úgy 15-20 teherautót kellene beszerezniök, ám ez esetben a MÁV-ot teljes egészében kirekesztik az üzletből, mert ha már egyszer föl kell rakodni a platóra, akkor sokkal célszerűbb az árut „háztól — házig" fuvarozni, mint a legközelebbi vasútállomásra.

Hogy mi mihez kezdenénk? — mereng a kérdés fölött *Trabach Sándorné.* — Kondorosról valamelyik városba bejárni közúton, autóbusszal, gyakorlatilag lehetetlen. Más kérdés, hogy a városi munkahelyekre éppen minket várnak-e?

(Thorday)

Ha osztályozó árán is, el kell kerülni a kiesést

A labdarúgó NB I őszi fordulójában meglepően jól rajtolt a Nyíregyházi VSC. Az ujonc vasutas csapat — a szakvezetők és a szurkolók nem kis örömére — szorgalmasan gyűjtögette a pontokat. A lelkesedéssel párosuló jó játék azonban nem sokáig tartott. A kedvencek nemcsak idegenben, hanem hazai környezetben is rendre hullatták a bajnoki pontokat. S mire elérkezett az őszi idény vége, a táblázat utolsó helyén végeztek. *A megszerzett 8 pont, s a 9 lőtt és 21 kapott gól önmagáért beszél.*

Ha egy csapatnak nem megy a játék, nem nehéz kitalálni, hogy mi következik: *menesztik az edzőt.* Nyíregyházán is az edzőcsere mellett döntöttek a klub vezetői. *Kovács János* vezetőedzőt ugyan nem menesztették, hanem közös megegyezéssel ezután nem az első csapat, hanem az utánpótlás kispadján ül majd. Lojális döntés volt.

Az NB I-es csapat mellé az éppen szerződés nélküli *Burcsa Győzőt,* a Videoton Waltham volt mesterét sikerült megnyerniük. Nyíregyházán mindenki abban bízik, hogy az egykori válogatott, a külföldi profi labdarúgást is kipróbált szakvezetőnek sikerül majd jól felkészíteni a csapatot a tavaszi idényre. Már az alapozás is az ő irányításával kezdődött.

— Hol és milyen körülmények között készült a csapat a tavaszi fordulóra? — kérdeztem *Pók Istvánt,* a klub ügyvezető elnökét.

— *Mivel az alapozáshoz Nyíregyházán, a tornateremtől az uszodán át az edzőpályákig minden rendelkezésre áll, a vezetőedzővel egyetértésben úgy döntöttünk, hogy a csapat helyben készül.* A klub anyagilag sem áll olyan jól, hogy egy, a várostól távoli helységben edzőtáborban biztosítsuk a csapat felkészítését.

— Hogyan sikerült az alapozás?

— *Megítélésem szerint jól.* Erről egyébként személyesen is meggyőződhettem. *Burcsa Győző igényes edző, nagyon megdolgoztatta a fiúkat.* Reméljük, az erőnléttel és a küzdőszellemmel nem lesz baj.

— A játékosállományban történt változás?

— Az idegenlégiósok közül három ukrán játékostól megváltunk, a többi maradt.

— Erősítés?

— A Kispest-Honvédtól sikerült leigazolni az MTK-t is megjárt *Ivanicsot.* Vele a csapat támadójátékának javulását várjuk. S van néhány tehetséges saját nevelésű játékosunk, akik már megértek arra, hogy az első csapatban is *kipróbáljuk* őket.

— A bajnoki rajt előtt tíz nappal a Nemzeti Sportban olvastam Burcsa Győző nyilatkozatát. Többek között amiatt panaszkodott, hogy sok a sérült a csapatban. Ez nem jó előjel.

— Az NB II-es Kaba elleni mérkőzés előtt négy kulcsjátékosunk szerepelt a sérültek listáján. Szerencsére a bajnoki rajtig rendbe jöttek.

— Az első mérkőzést idegenben, az egykor szebb napokat megért Újpest Megyeri úti stadionjában játsszák. Mire számítanak?

— *Nehéz mérkőzés lesz, de melyik nem az? Újpesten már az egyik pont megszerzése nagy fegyvertény lenne.*

— A tavaszi idény végén milyen helyezést tartanának reálisnak?

— *Mi abban is kiegyeznénk, ha a fiúk a direkt kiesést elkerülve, osztályozót játszanának.* Úgy ítéljük meg, hogy ez reális célkitűzés. Ezzel a vezető edző is egyetértett.

★

A labdarúgó NB I tavaszi idénye február 19-én kezdődött az Újpest—Nyíregyházi VSC összecsapásával. A szabolcsi vasutas csapat bemutatkozása az új edzővel jól sikerült. Gólt ugyan egyik csapatnak sem sikerült rúgni. Az egyik bajnoki pont megszerzése idegenben, azonban mindenképpen hízelgő a nyíregyháziakra nézve. Kezdetnek ez nem rossz. S ha a pontvadászatban nem ismétlődik meg az őszi szereplés, a kitűzött cél: *a bentmaradás elérhető.*

Visi Ferenc

Megállapodás

A Budapesti Üzletigazgatóság forgalmi osztálya irányítása alá tartozó szolgálati helyek 1993. évi létszámtervében és -kezelésében megállapodásra került:

1. A Budapesti Üzletigazgatóság forgalmi szakszolgálat létszámhiányos terület, ezért 1993. évben létszámracionálás címén elbocsátásra nem kerül sor.

2. A Budapesti Üzletigazgatóság forgalmi osztálya által előterjesztett — az 1993. január 21-i hálózati szakszolgálati megállapodásban foglaltak szerint — a szolgálati főnökségekre lebontott 1993. évi létszámtervet az érdek-képviseleti szervek tudomásul veszik, a záradékban felsorolt kitételek mellett.

3. Az előterjesztésben szereplő létszámtervek szolgálati főnökségenkénti munkaerő lebontását a helyi érdek-képviseleti szervek együttműködésével kell elkészíteni.

4. A munkálatoknak biztosítani kell a szolgálati főnökségekre kiadott sarokszámok létszámmal történő lefedezését.

5. Amennyiben a III—IV. csoportú szolgálati főnökségen a feladatok és a kiadott összlétszám nem hozható összhangba, ezt köteles a szolgálati főnökség a budapesti üzletigazgatóság forgalmi osztályának haladéktalanul írásban és indoklással együtt haladéktalanul jelenteni.

Az esetben a foglalkoztatható létszám végleges meghatározása a középszintű érdek-képviseleti szervekkel együttműködve történik meg.

Herczeg Mária
VSZ
Udvardi Péter
VDSZSZ
Czuppon Jenő
ÁTSZ
Kovács Ferenc
VFSZSZ
Kecskeméti Róbert
munkáltató

★

ZÁRADÉK

A Budapesti Üzletigazgatóságnál működő érdek-képviseleti szervezetek nem tudják elfogadni a hálózati megállapodásban leosztott 10 382 fős létszámot.

INDOKAINK:

1. Tekintettel arra, hogy a forgalmi osztállyal kötött megállapodásban is megállapítottuk, hogy a terület létszámhiányos, alátámasztja ezt a felmerült 660 446 túlóra, továbbá az, hogy szolgálati főnökségeinken kritikussá vált a létszámhelyzet, mely már az üzem és közlekedés biztonságát veszélyezteti. Nem tarthatók be a technológiai előírások, a munkáltatás rendjére vonatkozó szabályok.

2. A forgalmi osztálynak a szolgálati vezetőkkel történt előzetes egyeztetése során kiderült, hogy a forgalmi osztály tervszámaihoz képest a szolgálati főnökségeken 323 fős szakmailag megalapozott, jogos igény jelentkezett.

Ezek ismeretében felszólítjuk a Budapesti Üzletigazgatóság forgalmi osztályát, hogy ezen igényt haladéktalanul jelezze a forgalmi főosztálynak.

Herczeg Mária
VSZ
Udvardi Péter
VDSZSZ
Czuppon Jenő
ÁTSZ
Kovács Ferenc
VFSZSZ

„Nye poveda magyarski"

Ember legyen a talpán — s ha lehet, egy kicsit konyítson a szláv és román nyelvekhez is — az a kalauz, aki a záhonyi határállomástól a Pestig közlekedő vonatokon dolgozik.

Szem- és fültanúja voltam — a Záhonyból induló 621-es gyorson — *Aranyász János* jegykezelő torreádori hősies küzdelmének. Már a kocsiba bejövetel is egy hegymászó ügyességét igényli, mert ugye nemcsak az ülések feletti polcok vannak tele csomagokkal, hanem a kocsi közepén vezető közlekedőn is szalmabála nagyságú, hatalmas pakkok sorakoznak.

A felszólítás — mármint hogy kérem a jegyeket kezelésre — a jégvirágos ablakokra hányt borsó. Ha értik — hiszen az egyenruhás kalauz megjelenésére szükségtelen a magyarázat — sem akarják. Néhányan azért előszednek — mondjuk Nyíregyházáig érvényes — jegyeket de a legtöbb kézzel lábbal hadonászik, magyaráz, de nincs kegyelem. A kalauz szedi elő a blokkját...

— *Nooó! Tovaris, no bátyuska, vagy domine, sőt mister...*

Rimánkodnak, magyarázzák a szegénységüket, nyomorúságukat, s ez látszik is ruházatukon, ápolatlanságukon. Amikor nagy nehezen megértik, hogy a kalauz mekkora összeget ír a bilétára kórusban jajveszékelnek.

Egyik-másik asszony még sír is, de hát *Aranyász Jánosnak* nem lágyulhat a szíve. Neki a munkáját el kell végezni. Mert ha valahol felszáll az ellenőr..., jaj a munkahelye fölött is ott lóg a Damokles kardja...

Nem! Nem lehet egy jottányit sem engedni. A jegy árát — büntetéssel együtt — *be kell vasalni.*

Hát ez nem könnyű. Annyira nem, hogy Záhonytól Nyíregyházáig *Aranyász János* kalauz csak egy kocsiban volt képes a jegyvizsgálatot elvégezni. Gondolom, hogy a többi rábízott kocsikban — hacsak nem Pestig utaztak — a KGST-ingázók megúszták ingyen a határállomástól Nyíregyházáig.

Hirtelen eszembe jutott, hogy egy héttel ezelőtt Dunántúlról utaztam Pestre — a szóban forgó vonatszerelvényhez hasonló gyorssal —, ahol három jegykezelő dolgozott, de utas annyira kevés volt, hogy egy is kényelmesen elláthatta volna a feladatot.

Kérdem én a Záhony—Budapest között közlekedő zsúfolt vonatok jegykezelői nevében, hogy nem lehetne-e egyes gyér utassal közlekedő járatokról néhány kollégát a szóban forgó vonalra átirányítani?!

— d —

Durkó Gábor rajza

Baranyai Zoltán halálára

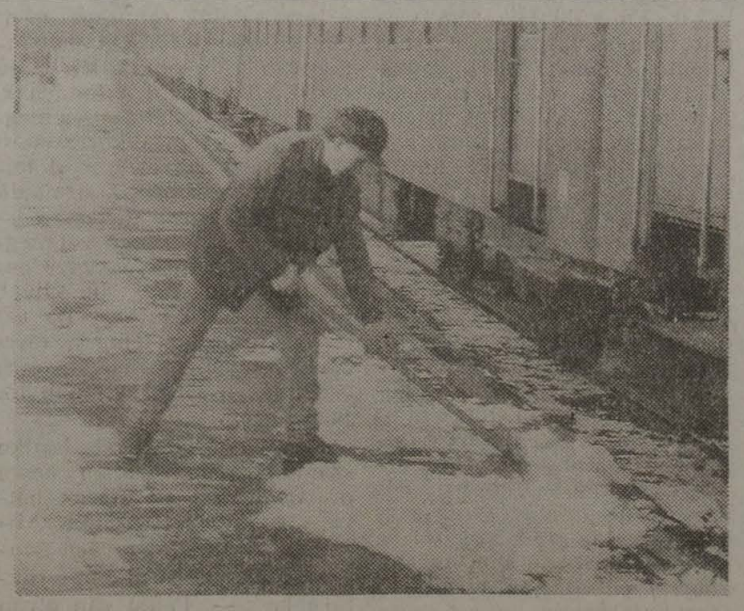
A munkatársak, jó barátok, kedves ismerősök halálhíre mindig megrazo. Különösen az, ha valakit élete teljében, váratlanul ragad el a halál. Mi is értetlenül álltunk, amikor hírét vettük: életének 57. évében elhunyt Baranyai Zoltán, a vasutas-szakszervezet volt osztályvezetője, lapunk külső munkatársa.

Vasúti pályája az Északi Járműjavítóban indult. Lakatosként kezdte, majd volt művezető, műszaki előadó, tervkészítő. Nem volt még harmincéves, amikor az üzemi szakszervezeti bizottság függetlenített termelési felelősének, három évvel később titkárának választották. Szorgalmas, törekvő ember volt. A napi munka mellett tanult, rendszeresen képezte magát. A Műszaki Egyetem járműgépész szakán 1968-ban gépészmérnöki diplomát szerzett, utána francia nyelvből középfokú államvizsgát tett.

A Vasutasok Szakszervezetébe 1974-ben került, s a szociálpolitikai és munkavédelmi osztály vezetésével bízták meg. Négy évig állt az osztály élén, amikor is egészségi okok miatt — saját kérésére — felmentették beosztásából. Ezt követően egy ideig az elnökségi irodát vezette, majd a szakszervezet nemzetközi ügyeit intézte. Megromlott egészsége miatt 1988. január 1-jétől került rokkantsági nyugállományba. Szerkesztőségünkkel továbbra is jó kapcsolatot tartott. A francia nyelvű vasúti és szakszervezeti folyóiratokból rendszeresen fordított és ha érdekes cikket talált, mindig felajánlotta közlésre a Magyar Vasutasnak.

Betegségén, amely ugyan nem kötötte ágyhoz, nem sikerült úrrá lennie. Hamvasztás utáni búcsúztatása április 28-án, délelőtt 9.30 órakor lesz a Rákoskeresztúri Új köztemető szóróparcellájában.

Emlékét megőrizzük!



Klabacsek Zoltán Józsefváros-pályaudvaron takarítja a havat a peronról

A százszoros véradó

Levelet kapott szakszervezetünk elnöke a Magyar Vöröskereszt vezetőségétől, amelyben közlik, hogy az érdi MÁV Villamos Vonalfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára *Pék Károly* százszoros véradó lett. Elismerésképpen ezért aranyéremmel tüntették ki.

A mi Karcsink alacsony, sovány testalkatú, aszkéta arcú férfi, Krisztus-szakállal. Nem őróla mintáznám az önkéntes véradókat, de a látszat sokszor csal. A VSz tanácsülésének szünetében beszélgettünk az elismerés előzményeiről.

— Hogyan lettél önkéntes véradó?

— *Hivatalosan harminc évvel ezelőtt adtam először vért, de már előtte is mint kiskorú, koromat letagadván életmentéshez ajánlottam fel a vérem.* Szeretem az embereket, s segíteni akarok minden bajba jutotton, ahogy tudok. Véremmel emberek életét menthetem meg, s ez minden elismerésnél, fizetségnél többet ér. Nem is fogadok el pénzt a véradásért.

Felesége és fia is az önkéntes véradók sorába lépett. *Pék Károly* hét éve minden hónapban két órát fekszik Gödöllőn az orvosi szobában, ahol nyolc deciliter vért vesznek le tőle. Ebből kicsapatják a vérplazmát, s addig ő infúziót kap, majd a plazmamentes vért ismét visszaáramoltatják a vérkeringésbe.

Ötvenedik születésnapjára a Vöröskereszttől megkapja a százhuszonötszörös önkéntes véradónak járó elismerést. A véradók érdekében a népjóléti miniszterhez petíciót intézett, amelynek lényegét elfogadta az Országgyűlés.

A Munka Törvénykönyve 107. §-nak d. pontja kimondja, hogy *„mentesül a munkavállaló a munkavégzési kötelezettsége alól a kötelező orvosi vizsgálat, valamint véradás miatt távol töltött teljes időtartamra".*

Szakszervezetünk vezetői a százszoros véradó *Pék Károlyt* a Vöröskereszt javaslatára elismerésben részesítették.

(Pásku)

Lakáscsere

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepen (XV., Vasutasház út 1.) lévő 47 négyzetmeteres MÁV bérlakásomat hasonló budapesti lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Sosztákné, 23-30; 29-50-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tatabányai 78 négyzetméteres, komfort nélküli MÁV lakásomat (földszintes) bármilyen budapesti egyszobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Tóth István 16-51-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Gyáli út 15 B. szám alatti 35 négyzetméteres, szoba-hallos, komfortos MÁV lakásomat dunaújvárosi másfél vagy kétszobás állami lakásra, vagy környékbeli kis házra, kizárólag aktív MÁV dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 25 12-198-as telefonszámon az esti órákban.

Elcserélném kazincbarcikai 52 négyzetméteres, két és fél szobás tanácsi lakásomat, budapesti egyszobás lakásra. Érdeklődni lehet munkaidőben: 01 36-72, 38-81-es üzemi telefonszámokon Jakab Vincénél.

Elcserélném Táplószelén lévő MÁV állomás épületében 1 l. szám alatti 100 négyzetméteres, négy szoba, előszoba, konyha, komfort nélküli lakásomat, kisebb két szobás lakásra, lehetőleg Jászberényben, vagy a közvetlen környékére, végrehajtó szolgálatnál dolgozó vasutassal. Ugyanitt eladó egy 400 négyszögöles építési telek is. Érdeklődni lehet: levélben vagy személyesen, Faragó István, Tápiószele, Rákóczi u. 56. I l. 2766.

Elcserélném debreceni 2 szobás, étkezős, 57 négyzetméteres társasházi öröklakásomat budapesti másfél vagy kétszobás összkomfortos MÁV bérlakásra, plusz 500 000 forint készpénz ráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Pálházi Péter, Debrecen, Füredi út 45. B. X 41.

Elcserélném olcsó bérű félkomfortos, 31 négyzetméteres, Kerepesi út 1. sz. alatti MÁV lakásomat komfortos MÁV lakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 22-09-es üzemi telefonszámon Szőkénénél.

Elcserélném 54 négyzetméteres, egy szoba konyhás, fürdőszobás, előszobás, félemeleti, most felújított, gázfűtéses, Gyáli úti MÁV lakásomat többszobás, lehetőleg önkormányzati lakásra MÁV dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: levélben a Budapest Pf. 12. 1378. Szűcs Lászlónál.

Elcserélném Budapest XV. kerületi két szoba összkomfortos főbérletemet, mely bérlőkijelölési joghatály alatt áll. Megvásárolható másfél vagy egy plusz két félszobás, összkomfortos, esetleg komfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: a 184-4505-ös telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló, vagy kisebb önkormányzati, vagy MÁV bérlakásra végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon Szabó Andrásnénál.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV bérlakásomat, valamint József Attila lakótelepi garzont, kétszobás, nem MÁV lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01 57-34-es üzemi telefonszámon.

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: Kovács Pál, Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon: a 112-8760 113-as városi vagy a 42-30-as üzemi számon.

Üdülési lehetőség Hajdúszoboszlón

Értesítjük olvasóinkat, hogy március 25-től csütörtöki váltással (csütörtök 14 órától következő csütörtök 10 óráig), turnusonként 2 db 2 ágyas szoba áll rendelkezésünkre Hajdúszoboszlón, a Hortobágy üdülőben. A részvételi díjak, félpanziós ellátással, két főre, 8 napra:

— március 25-től április 1-jéig 9082 forint, az állami támogatás 4000 forint, a fizetendő összeg 5082 forint;

— április 1-jétől 8-ig, április 15-től május 6-ig terjedő időszakban 10 091 forint, az állami támogatás 5000 forint, a fizetendő összeg 5091 forint;

— április 8-tól 15-ig 11 130 forint, az állami támogatás 5000 forint, a fizetendő összeg 6130 forint;

— május 6-tól kezdődően a II. negyedév végéig 10 833 forint, az állami támogatás 5000 forint, a fizetendő összeg 5833 forint.

Jelentkezni lehet *Molnárnénál* a fizetendő összeggel, előtte egyeztetést kérünk a 19-77/165. sz. telefonon. (Bp. VI., Benczúr u. 41., I. em. 5. szoba.)

CSAK NÁLUNK!

Korlátozott példányszámban, utánvéttel megrendelhető Széchenyi István válogatott műveinek I—III. kötete. Vasúti szolgálati helyen keresztül történő megrendelés esetén:

Bőrkötésben: 2880 forint helyett 1650 Ft-ért (áfával)

Vászonkötésben: 1550 Ft helyett 980 Ft-ért. (áfával)

Cím: Szépirodalmi Könyvkiadó, 1428 Budapest, Pf.: 58.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5159. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. MÁRCIUS 12.

Március 17-én

Soron kívüli kongresszus

A Vasutasok Szakszervezetének Országos Választmánya február 25-én ülést tartott. A testület napirendjén szerepelt többek között a VSz soron kívüli kongresszusának összehívása, a tb-önkormányzati választással, a bér- és foglalkoztatáspolitikával kapcsolatos aktuális feladatok megvitatása, továbbá a vasútegészségügy, a művelődési és a gyermekintézmények irányításának, átszervezésének kérdései.

Papp Pál elnök bevezetőjében hangsúlyozta, hogy minden érv amellett szól, hogy rövid határidőn belül össze kell hívni a soron kívüli kongresszust, amely munkakongresszus lesz, nyitánya a társadalombiztosítási önkormányzati és az üzemi tanács választások kampányának.

Szakszervezetünk megítélése szerint ezekre a választásokra nem egy „szakszervezetbarát" környezetben készülünk, s ez nehezíti a munkát. Nagy a tét, mert ütőképes üzemi tanácsok csak úgy alakulhatnak ki, ha azokba olyan jelöltek kerülnek, akik szakmai felkészültségüknél fogva képesek ellátni feladatukat, és személyükben elkötelezettek a munkavállalók érdekében. Az üzemi tanácsok csak így tudnak eredményesen élni a Munka Törvénykönyvében biztosított jogaikkal. A VSz eredményes választási szereplésének záloga hitelképes jelöltek állítása. Szakszervezetünk tagsága és támogatói között elegendő számban találhatók olyan személyek, akik a jelöltség követelményeit kielégítik.

A választásoknak van egy másik tétje is, ez a szakszervezeti vagyon használati jogának — későbbiekben tulajdonjogának — megosztása a választásokon elért eredmények alapján. A választásokkal szinte egy időben — eredményes munkavállalói érdekvédelem ellátásához —, a MÁV szervezeti struktúrájához igazodó szakszervezeti szervezeti átalakulást is végre kell hajtanunk. Úgy kell átalakítani szervezetünket, hogy testületeink mind szakági.mind területi felépítésben alkalmazkodjanak a döntési jogkörrel felruházott vasúti vezetők hierarchiájához. *Az előttünk álló feladatok megvalósítása nemcsak elhatározás kérdése, hiszen ennek pénzügyi feltételeit is biztosítani kell.* Mindezekre a kérdésekre a soron kívüli kongresszusnak kell választ adni.

Szakszervezetünk elnökének vitaindítója után sorra kértek szót a választmány tagjai. A felszólalók többsége nem vitatta az előterjesztett javaslatok fontosságát. Voltak eltérő vélemények is, elsősorban a módosított alapszabály szövegtervezetéről.

A tagdíjbevételek megosztásának vitájában a választmány elutasította az MSZOSZ tanácsának azt az indítványát, hogy a szovetseg tagszervezetei tagdíjbevételük 10 százalékával járuljanak hozzá a szövetség költségvetésehez. Kompromisszumos megoldás született. *A választmány úgy határozott, hogy ebben a kérdésben döntsön a soron kívüli kongresszus, amely egyben az MSZOSZ-hez való tartozásunkat is meghatározza.*

A napirenden szereplő előterjesztésekhez kapcsolódva többen szóvá tettek a Magyar Vasutas, mint szakszervezetünk szócsövének hatásosabb felhasználását a tagság tájékozódásában. Ennek érdekében szorgalmazták olyan cikkek megjelentetését, amelyek közérthető tájékoztatást nyújtanak a tagság, a VSz érdekvédelmi tevékenységéről. A lap jó szolgálatot tehet az elkövetkezendő választási küzdelemben. *A választmány a következő határozatot fogadta el:*

Összehívja a Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusát. A kongresszus helye a budapesti MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság konferenciaterme. Ideje: március 17-e.

A VSz választmanya javasolta a kongresszusnak, hogy fogadja el a Vasutasok Szakszervezete alapszabályának módosítását. Válassza meg szakszervezetünk pénzügyi ellenőrző bizottságának elnökét. Foglaljon állást a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségéhez való tartozás kérdésében. Jelölje ki a szervezet működtetésének, korszerű itélésének irányát a hozzátartozó anyagi feltételekkel együtt.

Pásku Jenő

Mire költöttük a 2,4 milliárdot?

A szerény lehetőség ellenére beruháztunk, fejlesztettünk

Nehéz esztendőt hagytunk magunk mögött. Mind egyéni életünket, mind a vasút egészét érintő, előre nem kiszámítható tényező zavarta munkankat, befolyásolta közérzetünket. Egyik ilyen előre nem felmérhető, tőlünk független körülmény a legfőbb bevételi forrásunk, a teherforgalom becsültnél is nagyobb mértékű visszaesése. Ebbe belejátszott a tranzitforgalom drasztikus csökkenése, a szerbiai áruszállítási embargó, amely önmagában 3 milliárdra tehető veszteséget okozott.

A különböző kényszerlépések kihatottak a vasút holnapját meghatározó fejlesztési, beruházási, karbantartási munkákra is. Most már nemcsak a garast kell fogunkhoz verni, hanem minden korábbinál célirányosabban kell sorolni: mikor, mire, mennyit költünk. *Sanyaru helyzetünket enyhitendő, a múlt évben kis kerekitéssel, 2,4 milliárd forint költségvetési juttatást kaptunk, ami lényegesen kevesebb a korábbiaknál, nem is szólva a ténylegesen szükségesről, de a bajban levőknek a kis segitseg is „nagy" lehet.* Ez az összeg valamivel több mint negyede a saját forrásból eredő anyagi lehetőségünknek. A két forrásból sem futotta mindenre, ami indokolt lenne, de azért sikerült megvalósítani néhány, a holnap számára is fontos beruházást, fejlesztést. Szinte visszhang nélkül valósultak meg olyan beruházások, fejlesztések, amelyek a kívülálló számára helyi jelentőségűnek tünhetnek, de elkészültük egész országrészek forgalmára, esetenként nemzetközi összeköttetéseinkre is kihat.

Kezdjük a visszatekintést a költségvetési juttatás felhasználásával megvalósított létesítmenyek, fejlesztések nem teljes igényű ismertetésével. A hegyeshalmi vonal nemzetközi kapcsolataink egyik legfontosabb és legnagyobb forgalmú ütőere. A korszerűen átépített, 160 kilométeres sebességre alkalmas vonalban szigetszerűen voltak — és sajnos —, a pénzszűke miatt még maradtak olyan szakaszok, amelyeken 100, 80, esetenként 40 kilométeres sebességgel lehet csak közlekedni. *Ilyen szűkület volt például a vonal Ács—Győrszentiván közötti szakasza.* A költségvetési juttatásból fejeztük itt be a múlt évben az átépítést.

Hasonlóan múlt időben beszélhetünk Tatabánya alsó állomás már említett keretből finanszírozott korszerűsítéséről. Sikerült befejezni az állomás teljes átépítését. Megtörtént a vágányok cseréje, elkészült a sebességi igényeknek megfelelő felsővezeték, a korszerű biztosítóberendezés. *A nemzetközi vonatok közlekedését már nem zavarják az elavult müszaki körülmények.* Befejeztuk az állomásépület felújitását, tehát a helyi utasok körülményeit is sikerült javítani. Hasonlóan örvendetes és a gyorsabb forgalmat szolgáló részfeladat valósult meg Ács állomáson, ahol uj átmenő vágányokat építettünk. A térség régi gondját oldja meg Tatabánya és Ta a állomások korszerusitésének idénre tervezett befejezése. Itt még 25 milliós értékű munkát kell elvégezni

Budapest térségében, ha csak tyúklépésekkel is, de sikerült enyhíteni a körvasúti forgalom gondjain. A körvasúti elegyáramlásban legnagyobb gondot okozó hidak közül megtörtént a Ménes, a Keresztúri és az Erzsébet királyné útiak átépítése. Elkezdtük az elöregedett zebegényi völgyhíd átépítését. A munkát szándékunk szerint az idén be is akarjuk fejezni, mert a híd állapota zavarja a köztudottan nagy hivatásforgalmú szobi vonal közlekedését.

A forgalmat közvetlenul segítő beruházásokon, fejlesztéseken kívül a költségvetési hozzájárulas felhasznalasaval valósultak meg Füzesabony, Kaposvár és Tiszalök állomásokon a korszerű, digitális járműmérlegek. Ezek üzembe helyezése kettős haszonnal jár. Egyrészt hiányuk miatt a szállíttató partnerek által megadott súly volt a számlázás alapja *Az önbevallás nem egy esetben — finoman szólva is — vitákra adott okot.* A mérlegek üzembe állítása mind a vasút, mind a fuvaroztató számára kétségeket kizáró helyzetet teremtett. Mi a tényleges súly alapján tudjuk felszámolni a költségeket és a fuvaroztató számára is garancia, hogy számláink hitelesek. A mi további hasznunk, hogy a mérlegelést bérmunkában végezzük, ami plusz bevételt hoz.

A költségvetési hozzájárulás adta plusz lehetőségek hasznosításának felsorolása közel sem ad teljes képet, mert csak a legfontosabb és jelentősebb létesítményekről esett szó. A közvetlen segítségen kívül nem elhanyagolható a közvetett hatás sem, ugyanis így a saját forrásaink felhasználásában is előnyhöz jutottunk, mert bővült a mozgásterünk.

A pénzben kifejezett juttatáson kívül feltétlenül említést kell tenni arról a segítségről is, amit jelentett számunkra a hitelfelvételekhez adott kormánygarancia. E szempontból ha csak jelzésszerűen, de feltétlenül említést kell tenni a Spanyolországgal kötött szerződésről, *amelynek értelmében már az idén beérkeznek a megrendelt 76 darab, 200 kilométeres sebességre alkalmas CAF-kocsik első példányai.* Ennek jelentősége nemcsak az, hogy korszerű járművekkel bővül a kocsiparkunk, hanem ennél is fontosabb; a MÁV nem szorul ki az európai vasúti forgalomból, mert miután nem álltak rendelkezésre az ottani igényeknek megfelelő kocsik, bizony ennek a veszélye is fennállt. Az új kocsik mind forgalmi, mind műszaki és komfort szempontjából megfelelnek azoknak az igényeknek, amelyek lehetővé teszik, hogy saját járműveinkkel vegyünk részt a nemzetközi forgalomban, ami a MÁV-nak bevételt hoz.

Konnor János

A MÁV vezérigazgatója Borsodban

Csárádi János, a MÁV vezérigazgatója február 26-án *G. Nagyné dr. Maczó Ágnes* országgyűlési képviselő meghívására Borsodba látogatott, s Encsen, a helyi vezetők és a környék 64 településének önkormányzati vezetői, polgármesterei előtt tartott tájékoztatót a vasút helyzetéről, jövőjéről, technikai-műszaki fejlesztésének lehetőségeiről.

A vezérigazgató elöljáróban megnyugtatta hallgatóságát, hogy a MÁV nem tervezi a gyengeforgalmú vasútvonalak bezárását. Következésképpen a *szerencs—hidasnémeti* vonal megszüntetése sem szerepel a tervben. Ellenkezőleg, a vasút vezetőit inkább az foglalkoztatja, hogy hogyan, milyen forrásokból lehetne ezeket, a többségükben elhanyagolt műszaki állapotú vonalakat felújítani, majd nyereségessé tenni. Ezzel kapcsolatban helyi példát is említett. A *Felsőzsolca—Hidasnémeti* közötti vonal villamosítását például koncessziós alapon kívánják villamosítani. Ezenkívül további vasútvonalak villamosítását is hasonló módon tervezik.

A MÁV vezérigazgatója ezután elmondotta, hogy a legforgalmasabb fővonalak közül a budapest—hegyeshalmit és a budapest—kelebiait is külföldi tőke bevonásával szeretnék korszerűsíteni. A tárgyalások német, illetve francia kormánygaranciás hitelek felvételéről már előrehaladott állapotban vannak. Mindkét fővonal átépítését 180—200 kilométer/órás sebességre tervezik.

A közlekedési tárca terve a balesetek megelőzésére

Kálnoki Kis Sándor helyettes államtitkár sajtótájékoztatón jelentette be, hogy a közlekedési tárca átfogó intézkedési tervet dolgozott ki a közút—vasút kereszteződésekben előforduló balesetek megelőzésére. A Magyar Államvasutakat például kötelezik, hogy fejlesztési költségvetése terhére, valamennyi fénysorompónál cserélje le az eddig alkalmazott akkumulátorokat, úgynevezett zselés, más célra nem használható akkumulátorra.

A minisztérium rendelkezése értelmében a bármilyen okból meghibásodott fénysorompók helyreállítási idejét — típustól függően — *12—72 órában maximálja, s a határidő lejártával jelzőőr felállítását teszik kötelezővé.* A vonatoknak a hiba kijavításáig, ezeken a szakaszokon legfeljebb 15 kilométer/órás sebességet engedélyeznek.

A helyettes államtitkár nyomatékosan rámutatott: *a vasúti balesetek többsége nem a biztonságtechnikai eszközök hiányára, hanem az elmúlt időszakban kialakult közlekedési morálra vezethetők vissza.* Éppen ezért a tárca még ebben a fél évben a kormány elé terjeszti nemzeti közlekedésbiztonsági programját. Lényege: minimális külföldi hitel felvétele mellett oktatási, tömegkommunikációs és reklámprojektek révén igyekezne tudatosítani a közlekedőkkel a felelőtlenség következményeit. A jövőben egyébként 100 ezer forint jutalom illeti azt a rendőri egységet, amely a vasúti közlekedés biztonsága elleni szándékos cselekmény elkövetőjét tetten éri. **(vf)**

Sikeres volt a tavalyi létszám- és bérgazdálkodás

A keresetek elfogadható mértékben növekedtek

A MÁV munkaügyi tevékenységének kiemelkedő éve volt az 1992. év, mert ebben az időszakban több olyan esemény történt, amelyek a munka világát mélyen érintették. Ezek közül a legfontosabbak:

A szállítási teljesítmények továbbra is nagymértékben csökkentek, romlottak a gazdálkodási, likviditási, beruházási stb. feltételek. A korábbi évektől eltérően nagyobb mértékű létszámcsökkentést (elbocsátásokat) kellett végrehajtani, s a beindult átszervezések — különösen az év végén — több ezer munkavállaló helyzetét érintették. Megváltozott a vasutas dolgozók besorolási és alapbérrendszere, évközben életbe lépett az új Munka Törvénykönyve, amely a kollektív szerződés módosítását is több pontban szükségessé tette.

Új foglalkoztatási formák kerültek bevezetésre (a tízezreket érintő részmunkaidő, a kényszerszabadság alkalmazása) és megkezdődött az egyes területeken fölöslegessé vált munkavállalók átképzése.

A felsoroltak közül többre lehet úgy emlékezni, mint amit először vezettek be, először alkalmaztak 1992-ben. Remélhetőleg volt olyan is a múlt évi intézkedések között, amelyre többé ilyen formában nem kerül sor (a nagymértékű létszámcsökkentés.)

A munkagazdasági témák közül részletesebb értékelést érdemel a munkaerőhelyzet alakulása, a munkaldő-felhasználás változása, az új bérrendszer bevezetésének tapasztalatai és a béremelés, illetve a keresetváltozas néhány szempontja.

Az 1992. évi létszámcsökkentést lehetővé tette a szállítási teljesítmények további jelentős csökkenése, a beruházásra, fenntartásra fordítható összegek mérséklődése. *A csökkenést a MÁV átlagos létszámának 10 százalékában határozták meg.* A létszámcsökkentés három célt is szolgált: a szükséglethez jobban igazodó létszámösszetétel kialakítását, a hatékonyabb foglalkoztatás biztosítását és átlagbérfejlesztés részbeni forrásfedezésének megteremtését. A létszámleépítési kötelezettséget 11 254 főben határozták meg, melyet 1014-gyel növelt a szervezeti kiválások létszámcsökkentő hatása. A csökkentés mértékét differenciáltan (8—14 százalék között) állapították meg az egyes szakágak között.

A teljesítés vontatottan indult meg, majd a végrehajtás folyamatossá vált. A gépészeti, valamint az építési és pályafenntartási szakágnál a II. félévben gyorsult fel a leépítés és így teljesítették a tervüket. *A csökkentés összességében mintegy 1,2 százalékkal, 1500 fővel több volt az előirányzottnál.* A tervezettnél lényegesen nagyobb volt a csökkentés az üzemviteli és az anyaggazdálkodási szakágnál, ugyanakkor az igazgatósági szakág létszáma meghaladta a tervezettet.

Az átlagos állományi létszámban bekövetkezett csökkenésnél lényegesen nagyobb volt az eltérés az 1991., illetve 1992. évi decemberi létszámokban. 1992. decemberében a teljes munkaidős létszám 92 732 volt és ez 18 607-tel volt kevesebb, mint az előző év azonos időszakában. Így az 1992. évi létszámcsökkenésnek jelentős a folyó évre áthúzódó hatása az átlagos létszámra.

A létszámcsökkentés végrehajtását elsősorban a fluktuáció és nyugdíjazások miatt bekövetkező kiválások útján, a felvételi zárlat érvényben tartásával kívánták megoldani, ezzel a lehető legkisebb mértékre csökkentve a kényszerű elbocsátások számát. *Ugyanakkor megkezdődött az egyes területeken feleslegessé vált létszám átképzése, átcsoportosítása a munkaerőhiányos területekre.* A 25 átképző tanfolyamon összesen 178 jegyvizsgálót, 479 rendészt és fegyveres őrt képeztek ki. A MÁV-nál 1992-ben összesen 17 651 munkaviszony-megszüntetés következett be. Ebből 5591 személynek a munkaviszonya nyugdíjazással szűnt meg. (2439 vasutas korengedménnyel vonult nyugállományba), 4352-en közös megegyezéssel szüntették meg vasúti állásukat. 1122 személy áthelyezéssel került el a MÁV létszámából. Összesen 2849 vasutast bocsátottak el. (A munkaviszony megszűnésének ez 16,1 százaléka). *Az év elején tervezett 5000 fős felmondásnak alig több mint felére került sor, és ez viszonylag kedvezőnek minősíthető.*

A felmondások következményeként 1992-ben összesen 230 millió forintot fizettek ki végkielégítésre. A végkielégítés egy főre jutó átlagos összege 87 662 forint. Ez 4,1 hónap bérének felel meg. Ebből az összegből 54 601 forint (2,55 hónap) a törvényesen járó végkielégítés, a többit a

(Folytatás a 2. oldalon.)

Konferenciát rendezett a Friedrich Ebert Alapítvány

A vasutas-szakszervezetek nyilatkozata

Mint arról lapunk 4. számában is hírt adtunk, a MÁV-nál működő öt vasutas szakszervezet közreműködésével február 23—24-én második alkalommal rendezett nemzetközi konferenciát a Friedrich Ebert Alapítványt. A rendezvényen az EGK brüsszeli központjának Közlekedéspolitikai Irodája, a Németországi Vasutasok Szakszervezete, az Országgyűlés Infrastrukturális Albizottsága, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, valamint a MÁV Vezérigazgatóság vezető tisztségviselői is megjelentek. A tanácskozás összegzéseként a vasutas szakszervezetek az alábbi nyilatkozatot teszik közzé:

1 A Magyarországon és ezen belül a Magyar Államvasutaknál kialakult szakszervezeti pluralizmus elveinek és gyakorlatának tiszteletben tartása mellett pozitívan értékelik az együttműködés folytatását és megerősödését, ami abban is kifejeződik, hogy a jelen tanácskozáson a korábbi hárommal szemben öt vasutas szervezet vett részt. Megállapítják, hogy az előző gárdonyi konferencia által ösztönzött szakszervezeti együttműködésnek szerepe van az 1992. november 23-i eredményes sztrájkmegmozdulásban, illetve az ennek nyomán a kormány és a vasutas szakszervezetek között december 9-én létrejött, a MÁV működési feltételeire és a vasutas dolgozók helyzetére vonatkozó megállapodás megkötésében.

2 A hivatkozott megállapodás végrehajtása jelenleg folyik. A szakszervezetek abból indulnak ki, hogy a kormányban bekövetkezett személyi változások — amelyek a december 9-i megállapodás aláíróit különösen érintik — nem jelentik egyidejűleg a kormányzati magatartás megváltozását.

Feltételezik, hogy a közlekedési tárca új vezetője személyében a vasút ügye iránt elkötelezett, korrekt, kiszámítható partnerre találnak, s maguk is ekként kívánnak vele együttműködni.

3 A vasút műszaki állapota és működőképességének megőrzése a jövőben is kiemelt állami gondoskodást igényel. A szakszervezetek várakozással tekintenek a közlekedési tárca nagyszabású infrastrukturális fejlesztési nyilatkozatainak megvalósulása elé, s e vonatkozásban markáns érdekérvényesítést várnak a pénzügyi kormányzat irányába a kitűzött programok finanszírozása céljából.

4 A szakszervezetek üdvözlik, hogy a Vasúti Törvény megtárgyalását, amely a hosszú távú fejlődés kereteit rögzíti, sürgősséggel tűzte napirendjére az országgyűlés. Ugyanilyen fontosságot tulajdonítanak az új közlekedéspolitikai koncepció megalkotásának is.

5 A MÁV szervezetének átalakítása 1993-ban befejeződik. A szakszervezetek az átalakítást — mint eddig, a továbbiakban is — csak úgy fogadják el, ha annak a vasutas munkavállalókra nézve nincsenek hátrányos következményei. Különösen fontosnak ítélik e téren a foglalkoztatás biztonságának javítására teendő lépéseket, a munkahelymegőrzést és új munkahelyek teremtését. A szakszervezetek értékelése szerint az átalakítás sikerének legfontosabb feltétele a vasutasok együttműködése és pozitív elkötelezettsége. Különösen fontos, hogy a megszerzett jogok biztosítása, a teljesítményorientált bérezésre való kilátás, a vasút minden dolgozója részére nyitott pozitív szakmai perspektíva egyaránt az átalakítás nélkülözhetetlen részei legyenek.

A tanácskozás résztvevői, előtérben a VSz képviselői (Fottó: Tüttő)

6 A szakszervezetek leszögezik, hogy a vasútegészségügy a vasutasok évszázados anyagi áldozatvállalásának eredménye. Határozottan fellépnek minden olyan törekvéssel szemben, amely a vasútegészségügyi intézményrendszer önállóságának megkérdőjelezésére vagy az állami egészségüggyel való egybemosására irányul. Elvárják, hogy az utóbbi időben a vasútegészségüggyel kapcsolatban nyilvánosságra került híresztelésekre, illetve az ezek kapcsán megjelenő kételyeket az illetékesek egyértelműen eloszlassák.

7 A szakszervezetek kifejezik azon meggyőződésüket, hogy az európai integráció nem képzelhető el Kelet- és Közép-Európa felzárkóztatása nélkül. Megfelelő infrastruktúra hiányában az EGK belpiaca és gazdasági ereje nem tud kedvező hatást gyakorolni e régió gazdasági fejlődésére, az infrastruktúra hiánya e ponton a kelet-közép-európai térség gazdasági fejlődésének gátjává válhat.

E követelmény mentén a nyilatkozat aláírói messzemenő együttműködésre törekszenek az EGK-országok vasutas szakszervezeteivel.

8 A szakszervezetek változatlanul fenntartják a további együttműködésre irányuló szándékukat és keresik annak lehetséges formáit.

9 A szakszervezetek köszönetüket fejezik ki a Friedrich Ebert Alapítványnak a huzamos időn keresztül nyújtott, a szakszervezetközi együttműködést előmozdító és a rendezvények lebonyolításához lehetőséget nyújtó támogatásáért.

Gárdony, 1993. február 24.

Papp Pál
Vasutasok Szakszervezete

Gaskó István
Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete

Dr. Borsik János
Mozdonyvezetők Szakszervezete

Kovács Ferenc
Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége

Búzásné Putz Erzsébet
Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége

Sikeres volt a tavalyi létszám- és bérgazdálkodás

(Folytatás az 1. oldalról.)

kollektív szerződésben rögzített szabály alapján, többletként kapták a MÁV munkavállalók.

Az összes munkaviszony megszűnés 83 százaléka fizikai munkakörökre és 17 százaléka a szellemi foglalkozásúakra esik, amely azt jelenti, hogy növekedett a szellemi-fizikai munkavállalók aránya. A létszámleépítésnek ez a formája a munkaerő-struktúrában a nem kívánatos torzulásokat erősítette és a nem megfelelő munkaerő-gazdálkodást jelenti.

1992-ben a munkaviszony megszűnések körülbelül 10 százalékát kitevően került sor újfelvételes munkavállalók alkalmazására (1730 fő), amelyet a létszámzárlat miatt csak külön engedéllyel lehetett végrehajtani. Az újfelvételesek nagy része pályakezdő fiatal.

Az új bérrendszer tapasztalatai

A szükségszerű létszámcsökkentés mellett — amely természetesen nagymértékben mérsékelte a rendelkezésre álló munkaidőalapot — további munkaidő-csökkentő intézkedésre került sor. Ezek közül a leglényegesebbek a következők:

A túlóracsökkentés több mint 2 millió órát tett ki és az összes túlórának 51 százaléka. (1000 vasutas teljes évi munkaideje.) A fagyszabadság és a kényszerszabadság alkalmazása 1,2 millió órát tett ki. (550 fő évi munkaideje.) A központilag bevezetett részmunkaidő alkalmazása öt hétig tartott és 53 000 főt érintett. Ez 3,3 millió órával mérsékelte a munkaidő-felhasználást. (1626 személy évi munkaideje). Ez az intézkedés a MÁV-nak több mint 400 millió forint bérmegtakarítást eredményezett.

A felsorolt intézkedések összesen mintegy 3200 vasutas teljes évi munkaidejének felelnek meg. Ez azt is jelenti, hogy a munkaidőalap-csökkentő tevékenység körülbelül ennyi fővel mérsékelte a létszámcsökkentést. és ez igen jelentős eredményként értékelhető.

A rendelkezésre álló munkaidőalapot mérsékelte az év közben bevezetett új Munka Törvénykönyve is azzal, hogy növelte a szabadságos napok számát. (Ez 1992-ben egy főre jutóan átlagosan 2,5 napot jelentett).

Az 1992-ben bevezetett új bérbesorolási és tarifarendszer tapasztalatairól a Magyar Vasutasban már többször is beszámoltunk. Most az éves értékeléskor elsősorban néhány számszerű adatot emelünk ki. *Az utólagos értékelés során összefoglalásként meg lehet állapítani, hogy az alapvető célkitűzést az új bérrendszer teljesítette.* Ezek a következők voltak: tegye alapvetővé az összes kereseten belül az alapbért, szüntesse meg a közvetlen vezetők bérdifferenciálási lehetőségét, alakítson ki új bérarányokat az egyes munkakörök, egyének között és szűnjön meg a jutalmazási, premizálási formák sokszor kritizált módszere.

Az új bérezési rendszer gyakorlatilag néhány munkakört kivéve minden MÁV dolgozóra kiterjedt. Ma már sokan — szerintem jogosan — kétségbe vonják, hogy a felsorolt célkitűzések ebben a formában való teljesítése helyes volt-e?

Az elmúlt évi bérfejlesztés során olyan döntés született, hogy a 8000 forintos első határról induló bértarifákat legalább 70 százalékos mértékben minden munkavállaló érje el. A legalacsonyabb 15 százalékos mértékű béremelés eredményeként az átlagos ráállási szint év végére 74,28 százalékra állt. Így egyes munkakörök, egyes személyek ráállási mértéke 70-100 százalék között van. (Előfordul 100 százalék fölötti szint is). A nagymértékben differenicált ráállási szint akadályozza az új bérrendszer működésének reális értékelését, hiszen a korábbi alapbér-differenciák nagy része fennmaradt. A teljes értékelést csak akkor lehetne elvégezni, ha minden munkakörben egyforma lenne a bérráállási mértéke (például 90 vagy 100 százalék).

Az egyes bérosztályok ráállási szintje között is jelenleg nagy a különbség. A legmagasabb a ráállás — 99,6 százalék —, az 1. fizetési osztályban, tehát a legalacsonyabb bérezésű munkavállalóknál van. A ráállás ahogy növekednek a fizetési osztályok, úgy mérséklődik. Az 1—7. fizetési osztály a ráállás az átlagos mértéket meghaladja. A 8—16. fizetési osztályokban az átlagos szint alatt van. A legalacsonyabb — 71 százalék alatti — ráállás 11—14. fizetési osztályokban található. A 17. fizetési osztálytól ismét az átlag fölé emelkedik a mérték, majd a 18. osztálytól meghaladja a 80 százalékot. Tehát a legalacsonyabb és a legmagasabb alapbéreket jelentő osztályokban a legkedvezőbbek a bérek a kategória tételeihez viszonyítva.

Kiszámították, hogy milyen összegre lenne szükség ahhoz, hogy mindenki elérje a 100 százalékos bért. *Ez havi szinten 610 milliót igényelne, amely a mostani alapbérek 37,4 százaléka.* Ha éves szintre számoljuk a 100 százalékos ráálláshoz szükséges bért, akkor az meghaladja a 7,2 milliárdot, ehhez hozzászámítva a pótlékok többlet bérigényét akkor, körülbelül 8 milliárdot kapunk. Így a közterhekkel megnövelt többletbérköltség igénye a 100 százalék ráállásnál körülbelül 12 milliárdot tenne ki. *Ebből látható, hogy a tarifatételek teljes körű elérése olyan költségkihatással járna, amellyel a MÁV nem rendelkezik.*

Kisebb arányú bértúllépés

A MÁV 1992. évi vállalati tervében az szerepel, hogy munkabérekre 25 440 forintot fordít, amelyet később 520 millióval megemelt az évközben belépő új Munka Törvénykönyve és a módosított kollektív szerződés többlet bérigénye miatt. A tényleges bérfelhasználás 26 033 millió forint volt, amely 73 millióval haladja meg a módosított előirányzatot. Bértúllépés lényegesen nagyobb arányú lett volna, ha nem következik be az előirányzatnál sokkal magasabb létszámcsökkenés. A 73 millió forintos túllépés nagy része (55,4 millió) a gépészeti szakágnál következett be.

Az átlagbér-növekedés 27,3 százalékos volt, lényegesen magasabb az előirányzott 19—22 százaléknál. A növekedés összetevői a következők:

— bérfejlesztés 22,6 százalék,

— 13 havi fizetés nem tervezett növekménye 2,8 százalék,

— a létszámösszetétel változása 1,5 százalék,

— a Munka Törvénykönyve módosítása 2,4 százalék.

Az átlagbért 2,1 százalékos mértékben csökkentette a múlt év során alkalmazott részmunkaidő, a kényszerszabadság, és a fagyszabadság bérmegtakarítást eredményező hatása.

Az átlagbérek a legnagyobb mértékben a távközlési és biztosítóberendezési szakágnál (33,7 százalék) és az anyaggazdálkodás területén (33,3 százalék) növekedtek. Az átlagosnál nagyobb növekedés következett be az üzemvitel területén is (31,8 százalék).

Az átlagosnál lényegesen kisebb mértékű növekedést értek el a munkaügyi és humánpolitikai blokkhoz, (8,5 százalék) és az építési, pályafenntartási szakághoz (15,0 százalék) tartozók. Az átlagbérekben (alapbérekben) bekövetkező eltérő mértékű növekedést majdnem kizárólag az alkalmazott új bérrendszer idézte elő azzal, hogy más bérarányokat alakított ki, eltérőeket a korábbiakhoz képest. A tarifarendszernek ilyen differenciáló hatásával a jövőben már számolni nem kell.

Az átlagbérek a fizikai foglalkozásoknál átlagosan 23,6 százalékkal, a szellemi munkakörökben pedig 31,3 százalékkal növekedtek. Az eltérő átlagbér-emelkedést kizárólag az alapbérek különböző mértékű növekedése idézte elő. Ebből következik, hogy a tarifarendszer bértételeihez képest a szellemi foglalkozásoknál nagyobb volt a lemaradás mint a fizikaiaknál. A fizikai munkakörökön belül a legnagyobb mértékben nőttek az alapbérek az utazóknál (40,0 százalékkal), a szellemi munkaköröknél a legnagyobb növekedés az igazgatási területeken (40,3 százalék) és a számviteli munkakörökben (38,3 százalék) következett be.

Összességében 1992-ben mind a létszám-, mind a bérgazdálkodás sikeresnek tekinthető, mert a munkaerőcsökkentési tervek — a tervezettnél kisebb mértékű elbocsátások mellett — teljesültek és a vasutas munkavállalók keresete elfogadható mértékben, a tervezettnél magasabb szinten valósult meg.

Dr. Simon József

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsának állásfoglalása

a nyugdíjemelésről, a bértárgyalásokról a nők nyugdíjkorhatár módosításáról

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa figyelemmel kísérte az Országgyűlés elmúlt hetekben hozott döntéseit, és azok nyomán kialakult vitákat, szükségesnek tartotta testületi álláspont kialakítását és annak nyilvánosságra hozását.

1. A Szövetségi Tanács sajnálattal állapítja meg, hogy a nyugdíjak 1993. évi emelése kapcsán kialakult vitákban a résztvevők a 14 százalékos mértéket számítási, módszertani problémaként kezelték, érveiket is ehhez igazították. Ennek következményeként akarva-akaratlan a lényegről terelték el a figyelmet, a nyugdíjasok mindennapi megélhetési gondjairól és arról a körülményről, hogy a novemberi ÉT megállapodásokhoz képest a feltételek lényegesen megváltoztak, így a nyugdíjak vásárlóértéke is alatta marad a megállapodáskor elfogadott szintnek.

A Szövetségi Tanács emlékeztet arra, hogy az MSZOSZ-t alkotó szakszervezetek, mint ahogy korábban is, most is érdekeltek abban, hogy a bérek nettó értéke és a nyugdíjak emelése között szoros kapcsolat legyen. Ez azonban feltételezi, hogy az árak alakulására vonatkozó prognózisok megalapozottabbak legyenek és megfelelően érvényesüljenek.

Az 1992. november 20—21-i megállapodásnak az volt a kiindulópontja, hogy az árak átlagosan 14—17 százalékkal nőnek 1993-ban és ezzel összhangban, hasonló mértékben a nettó bérek, és átlagosan 14 százalékkal a nyugdíjak.

A jelenlegi helyzetben azonban biztonsággal állítható, hogy a megállapodás feltételeitől két jelentős eltérés tapasztalható:

a) Az elmúlt év utolsó három hónapjában — döntően a kétkulcsos áfa várható bevezetése miatt — a korábban „0" kulcsos, alapvető élelmiszerek körében jelentős áremelések zajlottak le. Ennek következménye, hogy a tavalyi áremelések áthúzódó hatása 8,5 százalék, ez mintegy 1,5 százalékkal meghaladja a kormány prognózisát és várhatóan egész évben terheli a megélhetési költségeket.

b) Az idei év első hónapjában, részben a magasabb termelői árakra rakodó áfakulcsok, részben az áfától független, esetenként indokolatlan áremelések hatására a január havi árindex 6,8 százalék, mely szintén meghaladja a prognózisokban szereplő mértéket.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy a tervezettnél magasabb mértékű ármozgások az élelmiszereknél és azoknál a termékeknél, szolgáltatásoknál következtek be, amelyek a mindennapi fogyasztásban meghatározóak. Így hatásuk az alacsony és közepes jövedelműeknél — ahol a szabadon elkölthető jövedelmek aránya minimális — hatványozottan jelentkezik.

Mindezek alapján a Szövetségi Tanács indokoltnak tartja, hogy ilyen bizonytalan körülmények között, amikor az év egészére vonatkozó ármozgások, béremelkedések elégséges pontossággal meg nem ítélhetők, ne tekintsük egy aktussal lezártnak az 1993. évi nyugdíjemeléseket.

A Szövetségi Tanács kezdeményezi, hogy az első félév ár-, bér- és jövedelemalakulása ismeretében — az akkorra már megalakuló önkormányzatok javaslatai alapján — a törvényhozás térjen vissza a nyugdíjemelések ez évi mértékére, a szükséges korrekciókra.

2. Az ÉT február 12-én a béremelések mértékeire országos ajánlásokat fogadott el, és a kialakult kompromisszum eredményeként a sávosan határozta meg. A nyugdíjminimális és maximális értékeket emeléssel összefüggésben említett ármozgások a tervezettet várhatóan meghaladó infláció a szakszervezetek bértárgyalási magatartását is befolyásolja.

A Szövetségi Tanács felhívja a tagszervezetek figyelmét, hogy az elmúlt években, de különösen az 1992-ben megalapozott pozíciójuk bázisán igyekezzenek működési területük egészét, vagy nagyobb részét átfogó kollektív keretszerződéseket, bértarifa-megállapodásokat kötni. Törekedjenek arra, hogy az ajánlások folyamatosan kölcsönösen vállalt kötelezettséggé alakuljanak át.

A mértékek esetében a Szövetségi Tanács azt ajánlja, hogy a helyi adottságok alapos elemzésére építve, minden reális lehetőség kihasználása, a munkavállalók reálbérének legalább a megőrzése legyen a cél. A makroszintű ajánlások sávhatárainak a felső értékét tekintsék irányadónak mindaddig, amíg a körülmények változása alapján nem kerül sor korrekcióra.

3. Az Országgyűlés a közelmúltban a társadalombiztosítást érintő kérdésekben döntött, egyebek között — az ÉT meállapodás szellemében — meghirdette a nők nyugdíjkorhatárának emelését.

Mindazonáltal a törvénykezés a nyugdíjkorhatár emeléssel összefüggésben az ÉT megállapodásnak csak egyik — bár kétségtelenül sarkalatos — pontját, aspektusát szabályozta, ugyanakkor a nyugdíjkorhatár emelésétől elszakíthatatlan, kapcsolódó intézkedések meghozatala nélkül (például rugalmas nyugdíjkorhatár igénybevételi módja, a gyermeknevelés elismerésének konkrét formája, kedvezményei stb.) a megállapodás csak részben teljesül.

A Szövetségi Tanács kezdeményezi, hogy a meghirdetett nyugdíjkorhatár emeléséhez kapcsolódó intézkedések köre, tartalma, a kedvezmények mértéke, körültekintő elemzések alapján, a megalakuló önkormányzatok véleményének figyelembevételével az év második felében kerüljenek elfogadásra.

Végezetül a Szövetségi Tanács — okulva a tárgyalási tapasztalatokból — szükségesnek tartja, hogy a jövőben a megállapodásokat egyértelműbben, félreértésekre, viták-ra kevésbé okot adó módon kell megfogalmazni.

Budapest, 1993. február 23.

OLVASÓINK TILTAKOZNAK

Minisztériumi kísérletek a vasútegészségügy kisajátítására

Lapunk ez évi 3. számában megjelent: Korszerűsítik a vasút-egészségügyi szolgálat irányítási rendszerét című cikk egyrészt kritikai észrevételek sorozatát indította el, másrészt olyan látszatot keltett, mintha a Vasutasok Szakszervezete álláspontját tükrözné. Erről azonban szó sincs, az írás a MÁV egészségügyi szolgálat Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium irányítása, illetve felügyelete alá helyezését szorgalmazók álláspontját tükrözi.

A pártállami időszakban is nem egy kísérlet történt a MÁV egészségügyi szolgálatnak az állami egészségügy rendszerébe történő beépítésére. A rendszerváltás után is folytatódott, illetve folytatódik ez a gyakorlat, jelenleg a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium próbálkozik a MÁV egészségügyi szolgálat bekebelezésével.

A Vasutasok Szakszervezete mindenkor határozottan ellenezte az említett elképzeléseket és óva intett a hatalmi lépések megtételétől. Ezt teszi most is!

Ennek bizonyítékául álljon itt a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége, és a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége által *Rajkai Zsolt* politikai államtitkárhoz küldött levele:

„A 351210/1993. szám alatt részünkre megküldött »*Tájékoztató a vasútegészségügy szervezetét érintő változásokról*« című anyaggal kapcsolatosan — tekintettel arra, hogy egyfelől az abban foglaltak, másfelől az e tárgyban folytatott minisztériumi megbeszélésünk, továbbá az azóta bekövetkezett reálfolyamatok között eltéréseket tapasztaltunk — a vasutas szakszervezetekkel egyeztetett álláspontunk az, hogy részletes véleményünket, javaslatainkat szóban, minél rövidebb határidőn belül kívánjuk elmondani, egyeztetni.

Kérjük az államtitkár urat, hogy e konzultáció lehetőségét biztosítani, s ennek megtörténtéig a vasútegészségüggyel kapcsolatos minden eddigi intézkedést felfüggeszteni szíveskedjen."

Fentiekben idézett levelünkkel kapcsolatban a minisztérium részéről eddig érdembeni reagálás nem történt. Ezért a levelet aláíró öt szakszervezet levelet írt *Antall József* miniszterelnöknek, kérve a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium eddig kiadott intézkedésének visszavonását, illetőleg a további lépések leállítását. Az alábbiakban az említett levélből egy jellemző részletet idézünk:

„A közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter kiadta 24/1992. (XII. 1.) KHVM számú rendeletét, mellyel a kinevezési és munkáltatói jogköröket a MÁV, illetve a vasút-egészségügy illetékességi köréből kivette.

E lépés — és az azóta bekövetkezett továbbiak — *a vasútegészségügy helyzetének alakulását olyan irányba terelik, melyet eddigi fennállása alatt* — mindenekelőtt a vasutasság ragaszkodása és ellenállása következtében — *sikerült elkerülnie.*

A hivatkozott KHVM-rendelet kihirdetését követően a szakszervezetek bejelentették tárgyalási szándékukat a minisztériummal a vasútegészségügy szervezetének megtartása és a megfelelő jogszabályi keretek kialakításában való közreműködés céljából.

Időközben határozat született a MÁV Rt.-vé történő átalakításáról és 1993. január 28-án a kormány elé került a vasúti törvény tervezete is. *A törvénytervezet már nem szól az önálló vasútegészségügyről,* annak ellenére, hogy a KHVM-ben 1993. január 13-án tartott államtitkári tájékoztatón a szakszervezetek javaslata alapján kibővített és a vasútegészségügy önállóságát egyértelműen kifejező szöveget a törvénytervezetbe való beépítésre alkalmasnak találták.

Az elhangzott szóbeli ígéretek ellenére az elmúlt napokban a minisztérium a vasútegészségügy szervezetébe drasztikusan beleavatkozott. Siklós miniszter úr aláírásával kiadásra kerültek az intézmények alapító okiratai, amelyek a szervezet egységes irányítását máris lehetetlenné teszik.

A minisztérium 1993. február 12-én kelt 85/1993. I. számú levelünkre — amelyben az átszervezés felfüggesztését és a tárgyalások megkezdését kértük — eddig még nem reagált, miközben a háttérben intézkedések folynak.

Mivel *dr. Schamschula György* miniszter ur megfelelő tájékozódásának és intézkedésének megtörténtéig a vasútegészségügy átszervezése terén nehezen visszafordítható lépések következhetnek be, kérjük a miniszterelnök urat az átszervezés leállítására, az alapító okiratok visszavonására, még mielőtt a cégbíróságokon azok bejegyzése megtörténik."

Időközben lapunk olvasóitól is érkeztek levelek, észrevételek a minisztérium tervezett intézkedése ellen.

Az alábbiakban *Takács Imre*, lapunk régi olvasója aggódó hangú leveléből idézünk:

„Miért nem foglalkozik a cikk azzal, hogy az egészségügy intézményeinek nevéből már a MÁV szót is eltörölte a miniszter úr és miután a vasuti törvénytervezet már nem tartalmazza a vasútegészségügyre vonatkozó felhatalmazást, a MÁV helyett ideiglenesen kreált »Vasúti« jelző is megszűnik. Intézményeink a régi vasutasok téglajegyéből, az ÖTA útján a vasutasok pénzéből, sok esetben önkéntes munkánkkal épültek és korszerűsödtek.

Elítélendő álláspontot tükröz a »Korszerűsitik a vasútegészségügyi szolgálat irányitói rendszerét« című cikk. Ez talán még MÁV-, illetve vasút-ellenesebb mint a KHVM. E helyett inkább arról irtak volna, hogy az ÖBB-nél, a DB-nél, az SNCF-nél is működik vasútegészségügy."

A szerkesztőségünkhöz érkezett észrevételek arról tanúskodnak, hogy olvasóink soksok vasutas gondolatát, álláspontját fejezték ki.

Lapunk ezen oldalán tesszük közzé az e tárgyban íródott cikkeket, amelynek tartalmával, az abban kifejtett gondolatokkal a Vasutasok Szakszervezete vezetése egyetért, mindenben tükrözi álláspontját.

A Vasutasok Szakszervezete összefogva a többi szakszervezettel mindezek figyelembevételével a családtagokkal együtt mintegy 400 ezer biztosított érdekében síkra száll a MÁV egészségügyi szolgálat önállóságának megőrzéséért.

A szerkesztőség

A szakszervezeti munkában nem lehet szünetet tartani

Szeged állomás szb-jén magasra állították a mércét

A szakszervezeti munkában egy pillanatnyi szünet vagy fennakadás sem engedhető meg. Különösen most, hogy a vasút szervezeti átalakulása a gyakorlatban is érezteti hatását. A munkahelyek változásai az ott dolgozók további sorsára döntő hatással vannak. Ezért még fokozottabban kell érvényesülnie a szakszervezet érdekképviseletének. Szeged állomás szakszervezeti bizottságán arról érdeklődtünk, milyen feladatokkal kell megbirkózniuk, milyen kérdések foglalkoztatják a szakszervezeti tagokat.

Erdődi Károly szb-titkár elmondotta, Szeged állomáson és a góchoz tartozó kisebb szolgálati helyeken közel 600 szakszervezeti tag dolgozik. A velük való törődést kiemelt feladatuknak tekintik. A sikeres 1992-es év után idén is magasra állították a mércét. Jelenleg a létszám- és a bérproblémák okozzák a legtöbb gondot.

— Mire gondol?

— A vasút szervezeti változása minket sem került el. Furcsa helyzetben vagyunk: *korábban a legjobb munkaerőket behelyezték az igazgatóságba, napjainkban pedig jó néhányan újra nálunk találnak munkát.* Ez pedig az itt dolgozókból kérdéseket vált ki: mi lesz velük, ki-hol fog dolgozni, lesz-e mindenkinek munkája? Szerencsére nagyon jó a kapcsolatunk az állomásfőnökkel, szinte naponta értekezünk és így viszonylag megnyugtató választ tudunk adni tagjainknak.

Egy másik gond: a bér. Február 1-jétől ráálltunk a 9 ezer forintos minimálbérre. Ez többeket érintett, főleg a takarítókat, fizikai dolgozókat. Sokan úgy érzik, ez a segítség is kevés. *A középkategóriában dolgozók bére alacsony, emiatt megélhetésük igen nehéz.* Sok családnál állandó gondot okoz a lakás rezsijének, az OTP-tartozásoknak a kifizetése, egyáltalán a család kiadásainak fedezése. Az állandó áremelkedések nem sok jót sejtetnek.

— Miben tudnak segíteni?

— A bérbesorolásoknál semmit, hiszen azokat jogszabályok rögzítik. *Marad az esetenkénti segélyezés és egyéb, talán nem is szakszervezeti feladat.* Hogy mire gondolok? Különféle akciókat szervezünk: ruha, cipő, élelmiszer, háztartási és vegyiáruk vásárát a boltinál kedvezőbb árakon. A gyakorlat azt mutatja, van rá igény. Esetenként a társszolgálati ágaknál dolgozókat is bevonjuk e vásárlókörbe.

— Váltsunk témát. Közeleg az üzemi tanácsok választása. Hogyan készülnek rá, a szakszervezeti tagok ismerik-e ennek jelentőségét?

— *Igen. Az elmúlt év végén már előre haladtunk e munkával, de akkor a választások elmaradtak.* Most a megkezdett munkát folytatjuk. Végigjárjuk kit lehetne erre a feladatra megbízni, ki tudja legjobban képviselni a többieket. Tagjaink ismerik a választások jelentőségét, hiszen a bizalmihálózat útján, személyes találkozások során erről szót váltunk.

— Más érdekképviselet működik-e területünkön?

— Igen, a VDSZSZ mintegy 20 fővel. Kapcsolatunk velük jó, több kérdésben, például a létszámmal, az üzemi tanács választásával stb. kapcsolatban, egységes álláspontot képviselünk. Közös munkánknak nincs mindig látványos eredménye, de azt gondolom, minden látszólag kis eredménynek is örülni kell és tovább kell dolgozni tagságunk érdekében.

(Gellért)

Nem lehet eredményes

Az államigazgatási irányítás híveinek sokkterápiája

A vasutasok nem mondanak le a vasút-egészségügyi szolgálatról

A MÁV-nál az ipari, építőipari és a vendéglátó-ipari részlegek kft.-vé történt átszervezése után úgy tűnik, a MÁV egészségügyi szolgalat sem kerülheti el a sorsát, orvosi nyelven szólva a sokkterápiát. A műtéti előkészítés ugyanis már megtörtént. E célt szolgálja a 24/1992. (XII. 2.) KHVM rendelet. Ennek értelmében az összes MÁV kórház és rendelőintézet, az egészségügyi ellátószolgálatok és a MÁV Területi Egészségügyi Központok (Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Szombathely) vezetői felett a munkáltatói jogkört a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter gyakorolja. *Az elképzelések szerint a „műtéti beavatkozás" végén a 123 éves múltra visszatekintő MAV Egészségügyi Szolgálat teljes mértékben a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium irányítása alá kerül.* Ez alkalomból úgy gondoljuk, nem érdektelen a nagy múltú és méltán európai hírű MÁV Egészségügyi Szolgálat történetének rövid áttekintése.

1870-ben a MÁV akkori vezérigazgatója alapította a pályaorvosi rendszert, amely MAV Üzemorvosi Hálózatként ma is él és működik „*a beteg alkalmazott egészségének és szolgálatképességének megőrzése és helyreállítása*" érdekében, ahogyan az alapító okiratban rögzítették. A következő lépés mentőkocsik forgalomba helyezése, a szolgálati főnökségek mentőfelszereléssel történő ellátása volt 1883-ban. Egy évvel később a MÁV Vezérigazgatóságon egészségügyi osztály és főorvosi hivatal, az üzletvezetőségeken főorvosi hivatal, a MÁV járműjavító főműhelyekben műhelyorvosi állás, a MÁV csomópontokon ellenőrzőorvosi körzet, a MÁV lakótelepeken pedig orvosi körzet alakult. Ezzel egyidejűleg Budapesten a „nyolcházban" létrehozták az első MÁV Központi Rendelőintézetet.

Ezen intézkedések végeredményben az egységes hálózati szintű MÁV Egészségügyi Szolgálat kiépítését jelentették.

Napjainkban MÁV-kórház Budapesten, Szolnokon, Budakeszin, MÁV-rendelőintézet Budapesten, Szolnokon, Záhonyban és Békéscsabán működik. MÁV rehabilitációs intézetben, szanatóriumban Balatonfüreden, Hévízen, Harkányban és Zalakaroson kereshetnek felépülést a betegek. MÁV Területi Egészségügyi Központ Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged és Szombathely székhelyen található. A budapesti Szabadság-hegyen pedig gyermekgyógyházat üzemeltet a MÁV.

A felsoroltakon kívül Budapesten — hálózati feladatkörrel — MÁV Közegészségügyi Intézet működik. A MÁV Egészségügyi Szolgálat létesítésének, fejlesztésének pénzügyi forrását a Magyar Államvasutak, a volt MÁV Betegségi Biztosító Intézet, a vasutas dolgozók Önkéntes Támogatási Alapja fedezte. *Mindez jelentős mértékben a vasutas dolgozók pénzéből történt, akár közvetett, akár közvetlen módon.*

A fentiekből egyértelműen megállapítható, hogy egy és közel egynegyed évszázad alatt a Magyar Államvasutak és a vasutasok meglehetősen nagy anyagi áldozatvállalással nagy értékű MÁV tulajdonú vasút-egészségügyi eszközrendszert hoztak létre. A napvilágra került minisztériumi tervezet szerint ez a vagyoni érték egyetlen államigazgatási intézkedéssel átkerülne a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumhoz. *Ha jól meggondoljuk, nem kis dologról van szó, mindez felér egy „államosítással".* Mindez azzal az egyaltalán nem mellékes dologgal járna, hogy a vasút-egészségügyi szolgálat működtetésére a minisztériumban államigazgatási apparátust kellene létrehozni, tekintve, hogy ilyen szerv jelenleg a minisztériumban nincs.

Nagyvonalúságról tanúskodik a tervezet, egyidejűleg ugyanis meghagyná a MAV jelenlegi vasút-egészségügyi irányító szervét is, „*a minisztérium tanácsadó szerveként*", továbbá a MÁV üzem-egészségügyi tevékenység irányítására.

Ennek megvalósításával gyakorlatilag kettős irányítás jöhet létre, ez a tapasztalatok szerint nem mindig eredményes. A MÁV Egészségügyi Szolgálat finanszírozását jelenleg a társadalombiztosítás, az állami költségvetés, a Magyar Államvasutak, a vasutas dolgozók fél százalékos mértékű önkéntes felajánlási alapja (ÖTA) végzi. Igaz, hogy a finanszírozási rend formailag a KHVM költségvetési fejezetéhez tartozik, de *a tényleges finanszírozás és működtetés az előbbiekben felsorolt forrásokból táplálkozik, adott esetben pedig ez a lényeg.*

A vasút-egészségügyi szolgálat működőképességének fenntartasahoz a MÁV folyamatosan biztosítja a kórházak rekonstrukcióját, az orvosi műszerek beszerzését, az üzemorvosi és üzemi fogszakorvosi rendelők fenntartását, illetve működési költségeit. Az elmondottakon kívül a MÁV a vasút-egészségügyi szolgálat dolgozóinak bel- és külföldi menetkedvezményt, lakásépítési munkáltatói támogatást nyújt, biztosítja a MÁV jóléti intézmények igénybevételét, fedezi az orvosok nemzetközi konferenciákon való részvételének költségeit.

A minisztériumi tervezet nagyvonalúsága abban is megnyilvánul, hogy nem szól arról: a vasút-egészségügyi szolgálat államigazgatási hatáskörbe vonása után a MÁV előbbiekben említett nem csekély mértékű finanszírozó szerepét átveszi-e a minisztérium? Ha az államigazgatási hatáskörbe vonás — egyebek mellett azzal az indoklással is történik, hogy a MAV gazdasági helyzete „katasztrofális", egyáltalán *elvárható-e, hogy a MÁV a továbbiakban államigazgatási költségvetési szervet támogasson.* Ennek elmaradása viszont tényleg „katasztrofális" következményekkel járna.

Az sem igazán érthető, hogy a vasút-egészségügyi szolgálat irányítására miért éppen az államigazgatási formát választják, amikor a sajtóban, rádióban, televízióban szinte naponta hallani híradást az állami egészségügyi szolgálat „katasztrofális" helyzetéről. Ennek fonákságát az „átszervezés" tervezetét kidolgozók is érzik, éppen ezért kilátásba helyezik:

„A távlati cél az, hogy az egészségügy és a társadalombiztosítás korszerűsítésével összhangban saját vagyonú, korlátozottan nyitott egészségbiztosító keretében, pl. alapítványi vagy más előnyös formában működjön a vasút-egészségügyi szolgálat". (Idézet a szakszervezetek részére adott tájékoztató III. pontjából.)

A távlati céllal természetesen egyet lehet érteni, az átmeneti megoldással azonban nem. Az eddig kifejtettekből is megállapítható, hogy miért ellenezzük az államigazgatási modell bevezetését, a közérthetőség kedvéért mégis összefoglaljuk ellenérveinket:

A tapasztalatok azt mutatják, hogy az egészségügyben az államigazgatási irányítási mód gyakorlatilag bukottnak tekinthető, vagy finomabban fogalmazva nem a leghatékonyabb mód.

A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, szakminisztérium, ahol az egészségügy irányításának nincsenek meg a hagyományai, a feltételei, szaknyelven szólva itt az egészségügy irányítási feladatkör profilidegen. A MAV-tól, illetőleg a vasutasoktól nem várható el, hogy a vasút-egészségügyi szolgálatról lemondjon. Ha a MÁV mint finanszírozó gazda kiesik a rendszerből, a finanszírozás könnyen csődbe kerülhet, a MÁV által nyujtott szolgáltatasokat, pénzbeni és nem pénzbeni támogatást sem az egészségügyi szolgálat, sem az itt foglalkoztatott munkavállalók nem nélkülözhetik. Az egészsegugyi szolgálat munkavállalói sem kívánják a MÁV-tól való elszakadást a tervezett módon, illetőleg formában.

A szolgálat a MÁV név alatt lett országos, illetve európai hírű egészségügyi intézmény, ettől a névtől való megfosztasa (melynek pénzben ki nem fejezhető értéke van, nem lenne szerencsés, ugyanis napjainkban minden intézmény jol hangzó, bejáratott és ismert név megszerzésére törekszik.

Végül, de nem utolsósorban a szolgálatra (mint MÁV intézményre) elsősorban a MÁV-nak és munkavállalóiknak van szüksége, mert a MÁV veszélyes üzem, a munkakörülmények mostohák, a dolgozókkal szemben fokozott egészségügyi követelmények vannak, éppen ezért az egészségügyi szolgálat szorosan kapcsolódik a MÁV-hoz, annak tevékenységéhez és a munkavállalókhoz. *A nagy elodök nem véletlenül, hanem a felsorolt tényezöket ismerve hozták létre a MÁV egészségügyi szolgálatot.*

Említettük, hogy a minisztérium a vasútegészségügy működését végsősoron saját vagyonú korlátozottan nyitott egészségbiztosító keretben (tegyük hozzá pl. a volt MÁV BBI visszaállításával) vagy alapítványi formában kívánja megoldani.

Megítélésünk szerint egyik sem lenne idegen a MÁV egészségügyi szolgálat megőrzése és a jelenlegi követelményekhez történő alkalmazkodás szempontjából. Ezzel szemben azonban a feleslegesen közbeiktatott átmeneti megoldás (államigazgatási irányítás) elhagyását javasoljuk. Nincs akadálya már az első lépcsőben a végleges megoldás megvalósításának, természetesen megfelelő előkészítés után.

Bármelyik megoldás kielégíti a központi, továbbá az érintettek elvárásait, biztosítja a MÁV irányító szerepét, nevének használatát. Mindkét megoldás esetén kedvezően alakulhat a finanszírozás: *megmaradna a társadalombiztosítási, a költségvetési, a MÁV- és az ÖTA-támogatás, pluszként csatlakozók, sőt a minisztérium is, továbbá magánszemélyek is nyújthatnak támogatást.* Szerepet kaphatna a önkormányzat, végérvényesen megszűnne a rendszeresen visszatérő veszély, nevezetesen az, hogy az állami egészségügy bekebelezi a vasút-egészségügyi szolgálatot.

A legfőbb előny azonban az lenne, hogy az üzleti szellem nem száműzné az egészségügyben többszörösen fontos humánumot.

Végül szólni kell arról is, hogy akár a betegbiztosító, akár az alapítvány forma kerül bevezetésre, attól kezdve a szolgálatra nem a közalkalmazotti törvényt, hanem a Munka Törvénykönyvét kell alkalmazni, s ezzel szertefoszlik az államigazgatási irányítás híveinek legfőbb indoka.

Dr. Garabon Sándor

A hídépítők bosszankodnak

„Idegen partnerként kezel minket a MÁV”

Lépéselőnyben van a többi MÁV üzemhez, főnökséghez képest a Hídépítő, amelyet az elsők közt privatizáltak még a múlt esztendőben. Az azóta eltelt több mint fél év alatt túljutottak az első nehézségeken, de bizonyára sok feladatot kell még megoldaniuk, amíg elmondhatják: most már nyugodt és kiegyensúlyozott az életük. Hogyan teltek az első hónapok és milyen terveik vannak a jövőre — erről kérdeztük Csohány Ottót, a MÁV Hídépítő Kft. ügyvezető igazgatóját.

— Augusztus elseje óta működünk ebben a formában. Eredetileg úgy volt, hogy vegyes tulajdonú kft.-vé alakulunk: 50 százalékban a MÁV, 50 százalékban pedig négy másik cég — egy svájci, egy osztrák, egy magyar, és egy osztrák—orosz vállalat, egyenként 12,5 százalékos arányban — lesz a tulajdonosunk. Már minden készen állt a tavaly június 26-ra kitűzött aláírási aktushoz — amelyhez a szakszervezet is áldását adta —, amikor az utolsó nap reggelén a MÁV vezérigazgatója egy levelet kapott a szakszervezeti központtól. Ennek alapján elhalasztotta az aláírást. Később pedig a másik négy partner akadályozta meg a dolgot, amikor elfogadhatatlan feltételeket szabott: mindenáron a teljes tulajdonlásra törekedtek.

Végül július 16-án megszületett a határozat: nem lesz vegyes tulajdonú kft. De mivel a MÁV már kötelezettséget vállalt, hogy minket önállósít, és nem lett volna célszerű sokáig húzni a dolgot, két hét alatt minden készen állt arra, hogy 100 százalékos MÁV tulajdonú egyszemélyes kft. jöjjön létre.

Amikor megalakultunk, el voltunk látva munkával. Mi ebben soha nem szenvedtünk hiányt. Ezt jól példázza, hogy míg tavaly ősszel a legtöbb vállalatnál átmenetileg részmunkaidőben dolgoztak, addig nálunk erre nem volt szükség. *Általában a MÁV a munkánk 45-60 százalékát adta, a többit külső cégektől szereztük.* Ehhez tudni kell, hogy egy szempontból előnyösebb a helyzetünk a többi MÁV-céghez képest: nem vagyunk kifejezetten a vasúthoz kötve. Hidakat építünk, de mélyépítési, acélszerkezeti munkákat is végzünk. Ennek ellenére nem könnyű munkát szerezni, hiszen talán sehol sincs olyan kíméletlen verseny, mint éppen az építőipar területén.

— Mennyiben követel más munkastílust a kft.?

— *Sok mindenben. Másképp kell megszervezni a tevékenységet, és nagyon rugalmasnak kell lenni. Minden munkára rá kell startolni, nem lehet sokat válogatni.* A munkaügy kisebb jelentőségű, fontos viszont a gyors és pontos számviteli tevékenység. Szükségét éreztük annak, hogy ezeknek az elveknek megfelelő új szervezetet alakítsunk ki. A Magyarországon — és a MÁV-nál is — megszokott piramisrendszerben, amelyben a tevékenységek a fejtől a talpig le vannak osztva, elsikkad a felelősség. Ezt pedig mi nem engedhetjük meg.

Most a kft.-t egy háromtagú igazgatóság irányítja és a szervezet a szakterületeknek megfelelő egymás mellé rendelt önálló egységekből áll: a pénzügyi osztályból, a munkaügyből, az anyagosztályból és a termelő egységekből. Felállítottunk egy vállalkozási és marketingirodát is. A termelő egységeket az átszervezés nem érintette, ők folyamatosan végezték és végzik a munkájukat. A MÁV-megrendeléseket július 31-ig igyekeztünk teljesíteni. Ahol ez nem ment, ott az áthúzódó munkákra külön szerződéseket kötöttünk.

— Milyen szoros ma a kötődésük a MÁV-hoz, és ellátják-e a kft.-t elegendő munkával?

— Most is nagyon közeli ez a kapcsolat. *A gondot csak az jelenti, hogy a MÁV szervezeti rendszere nehézkes, és ez a mindennapi együttműködésben is érezteti hatását.* Sok még a megoldatlan kérdés. A szindikátusi szerződés tartalmazza, hogy a MÁV a kft.-nek kedvezményeket ad a vasúti szállítás területén, a munkásszállások, az üdülők használatában és a különféle szolgáltatások területén, például a telefonhálózat igénybevételénél.

Hogy ennek a kedvezménynek a mértéke mennyi, azt egy különálló megállapodás szabályozná. A MÁV-val azonban eddig semmilyen megállapodást nem sikerült kötni. *Úgy néz ki, mintha a veszteségeiket rajtunk akarnák behozni. Teljesen külső partnerként kezelnek minket, sőt mondhatni, még szigorúban.* Ez a szemlélet számomra érthetetlen és bosszantó is. Annál is inkább, mert a MÁV rajtunk keresztül magának okoz vele többletköltségeket. Mert az nyilvánvaló, hogy ha ők olcsóbban adnak nekünk valamit, akkor mi is olcsóbban fogunk nekik dolgozni.

Ezeket a problémákat már felvetettem a MÁV vezetőinek, egyet is értettek velem, de az ígéretek elhaltak. Leveleinkre, beadványainkra nem válaszoltak. Januárban újabb leveleket írtunk, de még csak válaszra sem méltattak minket. Másik nagy gondunk, hogy a MÁV az elvégzett munkáinkat késve fizeti ki. *A szerződésekben húsznapos határidőt vállalnak, de a valóságban gyakran a kilencven napot is túllépik.* Szerencsére a külső cégek pontosabbak, így likviditási helyzetünk jelenleg jó. De azért ez nagy veszteségeket okoz nekünk, hiszen súlyos milliókról van szó.

Mindezek ellenére is tudnak még örülni a MÁV-megrendeléseknek?

— Természetesen. Nekünk fontos a MÁV-val való kapcsolat. Azt sem szabad elfelejteni, hogy a dolgozóinknak jobban mennek a vasúti munkák. Azonkívül piacra van szükségünk, és a MÁV most is stabil piacnak tűnik. És nem utolsósorban: a MÁV a tulajdonosunk.

— Volt-e szükség leépítésre a kft.-vé alakulás miatt, és várhatók-e a közeli jövőben elbocsátások?

— *A tavalyi évet 560 emberrel kezdtük, és augusztus elsejére már csak 400-an voltunk.* A radikális csökkenést részben a létszámstop okozta, az elmentek helyébe nem vettünk fel újakat. Sokan korengedményes nyugdíjba vonultak. És voltak olyanok is, akik megijedtek a kft.-től. Nekik a MÁV adott munkát. A kft.-vé alakulás óta összesen két vagy három embert küldtünk el, mert nem dolgoztak úgy, ahogyan kell.

Ami a továbbiakat illeti: a termelő és az improduktív dolgozók arányán változtatni kell. Az adminisztrációs munkát jobban kell megszervezni. Erről a területről elküldtünk néhány embert. A racionalizálásra még ebben az évben sor kerül. Maximum húsz dolgozótól fogunk megválni, folyamatosan. Ugyanakkor a termelők létszámát emelnünk kell, természetesen a munkákhoz viszonyítva. Olyan is előfordult már — és nyilván a jövőben is lesz ilyen — hogy egy-egy konkrét munkára vettünk fel embereket szerződéssel.

Szintén fontos döntés — amiben a MÁV vezetőivel megállapodtunk —, *hogy a kft.-n belül további kisebb kft.-ket hozunk létre. Ez egy holding szervezet lesz:* a kis termelő egységeket vagyonkezelő holding fogja majd össze. Ilyen konstrukcióban több nagy vállalat is dolgozik, és beváltak ezek a rendszerek. Hogy a MÁV vagy a Hídépítő Kft. alakítja-e ki a kis kft.-ket, az még nem eldöntött. De az már biztosnak látszik, hogy először a tervező csoportot fogjuk önállóvá tenni — még ebben az évben.

— Mindent összevetve: milyennek ígérkezik ez az év?

— *A teljes kapacitásunk le van kötve. Ez várhatóan 500-550 millió forintos árbevételt jelent, ami nagyon szép összeg.* Így a magam részéről optimista vagyok. — És amennyire látom — azok a munkatársaim is. Stabil építőipari cégnek számítunk, és a piacon jegyeznek minket. Például számon tartják, hogy indulunk-e a tendereken. Amíg van munka és tudunk fizetni az embereknek, addig nem lesz gond. Igazán jó munkát csak piaci keresetek mellett várhatunk. Ezen kívül nagyon fontos a tulajdonosi szemlélet. Ezért is foglalkozunk a Munkavállalói Részvény Programmal, *ami azt jelentené, hogy a dolgozók minimum negyven százaléka tulajdonossá válhatna.* Ha ez megvalósul, akkor még eredményesebbé válhat a kft.-nk.

Az igazgató tehát bizakodó. És, mint az elmondottakból kiderül, nem is alaptalanul. De vajon milyen a hangulat a dolgozók körében? Hogyan élték meg ők a változásokat. *Pataki Imre*, a szakszervezeti bizottság titkára szerint az emberek megbékéltek a helyzettel, és a félelmet és szorongást mára az óvatos optimizmus váltotta fel.

— Azzal elejétől fogva tisztában volt mindenki, hogy az átalakulás gazdasági kényszer. Mégis mindenki ideges volt. *Nem tudták, mi vár rájuk, maradhatnak-e vagy sem. És sok más tisztázatlan kérdés is volt.* Négy alkalommal kellett összehívni az embereket. Először még bizonytalan volt a vasúti jegyre való jogosultság. Azt mondták, hogy csak ötéves MÁV-szolgálat után fog járni. Az sem volt biztos, hogy ha később elbocsátanak valakit a kft. kötelékéből, a végkielégítésnél figyelembe veszik-e a MÁV-nál töltött éveket. Végül kedvezően oldódtak meg ezek a kérdések.

A vasutas-szakszervezet az egyetlen, amely a kft.-nél működik. A megalakulás után elkészítettük a kollektív szerződést. Ez biztosíték a dolgozóknak, hogy a vasúti jegyet az eddigi feltételekkel kapják, a MÁV-kórházi orvosi ellátásra ugyanúgy jogosultak, mint a MÁV-dolgozók. A réginél kedvezőbb helyzetbe kerültek a vidékről bejáró fizikai dolgozók. Ők központi telephelyen eddig nem kaphattak különélési pótlékot, most részesülnek ebben.

A vállalati üdülőre való jogosultság azonban még nem tisztázott. *Nem tudjuk, járnak-e a MÁV-üdülőkben a MÁV-dolgozókat megillető kedvezmények?* Azt sem tudom, hogy ha valamelyik dolgozónk igényli, beadhatja-e a gyerekét MÁV-óvodába.

A kereseti viszonyok megfelelőek: rögtön a kft.-vé alakuláskor 30 százalékos átlagbérfejlesztést hajtottak végre. A fizikai állomány bére 40 százalékkal — ebből 20 százalék mozgóbér — lett több, az alkalmazottaké pedig 20 százalékkal. *Az emberek bizakodók, a feszültség felengedett.* Mindenki azt mondja, jó, hogy már túl vagyunk a privatizáción. Úgy látjuk, hogy a szakszervezet és a gazdasági vezetők kapcsolata korrekt: a dolgozók szélesebb körét érintő kérdésekben kérik a véleményünket.

Az emberek örülnek, hogy van munkahelyük, és többségük nem bánja, hogy a vezetők most következetesebben megkövetelik a munkát, mint azelőtt. Már csak azért sem, mert azzal mindenki tisztában van, hogy másképp nem maradhatunk talpon.

Cs. V.

Az ügyvezetők jogállása az egyszemélyes kft.-kben

Az ez év február 9-én tartott kft. ügyvezetői konzultáción egyik legvitatottabb kérdés volt az ügyvezetők jogi helyzete. A gazdasági társaságokról szóló 1988. VI. törvény 28. paragrafusa értelmében *a korlátolt felelősségű társaságnál a vezető tisztségviselő az ügyvezető.*

A korábbi Munka Törvénykönyve a vezetők több szintjét különböztette meg, s ehhez igazodva eltérő jogokat és kötelezettségeket határozott meg. A jelenlegi Munka Törvénykönyve csak a vezető munkaviszonyáról beszél, elhagyva a korábbi „magasabb vezetői”, illetve „vezetői” beosztás közötti megkülönböztetést.

A Munka Törvénykönyve 188. paragrafusának (1) bekezdése értelmében *a vezető állású munkavállaló a munkáltató vezetője.* Ez a személy a kft. esetében az ügyvezető. Fentiekből következik, hogy a törvény a munkáltató első számú vezetőjét kívánta e fogalomkörbe vonni.

Megállapíthatjuk, hogy a korábbi szabályokhoz képest a középvezetők jogállásáról a törvény nem rendelkezett. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy középvezető nem létezik. Létezésük egyben azt is jelenti, hogy sajátos vezetői jogállásukat mindenképpen rendezni szükséges, ugyanis a középvezetőket a többi munkavállalóhoz képest többletkötelezettségek terhelik, illetve eltérő jogosultságok illetik meg.

Mivel a Munka Törvénykönyve ezeknek a vezetőknek a jogállását nem rendezte, így azt vagy a kollektív szerződésben, vagy munkaszerződésben kell megoldani.

A vezető is egyfelől munkavállaló, sajátos jogokkal és kötelezettségekkel. A vezetői munkaviszony sajátossága másfelől abban áll, *hogy a vezető egyben a tulajdonos képviselője.* A többi munkavállalóval szemben lényegében a vezető jár el a tulajdonos képviseletében. Ebben az értelemben, tehát igen sajátos munkaviszonyról van szó.

Mindezekből következik, hogy a vezetői jogállásra vonatkozó szabályozás természetszerűleg nem csupán a Munka Törvénykönyvében található, hanem egyes sajátos kérdéseket a gazdasági társaságokról (1988. évi VI. tv.) szóló, illetve az állami vállalatokról szóló 1977. évi VI. tv. szabályoz.

A Munka Törvénykönyve nem ad típuskényszert arra nézve, hogy a vezetői jogviszony kizárólag munkaviszony keretében látható el, *nem kizárt a megbízásos jogviszony sem.* Erre átmenetileg MÁV kft.-k esetében is akad példa. Ahol a vezetői tevékenység tartós jellegű, rendszeres elfoglaltsággal, illetve munkavégzéssel jár természetesen célszerű a munkaviszony létesítése. Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy a jogviszony megválasztását illetően elsősorban a felek akarata kell, hogy érvényesüljön.

Természetesen a gazdasági társaság működésével kapcsolatos alapvető döntéseket a tulajdonos határozza meg. Ugyanakkor természetes az is, hogy a gazdasági társaság folyamatos működéséhez, *a tulajdonosi döntések végrehajtásához operatív irányításra van szükség, amelyet a kft. esetében az ügyvezető lát el.*

Minden munkaviszonynál, így a kft.-ügyvezetők tekintetében is fontos annak tisztázása, hogy vele szemben a munkáltatói jogokat, mely szerv gyakorolja. Általában a munkavállaló szempontjából lényeges annak ismerete, hogy vele szemben ki és milyen munkáltatói jogokat gyakorol. *Ezért mondja ki a Munka Törvénykönyve 74. paragrafusának (1) bekezdése, hogy a munkáltató köteles a munkavállalóval közölni, hogy a munkaviszonyból eredő munkáltatói jogokat, mely szerv vagy személy gyakorolja.* A 74. paragrafus (2) bekezdése pedig kimondja, hogy ha a munkáltatói jogkört nem az arra feljogosított szerv gyakorolta, eljárása érvénytelen.

A MÁV kft.-ügyvezetőket illetően a Munka Törvénykönyve 188. paragrafus (1) bekezdéséből egyértelműen következik, hogy a munkáltatói jogok gyakorlására az alapító tulajdonos jogosult. E jogok gyakorlásánál azonban ügyelni kell arra, hogy a kft. ügyvezetője munkaviszonyának teljesítése során önállóan, saját belátása szerint jár el, így munkafeltételeit is jórészt saját maga határozza meg.

Figyelembe véve ugyanis, hogy a vezető sok tekintetben önmaga „munkáltatója” is.

Célszerű a vezetői munkaviszonnyal kapcsolatos részletes jogokat és kötelezettségeket munkaszerződésben rendezni. Természetesen a vezetői munkaszerződés is konkrét alku, tehát megegyezés tárgya. Különösen indokoltnak tartjuk a következő kérdésekben való megállapodást, illetve munkaszerződésbe foglalását.

Mindenekelőtt célszerű annak rögzítése, hogy az ügyvezető vezetői tevékenységét munkaviszony keretében látja el. *Kifejezetten ajánlatos a vezetői tisztség egyértelmű megnevezése.* Rögzíteni kell, hogy a munkaviszonyt menynyi időtartamra létesítik, meg kell határozni a vezetői feladatokat, illetve kötelmeket.

A munkaszerződésnek nélkülözhetetlen része a munkahely és a személyi alapbér egyértelmű meghatározása. Figyelemmel arra, hogy a cég első számú vezetőjére a kollektív szerződés nem vonatkozik, a személyi alapbéren felüli juttatásokat is munkaszerződésben kell meghatározni. Általában megállapítható, hogy mindazokat a kérdéseket, amelyeket a cég munkavállalóira vonatkozóan a kollektív szerződés tartalmaz, az ügyvezető esetében munkaszerződésben kívánatos rendezni.

Kiemelkedő jelentősége van a kártérítési felelősséggel kapcsolatos kérdéseknek, *erre is ki kell térni a munkaszerződésben.*

Az ügyvezetőnek a munkáltatóval szemben fennálló felelőssége alapvetően aszerint különbözik, hogy a kárt a vezetői tevékenységének keretében vagy attól függetlenül okozta. Az ügyvezető vezetői tevékenységével összefüggésben okozott kárért a Munka Törvénykönyve 193. paragrafusának (1) bek. értelmében a polgári jog szabályai szerint felel. Ez azt jelenti, *hogy a jogellenesen okozott kárt teljes mértékben köteles a munkáltatónak megtéríteni. Mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható.* Ebben az esetben, tehát lényegtelen, hogy szándékosan vagy gondatlanul okozta a vezető a kárt.

A vezetői tevékenység keretében okozott kárról általában akkor beszélünk, ha a vezetői munkakörbe tartozó tevékenységek megsértésével függ össze a károkozás.

Ritkább az az eset, amikor a vezetői tevékenységtől függetlenül okoz kárt a vezető a munkáltatónak.

A vezető, mint munkavállaló, természetesen az általános szabályok szerint kezdeményezhet munkaügyi jogvitát a munkáltatóval szemben. Ennek akkor van helye, ha a vezető a munkáltató munkaviszonyra vonatkozó szabályt sértő intézkedése (mulasztása) ellen lép fel, vagy a munkaviszonyból származó igényét érvényesíti.

A Munka Törvénykönyve 199. paragrafusának (5) bek. szerint a bírósági eljárást megelőzően a felek egyeztetni kötelesek. Az egyeztetés során létrejött megállapodás egyezségnek minősül, amelyet írásba kell foglalni.

A munkavégzést illetően a vezetővel szemben is a Munka Törvénykönyve általános szabályai érvényesülnek. Ugyancsak az általános kötelmek terhelik a munkáltatót a vezetővel szemben.

A gazdasági társaságokról szóló törvény 32. paragrafusának (1) bek. szerint *a vezető tisztségviselő (ügyvezető) a társaság ügyeiben a tőle elvárható gondossággal köteles eljárni.* Ez azt is jelenti, hogy az ügyvezetőt a többi munkavállalóhoz képest magasabb elvárhatósági szint terheli.

Dr. Garabon Sándor

Szervezeti átalakulás a szentesi építőknél

A vasút nem alaptevékenységet folytató üzemei, főnökségei az elmúlt év végétől egymás után önállósodtak. A MÁV biztosította az induláshoz szükséges alapfeltételeket. Jól felfogott vasúti érdek, hogy az átalakult szervezeteknek minél több megrendelést adjanak. Ennek a felismerésnek a jegyében az új kft.-ék számára az első évben a MÁV 80 százalékos megrendelés-állományt biztosít.

A jól gazdálkodó és a határokon túl is elismert munkát végző volt Szentesi Építési Főnökség a szervezeti átalakítás koncepciójában kft.-vé alakult, 1993. január 1-jén. Munkát az ország egész területén vállalnak.

Az átszervezés már 1992-ben elkezdődött. Először a szegedi gépállomásból kivált és kft. lett a közúti járműveket javító és karbantartó részleg. Az év végén pedig a főnökség legnagyobb létszámú munkahelye is kivált és a gépállomást a hódmezővásárhelyi pft.-hez csatolták.

A főnökség átalakulása után a tisztult profilban megmaradt a békéscsabai és a kiskunfélegyházi építésvezetőség. Az utóbbi keretében tovább végzi munkáját (a sínmezők előre lekötését és a használtak bontását) a magas szinten gépesített városföldi kötőtelep, amely kiemelkedő munkájával országos tekintélyt szerzett magának.

A főnökségtől való leválások, a fizikai létszám csökkenése és egyéb létszámátcsoportosítások miatt szükségessé vált a szentesi központban az adminisztrációs létszám jelentős karcsúsítása. A főnökség szakvonali vezetése a szakszervezettel együttműködve igyekezett minél fájdalommentesebben végrehajtani a létszámcsökkentést. Egyébként N. S. szb-titkár az anyamunkahelyén felajánlott szakvonali munkakört nem fogadta el. Végül a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség fogadta be.

A fölössé vált létszámból csak néhányan váltak munkanélkülivé, többségüknek más vasúti szolgálati helyeken kínáltak fel munkalehetőséget, amelyet többnyire el is fogadtak. Több adminisztratív dolgozót a szentesi vontatási főnökség fogadott.

A vasúti körökben és Szentes közéletében is jól ismert korábbi igazgató *Frányó Ferenc*, a MÁV Vezérigazgatóságon mint pályalétesítési igazgató hasznosítja kiváló képességeit, valamint mérnök-szakmai szervezési tapasztalatait.

A MÁV Híd-Mélyépítő Kft. ügyvezető igazgatója *Vigh Imre*, az építési főnökség saját nevelésű volt főmérnöke. A kft. belső szervezetében racionális (ésszerű) átcsoportosításokat, munkaköri összevonásokat hajtottak végre.

Fogas Pál

Az üzemi tanácsokról kérdezték

Válaszol Vámos István, az ÉTOSZ szakértője

Folyik az üzemitanács-választásra való felkészülés. Az alábbi kérdéseket Vámos István szociológus, az Érdekvédelmi Tanácsadó Szolgálat (ÉTOSZ) szakértője által tartott előadások, konzultációk során tették fel a hallgatók. Az alabbiakban ezek egy részét adjuk közre a válaszokkal együtt.

— Ha a munkáltatónál több üzemi tanácsot kell választani, ezt előkészítheti és lebonyolíthatja-e egy úgynevezett központi választási bizottság?

— Nem. Minden olyan telephelyen, részlegnél, egységnél, ahol a törvény szerint üzemi tanácsot, vagy megbízottat kell választani, ott létrehozandó a választási bizottság. Központi választási bizottságra nincs szükség, mivel a központi üzemi tanács delegálással jön létre. Ez azonban nem zárja ki, hogy a választási bizottságok, vagy azok elnökei együttműködjenek mind az előkészítésben, mind a lebonyolításban.

— Mi történik akkor, ha egy munkáltatónál a törvény alapján üzemi tanácsot, vagy megbízottat kellene választani, de valamilyen oknál fogva erre nem kerül sor?

— A választás elmaradását a törvény nem szankcionálja. Ez a munkavállalókon nem kérhető számon. A munkáltatókon pedig csak abban az esetben, ha gátolja vagy megakadályozza a választást. A munkavállalókra nézve azonban a következő hátrányokkal jár a választás elmaradása:

— az üzemi tanácsot megillető részvételi jogokat senki sem gyakorolhatja;

— munkáltatónál működő szakszervezet nem köthet kollektív szerződést;

— a közalkalmazotti területen — ebben az esetben — egyáltalán nem köthető kollektív szerződés;

— a munkáltatónál működő szakszervezet nem szerezheti meg a reprezentativitást, így nem emelhet kifogást és tisztségviselőit nem illeti meg a védelem;

— a munkavállalók nem szavaznak a szakszervezeti ágazati vagyonelosztásról.

— Mi történik akkor, ha a szervezeten kívüli dolgozók, vagy valamelyik szakszervezet nem delegál képviselőt a választási hizottságba?

— Amennyiben a választások szervezői a lehetőséget biztosították számukra (ezt célszerű dokumentálni), de nem éltek ezzel, semmi sem történik. A választási bizottság létrehozása ettől még szabályos.

— Részt vehet-e a választási bizottság munkájában az, aki munkáltatói jogot gyakorol?

— A törvény csak a munkáltatót, illetve annak vezetőjét zárja ki a választási bizottságban való részvételből. Ezért törvényes akadálya nincs, de nem szerencsés munkáltatói jog gyakorlójának részt venni a bizottság munkájában. Üzemi tanácstaggá választását pedig egyértelműen tiltja a törvény.

— A több egységből álló, több telephelyes munkáltatónál, ha az egységek nem önállóak és ezért a munkáltatónál csak egy üzemi tanácsot kell választani, van-e lehetőség a jelölőlista helyeinek arányos szétosztására az egységek között?

— A jelölőlista helyeinek arányos szétosztását a törvény nem teszi lehetővé. Minden egység azonos listára állíthat jelölteket és nyilvánvalóan mindenütt erről a listáról fognak szavazni is. A jelöltállítás nem korlátozható. A szakszervezet azonban törekedhet arra, hogy az egyes munkahelyekről az ott dolgozók számának arányában állítson jelölteket. Kampányt is folytathat az arányos delegálás érdekében, de arra nincs garancia, hogy törekvése megvalósuljon.

— Választható-e üzemi tanács tagjának szakszervezeti tisztségviselő, esetleg szakszervezeti titkár?

— Igen, a törvény ezt lehetővé teszi.

— Mi a teendő akkor, ha a vállalat átalakulás előtt áll és várhatóan néhány hét vagy hónap múlva új társasági formában vagy más szervezeti felépítésben működik majd tovább?

— Ebben az esetben is meg kell választani az üzemi tanácsot, a választás időpontjában lévő állapotnak megfelelően. A gazdasági társasággá alakulás után, ha a szervezetében, felépítésében nem történik változás, akkor a tanács tovább működhet. Amennyiben az átalakulást szervezeti, felépítesi változások is kísérik (például kiválik egy egység, több kft.-re bomlik a vállalat), akkor az átalakulás utáni helyzetnek megfelelően — 3 hónapon belül — új választást kell tartani.

— Hogyan kell eljárni olyan esetekben, amikor a foglalkoztatottak száma folyamatosan változik? Mikori állapotnak megfelelően kell megállapítani, hogy hány tagja legyen az üzemi tanácsnak?

— Az üzemi tanács létszámát a törvény alapján a választási bizottság állapítja meg. Ennek legmegfelelőbb időpontja az, amikor a bizottság kérésére a munkáltató rendelkezésükre bocsátja a munkaviszonyban állók névsorát. Amennyiben a választások lebonyolítása után bomlik meg az előírt összhang a munkavállalók száma és az üzemi tanács tagjainak száma között, akkor kétféle eljárás kínálkozik:

— ha a munkavállalók számának csökkenése miatt bomlik meg az összhang, akkor csak a következő üzemitanács-választás során kell a tagok számát csökkenteni,

— ha a munkavállalók száma tartósan (6 hónapon keresztül) olyan mértékben növekedett, hogy ettol bomlott meg az összhang, akkor a szükséges számban választással ki kell egészíteni az üzemi tanácsot.

— Rendelkeznek-e szavazati joggal a munkáltató vezetői és a munkáltatói jogok gyakorlói?

— Igen. A törvény csak a választhatóságból zárja ki őket.

K. S.

Tanácskoztak a nyugdíjasok

A VSz Nyugdíjas Tagozata február 22-én kibővített választmányi ülésen értékelte az 1992-es évet, és beható vita után fogadták el az új esztendő sokrétű munkaprogramját.

A tagozat irányításával működő alapszervezetben a múlt évben 40 474-en fizettek tagdíjat, és a 21 csatolt szervezetben közel 4 ezer nyugdíjas maradt hű a Vasutasok Szakszervezetéhez.

Feleky Pál, a tagozat elnöke, a szakszervezet előtt álló feladatok homlokterébe a társadalombiztosítási önkormányzatok, valamint az üzemitanács-választasok kérdését állította. *A nyugdíjasok mind a nyugdíjas-, mind az egészségügyi önkormányzat választásában érdekeltek.* (Azt szeretnék, ha az MSZOSZ országos listáján aktív és nyugdíjas vasutasok egyaránt képviselnék a vasutas nyugdíjasok érdekeit. Erre bizony nagy szükség lesz, hiszen a márciustól érvényes nyugdíjemelés előtt, a vasutas nyugdíjasok 62 százaléka élt 10 ezer forint alatti nyugdíjból.

Megértik, hogy az ország jelenlegi helyzetében jogos elvárásaik csak részben teljesülnek, de tiltakoznak az ellen, hogy az ország közvéleményét félrevezetve 14 százalékos nyugdíjemelésről beszélnek, holott ez a nyugdíjak növekményét jelenti, és egész évre vetítve az egyes nyugdíjas nem számíthat nyugdíjának körülbelül 10 százaléknál nagyobb mértékű emelkedésére.

A nyugdíjasok családjában sok aktív vasutas található. Az üzemitanács-választások jelentőségének megértetése, valamennyi vasutas kolléga meggyőzése a szavazás fontosságáról a családon belül közvetett ráhatást jelent a munkavállalói érdekvédelem egyre fontosabbá való kérdésében.

A választmány a választási feladatok koordinálására *Molnár György* kolléga vezetésével kampánybizottságot hozott létre. A választmányi ülésen megvitatták a VSz 1990-es kongresszusa által létrehozott Nyugdíjas-alapítvány működését.

A választmány meghallgatta a VSz vezetősége részéről megjelent *Szelei Ferenc* beszámolóját a VSz helyzetéről, a többi vasutas-szakszervezettel való viszonyáról, a választás gyakorlati kérdéseiről.

★

A Nyugdíjasok Országos Kamarájának Tanácsa február 17-i ülésén állásfoglalást fogalmazott meg az 1993. évi nyugdíjemelés kérdésében.

Keserűen kellett tudomásul vennünk, hogy a parlament 1993. február 16-i ülésén minden — a nyugdíjasok számára kedvező — javaslatunkat elutasította. A megszavazott évi 14 százalékos, kétszeri nyugdíjemelést kérve, a gyakorlatban láthatjuk: január-február hónapban nincs emelés, márciustól augusztus 31-ig 10, majd szeptembertől december 31-ig 4 százalékot kap a nyugdíjas. Tehát éves átlagban érvényesül csak a 14 százalék, azaz 1992. évben kapott nyugdíjösszeg és az 1993. évben kapott nyugdíjösszeg aránya adja meg a 14 százalékot. Valóságban ez 9.8 százalék emelést jelent. 16-17 százalékos prognosztizált infláció mellett.

Hiányoljuk, hogy az 1992. évben elkezdett értékvesztett nyugdíjak korrekciójáról nincs szó, pedig a 60/1991. (X. 29.) OGy. határozat erről is rendelkezik.

Követeljük, hogy a kormány hozzon az illetékes gazdasági vezetők személyére vonatkozó, szankciókat is tartalmazó törvényt, amely kikényszeríti a dolgozóktól levont társadalombiztosítási járulék befizetését a tb-alapba.

A VSz Országos Nyugdíjas Tagozata

József Attila Színház

Teltház-akció

A Vasutasok Szakszervezete a színházszerető vasutasok és családtagjaik részére teltházakciót szervez a József Attila Színházban április 4-én fél 11 órakor.

Bemutatják *Herczeg Ferenc:* Gyurkovics lányok című vígjátékát. A színház méltán népszerű előadásában a főbb szerepeket *Pécsi Ildikó, Kozák András mv., Ivancsics Ilona, Kocsis Judit, Józsa Imre, Mátrai Tamás, Fehér Anna, Hegyi Barbara* és még sok számos kiváló színész játssza.

Jegyek az igazgatósági, illetve az üzletigazgatósági székhelyeken működő művészeti rendezvényszervező csoportoknál — a szakszervezeti bizottságok útján —, valamint a Vasutasok Szakszervezete szervezeti és szervezési ügycsoportjánál a 19-77/134 vasúti telefonszámon igényelhetők.

Baleset miatt

Meghalt három vasutas

Még két hónap sem telt el ebből az évből máris három vasutas vesztette életét foglalkozási üzemi baleset következtében, köztük egy kétgyermekes családanya.

A három tragikus eset közül még csak egynél fejezte be a vizsgálatot az erre illetékes bizottság. A balesetek körülményei egyértelmű figyelmeztetés minden vasutas számára, hogy a munkabizottsági előírások legkisebb megsértése is veszélyt rejt magában.

Az egyik baleset K. állomáson egy februári nap hajnalán háromnegyed háromkor következett be. Egy körbejáró mozdony halálra gázolta V. S. 24 éves vonatkísérőt. A tolatós tehervonat éjjel két óra harmincöt perckor érkezett K. állomásra, a IV. számú vágányra. Ebből a vonatból két kocsit kellett a vonat végéről az állomás I-es számú vágányára beállítani. V. S. vonatkísérő a mozdonyt a vonatról leakasztotta. *Ezután a III—IV. számú vágányok között elindult a vonat vége felé.* A mozdony közben kihaladt a váltókon, majd a mozdonyvezető vezetőállást váltott. V. S. közben váltót állított és jelzésére a mozdony körüljárás céljából elindult a III. számú vágányon. A forgalmi iroda előtt haladt, amikor a mozdonyvezető észrevette, hogy V. S. körülbelül 20-30 méterre a mozdony előtt hírtelen irányt változtatott és belépett a III. számú vágány űrszelvényébe. A mozdonyvezető, a vizsgálat eddigi megállapítása szerint, azonnal fékezett, hangjelzést adott, de a gázolást már nem tudta megelőzni.

A 35 km óra sebességgel haladó mozdony V. S. belépésétől számított 25 méterre állt meg. V. S. a helyszínen belehalt sérüléseibe.

A másik baleset szintén februárban történt. Reggel hét óra negyven perckor T. állomás kazánházának fürdő-öltözőjében utcai ruhában holtan találták P. J-ét T. állomásfőnökség állományába tartozó 28 éves kazánfűtőt. A halálát szén-monoxid-mérgezés okozta. A vizsgálat eddigi megállapítása szerint a mérgezés feltételezhetően a kazánházban üzemelő Carborobot típusú kazán kezelőterében következhetett be. A balesetvizsgáló bizottság arra keresi a választ, hogy a veszélyes szén-monoxid-koncentráció hogyan alakulhatott ki a kazánház kezelőterében, és hogyan tudott a sértett a halál bekövetkezése előtt eljutni az öltözőbe és ott átöltözni? P. J. két kiskorú gyermeket hagyott maga utan.

Januárban történt a másik tragikus baleset. P.-né, Z. állomasfőnökség létszámába tartozó ólmozó-bárcázóval. A baleset körülményeinek vizsgálatát az arra illetékes bizottság lezárta.

P.-né tartózkodási helye a széncsúszda mérlegháza volt. Körülbelül 10 órakor felettese azzal bízta meg, hogy a széncsúszda XX. és XXI. számú vágányokon álló rakott vagy rakodás alatt álló normálnyomtávú kocsik bárcáit készítse elő. Ezt a munkát elvégezte és eltávozott a helyiségből. Felettese nem észlelte távozását. Ezt követően P.-né megkezdte a XX. számú vágányon álló kocsik bárcázását. Ezzel egy időben, a XXI. számú vágányokon álló normálnyomtávú kocsikba kőszén rakodását végezte széles nyomtávú kocsikból egy rakodógép.

A széntároló és a XXI. számú vágányok között közel a vágányhoz végtelenített kocsivonszoló kötélpálya húzódik. Körülbelül 11 órakor az utolsó négytengelyes kocsi rakodása után a gépkezelő észlelte, amint P.-né a kötélpálya és a kocsisor között közelített a rakodógép felé, majd attól körülbelül 35-40 méterre megállt. Feltételezhető, hogy addig a XX. számú vágányon befejezte a munkáját és a kocsisor átment a XXI. számú vágányhoz. A gépkezelő szerint nem jelezte a gép melletti áthaladási szándékát, s nem kérte a gép leállítását. Így a gép tovább dolgozott.

A gépkezelő 4-5 művelet után összehalmozta a tároló árokban a szénmaradványt. Újabb fogással kiemelte az árokból a szenet és a géppel fordulva a kocsi felé már nem látta P.-nét a fent leírt helyen. Feltételezhetően, addig amíg a gépkezelő a tárolóárokban a szenet halmozta — és a gép eközben nem forgott — ez idő alatt léphetett be P.-né a gép mozgásterébe. A géppel végzett további műveletek során a gépszerkezet elemei P.-né tevékenységi helyét a gépkezelő elől eltakarták. Feltételezhető, hogy P.-né eközben a már korábban megrakott négytengelyes kocsit megközelítette. Valószínű oly módon, rangja mozgását gátolta —, hogy — a kötélpálya terelőhazon a kocsi saroklépcsőjére felállva lépett keresztül.

Eközben a rakodógép a kocsiba emelte a szénhalmaz egy részét. Ezzel a mozgással a gép ellensúlya a szénárok felé fordult, így P.-né előtt szabaddá vált az út. Megállhatott a kocsi bárcatartója előtt, elhelyezte a bárcát. Míg ezt a műveletet végezte, a gép visszafordult és annak ellensúlya P.-nét a kocsi falához nyomta. A gép ismételt fordulása után a gep szorításából kiszabadulva arccal a földre esett. Munkatársai azonnal értesítették a mentőket. P.-né a mentőben belehalt sérüléseibe.

P.-né egy rokkant férjet és két gyermeket hagyott hátra. Szakszervezetünk fájdalmukat enyhítve részvétnyilvánításunk mellett 50 000 forintot adott a családnak.

P. J.

Százkét év után először

Sebesvonattal Balassagyarmatról a fővárosba két óra alatt

A vasút versenyképes a közúttal

Befutott a sebesvonat Balassagyarmat állomásra
(Tüttő Tibor felvétele)

A MÁV Budapesti Üzletigazgatósága, mint lapunk előző számában hírt adtunk róla, Budapest—Balassagyarmat között március 1-jétől, kedvezményes díjszabású sebesvonati rendszert vezetett be. Ebből az alkalomból a premier napján — Balassagyarmat állomáson háziünnepséget rendeztek.

Dr. Németh György, a város polgármestere köszöntőjében történelmi jelentoségűnek nevezte ezt az eseményt. Mint mondotta: városuknak százkét éve nem volt közvetlen vasúti összeköttetése a fővárossal. Nem is remélték, hogy valaha lesz, hiszen az elmúlt időszakban olyan hírek keltek szárnyra, hogy a MÁV a gyengeforgalmú vasútvonalak megszüntetését tervezi. A sebesvonat beállítása, a két óra eljutási idő olyan eredmény, amiért a polgármester a város lakói nevében köszönötet mondott.

Ezután *Rigó Zoltán* üzletigazgató köszöntötte az ünnepség részvevőit. Kiemelte, a sebesvonat forgalomba állításával is szeretnék bebizonyítani, hogy a vasút versenyképes a közúttal. S ha lesz elég utas, akkor a rendszert veglegesítik.

Hogy mi az új szolgáltatás lényege?

Mindenekelőtt az, hogy Szécsényből és Balassagyarmatról átszállás nélkül, az eddiginél rövidebb, két óra menetidővel, s kedvezményes menetdíjjal lehet Budapestre és vissza utazni. Mivel a sebesvonatra csak a 80 kilométer díjtétel szerint kell jegyet váltani a teljesáru, illetve a kedvezményes menetdíjak az utasok szempontjából egyaránt kedvezők.

Üdülési lehetőség

Ha Ön szeretné pénzét egy jó befektetésben tudni és szeret kellemes körülmények között gondtalanul üdülni, akkor itt a lehetőség! Elérhető áron juthat változatos és színvonalas üdülési lehetőséghez egy nemzetközi csererendszer keretében.

A világ 70 országában örökös üdülési jogot szerezhet! Ez különösen kedvező az Önök számára, hiszen szabadjeggyel eljuthatnak Európa legtávolabbi, legérdekesebb helyeire is. Részletes felvilágosítás a 176-6034-es telefonszámon.

Kongresszusra készülnek a vasutas rádióamatőrök

A vasutas rádióamatőrök nemzetközi szövetségének magyar tagozata február 6-án Budapesten a TBÉF Tatai úti tanácstermében tartotta közgyűlését. A FIRAC hazai tagozatának ma már közel száz tagja van.

Dr. Ferenczy Imre győri MÁV-főorvos, a tagozat elnöke elmondta, hogy a FIRAC 32. kongresszusát ez év szeptember 23—27. között Dunakeszin rendezik, melyre húsz országból mintegy 300 vendéget várnak. A négynapos programban munkaülések, szakmai kirándulások, valamint folklórest szerepelnek.

A kongresszus ideje alatt rádióamatőr-állomás működik, mely kapcsolatot teremt közeli és távoli országok rádióamatőreivel. Az állomás a HG32FC hívójelet használja majd. Ebből az alkalomból különleges vételi (QSL) lapot készítenek és az összeköttetéseket e lapokkal nyugtázzák.

A közgyűlésen *Pál Gábor*, a szakszervezet központi zene- és képzőművészeti iskolájának igazgatója a kongresszus előkészületeiről és részletes programjáról szólt. *Berzsenyi Béla*, a Magyar Rádióamatőr Szövetség elnöke a hazai rádióamatőr-mozgalom helyzetéről számolt be és közölte, hogy a FIRAC-kongresszus előkészítésében és technikai lebonyolításában minden segítséget megadnak.

Elkészült a magyar FIRAC-diploma tervezete is. Az ízléses kivitelű színes oklevelet mindazok a rádióamatőrök megszerezhetik, akik a diplomakiírásnak megfelelő számú rádióamatőr-összeköttetést létesítettek magyar vasutas kollégáikkal.

A FIRAC magyar tagozata növelni kívánja létszámát. A tagok sorába jelentkezni és belépési nyilatkozatot kérni *dr. Ferenczy Imre* MÁV-főorvostól, a tagozat elnökétől lehet. Cím: győri MÁV orvosi rendelő. Telefonszám: 02/61-10.

Véradó vasutasok

A hatvani véradóállomás és a Vöröskereszt városi szervezetének ez évi terve szerint — az elmúlt évekhez hasonlóan — háromhavonként szervez önkéntes véradást. Az első februárban volt. A Hatvan állomáson tartott véradó napon több mint félszáz vasutas adott vért. Közöttük ott voltak a kálkápolnai gépesített mozgó, a vámosgyörki főpályamesteri szakasz, a hatvani vontatás és az ÉHF sokszoros véradói.

Sz. F.

CSAK NÁLUNK!

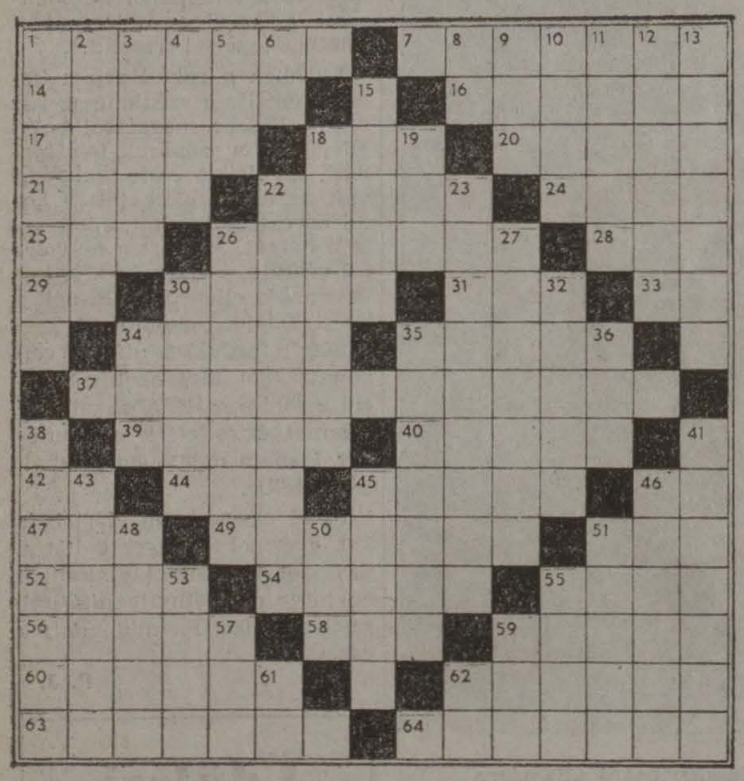
Korlátozott példányszámban, utánvéttel megrendelhető *Széchenyi István* válogatott műveinek I—III. kötete. Vasúti szolgálati helyen keresztül történő megrendelés esetén:

Bőrkötésben: 2880 forint helyett 1650 Ft-ért (áfával).

Vászonkötésben: 1550 Ft helyett 980 Ft-ért. (áfával).

Cím: Szépirodalmi Könyvkiadó, 1428 Budapest, Pf.: 58.

Nem ismerik a havat



Vízszintes: 1. Újság-előfizető. 7. Tisztított gyapjúszír. 14. .... Pál (1457—1526) kalocsai érsek és hadvezér. 16. Szigetcsoport Szicíliától északra. 17. Idegen női név. 18. A. O. Z. 20. „Gög és ... fia vagyok én" (Ady). 21. Kedvelt gyermekjáték. 22. Arány. 24. Állókép keret nélkül! 25. Ír terrorszervezet. 26. Vissza: észak-afrikai város. 28. Sértegetni kezd. 29. Echo szélei. 30. Jelzést adsz. 31. Tolna megyei község. 33. Kettőzve édesség. 34. En gros, ahogyan kimondjuk. 35. M-mel Új-Zéland őslakói. 37. **Egy földrajzi név.** 39. Javító szövetkezet. 40. ... Alexandre (1842—1923) francia politikus. 42. Titokban van! 44. Orosz hosszútávfutó volt. 45. Nem tisztázott. 46. Orosz helyeslés. 47. Negatív, rövidítve. 49. Takarmányerjesztés. 51. Vas megyei település. 52. Női név. 54. Vissza: óramárka. 55. ... cruz, mexikói állam. 56. Észak-afrikai kikötővárosban él. 58. Mikor, németül. 59. ... Paul, Nobel-díjas angol fizikus. 60. S. Martini (1283—1344) olasz festő. 62. Spanyol város. 63. Dél-afrikai folyó. 64. A Bodrog egyik ága.

Függőleges: 1. Francia műterem. 2. Ravel híres műve. 3. A görög abc utolsó betűje. 4. Kétszer is biztat. 5. Ellenértéke. 6. Római 51. 8. Rangjelző, 9. Volt minisztérium névbetűi. 10. Áttetsző ásvány (ék. hiány.). A 13. sor fővárosa. 12. Földművelő indián törzs. 13. Afrikai állam. 15. ... Georges (1847—1922) francia filozófus, mérnök és publicista. 18. Diesfény, fénykoszorú. 19. Apróra tör. 22. Hatásos mutatvány. 23. Kisebbség (latin). 26. Latin szög. 27. ... Miklós (1810—1898) festő, az MTA tagja. 30. Fehérneműk. 32. Kellemetlen. 35. Lisztfajta, névelővel. 36. Kadét azonos betűi. 38. Karsztszerű hegylánc Görögországban. 41. Bikaviadalok szereplője. 43. Latin elmélet. 45. Íme, franciául. 46. Hangos mulatozás. 48. Súly alapmérték. 50. Kevert lak. 51. Fejér megyei község. 53. A Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 55. Régiesen volt. 57. Minét közepe. 59. Félig láncol. 61. Mutatószó. 62. Tantál vegyjele.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyben a vízszintes 37. található.

Beküldési határidő: március 31.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: India.

Könyvutalványt nyertek: Nagy Imre, Budapest, Damjanich u. 34. 1071; ifj. Fordán Tibor, Vác, Garam u. 4. 2600; Horváth Sándor, Vámosgyörgyk, István király u. 107. 3291; Tóth Brigitta, Budapest, Petzvál u. 15. 1115; Kováts Ágnes, Budapest, Nyírpalota u. 15. 1157.

Angol közlekedési plakátok

Ahogy közlekedünk

A kiállítás első napján, február 18-án, a Közlekedési Múzeumban *Kócziánné dr. Szentpéteri Erzsébet* tudományos főigazgató-helyettes magyar és angol nyelvű üdvözlő szavaiban utalt arra, hogy a szigetország múzeumaival régi és jó a kapcsolatuk. Két évvel ezelőtt már rendezett itt a londoni Transport Museum egy gazdag tárlatot. Ennek mintegy folytatása most a *The British Council* (egy angol kulturális intézet) támogatásával létrehozott bemutató, amelyet *dr. John Grote* úr, az intézet budapesti igazgatója nyitott meg. Beszédében hangsúlyozta, hogy az ideszállított anyag nemcsak fővárosunk fejlődését, hanem a közlekedési vonalhálózat bővítését is tükrözi.

A kiállított kollekció a British Council plakátgyűjteményének egy része. Századunk húszas éveitől a hetvenes évek közepéig tartó időszak munkásságának kiemelkedő alkotásai láthatók a tablókon.

A plakát vizuális távirat, amely a szavak és képek kombinációjával tömör üzenetet közvetít. A legjobbak művészi kivitelezésűek, felhasználhatók hirdetésre, reklámozásra vagy propagandára. Kommunikációs hatásuk hatalmas erejűek, vonzza a figyelmet és új gondolatokat ébresztenek.

Közismert, hogy az évszázad elejétől London óriási ütemben terjeszkedett: 1920 és 1937 között 750 ezer új lakást építettek, és ennek eredményeként a 24 km sugarú világvárosban közel 9 millióan éltek. Megnőtt a városkörnyéki közlekedés jelentősége. Több műalkotás foglalkozik a külterületek megközelítésével. A különféle közlekedési ágakat reklámozó plakátok ajánlásaikban irányt mutatnak az utasoknak. *Utazásaik lehetséges céljaként megjelenítik a szebbnél-szebb kirándulóhelyeket, múzeumokat, a különböző szórakozóhelyeket.*

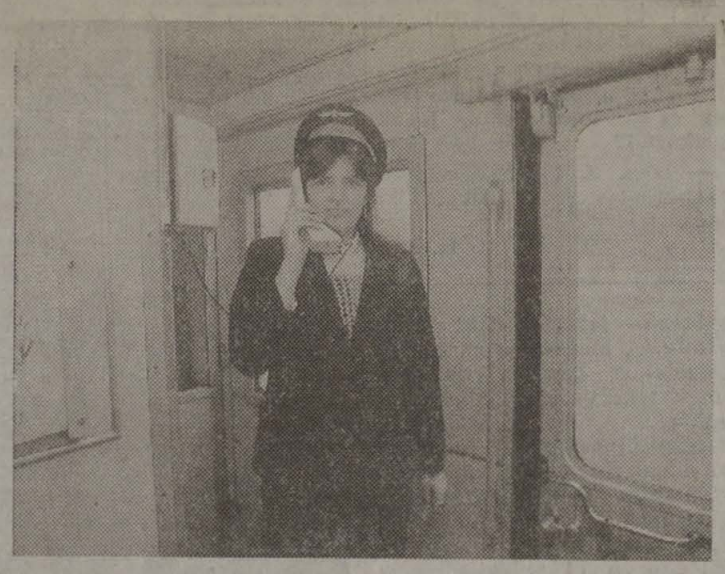
A plakátművészet és a londoni Földalatti Vasút kapcsolatát, majd együttműködését az egészséges üzleti szellemmel is megáldott *Frank Pick* (1878—1941) kezdeményezte. Jó érzékkel foglalkoztatta a még ismeretlen fiatal művészeket, akiknek a műfaj szereplési lehetőséget biztosított. A plakátok terveztetésénél *Pick* nem a szigorúan vett üzleti szempontokat részesítette előnyben, hanem azt az alapgondolatot követte, hogy bemutassák: Londonban minden elérhető autóbusszal, villamossal, földalattival.

Lényeges volt a bemutatás helye is, hiszen a metróállomások legforgalmasabb pontjain helyezték el a képeket. A második világháború nagy hatással volt a művészekre. A földalatti vasút jelentős szerepet vállalt a lakosság bombázás elleni védelmezésében. Ebből a korból is láthatók alkotások. A legutóbbi korszakra pedig az a jellemző, hogy a közlekedési reklámok háttérbe szorultak — azok már elérték céljukat —, és egyre jobban a képzőművészeti megjelenítésre fektetik a hangsúlyt.

A tanulságos az *„Ahogy közlekedünk"* című kiállítás, amelyhez kellemes időtöltést kíván a Közlekedési Múzeum. Március 28-ig tekinthető meg.

Horváth Károly

INTERCITY VONAT



Majorné Tasi Valéria vezető-jegyvizsgáló tájékoztatja az utasokat

Kovács László pincér felszolgálja a megrendelt ételt

(Tüttő Tibor felvételei)

Ha a kocsik oldalán nem virítana az InterCity felirat, a szerelvényt akkor is meg lehet különböztetni bármely belföldi gyorsvonatétól. Hogy miben? Mindenekelőtt az egységes, külső megjelenésben, a tisztaságban, az utazószemélyzet öltözékében és udvarias viselkedésében. S mintha a bisztró is más, kultúráltabb lenne, mint másutt. Azok, akik Budapest—Miskolc között rendszeresen utaznak InterCity vonattal, bizonyára hozzászoktak már a kényelemhez, a többletszolgáltatásokhoz. Ezek a vonatok az ország észak-keleti részébe közlekednek, mégis úgy tűnik, mintha már Európa felé szállítanák az utasokat (v. f.)

Miért tűrik?

Kisvárdán — vonatra várva — beülök a tágas váróteremben. Jó, hogy leülhetek, mert különben percek alatt összeesnék nemcsak a fojtogató cigarettafüsttől, hanem a padlóról, falakról, s minden oldalról áradó bűztől is. Kint 15-fokos a hideg. Az ember kénytelen elviselni ezt a balkáni állapotot. De ni csak — nézek körül — kik szennyezik ezt a közösségi helyiséget?

A vonatra várók nagyobb része fiatal utas. Termetükről ítélve középiskolások. Bizonyítja ezt az ölükben szorongatott divatos iskolai hátizsák is. Az öltözékük is korszerű, divatos. Arról nem is szólva, hogy egyik-másik leánykának lakktól fénylik a körme. És köpködnek. Szinte versenyt űzve abból, hogy ki tud az Adidas cipő elé annyi napraforgóhéjat köpni, hogy az a bokájáig érjen. Na jó. Fiatal koromban én is szerettem makukázni, különösen időtöltésként, ha éppen nem volt könyv vagy újság a kezemben. De a héját a markomba köptem, és alkalmasint a szeméttárolóba dobtam. Szeméttároló itt is van, és tábla a falon: *„Vigyázzunk a tisztaságra, a hulladékot dobjuk a szeméttartóba!"*

Nézegetek, forgolódok, s kibuggyan számon a kérdés:

— *Kisasszonykák. Nagyon rosszul látok. Olvassák már el nekem, hogy mi van ott a falon a táblára kiírva.*

A kisasszonykák összenevetnek. Lögdösik, nógatják egymást, úgy néznek rám, mint a félnótásra, de egy sem vállalkozik a táblaolvasásra.

Hát mit mondjak!

Kérdezem tőlük, hogy otthon is így teleköpködik a lakást vagy az iskolában a tantermet?

Reménytelen.

De a kis városka — amely arról is híres, hogy nagyszerű kultúrrendezvényeket szervez — tehetne valamit az iskoláiban tanuló fiatalok kulturáltabb magatartásáért. Hanem a vasútállomáson dolgozók még többet. Ha másképpen nem, szigorral, pénzbüntetéssel. Miért tűrik, hogy bemocskolják az utazóknak épített — s gondolom nem kis pénzen fenntartott — várótermet?!!

— d —

Lakáscsere

Elcserélném 2 szobás, gázkonvektoros, igényesen felújított, 51 négyzetméteres, I. emeleti MÁV-lakásomat, hasonló komfort fokozatú egy- vagy másfél szobás tanácsi vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra. (Más megoldás is érdekel.) Érdeklődni lehet: a 62/436-384-es telefonszámon.

Elcserélném Jász-Nagykun-Szolnok megyében lévő 78 négyzetméteres családi házamat MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: a 01/51-28-as telefonszámon munkaidőben.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepen (XV., Vasutasház út 1.) lévő 47 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti lakásra. (Minden megoldás érdekel.) — Érdeklődni lehet: Sosztákné, 28-39, 29-50-es üzemi telefonszámokon.

Elcserélném tatabányai 78 négyzetméteres, komfort nélküli MÁV-lakásomat (földszintes) bármilyen budapesti egyszobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Tóth István 18-51-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Gyáli út 15/B szám alatti 35 négyzetméteres, szoba-hallos, komfortos MÁV-lakásomat dunaújvárosi másfél vagy kétszobás állami lakásra vagy környékbeli kis házra, kizárólag aktív MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 25/12-198-as telefonszámon az esti órákban.

Elcserélném kazincbarcikai 52 négyzetméteres, két és fél szobás tanácsi lakásomat, budapesti egyszobás lakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/36-72, 33-81-es üzemi telefonszámokon Jakab Vincénél.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon Szabó Andrásnénál.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila-lakótelepi garzont kétszobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném 54 négyzetméteres, egy szoba, konyhás, fürdőszobás, előszobás, félemeleti, most felújított, gázfűtéses, Gyáli úti MÁV-lakásomat többszobás, lehetőleg önkormányzati lakásra MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: levélben a Budapest Pf.: 12. 1378. Szűcs Lászlónál.

Elcserélném Budapest XV. kerületi két szoba, összkomfortos főbérletemet, mely bérlőkijelölési joghatály alatt áll. Megvásárolható másfél vagy egy plusz két félszobás, összkomfortos, esetleg komfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: a 184-4505-ös telefonszámon.

Elcserélném Táplószelén lévő MÁV-állomás épületében I/1. szám alatti 100 négyzetméteres, négy szoba, előszoba, konyha, komfort nélküli lakásomat kisebb, kétszobás lakásra, lehetőleg Jászberénybe vagy a közvetlen környékére, végrehajtó szolgálatnál dolgozó vasutassal. Ugyanitt eladó egy 400 négyszögöles építési telek is. Érdeklődni lehet: levélben vagy személyesen. Faragó István, Táplószele, Rákóczi út 56. I/1. 2766.

Elcserélném debreceni 2 szobás, étkezős, 57 négyzetméteres társasházi öröklakásomat budapesti másfél vagy kétszobás, összkomfortos, MÁV-bérlakásra, plusz 500 ezer forint készpénz ráfizetéssel. — Érdeklődni lehet: Pálházi Péter, Debrecen, Füredi út 45/B X. 41.

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: Kovács Pál, Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon: a 112-8760/113-as városi vagy a 42-30-as üzemi számon.

Megújítják a vasutas operabérleteket

A Vasutasok Szakszervezete tájékoztatja mindazokat a vasutas-bérlettulajdonosokat, akik az 1993/94-es évadra is meg akarják újítani az Erkel Színházba szóló, jelenleg érvényes vasutasbérletüket, hogy a Magyar Állami Operaház Igazgatósága a bérletmegújításra az alábbi kedvező lehetőséget biztosítja:

Az 1992/1993. évad 1993. március 21-i János vitéz, illetve 1993. április 18-i Varázsfuvola előadásának napján, a színház előcsarnokában előreláthatóan 10 és 14 óra között, a jelenlegi bérletek bemutatása ellenében válthatók ki az új bérletek. A bérletárak emelkedésének mértékéről az üzletigazgatósági, illetve üzletvezetőségi székhelyeken működő művészeti rendezvényszervező csoportok, valamint a Vasutasok Szakszervezete Szervezeti és Szervezési ügycsoportja adnak felvilágosítást a 19-77/134 vasúti telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5395. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. ÁPRILIS 7.

Fegyelmezett, méltóságteljes egység

A Vasutasok Szakszervezete március 17-én megtartotta soron kívüli kongresszusát

A Vasutasok Szakszervezete március 17-én Budapesten, a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóságának konferenciatermében tartotta soron kívüli kongresszusát. A Himnusz elhangzása után Pallos György alelnök üdvözölte a küldötteket és a meghívottakat, majd javaslatot tett a kongresszus napi- és időrendjére, illetve közreműködő bizottságok összetételére.

Papp Pál elnök beszédét mondja

A megnyitó és a javasolt napirendek ismertetése, illetve elfogadtatása után *Mári Gábor*, a mandátumvizsgáló bizottság elnöke, ismertette, hogy a küldöttigazolvánnyal rendelkező tagok közül jelen van 223, ami 92 százalékos részveteli aránynak felel meg. Ennek alapjan a soron kívüli kongresszus határozatképes.

A mandátumvizsgáló bizottság jelentése után *Papp Pal* elnök mondott beszédet. Bevezetőjében utalt arra a latszolag szokatlan körulményre, hogy a Vasutasok Szakszervezete három év alatt már a harmadik kongresszust rendezi. Korábban ehhez 10—15 évnek is el kellett telnie, de a jeleniegi gazdasági és társadalmi átalakulás kellős közepén nem lehetnek érvényesek a korábbi megszokások. Sorsfordító időkben a szakszervezet sem térhet ki a változasok elől. Ez a rendezvény is jól példázza, hogy a Vasutasok Szakszervezetében, a nehézségek ellenére is toretlen az akarat, nem hiányzik az elszántsag a változtatasra. A sok tekintetben kedvezőtlen körülmenyek ellenére, az előző, soros kongresszus óta eltelt csaknem három év — bár nem volt mentes a konfliktusoktól — arról tanúskodik, hogy a szervezet eredményesen dolgozott. Erről az irásos tájékoztatót gondosan tanulmanyozva bárki meggyőződhet.

— Amikor most, az elmúlt időszakról merleget készítünk es azt vizsgaljuk: hogyan álltunk helyt, munkánkat ne a kilencvenet megelőző évekkel hasonlítsuk össze, mert akkor más politikai és társadalmi feltételek között dolgoztunk. Nekünk azt kell figyelembe venni, hogy az utóbbi években a magyar szakszervezeti mozgalom milyen állapotba került, a miénkhez hasonló szervezetek milyen sorsra jutottak, vagy milyen eredményeket képesek ma felmutatni — hangsúlyozta az elnok, majd igy folytatta:

— Az sem titok, hogy az utóbbi három év a valódi szakszervezetek gyengítésének, felszámolásának és ellehetetlenítésének a története, mert ez az idő egyrészt politikai, másrészt adminisztratív, harmadrészt a gazdasági felszámolásra irányuló törekvések jegyében telt el. *Politikai az a gettó, ami kilencvenben es kilencvenegyben a korábbi szervezeteket körülvette, működesuket ellehetetlenítette.* Adminisztratív az 1991. évi huszonkilences törveny. Gazdasági kártevés pedig mind az, ami ma vagyonügyekben történik, illetve a következő hetekben, hónapokban történni fog.

Ezeket a megpróbáltatásokat a Vasutasok Szakszervezete kibírta, s a megmérettetésekből megerősödve került ki. Ennek a szakszervezetnek az erejét és a legitimációját tisztségviselői és tagjai adjak, nem pedig kívulről jövő politikai erő, sem pedig külföldi támogató.

Ha most az utóbbi időszak történéseire visszatekintunk, engedjék meg, hogy két dolgot kiragadjak. Az egyik 1992. november 23-a, amikor reggel ot és hét óra között a kormánnyal folyó targyalasok közben, a vasut pozicióinak erősítése miatt, a vasutasok érdekeinek védelmében figyelmeztető sztrajkot tartottunk. Ez a demonstráció olyan egységet jelentett, s olyan meltósággal ment végbe, hogy erre valamennyien buszkék lehetünk. Ez a reggel a jövőbeni vállalkozásainkhoz garanciát, tisztségviselőink munkájához pedig hitet adhat. Kérem önöket, hogy a november 23-i egységes kiállásért tolmácsolják köszönetünket, a tagságnak és a tisztségviselőknek, mert aki ebben közreműködött, az tiszteletet és mégbecsülést érdemel.

A másik, amiről röviden szólni akarok, az a megállapodás, amit ez év januar 7-én, a MÁV-ból kiváló gazdasági szervezetekkel kapcsolatban, érdekeik védelmében, a vasút vezetőivel kotöttunk. Ez a megállapodas az uj gazdálkodószervezeteknél az akkor létezett és azóta is jelentkező feszültségek oldasának a vezérfonala.

Az elnök ezután javaslatot tett a soron kívüli kongresszus lebonyolításának menetére.

— *A mai összejövetelt a küldöttek tekintsék munkakongresszusnak* — mondotta. — Legyen mentes a latványos elemektől. Figyelmunket, az elméleti vitak, a heves szóváltások helyett fordítsuk inkább az érdemi döntések meghozatalára. Annál is inkább, mivel azokat az irásos előterjeszteseket, amelyeket a küldöttek megkaptak, korábban számos bizottság, helyi és orszagos vezetőtestület már megvitatta.

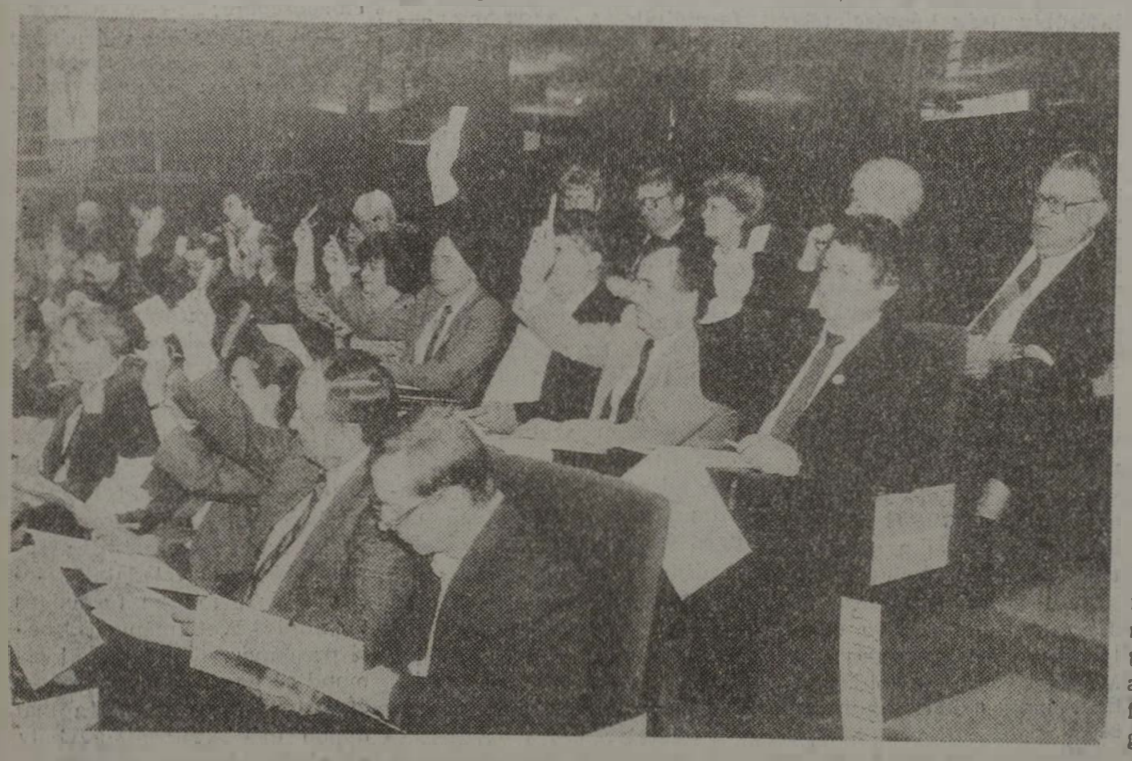
Ma négy feladatot kell megoldanunk. Egyik az 1990-ben készült alapszabály módosítása, amelyről tudjuk, hogy érzelmek szülötte, ugyanakkor pontatlanságokat, következetlenségeket is tartalmaz. Az idő eljart fölötte. *1990 ota mind a társadalmi folyamatokban, mind a MÁV szervezetében változások történtek. Privatizáció zajlik, új működési feltételek jelentkeztek.* Ezek indokolják, mi több kötelezően előírjak számunkra, hogy most módosítsuk, később pedig alkossuk újjá az alapszabályt.

A következő döntés a szakszervezeti szövetséghez, az MSZOSZ-hez való tartozásunk megerosítése. Az a szakszervezeti szövetség, amelyhez a meghatarozó szervezetek tartoznak, az MSZOSZ. Most az a feladatunk, hogy hitet tegyünk amellett, hogy ennek a szakszervezeti szövetségnek a jövőben is részesei, cselekvő közreműködői akarunk lenni.

Papp Pál, a VSz pénzügyi ellenőrzőbizottsága elnökének megválasztását is olyan kötelezettségként említette, amely egy új helyzet szülötte. Mint mondotta, az uj elnök megválasztását a régi munkahelyi beosztasában történt változás miatt előállt összeférhetetlenség indokolja.

A negyedik napirendről, a szakszervezet soron következő feladatairól szólva arra hívta fel a figyelmet, hogy azokat szintén itt és most kell körvonalazni. Az idő sürget. A határozatok meghozatala után már holnap munkához kell látni. *Májusban sor kerül a társadalombiztosítási önkormányzati és az üzemitanács-választásokra.* Ezeknek a tétje nemcsak az: hogyan alakul egyes tisztségviselők és a vasutas-szakszervezet sorsa, hanem az is, hogy Magyarországon lesz-e hatékony érdekvédelem.

— Még egyszer szeretném hangsúlyozni: a tét nem csupán egy szervezetnek a sorsa. *Ennél többről, a vasutasok megbizható érdekvédelméről van szó.* Kérem önöket, hogy méltóságteljesen, fegyelmezetten, a nem közérdek által motivált akaratnyilvánítás mellőzésével végezzük el a mai napra tervezett munkánkat. E gondolatok jegyében a kongresszust megnyitom. Eredményes munkát, megfontolt, bölcs döntéseket kívánok, valamennyiünknek.



Szavaznak a küldöttek

A KONGRESSZUS MÓDOSÍTOTTA A VSZ ALAPSZABÁLYÁT

Papp Pál megnyitója után az elnöklő *Pallos Györgyöt* felváltó *Győri István* alelnök felkérte *dr. Péter Mihályt*, a VSz alapszabályának módosításával kapcsolatos kiegészítő megtartására. Elöljáróban felhívta a figyelemet arra, hogy az alapszabály az egész szervezet struktúráját, működési rendszerét fogalmazza meg, pontjai egymással szerves egységet alkotnak. Ha ennek az egységnek bármely eleméhez hozzányúlunk a többivel való foglalkozás nélkül, akkor az egész rendszer károsodhat. Ezért nem lehet önmagukban tárgyalni az egyes javaslatokat, amelyek csak részkérdésekkel foglalkoznak, és az egészből gondolatokat ragadnak ki.

(Folytatás a 2. oldalon.)

Kitüntetések március 15-e alkalmából

Kitüntetési ünnepséget rendeztek március 12-én a MÁV Vezérigazgatóságon. *Csárádi János* vezérigazgató köszöntötte a résztvevőket. Elöljáróban méltatta március 15-e, a magyar forradalom és szabadságharc 145. évfordulójának jelentőségét. Ezután azokhoz szólt, akik munkájukkal rászolgáltak arra, hogy e jeles évfordulón elismerésben részesüljenek. Példamutató munkájukat, helytállásukat méltatva kitért a MÁV helyzetére. A nehézségekről szólva elmondotta: a gazdasági élet változásai erőteljesen hatnak a vasútra. Ha nincs mit szállítani, elmaradt a bevétel. Ebbe azonban nem szabad beletörődni. A talpon maradás, a teljesítmények növelése érdekében a szolgálati helyeken minden eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a bevételt hozó fuvarszerzésre.

A MÁV vezérigazgatója a nemzeti ünnepet, s a kitüntetésben részesülők munkáját méltató és a vasút helyzetét elemző rövid beszéde után kitüntetéseket adott át. Az ünnep alkalmából 71 vasutas részesült „Dicséret"-ben. (A kitüntetésben részesültek névsorát lapunk 7. oldalán közöljük.)

Határőrök és vasutasok szolgálati együttműködése

— A határőrök, vám- és pénzügyőrök és vasutasok szoros kapcsolattartása abban a pillanatban kezdődött, amikor az első vonat átlépte Magyarország határát, és az együttműködés azóta is tart. Az összehangoltság, az egymásrautaltság meg is követeli azt az együttműködési formát, amely a határállomásainkon szolgáltatott teljesítő munkatársaink között sokszor és sok helyütt már baráti kapcsolatokká alakult. Hiszen nap mint nap találkozunk tiszteletbeli vasutassá fogadott határőrökkel és vámosokkal, de ez viszont is igaz — kezdte beszédét *Ábrahám Lajos*, a szegedi üzletvezetőség igazgatóhelyettese azon a találkozón, melyet az elmúlt napokban tartottak Szegeden, az üzletvezetőség központjában. Ez alkalommal irták alá azt a háromoldalú együttműködési szerződést, amely a vasutasok, határőrök, vám- és pénzügyőrök közös feladatait, munkáját foglalja egybe.

Az igazgatóhelyettes beszédében utalt arra, hogy a menekültáradat időszakában is bebizonyosodott, a feladatokat csak igazán megalapozott, jó együttműködéssel lehet és kell végrehajtani. A keretszerződés annak érdekében is köttetett, hogy a nemzetközi vasúti személy- és áruforgalom zökkenőmentes legyen. Szükségességét indokolja az is, hogy az üzletvezetőség Dél-Alföld a területére kiterjedő munkaterületén olyan fontos határállomások működnek, mint Kelebia, Lőkösháza-Kürtös, Kötegyán és Röszke.

Az okmány minden fontosabb közös témát részleteiben is tárgyal. Igy — „a nemzetközi vasútl menetrend összeállítását megelőző közös álláspont kialakítását; a nemzetközi vonatokon a szolgálati tevékenység során bekövetkezett mindhárom szervet érintő rendkívüli eseménynél közös intézkedést és vizsgálat végrehajtását. Szabályozták egymás tájékoztatását a határforgalomban és annak ellenőrzésében bevezetett változásokról; a MÁV informálását a közlekedő vonatok kihasználtságáról, különvonatokról, többletkocsikról.

Megosztják egymással az embercsempészési, határsértési, vám- és devizabűncselekményi, kábítószercsempészési, terrorcselekményi előkészületekről tűszerzési és vonaton történő erőszakos cselekményekről szerzett információkat. Együttműködnek a vasúti forgalomban érintett problémák jelzésében, vasúti balesetek, katasztrófák megelőzésében, s a vasút technológiai időinek betartásában."

A keretszerződést *Tóth Imre*, a szegedi üzletvezetőség igazgatója, valamint a területihöz tartozó Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye vám- és pénzügyőr parancsnokai, továbbá az orosházi és kiskunhalasi határőr igazgatóságok vezetői irták alá. A szerződés aláírását *Kátai József* határőrezredes történelmi jelentőségű eseménynek nevezte. Hangsúlyozta, hogy az e térségben dolgozó vasutasok, vám- és pénzügyőrök, valamint határőrök eddig is példás együttműködéssel dolgoztak, tevékenységükkel elöljáróik elismerését is kiviták.

G. J.

Megjelent az üzemi tanácsok kézikönyve

Milyen érvek szólnak az üzemi tanács létrehozása mellett? Hogyan kell megszervezni a választásokat? Melyek az üzemi tanács jogosítványai és működési feltételei? Miben és hogyan változik a szakszervezet tevékenysége az üzemi tanácsok megalakulása után? Ilyen, és ezekhez hasonló kérdésekre ad pontos közérthető válaszokat *Az üzemi tanácsok kézikönyve*, amely nemrég jelent meg az Unió Lap- és Könyvkiadó Kereskedelmi Kft. gondozásában.

Megtudhatjuk továbbá a kiadványból, hogy ki választható az üzemi tanács tagjává, hogyan folyik az Európa-szerte bevált részvételi intézmény belső munkájának szervezése. Megismerkedhetünk az üzemi tanácsok előtörténetével, működésének európai tapasztalataival: azzal, hogy hol a helye az új intézménynek az érdekegyeztetés hazai rendszerében, milyen módszertani fogások szükségesek a konfliktuskezeléshez, melyek az eredményes tárgyalások alkalmazandó technikái.

A hasznos irodalomjegyzék mellett — függelékében — közli a kötet az új Munka Törvénykönyvét a köztisztviselők jogállásáról szóló törvényt, valamint a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról szóló törvényt, és az Országos Munkaügyi Központ állásfoglalását.

A soron kívüli kongresszus krónikája

(Folytatás az 1. oldalról.)

Az alapszabály szerkesztőbizottsága, később a területi és tagozati tanács, legutóbb pedig az országos választmány tárgyalta, majd a kiadott anyagok elfogadásával meghatározta azokat a javaslatokat, módosító indítványokat, amelyek elfogadását, megerősítését a kongresszustól várjuk.

Az alelnök ezután hangsúlyozta, hogy a módosító javaslatokat két csoportba sorolhatjuk. Először, néhány szövegszerű pontosítást fogalmaztunk meg, amely nem igényel külön magyarázatot. A módosítás másik csoportját olyan lényegi, tartalmi javaslatok újragondolása jelenti, amelyek a MÁV átalakulásával váltak szükségessé. Így például az a követelmény, hogy a MÁV-ból kivált gazdasági társaságok szervezett munkavállalói minden kétséget kizáróan megőrizhessék a Vasutasok Szakszervezetéhez való tartozásukat, illetve az alapszabály szerint a VSz-hez való tartozásuk ne legyen vitatható.

Dr. Péter Mihály a részletes előterjesztés mellett két módosítási javaslatra külön is felhívta a jelenlevők figyelmét. Ezeket a javaslatokat a VSz országos választmánya hagyta jóvá. A harmadik módosító javaslat a kongresszus előtt néhány nappal érkezett. Azt tartalmazza, hogy az alapszabály tizenkilencedik pontjához írjuk be az *„önsegélyezés"* kifejezést, amelynek az a célja, hogy az alapszervezet rászoruló tagjai részére nyújtott segély a jövedelemadóról szóló törvényben meghatározott szociális rászorultság esetén adómentes maradhasson.

A járműjavító üzemek intézőbizottságának jogi szakértője is kidolgozott egy háromoldalas részletes javaslatot, amelyet a kongresszus napján írásban átadtak a küldötteknek. Tekintettel azonban arra, hogy az írásban érkezett előterjesztés a kiadott és a testületek által megerősített módosítási javaslat teljes újragondolását és átdolgozását igényelné, *dr. Péter Mihály* azt javasolta a kongresszusnak, hogy a mostani napirend kapcsán ne vitassák meg az anyagot, hanem az új alapszabály elkészítésekor használjuk fel belőle azokat az értékes gondolatokat, amelyeket a szakértő kolléga megfogalmazott.

Az alelnök ezután javasolta a kongresszusnak, hogy az alapszabály módosítása felett ne nyissanak vitát, bízzanak az előkészítést végző testületek körültekintő, megalapozott munkájában.

A Vasutasok Szakszervezete alapszabályának módosítására beterjesztett írásos és szóbeli javaslatokat a kongresszus vita nélkül jóváhagyta.

Ennek eredményeként — a MÁV-ból kivált és gazdasági társaságokká alakult szervezeti egységek munkavállalói is tagjai lehetnek — a Vasutasok Szakszervezetének — az érintett tagok tagsági viszonya nem kérdőjelezhető meg,

— nem következik be szakszervezetünk taglétszámának csökkenése (körülbelül 10 000 fő),

— megszűnik az ellenérdekelt szakszervezetek hivatkozási jogalapja,

— megteremtődik a társult tagsági viszony létesítésének lehetősége, a VSz működési területén tevékenykedő, önállóan bejegyzett más munkavállalói érdek-képviseleti szervezetekkel (az együttműködés feltételeit szabályozó külön megállapodás alapján),

— az alapszabály rögzíti a kettős tagsági viszony létesítésének lehetőségét, feltételeit,

— lehetővé vált, hogy az alapszervezetek tagjaik szociális rászorultsága esetén önsegélyezői feladatokat is ellássanak.

(A Vasutasok Szakszervezete egységes szerkezetbe foglalt, módosított alapszabályát lapunk 6. oldalán közöljük.)

A soron kívüli kongresszus ezután *Papp Pál* elnök előterjesztése alapján megválasztotta a pénzügyi ellenőrzőbizottság elnökét.

MEGVÁLASZTOTTÁK A PEB ÚJ ELNÖKÉT

A Vasutasok Szakszervezete alapszabálya értelmében a pénzügyi ellenőrzőbizottság elnökének a megválasztása a kongresszus hatáskörébe tartozik. Mint ismeretes, az 1990-ben megtartott soros kongresszus *Jávor Miklós* kollégát választotta a bizottság elnökének. Munkáját lelkiismeretesen végezte mindaddig, amíg — a közelmúltban — nem került olyan beosztásba, amely összeférhetetlen ezzel a tisztséggel. Az előterjesztő javasolta a kongresszusnak, hogy *Jávor Miklósnak*, eddig végzett munkájáért, fejezze ki köszönetét és elismerését.

Ezután a VSz tanácsa és választmánya megbízásából javasolta, hogy az írásban kiadott előterjesztésnek megfelelően *Tirjákné dr. Novák Ilonát* válassza meg a pénzügyi ellenőrzőbizottság elnökének.

Tirjákné közgazdász, az Északi Járműjavító Kft. gazdasági igazgatója. Szakszervezetünknek 1978 óta tagja. A VSz

Tirjákné dr. Novák Ilona

Alkalmazotti Tagozat ideiglenes ügyvivője, s a pénzügyi ellenőrzőbizottság tagja.

A soron kívüli kongresszus *Tirjákné dr. Novák Ilonát* — titkos szavazással — egyhangúlag megválasztotta a VSz pénzügyi ellenőrzőbizottsága elnökének.

A MSZOSZ GONDJAI KÁROSAN HATNAK A MOZGALOMRA

A soron kívüli kongresszus következő napirendje a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségében való tagságunk megerősítése volt. A vita előtt *Papp Pál* elnök arra emlékeztetett, hogy e kérdésnek szervezeti és anyagi része van. Ami az elsőt illeti, a jelenlegi konföderációk közül nincs jobb megoldás, mint az MSZOSZ. Ami az anyagi részt illeti, az ötszázalékos MSZOSZ-tagdíjnövekmény száz forint bruttó bérre vetítve, ötfillérnyi többletkiadást jelent tagonként. *Papp Pál* leszögezte, hogy az MSZOSZ-hez való tartozás megkérdőjelezése szervezeti szempontból rendkívül káros lenne, és beláthatatlan következményekkel járna. A májusban sorra kerülő tb-önkormányzati és üzemitanács-választásoknál is alapvetően fontos, hogy melyik konföderációhoz tartozunk.

Az anyagi feltételek vonatkozásában a jelenlegi helyzet azért is ellentmondásos, mert az egyes szakszervezeteken belül is lényeges eltérések vannak abban, hogy ki mennyit és miért éppen annyit fizet az ágazatnak, a szakmának. *Alacsony az MSZOSZ-nek befizetett hányad is.* Egyes szakszervezetek a teljes tagdíj 10 százalékát, más szervezetek 5 százalékot, vagy annál is kevesebbet fizetnek. A mára kialakult helyzet súlyos károkat okoz a szakszervezeti mozgalom egészének, végső soron a munkavállalók millióinak, azzal, hogy sok százmillió forintot nem a szervezet működési költségeire, nem kifejezett érdekvédelmi feladatokra, hanem másodrangú célokra használnak. (Van olyan tagszervezet, ahol egyes alapszervezeteknél az egyes tagok évközi ajándék formájában megközelítőleg annyit kapnak vissza, mint amennyi tagdíjat befizettek.) Eközben az ágazati-szakmai szervezetek központjaiban leépültek a szakértői apparátusok, nincs kellő számú közgazdász, jogász, pénzügyi szakember, ami sok esetben visszaüt az érdekvédelemben elért eredményekre, vagy éppen a szabálytalan működés alapjává válik.

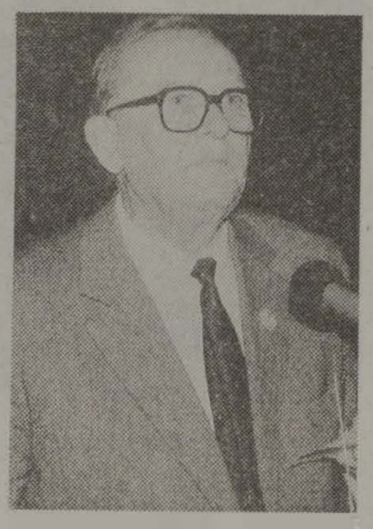
Papp Pál elnök rámutatott arra, hogy az MSZOSZ-t jelenlegi anyagi kondíciói nem teszik alkalmassá arra, hogy megfeleljen annak a szerepkörnek, amely helyzeténél fogva ráhárulna. Természetesen tisztában vagyunk azzal — mondotta az elnök —, hogy az igények benyújtása, a nagyobb arányú hozzájárulás megajánlása nem népszerű. Ezt csak akkor szabad megtenni, ha tudjuk, hogy ezért a pénzért az országos szövetség milyen feladatokat vállal.

Az előkészületek során ez a téma vitát váltott ki. Az országos szövetség előzőleg nem adott olyan tájékoztatást, ami elvárható lett volna, de a mulasztás a házunk táján is kereshető, mert az MSZOSZ tevékenységéről szakszervezetünkön belül sem történt olyan mértékű tájékoztatás, mint amit az adott téma megérdemelt volna. Letagadhatatlan tény viszont, hogy az 1993. évre tervezett kormányintézkedésekhez képest mintegy 62 milliárd forint az az összeg, amely az MSZOSZ-nek köszönhetően a munkavállalók zsebében maradt. Az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldala gyakorlatilag az MSZOSZ-ra épül. Tény az is, hogy az erős, nagy létszámú szakszervezetek túlnyomó többsége ebben a szövetségben foglal helyet.

Az e napirend vitájában a felszólalók egyike sem kérdőjelezte meg az MSZOSZ-hez való tartozásunk szükségességét. A küldöttek inkább azt feszegették, hogy fizessünk-e és mikor a szövetségnek öt százalékkal több tagdíjat?

Feleky Pál, a VSz nyugdíjastagozatának elnöke arra emlékeztetett, hogy szövetségünk nem számíthat külső anyagi támogatásra, ellentétben más, kívülről és belülről egyaránt szponzorált konföderációkkal. Létfontosságú érdekünk tehát a szükséges anyagi támogatást megadni, hiszen ezzel alapozhatjuk meg a soron következő választások sikerét is. A VSz-tagság körülbelül negyven százalékát képviselő nyugdíjasok nevében kijelentette, hogy a Vasutasok Szakszervezetét csak a legerősebb szakszervezeti szövetség, az MSZOSZ tagjaként tudja elképzelni.

A szombathelyi intézőbizottság képviseletében felszólaló *Karádi László* — megerősítve a szövetséghez való tartozásunk fontosságát —, azzal érvelt, hogy ne emeljük öt százalékkal a tagsági hozzájárulást, csak akkor, ha az MSZOSZ költségvetéssel indokolja a többletkiadásokat, tételesen bizonyítja azok szükségességét.



Feleky Pál

Mári Gábor, a szegedi ib vezetője lényegében ugyanezt a gondolatot támogatta, javasolva, hogy a VSz idei költségvetésének elfogadása után tárgyaljunk ismét a tagdíj-részesedési kérdésről.

— Hao lyan politikai döntést hozunk, hogy továbbra is maradjunk az MSZOSZ tagjai, akkor annak valamennyi fel-

Mári Gábor

tételét vállalnunk kell — szögezte le hozzászólásában *Karácsony Szilárd*, a budapesti intézőbizottság képviseletében. — A szövetségi tanácsot is kényszerhelyzetbe hozta az a döntés, hogy öt százalékkal több részesedésre van szükség, hiszen sajnos több tagszervezet nem vagy rapszodikusan fizet. Az MSZOSZ-t 800 ezer aktív dolgozó és 400 ezer nyugdíjas, illetve munkanélküli szövetségének kell tekinteni. Ha úgy döntünk, hogy mi is közöttük legyünk, akkor ne legyen vita tárgya a tízszázalékos részesedés megajánlása.

Suszter Csaba nyíregyházi küldött kompromisszumos javaslatot terjesztett a kongresszus elé. A nyíregyházi vasutasok hajlandók egy hónapi tagdíjbevételük 20 százalékát felajánlani a szövetségnek, azaz megelőlegezni a négy hónapra eső tagdíjat. Addig már ismert lesz a választásokon elért eredmény, s az MSZOSZ is bizonyíthatja, hogy jogos a kért tagdíjrészesedés.

Kotte József pécsi küldött arra hívta fel a figyelmet, hogy kevés pénzzel nem lehet hatékony érdekvédelmet folytatni. Ha azt akarjuk, hogy továbbra is sikeresen képviseljenek bennünket, akkor meg kell szavazni a tíz százalékot.

Szellemes mondattal kezdte felszólalását *Nógrádi Sándor*, a pályagazdálkodási létesítmények intézőbizottságának küldötte.

— Megdöbbentem azon, hogy több küldött, miközben életét és vérét ajánlotta az MSZOSZ-nak, „zabot" nem akar adni! Hogyan várhatunk hatékony érdekvédelmet anyagi gondokkal küszködő szervezettől? Az építési főnökségeket átszervezték, az intézőbizottság azonban képes volt a megújulásra. És az új körülmények között is érdekvédelmet nyújt a társaságokká alakult szervezetek munkavállalói számára. Az intézőbizottság a szakszervezeti munka általános korszerűsítése miatt is jogosnak és időszerűnek tartja a tízszázalékos MSZOSZ-tagdíjrészesedés megajánlását.

Molnár György, a nyugdíjastagozat küldötte összefüggéseiben elemezte a napirenddel kapcsolatban felmerült vitás kérdéseket. Bevezetőjében idézte *Papp Pál* elnöknek, a kongresszus megnyitóján elhangzott kijelentését, miszerint ez a szakszervezet a mostani viszonyok között megállta a helyét, az érdekvédelemben jó eredményeket ért el. Kiemelte, hogy napjainkban nehéz dolga van a szövetségnek, és a VSz-nek is, hiszen csak a tagok tagdíjára számíthatnak. A jövőben át kell majd gondolni a mi szakszervezetünk pénzügyi-gazdálkodási rendjét is, hiszen ha most téma lenne a központ részesedése a tagdíjból, legalább ilyen heves vita kerekedne.

Én azt hiszem — folytatta —, hogy az MSZOSZ pénzügyi nehézségeit tükröző, írásban kiadott háttéranyag reális képet ad arról, hogy mennyi pénzre van szükség egy jól működő érdekvédelmi szövetségnek. *Az MSZOSZ pedig mi vagyunk!* Gazdálkodásáról megkérdezhetjük képviselőinket, akik ott vannak a szövetség ülésein és mindenről informáltak. Az MSZOSZ gazdasági helyzetében nincs semmi titokzatos.

— Sok szakszervezeti tag — hangsúlyozta *Molnár György* — még nem ismerte fel, hogy sokkal kisebb annak a jelentősége, ha valaki 300 forint segélyt kap, mintha a munkaadóval való tárgyalások során az érdekképviselet három százalékkal több bérfejlesztést harcol ki. Ez az igazi érdekvédelem és nem a jótékonykodás, még ha egyelőre az utóbbit sem szabad teljesen elfelejtenünk.

A felszólaló ezek után javasolta, hogy a következő negyedévre a plusz öt százalék tagdíjhányadot szavazza meg a kongresszus, és utána ismét térjünk vissza a témára.

E napirend vitájának lezárása után a soron kívüli kongresszus a következő határozatot hozta:

A Vasutasok Szakszervezete a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségében való tagságát a kongresszus az alábbiak szerint erősítette meg:

— Tekintettel arra, hogy a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége Szövetségi Tanácsa 1993. február 23-i ülésén, az MSZOSZ szövetségi tagdíját a tagszervezetek bruttó tagdíjbevételének 10 százalékában állapította meg, a kongresszus állásfoglalása értelmében: a megajánlott 10 százalékot tagdíjrészesedés fedezetéül a VSz-központ részére átutalt 25 százalékból 5 százalék, valamint az alapszervezeti 75 százalékos tagdíjrészesedés terhére elkülönített 5 százalék szolgál.

— A kongresszus a Vasutasok Szakszervezete országos választmányának feladatául szabja, hogy 1993. július 1-je után értékelje az üzemitanács-, valamint a társadalombiztosítási önkormányzati választások eredményét. Ezt követően szükség szerint foglaljon állást a Vasutasok Szakszervezete és a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének további együttműködéséről.

A kongresszus megbízza a Vasutasok Szakszervezete főkönyvelőségét, hogy a számviteli főnökségek, illetve valamennyi tagdíjlevonásra jogosult gazdasági egységnél a szükséges intézkedést — a határozatban foglaltak szerint — tegye meg.

A döntés eredményeként:

— mint a legerősebb szakszervezeti szövetség tagja, továbbra is részt veszünk — az Érdekegyeztető Tanács keretei között — valamennyi munkavállaló és nyugdíjas élet- és munkakörülményeit meghatározó országos érdekegyeztetés folyamatában, azokat befolyásolni tudjuk;

— a középszintű érdekegyeztetés folyamatában számithatunk a szövetség szakmai, politikai támogatására;

— igényelhetjük a szövetség szakértőinek segítségét;

— a volt SZOT-vagyon eszmei hányadát megőrizzük;

— számíthatunk a szövetséget alkotó, mintegy 65 tagszervezet szolidaritására, akcióegységére;

— e szövetségben érvényre juttatható a szakszervezetekre eredendően jellemző munkavállalói szolidaritás és politikai érdekérvényesítés.

Készül a videofelvétel

Telnek a lapok a jegyzetfüzetben

GONDOLATOK A VSZ KORSZERŰSÍTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEIRŐL

Ezek után a soron kívüli kongresszus megtárgyalta a szervezet felépítésének és működtetésének korszerűsítésére vonatkozó koncepciót, a hozzátartozó anyagi feltételekkel együtt. A napirendhez *Papp Pál* fűzött szóbeli kiegészítést.

Elöljáróban arra hívta fel a küldöttek figyelmét, hogy az írásban kiadott határozati javaslat, a szervezetépítés soron következő feladatait jelöli ki és e munka formai és tartalmi követelményeit határozza meg. Kiegészítésül elmondta, hogy az 1990. május 28—29-én készített, és a mai napon módosított alapszabály az akkori érzelmi követelményeknek megfelelt, de nem

A soron kívüli kongresszus krónikája

tükrözi az országban azóta bekövetkezett társadalmi, gazdasági változásokat, nem tartalmazza a MÁV időközben bekövetkezett szervezetatalakítása, a privatizálás és a MÁV—állam kapcsolat rendezése következtében előállt új működési feltételeket. Maradtak az alapszabályban következetlenségek, a hatékony érdekvédelem követelményeinek ma már nem megfelelő elteltével háttérbe szorul, s a szakszervezet anyagi eszközei elsődlegesen a szervezet működését, a szakmailag megalapozott, hatékony és ütőképes érdekvédelmet fogják majd szolgálni.

A tagdíj célja, rendeltetése: meg kell határozni, hogy mik azok a feladatok, amelyeket a szakszervezet célul tűz maga elé, s azt is meg kell mondani, hogy ezeknek a feladatok-

A VSz vezetői

szervezeti és működési előírások is.

— Egyrészt a külső feltételek változása okán, másrészt saját szervezetünk rendbetétele miatt is szükséges, hogy új alapszabályt készítsen a Vasutasok Szakszervezete. Ezt bocsássa tagsági vitára, majd ezt követően az új alapszabályról szülessen kongresszusi döntés. Ezt az említetteken túl az is indokolja, hogy változóban vannak a szakszervezeti jogosítványok, hogy a Munka Törvénykönyve e kérdésben is új viszonyokat teremtett. Az üzemi tanácsok létrejöttével a jelenleg szakszervezeti hatáskörben lévő jogosítványok egy része üzemi tanácsi hatáskörbe megy át. Ennek az alapszabályban is tükröződnie kell.

További fontos követelmény, hogy a döntési pontok és a felelősség szinkronban legyenek egymással. Ezzel párhuzamosan összhangot kell teremteni a szakmai, s a területi jellegű érdekképviselet között.

Az újonnan készítendő alapszabálynak elő kell segítenie, hogy a szakszervezet hatékonyan, gyorsan és rugalmasan működhessen, továbbá biztosítson lehetőséget a közösen meghatározott célok és feladatok számonkérése is.

A Vasutasok Szakszervezete szervezeti továbbfejlesztésének másik fejezete, hogy összhangba kell hozni a szervezet felépítését, működését és finanszírozását.

— Nagyon jól tudom — hangsúlyozta az előadó —, hogy a szakszervezetek anyagi eszközeivel való gazdálkodás kényes kérdés, s egy ideig fel kell még vállalni azt a szociális funkciót, amit ma több hozzászóló érintett, amit a tagság egy része is igényel. Hiszem és meggyőződésem azonban, hogy ez bizonyos idő

Titkos szavazás

nak a megvalósítása mennyibe kerül. Az előterjesztett határozati javaslat ezt a szándékot fogalmazza meg. Kerem a kongresszus küldötteit, hogy a határozati javaslatot, annak írásban kiadott módosításával, s a szóban elhangzó kiegészítésekkel együtt vitassa meg, és ebben a kérdésben is hozzon megfontolt, bölcs döntést.

A vitában négyen kértek szót. *Karácsony Szilárd*, a hegyeshalmi vontatás; *Lovas Ferenc*, a debreceni járműjavító kft.; *Vass Zoltán*, a debreceni TBF és *Horváth István*, Budapest-Ferencváros állomás szb-titkára tette meg kiegészítő javaslatát. *Lovas Ferenc*, a nemrégiben alakult kft. helyzetéről is tájékoztatta a kongresszust. A küldöttekre mély benyomást gyakorolt, amikor azt részletezte, hogy a megrendelések vártnál alacsonyabb szintje miatt most nehéz napokat kell átélniük.

A kongresszus a szóban elhangzott és írásban kiadott javaslatok figyelembevételével az alábbi határozatot hozta:

A kongresszus megbízza a Vasutasok Szakszervezete vezetését, hogy dolgozza ki:

— az új alapszabályt (amelynél vegye figyelembe a járműjavító üzemek intézőbizottsága írásos javaslatát),

— a választási szabályzatot,

— a szervezeti és működési szabályzatot,

— a tagdíjpolitika, a pénzügyi gazdálkodás szabályait.

— Felkéri az országos választmányt, hogy az elkészített javaslatokat előzetes tárgyalás után bocsássa tagsági vitára. A vita során kialakult tagsági álláspontot az alap- és középszervezetektől beérkezett véleményeket és javaslatokat összegezze, és azt a következő kongresszuson jóváhagyásra terjessze elő.

A tagsági vitára készített előterjesztéseknek figyelembe kell venniük a megváltozott társadalmi, politikai viszonyokat, a Vasutasok Szakszervezete működési területén bekövetkezett szervezeti változásokat (gazdasági társaságok, intézmények, egyesületek, alapítványok) az új gazdálkodási rendet, az új döntési pontokhoz kapcsolódó partneri viszonyokat.

A szervezeti változásokra vonatkozó részek tegyenek eleget szakszervezetünkkel szemben támasztott kettős követelményeknek:

— épüljön be és működjön a szervezeten belüli szakmai-tagozati érdekek megjelenítésének új rendje,

— tegyen eleget a szervezeten belül a területi szakszervezeti munka hatékony megjelenítésének,

— maradéktalanul biztosítsák a szervezet demokratikus működését. Ezzel párhuzamosan ki kell alakítani a munkavállalók érdekvédelme terén kifejtett munka elismerését, és az egységes elvek alapján megvalósuló számonkérés gyakorlatát,

— vegye figyelembe, hogy a jogosultságoknak követni kell az üzemi tanácsok megválasztása után a szakszervezetekre háruló feladatokban bekövetkezo változásokat. Járuljon hozzá az alapszervezetek működésének segítéséhez, a tisztségviselői munka színvonalának javításához.

A soron kívüli kongresszus elvárja, hogy a

— Vasutasok Szakszervezete valamennyi középszerve (területi és szakági), alapszervezete, tagozata (szakmai és réteg) testületi ülésén tárgyalja meg a kongresszus határozatait — azt a tagsággal ismertessék és jelöljék meg saját konkrét feladataikat.

— A Vasutasok Szakszervezete valamennyi tisztségviselője, munkatársa, vezetője a legjobb tudása szerint tegyen eleget a reá háruló feladatoknak, a szervezet egységének megőrzése, működésének hatékonyabbá tétele érdekében vállaljon részt a dokumentumok kidolgozásában.

A soron kívüli kongresszus az időrendi ütemezés menetrendjének pontosan megfelelve, a kora délutáni órákban fejezte be munkáját.

A tanácskozás *Papp Pál* elnök rövid zárszava után — amelyben köszönetet mondott a küldöttek fegyelmezett és méltóságteljes hozzáállásáért, és további sikereket kívánt az elkövetkezendő időszak feladataihoz — a Szózat meghallgatásával ért véget.

Tudósítottak:
Kaszala Sándor
Visi Ferenc

Fotó:
Tüttő Tibor

A küldöttek a Szózatot hallgatják

Protokollmentes munkakongresszus

Utólag, gondolatban ismételten átélve a kongresszus eseményeit, meg kell állapítani, hogy technikai lebonyolításában, tartalmában, minőségi változást jelent a VSz kongresszusainak történetében. Ez a soron kívüli kongresszus munkakongresszus volt. Olyan kongresszus, ahol kerülték a parttalan vitákat, a fölösleges szófecsérlést.

Mi volt az újszerű és a feltűnő ezen a kongresszuson? Az, aki a korábbi időszakban több kongresszusnak fülés szemtanúja volt megelégedéssel állapíthatta meg a kedvező változásokat. Szembetűnő volt például a küldöttek életkora. A többség a 30-40 évesek nemzedékéhez tartozott. Talán a vasutas nyugdíjasok képviselőin kívül nem is volt a nyugdíjkorhatárhoz közel álló küldött. Biztató jel ez azok számára, akik egy megújhodott érdekvédelem letéteményesét látják e nemzedékben.

Új vonása volt a kongresszusnak, hogy nem volt protokoll, a levezető elnökök is kerülték a hosszadalmas eljárásokat. Mindezek még nem határozzák meg egy szakszervezeti kongresszus minőségét. Ehhez az is kellett, hogy az előterjesztett napirendekről jó döntések szülessenek, olyanok, amelyek a további eredményes munka alapjául szolgálhatnak. Akik ebben bizakodtak nem csalódtak. Ez elsősorban a napirendeket levezető elnököknek és nem utolsósorban a vitában részt vevőknek, a küldöttek felelősségteljes szavazásának volt köszönhető.

Új stílusjegyeket fedezhettünk fel a néhány órás tanácskozáson. A „régi idők" kongresszusaihoz viszonyítva a napirendek előadóinak lényegre törő, szabatos, kulturált szónoki teljesítménye meghatározta, s jó irányba terelte a döntéshozókat. A levezető elnökök, „az idő pénz" elve alapján pedig úgy irányították a vitát, hogy a felszólalók a lényegnél maradjanak. Nem volt ebben semmiféle erőszakos ráhatás, inkább baráti hangvétel, ha valaki eltért a napirendhez nem illeszkedő mondanivalótól.

A vita résztvevői okozták e kongresszuson a legnagyobb meglepetést. Az egyes előterjesztéseket a legtöbben sajátos szempontból vizsgálták, s mondtak róla véleményt, de a céllal mindenki egyetértett. Tolerancia jellemezte az egymással vitatkozó küldötteket.

Érdekes színfoltja volt a kongresszusnak az a pillanata, amikor az MSZOSZ-nek nyújtandó tagdíjrészesedés arányának meghatározása került tárgyalásra. A vitában felszólalók egyöntetűen hangsúlyozták az MSZOSZ-hez való tartozás szükségességét, de már a pénzügyi hozzájárulásban megoszlottak a vélemények. A többség sokallta a kért összeget. Az egyik küldött ezeket a véleményeket úgy összegezte: „Életünket és vérünket igen, de zabot nem adunk." Végül a kongresszus úgy döntött, hogy a zabot is megadja, legalábbis az új termésig.

Ez a kongresszus néhány óra alatt elvégezte a maga elé tűzött feladatot. A küldöttek átérezve felelősségüket, ráirányították a kongresszus figyelmét az elkövetkezendő nagy erőpróbára, a társadalombiztosítási és az üzemitanács-választásokra. Erőink felmérését is jelentette ez a tanácskozás. A fiatalosság, céltudatosság, elkötelezettség, a lendület, mint új vonások jelentek meg a VSz munkájában. Bizakodással töltötték el a résztvevőket, s a megfigyelőket akik bizonyára arra a következtetésre jutottak, hogy a megmérettetésen nem bizonyulunk könnyűnek.

Pásku Jenő

Tájékoztató a VSz 1991. évi kongresszusa óta végzett munkáról

Az 1991. évi soron kívüli kongresszus módosította a Vasutasok Szakszervezete (VSz) Alapszabályát. A jelentős előkészítő munka ellenére tartalmi, a VSz tevékenységét alapvetően kedvező irányba elmozduló változások nem történtek. Az akkor elmulasztott lépéseket szervezetünk a mai napig koloncként cipeli magával. A kongresszust követően — az alapszabály módosításának megfelelően — változott a tanács és az országos választmány létszáma, illetve személyi összetétele. Ez indokolta, hogy pontosítsuk a két testület ügyrendjét is.

Szervezeti élet

AZ 1991. ÉVI XXIX. TÖRVÉNY VÉGREHAJTÁSÁBÓL ADÓDÓ FELADATOK

A látszólagos nyugalmat korbácsolta fel az Országgyűlés által elfogadott 1991. évi XXIX. törvény, amely a szakszervezeti tagsági viszony megerősítésére szolgáló egyéni nyilatkozatok megtételére kötelezte a szervezett dolgozókat. A munka jelentős erőfeszítést igényelt valamennyi tisztségviselőtől, VSz-alkalmazottól, hiszen a határidő rövid, a tét óriási volt.

A VSz-tag e nyilatkozattal hatalmazta fel a munkáltatóját, hogy a részére folyósított illetményből a szakszervezeti tagdíjat közvetlen elkülönítse és azt a VSz részére átutalja. Ezzel tett hitet arról, hogy továbbra is VSz-tag kíván-e lenni. A nyilatkozatok megtétele bebizonyította, hogy a tagság döntő többsége ragaszkodik szervezetünkhöz, a más szervezetek által indított tisztességtelen kampány sem tévesztette meg őket.

A VSz által készített propagandaanyagok, kiadványok tartalmilag és formailag is hozzájárultak a feladatok végrehajtásának eredményességéhez. Összességében taglétszámunk csekély mértékben csökkent, de — megítélésünk szerint — szervezetileg, erkölcsileg erősödött szervezetünk.

A SZERVEZETI FELÉPÍTÉS VÁLTOZÁSAI

A beszámolási időszakban — az alapszabály adta lehetőséggel élve — tovább „színesedett" a VSz struktúrája. Két új, jellegében teljesen eltérő középszerv — Szolnok csomóponton működő alapszervezeteket tömörítő csomóponti és a gépészeti szakszolgálathoz tartozó alapszervezeteket tömörítő Gépészeti Intézőbizottság — jött létre. Ezen középszervek működésének tapasztalatai kellő segítséget nyújthatnak egy egységes struktúra és irányítási rendszer kialakításakor.

Kedvezőnek ítéljük, hogy csökkent a középszervekhez nem csatlakozó alapszervezetek száma. A fentiek alapján, a struktúra áttekinthetősége érdekében ezen a területen is változásra van szükség.

A MÁV folyamatos szervezeti átalakítása szervezeti oldalról is érintette a Vasutasok Szakszervezetét. Az igazgatósági körzethatárok módosítása több alapszervezet és középszerv munkáját befolyásolta. Az alapszervezetek átadása, illetve átvétele zökkenőmentesen megtörtént.

A MÁV szervezeti átalakulásának fontos lépcsőjeként 1993 januárjától úgynevezett alaptevékenységen kívüli feladatokat leválasztották a MÁV-tól és egyszemélyes kft.-kké alakították. *Az itt lévő alapszervezetek Vasutasok Szakszervezetéhez való tartozása jogi feltételeinek biztosítása érdekében kerül sor a VSz alapszabályának jelenlegi módosítására.*

A létszámmozgások miatt több alapszervezetnél jelentős személyi és szervezeti változásra került sor, ez indokolta az alapszervezeti tisztségviselők megválasztását is.

A korábbi 6 vasútigazgatóság helyett 3 üzletigazgatóság és 3 üzletvezetőség alakult. Az üzletigazgatóságok partner szakszervezeti szerveiként — az érintett Intézőbizottságoknál — folyamatban van a koordinációs bizottságok kialakítása. Ezek a testületek gyakorolják az üzletigazgatóság egészére vonatkozó döntéseknél a szakszervezeti jogosítványokat. Az állandó mozgás, változás ellenére szervezetünk szervezetszerű működését biztosítottuk, annak feltételeit megteremtjük.

A TESTÜLET MŰKÖDÉSE

A VSz központi testületeinek határozatai — ha azok hálózati végrehajtása esetenként akadozott is — jó alapul szolgáltak a közép- és alapszervezetek munkájához.

A testületek tervszerűbb munkáját — a saját hiányosságainkon túl — akadályozta, illetve befolyásolta a partner gazdasági szervünknél tapasztalható tervszerűtlen munkáltatás, ötletszerű átszervezés is. Ennek tudható be, hogy átgondolt, hosszabb távú koncepciók kidolgozása helyett a szervezet belső életét érintő döntések és operatív intézkedések előkészítése mindenna-

(Folytatás a 4. oldalon)

Tájékoztató a VSz 1991. évi kongresszusa óta végzett munkáról

(Folytatás a 3. oldalról.)

pi munkánk szerves részét képezte.

Szervezetünk függetlenített tisztségviselői állományának kialakításához jó lehetőséget biztosított az Mt. 25. §-a, amely a szakszervezeti tisztségviselők munkaidőkedvezményét szabályozta. *Ennek figyelembevételével kidolgoztuk a munkaidő-kedvezmény igénybevételének rendszerét, a legfontosabb területeken megtörtént a függetlenített tisztségviselők beállítása.* Az eddigi — személyi és szervezeti — tapasztalatok azt bizonyítják, hogy nagyobb tervszerűségre, tudatosabb munkára lesz szükség ezen a területen.

FELKÉSZÜLÉS A SZAKSZERVEZETEKET ÉRINTŐ VÁLASZTÁSOKRA

A törvényekkel a szakszervezetekre erőltetett különböző választásokra (szakszervezetek közötti, üzemi tanácsok, társadalombiztosítási önkormányzatok) történő felkészülés szervezetünk tevékenységét döntően befolyásolta.

Testületek, tisztségviselők, a tanács által megválasztott kampánybizottság a bizonytalanságok ellenére jelentős energiát fordítottak a választások előkészítésére, a VSz jövőjét döntően meghatározó választások esetleges lebonyolítására.

A tisztségviselők, a szakszervezeti tagság felkészítésén túl, kialakítottuk a VSz jelképrendszerét, különböző tárgyak, eszközök révén törekedtünk a VSz ismertségének növelésére. *A parlament és a kormány halogató taktikájaként még a mai napig sem szabályozott a választások lebonyolításának rendszere, a választások módja.* A szellemi és anyagi erőforrásokkal történő ilyen tisztességtelen játszadozás ellenére is szervezetünk felkészült, illetve felkészül a különböző megmérettetésekre. Az elmúlt időszakban, annak ellenére, hogy sok bírálatot kaptunk, jelentős energiát fordítottunk a tisztségviselők, a tagság közvetlen tájékoztatására. Egyértelműen megfogalmazódott, hogy mind a tagság, mind a vezető tisztségviselők számára rendkívül hasznosak és szükségesek az ilyen jellegű kölcsönös tájékoztatók.

SZTRÁJK '92

Szakszervezetünk életében történelmi eseménysorozatnak nevezhető az 1992. november 23-i 2 órás figyelmeztető sztrájk kezdeményezése, előkészítése és lebonyolítása. Úgy ítéljük meg, hogy valamennyi tisztségviselő, szakszervezeti tag számára sikerélményt jelentő, szakszervezetünk erejét meghatározó szerepét jól bemutató akciónak voltunk részesei. Az eredményesen megvalósított sztrájk bebizonyította, hogy a vasutasság konkrétan megfogalmazott célok elérésére kész egységesen fellépni, szakszervezeti hovatartozástól függetlenül. Bizonyosságot nyert, hogy a vasutasok képesek és készek önálló cselekvésre.

A MAGYAR SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE—VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

Szakszervezetünk — amely meghatározó tagszervezete a szövetségnek — aktívan közreműködött az MSZOSZ 1991. októberi kongresszusa előkészítésében, lebonyolításában, illetve a kongresszus határozatainak feldolgozásában. Az egységes álláspont kialakítása érdekében valamennyi kongresszusi előterjesztést választmányi ülésen tárgyaltunk meg.

KULTURÁLIS TEVÉKENYSÉG

A Vasutasok Szakszervezete a mindenki számára elérhető kulturális és művészeti értékek védelmére jelentős hangsúlyt helyez. A beszámoltatási időszak egyik döntő jellemzője, hogy radikálisan megváltoztak a kulturális tevékenység működési feltételei. A változás kedvezőtlen, mivel ezen mindig is nonprofit tevékenységet az instabilitás irányába viszi.

Ennek alapvető oka a MÁV működési, gazdálkodási, irányítási rendszerében már bekövetkezett és folyamatban lévő átalakulás, mely nem hagyja érintetlenül a Vasutasok Szakszervezete használati jogában lévő 21 művelődési ház rendszerét sem. A vasutasság közreműködésével létrehozott kulturális és művészeti értékek védelme egy Vasutas Országos Kulturális Egyesület (VOKE) keretei között látszik biztosíthatónak. A beszámolási időszakban jelentős szerepet vállaltunk — az Egyesület létrehozásával kapcsolatos — jelenleg is folyamatban lévő munkákban, többek között:

— a VOKE alapszabálya, szervezeti és működési szabályzata,

— a művelődési házban dolgozó — VOKE-hoz átkerülő munkavállalók (VSz-tagok) védelme, valamint az intézményben folyó kulturális munka színterének fennmaradása érdekében megkötendő együttműködési megállapodás kidolgozásában.

Nehezítő körülményt jelentenek a vasúton működő szakszervezetek közötti ellentétek is, amelyek gyakran az érdemi munka gátjává válnak. Szakszervezetünk a megnehezült körülmények ellenére is mindent megtesz a kulturális értékek megőrzése érdekében.

A SZAKSZERVEZETI TISZTSÉGVISELŐK KÉPZÉSE, OKTATÁSA

Oktatási, képzési tevékenységünket a törvénymódosítások és az új törvények értelmezésének, valamint az üzemitanács-választások előkészítése és arra felkészülés jegyében végeztük. A gazdasági felelősök továbbképzése az adó- és pénzügyi jogszabályok ismertetésére és azok alkalmazására irányult. *1992. év tavaszán négy turnusban ösztitkári továbbképzést tartottunk 272 fővel.* Ennek témái: a Munka Törvénykönyve, társadalombiztosítás, üzemitanács-választások, pénzügy-gazdasági, adózási kérdések. Hasonló témakörökben a nyugdíjas elnökök továbbképzését is megtartottuk 84 fővel. 1993-ban területi szinten folyamatos a felkészítés az üzemi tanácsok és a tb önkormányzati választások lebonyolítására.

A VSz érdekvédelmi tevékenysége

A beszámolás időszakában a VSz érdekvédelmi tevékenységének középpontjában a foglalkoztatás biztonsága, az elbocsátások számának csökkentése, illetve a munkavállalók élet- és munkakörülményeinek javítása állt.

FOGLALKOZTATÁS-POLITIKA

A foglalkoztatás terén 1991-ben kedvezőek voltak az eredmények, hiszen átszervezés, illetve létszámleépítés címén a MÁV egész területén csak néhány főnek (8-10 fő) kellett felmondani. *A kívánatos létszámcsökkentést majdnem kizárólag a természetes fogyás útján érték el.* Az 1992-es év a foglalkoztatás-politika nehéz éve volt, hiszen ebben az évben már mintegy 10 százalékos mértékű létszámcsökkentést kellett megvalósítani.

1992 végére a MÁV létszáma százezer fő alá csökkent. További nehézséget okozott év közben a kényszerű munkaidőfelhasználási korlátozások alkalmazása. A nagyobb arányú elbocsátások elkerülése érdekében került sor néhány helyen (iparban, építőiparban) a kényszerszabadság bevezetésére és az állandó nappalos beosztású munkakörökben mindenütt az öt hétig tartó részmunkaidő alkalmazására. Mindkét foglalkoztatási formánál szakszervezetünknek sikerült elérni az elfogadható mértékű díjazást, s így ezek a foglalkoztatási formák átmeneti alkalmazása nagyobb elégedetlenséget nem okozott.

1993. évre a MÁV nagymértékű létszámcsökkentést (20—25 000 fő) vonallezárást, két műszakos munkarendet stb., tervezett, amelyet szakszervezetünk — a figyelmeztető sztrájkot is felhasználva — eredményesen megváltoztatott. Figyelembe véve a múlt évi munkaerőfogyás áthúzódó hatását, az idei természetes fogyást is, nagyobb számú elbocsátásokat most is sikerült elkerülni.

BÉRPOLITIKA, BÉRGAZDÁLKODÁS

A bérek, keresetek alakulásában, amilyen mértékben romlott a MÁV helyzete, olyan módon változott a keresetnövekedésben elérhető növekedés 1991-ben még 38 százalékot meghaladó átlagos keresetemelkedés valósult meg, 1992-ben a bérnövekedés 27,3 százalékra változott. *Sajnos 1993-ra tovább mérséklődik a bérnövekedés százalékos mértéke és minden bizonnyal már a 20 százalékot sem éri el. Elsősorban a Vasutasok Szakszervezetének kiállása, követelése tette lehetővé az ilyen mértékű bérnövekedést,* hiszen a MÁV 1993-ra semmilyen béremelést nem tervezett, sőt a 13. havi fizetés megvonását helyezte kilátásba, amely a keresetek mintegy 8-9 százalékos csökkentését jelentette volna.

Az elmúlt két év egyik nagy eredménye, hogy kidolgozásra és 1992-től bevezetésre került az új keresetszabályozási és tarifarendszer. A munkavállalók többsége már évek óta várta, az utóbbi években már szinte követelte az igazságosabb bérezést, amelyet elsősorban egy tarifarendszer alkalmazásával kívánt elérni. Az utólagos értékelések szerint az új bérezési forma — hibái ellenére — nagyrészt megfelelt a várakozásoknak, de több helyen módosításra szorul.

KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS

Az elmúlt időszak egyik fontos feladata volt a kollektív szerződés módosításának kezdeményezése a munkaügyi viták intézése, új módjának megszervezése, illetve kidolgozása.

Sikerült elérni, hogy:

— a munkaközi szünetet a munkaidőn belül adják ki, melyre munkabér jár,

— az állomásbejárás a szolgálatátadás munkaidő legyen,

— a kényszerszabadság díjazásának emelése, majd 1993-tól történő megszüntetése,

— a rendkívüli felmondás okainak rögzítése,

— a munkaidőkeret képzésénél a munkaszüneti nap elhagyása,

— a szakszervezetek részére infrastruktúra biztosítása a korábbi feltételek alapján,

— a végkielégítés eddigi vívmányainak megőrzése,

— a MÁV gazdasági helyzetének romlása ellenére a ksz 1993. év végéig történő meghosszabbítása.

A VSz feladata volt a privatizációval kapcsolatos munkajogi kérdések rendezése, amelynek során elértük, hogy:

— a gazdasági társaságokba átkerült dolgozók munkaviszonya folyamatos,

— egyéni munkaszerződésben is kimondtuk a munkavállalói jogok érvényesítését,

— eddigi munkavállalói jogok biztosítására az alapítóval megállapodást kötöttünk,

— a MÁV kollektív szerződés megkötéséig a kft.-k alkalmazzák.

A MÁV-NÁL FOLYÓ PRIVATIZÁCIÓ TAPASZTALATAI

Az 1992. évi LIII. törvény a tartósan állami tulajdonban maradó vállalkozói vagyon kezeléséről és hasznosításával foglalkozik. A törvény végrehajtására a 126/1992. (VIII. 8.) Korm. rendelet jelent meg, amely szabályozta, hogy a MÁV 1993. június 30-ig 100 százalékos állami tulajdonú (egyszemélyes) részvénytársasággá alakul.

A MÁV egyszemélyes részvénytársasággá történő átalakítása a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium határozatának megfelelően megkezdődött.

Az átalakítás a gazdasági egységek, főnökségek, üzemek és intézmények széles körét érinti. Ezekben a szervezetekben 13-14 ezer munkavállaló dolgozik.

Az átalakítási folyamat megkezdésétől szakszervezetünk tevékenyen részt vett a vasutas munkavállalók széles rétegét érintő szervezetátalakító munkában.

A vonatkozó törvények szabályozták az érdekvédelmi szervezetek jogosítványait. Ennek alapján a területi és tagozati tanács több alkalommal is foglalkozott a MÁV átalakítási tervezettel, a végrehajtás módjával és a Munka Törvénykönyvében foglaltak alapján kifogást emelt az intézkedések végrehajtásával szemben. Az 1992. évi sztrájkkövetelések a gazdasági társaságok jövőjét is érintették.

A kormánnyal történt megállapodás részlegesen foglalkozik a gazdasági társaságokba átkerülő munkavállalók létszámával, munkahelyeik megtarthatóságával, a kft.-gazdaságok működése feltételeinek biztosításával.

A megállapodás rendezte a különféle kedvezmények, szociális támogatások, az egészségügy kérdéseit. A jogilag, gazdaságilag alaposan alátámasztott követelések elfogadásához kitartó, egységes fellépést demonstráló összefogásra volt szükség.

A TAGOZATI MUNKÁRÓL

Az elmúlt időszak bebizonyította, hogy a szakmai tagozatok jól illeszkednek a szakági érdekegyeztetés rendszerébe. A tagozatok ügyvivő testületei megvitatták és elfogadták az adott szakágat érintő:

— a bérbesorolási és tarifarendszert,

— a létszámcsökkentési javaslattervet,

— az adott terület privatizációs koncepcióját,

— a MÁV kollektív szerződést érintő módosító ajánlásokat stb.

A tagozatok érdekvédelmi munkájának kiszélesítését nagymértékben gátolja a működési költségek hiánya. Az Infrastruktúra Szolgáltatások Érdekegyeztető Bizottságában (ISZÉB) való közreműködés biztosította a VSz számára, hogy aktívan vegyen részt a MÁV-dolgozókat érintő törvénytervezetek kimunkálásában, véleményezésében. Aktív résztvevői voltunk a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumban működő Középszintű Érdekegyeztető Fórumnak, amely véleményezi a MÁV-ot és dolgozóit érintő minisztériumi koncepciókat.

RÉTEGPOLITIKAI FELADATOK

A VSz női választmánya — a soros feladatai mellett — kiemelten foglalkozott a vasút átszervezéséből adódó női munkavállalókat érintő kérdésekkel. Testületi üléseiken véleményezték a parlament elé kerülő női nyugdíjkorhatár módosításáról és az abortuszról szóló törvénytervezeteket. Az ifjúsági tagozat tevékenysége döntően különböző rendezvények megszervezésére korlátozódott. Jelentős szerepet vállaltak a közlekedésben, dolgozó fiatalok országos találkozójának előkészítésében, lebonyolításában.

A beszámolási időszakban a szervezetünkben betöltött szerepünknek, súlyuknak megfelelően kiemelten foglalkoztunk a vasutas nyugdíjas szakszervezeti tagok és özvegyek érdekeinek védelmével, képviseletével.

A tagozat működésének anyagi és technikai feltételeit részint saját erőforrásból, másrészt a MÁV-val kötött megállapodás révén biztosítottuk (infrastruktúra). A tagozat vezetése a nehezebb körülmények ellenére jól irányította az önálló és csatolt alapszervezetek munkáját. Eredményesen szervezték meg a Vasutas Nyugdíjasok Országos Kulturális seregszemléjének többlépcsős rendezvénysorozatát.

SZOCIÁLPOLITIKA

Az elmúlt másfél évben alapvetően megváltoztak azok a körülmények, amelyek a szociálpolitika jellegét, tartalmát, szerepvállalását befolyásolták. Tevékenységünk során két egymástól elkülönülő, de alapvetően összefüggő kérdésben törekedtünk a tagság érdekében eljárni. *Az első az állami törvények, rendelkezések, koncepciók pozitív befolyásolása volt.* A beszámolási időszakban 27 esetben küldtük el véleményünket, módosító javaslatainkat, amellyel sikerült néhány témakör és ellátási forma esetén pozitívan befolyásolni a törvényalkotási munkát. Olyan alapvető dolgokért kellett síkraszállni, mint a szakszervezeti tagdíj adómentessége, a családi pótlék adómentességének megtartása, mértékének emelése, a nyugdíjak reálérték szinten tartási elvárása, a gyed kiterjesztése 2 évre stb.

A másik fontos témakör a vállalati szociális juttatások, ellátások biztosítása, azok megőrzése. A MÁV a teljesítménycsökkenési, bevételkiesési okokra, valamint a pénzügyi, létszámcsökkentési, likviditási helyzetre való hivatkozással radikális költségcsökkentést tervezett, de ezen elképzeléseket még csírájában sikerült elfojtani, így nem került sor radikális térítésidíj-emelésekre, mert a MÁV kollektív szerződés vonatkozó pontjai meghosszabbításra kerültek.

ÜDÜLTETÉS

Mint ismeretes, az üdültetési rendszerben jelentős változás történt. A vállalati üdültetéssel szakszervezetünknek csak a beutalók területi elosztásában volt szerepe. *Pozitívum, hogy sikerült elérni a tényleges vasutas dolgozók adómentességét a vállalati beutalók esetében.* A szakszervezeten keresztül lebonyolított üdültetésnél 1991-ben a létszámarányos elosztás alapján 3503, 1992-ben 2447 beutalót értékesítettünk. 1993-tól csak üdülési utalványok értékesítésére nyílt lehetőség. Ezen lehetőségeket a VSz területi és tagozati tanács döntése alapján középirányító szervezeteink értékesítik. Szükségesnek tartjuk azt, hogy a főidényben ilyen lehetőséggel ellássuk a tagságot.

NEMZETKÖZI TEVÉKENYSÉG

Az elmúlt időszakban nemzetközi munkánkat a célszerűség és takarékosság figyelembevételével a tanács által elfogadott költségvetési keret alapján végeztük. Arra törekedtünk, hogy lehetőségeinkhez mérten képviseljük szakszervezetünket a nyugat-európai társszakszervezetek által rendezett kongresszusokon, szemináriumokon, ágazati bizottsági üléseken. Felvettük és szélesítettük kapcsolatainkat a volt szocialista országok — orosz, román, lengyel, cseh — újjáválasztott szakszervezeteivel is.

A Vasutas Szakszervezetek Nemzetközi Szemináriumában — amely a kelet—nyugati kapcsolatokban lát el összekötő feladatot — *szakszervezetünk jelenleg is vezető szerepet tölt be.* Nemzetközi tevékenységünkben ifjúsági tagozatunk, nőbizottságunk és nyugdíjasbizottságunk is képviselteti magát. Munkánknak szerves része a családos, ifjúsági és gyermek-csereüdültetés, melynek keretében évenként mintegy 250 magyar vasutasnak és gyermekének biztosítunk kellemes nyári pihenést.

MUNKAVÉDELEM

A munkavédelmet a szakszervezeti érdekvédelem és képviseleti munka lényegbevágó tényezőjének tekintjük. *A szakszervezet állami jogosítványai megszűntek, jogainak egy része módosult.* Ennek következtében intézkedési lehetőségei eszközrendszerében beszűkült, de felismertük, hogy a szakszervezeti munka a munkavállalók érdekeinek védelme, munkavédelem nélkül nem lehet teljes. Erre a védelemre szükség is van, hiszen a vasutasok munkakörülményei több területen romlottak, vagy a korábbi szinten maradtak. Javulás csak egyes területeken észlelhető. *Fellépésünkkel a biztonságos munkakörülmények romlását igyekeztünk megállítani, illetve lassítani.*

Nem mondtunk le a munkabiztonsági hiányosságok feltárásáról, annak jelzéséről és felszámolásuk igényéről. Mindezeknek is szerepe volt és van abban, hogy a MÁV-nál a foglalkozási, üzemi balesetek száma évről évre csökken. Szakszervezetünk mint érdek-képviseleti szerv, továbbra is elengedhetetlennek tartja, hogy törvény garantálja munkavédelmi jogosultságunkat ahhoz, hogy ellássuk tagságunk munkavédelmi érdekképviseletét.

KÖRNYEZETVÉDELEM

Feladatainkat szerény lehetőségeinkhez, eszközeinkhez igazodva végeztük. Környezetvédelmi bizottságokat hoztunk létre, csatlakoztunk országos és regionális környezetünk megóvását segítő mozgalmakhoz és programokhoz.

Munkánkban folyamatosan érvényesül a vasúti környezetvédelem társadalmi kontrollja. Felkészült szakembereket nyertünk meg, akik szakszervezetünk megbízásából rendszeres célvizsgálatokat végeztek és végeznek. Ennek során feltárják a vasúti környezetgazdálkodás hiányosságait és javaslatokat tesznek annak megszüntetésére.

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁS

A Vasutas Társadalombiztosítási Tanácsban meghatározó szerepe volt a Vasutasok Szakszervezetének. Az elmúlt években a Vasutas Társadalombiztosítási Tanácsban és annak munkahelyi szervezeteiben végzett munkánk legeredményesebb területe volt. *Szakszervezetünk több éve részt vesz a társadalombiztosítási reform előkészítésében, a különböző tervezetekről véleményt alkot, javaslatokkal él, és ennek során minden esetben a vasutas társadalombiztosítás önállósága mellett áll ki.* Bízunk abban, hogy ha más struktúrában is, mint ahogy eddig a VTT működött, egy új vasutas társadalombiztosítási önkormányzat jöhet létre.

A VSz gazdálkodása

A szakszervezetek működésének egyik legfontosabb alapeleme — mutatott rá a kongresszusi beszámolónak az elmúlt időszak gazdálkodását értékelő fejezete — a szervezet vagyona, és annak a tagság érdekeit legjobban szolgáló, hatékony felhasználása. Szakszervezetünk pénzügyi működésében az elmúlt időszakban még sikerült a súlyos válságokat elkerülni, de intő példa már egy évvel ezelőtt jelentkezett, mikor is az 1992. évi költségvetés összeállításakor már több mint 5 millió forintos veszteség jelentkezett. Ennek elkerülésére a szakszervezet függetlenített tisztségviselőinek jelentős mérvű elbocsátásával kellett számolni. *Az érdekvédelmi, -képviseleti munka ellehetetlenülését az új Munka Törvénykönyve által nyújtott lehetőségek kihasználásával sikerült elkerülni, de ez csak elodázta, nem oldotta meg a bajt.*

Az elmúlt években szakszervezetünk gazdálkodása mind külső, mind belső feltételeiben, jellemzőiben jelentős változásokon ment keresztül. Megszűntek az általánostól eltérő (volt SZOT) pénzügyi szabályozások. Helyükbe sokkal szigorúbb, a piacgazdaság keretei

között működő gazdasági szervezetekkel szemben támasztott követelményekkel azonos, a szervezetre lényegesen kedvezőtlenebb pénzügyi, számviteli, adózási szabályok léptek. Emellett szakszervezetünk belső, központi gazdálkodásában alapvető követelménynek tekintettük a *„minden fillérről elszámolni”* elvét. Ennek megfelelően — az államilag előírtnál sokkal részleteseben — számoltunk el a tagság által befizetett és a központi gazdálkodásba átutalt pénzeszközökkel. E követelmény ugyanakkor csak fenntartásokkal, korlátozottan érvényesül a befizetett (levont) szakszervezeti tagdíj háromnegyed részét kezelő alapszervezeteknél!

A szakszervezeti tagdíjak mértékének megállapításakor az 1991. évi soron kívüli kongresszus alternatív lehetőségként jelölte meg a hagyományosan értelmezett tagsági díj mértékének csökkenteset. E lehetőség alapján a befizetett 1 százalékos tagdíjból csak 0.85 szazalékos resz fedezné a szakszervezeti célu költségeket, 0.15 szazalék pedig a tagsági viszonyon alapuló szabadidős balesetbiztosítás céljait szolgálná. Ennek keretében tehát a szakszervezeti tagok, egyetlen fillér többlet befizetése nélkül részeseivé váltak volna egy, az országban egyedülálló biztosítási formának.

Az alternatív lehetőséggel csak a tagság közel egyharmada el mind a mai napig. Ennek következtében nem válhatott egységessé a biztosítás, annak továbbfejlesztése, a szolgáltatás bővítése így jelentős akadályokba ütközik. Nagyméretű adminisztrációs kötelezettség terheli a biztosításban részt vevő alapszervezeteket.

Az egységes biztosítás — amely jelenleg a szakszervezeti tag által befizetett tagdíj 15 százalékát igényli — egyszerűsíti az alapszervezetek nyilvántartásait, kötelezettségeit és megteremtheti az alapját a tervezett továbbfejlesztésnek, a szolgáltatások bővítésének, a fizetendő kartérítési összegek emelésének.

Az egyes szakszervezetek, lehetnek bármily erősek, a gazdaság működőképessége szempontjából kulcsfontosságú helyzetben levők — mint szakszervezetünk — önmagukban nem tudják minden esetben érdekeiket képviselni, tagságukat védeni. *Szükséges, hogy a munkavállalók, a szakszervezeti tagok a munkásszolidaritás alapján saját érdekükben országosan is szövetségre lépjenek.* E törvényszerűség alól — bármily erőssé is válhat — szakszervezetünk sem vonhatja ki magát. Ma a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége az egyetlen szervezet, amely érdemben összefogja, koordinálja és segíti a magyar munkavállalók legnagyobb többségét. *A szövetség működésére az elmúlt években bruttó tagdíjbevételünk 5 százalékát meghaladó mértéket fordítottunk.*

A Vasutasok Szakszervezete tagságának területi, szakági, regionális és rétegképviselete alapszabályunk értelmében nem közvetlenül a tagság döntésén, a kongresszus akaratán, hanem az egyes alapszervezetek képviselőinek álláspontja alapján működik. Az alapszervezetek képviselői döntésétől függ egy-egy területen, szakágnál a tagság képviselete, és annak személyi és tárgyi feltétele. Erre átlagosan a tagdíj 7-8 százalékát fordítják az alapszervezetek. Ez a rendszer egymástól eltérő személyi és tárgyi feltételekben lényegesen különböző működési lehetőségeket eredményez mind regionálisan, mind szakági szinten. Egyes középirányító szervezeteket, szakágakat már ma sem csak a hozzájuk tartozó alapszervezetek tartanak el, hanem a központi gazdálkodásba alapvetően egészen más céllal átutalt befizetésekből tevékenykednek.

A munkaviszonyt, a foglalkoztatás biztonságát érintő kérdésekben nem nélkülözhető a vasutat, a vasutasságot jól ismerő ügyvédek munkája. *A munkáltató 1993-tól* — az infrastrukturális háttéren túl — *nem biztosítja a korábbi jogsegélyszolgálat működésének anyagi feltételeit.* Szakszervezetünk tagságának változatlan feltételekkel való díjtalan jogbiztonsága ez évre a Vasutasok Szakszervezetének 11,5 millió forint költséget jelent. Ez az 1993-ra várható bruttó tagdíjbevétel 8 százaléka körüli összeg. Az elmúlt évi felmérések alapján az alapszervezetek bár nem egységesen, de többségükben kinyilvánították, hogy az akkor előzetes számítások alapján kalkulált 5 százalékot vallalják a jogszolgálat működtetése érdekeben.

Szakszervezetünk központi gazdálkodásanak tagdíjbevétele az elmult évben 36 millió forint körül alakult. Ezzel szemben a működés költségei es kiadásai meghaladjak a 74 millió forintot. A tagdíjbevétel tehát még az 50 százalékát sem fedezte a kiadásoknak. A hiányzó különbözetet az egyéb — a jövőben meglehetősen bizonytalan mértékű — bevételekből kellett fedezni. A szekház üzemeltetési költségei 1992-ben meghaladták a 9 millio forintot, a központi költségvetésből fizetett szakagi, tagozati tisztségviselők, a szakértői apparátus, a technikai személyzet bérköltsége es annak 49 százalékos járuléka várhatóan 36 millió forintot igényel. Az egyéb költségek (rendezvények, üzemi baleseti segélyek, oktatás stb.) 12 millió forintot, az általános forgalmi és a társasági adokkal összefüggő költségek 12 millió forintot tesznek ki. A további egyéb költségek mintegy 5 millió forintot jelentenek. (Az előzőekben leirt szamok csak tájékoztato jellegúek! A pontos adatokat szakszervezetünk 1992. évi gazdálkodásáról szóló beszamoloja fogja tartalmazni!)

Szakszervezetünk központi gazdálkodása forrásoldalon anyagilag még 1992. évben is nagyobb arányban függött a külső ingatlan- és pénzpiaci körülményektől, mint saját tagságától. Ez hosszú távon nem tarthato, mert a vasutassag és elsősorban szakszervezetünk tagsaganak érdekvédelme, -képviselete, a tisztségviselők oktatása, képzése es továbbképzése, a különféle akciók és kampányok, a tagság, a tisztségviselők gyors és pontos tájékoztatása, a nyugdíjas szakszervezeti tagok intézményes segélye, egyes szakágak működese, a Magyar Vasutas megjelentetése nem szabad hogy a vállalkozások eredményességétől, a bankok által fizetett kamatoktól, a székház átmenetileg szabad férőhelyeinek bérbeadásától függjön.

A szakszervezet működését alapvetoen a szakszervezeti tagdíjakbol kell fedezni! Az egyéb bevételeknek a saját erőn túli bővített újratermelést, a felhalmozást, a tartalékalapok képzését kellene szolgálnia, biztosítva a működés technikai, infrastrukturális feltételeinek nagvobb arányú fejlesztését, az elkülönített alapok növelését.

A szakszervezeti tagok által befizetett tagdíjak felaprózására, a szervezet belső megosztottságára, a tagdíj koncepciótlan alapszervezeti és központi részre való szabdalására irányuló törekvések tökéletesen bebizonyították életképtelenségüket. Nem eredményeztek mást, csak a vezető testületek által nehezen ellenőrizhető gazdálkodásában egyes tisztségviselők szubjektív döntései felé sodródó szervezetet. *A gazdálkodás kezd szétzilálódni, áttekinthetetlenné válni.* Egyre kevésbé tisztázott, hogy az azonos szintű szervezetek milyen forrásokból, milyen döntési kompetenciákkal, milyen szabályok szerint működnek.

Szakszervezetünk az elmúlt esztendőben eleget tett a szakszervezeti vagyon védelméről, a munkavállalók szervezkedési és szervezeti működési esélyegyenlőségéről szóló 1991. évi XXVIII. törvényben előírt vagyonelszámolásnak. *A végrehajtás során 325 alapszervezet és 80 önálló nyugdíjascsoport elszámolását adtuk át az Állami Szamvevőszék (ÁSZSZ) részére.* Az ÁSZSZ tételes helyszini vizsgálatai a kiválasztott alap- és középszervek, illetve szakszervezetünk központi gazdálkodásának elszámolását megfelelőnek találta, azokat hitelesítette.

Sajtótájékoztató az MSZOSZ-ben

Az elszegényedés folytatódik

— A társadalombiztosítási önkormányzatok választásával a civil társadalom komoly esélyhez jutott, csak az a kérdés, hogy miként élünk majd ezzel az eséllyel. Ez az igazi tétje a május 21-i megmérettetésnek — hangsulyozta *Sándor László*, az MSZOSZ közelmultban tartott sajtótájékoztatóján.

Hogy mekkora horderejű kérdésről van szó, azt jól érzékeltetik a következő számok: a TB 1993. évi költségvetésének kiadási főösszege eléri az állami költségvetes fő összegének 60 szazalékát, azaz 600 milliárd forintot. A társadalombiztosítási önkormanyzatok letrejöttevel e fölött a hatalmas osszeg fölött a jövőben már nem kizárolag a kormány, a költségvetés rendelkezik (bar felelőssége megmarad), hanem a járulekfizető munkáltatók és munkavállalók képviselői.

Mint ismeretes, a választás akkor érvényes, ha a választásra jogosult 7,5 millió állampolgár legalább 25 százaléka részt vesz rajta. A 25 százalékos küszöbérték meglehetősen magas, ez nagy feladatot jelent, de — *Sándor László* szerint — teljesíthető. Ebben — mint halloltuk — a politikai pártoknak elsőrendű felelőssége van. Ezért az MSZOSZ 9 politikai pártnak küldött levelet, amelyben egyrészt tajékoztatót nyújt a választással összefüggő tennivalókról, masrészt valaszt kér negy kérdesre.

A megszólított pártok: az MDF, az SZDSZ, az MSZP, a KNDP, a Köztársasági Párt, az NDSZ, az Agrárszövetség, a Magyarországi Szociáldemokrata Párt és a Szociáldemokrata Néppárt. A négy kérdés pedig a következő:

1. Tervezi-e az adott párt, hogy maga is reszt vesz a választások előkészítésében, s ha van ilyen elkepzelés, meg lehet-e azokkal ismerkedni?

2. Mi a véleménye az adott pártnak az MSZOSZ által körvonalazott tb-koncepcióról?

3. Szándékában áll-e az adott partnak, hogy a választásokon induló szakszervezeti szövetségek közül valamelyiket megkülönböztetett módon támogassa?

4. Tudnának-e megfelelő szakembereket javasolni az MSZOSZ-listára?

E kérdésekre adott válaszok tartalma — s az, hogy egyáltalán válaszra méltatják-e az MSZOSZ levelét — sok mindent elárul majd a pártok magatartásáról, az MSZOSZ-hoz való viszonyukról.

A pártok felsorolásából kiderül, hogy két parlamenti pártnak, az FKgP-nek és a Fidesznek nem küldött levelet az MSZOSZ. Az ezzel kapcsolatos kérdésekre válaszolva *Sándor László* elmondta: az elmúlt három év kevés volt ahhoz, hogy az MSZOSZ — minden törekvése ellenére — szervezett kapcsolatot alakitson ki a kisgazdákkal és a fiatal demokratákkal. A Fidesz a kozelmúltban közhírré tette, hogy ha hatalomra kerül, minden törvényes eszközzel a tb-önkormanyzatok felszámolasára törekszik. Az MSZOSZ viszont úgy véli: a tb-önkormányzatok létének elutasítása a demokratikus intézményrendszer megkérdőjelezése is.

Sándor László szólt a választasi kampanyról is, amelyet a választasok előtt 35 nappal lehet megkezdeni, április 16-tól. Igérgetések nélküli, szakszerű kampanyra van szukség — hangsúlyozta az alelnök. Olvanra, amelyben nyilvánvalóvá válik a munkavallalók érdekeltsége. A kampány során el kell jutni a legszélesebb társadalmi rétegekhez, és erősíteni a különböző generációk szövetségét. Célszerű egy olyan közösen kidolgozott etikai kódex létrehozása, amelyben rögzítik, hogy senki nem folytat propagandát a másik hatránvára, és mindenki igazat mond.

Dr. Kameniczky István, a Szakszervezetek Gazdasag- és Társadalomkutató Intézetének igazgatója kifejtette, hogy a társadalombiztosítás nyújtja a legalapvetőbb szociális biztonságot, hiszen nálunk nincs realitása a kiegészítő biztosításoknak, annak, hogy az egyének saját maguk gondoskodjanak sorsukról. *A kutatóigazgató egyszersmind jelezte, hogy tovább nőnek a szociális terhek, emelkedik a szociális segelyezesre rászorulok száma.* Az év végére félmillió olvan munkanélkülivel kell számolnunk, akik már a segélyezésből is kiszorulnak.

Ehhez a témakörhöz kapcsolódott *Ékes Ildikó*, az intézet tudományos fömunkatársa, aki az elszegényedés folytatódásáról beszélt a frissen megjelent *Életszínvonal — vállalkozási kedv* című könyvük alapján. A kötet egy 1990 majus—júniusaban készült kutatás 1991. évi megismétlésének adataira épül. Az azóta készült újabb felmérések azt mutattak, hogy a kötetben vázolt tendenciak folytatódnak. A hatezer mintán alapuló szociológusi kutatas eredményeinek összegezéseként megtudhattuk, hogy a családok 70 százalékának anyagi helyzete tovább romlott, 27 százalék helyzete változatlan, és mindössze 3 százaléknyian vallották, hogy javult az életszínvonaluk. A családok 55 százaléka nem költött kultúrára, újságra, ruhara, 13 százaléka pedig csak részlegesen fütötte a lakását, hogy az energiával spóroljon. A háztartasok több mint fele semmit sem fordított a lakások karbantartására, s úgy vélik már nincs mit megtakaritani.

A sajtótájékoztatón szóba kerültek a nemzetközi kapcsolatok legújabb eseményei is. Ezek szerint az Olasz Szakszervezeti Unió támogatásával egy olvan adatbankbázis jön létre, amely segíti a munkavállalói érdekvédelmet. Az Osztrák Szakszervezeti Szovetséggel (ÖGB) kötött együttmukodési megállapodas pedig — a többi között — képzési programokat tartalmaz, es szabályozza az Ausztriában való magyar munkavállalás feltételeit.

Végül arról hallottunk, hogy az MSZOSZ a május elsejét — a hagyományokhoz híven — idén is a Városligetben ünnepli.

Kárpáti Sándor

ELKÜLDTÉK A MINISZTERELNÖKNEK

Nyugdíjas elnökök állásfoglalása

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata március 1—3-a között a vasutas nyugdíjas alapszervezeti elnökök részére Hajdúszoboszlón tanfolyamot rendezett. A tanfolyam résztvevőinek állásfoglalását elküldték Antall József miniszterelnöknek, amelynek szövegét az alábbiakban közöljük.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Bizalommal fordulunk Önhöz, mert előző leveleinkre is megértő válaszokat kaptunk. Most is hangsúlyozzuk, hogy 135 ezer vasutas nvugdíjas nevében emelünk szót, de egyúttal megoldásra érett társadalmi problemákat is felvetünk.

1. Szomorúan vettük tudomásul, hogy a nyugdíjakat március 1-jétől emelik, de a kétkulcsos áfa és egyéb inflációs áremelkedések már január 1-jétől éreztetik hatásukat. *Nehéz dolog ezt megmagyarázni annak a 82 847 vasutas kollégának, akiknek a nyugdíja 1993. február hónapban tizezer forint alatt volt.* Tiltakozunk az ellen, hogy a közvéleményt félrevezessék a 14 százalékos „nyugdíjemelés” fogalmával, holott egy olyan statisztikai manőverről van szó, amely utólag igazolja a költségvetésben előre megszavazott maradványérték nyugdíjnövekményre vetített adatait. Miért számolják más statisztikai módszerekkel a nettó bérkiáramlást, mint a nyugdíjak emelését?

Miért kell a fiatalok előtt a 16 százalékos igényt úgy beállítani, hogy az öregeknek semmi sem elég? Ne állítsák szembe a fiatalokat azokkal, akik egész életükben értük dolgoztak! Tisztességesebb lett volna egyszerű számításokkal azt bizonyítani, hogy az ország gazdasági helyzete most csak 9.8 százalékos valóságos nvugdíjemelést tesz lehetővé. Ezt talán megértették volna, bár nem szabadna figyelmen kívül hagvni, hogy közel 15 éve a nyugdíjak reálértékvesztése — 1991-et kivéve — mindig nagvobb volt, mint a reáljövedelmi mutatók romlása. Tisztában vagyunk azzal is, hogy felvetésünk *„eső után köpönyeg”!* A képviselők szavazzák meg, lelkük rajta.

Miniszterelnök úrtól azt kérjük, hogy amikor augusztusban kormányülés elé kerül a szeptemberi emelés ügye, *személyesen is próbálja védeni az „adott szó becsületét”*, a képviselők által korábban elfogadott törvények, manipuláció nélküli tisztességes betartását.

Ezek közül kettőre utalunk:

— az évi nyugdíjemeléseket a nettó bérkiáramlas arányával azonos modon (azonos számítási módszerekkel) kell teljesíteni,

— az értékvesztett, régi nvugdíjak korrekcióját 1992-től kezdve öt éven belül, folvamatosan végre kell hajtani.

2. A többi vasutas kollégával együtt, mi is aggódunk a vasutas társadalombiztosítás eddigi önállóságának megőrzéséért, illetve a vasútegészségügy önállóságának elvesztéséért. Követeljük, hogy a múlt században létrehozott vasutas társadalombiztosítás és ezen belül a vasútegészségügy továbbra is a vasutasoké legyen és ezt a vasúti törvény erősítse meg.

3. Évek óta húzódó probléma az özvegyi nyugdíjak korszerűsítésének kérdése. Kisebb jelentőségű változtatások történtek, de az Országos Nyugdíjas Kamara által kidolgozott közismert javaslatok érdemi tárgyalása az illetékesek halogató taktikája miatt egyre késik. *Javasoljuk megnyugtato törvényi rendezését, amely az ország teherbíró képességének függvényében esetleg egy későbbi bevezetés dátumával számol.*

4. Adózási ügyben már fordultunk Önhöz, és részben meghallgatásra találtunk. Most a 108 ezer forintos adómentes jövedelemhatár tarthatatlan voltára szeretnénk az új pénzügyminiszter figyelmét felhívni és a 140 ezer forintos határ rövid úton történő bevezetését elfogadtatni.

Számos egyéb gazdasági és politikai kerdés foglalkoztat bennünket. Nem megnyugtató szamunkra szeretett vasútunk vergődése, a sorozatos létszámleépítések, az áruszállítási teljesítmények ijesztő mérvű zuhanása, érdemi megoldások szervezési ügvekkel való helyettesítése, a vállalati formák váltogatása. *Fiatal kollégáink — gyermekeink és unokáink — elkeseredettek, félnek munkahelyük elvesztésétől, a létbizonytalanságtól.* Ez nem jó dolog.

Befejezésül idézünk az Ön 1992. október 5-én kelt válaszleveléből: *„...a korszerű vasúti közlekedés elengedhetetlen feltétele az Európához való csatlakozásunknak.”* Szép gondolat! De a tárgyi feltételeken túlmenően, ehhez olyan jól képzett és elégedett vasutasokra is szükség lenne, akik nem vezetik vakvágányra az Európa irányában elmenesztett vonatunkat.

Több mint hiba volna nem észrevenni, hogy ezen a vonaton ülő „utasok” — közöttük nyugdíjasaink — egyre türelmetlenebbek. Sokan a *„kiszállás”* gondolatával foglalkoznak, mások elkeseredettségükben mindezért *„a mozdonyvezetőt” hibáztatják.*

Valójában utolsó éveinkben, csak a nvugdíjba menetelünk idején elért életnívót szeretnénk elérni, megőrizni és tapasztalatainkat az ország, a közjó javára kamatoztatni.

Levelünkben foglaltak a vasutas nyugdíjas elnökök országos értekezletén elfogadott állásfoglalást tartalmazza.

Budapest. 1993. március 9.

Feleky Pál,
az Országos Nyugdíjas Tagozat elnöke

Komplex szolgáltatás

Éjszakai vonatok

A Brit Államvasutak (BR) egyik leányvállalata: az Európai Utasszerviz (EPS) a felelős az ősszel átadásra kerülő La Manche-csatorna alatti alagúton közlekedő nemzetközi vonatok szervizmunkáiért. Az EPS British Rail leányvállalat a birminghami Cammel-Metro vállalattal megállapodott arról, hogy az Európa-alagút átadása utáni éjszakai személyszállításhoz 139 vasúti személykocsit gyártanak. Ezekkel a kocsikkal a Franciaországba, Belgiumba, Hollandiába és Németországba irányuló éjszakai utasforgalmat bonyolítják majd le.

A két nagyobb egységből álló éjszakai vonatok 400 utas számára adnak komplex szolgáltatást. Egy-egy nagyobb egységbe a tervek szerint hét vagy nyolc személykocsit sorolnak majd egymás mögé. Ezek között olyan hálókocsik lesznek, amelyekben tíz darab kétágyas hálófülke lesz, beépített, zárt rendszerű WC-vel és kézmosási lehetőséggel. Hat hálófülkénként alakítanak ki egy-egy külön zuhanyozási lehetőséget. A többi kocsiban egyenként 50 fekvőhely és három, tágas mellékhelyiség lesz. A szerelvényhez tartozó poggyászkocsiba helyezik el az utasok útipoggyászait. Az utasok ellátását szolgáló berendezések mellett a mozgáskorlátozottak elhelyezéséhez, valamint a vonatszemélyzet és a vámszolgálat részére szükséges felszereléseknek is kialakítanak majd megfelelő helyet az éjszakai vonatszerelvényeken.

A Csatornaalagút utáni közlekedésre készülő British Rail leányvállalat a személykocsik gyártási megrendelésénél a nemzetközi műszaki normákat vette figyelembe. Ennek megfelelően az új járművek gyártásánál csak olyan tűzálló anyagokat használhat fel a gyártó cég, amelyek az Európa-alagút szigorú előírásait is kielégítik.

O. K.

A Vasutasok Szakszervezetének alapszabálya

A Vasutasok Szakszervezetének 1993. március 17-i soron kívüli kongresszusa módosította a szervezet alapszabályát. Az alábbiakban közöljük az új alapszabály teljes szövegét. A dőlt betűkkel szedett sorok a módosításokat jelzik.

Általános szabályok

1. A Vasutasok Szakszervezete *(továbbiakban: VSz)* országos működésű szakmai szakszervezet. Nyitott a szervezethez csatlakozni kívánó szakszervezetek, *alapszervezetek és természetes személyek* előtt. A VSz ellátja a MÁV-nál a vállalati szakszervezeti feladatokat is, *továbbá — felhatalmazás alapján — a kivált gazdasági társaságoknál gyakorolja a szakszervezeti jogosítványokat.*

2. Önálló jogi személy, amely az önkéntesség elve alapján *fogja össze:*
— *a Magyar Államvasutak,*
— *a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút Rt. és*
— *más vasutak,*
— *a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság,*
— *a vasutas-biztosítók,*
— *az Önkéntes Támogatási Alap,*
— *a Közlekedési Múzeum,*
— *a vasutasintézmények és -egyesületek,*
— *a Vasutasok Szakszervezete,*
— *a vasúthoz kapcsolódó tevékenységet ellátó vállalkozások, egyesületek, alapítványok, költségvetési intézmények,*
— *a fentiekből kivált gazdasági társaságok munkavállalói,*
— *a vasúti jellegű oktatási intézmények oktatói, hallgatói,*
— *a felsorolt intézmények nyugdíjasai, valamint*
— *a fenti munkáltatóknál önhibájukon kívül munkanélkülivé vált VSz-tagokat.*

Jelen alapszabály a művelődési intézmények jogi személyiségét *egyesületté való átalakulásuk időpontjáig* fenntartja.

3. A VSz tagjainak képviseletét *önállóan látja el. Céljai* elérése érdekében támogatást keresve csatlakozhat: országos szakszervezeti szövetséghez, valamint a tagság felhatalmazása alapján szövetségre, koalícióra léphet bármely szervezettel. *A VSz a működési területén tevékenykedő, önállóan bejegyzett más munkavállalói érdek-képviseleti szervezetekkel társult tagsági viszonyt létesíthet, szervezeti együttműködést valósíthat meg. Az együttműködés módjára vonatkozóan az abban részt vevő szervezetek megállapodást kötnek, amelynek az együttműködés szervezeti és pénzügyi feltételeit tartalmaznia kell.*

A megállapodást a VSz Országos Választmánya hagyja jóvá.

4. A VSz célja, hogy:
— tevékenységével elősegítse az alapszervezetekbe tömörült szakszervezeti tagság igénye alapján élet- és munkakörülményeinek javítását, érdekek képviseletét, érvényesítését;
— elismertesse a vasút *és a vasúti tevékenységgel összefüggő vállalatoknál, társaságoknál végzett munka* társadalmi helyét és szerepét;
— teremtse meg a *VSz-hez tartozó munkavállalók, nyugdíjasok, özvegyek és önhibájukon kívül munkanélkülivé váltak* érdekvédelmi egységét;
— *biztosítsa a VSz szervezeti keretein belül kialakult eszmei, politikai, világnézeti tömörülések, platformok működési feltételeit.*

5. A VSz:
a) képviselői: elnök, három alelnök;
b) szimbóluma és pecsétje: az aranysziny szárnyas kerék áttört, antik metszésű, kék színű „V" betű, alatta: „Vasutasok Szakszervezete" felirattal, kör alakú pecsétjén a feliratl körön belül a szimbólum;
c) lapja: a Magyar Vasutas;
d) székhelye: Budapest VI., Benczúr u. 41.

Működésének alapelvei

6. A VSz meghatározó alapelve, hogy biztosítsa:
— a szakszervezet működésének demokratikus formáit;
— a tagság érdekeinek érvényre juttatását, a nyíltságot;
— a VSz-hez tartozó tagok, szakszervezetek önálló véleményének megismertetését, érvényesítését, nyilvánosságát;
— a közmegegyezésen és szolidaritáson alapuló konszenzus megteremtésének lehetőségét.

A VSz működését a VSz Kongresszusa által meghatározott tagsági díjból, természetes és jogi személyek adományaiból, egyéb bevételekből biztosítja.

7/a) *Az alapszervezetek — az egyesülésről szóló 1989. évi II. törvény 2. paragrafus 4. bekezdése szerint — jogi személyek. Saját szervezeti és működési szabályzatuk és költségvetésük alapján, választott képviselőik útján működnek, illetve ruházzák át jogosítványaik egy részét a vezető testületekre.*

7/b) *Az önállóan bejegyzett szakszervezetek, a szakági szakmai érdek-képviseleti szerveik és a VSz Tanácsa közötti megállapodásban rögzítetteknek megfelelően vesznek részt a szakszervezet munkájában. Ezen jogosítvánnyal csak a 2. pontban felsoroltakból kiváló gazdasági társaságoknál működő szakszervezetek élhetnek.*

8. A VSz munkáját minden szinten az alkotmányos és törvényes keretek között végzi, közvetlenül, illetve választott képviselői útján, tagsági ellenőrzéssel.

A tagság feltételei, a tag jogai és kötelezettségei

9. A VSz tagjai lehetnek az *„Általános szabályok"-ban* felsorolt azon természetes személyek, akik a belépési nyilatkozat aláírásával elfogadták az *Alapszabályt.*

— *Korlátozás nélkül kettős tagsági viszonyt létesíthetnek a VSz-szel azonos szövetséghez tartozó tagszervezetek tagjai.*

— *Nem kizáró ok a más szakszervezeti konföderációhoz tartozó szakszervezetben fennálló tagság, ha a személy ott nem tölt be választott tisztséget.*

— *A VSz-ben választott tisztséget kettős vagy többes szakszervezeti tagságú tag nem tölthet be.*

10. Az alapszervezet joga és kötelessége dönteni a tagfelvétel ügyében.

11. Jogfenntartó az, aki sorkatonai szolgálatot teljesít, gyedben vagy gyesben részesül, önhibáján kívül munkanélkülivé vált, valamint — a tag kérelme és az alapszervezet elfogadása esetén — fizetés nélküli szabadságon van. A jogfenntartókat megilletik a tagsági jogok, a kötelezettségek őket is terhelik.

Tagfenntartó az, aki olyan munkahelyen dolgozik, illetve tanul, ahol nincs szakszervezet, vagy munkaviszonyhoz nem kötődő magánvállalkozói, szabadfoglalkozású tevékenységet folytat, továbbá hosszabb időn keresztül külföldön él.

A tagfenntartás csupán a szakszervezeti tagság folyamatosságát biztosítja, ezért a tagsággal együttjáró jogokat nem gyakorolhatja, és a tagok számára biztosított juttatásokban nem részesülhet, tisztségre nem választható, és választói jogával nem élhet.

12. Megszűnik a tagsági viszony:
— egyéni írásos kilépési nyilatkozattal,
— az alapszervezet döntése alapján kizárással,
— a szakszervezeti tag elhunytával,
— *törléssel.*

A tagsági viszony megszűnése esetén a tag minden joga és kötelessége megszűnik.

13. A tagsági viszony folyamatosságának elismerésére utólag tagdíjfizetés esetén az alapszervezet jogosult.

14. A szakszervezeti tag ellen az alapszervezete fegyelmi eljárást indíthat.

15. A szakszervezeti tag jogai:
a) Választó és bármely tisztségre választható, de országos vezető testületi tagsághoz legalább 1 éves VSz-tagsági viszony szükséges.

b) Munkavállalói jogainak, jogos érdekeinek védelméért, tanácsért, támogatásért választott tisztségviselőjéhez és a felsőbb szakszervezeti szervekhez fordulhat.

c) Személyesen vagy választott tisztségviselői, képviselői útján részt vehet a szakszervezeti feladatok, állásfoglalások, döntések kialakításában, megvalósításában, azok végrehajtásának ellenőrzésében, számonkérésében, értékelésében.

d) Véleményét, észrevételeit a választott testületek előtt is szóban vagy írásban szabadon kinyilváníthatja, sajtó útján történő közzétételét is kérheti.

e) Javaslataival, véleményével, észrevételével, beadványával, panaszával fordulhat alapszervezetéhez, de bármely felsőbb szakszervezeti fórumhoz közvetlenül.

f) A szakszervezet védelmét kérheti és kapja meg minden olyan esetben, amikor szakszervezeti tevékenysége miatt hátrányok érik.

g) A munkaviszonyából és más okból keletkező vitás esetekben, ügyekben igénybe veheti a jogsegélyt.

h) A segélyezési szabályzatban rögzítettek szerint részére intézményes segély jár, más indokolt esetben pedig rendkívüli segélyt igényelhet.

j) Megismerheti az alapszervezet pénzügyi helyzetét, gazdálkodását, és választott tisztségviselői révén a szakszervezet vagyoni helyzetéről tájékozódhat.

A tagság érdekeit biztosító jogosultságokat az alapszervezetek az alapszabály szellemében készített szervezeti és működési szabályzatukban rögzítik.

k) A VSz bármely szervének törvénysértő határozatát bármely tag — a tudomására jutástól számított 30 napon belül — a bíróság előtt megtámadhatja, amely azonban a határozat végrehajtását nem gátolja.

l) Az önhibáján kívül munkanélkülivé vált tag (jogfenntartó tag) díjtalan munkába közvetítést igényelhet.

m) A szakszervezetben kialakult eszmei, politikai, világnézeti tömörülésekben részt vehet.

Ellenőrizheti és számon kérheti az általa vagy képviselője által választott tisztségviselő szakszervezeti munkáját, és kezdeményezheti a tisztségviselő visszahívását, amennyiben a visszahívási kezdeményezésre a választásra jogosult tagok legalább 10 százaléka egyetért.

16. A szakszervezeti tag kötelességei:
a) A VSz alapszabályának betartása és annak szellemében való cselekvés.

b) Segítse a munkavállalói jogokat szabályozó hatályos jogszabályok érvényesülését.

c) Működjön együtt tagtársaival a szakszervezeti célok megvalósításáért.

d) Rendszeresen fizessen tagdíjat.

A szakszervezetből kivált tag minden joga és kötelezettsége megszűnik.

Szervezeti felépítés

17. A VSz alapegysége az alapszervezet, amely magában foglalja a különböző szakmai tagozatok helyi csoportjait is. A tagság választja meg közvetlenül az alapszervezet tisztségviselőit.

18. Az alapszervezet legfelsőbb fóruma a küldöttgyűlés, *összbizalmi gyűlés közül az a fórum, amelyet az alapszervezet a szervezeti és működési szabályzatban megjelöl. Ennek megfelelően az alapszervezet felépítését önállóan határozza meg — a VSz Alapszabályával, az Országos Választmány határozatával összhangban — és dönt testületeinek működési rendjéről, jog- és hatásköréről.*

19. Az alapszervezet joga:
— A VSz alapszabályával összhangban saját szervezeti felépítési és működési rend kialakítása.

— A felsőbb testületekben önállóan — vagy más alapszervezetekkel együtt — küldöttet választani, képviseleti eljárásra felhatalmazni, beszámoltatni, illetve visszahívását kezdeményezni.

— Konkrét ügyekben, konfliktushelyzetben a VSz koordinációs lehetőségeit és támogatását igényelni.

— Igénybe venni a VSz által biztosított oktatást, adatszolgáltatást, üdülést, sajtónyilvánosságot stb.

— Indítványokat, javaslatokat tenni a vezető testületeknek.

— *Tagjai szociális rászorultsága esetén önsegélyezői feladatokat is elláthat.*

Az alapszervezetek létrehozhatják területi és szakmai középirányító szervezeteiket.

20. Az alapszervezet köteles:
— Az alapszabályban foglaltaknak megfelelően együttműködni a VSz alapszervezeteivel a szolidaritás elve alapján.

— A VSz működéséhez, fenntartásához szükséges anyagi hozzájárulást a kongresszus által meghatározottak szerint biztosítani.

Területi és tagozati szervezetek

21. Az alapszervezetek döntése alapján a területi és szakmai érdekek érvényesítésére létrehozott középszervezetek feladatáról és hatásköréről, tisztségviselőiről az alapszervezetek döntenek, és biztosítják működésük anyagi feltételeit.

22. A területi, szakmai középirányító szervezetek és tagozatok a szakszervezeti tagság szakmai, szakszolgálati és réteg-önszerveződésének alapelvére épülnek, és sajátos érdekeik megjelenítésére szolgálnak.

23. A középirányító területi és szakmai szervezetek és ágazatok szervezeti és működési szabályzata nem lehet ellentétes a jelen alapszabállyal.

24. A VSz vezető testületei
A VSz választott testületei:
a) Kongresszus,
b) Országos Választmány,
c) Területi és Tagozati Tanács (továbbiakban: Tanács),
d) Pénzügyi Ellenőrző Bizottság (továbbiakban: PEB),
e) Konzultációs fórumként működtethető a valamennyi szb-titkárt magába foglaló Országos Titkári Tanács.

Kongresszus

25. A kongresszus a VSz legfelsőbb képviseleti és döntést hozó testülete. Tagjait a szakszervezeti tagok közvetlenül vagy képviselőik útján választják, a delegálás módjáról a választmány dönt. A küldöttek mandátuma a következő soros kongresszusig tart. (Megüresedett küldötti helyre csak az adott tagság delegálhat új tagot.)

26. A kongresszus legalább négyévente ülést tart. Soron kívüli kongresszust kell tartani, összehívni, ha arról a választmány minősített többséggel az ok és cél megjelölésével határoz. Az előkészítésről és időpontról az országos választmány dönt. A négyévenkénti kongresszust alapszervezeti választásoknak kell megelőznie.

27. A kongresszus feladata:
a) Elfogadja, illetve módosíthatja az alapszabályt.
b) Megállapítja saját ügyrendjét.
c) Dönt bármely országos szövetséghez való csatlakozás, kilépés ügyében.
d) Kialakítja a VSz programját.
e) Meghatározza a szakszervezet nemzetközi kapcsolatainak rend-ző elveit.
f) A tagdíj mértékét, az alaprészesedés arányát elfogadja, kialakítja a vagyonkezelés alapelveit.
g) Megvitatja az elmúlt kongresszus óta végzett munkáról szóló beszámolót, a PEB jelentését, és dönt ezek elfogadásáról.
h) Ellenőrzi az országos választmány és az alsóbb vezető testületek munkáját, meghatározza jövőbeni tevékenységük irányát.
i) Dönt az ügyrendjében elfogadott minden vitás kérdésben.
j) Megválasztja a VSz vezető tisztségviselőit:
— elnökét,
— három alelnökét.

A kongresszus határozatképes, ha a szavazásra jogosultak kétharmada jelen van. Az a), c), f) pontokban határozathozatalhoz a szavazásra jogosultak minősített (kétharmados) többsége szükséges.

Országos választmány

28. Az országos választmány a VSz két kongresszusa között legalább évente egy alkalommal ülést tart, amelyen dönt a tanács által előkészített ügyekben.

29. Tagjai:
a) Az aktív dolgozói tagság által 2000 főként választott és delegált egy választott tisztségviselő és a GySEV delegáltja.
b) A rétegképviseletek delegáltjai teljes joggal (1000 tag után 1 fő).
c) Tanács tagjai.
d) A MÁV-ból kivált és gazdasági társaságokká átalakult egységek munkavállalóit tömörítő szakszervezetek, a szakági szakmai érdek-képviseleti szerveikkel kötött megállapodás alapján delegált képviselők.
e) Tanácskozási jogkörrel a PEB vezetője.

30. Az országos választmány feladat- és hatásköre:
a) Összehívja a kongresszust, és előkészíti annak érdemi munkáját, meghatározza a delegálás módját.
b) Megalkotja saját ügyrendjét, jóváhagyja a tanács ügyrendjét.
c) Állást foglal a VSz-t érintő szervezeti, politikai, társadalmi és gazdasági kérdésekben.
d) Konkrét feladatok elvégzésére utasítja a tanácsot, s beszámoltatja és ellenőrzi munkáját.
e) Dönt a VSz éves költségvetéséről, elfogadja az elmúlt év gazdálkodásáról készített beszámolót. (Beleértve a vállalkozói tevékenységet és a vagyonkezelést is.)
f) Meghatározza a VSz nemzetközi kapcsolatainak évi ütemezését.
g) Dönt a szakszervezet segélyezési és üdülési szabályzatának elfogadásáról.
h) Megvitatja és értékeli a VSz időközi tevékenységét.
i) Gyakorolja a munkáltatói jogokat az elnök, az alelnökök és a VSz főpénztárosa felett.
j) Az országos választmány ülései nyilvánosak. Zárt ülést minősített többség alapján az elnök rendel el.
k) Rugalmasan változtatja a partner munkáltatói döntési pontok módosításához a szervezeti rendet az alapszabályi keretek betartása mellett.

31. Az országos választmány határozatképességéhez a szavazásra jogosultak legalább kétharmadának jelenléte szükséges. A feladat- és hatáskörébe tartozó (30. p.) témák közül az a), e), g) pontokban felsorolt témakörökben minősített — azaz legalább kétharmados többséggel határoz. Választott képviselő felmentése, visszahívása stb. miatt megüresedett küldötti helyre csak az adott tagság delegálhat új tagot.

Tanács

32. A (Területi és Tagozati) Tanács az országos választmány operatív, a szakszervezet érdek-képviseleti, érdekérvényesítő és végrehajtó szervezete. A tanács koordinálja és összehangolja a területi, szakmai szervezetek és a tagozatok munkáját, irányítja a VSz-szakapparátus tevékenységét. Szükség szerint, de legalább havonta ülésezik.

33. A Tanács tagjai:
— középszervezetek titkárai,
— országos szakági testületek vezetői,
— önálló tagozatok képviselői,
— a VSz elnöke, alelnökei,
— a nyugdíjastagozat képviselője,
— az ifjúsági tagozat képviselője,
— a női választmány képviselője,
— *a MÁV-ból kivált és gazdasági társaságokká átalakult egységek munkavállalóit tömörítő szakszervezetek, a szakági szakmai érdek képviseleti szerveikkel kötött megállapodás alapján delegált képviselők.*

34. A Tanács feladat- és hatásköre:
— Kialakítja döntéseit a VSz tagságát érintő minden olyan kérdésben, amely nem tartozik a kongresszus vagy a választmány át nem ruházható jogkörébe.
— A VSz-nél foglalkoztatott szakapparátus felett gyakorolja a munkáltatói jogokat, és ellátja a választott tisztségviselők jogvédelmét.
— Kialakítja működési szabályzatát és ügyrendjét, melyet a választmány hagy jóvá évi rendes ülésén.
— Gyakorolja az egyetértési jogkört a MÁV Kollektív Szerződés megkötésében.
— Meghatározott feladatok ellátására állandó vagy ideiglenes munkabizottságokat hozhat létre, szükség esetén külső szakértők bevonásával.
— Eljár a tagság vagy az alapszervezetek által választmányban előterjesztett konkrét sérelmek, panaszok ügyében.
— Kinevezi a Magyar Vasutas főszerkesztőjét.
— Hatáskörébe tartozó döntési, egyetértési, véleményezési jogköröket átadhat más testületek részére.

35. A Tanács akkor határozatképes, ha tagjainak kétharmada jelen van. Határozatához egyszerű többség szükséges, kivétel személyi kérdés, kongresszus összehívása.

Pénzügyi ellenőrző bizottság (PEB)

36. A PEB a kongresszus által választott testület. A PEB pénzügyi, gazdasági hozzáértéssel, szakismerettel rendelkező tagokból áll. Vezetőjét a kongresszus név szerint, titkosan választja.

37. Vezetője és tagjai nem lehetnek más szakszervezeti választott testületnek a tagjai, és nem állhatnak a szakszervezet apparátusában munkaviszonyban.

38. Jog- és hatásköre:
— Előzetesen véleményezi a költségvetés tervezetét.
— Az év közi módosításokról, beruházásokról, rendkívüli kiadások indokoltságáról, a gazdálkodásról véleményt, illetve beszámolót készít az országos választmány részére.
— Ellenőrzi a VSz pénzügyi gazdálkodását, számviteli rendjét, tulajdonát, ellenőrzéseivel segíti a gazdálkodás hatékonyságát, a takarékosság szem előtt tartásával.
— Vizsgálatot tart hatáskörében minden olyan esetben, amikor a gazdálkodás rendjét vagy a vagyonkezelés szabályait sértő intézkedésre észrevétel vagy panasz érkezik. A szabálytalanság megszüntetésére intézkedik, határidőt ír elő, az érintetteknek válaszol, és tájékoztatja a választmányt és a tanácsot.

Murakeresztúri kísérlet

Határállomási technológia — „fél pár cipőben"

— Hallott már a bizalmi elvről? — kérdezte *Börczi Jenő,* a pécsi üzletigazgatóság árufuvarozási osztályvezetője.

— Nem uram. Ez valami új módszer?

— Nem mi találtuk ki, de bevezetése új lehetne a mi területünkön. Murakeresztúr határállomás kísérletezett vele. Írjon róla, mennyire vált be — biztatott.

— Mire utal ez a kifejezés?

— *Az a lényege, hogy a határon át közlekedő vonatokat műszaki szempontból nem vizsgálja meg egymás után mindkét vasút. Az átadó elvégzi a munkát, az átvevő pedig megbízik benne, hogy a vonat megfelel az átmenet feltételeinek.*

— Azaz megrövidül az állomáson tartózkodás ideje, s így gyorsabbá válik a vonat közlekedése?

— Tulajdonképpen igen, ez lenne a végső cél. Első lépcsőben azonban csak a kocsik külső vizsgálatát tudtuk bevezetni, s keressük az okmányok kezelésének valamilyen részfeladatú alkalmazását. Kereskedelmi szempontból ugyanis a bizalmi elv alkalmazásának kisebb a lehetősége, mert mindegyik vasúton külön díjszabások érvényesek, s a vámvizsgálatot is az adott ország belső előírásai szerint kell elvégezni. Kísérleti állomásul azért választottuk Murakeresztúrt, mert ott van a legnagyobb szükség a gyors áteresztőképességre.

Murakeresztúr határállomás főnöke — *Fejes Lajos* főtanácsos — a gyakorlati tapasztalatokra emlékezve nem is azt mondja, hogy a kísérlet gyermekcipőben; hanem csak „fél pár cipőben" jár.

— *Kerestük a határállomások technológiai idejének csökkentő tényezőit. Tudomásom szerint erről az elvről Zágrábban tárgyalt a horvát és a pécsi vasútigazgató.* Ki is próbáltuk, napi két-két vonatot közlekedtettünk így. A horvát és a magyar vasút — oda-vissza — igyekezett megfelelni az elvárásoknak, de közel két hónapi gyakorlás után bebizonyosodott, hogy a szlovén vasút nem ad bizalmat a horvátoknak (s az olasz sem a szlovéneknek). *Murakeresztúr közös vámhatárállomás rákényszerült, hogy továbbra is a hagyományos módszerekkel vizsgálja meg a vonatokat.* A horvát vasút jó partner volt, de olyan fuvarozás, amely kizárólag országaink között bonyolódott volna le, jelenleg nincs.

— És aki kitalálta, nem tudta, hogy a bizalmi elv nem életképes?

— Miért ne lenne? Nyugaton működik is. Mi az igazi célt azért sem érhettük el, mert a hazai hatóságok ellenőrzései — így az állat- és növény-egészségügyi, valamint a vámvizsgálat megtartása — miatt az átadásra-átvételre felkínált vonatok tényleges technológia ideje nem változott. Esetleg az élő munkaerőt foglalkoztattuk máshol a vonat várakozási ideje alatt.

— Tehát akkor lenne ez a módszer egy optimális egy pár cipő, ha a bizalmi elv a vasúti fuvarozás valamennyi tevékenységére érvényesíthető lenne? Maradt minden a régiben?

— *A szükség rávitt bennünket egy másfajta technológiai újításra. Ennek bevezetése következtében a korábbi átmenő vonatmennyiség a másfélszeresére növekedett.* Megszüntettük a „0" kocsi (nulla kocsi) fogalmát. Azaz, a hatósági kezelésre váró küldemények kocsijait korábban kisoroztuk a vonatból. Most a vasúti technológiai időben — párhuzamosan — a vonatban történik valamennyi hatósági vizsgálat.

Megcsörren a telefon. Amíg az állomásfőnök intézkedik, elgondolkodom. Valamit nem értek. Visszalapozom a jegyzetem.

— Említette, hogy Nyugaton már működik.

Most ő gondolkodik el, s gondosan fogalmaz:

— A technológiai idő csökkentésének két lehetősége van. Tárgyi és emberi. Mi szegények vagyunk ahhoz, hogy a gyorsabb átfutást műszaki fejlesztéssel oldjuk meg. De! Az eljövendő, törvényszerűen bekövetkező gazdasági fellendülés idejére már most gondolnunk kell. A jelenlegi gazdasági helyzetben — amikor az elbocsátásra felvé. sok jó szakemberünk keres máshol megélhetést — fogy a vasúti szaktudás, fogy az élő erő. Egyetlen kincsünk a korrektség, a mindenek feletti megbízható munkavégzés lehet! *A túlélő állománnyal kell elérni, hogy jó hírünk tudatosodjon a világban! Meg kell szereznünk az európai vasutak bizalmát!* Mi ugyan most csak az olasz vasutak elismerését szeretnénk biztosítani — ez nálunk a leggyakrabb rendeltetési vasút —, azaz, hogy a horvátok után a szlovének is lépjenek be ebbe a módszer incolatba. Oda-vissza, valamennyien.

— A hatóságokat hogyan lehet megnyerni?

— Az elkövetkezendő nemzetközi közlekedési konferenciák témájául ajánljuk, hogy minden ország közelítsen a bizalmi elv elvárásaihoz. *Általános szabályozást dolgozzanak ki, hiszen a tranzitvonatok futási ideje, a technológiai idő csökkentése egész Európa gondja.*

Klencz Tiborné

Nyíregyházi változások

Hamarosan megkezdik Nyíregyháza állomás átépítését. Bár a teherforgalma visszaesett, személyszállítása ma is jelentős. A reggeli vonatcsoportban 15 percen belül hét vonat érkezik és indul. Napi utasforgalma eléri a 45-50 ezret.

— Miért vált szükségessé az átépítés?

— Elsősorban az utasforgalom miatt — válaszolja *Kiss József* állomásfőnök. — A vágányközi peronok alacsonyak, szűkek, nem garantálják a biztonságos közlekedést. Hogy eddig nem történt baleset, az a körültekintő munkának köszönhető.

— Hányan dolgoznak az állomáson?

— *Nem is oly régen, még ezerszázan voltunk. Ma csupán hetszáztizenöten vagyunk.* A csökkenés nálunk is a szokásos módon ment végbe: elsősorban öregségi-, rokkantsági és korengedményes nyugdíjazásokkal jutottunk el a mai létszámra. Újabban az állomási szolgálatnál tíz, a vonatkíséretnél akár negyven ember beállítására is volna lehetőség. De ezzel még várunk. Amióta az InterCity vonatok végállomása lettünk, újszerűen jelentkező feladatunknál a „minőség" nagyobb követelményt jelent.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 23 százalékos a munkanélküliség. Szinte nincs család, melyet így vagy úgy ne érintene. Az elszomorító folyamat sajnos az állomásra is kihat. A Taurus Gumiipari Vállalat két gyáregysége a gumiabroncs, s a pálma-kemping felszerelés gyára vegetál. A Papíripari Vállalat pedig még a Taurusnál is rosszabb helyzetben van. Hasonló a helyzet a jó hírű Nyírségi Konzervipari Vállalatnál, a Hajtómű- és Festőberendezések Gyáránál, melyek a Magyar Államvasutaknak rangos szállítói voltak. A záhonyi „folyosó" szinte lezárult. A leadási kocsik ezrei, melyek a Szabolcs megyei Állami Építőipari Vállalat és a Kelet-magyarországi Mélyépítőnek érkeztek, ezúttal elmaradtak.

— *Mégis él bennünk a remény* — mondja az állomásfőnök. — *Már az is bizalomkeltő, hogy a huszonhárom vágányos állomásunkon korszerű, nyolcvágányos, emeltszintű peronos és aluljárós; fogadó-indító részt alakítanak ki.*

Lehangoló tapasztalni, hogy ez a nagy kapacitású forgalmi csomópont milyen kihasználatlan. A fuvarhiány az, ami mindent meghatároz.

Eszenyi Lászlóval, a VSz állomási szakszervezeti bizottságának titkárával is sikerült szót váltani.

— Hány tagja van itt a Vasutasok Szakszervezetének? — érdeklődtem.

— Négyszáztizenhat, s ebből háromszáz az állomás dolgozója. Hozzánk tartozik a nyíregyháza—óhat—pusztakocsi vonal Tiszacsegéig, a vásárosnaményi Nyírmadáig, valamint a záhonyi vonalrész Kisvárdáig.

— Milyen az szb kapcsolata a tagsággal?

— Szakszervezeti bizottságunknak tizennégy tagja van. Munkánkat nyolc bizalmi segíti. Rajtuk keresztül minden információ eljut hozzánk. Ők rendszeresen jelzik, hogy mi foglalkoztatja a vasutasokat. *Tagjainkat ma nem annyira a bérek, inkább a munkahely megtartása foglalkoztatja. Mi pedig azon vagyunk, hogy képviseljük, védjük az érdekeiket.*

Tájékoztatásul Eszenyi László elmondja meg, hogy mintegy 100 ezer forint értékben gépkölcsönzéssel foglalkoznak: rotációskapát, személykocsi-utánfutót, szőnyegtisztítót adnak 50 százalékos használati díj fejében tagjaiknak. Ezenkívül 100 ezer forint a vissza nem fizetendő segély összege. Más megoldásként, egy másik százezer forintot úgy használnak fel, hogy kamat nélkül kölcsönöznek a rászoruló tagok részére. Úgy és ott segítenek tagjaiknak, ahol tudnak.

Sz. B.

Kereskedővasút kalauzok nélkül?

A kalauz nélküli közlekedés elkerülése érdekében március 1-jén a VSz forgalmi utazótagozatának kezdeményezésére, az illetékes főosztály és az érintett érdek-képviseleti szervezetek egyeztető tárgyalást folytattak a forgalmi utazószemélyzet minimális létszámáról, a személyszállító vonatokon. A tárgyalás eredménytelenül zárult, mivel a munkáltató ragaszkodott saját álláspontjához. *Ennek lényege, a személyszállító vonatokon négy kocsiig 1, kilenc kocsiig 1—1, tíz kocsitól 1—2 fő teljesítene szolgálatot.*

Ezt az előterjesztést az érdekvédelmi oldal — akkor még egységesen — nem fogadta el. A szakszervezetek javaslata szerint hét kocsiig 1—1, nyolc kocsitól 1—2 fő szükséges. A helyi sajátosságok figyelembevételével ettől a szabályozástól a kollektív szerződés helyi függelékekben rögzítettek szerint el lehetett volna térni.

A tárgyalásokon a szakszervezetek a túlórák elkerülése miatti kompromisszumkészségét többször is bizonyították. Így el tudtuk volna fogadni, hogy ez év december 31-ig a négy, vagy ennél kevesebb kocsiból álló szerelvényeknél csak 1 vezető jegyvizsgáló teljesítsen szolgálatot. *Addig azonban a gazdasági vezetőknek mindent meg kell tenni a létszámfeltöltésre a javasolt irányelvek szerint.*

A tárgyalásokon az üzemviteli főosztály ragaszkodott saját álláspontjához és az általuk előterjesztett létszámhoz. Ezt a javaslatot a jelenlévő érdek-képviseleti szervezetek közül csak a VDSZSZ fogadta el a több jelenlévő — így a VSz tárgyalóküldötte — elutasította.

Megállapodás hiányában a főosztály vállalta, hogy március 20-ig a javaslatot dolgoz ki és terjeszt az érintett érdek-képviseleti szervezetek elé. *Ennek tárgyalására április első felében kerül sor.*

Az egyeztető tárgyaláson olyan kép alakult ki, hogy a munkáltató csak és kizárólag az 1 fős vezető jegyvizsgálói közlekedést erőlteti és ehhez kéri a szakszervezetek hozzájárulását. Sajnos volt olyan érdek-képviseleti szervezet, amelynek képviselői a tárgyalások végén elfogadták volna ezt a javaslatot. (Az okot nem ismerjük. Ők biztosan meg tudják magyarázni tagságuk körében.)

A VSz is elfogad kompromisszumot, csak olyat, amely közelít a realitáshoz, és a jogos dolgozói igényekhez, továbbá a kereskedővasút szerepéből következő feladatok személyi feltételeinek biztosításához.

Friedrich Imre,
a VSz forgalmi utazótagozat vezetője

Egy kis nosztalgia

Van úgy, hogy az embernek rámolás, rendcsinálás közben váratlanul a kezébe akad egy régen kidobottnak hitt jegyzetfüzet. Kincs az ilyesmi, sok évvel ezelőtti emlékek tárháza, megjelent és „nem ajánlott" riportok vázlata, följegyzései. Utóbbiak közé tartozik az 1978-ban gyalogosan bejárt Sellye—Drávasztára vonal „útinaplója" is. Miért maradt a jegyzettömb lapjai közé zárva? Mert egyszerűen nem volt hálás téma a párt- és állami vezetés által kiagyalt vasútmegszüntetési program firtatása még egy ilyen kietlen és elnéptelenedett szárnyvonal esetében sem. Most — majd tizenöt évvel később — úgy vélem, az újszülöttek és a nosztalgiázók kedvéért megér néhány sort az „ügy".

Zötyögve, hánykolódva araszol az ősrégi motorvonat, amelynek mellékkocsijában telente széneskályha ontja a meleget — amíg a szerelvény áll. Mert indulás után a huzat minden plusz Celsiust kiránt az ablakon, a füstöt, a széngázt nem, e kettő érdekes módon mindig belül marad. Sellyére érve első dolgom egy felvétel az állomásépületről. Még föl sem emelhetem a Zenitet, amikor egyenruhás vasutas ront elő valamelyik irodából.

— *Ne fényképezzen!* — kiabál messziről. — *Van rá engedélye?*

Van a csudát. Megmutatom az arcképes igazolványomat, erre megnyugszik.

— *Tudja...* — nem kell folytatnia, tudom...

Rövidesen másik vonat érkezik, személyzete a motor mellett társalog.

— Emlékeznek még a drávasztárai vonalra?

— *Hogyne emlékeznénk, mi is sokat jártunk arra. Látja, azt jogosan szüntették meg, naponta sem volt több háromnégy utasnál.* Azt az egy teherkocsit, ami hébe-hóba akadt, a motorral is kivittük. De a pécs—harkányi, meg a somogyszob—barcsi vonallal akkora marhaságot csináltak! Siklóson lakom, a múltkor busszal mentem haza Pécsről. Előttem egy német szállt föl, amikor benézett a zsúfolt, szellőzetlen jármű belsejébe, kiköpött és azt mondta: *Schweine Ungarn... Hogy így piszkolnak bennünket az is a Csanádi bűne.* Nincs annyi férőhely a pokolban, ahányszor őt odakívánnák. Mi nem félünk, hogy nem lesz munkánk, havonta háromszáz órákat dolgozunk, de az ilyen fejetlen intézkedéseken nagyon föl tudunk háborodni.

Az állomás után hosszú szürke szalag vész a távolba, mellette halálos Megálljba dermedt, a talán mementóként meghagyott, bejárati jelző. Vágány nincs, fölszedték. 1970. december 31-én elment az utolsó vonat...

A vonal eredetileg 1894—95-ben épült, átvezetett a Dráván és a folyó túloldalán kapcsolódott be a verőce—eszéki vonalba. A trianoni „békeszerződés" következményeként a két ország közötti forgalom 1921. augusztus 20-val megszűnt, ám a határig vezető szakaszt a két vasút csak a második világháború után szedte föl. A hidat a németek fölrobbantották. A megmaradt 9 km hosszúságú szakasz három község, Sósvertike, Drávasztára és Zaláta forgalmát hivatott szolgálni, bár mindhárom falu tekintélyes távolságra — 5, 4 és 3 km-re — feküdt a megállótól, illetve az állomástól. A gyenge felépítményű, leromlott pálya rekonstrukciója elodázhatatlanná vált. Felújítani? Megszüntetni? Az autóbuszjáratok beállítása megoldotta a kérdést.

Egy kanyart követően föltűnik a távoli Sósvertike harangtornya, a megállóra már semmi nem emlékeztet. Távolabb az egykori 10-es őrház fakult falai sárgállanak, ajtó- és ablakkeretek nélkül.

A nyomvonal két viaduktszerű hídon vág keresztül az árterületen. Alul békalencsés pocsolya, fölül buja ősnövényzet. Később rosszabbodik a helyzet, 35 fokos júliusi kánikula, kétméteres szövevény, a magasban akkora pókok, ha egy is a nyakamba esik, hát bizony isten fölvisítok. Zöld pokol...

Mintha falból léptem volna elő, úgy marad el mögöttem az ártéri flóra, ámulatában a határőrnek és bornyú nagyságú kutyájának is lefittyed az alla. Sokáig bámul rám, mire eszébe jut elkérni a személyi igazolványomat. *Amúgy meg éppen itt volt az állomás.*

Az eljárás szokványos: csakhamar megérkezik a készültség, megmotoznak, kivallatnak, de mivel van egy szándékosan kétértelműre fogalmazott megbízólevelem, úgy döntenek: hadd fusson... Ettől vérszemet kapok, megkérem a főhadnagyot, vigyenek be gépkocsijukon a faluba. Kérésemmel nem nyerek népszerűségi díjat, így is többen vannak a dzsipp befogadóképességénél, de hát jó emberek vagyunk, kis helyen is elférünk...

Zaláta legoptimálisabb pontján, a kocsma előtt utálnak ki a kocsiból, hálából meghívom őket egy sörre, de csak a tiszt követ.

— A katonák nem innának egyet?

— *Biztos, hogy innának. De ha máma megengedem nekik, holnap elvárnák, hogy én fizessek...*

A „hadsereg" elvonul, én meg a sokadik korsó sörömmel átülök a szomszéd asztalnál társalgó öregekhez.

— Maguknak hiányzik-e a vasút?

— *Kár volt azt fölszedni!* — sajnálkoznak hárman is. — Tudja az már csak úgy van: addig volt rangja a falunak amíg vasútja volt. Most, hogy nincs, megette a fene a rangunkat a falunkkal együtt...

Thorday Zoltán

Kitüntetések március 15-e alkalmából

A vasútüzem érdekében 1992. évben kifejtett példamutató munkájukért a MÁV vezérigazgatója Dicséretben részesítette: Oláh Lajos vonalgondozót, a Mátészalkai pft főnökség dolgozóját (halála után a posztumusz kitüntetést özvegye vette át); **Balla Jánosné** fizetőpénztárost MÁV vontatási főnökség Budapest; **Bakos Tibor** üzletkötőt MÁV üzletvezetőség, Szombathely; **Baranyai Tiborné** előadót MÁV vezérigazgatóság; **Baráth Ferencné** osztályvezetőt, MÁV szállítmányozási igazgatóság Budapest; **Bencze János** kereskedelmi ügyvezetőt MÁV állomásfőnökség Debrecen; **Benedek Sándor** osztályvezető-helyettest MÁV vezérigazgatóság; **Bükky Dénes** főelőadót MÁV vezérigazgatóság; **Czigány Ilona** főelőadót, MÁV üzletigazgatóság Pécs; **Dobos László** osztályvezetőt MÁV Északi Jj. Üzem Budapest; **Fedor Istvánné** számviteli vezetőt, MÁV vontatási főnökség Nyíregyháza; **dr. Fehér György** sebész-szakorvost, MÁV területi egészségügyi központ, Szombathely; **Fehér Lászlóné** humánpolitikai csoportvezetőt MÁV állomásfőnökség Budapest-Józsefváros; **Fozó Istvánné** előadót, MÁV vezérigazgatóság; **Göböllei István** szertárfőnököt, MÁV szertárfőnökség Kiskunhalas; **Guzi Oszkár** oktatási előadót, MÁV üzletigazgatóság Debrecen; **Györfy Józsefné** részlegvezetőt, MÁV helyelosztó- és információs központ; **Hauck Tamásné** előadót, MÁV vezérigazgatóság; **Horváthné Kerényi Ilona** osztályvezető főnővért, MÁV kórház Budapest; **Illés Endre,** szolgálati főnök üzemviteli helyettesét, MÁV gépesített rakodási főnökség, Záhony; **Jáhni Imre** vezető mérnököt, MÁV pályafenntartási főnökség, Zalaegerszeg; **Joó Ferencné** előadót, MÁV vezérigazgatóság; **Katona Lajos** főművezetőt, MÁV vontatási főnökség, Pécs; **Keliger Pálné** munkaügyi és szakági bérgazdálkodót, MÁV vezérigazgatóság; **Kersánszki György** állomásfőnököt, MÁV állomásfőnökség, Nagydobos; **Kiss Vilmos** főelőadót, MÁV vezérigazgatóság; **Kocserha Lajosné** árupénztárost, MÁV állomásfőnökség Miskolc-Gömöri; **Kokles Tamásné** előadót, MÁV vezérigazgatóság; **dr. Kosznai János** biztosítóberendezési igazgatóhelyettest MÁV távközlő-erősáramú- és biztosítóberendezési központ Budapest; **Kovács József** állomásfőnököt, MÁV állomásfőnökség Villány; **Kovács Tibor** művezetőt MÁV távközlési és biztosítóberendezési főnökség Záhony; **Kövesiné Pápai Éva** számviteli, szervezési és árcsoportvezetőt, MÁV üzletvezetőség, Szeged; **Lacza András** főelőadót, MÁV vezérigazgatóság; **Lebanov Károly** forgalmi állomásfőnök-helyettest, állomásfőnökség, Kőbánya-teher; **Lehmann László** tanfolyamvezetőt, MÁV oktatási főnökség, Pécs; **Maticsák Jánosné** osztálykezelő titkárnőt, MÁV üzemigazgatóság Záhony; **Manyai Miklós** szociálpolitikai főelőadót, MÁV vezérigazgatóság; **Mihályi Miklós** géplánc-vezetőt, MÁV építőgépjavító üzem Jászkisér; **Molnár Géza** igazgatót, Vasutasok Szakszervezete művelődési ház Pécs; **Mózes László** osztályvezető-helyettest MÁV vezérigazgatóság; **Mucsi Imre** műszaki csoportvezetőt, MÁV területi számítástechnikai központ, Szeged; **Nagy Sándorné** építési csoportvezetőt, MÁV távközlési és biztosítóberendezési fenntartási főnökség Pécs; **Németh Sándor** főelőadót, MÁV vezérigazgatóság; **Oláh József** belsőellenőrt, MÁV vontatási főnökség Székesfehérvár; **Papp Béla** raktárnokot MÁV állomásfőnökség, Szombathely; **Papp István** gépkezelőt, MÁV építési géptelepfőnökség, Budapest; **Papp László** művezetőt, MÁV északi szertárfőnökség, Budapest; **Papp Péter** anyaggazdálkodót, MÁV vezérigazgatósági épületfenntartási és ügykezelési főnökség; **Pálinkás Józsefné** belsőellenőrt, MÁV nyugdíjigazgatóság; **Percsi József** rendelkező forgalmi szolgálattevőt, MÁV állomásfőnökség Kisújszállás; **dr. Ritoók Pál** főelőadót, MÁV vezérigazgatóság; **Rottbeuer György** belkereskedelmi igazgatóhelyettest, MÁV anyagellátási és külkereskedelmi igazgatóság; **Rumpler László** mozdonyvezetőt, MÁV vontatási főnökség Zalaegerszeg; **Sasvári Sándor** építési főmérnököt MÁV építési főnökség Miskolc; **Sári Géza** tolatásvezetőt MÁV állomásfőnökség, Miskolc-Tiszai; **Sebestyén Gáspár,** állomásirányítót, MÁV állomásfőnökség, Záhony; **Sisa László** előmunkást, MÁV pályafenntartási főnökség, Hatvan; **Siska András** fenntartási részlegvezetőt, MÁV vontatási főnökség Nyíregyháza; **dr. Szabó Zerind** osztályvezető főorvost, MÁV-kórház, Budapest; **Szalai László** szociálellátási csoportvezetőt, MÁV üzletigazgatóság, Budapest; **Szappanos Antal** vasútüzemi művezetőt, MÁV villamos vonalfőnökség Békéscsaba; **Szendrei Sándor** pályafenntartási főnököt, MÁV pályafenntartási főnökség, Vác; **Szécsényi Jánosné** anyaggazdászt, MÁV járműjavító üzem Dunakeszi; **Szilvás Géza** létesítményi főmérnököt, MÁVSZI informatikai beruházásokat lebonyolító iroda; **Takács Erzsébet** vizsgáló főkalauzt, MÁV üzletvezetőség, Miskolc; **Takács Mária** munkaügy- és humánpolitikai csoportvezetőt MÁV távközlési főnökség, Budapest; **Taskó István** váltókezelőt MÁV állomásfőnökség, Albertirsa; **Tokovics József** kereskedelmi állomásfőnök-helyettest MÁV állomásfőnökség Orosháza; **Tombor András** munkaügyi vezetőt, MÁV állomásfőnökség Tapolca; **Újvári Tivadar** csoportvezetőt, MÁV távközlési és biztosítóberendezési főnökség Miskolc; **Vargáné Győry Ágota,** pénzügyi előadót, MÁV bevételellenőrzési igazgatóság.

„Őrségváltás" a BVSC-ben

Rendhagyó tisztújító küldöttközgyűlést tartott március 18-án a legnagyobb és legeredményesebb vasutassportklub, a BVSC. Hogy mitől volt ez a közgyűlés rendhagyó? Mindenekelőtt attól, hogy más volt, mint a korábbiak. A sportegyesületek életében ritkán fordul elő, hogy a küldöttek olyan írásos beszámolót kapnak kézhez, amit az elnökség nem hagyott jóvá.

Az egyesület 1990—92. évi költségvetésének alakulásáról szóló beszámolóhoz *dr. Balázs Ákos*, a korábbi ügyvezető elnök mondott szóbeli kiegészítőt. Elfogadható magyarázatot adott arra is, hogy az elnökség miért nem támogatta az anyag közgyűlés elé terjesztését. Az okot röviden úgy lehetne megfogalmazni, hogy a vártnál kisebb központi támogatások, valamint a kinnlevőségek miatt növekedtek a klub tartozásai. Ezek közül legnagyobb összeggel, több mint 20 millióval tartoznak az APEH-nek, de jelentős a hátrányuk a társadalombiztosítási járulékfizetés elmaradásánál is.

A közgyűlésen részt vett és felszólalt *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója. Mondandóját, azzal kezdte, hogy a MÁV-nak nem áll szándékában a nagy múltú vasutassportegyesületek elsorvasztása. Azt azonban mindenkinek meg kell érteni, hogy a nehéz helyzetbe került vasút ma nem tudja azt a támogatást nyújtani, ami a korábbi években természetes volt, de a lehetőségekhez mérten továbbra is garanciát vállal a vasutassportért. A támogatásért cserébe azt kérte, hogy a klub vezetői jobban követeljék meg a teljesítményt, és fordítsanak nagyobb gondot a több milliót érő létesítmények kihasználására. Arra is felhívta a figyelmet, hogy a MÁV a jövőben — a támogatásért cserébe —, az egyesület gazdálkodásáról is tiszta képet szeretne kapni.

A küldöttközgyűlés a BVSC 1990—92. évi, a költségvetés alakulásáról szóló jelentést a szóbeli kiegészítő és az észrevételek figyelembevételével úgy fogadta el, hogy hiteles könyvvizsgáló vizsgálja meg a klub gazdálkodását.

Ezután elfogadták az elnökség lemondását, a módosított alapszabályt, majd megválasztották az új vezetőséget, egy társadalmi elnököt, egy ügyvezető elnököt, egy elnökhelyettest, és a 15 tagú elnökséget. (Korábban 21 tagú volt.)

Társadalmi elnöknek, *dr. Berényi Jánost*, a GySEV elnök-vezérigazgatóját választották. Az ügyvezető elnöki tisztségre a jelölőbizottság által javasolt két jelölt, az egykori sokszoros válogatott vívó, *Kamuti László*, és a birkozók vezető edzője, *Tóth István* közül az utóbbi kapta a több szavazatot. (Dr. Balázs Ákos nem jelöltette magát. *A szerk.*) Ügyvezető elnök tehát Tóth István, elnökhelyettes *Zsoldos János* lett, aki a vízilabda-szakosztálynak volt a vezetője.

Visi Ferenc

Felavatták Vasvári Pál domborművét

Ünnepélyes keretek között avatták fel *Vasvári Pál* domborművét a róla elnevezett utcában, a Budapest Terézváros VI. kerületi önkormányzatának tagjai március 15-én.

A nemzeti ünnep alkalmából zajlott gazdag program sorában ez az esemény egy volt a sok közül. A jelenlévők részére azért jelentett lényegesen többet, mert annak idején, 1947-ben *Vasvári Pál* nevét ajkukra, a zászlajukra írva indultak ifjúsági vasútépítésre Bosznia tájaira a barátság és a béke jegyében.

A negyvenedik évforduló alkalmából még üde tájak között fogadta látogatásukat a soknyelvű ifjúság által épített vasút. Mára sok minden változott azon a tájon, dúlnak a harcok, egymást ölik az emberek. Megrázó erővel hat mindez az egykori vasútépítőkre, az akkori fiatalokra, az immár meglett korúakra.

A múlt év végén akciót hirdettek a boszniai menekültek segítésére. S ennek eredményeként négy színes televíziót vittek ajándékba a nagyatádi menekülttábor lakóinak. Ugyancsak a múlt évben gondolták ki, hogy emlékjelet hoznak létre névadójuk tiszteletére, s ehhez megnyerik a kerületi önkormányzat vezetőit is. A dombormű alkotásának „elindítása" volt a legegyszerűbb.

Vígh Tamás Kossuth-díjas szobrászművész ugyanis tagja volt a vasútépítő Vasvári brigádnak, s nem tartott igényt honoráriumra. Köztéri alkotásai közé méltán és örömmel sorolja immár a legújabb portrét, ahogyan ő hámozta ki régi nyomatokról, s a róla, tőle olvasottak alapján.

Az önkormányzat vezetői számára is szimpatikus volt a terv, amellyel a néhány év óta egyesületként bejegyzett Vasvárisok álltak elő. S ha nem is egykönnyen, hiszen minden forintnak többszörös helye van, de kiszorítottak a domborműre egy tőlük telhető summát. A Képzőművészeti Lektorátus és a Művelődési Minisztérium szintén beszállt az anyagiak megteremtésébe s így kiteljesedhetett a szép elképzelés:

1993. március 15-től, már nemcsak utcanévvel, de emlékező domborművel is illeti a főváros belső kerülete Vasvári Pált, aki nemcsak Petőfi legközelebbi harcostársa volt a márciusi forradalomban, hanem ugyanúgy, mint lobogó költőnk, fiatal életét adta a nemzetért.

Az esemény előestéjén Pestre kocsiztak a 16 ezret számláló Tiszavasvári városka képviselői, *Takács Mihály* és *Kerekesné Lévai Erika*. Ők az 1989. október 13-án megalakult Vasvári Pál Társaság kézfogását és később koszorúját hozták Pestre a nagy szülöttük iránti tisztelet jegyében. Náluk is van emléktábla Vasváriról, sőt mellszobor is — tudtukkal egyetlen az országban. A relikviák múzeumban találhatók. A köznapi életet átlengi az egykor élt, írt és harcolt érzékeny, művelt, másokra figyelni tudó fiatal tanárnak a szellemisége. (Tőle vették működésük, felfogásuk mottóját is, amely a hétköznapok nyelvére fordítva annyit tesz, hogy munkával bizonyítani a szabadságra való érdemességet.)

Dániel Mária

Lakáscsere

Elcserélném 3 szobás, komfortos, 90 négyzetméteres, szép, világos, budapesti MÁV-lakásomat másfél-kétszobás önkormányzati lakásra, vagy Budapesthez közeli kertes házra. Érdeklődni lehet: Both Zoltánné, Budapest, Fiumei út 24/C.

Elcserélném Baross téri, 46 négyzetméteres, gázfűtéses, parabolaantennás, komfortos MÁV-szolgálati lakásomat legalább 2 szobás lakásra Budapesten vagy vonzáskörzetében MÁV-dolgozóval, vagy nyugdíjassal. Érdeklődni lehet: Kovács, 1087 Budapest, Baross tér 11/C., I/5.

Elcserélném 2 szobás, gázkonvektoros, igényesen felújított, 51 négyzetméteres, I. emeleti MÁV-lakásomat hasonló komfortfokozatú egy- vagy másfél szobás tanácsi vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra. (Más megoldás is érdekel.) Érdeklődni lehet: a 62/436-384-es telefonszámon.

Elcserélném Jász-Nagykun-Szolnok megyében levő 78 négyzetméteres családi házamat MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: a 01/51-23-as telefonszámon, munkaidőben.

Elcserélném Rákospalota, MÁV-telepen levő (XV., Vasutasház u. 1.), 47 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Sosztákné, 28-39, 29-50-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tatabányai 78 négyzetméteres, komfort nélküli MÁV-lakásomat (földszintes) bármilyen budapesti egyszobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Tóth István, 18-51-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Gyáli út 15/B. szám alatti, 35 négyzetméteres szoba-hallos, komfortos MÁV-lakásomat dunaújvárosi másfél vagy kétszobás állami lakásra vagy környékbeli kis házra, kizárólag aktív MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 25/12-198-as telefonszámon az esti órákban.

Elcserélném kazincbarcikai 52 négyzetméteres, két és fél szobás tanácsi lakásomat budapesti egyszobás lakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/36-72; 38-61-es üzemi telefonszámokon, Jakab Vincénél.

Elcserélném 53 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: egész nap, a 271-6535-ös városi telefonszámon, Szabó Andrásnénál.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti, 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila-lakótelepi garzont kétszobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/51-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném 54 négyzetméteres, egy szoba, konyhás, fürdőszobás, előszobás, félemeleti, most felújított, gázfűtéses, Gyáli úti lakásomat, többszobás, lehetőleg önkormányzati lakásra, MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: levélben, a Budapest, Pf. 12. 1378 címen Szűcs Lászlónál.

Elcserélném Tápiószelén levő MÁV-állomás épületében, I/1. szám alatti, 100 négyzetméteres, négy szoba, előszoba, konyha, komfort nélküli lakásomat kisebb, kétszobás lakásra, lehetőleg Jászberénybe vagy a közvetlen környékére, végrehajtó szolgálatnál dolgozó vasutassal. Ugyanitt eladó egy 400 négyszögöles építési telek is. Érdeklődni lehet: levélben vagy személyesen, Faragó István, Tápiószele, Rákóczi út 56., I/1. 2766.

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: Kovács Pál, Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon: a 112-8760/113-as városi vagy a 42-30-as üzemi számon.

Pálmavirágzás Kiskunfélegyházán

Különös jelenségnek lehettek tanúi az elmúlt hetekben a Kiskunfélegyháza állomáson várakozó utasok. Virágba borult az előcsarnokban levő hatalmas kanári datolyapálma (Phoenix Canariensis). A hosszú levelek között sárga színű, füzérszerű virágok egész sora húzódott meg. A rendkívüli látvány még a szakembereket is meglepte: hiszen a dísznövényként ismert datolyapálma csak ritkán, 45—50 éves korában hoz virágot, de akkor sem minden esetben.

Makra János állomásfőnök méltán büszke a virágzó pálmára. Mint elmondotta, hat évvel ezelőtt egy személygépkocsi utánfutóján hozták el a szeged-rókusi kertészettől az előcsarnokot díszítő pálmákat. A szép virágok különös bánásmódot, gondozást igényelnek. Nyáron az épület mellett, kint a szabadban, télen pedig az előcsarnokban próbálnak számukra jó körülményeket biztosítani. S hogy munkájuk nem volt hiábavaló, azt a pálmavirágzás is tanúsítja. Ilyen pálmavirágzásra a MÁV-nál eddig még nem volt példa, de országosan is mindössze egy esetről tudnak.

(Gellért)

Üdülési lehetőség

Értesítjük olvasóinkat, hogy április 22-től csütörtöki váltással (csütörtök 14 órától következő csütörtök 10 óráig), turnusonként 2 db 2 ágyas szoba áll rendelkezésünkre Hajdúszoboszlón, a Hortobágy üdülőben. A fizetendő összeg két főre, 8 napra:

	Fél-panzióval	Teljes ellátással
IV. 22—29.; IV. 29—V. 6.	5091,— Ft	6381,— Ft
V. 6-tól a II. negyedév végéig	5833,— Ft	7123,— Ft

Jelentkezni lehet Molnárnénál a 19-77/165-ös telefonon.

Ez lesz a 108.

Közgyűlésre készül a VABE

Tisztújító küldöttközgyűlésre készül a Vasutas Biztosító Egyesület, közismertebb nevén a VABE. Az ügyvezető apparátus már elkészítette a legfontosabb írásos dokumentumokat, melyeket az elmúlt évi gazdálkodásról készült mérlegbeszámolóval együtt március 25-én Hévízen, az egyesület gyógyüdülőjében vitatott meg a választmány.

Molnár László ügyvezető elnök javaslatára előbb a jelölőbizottságot, majd a közgyűlés levezető elnökét választották meg. Az öttagú jelölőbizottságra vár az a feladat, hogy elkészítse, majd a közgyűlés elé terjessze a javaslatot a VABE vezetőire és a választmány összetételére. Ezután az előző, a 107. közgyűlés óta eltelt öt évről készült írásos tájékoztatót, az egyesület előretekintő, ötéves programjavaslatát, a módosított alapszabályt, végül az 1992. évi gazdálkodásról készült mérlegbeszámolót, valamint a számvizsgáló-bizottság jelentését vitatták meg.

A választmány az írásos dokumentumokat, a vitában elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta, s alkalmasnak találta arra, hogy a közgyűlés elé terjesszék. *A VABE 108. tisztújító közgyűlése május 15-én lesz Budapesten, a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóságának konferenciatermében.* A küldötteknek az egyesületet irányító vezetőkön kívül 11 tagú választmányt és 5 tagú számvizsgáló-bizottságot kell majd megválasztaniok.

(vf)

Vasútegészségügyben válaszolt a miniszter

Mint arról lapunk 5. számában hírt adtunk, a vasútegészségügy önállóságának megőrzése érdekében öt vasutasszakszervezet elnöke levelet írt Antall József miniszterelnöknek, aki azt elküldte a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszternek. Az alábbiakban közöljük a miniszter *Papp Pál*nak, a VSz elnökének írt levelét.

Tisztelt Elnök Úr!

Miniszterelnök úr megbízásából olvastam a vasútegészségügyért aggódó levelét. Meggyőződésem, hogy félelmei alaptalanok, mivel a tárca nem tett és nem tervez olyan intézkedéseket, melyek a legcsekélyebb mértékben csorbítanák a vasutasok és igényjogosult hozzátartozóik egészségügyi ellátását.

Biztos vagyok abban, hogy *Rajkai Zsolt* politikai államtitkár úr március 3-i tájékoztatóján minden — nyilvánvaló félreértésen alapuló — problémát sikerült tisztázni.

Biztosíthatom Elnök urat, hogy valamennyi vasutas érdekeit szolgáló vasút-egészségügyi szolgálat megőrzése és zavartalan működése a tárca vezetésének őszinte szándéka.

Budapest, 1993. március.

Tisztelettel:

dr. Schamschula György

FELHÍVÁS!

Cukorbeteg gyerekek üdültetése

Legnagyobb kincsünk az egészség és a gyermek!

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete az 1993. tanév befejezését követően a vasutasszülők 8—17 éves cukorbeteg gyermekei részére oktatással-gondozással egybekötött üdülést tervez.

A cukorbeteg nem beteg, csak feltételekkel élő ember! E feltételek ismerete, tudatosítása és elfogadása nélkülözhetetlen a gyerek, a család és a társadalom javára. A cukorbeteg gyerekek életvitele esetenként (étkezés, sportolás) eltér a hasonló korú fiatalokétól, ezért célszerű részükre közös, sajátos jellegű orvos-pedagógus felügyelettel üdültetésük szervezése.

Kedves szülők!

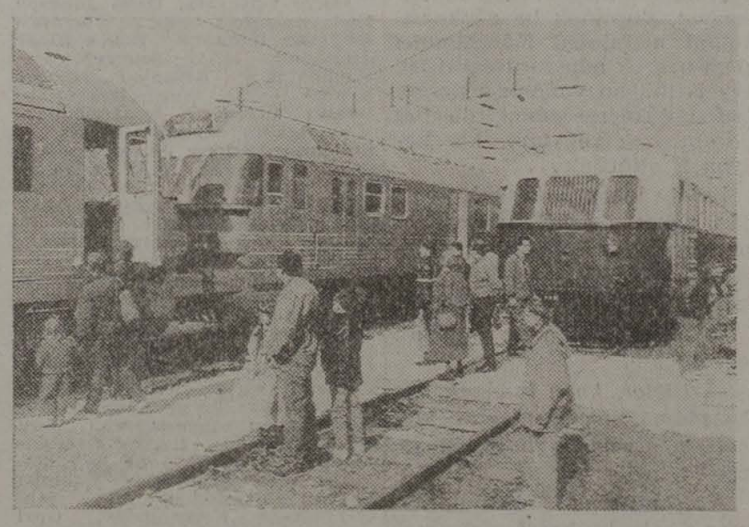
Segítsék önök is a diabétes *gyermekük egészségének megóvását, igényeljék kedvezményes üdültetését!*

Az eredményes szervezés érdekében — kötelezettség nélkül — közöljék a Vasutas Cukorbeteg Egyesület elnökségével (Budapest 1062, Podmaniczky u. 109. szám) a szülők és gyermekük nevét, címét, a gyerek életkorát 1993. április 20-ig.

Az üdültetés programjáról a jelentkezéshez részletes tájékoztatást küldünk. Szeretnénk felhívásunkat minden érdekelt vasutasszülőhöz eljuttatni, és ennek sikeréhez felkérjük a társadalmi szervezetek és szolgálati főnökségek szíves támogatását is.

A Vasutas Cukorbetegek Egyesületének Elnöksége

Utazás '93



Minden évben nagy érdeklődés előzi meg az utazási irodák tavaszi seregszemléjét. Így volt ez idén is, az Utazás '93 című, március 19—21. között, a BNV A pavilonjában rendezett kiállításon is. Számos figyelemre méltó iroda és kiállító cég közül feltűnően aktív volt a MÁV. Nagy közönségsikert aratott többek között a kormányvonat, illetve az Árpád-sínautóbusz. A szerelvények a kiállítás időtartama alatt a Keleti, illetve a Nyugati pályaudvarok között ingyen szállították az érdeklődőket a helyszínre és vissza. Sok látogató kereste fel a MÁV Tours-t, a Locomotiv Travelt és a Nosztalgia Kft.-t. Ez utóbbit különösen sok vasút iránt érdeklődő fiatal kereste fel.

(Kép és szöveg: Tüttő Tibor)

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 269-7746, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5484. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

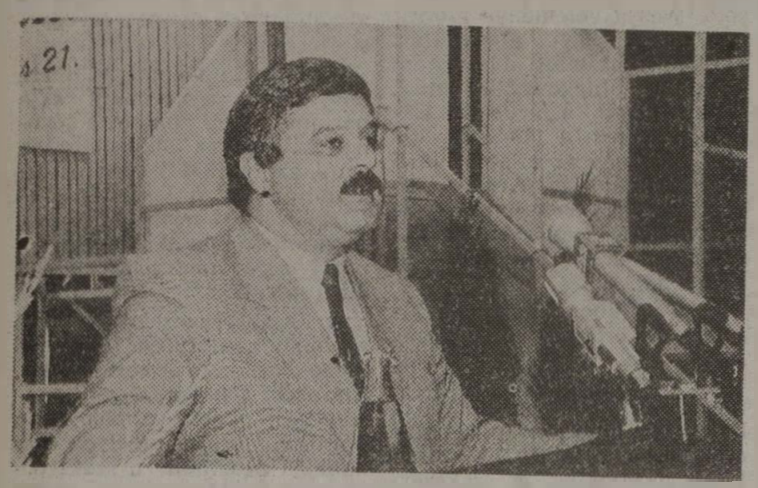
MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM. 7. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. ÁPRILIS 23.

Kampánynyitó nagygyűlés

Állami garanciával működő társadalombiztosítást

Az MSZOSZ listavezetői: Nagy Sándor és Sándor László



Nagy Sándor elnöki bevezetője

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége nyitotta meg a május 21-i társadalombiztosítási önkormányzati választások kampánysorozatát április 16-án, az Építők Székházában *Nagy Sándor* elnök bevezetőjében elmondta, hogy nehéz idők, feszültségekkel terhes hónapok állnak mögöttünk. A puszta létünkért folytatott küzdelem azonban kialakította a szervezet önvédelmi mechanizmusát, tartást adott az embereknek, fontos tapasztalatokhoz juttatott bennünket.

Az MSZOSZ szélsőségektől mentes politikája, következetes fellépése és az a tény, hogy a legnehezebb időkben is védte a munkavállalók érdekeit, elismerést vivott ki még az ellenfelek körében is. Ezért az MSZOSZ-t lehet nem szeretni, ám mint egyre jelentősebb társadalmi tényezőt, megkerülni nem lehet.

Miután a szónok felelevenítette az elmúlt évek szakszervezeti munkájának főbb állomásait, azt hangsúlyozta, hogy előre kell nézni, mert a legalapvetőbb gazdasági-szociális problémákon nem sikerült úrra lenni. Ilyenek: *a munkanélküliség és a szegénység.* Erősen kifogásolható a privatizáció módja. Tarthatatlan, hogy még mindig nincs elfogadható, működőképes gazdasági koncepció. Két év nem volt elegendő arra, hogy adókedvezményekkel, ösztönző programokkal miként lehetne a gazdasági növekedést elősegíteni.

Az MSZOSZ elgondolásai szerint a társadalombiztosításnak állami garanciával működő, kötelező és általános biztosításnak kell lennie a jövőben is. A szakszervezetek nem támogatják, hogy a járulékfizetők kiszakadjanak az általános és kötelező biztosítás rendszeréből. Csak hosszabb távlatban képzelhető el az önkéntes kiegészítő biztosítás intézményének megteremtése.

A tb-önkormányzatnak arra is választ kell keresnie — hangsúlyozta *Nagy Sándor* —, hogy lehet-e csak a munkaviszonyhoz kapcsolódó járulékból finanszírozni a nyugdíjakat és az egészségügyi szolgáltatásokat, vagy meg kell vizsgálni a járulékok és az adók viszonyát, hogy a jövedelem — újraelosztó hatások ne terheljék a reálbéreket. Törekedni kell a nyugdíjak reálértékének megteremtésére. Az MSZOSZ nem tekinti lezártnak a nyugdíjemelés ügyét sem.

Ezek után *Nagy Sándor* — akit az MSZOSZ szövetségi tanácsa megbízott a nyugdíjbiztosítási önkormányzati lista vezetésével — bemutatott néhány képviselőjelöltet. *Bihari Mihály* politológust, a Társadalmi Szemle felelős szerkesztőjét, *Kopátsy Sándor* és *Mészáros Tamás* közgazdászt, *Czucz Ottó* egyetemi tanárt, a József Attila Tudományegyetem rektorhelyettesét, *Knoll István* filmrendezőt, a Nyugdíjasok Országos Kamarájának elnökét és *Zeller Gyulát*, a pécsi Janus Pannonius Egyetem professzorát.

Sándor László, az MSZOSZ alelnöke, az egészségbiztosítási önkormányzati listavezetője arról beszélt, hogy az egészségügyi ellátások legnagyobb része állampolgári jogon jár, miközben ennek összes terhét az egyre csökkenő számú járulékfizető viseli. A megoldást nem az ellátás szűkítése, hanem a járulékfizetők körének bővítése jelenti. Így a költségvetésnek kellene állnia az állampolgári jogon járó ellátások költségeit. Az egészségügyi önkormányzatnak gondot kell fordítania a betegségek megelőzésére is.

Sándor László bemutatta az egészségbiztosítási lista jelöltjeit, köztük *Frenkl Róbert* tanszékvezető egyetemi tanárt, *Kéri László* politológust, *dr. Böszörményi Ernőt*, a Balatonfüredi Szívkórház nyugalmazott főigazgatóját, *Kameniczky Istvánt*, az egészségügyi felügyelőbizottság jelenlegi elnökét, *Chikán Csabát*, a Mozgáskorlátozottak Egyesületének elnökét és *Demetrovics János* matematikust, az ELTE egyetemi tanárát.

Határozott célunk — hangsúlyozta a jó hangulatú nagygyűlés végén *Nagy Sándor* —, hogy legyen érvényes a választás, és győzzön az MSZOSZ!

— ir —

Megállapodtak a vasutasok idei bérfejlesztéséről

Az alapbér átlagosan 16 százalékkal növekedhet

Hosszan tartó, nehéz küzdelem végét jelentette az a megállapodás, amelyet március 29-én írtak alá a vasutas munkavállalók 1993. évi bérfejlesztéséről. Úgy tűnik, hogy amilyen mértékben évről évre romlik a MÁV gazdasági helyzete, úgy válik egyre inkább nehezebbé a vasutasok részére még elfogadható mértékű béremelésben való megegyezés.

Emlékeztetőül idézzük fel az idei béremelés mértéke körül zajló küzdelmek fontosabb állomásait. Még a múlt év novemberében a MÁV vezérigazgatója azzal a tervvel lépett a nyilvánosság elé, hogy 1993-ban a vasút helyzete nem teszi lehetővé a munkavállalók bérének emelését, sőt meg kell szüntetni a 13 havi fizetést, a kollektív szerződésben elért vívmányokat, és mintegy 20 000-rel csökkenteni a létszámot. *Innen indult a munkavállalók érdekeiért folyó küzdelem, hiszen joggal váltott ki felháborodást, elkeseredést ez a bejelentés, amely végül is jelentősen csökkentette volna a vasutasok keresetét.*

A tervezet elleni tiltakozásul a Vasutasok Szakszervezete kétnapos általános sztrájkot helyezett kilátásba, amelyhez csatlakozott a MÁV-nál működő valamennyi érdek-képviseleti szervezet. Mivel a MÁV vezetése önmagában nem tudott a helyzeten változtatni, de a kilátásba helyezett sztrájkot el akarták kerülni, ezért az érdek-képviseleti szervek a kormány megbízott képviselőivel folytattak egyeztető tárgyalásokat (KHVM, Pénzügymin., Munkaügyi Min.). A tárgyalások több napon át folytatódtak, sokszor éjszakai órákig tartottak, míg végül megegyezés történt többek között abban is, hogy *lehet béremelés a MÁV-nál, amelyhez a kormány anyagi támogatást ad, maradhat a 13. havi fizetés, nem kell visszalépni a kollektív szerződésben eddig elért eredményektől.*

A kormánnyal folyó tárgyalások sikerét nagyban segítette az időközben sikeresen megvalósított kétórás figyelmeztető sztrájk. A kormánnyal 1992. december 9-én kötött megállapodás után kezdődtek meg a tárgyalások a MÁV vezetőivel gyakorlatilag négy témában:

— az 1993. évi létszámcsökkentés mértékéről, a végrehajtás módjáról,

— a kollektív szerződés 1993. évre való meghosszabbításáról,

— a bérbesorolási rendszer módosításáról,

— az 1993. évi béremelés mértékéről, a végrehajtás módjáról.

A létszámcsökkentés mértékénél alapvető változást jelentett az előző évek sablonos létszámcsökkentési előírásaival szemben az, hogy most a feladatokhoz kell megszabni a létszámszükségletet és ott kell mérsékelni a munkavállalók számát, ahol az több a szükségesnél. Ilyen irányban folytak a tárgyalások szakáganként és ilyen szinten történt a megegyezés a leépítés mértékéről, módjáról. *Összességében éves átlagban közel 3000-rel csökkenthető a MÁV létszáma.* Fontos ez a megegyezés azért is, mert a kormánnyal való megállapodás alapján a létszámcsökkenés bérének fele bérfejlesztésre fordítható, a másik felét a MÁV veszteségeinek mérséklésére kell felhasználni.

Az 1992-ben hatályban lévő kollektív szerződést gyakorlatilag változatlan formában hosszabbították meg 1993. évre. A munkavállalókra vonatkozó hátrányos módosítás nem történt. Néhány olyan változást fogadtak el, amely előnyös a dolgozók nagy részére (pl. a munkaközi szünet munkaidőként való elismerése, a munkanapra eső ünnepnek kivétele a munkaidőalap-képzésből).

A *bérbesorolási rendszer* teljes átdolgozásával a munkáltató és az érdek-képviseleti szervek egyetértettek, de megállapodtak abban, hogy ehhez hosszabb időre van szükség, és bevezetése csak 1994-től lehetséges. A hatályos tarifarendszeren azonban 6 1992. MÜM.-rendelet alkalmazása miatt kisebb változtatást végrehajtottak, főleg olyanokat, amelyek a munkavállalók egy részét előnyösen érintették.

Az 1993. évi *bérfejlesztés mértéke* és a *végrehajtás módja* volt a tárgyalási témák közül talán a legfontosabb, mivel ez valamilyen formában minden munkavállalót érintett. Kiindulási alapot itt is a december 9-i megállapodás jelentett, amely szerint a bérfejlesztést a kormány az 1992. évi bérek 6,9 százalékával támogatja és felhasználható erre a célra a létszámcsökkentés bérének 50 százaléka. A vezérigazgatóság ezek alapján készítette el javaslatát a béremelésre, melynek lényege a következő volt.

Az éves bérfejlesztés forrásaként a 6,9 százalék számított összegeként 1776 millió Ft-ot és a 2888 fő létszámcsökkentés bérének 50 százalékaként 371 millió Ft, összesen 2147 millió Ft-ot jelöltek meg. Ezen túlmenően további fejlesztési forrást biztosítottak a múlt évi bérintézkedések áthúzódó hatására, az úgynevezett soros előléptetések bérigényére összesen 1047 millió Ft összegben. Így lett a bérnövekmények összes forrásigénye 3194 millió Ft. A munkáltató azt tervezte, hogy ebből átlagosan 12 százalékos mértékű alapbéremelést tud végrehajtani, amely 78 százalékos új tarifaráállást jelentett volna. *Ez volt a kiindulási alapja a március elején megindult érdekegyeztető tárgyalásoknak.*

A Vasutasok Szakszervezetének álláspontja a bérfejlesztésről kezdettől fogva az volt, hogy lényegesen növelni kell az átlagos alapbéremelés mértékét és így a tarifára való rállás arányát is és emellett mindenki számára, aki a tarifatáblázatban az új ráállási mértéket már most is meghaladja, biztosítani kell az átlagosnál kisebb béremelést. Tehát egy kb. 7 százalékos úgynevezett biztosított béremelést kért azok részére, akik egyébként béremelésben nem részesülhettek volna. *Ezt az utóbbi álláspontot a munkáltató képviselői támogatták, de valamennyi más érdek-képviseleti szerv ellenezte.* A tárgyalások végeredménye a következőkben foglalható össze:

az alapbér átlagosan 16 százalékkal növekedhet.

A Vasutasok Szakszervezete nem értett egyet a munkáltató azon állításával, hogy a kollektív szerződés folyó évi módosításának egyes tételei (a munkaidőalap-számításból, a munkaközi szünet munkaidőn belüli biztosítása) összességében 310 millió forint bérigényt jelentenek, melyből csak kisebb rész gazdálkodható ki. Mérsékelhetőnek ítélte az alapbéremelés pótlék és egyéb vonzatait is. *A munkáltató*

(Folytatás a 3. oldalon.)

Menjen el május 21-én szavazni!

Vagyont a társadalombiztosításnak

Hol tart az egészségügy válságmenedzselése? Milyen és mekkora vagyonhoz juthat a társadalombiztosítás? Mi változik attól, hogy létrejönnek a tb-önkormányzatok? Miért érdeke a szakszervezeteknek az eredményes választás? Ilyen és ezekhez hasonló kérdések szerepeltek azon a sajtóbeszélgetésen, ahol a tb-választás legfontosabb problémáiról és feladatairól adott tájékoztatást Surján László népjóléti miniszter, Tóth Zoltán, a BM választási irodájának a vezetője, Csehák Judit (MSZP) és Havas Gábor (SZDSZ) országgyűlési képviselők, Kameniczky István, a TB Egészségbiztosítási Felügyelő Bizottságának elnöke, és Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke.

— Az egészségügy válságát csakis átgondolt reform oldhatja meg — hangsúlyozta *Surján László* népjóléti miniszter. — A kórházak leromlottak az alapellátásra nem tudunk plusszösszegeket fordítani, s voltaképpen reformnak csúfoljuk az újraelosztási válságmenedzselést. Ugyanakkor tudjuk: legalább 30-40 milliárd forintnyi új forrás kellene az alapvető problémák megoldásához.

Jelenleg minden megtermelt 100 forintból 68-at elvonnak. A 4 millió munkavállaló terheit már nem lehet tovább emelni. A tb-vagyonról szólva a tárca vezetője kijelentette: nagyon fontos, hogy működőképes vagyonhoz jusson a társadalombiztosítás. Nem engedhető meg, hogy a ráfizetéses, lerobbant vagy a privatizáció során megmaradt cégeket sózzák rá. A népjóléti tárca szorgalmazni fogja, hogy olyan célvagyonhoz is hozzájuthasson a társadalombiztosítás (gyógyszertár, kórház, gyógyszer-kereskedelem, rendelőinézet), amellyel ellensúlyozhatók a negatív piaci hatások.

A miniszter szerint az önkormányzatok intézményének erkölcsi hitelt ad, ha az előírt 25 százalékos választási részvétel alapján kerülnek be a járulékfizetők képviselői az egészségügyi és nyugdíjönkormányzatba. *A szakmai színvonalat emelő tb-önkormányzatok képesek lesznek kezelni a rájuk bízott vagyont.* (Feltehetően 600 milliárddal, a költségvetés több mint felét kitevő összeggel gazdálkodnak majd).

A jelenlegi politikai szélcsend alkalmat ad az együttcselekvésre, mely az ország jövőjét meghatározó kérdések — így például a társadalombiztosítás jövője — tekintetében sorsdöntő jelentőségű. Akár az ország gazdasági szétbomlásához is vezetne, ha a költségvetés tekintélyes részét kitevő társadalombiztosítási alap elosztásánál nem jönne létre konszenzus. *A kormány és a Kereszténydemokrata Néppárt rendkívül fontosnak tartja a május 21-i tb-önkormányzati választást, s mindent megtesz azért, hogy érvényes legyen.* A szakszervezetekről szólva *Surján László* kijelentette: „A társadalom munkavállalói érdekképviselet nélkül nem működhet."

A választás gyakorlati kérdéseivel, technikai előkészítésével kapcsolatban *Tóth Zoltán* elmondta, hogy felhasználják a külföldről szerzett is-

(Folytatás a 2. oldalon.)

A hatvani nyugdíjasok első félévi taggyűlése

A Vasutasok Szakszervezetének hatvani nyugdíjascsoportja március utolsó napjaiban rendezte meg az első félévi taggyűlését a Liszt Ferenc Művelődési Házban. A zsúfolásig megtelt helyiségben *B. Nagy Károly* csoportelnök számolt be az 1992. évben végzett munkákról, majd ismertette az 1993. évi terveket, feladatokat. Többek között foglalkozott a társadalombiztosítási önkormányzati választásokkal is.

A csoportnak jelenleg 770 nyugdíjas szakszervezeti tagja van, de a csoport felvállalta a kívülállók, és özvegyek patronálását, segítését is. A tagság a vezetőség beszámolóját egyhangúlag elfogadta, valamint az 1993. évi irányelveket, célkitűzéseket is.

★

A hatvani vasútállomás szakszervezeti bizottsága köszöntötte azokat a volt kollégákat, akik a több évtizedes szolgálat után az elmúlt év végével vonultak nyugdíjba. *Kalló Antal* Szakszervezeti Munkáért oklevél kitüntetésben részesült. *Lukács Istvánnénak, Fiser Istvánnénak, Tóth Sándornak, Kovalik Ferencnek és Baranyi Lászlónak* pedig ajándékkal kedveskedett *Piroska József*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára. A találkozó vacsorával ért véget.

MSZOSZ-ELGONDOLÁS

a társadalombiztosítás jövőjéről, az önkormányzatok működéséről

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége a piacgazdaságba történő átmenet során alapvetőnek tartja, hogy a működőképes gazdaság megteremtésére irányuló, a közgazdasági racionalitáson alapuló döntésekkel egyenrangú szerepet kapjanak, és egyidejűleg érvényesüljenek a szociális biztonság megőrzésének, illetve megteremtésének követelményei. A gazdasági és szociális teljesítmények együttesen jelenthetik a garanciát arra, hogy a demokratikus viszonyok kibontakozzanak, megerősödjenek és a társadalmi béke fennmaradjon.

A szociális biztonságot egyrészt az állampolgári jogon járó, másrészt a biztosítási alapon kapott ellátások együttesen teremthetik meg. Ezért alapvetően fontos, hogy a jövőben a következő feltételek megteremtődjenek:

1 Az állami garanciával működő általános és kötelező társadalombiztosítás — megőrizve meghatározó szerepét — a biztosítási és szolidaritási elv együttes érvényesülésén keresztül járulékfizetés idejétől és mértékétől függő ellátásokat szolgáltatja. Külön vizsgálat tárgya lehet, hogy a munkanélküliségi biztosítás, mint önálló biztosítási ág, mikor és milyen feltételek között integrálható a társadalombiztosítás rendszerébe.

2 Az állami szociális gondoskodás keretében működő ellátásokat (gyes, minimumnyugdíj, segélyek, mezőgazdasági járadék stb.) el kell választani a társadalombiztosítástól. Ezeket az állam meghatározott ütemterv szerint vegye át és hasonlóan a családi pótlékhoz, a költségvetésből finanszírozza.

3 Az önkéntes kiegészítő biztosítások a bérből és fizetésből élők jövedelmi helyzetének javulásával párhuzamosan, széles körben elterjedjenek.

E stratégiai célokat szem előtt tartva, az MSZOSZ érdekelt abban, hogy — a 25 százalékos részvételt meghaladó, érvényes választás nyomán — a jelenlegi felügyelőbizottságokat felváltva, jöjjenek létre a csak a járulékfizetőknek és a parlamentnek felelős társadalombiztosítási önkormányzatok. Ily módon az alapok kezelése, irányítása, ellenőrzése, az alapokat létrehozó munkáltatók és munkavállalók, illetve azok képviselőinek ellenőrzése alá kerül.

Mindezek alapján az MSZOSZ olyan összetételű önkormányzatok kialakítását tűzi célul, és saját listáját úgy állítja össze, hogy képes legyen e fontos testületek működéséhez szükséges szakértelmet garantálni, a munkavállalók különböző rétegeinek, foglalkozási ágainak, általában a biztosítottak érdekeit kifejezésre juttatni, és felelős döntéseivel az alapok jelenlegi és jövőbeni működőképességét biztosítani.

Az MSZOSZ véleménye szerint az önkormányzatok létrehozása és működtetése biztosítja, hogy az érdekeltek és érintettek véleményének kikérésével, azokat figyelembe véve formálódjon a társadalombiztosítás jövője.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége azt tartja a legfontosabbnak, hogy

— a társadalombiztosítás az államháztartásnak egy önálló, a költségvetéstől elkülönült része legyen. Az önkormányzatok törvényileg szabályozott feltételei között őrködjenek a pénzügyi alapok felhasználásán;

— a társadalombiztosítás az állam garanciájával, szükség esetén az állami költségvetés támogatásával működjön;

— az alap kizárólag a befizetők és a biztosítottak érdekeit szolgálja;

— a biztosítási ágazatokban az értékmegőrző ellátások kialakítása kerüljön a középpontba;

— a működés finanszírozása a mostaninál nem magasabb járulékokkal, jobb fizetési fegyelemmel, takarékosabb működéssel, és hozadékot teremteni képes, megfelelő nagyságú és összetételű vagyonnal lehetséges;

— az egységes társadalombiztosítás fennmaradjon, ezért fellép az ellen, hogy az átlagosnál jobb anyagi helyzetben lévő, és a jobb érdekérvényesítő képességgel rendelkező csoportok kiváljanak a társadalombiztosítás általános rendszeréből;

— a két önkormányzat döntően közös, és csak a szükséges mértékben különálló, korszerű ügyviteli és számítástechnikai szervezetet működtessen, amellyel gyorsabb, pontosabb ügyintézést lehet megvalósítani, és a döntésekhez szükséges információk is időben, hitelesen állnak a döntéshozók rendelkezésére.

Az MSZOSZ a társadalombiztosítás működőképességének javítása érdekében támogatja azokat a törekvéseket, amellyel a bérek, adók, tb-járulékok, szociális ellátások együttes változásával kívánják ésszerűsíteni a jövedelemelosztást, és fenntartani az ellátások értékmegőrzését.

Az MSZOSZ olyan munkára készül, amelyben összeegyeztethető az aktív korú munkavállalók és nyugdíjasok érdeke.

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzattal szembeni követelmények

Az MSZOSZ olyan új, állami garanciával működő kötelező nyugdíjrendszer kialakítását tartja indokoltnak, amely a szolidaritási elv megőrzése mellett elősegíti a biztosítási elv érvényesülését, és amelyben:

— a nyugdíjra való jogosultsághoz legalább szükséges szolgálati idő és a mindenkori minimálbér alapján számított nyugdíj elfogadható megélhetést biztosít;

— a nyugdíj színvonala arányos a befizetés mértékével és a szolgálati idővel;

— a már megállapított nyugellátások megőrzik értéküket.

Mindezek érdekében megállapodásra, *„társadalmi szerződésre"* van szükség az aktív dolgozók és a nyugdíjasok között a nyugdíjrendszer korszerűsítésének kérdéseiben és ütemezésében.

Az új, átfogó nyugdíjrendszer mielőbb kerüljön elfogadásra, és törvényi garanciával meghirdetésre, hogy a bevezetés időpontjáig megfelelő felkészülési idő álljon a biztosítottak rendelkezésére, az új feltételekhez való alkalmazkodásra.

E célok elérése érdekében az MSZOSZ a megválasztott képviselőitől, a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzattól a következő feladatok eredményes teljesítését várja el:

1 Az önkormányzat szakértők bevonásával és széles körű társadalmi egyeztetés alapján alakítsa ki az új nyugdíjtörvényre vonatkozó **javaslatát. Az új törvény**

— tegye hosszabb távon is előre tervezhetővé és kiszámíthatóvá a biztosítottak számára a nyugdíjba vonulás feltételeit, és garantálja azt, hogy számukra az utolsó pillanatban e feltételek kedvezőtlenebbül ne változhassanak;

— szolgálati időként vegye figyelembe minden munkában, illetve biztosítottként eltöltött időt, változatlanul ismerje el a gyereknevelés és a tanulás mai kedvezményeit;

— biztosítsa, hogy az ellátások összegében minden olyan jövedelem teljes egészében beszámítson, amely után járulékot kellett fizetni;

— tegye igazságosabbá az özvegyi nyugdíjrendszert;

— korszerűsítse az egészségre ártalmas és veszélyes munkát végzők kedvezményeinek szabályait;

— tartalmazza a már megállapított nyugdíjak reálértékének megőrzésére vonatkozó előírásokat.

2 A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat az új nyugdíjrendszerrel egyidejűleg határozza meg azokat az intézkedéseket, amelyekkel az érintett korosztályoknál csökkenthetők az átállás okozta feszültségek. Ezek közül az első feladat megvizsgálni a nők nyugdíjkorhatár-emelésének indokoltságát, és kialakítani a kapcsolódó rugalmas nyugdíjba vonulás feltételrendszerét.

3 Az önkormányzat előre meghatározott általános elvek alapján évente tegyen javaslatot a már megállapított nyugdíjak reálértékének megőrzésére, a korábbi reálértékükből jelentősen vesztett nyugdíjak differenciált emelésére.

4 Az önkormányzat a Nyugdíjbiztosítási Alappal való hatékony gazdálkodás, a finanszírozási feszültségek enyhítése érdekében szorgalmazza, hogy az alapból a nem nyugdíjbiztosítás körébe tartozó ellátások mielőbb kerüljenek át az állami költségvetésbe. Tegyen meg minden lehetséges lépést a vagyonjuttatás mielőbbi megvalósulása, a vagyon megfelelő hasznosítása érdekében. Szigorítsa a járuléktartozások behajtását saját hatáskörén belül, és kezdeményezze a szükséges és lehetséges intézkedéseket más területeken is.

5 A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat mielőbb alakítsa ki új igazgatási szervezeteit úgy, hogy az átszervezés és gépesítés az ellátás biztonságának megőrzése mellett szolgálja az igazgatási munka minőségének, hatékonyságának jelentős javulását is.

6 Az önkormányzat nemzetközi kapcsolatainak megfelelő alakításával ismerje meg és folyamatosan hasznosítsa a korszerű társadalombiztosítási rendszerek vívmányait.

Az Egészségbiztosítási Önkormányzattal szembeni követelmények

A lakosság kedvezőtlen egészségi állapota miatt az MSZOSZ olyan állami garanciával működő egészségbiztosítási rendszer kialakítását tartja szükségesnek, amelyben

— megtartható az alapvető egészségügyi ellátások térítésmentessége, hozzáférhető marad minden biztosított számára a gyógyulás lehetősége;

— megőrizhető a táppénz mértéke és reálértéke;

— megkülönböztetett figyelmet kap a megváltozott munkaképességű és munkaképtelen emberek ellátása;

— érvényesül a biztosítottak érdekvédelme és érdekképviselete.

Az MSZOSZ véleménye szerint indokolt, hogy a balesetbiztosítás önálló biztosítási ágként a jövőben váljon ki az egészségbiztosításból. A társadalombiztosítás rendszerének segítenie és ösztönöznie kell a megbetegedések megelőzésének minden lehetséges módszerét.

E célok elérése érdekében az MSZOSZ az Egészségbiztosítási Önkormányzattól a következő feladatok teljesítését várja el:

1 Az önkormányzat dolgozza ki javaslatát az önálló egészségbiztosítási törvényre, áttekintve, kiegészítve, és ha szükséges megváltoztatva a jelenlegi szabályokat. El kell érni azt, hogy a biztosítottak és az egészségügyi szolgáltatást nyújtók megállapodjanak a térítésmentes ellátás követelményeiről. valamint az egészségügyben kérhető térítési díjak mértékéről. A térítési díjakra vonatkozó szabályoknál az önkormányzat képviselje a legszegényebb rétegek érdekeit is.

2 El kell érni, hogy az egészségügyi reform során a biztosítottak, az ellátásra jogosultak véleménye is érvényesüljön. Az egyes intézkedések megfelelően előkészítve és ismertetve kerüljenek bevezetésre.

3 A reformintézkedések során meg kell határozni az egészségbiztosítási, egészségügyi ellátások szereplőinek — az állam, a települési önkormányzatok, az Egészségbiztosítási Önkormányzat és a szolgáltatást nyújtók — együttműködési szabályait, hatásköreit.

4 Az önkormányzat tegyen javaslatot a biztosítotti panaszok kivizsgálásának és orvoslásának gyors, hatékony és költségkímélő módszereire. Az ellenőrzésre és érdekvédelemre hozza létre területi és helyi önkormányzati szerveit.

5 Az önkormányzatnak gondoskodnia kell az Egészségbiztosítási Alappal való hatékony gazdálkodásról. A járulékfizetők számának jelentős csökkenése miatt el kell érnie, hogy az állam nagyobb szerepet vállaljon az egészségügyi ellátórendszer finanszírozásában.

6 Megvizsgálandó, hogy a tb olyan „beszállító" vállalkozásokban szerezzen tulajdont, amelyek — közvetlen kapcsolatuk előnyei alapján — a biztosítottak és a tb számára a szolgáltatásokat olcsóbbá tehetik.

7 Ki kell alakítani az Egészségbiztosítási Önkormányzatnak az új igazgatási szervezeteit úgy, hogy azok jól felszerelt, kis létszámú, hatékonyan működő egységek legyenek.

8 Az önkormányzat munkájába be kell vonni azokat az érdekképviseleteket, amelyeknek tagsága egészségi állapota miatt különösen érdekelt az Egészségbiztosítási Alap felhasználásának módjában (például Mozgássérültek Egyesülete, Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetsége, Hallássérültek Országos Szövetsége, betegegyesületek stb.).

9 Ki kell alakítani az egyházakkal és a különböző társadalmi szerveződésekkel az együttműködés feltételeit, különösen a krónikus betegek ápolásában, a szenvedélybetegek gyógyításában végzett tevékenységeknél.

Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége

Menjen el szavazni május 21-én

(Folytatás az 1. oldaról.)

mereteket és hazai tapasztalatokat mind a parlamenti választásokét, mind az önkormányzatokét. A BM választási irodájának vezetője jelezte, hogy a választás lebonyolítására 860 millió forintot fordítanak. Mint mondta, ez alkalommal nem készült centralizált névjegyzék a választópolgárokról, hanem — a főváros kivételével — a települések saját névjegyzékeket készítenek.

Pillanatnyilag egy igazságtalan rendszer működik — állapította meg *Havas Gábor* (SZDSZ) országgyűlési képviselő. Pártja véleménye szerint az egészségügyi alapellátást mindenki számára biztosítani kell(ene), függetlenül attól, tudja-e fizetni a járulékot. Ezzel szemben a törvény kimondja, hogy az ellátás nem mindenkinek jár. Arról azonban még nincsenek információk, hogy kik és hányan szorulnak ki az egészségügyi alapellátásból.

Havas Gábor szerint a járulékokat csökkenteni lehetne. A képviselő úgy ítéli meg, hogy kevés a jó szakember a társadalombiztosítás területén. Ezért kívánatos, hogy ne mamelukok kerüljenek be az önkormányzatokba. A szakszervezeteket arra figyelmeztette a képviselő, hogy megnő a felelősségük, az újságírókat pedig arra kérte, ne sugallják, hogy az önkormányzat csodaszer.

Bár az egészségügy (is) egy feneketlen zsák — mondta *Csehák Judit* (MSZP) parlamenti képviselő — semmi pénz sem lenne elegendő számára, de a jelenlegeitől feltétlenül több kell. Nem egy, hanem több forrásból: adókból, biztosítóktól, a helyi önkormányzatoktól, már csak azért is, hogy helyileg is megéljék az emberek, mire fordítják a pénzüket. A több pénz szükségességének hangsúlyozásával együtt az egyén felelősségvállalása sem nélkülözhető, miként a pénzeszközök felhasználásának ellenőrzése is fontos.

Csehák Judit a „nagy kassza parlamentjének" nevezte a társadalombiztosítást. Az önkormányzatoktól azt várom — mondta —, hogy ellensúlyt képezzen a kormánnyal szemben. Tud majd nemet is mondani, ha arra lesz szükség, s ezt a kabinet nem hagyhatja figyelmen kívül. Az önkormányzat munkájában a legfontosabb elemek: *a szakértők, a nyitottság és az érdekérvényesítés.*

A képviselőnő szlogent is ajánlott a választásokhoz: *„Akarja ön a mindenkori kormányt bosszantani? Akkor menjen el május 21-én szavazni."* Egy másik: *„Az egyetlen hiba, ha nem megy el szavazni."*

Mitől lesz más az önkormányzatoktól a társadalombiztosítás? — tette fel a kérdést *Nagy Sándor.* Önmagában az önkormányzat — legalábbis rövid távon — nem tud több pénzt szerezni. De kikényszerítheti a vagyonnal kapcsolatos döntéseket 1994 előtt, és ez már minőségi változást, nagy lehetőséget jelent. Nagyobb lehetőség nyílik a biztosítás és a szolidaritás elvének érvényesítésére is.

Ami azt a véleményt illeti, hogy úgyis a kormány és a parlament fog dönteni a jövőben is, nem az önkormányzat, erről az MSZOSZ elnöke azt mondta: *az önkormányzatok létrejöttével korlátozható, befolyásolható mind a kormány, mind a parlament. És ez sem lebecsülendő.*

A szakszervezetek nélkül azonban nem tudja feladatait megoldani az önkormányzat. Ezt azért (is) szükséges hangsúlyozni, mert vannak olyan politikai erők amelyek ki akarják szorítani a szakszervezeteket. Már hallani olyan vélekedéseket, miszerint ha érvénytelen lesz a választás, akkor ez érv lesz ahhoz: lám-lám, ennyit érnek a szakszervezetek.

Emlékeztetni kell arra, hogy a szakszervezetek felelőssége nagy. Ennek megfelelően készülnek a megmérettetésre. Ezt bizonyítják az MSZOSZ akciói is. Ám nemcsak a szakszervezeteken múlik a választások érvényessége. Kétségtelen, nagyon nehéz helyzetben van a társadalombiztosítás, és ez nem könnyíti a szakszervezetek szerepvállalását, de ez nem lehet ok arra, hogy félreálljanak. Ezt az ügyet vállalniuk kell az érdekvédelmi szervezeteknek, mert ha nem teszik, akkor is megy tovább az élet — nélkülük.

Nem pusztán az önkormányzatok létrejöttéről van szó, hanem többről és másról is. Hároméves szakasz lezárását jelenti a választás, a legitimációs viták tisztázását. A különböző nézeteltérések és ellentétek is más megvilágításba kerülnek majd május 21-e után. Ezért nem érdektelen a 25 százalékos küszöbérték elérése. Ehhez azonban mindenekelőtt el kell menni szavazni.

Kárpáti Sándor

Állásfoglalás

Szociális Európát, szociális piacgazdaságot!

1993. április 2-án, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége a kontinens szakszervezeteivel együtt fogalmazta meg elképzeléseit, követeléseit az európai szakszervezeti akciónapon.

Földrészünk munkavállalóinak közös érdeke a szociális Európa, a munkahelyek, a testvériség, a szociális igazságosság, a demokrácia és a béke Európája!

Jövőnk egységes Európája a közlekedés, a közös érdekek felismerése útján — nem pedig új gazdasági, szociális vasfüggöny leeresztésén keresztül jöhet létre.

Közép- és Kelet-Európa jövőjét a sikeres modernizáció, annak a társadalmi konszenzusra épülő megvalósítása határozza meg. Térségünk boldogulása közös Európa záloga is.

Nem tartjuk szükségszerűnek hazánkban a több mint 700 ezer fős munkanélküliséget, a fokozódó elszegényedést, a romló szociális helyzetet, milliók lecsúszását. Olyan kormánypolitikát szorgalmazunk, mely e kihívásokra képes választ adni.

A felelősség a magyarországi döntéshozóké, problémáink megoldása azonban nemcsak magyar ügy! Térségünk jövőjének alakulásában, a modernizáció sikerében a fejlett Európa is felelősséget visel. Ennek vállalása azonban nem merülhet ki csak a segítségnyújtásban.

A siker záloga abban rejlik, hogy a nemzetközi gazdasági kapcsolatok alakításában, a döntéshozatalban a szociális partnerek mindegyike részt vegyen, részt vehessen.

Ebben a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége kész konstruktívan együttműködni a hazai és nemzetközi szervezetekkel, de el is várja, hogy azok a szakszervezetek véleményének ismeretében hozzák meg az ország gazdasági fejlődését, szociális állapotait érintő döntéseiket!

Az európai szakszervezeti akciónapon, az MSZOSZ által rendezett pódiumvita részvevői csatlakoznak az Európai Szakszervezeti Szövetség felhívásához.

Megállapodtak a vasutasok idei bérfejlesztéséről

(Folytatás az 1. oldalról.)

végül a kifogásolt tételeket elfogadta, és az így fölszabadulo berrel az alapbér összeget korrigalta. A MAV költségeiből a béremelesre fordítható összeget 160 millióval megemelte. Így valt lehetővé, hogy az átlagos alapbéremelés 12-ről 16 szazalékra nőhetett. Ez az alapbér-emelési mérték átlagosan havonta, személyenként 2450 Ft bérnövekedést jelent.

A tarifaráállás 82,4 százalék lesz

A tervezett 78 százalékos tarifaráállás helyett sikerült elérni 82,4 szazalékos új szintet, amely a 70 szazalekhoz kepest 17,7 szazalekos emelkedést jelent (12,4 : 70 × 100). Tehat ha a munkavallaló eddig a 70 százalékos szinten állt, akkor alapbére például a 13. osztaly 8 fizetési fokozataban (22-24 évi gyakorlati idő) az eddigi 23 100 forintos alapbér 27 200 forintra emelkedik. A növekedés 4100 forint, természetesen havonta.

A legkisebb béremelés 6 százalék lehet.

Talán a legélesebb vitát — elsősorban az erdek-kepviseleti szervek között — az váltotta ki, hogy legyen-e kotelezo beremeles vagy ne? Később viszont már azon folyt a vita, ha lesz, ennek milyen legyen a mertéke. A munkáltató 5—7,5 százalék közötti mértéket javasolt. A VSz 7 szazalékot tartott indokoltnak, mas szakszervezetek legfeljebb 5 szazalékot akartak elfogadni.

A Vasutasok Szakszervezete eroteljesen képviselte annak a 10-12 000 munkavállalónak az érdekét is, akik enélkül semmilyen többletbért nem kaptak volna. Ezek a munkavállalók elsősorban a kis fizetésű, 1—5. osztályba soroltak, a budapesti pályaudvaron dolgozók és bizonyos iránvítási területen foglalkoztatott szellemi foglalkozásúak.

Abban sikerült megállapodni, hogy 6 százalékos mértékű alapbéremelést kaphatnak azok a dolgozók, akik a 82.4 százalekos tarifaráállási előírás miatt béremelést nem vagy ennél kisebb mértékűt kapnának. Ez alól a szabály alól kivételt képeznek azok, akik a tarifaérték 100%-át elérték vagy meghaladták. A kötelező béremeléssel sem lehet több a bér a 100%-os tarifaértéknél. Például ha valaki eddig 96 százalékon állt a tarifaráállás szintjében, az csak annyi béremelést kaphat, amellyel a 100 százalékot eléri.

A béremelés kezdete április 1.

A megállapodás szerint a tarifatáblázat induló bére továbbra is 8000 forint maradt. Felmerült olyan igény is, hogy a kezdő bér a minimálbér, vagyis 9000 forint legyen. Ezt a megoldást senki sem támogatta, mivel ez azt jelentette volna, hogy az egyes bértételek emelkednek 12,5 százalékkal, s így alig marad volna lehetőség a ráállási mérték növelésére. (Legfeljebb a 70% helyett 72-73%-ot lehetett volna elérni). Így a 100 százalékos tarifaszint elérése továbbra is távoli cél maradt volna.

Abban sem volt vita, hogy a béremelés kezdő időpontja április 1. *A felemelt bért a május 10-ig esedékes bérfizetéskor folyósítják először.* Az április 1-jétől kezdődő béremelés előnye, hogy havi szinten így magasabb összegű bérfejlesztést lehet végrehajtani ugyanabból a fejlesztési keretből, mintha a januártól valósították volna meg az emelést. Hátránya viszont, hogy jelentős mértékben — ebben az esetben több százmillió forinttal — már megterhelték az 1994. évi béremelési lehetőséget.

Egyéb intézkedések bérvonzata.

Az előzőekben már utaltam arra, hogy a MAV az éves bérköltség részeként olyan intézkedések bérkihatasát fedezi a mostani béremelésen felül, amelyek részben a múlt évi szabalvok alapjan, részben a januar 1-jétől tett rendelkezések értelmében valósulnak meg. A múlt évi intézkedések közül ki kell emelni az uj Munka Törvénykönyvét, amely több olyan intézkedést is tartalmaz, amelynek folvó évre is van bérkihatása (pl. többletszabadság biztosítása, átlagkereset elszámolása a le nem dolgozott időre stb.) Többletbért igénvel az a helvzet is, hogy a múlt évben központilag elrendelt reszmunkaidőt kellett minden nappalos dolgozonal alkalmazni, amelv csokkentett bérrel járt. *Mivel az idén ilyen foglalkoztatást nem terveznek, így több bért kell kifizetni mint a múlt evben.*

Külön fedezik le az úgynevezett soros előléptetés (január 1-jétol 20 000 vasutas részesült átlagosan 4 szazalékos béremelésben) bérigenyét es a 8000 forintról 9000 forintra felemelt minimálbérhez szukseges bért. Ezek összesen mintegy 5 százalékkal növelik az átlagkeresetet.

A béremelés mértéke végeredményben 1993. április 1-jétol a múlt évhez kepest korülbelül 21 százalekkal és összességében erre a célra a MÁV 3,3 milliárd forintot fordit.

A megállapodás egyéb tényezoi.

A bérfejlesztésről szóló megállapodasból meg harom kerdést kell kiemelni:

Az egyik, hogy ki nem kaphat béremelést. Béremelesben nem reszesülhet az, akinek a bérfejlesztes időpontjaban az Mt. szerinti munkaviszonva megszüntetese már folyamatban van, aki a felmondási idejét tolti, illetve az erről szóló értesitést megkapta.

A megállapodas kimondja, hogy az 1992. december 9-i megállapodasban foglaltakkal és a teljesítményekkel összhangban a MÁV folytatja a racionalizalást. Az alapberfejlesztés bérigénye meghaladja a bérfejlesztési forrás alapbére fordítható részet, azonban ez okból közvetlen elbocsátásra nem kerülhet sor.

Végül szerepel a megállapodásban az is, hogy a bérfejlesztes általános elvelt a berrendszer hatálva ala nem tartozó (pl. a gyermekintezmenvek dolgozói) és a részmunkaidoben foglalkoztatott munkavallalói körnél is ervényesiteni kell.

Összefoglalasul megállapítható, hogy a Vasutasok Szakszervezete ez évben is mindent megtett, hogy a munkavállalók béremelese kedvezo, elfogadható legyen. Azt is el kell ismerni, hogy a továbbra is csökkenő szállítási teljesitmények, és a MÁV kedvezőtlen gazdasági helvzetéhez képest a munkaado is törekedett kielégítő bérfeilesztést biztositani a munkavallalók részére.

S. J.

Május 21. — az igazság pillanata

A társadalombiztosítási önkormányzati képviselők, illetve az üzemi, közalkalmazotti tanácsok tagjainak választása, május 21-e, a közelmúlt talán legnagyobb kihivása a szakszervezetek, a munkavállalók, általában a civil társadalom számára.

Nagy kérdés, hogyan reagálunk ezekre a kihívásokra. Nagy kérdés, hogy a bizalmi valság, amely a szakszervezeti mozgalmat az elmúlt években övezte — amelynek kétségkívül alapja a korábbi evtizedek szakszervezeti működeséről szerzett tapasztalat csakúgy, mint az átalakulas soran ejtett mely sebek: a munkanélküliség, az elszegénvedés, a kilátastalansag — tovább tart-e vagy csillapodni látszik. A politikai intezményrendszer működése, a partok, a parlament a kormány tevékenységének megitélese a tb-választások alkalmaval is az érdektelenséget, az elfordulást, a közömbösséget erősiti-e vagy éppen ellenkezoleg. Annak megértéset jelenti-e, hogy a munkavallalóknak a biztositottaknak egvetlen esélyük, hogy megszervezik, megerositik salát érdekvédelmi, érdek-képviseleti szervezeteiket, hogy odaállnak a szakszervezetek mellé. Ami másfelől azt is jelenti, hogy szavazatukkal, részvételükkel megálljt parancsolnak azoknak, akik meg mindig a szakszervezeti mozgalom lebontását, kirekesztését tekintik életcéljuknak.

Meglehet, hogy sokan elégedetlenek azzal, amit a munkahelvükön a szakszervezet csinál, nem érzik maguk mögött a szakmai-ágazati szakszervezetet, nem tartják szimpatikusnak, amit egy országos szakszervezeti szövetség — például az MSZOSZ — vagy annak vezetői, képviselői tesznek. Lehet, hogy igazuk is van, lehet, hogy csak nincs megfelelő ismeretük mindarról, amit a szakszervezetek csinálnak.

Tőlük is azt kérem, hogy ne általában, és ne sommásan mondjanak véleményt, s főleg ne úgy, hogy netán távol maradnak a választasoktól. Másoktol pedig kivaltkepp: ha van bizalmuk a szakszervezetek iránt — esetleg csak megelőlegezett vagy tapasztalatokon nyugvó — vegyenek részt a választáson, és szavazzanak arra, akit eszük és szivük szerint erre a legmeltóbbnak tartanak.

Az MSZOSZ eltökélte, hogy a legváltozatosabb formában törekszik a munkavállalók, az allampolgarok véleményét, javaslatait megismerni, összegyüjteni, munkájában figyelembe venni. Mi valóban számítunk mindenki vélemenyére, nem a magunk akaratát kívanjuk másokra erőltetni, erre van éppen elég jelentkező. A dolgozó emberek, a nyugdíjasok, a pályakezdő fiatalok törekvései, gondjai, elképzelései alapján szeretnénk alakitani sajat politikánkat a reálisan elvállalható határok között.

Az MSZOSZ eddig is erre törekedett, több-kevesebb sikerrel. Mindez természetesen nem könnyű, hiszen egy ekkora szervezetben jelentősek a távolságok, a „szélső pontok". A legrosszabb helyzetben lévő, legradikálisabb tagjaink szerint nem elég kemény, amit az MSZOSZ csinál, az elfogadható helyzetben levő, a napi fenvegetettséget nem érző, vagy éppen megfélemlített tagjainknak pedig olykor túl veszélvesnek, érdekesnek tűnik az MSZOSZ fellépése. Ezért rendkívül nehéz azt a szűk mezsgyét megtalálni, amelyen — ha nehezen, ha küszködve is — valamennyire mégis előrejuthatunk.

Az MSZOSZ-nek, a Magyar Szakszervezetek Országos Szovetségének nem most kell bemutatkozni. Ez a szövetseg önerőből volt képes a megújulás, az átalakulás útjára lépni. S ha kevesen is vannak, akik nálam elégedetlenebbek lennének ennek ütemével, mégis tény, hogy a változás, az átalakulás irányа nem kerdőjelezhető meg, nem fordítható vissza és ma is a legtöbb munkavállaló bizalmát élvezi hazánkban. Azt a bizalmat, szolidaritast, amelynek láthatatlan szálai egy munkahelyen, egy településen, egy szakmán belül szövődnek és allnak összse erős hálóva országos méretekben.

Ez a szakszervezeti szövetség kiélezett konfliktusokkal terhes szituaciók egész során ment végig — a taxisblokádtól az elmúlt év novemberi ET-megállapodásig —, soha nem engedve pillanatnyi csabitásnak, de nem engedve álláspontjának lényegéből sem. *Nem igértünk fut-fát az embereknek, de a legnehezebb körülmények kozott is felmutattunk szerény eredményeket.*

Most sem szeretnénk felülni a szocialis demagógia lovára, és azon körbeugetni az orszagot. Általunk realisnak tartott és a biztosítottak, a munkavállalók érdekeit messzemenően figvelembe vevő programmal készülünk a választásokra — és közben nap mint nap azért dolgozunk, hogy az egves helyeken a megrendült bizalom helvreálljon, más helyeken tovább erősödjön. Mindenféle választástól függetlenül ezért dolgoztunk ki javaslatokat a munkanélküliség mérséklésére, az elszegénvedési folvamat megállítására, a privatizació nvíltabbá, átláthatóbbá, a munkavallalók érdekeit jobban szolgálóvá tételére. Ezért „szállunk be" olvkor konkrét vállalati ügyekbe is, mert számunkra minden egves ember sorsa fontos, ha egvelőre oly keveset is tudunk tenni sokak érdekében.

Ez az írás nem akar ünneplőbe öltöztetett leánykérő lenni. A megfontolt lányokat, asszonvokat egyébként is jobban érdekli, hogy néz ki a „vőlegény" hétköznap, munka közben, családi körben, mint alkalomhoz szabott ünnepi ruhában. Ezt azért is állítom, mert a legfontosabbnak azt tartom, hogy minél többen elmenjenek május 21-en választani és nem azt, hogy ki melyik szakszervezetre fog szavazni. Még akkor is így van ez, ha egyébként számomra, mint szervezet, az MSZOSZ a legfontosabb, és remélem, ezzel még nagyon sokan vannak így az aktív munkavállalók és a nyugdíjasok, a fiatalok, a nők és a férfiak körében egyaránt.

Május 21-e, remélem, az igazság pillanata lesz ..

Nagy Sándor,
az MSZOSZ elnöke

Szociális biztonság nélkül nincs politikai stabilitás

Pódiumvita az európai integrációról

Mi a szerepe a szakszervezeteknek az európai integrációban? Ez volt a gondolati magja annak az érdekes és tanulságos pódiumvitának, amelvet az MSZOSZ szervezett a közelmúltban rangos előadókkal.

Nyitó előadásában *Kádár Béla* külgazdasági miniszter kiemelte, hogy szabadkereskedelmi megallapodások révén a magyar ipari termelés 60 százaléka után megszűnnek a vámok és egyéb kereskedelmi korlátozások. Vagyis 310-320 millió dollár bértámogatáshoz jut a magyar gazdaság. Az EK-tárgyalásokon olyan megállapodásokat sikerült elérni, amelyek megalapozzák a magyar gazdaság fejlődését az Európai Közösség teljes jogú tagságára.

A miniszter így foglalta összse a kormány Európa-politikáját: *Nincs biztonság politikai stabilitás nélkül, nincs politikai stabilitás szociális biztonság nélkül, nincs szociális biztonság foglalkoztatottság nélkül, nincs foglalkoztatási biztonság gazdasági növekedés nélkül, ehhez pedig piacok és erőforrások kellenek.*

Hans Beck, az EK magyarország: misszijának igazgatója azt hangsúlyozta, hogy a munkavállalók érdekeit nem lehet csupán nemzeti keretek között képviselni. Kijelentette, hogy Európát nem tudja elképzelni Magyarország nélkül.

Ugyanakkor figyelmeztetett a nagykövet: tévednek azok, akik az Európai Közösséget az ígéret földjének tekintik. Ott is valós gond a munkanélküliség (16 millió emberről van szó) és a szegénység. Számolni kell ellenérdekeltségekkel is. Ezért türelemre és megfontoltságra intett, nehogy az illúziók csalódottságba csapjanak át.

Palánkai Tibor, a Budapesti Közgazdaság-tudományi Egyetem professzora arra hívta fel a figyelmet, hogy nem elég a szabadkereskedelmi megállapodásokban bízni; állandó fejlesztésre is törekedni kell. Úgy tűnik, kicsit túl egyoldalúan nyitottunk. *Jobb piacvédelemre, termékvédelemre, fogyasztovédelemre lenne szükség.*

Alkalmazkodnunk kell és integrálódni Európába — a szakszervezeteknek is —, de fokozatosan. Nem szabad a mezőgazdaságot leépíteni és erdekeit alárendelni az EK-tagsagnak. E helyett struktúraváltásra, termekváltásra van szükség. Ezért fontos kérdés az oktatás, a szakképzés, az átképzes, a munkaerő minősége.

Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke, a pódiumvita házigazdája meghatározónak nevezte az európai integrációt, ugyanakkor szorgalmazta, hogy vegyék komolyabban a szociális dimenziót, figyeljenek jobban a szociális partnerekre. Úgy ítélte meg, hogy a szociális dimenzió nem egyszerűen elméleti kérdés, hanem gyakorlati probléma, hiszen az Európai Közösségben is növekszik a munkanélküliség. Emlékeztetett rá, hogy 11 ország — Nagy-Britannia kivételével — aláírta az Európai Szociális Chartát, de maguktól nem mennek előre a dolgok. *A szociális Európa megteremtése harci kérdés is.*

Arra is figyelmeztet az MSZOSZ elnöke, hogy miközben az európai integrációról beszélünk, Magyarországon 700 ezer munkanélküli van, jelentős az elszegényedés, a rossz közérzet. Ezt mérsékelni kell(ene). Ebben szerepet tudnak vállalni a szakszervezetek, de mindenekelőtt a gazdaságpolitikan kellene változtatni, hogy az a gazdasági növekedés irányába hasson.

Ezért az MSZOSZ olyan kormánvzati politikát szorgalmaz — állapítja meg a szövetség állásfoglalása —, amely képes gátat vetni a munkanélküliségnek, az elszegénvedésnek, milliók lecsúszásának. Közös érdek a szociális Európa, amely azonban csak a kölcsönös érdekek alapján, nem pedig új gazdasági, szociális vasfüggöny leeresztésével jöhet létre. *Országunk és térségünk jövőjéért Európa is felelősséggel tartozik!* — szögezte le az állásfoglalás.

„Nélkülünk nem megy!" Ez volt a tanácskozás mottója, amelynek értelmét és üzenetét a következőkben fogalmazhatjuk meg: egyrészt Magvarország nélkül *„nem megy"*, hogy egységes Európa jöjjön létre. Másrészt a szakszervezetek arra törekednek, hogy konstruktív partnerek legvenek az európai integrációs folyamatban.

K. S.

A világ legerősebb villamos mozdonya

A világ legerősebb négytengelyes villamos mozdonyát tavaly állították hivatalosan üzembe Németországban. A híres ABB Henschel cég a múlt év közepére egy DB villamos mozdony elektromos berendezését az új követelmények szerint alakította át. *„Most a mozdony, mint egy Ferrari, álló helyzetből 16 másodperc alatt gyorsul fel a 200 kilométerlóra sebességre"* — mondta nem kevés büszkeséggel *Eberhard Beyer*, az ABB cég elnöke. Az új mozdonyt az átalakításban közreműködő műszaki szakemberek részvételével megtartott különjárat alkalmával szimbolikusan adták át *Theo Rahn* úrnak, a Német Szövetségi Vasút müncheni központi hivatala elnökének.

A jelenleg létező összes energiaátalakítással működő villamos mozdonyok teljesítményelektronikája közül ennek az új mozdonynak a legerősebb, legnagvobb teljesítményre képesek a berendezései.

O. K.

Százéves a szentes—hódmezővásárhelyi HÉV

Feltárja a múltat a centenáriumi bizottság

Nagy aktivitás jellemzi a Szentes—Hódmezővásárhely HÉV centenáriumi bizottságának a munkáját. A legutóbbi munkaértekezlet házigazdája Szegvár önkormányzata volt. Jelen voltak a vonalszakasz állomásfőnökei, polgármesterei, akik mind részesei a jubileumi program megvalósításának. A centenáriumi vállalkozás jelentőségének az elismerését jelezte, hogy a munkamegbeszélést jelenlétével megtisztelte *Lehman István* Csongrád Megye Közgyűlésének elnöke, aki a megye támogatásáról biztosította a jubileumi emlékezés programját. A MÁV Szegedi Üzletvezetőségét *Szabó Gyula* osztályvezető és *Decsky Antalné*, a bizottság tagja képviselte.

A bizottság legfiatalabb tagja *Bede András*, a szentesi *Horváth Mihály Gimnázium* tanulója, aki átadta a centenáriumi bizottság, ok a vonalszakasz történetéhez kapcsolódó értékes feltáró dolgozatát a felszámolt Szegvár—Árpádhalom Gazdasági Vasút történetéről és felszámolásáról.

A dolgozatból kitűnik, hogy az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció áldozata lett ez a gazdasági vasút. A lakosság hiába tiltakozott a jól kihasznált keskenynyomközű vasút felszámolása ellen. A gazdasági vasút nyomvonala mellett épült tanyák és majorok, az állami gazdaság vasúti közlekedés nélkül maradtak. A derek gyházi téglagyár egyetlen fuvarozási lehetősége, a GV volt. A vasút megszüntetésével a gyárat elzárták a külvilágtól.

A bizottság egyik legidősebb, de töretlen ambiciójú tagja *Krauser Gyula*, aki 35 évig volt Szegvár állomásfőnöke, gondosan megőrzött vasúttörténeti anyagot bocsátott a centenáriumi bizottság rendelkezésére.

Kruzslic István Hódmezővásárhely Levéltárának igazgatoja és *Rózsa Gábor* szentesi mérnök muzeológus már összeállították a centenáriumi vonalszakasz történetéről szóló tanulmányukat, amelvek alapján népszerű, olvasmányos publikációs kiadvány készül.

A sokrétű kutatómunka nyomán előkerült a „pásztorleves" 100 éves receptje, amely szerint a centenáriumi bizottság ülésére a résztvevők munkaebédjére elkészítették az ételt. A birkanyakbetéttel főzött savanyú „pásztorlevest" a májusi, Szegvárra kihelyezett megvegvűlés résztvevői is megkóstolják.

Fogas Pál

TÚL A FÉLIDŐN

Készül a sokat tudó szállításirányítási rendszer

A SZIR-t nyolcezer vasutasnak kell megismernie

A világ egyik legfejlettebb szállításirányítási információs rendszere készül a MÁV Számítástechnikai Intézetében. Nem kis munka ez, sok szakember bevonásával is három év kell hozzá. 1991 szeptemberében fogtak hozzá, és most — túl a félidőn — arra kértük Hercegh Imrét, az oktatási csoport szakmai vezetőjét, Andersen Consulting főmunkatársát és G. Nagy Jánost, a csoport MÁV-tagjainak vezetőjét, ismertessék, mi a rendszer célja, kik fogják használni és mikor.

— Ez az új rendszer, amit mi SZIR-nek rövidítünk, a MÁV dolgozóinak többségét érinteni fogja — kezdi a beszélgetést Hercegh Imre. — Legalább négyezer ember napi kapcsolatban lesz vele, és további négyezernek a tevékenysége ellátásához ismernie kell. A MÁV-nál már körülbelül tíz éve felmerült egy átfogó hálózati rendszer létrehozásának gondolata. Az üzemeltetés racionalizálásához, a hatékonyság növeléséhez, a szállítási feladatok kézben tartásához elengedhetetlen egy ilyen országos számítógépes rendszer.

Régebben még úgy gondolták, hogy a MÁV saját erőből fogja ezt fokozatosan megvalósítani, később — 1990 januárjában — tendert írtak ki. *A győztes az Andersen Consulting nevű nemzetközi cég lett.* Ez a cég mint fővállalkozó, a MÁV szakembereivel együtt azon dolgozik, hogy olyan rendszert alakítson ki, amellyel az aruszállítás minőségi és határidőre vonatkozó igényeit ki lehet elégíteni. A rendszer a fuvarozási ajánlattétel pillanatától végigkíséri az egész áruszállítási folyamatot: támogatja az üzemi folyamatok szervezését, megteremti a racionális üzemeltetés feltételeit. A SZIR olyan komplex rendszer, amely átfogja az egész hálózatot, és közvetve a legtöbb áruszállítással kapcsolatos vasúti folyamatot is.

— Mikortól működik majd ez a rendszer?

— Terveink szerint 1994 második felében lép üzembe. Addig még ki kell építeni az adatátviteli hálózatot, és el kell látni az állomásokat számítógépekkel. *Körülbelül 150 állomáson 800—900 terminállal üzemelő rendszert telepítenénk.* Ma még korai lenne ezeket üzembe helyezni, de mivel a szakembereknek időben meg kell tanulniuk a gépekkel való munkát, az ütemezésre nagyon kell figyelnünk.

— A rendszert körülbelül nyolcezer vasutasnak kell megismernie. Ez nagyon nagy szám, főleg, ha figyelembe vesszük, hogy többségük bizonyára nem is ismeri a számítógépeket.

— Ahhoz, hogy ennyi embert felkészítsünk, nagyon nagy szervezőmunka kell — folytatja. — Az oktatási rendszer kidolgozásán nyolcan munkálkodunk. Egy hólabdaszerű oktatási tervet készítünk elő. Először is összehívunk egy oktatói tanácsadó testületet, amely egy harminc-negyven tagú, teherszállítási tapasztalatokkal rendelkező gárda lesz. Ők egyrészt közreműködnek a tananyag elkészítésében, másrészt ellenőrzik, hogy szakmailag is érthető-e a tananyag. *A készülő tankönyv igen részletes és nagy terjedelmű lesz: körülbelül ezeroldalas.*

A tanácsadó testület tagjaiból kerülnek majd ki az úgynevezett első generációs oktatók, körülbelül huszonöten. Ők két hónapos, bentlakásos tanfolyamon fognak részt venni. Ez idő alatt tökéletes SZIR-szakemberekké és SZIR-oktatókká válnak. Ezután ők fogják kiképezni a második generációs oktatókat, akik hozzávetőleg 300-an lesznek. Az utóbbiak körzetesítve oktatják majd a tényleges felhasználókat. Így jut el a rendszer a kis állomásokra is.

— Mi lesz azokkal az állomásokkal, amelyek nem lesznek bekapcsolva a rendszerbe?

— *Ezek forgalma is kapcsolódik — de csak közvetetten — a SZIR-hez. Tehát az itt dolgozóknak is ismerniük kell majd a rendszer logikáját, és ugyanez vonatkozik a vezető állású vasutasokra is.*

A tankönyvhöz oktatási segédlet is kapcsolódik. Ez az oktatókat igazítja el arról, mit kell előadniuk az órán. Az oktatás kurzusokban folyik majd. Ezek leckékből állnak. A tanulóknak a tanfolyam megkezdése előtt célszerű önképzés formájában megismerkedni a számítógép kezelésével. Ha leülnek a gép mellé, akkor a számítógéptől megkapják a végrehajtandó utasításokat. Ennek az az előnye, hogy semmi és senki nem sürgeti őket, tehát saját, egyéni ütemük szerint haladhatnak.

Így tehát majdnem játszva történik a tanulás. Az első néhány lecke tulajdonképpen barátkozás a számítógéppel. Azután következik a „sűrűje". Az egész program elsajátítása mintegy negyven-ötvenórás gyakorlást kíván. Aki ezen túl van, annak még részt kell vennie egy körülbelül negyvenórás tantermi oktatáson. Ez egy, maximum két hetet vesz igénybe.

A tankönyvön és az oktatási segédleten kívül készül még egy felhasználói kézikönyv. Ez a számítógépek kezelőit világosítja fel teendőikről, a leggyakoribb hibák esetén vagy olyan mindennapos problémáknál, mint a papírbefűzés vagy a szalagcsere.

Ha a rendszer már működni fog, megszervezik a segélytelefon-ügyeletet is. Így amennyiben olyan gond van a géppel, amit a kezelő maga nem tud megoldani, éjjel-nappal felhívhatja a tanácsadót, aki eligazítással szolgál majd. Ezzel a lehetőséggel — különösen az első időszakban — bizonyára sokan élnek majd.

Az egész szállításirányítási információs rendszer természetesen feltételezi, hogy a MÁV-nak lesz szállítanivalója. A készítők ebben a tekintetben optimisták. A hátralevő másfél évben még rengeteg a teendőjük nekik is, és annak a több ezer vasutasnak, aki majd a rendszert használni fogja. Már csak azért is, mert a tananyagból mindenkinek vizsgáznia kell, s — mint beszélgetőpartnereim mondják —, *akik nem tudnak, vagy nem akarnak tanulni, azoknak nemigen lesz helyük a jövő vasútjánál.*

A rendszer — amelyet a MÁV a második közlekedési program keretében világbanki kölcsönnel valósít meg — rendkívül értékes. Egy azonban biztos: olyan korszerű, magas színvonalú információs rendszerről van szó, amely ritkaságnak számít még a fejlett nyugati országokban is, és amelyre még sokáig lehet büszke a magyar vasút.

Csop Veronika

A mulasztókat felelősségre vonják

A MÁV szakértői befejezték a pörbölyi baleset belső vizsgálatát

A MÁV-nál befejeződött a tizenkét halálos áldozatot követelő pörbölyi baleset belső, szakértői vizsgálata. Ennek eredményéről, április 15-én, a MÁV Vezérigazgatóságon sajtótájékoztatón számoltak be. *Sipos István* vezérigazgató-helyettes — a vizsgálóbizottság vezetője — elmondta: *a belső vizsgálat elsősorban arra terjedt ki, hogy a vasút betartotta-e a biztonságos közlekedés szabályait.* Megállapították, hogy a tragédiáért nem a MÁV, hanem a buszvezető a felelős, mert megszegte a KRESZ 39. paragrafusának előírásait. Ez a paragrafus a vasúti átjárók megközelítését szabályozza.

Papp Pál beszél Fotó: Tüttő

A MÁV szakértői ugyanakkor *a baleset közreható okaként jelölték meg, hogy a mozdonyvezető nem tartotta be az F 3-as utasítás 829. pontját.* Eszerint ugyanis a pályára engedélyezettnél jóval alacsonyabb — a 78 helyett 15 km/órás — sebességgel kellett volna az útátjárót megközelíteni. A szakértők szerint csupán két másodpercen múlt a baleset, vagyis annyi időn, ami elegendő lett volna ahhoz, hogy az autóbusz vezetője balra nézzen, s akkor láthatta volna a közeledő vonatot. Ugyanakkor — a balesettel nem közvetlen összefüggésben — *hibásnak tartják a vonatvezetőt, a személyzetirányítókat, a részlegvezetőket, továbbá a pécsi távközlési és biztosítóberendezési, fenntartási főnökség főmérnökét.*

A sajtótájékoztatón részt vett és szót kért *Papp Pál*, a VSz elnöke. A szakértői véleményeket meghallgatva abból indult ki, hogy a pörbölyi és az utóbbi hónapok súlyos balesetei egyértelműen a közlekedési morálra vezethetők vissza. Hangsúlyozta: ha valaki figyelmen kívül hagyja a tilos jelzést, megkerüli a félsorompót és úgy megy át a síneken, hogy nem néz körül, nem győződik meg arról: jönne vonat, *felelőtlen cselekedetével nemcsak saját, hanem mások életét is kockáztatja.*

A másik, amiről az elnök említést tett, az a közúti-vasúti kereszteződések technikai átalakítása, ami a sajtóban is hangot kapott. Ez nem új találmány — húzta alá! — a vasutasok is régóta szorgalmazzák, de pénz nélkül itt sem lehet haladást elérni. Remélhetőleg az új vasúti törvényben a parlament ezt is az állam felelősségévé teszi. Ha ez megtörténik, az aktív biztonságot csak azután lehet a kívánt mértékben fokozni és erősíteni.

A felelősség kérdéséhez kapcsolódva rámutatott: *a vasút működtetése, egy vonat közlekedtetése nem egy emberen múlik, ez csapatmunka.* Azt senki nem vitatja, hogy a mozdonyvezető a vonat közlekedésének nélkülözhetetlen eleme. De ez nem egyedül csak rajta múlik. Ahhoz, hogy egy vasúti szerelvény mozgásba lendüljön, a forgalmi szolgálattevőtől a menetirányítókig, sokan hozzáadják munkájukat. A csapatmunkát tehát minden körülmények között ki kell hangsúlyozni. Van ennek olyan eleme is — ez a vasút felelőssége —, amit az útátjárókban történt baleseteknél is sokan számon kérnek, s egyesek úgy tüntetik fel, ez alól a MÁV ki akar bújni. Ezt csak a kívülállók látják így. A vasúti baleseteket, bármilyen jellegűek is legyenek, mindig szigorúan vizsgálják. Ezek a vizsgálatok a vasutasokra nézve nem mindig kellemesek, mert néha olyanokat is zaklatnak, akik vétlenek. *Ilyen esetekben a szakszervezetnek is meg van a maga szerepe, ami nem más, mint az objektivitást megőrizve az ember, a vasutasok védelme.*

A VSz elnöke végezetül felhívta a figyelmet arra, hogy a vasúti-közúti átjárókban történt balesetek 96 százaléka nem a vasutasok, hanem a közúti járművezetők hibájából történt. A sajtóban megjelent írások, a pörbölyi baleset óta nem ezt tükrözik.

— Amikor a médiák „általában" bírálják a vasutat, s a vádlottak padjára akarják ültetni a vasutasokat — hiszem, hogy nem rosszindulatból, hanem inkább felszínességből teszik —, akkor arra is gondoljanak, hogy ez nyolcvanezer ember lejáratását jelenti. A vasutasok ezt nem érdemlik meg. Annál is inkább, mivel rosszak a munkakörülményeik, kedvezőtlenek a jövedelmi viszonyaik. Évek óta romló technikai feltételek mellett kell dolgozniuk, télen, nyáron helytállniuk. A sajtó, a médiák, közéletformáló tényezők is. Ha felületesen tájékoztatnak, azzal kárt okoznak.

★

A pörbölyi baleset áldozatainak hozzátartozói részére — humanitárius megfontolásból, a MÁV 800 ezer, a Vasutasok Szakszervezete pedig 200 ezer forint segélyt utalt ki.

(visi)

Számottevően csökkentek a foglalkozási balesetek

Nehéz helyzetben van a baleseti statisztika elemzője, amikor arra vállalkozik, hogy értékelje a MÁV 1993. első negyedévi foglalkozási baleseti helyzetét, összehasonlítsa a múlt év első negyedévének adataival. A nehézség abból adódik, hogy a múlt év baleseti adatai között szerepelnek azoknak a gazdálkodószervezeteknek, intézményeknek az adatai is, amelyek 1993. január 1-jével már nem tartoznak a MÁV szervezetébe. Ezért az összehasonlító elemzésnél a létszámadatok alakulásából indultunk ki, és ezzel hoztuk összefüggésbe a foglalkozási baleseti helyzet értékelését.

A bázisidőszakhoz viszonyítva a MÁV létszáma 23 százalékkal csökkent. A foglalkozási balesetek száma 31 százalékkal mérséklődött. Ezen belül közel 39 százalékkal kevesebb üzemi baleset fordult elő. Kisebb mértékben, mindössze 10 százalékkal csökkentek az úti, üzemi balesetek. Kedvezőtlennek tartjuk, *hogy három halálos üzemi baleset következett be ebben a negyedévben.* Csonkulásos baleset nem fordult elő.

Jelentős mértékben csökken a három napon túli baleset miatt kiesett munkanapok száma. Az üzemi balesetek miatt kiesett munkanapoké 24 százalékkal kevesebb a bázisidőszakénál. Az üzemi balesetet szenvedettek egy főre eső gyógyulási ideje több mint 42 nap. Ez azt igazolja, hogy a balesetből eredő sérülések súlyosbodtak.

A foglalkozási balesetek okozatai és körülményei megoszlásait vizsgálva, egyértelműen meg lehet állapítani a MÁV-nál bekövetkezett szervezeti változásokat. A kényszerpályán közlekedő járművek javítása során bekövetkezett balesetek 76 százalékkal csökkentek. Még ennél is kisebb arányban fordultak elő fa- és vasipari gépeken végzett munkák során történt balesetek. Ezek a balesetek elsősorban a járműjavítókban voltak jellemzőek. Ugyanilyen csökkenés jellemző a hagyományos kéziszerszámokkal végzett munkák közben előforduló baleseteknél is.

Arányaiban kevesebb a baleset a kézi vagy a gépi rakodási munkáknál. Nyilvánvaló, hogy ez összefügg az árufuvarozási teljesítmények visszaesésével.

Az úti balesetek száma ugyan kismértékben csökkent, de ezen belül továbbra is érvényesül az a tendencia, hogy a munkába menet történt esetek száma 41 százalékkal több, mint a munkából haza menet közben előforduló baleseteké. Erre keressük a magyarázatot. Egyik oka lehet, hogy a vasutasok jelentős részének munkahelye nem esik egybe lakóhelyével. Így a korai felkelés és a ház körüli munkák bizonyos dekoncentráltsággal járnak, ez figyelemcsökkenést is okoz, ami balesethez vezethet.

A balesetek számának folyamatos mérséklődése korábbi megállapításainkat erősíti, nevezetesen azt, hogy nincs összefüggésben a munkakörülmények javulásával, a munkavédelmi előírások szigorú betartásával, hanem elsősorban a kapacitások kihasználtságával és a létszám csökkenésével van lineáris kapcsolatban.

A Vasutasok Szakszervezete szerveinek továbbra is meghatározó feladata és kötelessége — a baleseti előfordulások számától függetlenül — a munkavédelmi helyzet alakulásának figyelemmel kísérése. Éljenek jogosítványaikkal, jelezzék a problémákat.

Pásku Jenő

MEGHÍVÓ

A Vasutas Biztosító Egyesület (VABE) május 7-én (pénteken) 14 órai kezdettel a Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság (Budapest, Nyugati tér 1—2.) III. emeletén lévő konferenciatermében, határozatképtelenség esetén május 15-én (szombaton), délelőtt 10 órakor ugyanott tartja 108. tisztújító közgyűlését, melyre az egyesület minden tagját tisztelettel meghívjuk!

A közgyűlés akkor határozatképes, ha azon a tagok fele jelen van. Határozatképtelenség esetén a másodizben összehívott időpontban, az eredeti tárgysorozatban felvett napirendi pontokban, már a megjelentek számára való tekintet nélkül határozatképes.

Vasutas Biztosító Egyesület Választmánya

Köszönjük a közbenjárást

Az Országos Nyugdíjas Tagozat elnöke, Feleky Pál Papp Pál VSz-elnöknek írt levelében köszönte meg, hogy a MÁV vezérigazgatójánál a nyugdíjasok utazási kedvezménye érdekében közbenjárt. A levelet az alábbiakban közöljük.

Kedves Elnök Úr!

A nyugdíjasok törzsgárda-szabadjegy megszüntetésével kapcsolatban eredményes közreműködésedet köszönjük. Ezt tükrözi vezérigazgató úr alábbi válasza, melyből idézek:

„Magam részéről a MÁV-nyugdíjasok gondjaival és problémáival való törődést mindig fontosnak tartottam. Álláspontom e tekintetben nem változott. Minden olyan kérdésben, amely kihat nyugdíjasaink közérzetére — a MÁV lehetőségei függvényében —, a jövőben is segítséget fogunk nyújtani. Következésképpen korábbi nyugdíjasfórumokon kötött megállapodásoktól elállni nem kívánunk, a nyugdíjasok számára biztosított kedvezményeket a legkisebb mértékben sem szeretnénk csorbítani.

A kiadott intézkedéssel egyáltalán nem szándékozunk érintett nyugdíjasainkat — akárcsak a 30 kg útipoggyász díjmentes feladására vonatkozó jogosítvány tekintetében is — a korábbiakhoz képest hátrányosabb helyzetbe hozni.

A kiadott törzsgárda-rendszerhez kapcsolódó szabadjegy úgy kerül megszüntetésre, hogy az érintett nyugdíjasok a korábbival egyenértékű juttatásban részesülnek, mind utazás, mind a jelzett tömegű útipoggyász díjmentes fuvarozása tekintetében."

Kérjük, hogy a jövőben is állj ki a vasutas nyugdíjasokért, erősítsd továbbra is az öregek vasutas-szakszervezetbe vetett hitét, bizalmát.

Ebben bízva, a vasutas nyugdíjastagság nevében őszinte megbecsüléssel üdvözöl

Feleky Pál
elnök

Napirenden a tagozat munkája, programja és működési szabályzata

Kibővített ülést tartott a VSz műszaki kocsiszolgálati tagozatának ügyvivőtestülete

A VSz műszaki kocsiszolgálati tagozatának ügyvivőtestülete április 7-én ülést tartott, amelyen a társszakszolgálat, a vontatási főnökségek szb-titkárai is részt vettek. Ezúttal a tagozat munkájának értékelése, a szervezeti és működési szabályzat, az 1993. évi program, továbbá időszerű tájékoztatók szerepeltek az ülés napirendjén.

Elsőnek *Sipos István* vezérigazgató-helyettes tartott tájékoztatást a MÁV helyzetéről, s a szállítási teljesítmények alakulásáról. Mint mondotta: *az elmúlt évben a vasuti áruszállításban a vártnál jóval nagyobb mértékű volt a lemaradás.* Különösen érzékeny veszteség érte a MÁV-ot a tömegáru-, a szén-, a koksz-, a vasérc-, a kő- és kavicsszallítás csökkenése miatt. A nagy mennyiségű alapanyag-felhasználó üzemek közül a DIMAG egymaga 4 millió tonnával maradt el a korábbi évek mennyiségétől.

A belföldi mellett a tranzitforgalom is csökkent. *Emiatt a tervezettnél 1,4 milliárddal kevesebb volt a tranzitfuvardíj-bevétel.* Némi javulás csak az idegen-kocsitartózkodásban és az árufuvarozas versenyképességében tapasztalható. A személyszállításban egyedül az InterCity közlekedés bevezetése jelent új szinfoltot. Ezeknek a vonatoknak átlagosan 60-70 százalékos a kihasználtsága.

Az idei feladatokról szólva, mint a kedvezőtlen tendencia folytatódását említette, hogy a fuvarpiacon még tart a pangás. Egyebek mellett erre utal, hogy az első negyedévben a tervezettnél — a MÁV ez évi áruszállítási terve 52 millió tonna — *1,6 millió tonnával kevesebb árut szállított a vasút.*

A vezérigazgató-helyettes után *Kisteleki Mihály*, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetője a szakszolgálat gondjáról, a szervezeti változások tapasztalatairól és időszerű feladatokról tájékoztatta az ülés résztvevőit. A kocsiszolgálatot közvetlenül érintő személykocsipark selejtezéséről és az új beszerzésekről, valamint a kocsitisztításról is beszélt.

A szakmai tájékoztatók után *Papp Pál*, a VSz elnöke a soron kívüli kongresszus munkájáról tartott értékelő beszámolót.

A tájékoztatókat érdemi munka követte. *Zubály Bertalan* tagozatvezető számolt be az előző küldöttértekezlet óta eltelt időszak munkájáról. Elöljáróban hangsúlyozta, hogy a műszaki kocsiszolgálati tagozat — jellegéből adódóan — *csoportos, szakmai érdekvédelmet folytat.* Ezt alátámasztandó felsorolta, hogy a múlt évben mit végeztek, milyen szakmai és érdekvédelmi kérdésekben hallatták hangjukat, illetve fejtették ki véleményüket. A kocsitisztítás privatizálásával kapcsolatban kijelentette: *a külső vállalkozásba adással nem értenek egyet.* A tagozatnak az az álláspontja, hogy ez alaptevékenység, ezért nem lett volna szabad a MÁV szervezetétől külön választani. Úgy vélekedett, hogyha a MÁV illetékeseitől az elképzelésekről időben tájékoztatást kapnak és a javaslatukat nem hagyják figyelmen kívül, a kocsitisztításban ma uralkodó állapotokat elkerülhették volna.

A feladatokról szólva elmondotta, hogy már látható *a szakági gazdálkodas további erősödése.* Ebből következik, hogy a tagozatokra még nagyobb feladat hárul, elsősorban a ber, a létszám, a privatizáció és a kollektív szerződéssel kapcsolatos kérdésekben.

A tagozat működését röviden úgy jellemezte, hogy az ügyvivői értekezletek már rendszeresek. Erre kell törekedni a területi tagozati munkában is. Szeretnék azt is elérni, hogy az üzletigazgatóságokon most alakuló gépészeti érdekegyeztető tanácsokban a tagozat képviselője is jelen lehessen.

Az ügyvlvőtestület ezután megvitatta a tagozat szervezeti és működési szabályzatát, illetve 1993. évi programját. Idézet a programból: *„A tagozat egységesen felvállalja valamennyi, a műszaki kocsiszolgálatnál foglalkoztatott dolgozó aktuális szakmai, munkavédelmi és szociális érdekvedelmét. A tagozat, mint speciális szakmai érdekszervezet a megfelelő elismerést, anyagi megbecsülést, a munkafeltételek technikai és szociális biztosítását tartja a legfontosabbnak."*

A két dokumentum elfogadása után megválasztották az ügyvivőket és *Zubály Bertalant* megerősítették tagozatvezetői tisztségében.

A tanácskozás *dr. Péter Mihály* tájékoztatójával fejeződött be. Az alelnök az ez évi bérfejlesztésről, majd a társadalombiztosítási önkormányzati és az üzemi tanács választásokról adott ismertetőt.

V. F.

Elmaradott mellékvonalon

Harminc kilométeres sebességgel Gádorosig

A hetvenes években persze nemcsak vasutakat szüntettek meg, hanem ekkor kezdődött a megmaradásra ítélt és rendkívül elavult mellékvonali hálózat rekonstrukciója is. Az átépített vágányokon — az addigi harminc-negyven helyett — immár hatvan kilométeres sebességgel „roboghattak" a személyvonatok. Nem vonatkozik mindez a szentes—orosházi szakaszra, amelyet valahogy elkerültek e korszerűsítési törekvések. A piros motorvonat ma is száz évnél öregebb sineken imbolyog. *A negyven kilométeres tavolság „lekiizdeséhez" nem kevesebb, mint másfél órára van szükség.*

A gyenge, „i" rendszerű felépítmény és a vele együtt járó alacsony tengelynyomás rendkívül hátrányosan érinti a két közbülső állomás forgalmát. Ennek is betudható, hogy a teherszállítás úgy Fábiánsebestyénben, mint Gádoroson a nyolcvanas évek elejétől fokozatosan csökkent, mára pedig tartani kell a teljes elsorvadástól.

— Tavaly nyáron volt 450 tonna búzaföladás az árpádhalmi téesztől, a 14 méter hosszú Gbgs kocsit talán félábszárig tudtuk megrakni, már el is értük az engedélyezett tengelyterhelést — ismerteti a lehangoló tényeket *Orosz Imre*, Fábiánsebestyén és egyben Gádoros állomásfőnöke. — Ha valahol kinyitották az ajtót, joggal hihették, hogy a kocsi tulajdonképpen üres, csak elfelejtették kisöpörni. *Idén márciusig egyetlen* — egykocsis — *tehervonat közlekedett a vonalon.* Fábiánsebestyénről volt egy vagon „élőföladás" Törökországba. Ha többre nem is, információim szerint két-három kocsi élőre ezután is számithatunk negyedévenként.

Személyforgalom tekintetében sem túl rózsás a helyzet. A tavalyi év bevételei nem hoztak többet hatszázezer forintnál — derül ki *Orosz Imre* szavaiból. — Pedig műszakváltás idején, főleg a reggeli órákban azért volna utas, csakhogy a vonat előtt két autóbusz is elmegy Szentes felé, összeszedi a népet.

Gádoros a fábiánsebestyénihez hasonló problémákkal küszködik. Igaz, tavaly ősszel volt hatezer tonna répa, idén azonban még sem föladásban, sem leadásban nem találkoztak teherkocsival az itteni vasutasok. Pedig a falu végeláthatatlan termőterületek közelében fekszik, ahol sok ezer tonnányi répát, búzát lehetne kocsikba rakni. Enyhe vigasz, hogy a személyforgalmi bevétel tavaly meghaladta az egymillió forintot, mivel sok az Orosházára bejáró. De hát megint az a fránya 30 km/órás sebesség, hozzá ezek a nem fehér embernek való, kényelmetlen motorvonatok. Talán ha rendeződnek a belső gazdasági viszonyok, ha majd a munka lesz a primer szempont, akkor beindul a mezőgazdaság, újra lesz szállítanivaló — véli az állomásfőnök, egyfajta kötelező optimizmussal.

Fábiánsebestyénről tudni kell, hogy valamikor nem volt ez egy közönséges középállomás, hiszen innen ágazott ki a 9 km hosszúságú árpádhalmi szárny. Árpádhalmon aztán még mindig nem ért véget a vasút, akik nem úntak bele eddig a kéttengelyes AB-motor zötyögésébe, azok átszállhattak a Nagymágocson át Szegvárig közlekedő gazdasági vasút hasonló „paraméterekkel" rendelkező kicsiny kocsijába. A hetvenes évek közepe táján először a GV-t, majd a szárnyvonalat is megszüntették.

— Hiányzik a rövid vonal valakinek? — kérdezem a főnököt.

— *Amikor fölszedték akkor hiányzott. Azt nem merném kijelenteni, hogy ma is hiányzik, hiszen az emberek mára teljesen átálltak a közúti közlekedésre.* Mikor még üzemelt, a legnagyobb probléma a lassúság volt. Én Nagymágocsról jártam be Szentesre iskolába, két átszállással több mint két óra hosszat tartott az út, most autóbusszal meg húsz percig. Ha csak tehettem, inkább fölpattantam a kerékpáromra és háromnegyed óra alatt kényelmesen bekarikáztam a városba.

Thorday Zoltán

Kitűnő tanulási lehetőségek a kaposvári MÁV-nevelőotthonban

A kaposvári MÁV Nevelő- és Diákotthonban az ifjúság minden korosztályának helyet, ellátást, felügyeletet, szeretetteljes légkört és továbbhaladási lehetőséget biztosít. Az intézményben 25 személyes óvodai, 150 személyes általános iskolai, 25 személyes középiskolai tagozat működik. Ez kiegészül az 5 személyes főiskolás csoporttal. Szeretettel várunk minden olyan vasutas szülőt, aki bármelyik tagozaton, képzett szakemberek gondjaira szeretné bízni gyermekét. A hagyományoknak megfelelően, elsősorban leányok jelentkezését várjuk, de kisebb arányban fiúknak is helyt tudunk adni.

Óvodánkból otthonunk elhagyása nélkül iratkozhatnak be a legapróbbak az épületben működő Németh István Általános Iskolába. Az iskola a nevelőotthonos gyermekeket azonnal felveszi tanulói névsorába, s igazodva a körülményekhez, vállalja a nevelési nehézséggel küzdő és a gyenge képességű gyerekek oktatását. Ehhez megfelelő programmal (felzárkóztató, korrepetáló, nívóosztály stb.) rendelkezik. Nevelőotthonunk ezt kiegészíti logopéd foglalkozások szervezésével, melyet minden tagozat igénybe vehet.

Természetesen a jó képességű gyerekeket is várjuk, s a város adta továbbtanulási lehetőségeket ki tudjuk használni.

Kaposvár 5 gimnáziuma, 8 szakközépiskolája, 5 szakmunkásképzője, 2 szakiskolája, 2 speciális középiskolája, 3 háztartási ismereteket oktató iskolája várja a továbbtanulni vágyó gyerekeket.

Nevelőotthonunk azokat a középiskolásokat is el tudja helyezni, akik a családból nyertek felvételt valamelyik középiskolába. Továbbhaladási lehetősége középiskolásainknak is van, mert az Agrartudományi Egyetem Állattenyésztési Kara, a Csokonai Tanítóképző Főiskola és az Egészségügyi Főiskola kihelyezett tagozata várja a jelentkezéseket.

Szeretettel várjuk mindazokat a vasutasgyerekeket, akiknek bármelyik korcsoportban való tanuláshoz segítséget nyújtó háttérintézményre van szüksége. Nevelőotthonunk Kaposváron, a Somssich Pál (volt Beloiannisz) utca 15. szám alatt található, a város központjában, közel a megyei könyvtárhoz, valamennyi középiskolához.

Az érdeklődőket várjuk személyesen vagy a 82/20-316 postai és a 05/32-51 üzemi telefonon. A nevelőotthonban elhelyezett gyerekek után a szülők térítési díjat fizetnek, mely *átlagosan alatta marad a családi pótlék összegének.* A térítési díj ellenében a gyermekek étkezést, szállást, pedagógiai gondoskodást és tanulást segítő tevékenységet, ruhát, cipőt, tanfelszerelést kapnak. Van lehetőség számítógépes szakkörbe, sportkörbe járni. Rendszeresen szervezünk operalátogatásokat, és kihasználjuk a somogyi megyeszékhely minden kulturálódási lehetőségét. *A számítógépes szakkör fejlesztéséhez és a gyerekek ruházatának felújításához a Vasutasok Szakszervezete ez év januárjában 100 ezer forint támogatást adott.* Az iskolában német nyelvet tanulnak a gyerekek, de lehetőséget adunk angol fakultatív nyelvtanulásra is. A MÁV kft.-k dolgozóinak gyermekeit is vasutasgyerekként kezeljük!

Lőrinczi Ferenc
mb. igazgató

„A cégek nem állnak velünk szóba"

Sötét árnyak az árufuvarozás egén

A debrecen—létavértesi vonalon fekvő Hosszúapályi rakodóvágányán egyetlen szénnel teli kocsi árválkodik. Benyomásaimat *Rácz Mihály* állomáskezelő sem tudja megcáfolni.

— Ezt a teherforgalmat már össze sem lehet hasonlítani a néhány évvel ezelőttivel, amikor még havonta 50-60 kocsit be kellett állítani rakodásra. Most legfeljebb 3-4 kocsi fordul meg havonta Hosszúpályiban. Láthatta, mekkora élőrakodót építettek annak idején. Bárányt rendszeresen küldtek nyugati exportra, mára a bérleti szerződést is fölmondták. Volt mellettünk egy raklapot gyártó fatelep, jól ment nekik, amíg az anyagot a közeli erdőkből be tudták szerezni. Most, hogy a vidék szinte teljes faállományát sikerült kiirtani, már nem éri meg nekik, meg is szüntették a termelést. Tavaly a FÁK-program keretében adtak föl tekintélyes mennyiségű búzát, de idén erre se nagyon számíthatunk. Ami ősszel a földbe került, az nem kimondottan vetőmagminőség, amitől ugyan kikelhet, de szállítanivaló nem lesz belőle, az csaknem bizonyos.

A visszaesés a személyforgalomra is érvényes — folytatja *Rácz Mihály.* — A megmaradt vállalatok nem nagyon lelkesednek a vidéki munkaerőért, inkább nyúlnak az elbocsátáshoz, mintsem fedezzék az utazás költségeit. Vonatra szállni amúgy is megfontolandó dolog, amikor a valamikori 7 helyett 72 forint a jegy Debrecenig, a fővárosig pedig 720 forintba kerül az út, csak oda.

— Erről a megálló-rakodóhelyről pár éve még vagontételekben küldték a zöldséget — lapoz vissza az időben *Engler István*, a monostorpályi állomás kezelője. — Óriási volt az expresszáru-föladás is, a helybéliek zsákolva adták vasútra a tormát, a zellert, a krumplit, a gyümölcsöt. Hogy ennyire drága lett a fuvarozás, már nem éri meg, a piacon olcsóbban megkapni mindent. Ami föladás lenne, azt úgy ahogy van, elviszi a Volán. Hogy mégis legyen valami említésre méltó: egy falusi kft. negyedévenként rendel 3-4 vagon szóját. Ez a gyakorlattól eltérően Monostorapályi bevételét gyarapítja, mivel nem hitelezetten szállítjuk, hanem az átvevő készpénzben fizet érte. Emellett a személyforgalomból is összejön havonta 70-80 ezer forint, ami fedezi az itt dolgozó két vasutas bérét, meg a fönntartás költségeit. *Volt szó arról is, hogy Monostorpályin megszüntetik a szolgálatot, ki is jöttek az igazgatóságról, fölmérni a forgalmat, de végül csak a málházói munkakört húzták ki a listáról.*

Vaskos túlzás lenne azt állítani, hgoy a tiszalöki vonalon szélsebesen „nyargalásznak" a vonatok, bár azt mondják: amíg tart a fagy, nagyon jó a pálya. Ha kienged az idő, majd félni lehet attól, hogy egy-két vonatot nyomtalanul elnyel a vágányok között támadt mocsár. Mindenesetre jellemző, hogy 40 km-es távolságot — Debrecentől Hajdúdorogig — kerek egy óra alatt teszi meg a személyvonat. Aki siet, az inkább gyalog megy...

Hajdúdorog vasutasai most már föllélegezhetnek, az 1500 kilométert számláló megszüntetési terv időlegesen lekerült a napirendről. Föllélegezhetnek, de nyugodtak nem lehetnek, mivel az állomás forgalma erősen a mélyponton áll.

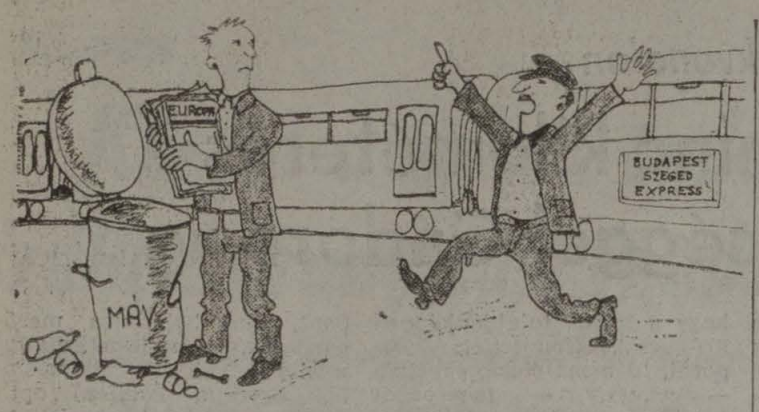
— *Én a problémák nagyrészét abban látom, hogy a vasút egy ideje folyamatosan emeli a fuvardíjakat, ugyanakkor nem kísérik figyelemmel, hogy valójában mekkora tarifaemelést célszerű végrehajtani.* Ott tartunk, hogy a közúti fuvarozás már minden szempontból jobban megéri, mint a vasút — sorolja a könyörtelen tényeket *Demeter Miklós* Hajdúdorog állomásfőnöke. — És hiába megyek én fuvarszervező körútra, hiába próbálom rábeszélni a vállalatokat, vagy a belőlük alakult kft.-ket, vegyünk szállíttassanak, gyakorlatilag szóba sem állnak velem. Ha igen, akkor is csak annyit kérdeznek: mennyiért? Ha megmondom, már köszönik is szépen, de nekik ez drága.

Megyőződésem, hogy a vasúti forgalom föllendítése már csak központi intézkedéssel lehetséges. Teszem azt, az árut bizonyos súly- és távolsághatáron fölül nem szabadna ráengedni a közútra. Figyelembe kellene venni a tehergépjárművek nagyfokú környezetszennyezését, az úthálózat tönkretételét, meg aztán valamiféle „népgazdasági" érdek is kell hogy legyen a háttérben. Mert ami jó és jövedelmező a maszek speditőrnek, az nem biztos, hogy az ország javára válik.

Ha összehasonlítjuk az elmúlt négy év januári adatait, rögtön szembetűnik a nagyarányú hanyatlás — veszi elő a forgalmi összesítéseket *Demeter Miklós.* — 1989 hasonló időszakában 318 kocsit adtunk föl, egy évvel később 204-et, 1991-ben 104-et, 1992-ben már csak 87-et, és idén január 31-ig bezárólag — írd és mondd! — 4, azaz négy kocsit raktunk. Ennél több később sem lesz. Termelhet a mellettünk levő papírgyár annyit, amennyit csak akar, semmi hasznunk belőle. Ki kell mondani; a fuvaroztatókat elriasztotta a nagyarányú áremelés, 20 százalékos kedvezménnyel nem lehet őket megfogni. Hogy miért? A tisztább kép kedvéért elmesélek egy történetet.

Tavaly végre sort kerítettünk az eddig sáros utcánk lekövezésére. Gondoltam, mint vasutas, a szükséges 1600 tonna zúzott kő ideszállítására kérek az igazgatóságtól 40 százalék kedvezményt. Meg is kaptam volna, csakhogy közben elkezdtem számolni. A végén az az eredmény jött ki, hogy a vasúton történő szállítás annyiba került volna, amennyiért a munkát végző cég az 1600 tonna követ be is építette. Így aztán nem vettem igénybe a kedvezményt...

Thorday Zoltán



Várjon csak! Jó lesz az még az expressz utasainak!
(Szenkovits Viktor rajza)

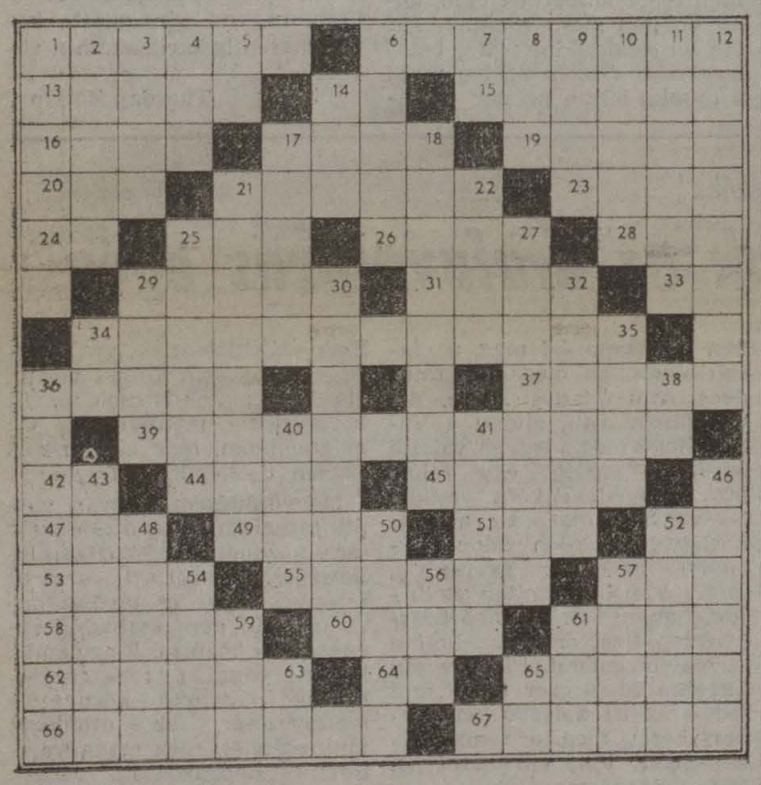
A Gyurkovics lányok

Hol vannak a *Gyurkovics lányok*, név szerint Katinka *(Fehér Anna)*, Sári *(Hegyi Barbara)*, Ella *(Ivancsics Ilona)* és Mici *(Kocsis Judit)*? Hol vannak a négy lovon járó vidám, kötekedő korhely polgárok, a sarkantyúpengető nyalka huszártisztek?

A lányok, akik arról álmodoznak, hogy végre hosszú ruhát kapjanak, akik azt hiszik, hogy a gólya hozza őket. Nos, már az írófejedelem, *Herczeg Ferenc* korában, a harmincas években sem léteztek igazán. Legfeljebb a sikeres színdarabszerző idilli utópiájában mosolyognak ránk ama bizonyos becsületbeli szép világból, amely alighanem sohasem létezett. Ez a negédes „valóság" az operettek és a népszínművek cukros mázzal leöntött szürrealizmusával rokon. *Herczeg Ferenc* legsikeresebb vígjátékát — amely a két világháború között három premiert is megért —, a MÁV és a Magyar Hitel Bank támogatásával most a József Attila Színház vette elő, amelyre a Vasutasok Szakszervezete teltház-akciót szervezett. *Léner Péter* rendező egy dinamikus, jól pergő darabot állított színpadra.

Nehezen ment volna persze ez, ha nem talál hozzá megfelelő színészeket. *Pécsi Ildikó* nem csupán játssza, de hitelesen megéli *Gyurkovicsné* dilemmáit. *Radványi* ezredes szerepében a vendégként felkért *Kozák András* igazi telitalálat. A lányokat alakító színésznők játéka jól igazodik a két vezéregyéniséghez.

Ne messze keresse



Vízszintes: 1. Szégyenpad. 6. Afrikai állam. 13. A tető része. 14. Torban van! 15. Francia folyó, névelővel. 16. Betűpótlással angol kikötőváros. 17. Praktikus kezdés. 19. Szicília grófja (1031—1101), normann vezér. 20. Fohász. 21. Neves magyar zeneszerző (Béla). 23. Monda. 24. Voltamper. 25. Tagadószó. 26. Plumbum. 28. Rovás része. 29. Rómeó párja. 31. Fényelnyelő ásvány. 33. Nikkel vegyjele. **34. Egy földrajzi név.** 36. Afrikai ország. 37. Főnév, keverve. 39. Csillagkép ködfoltja. 42. Igavonó állat. 44. Pete betűi. 45. Női név. 47. Meggyőződés. 49. ... Sándor, politikus, a GYOSZ titkára is volt. 51. Japán, olasz, vatikáni autójelzés. 52. Mutatószó. 53. Tragédiáját Bessenyei György írta meg. 55. Szlovákiai város. 57. Maró anyag. 58. ...ógus, orrgyógyász. 60. Hideg, oroszul. 61. Esőben állni. 62. Az ok következménye. 64. Állóvíz. 65. Fordítva olasz város. 66. Magyar nyelvű rádióállomás, fonetikusan. 67. Bolygó.

Függőleges: 1. Egyiptomi alkirály címe. 2. Íz. 3. Bolgár pénz. 4. Orosházi Sport Egylet. 5. Kettősbetű. 6. A szerelem görög múzsája. 7. Spanyol újság. 8. Olasz, luxemburgi, román autójelzés. 9. ... Péter, táncdalénekes. 10. Angol tigris. 11. Az USA egyik állama. 12. Kötél is lehet ilyen. 14. Érzékszervünk. 17. Ázsiai hegylánc. 18. Burgonya némely vidéken. 21. Gyógyszerkészítésre is használt gyomnövény. 22. Kipp ikerszava. 25. Pálcával vagdalkozik. 27. Madeirán készülő édes bor. 29. Üvegiparáról nevezetes német város. 30. Az élet fonalát elvágó párka. 32. Homorú latin szóval. 34. A vas vegyjele. 35. Timföldben van! 36. Szigetcsoport a Földközi-tengerben. 38. Védő a közepén. 40. Egy német filmsorozat ügyvédje. 41. Román női név (fon.). 43. Becézett női név. 46. ... Titus (i. e. 59—i u. 17) római történetíró. 48. Lenhatású műszál. 50. ... Arrigo (1842—1918), Wagner-követő olasz zeneszerző, szövegíró. 52. Dél-amerikai futómadár. 54. Végek nélkül alsózik. 56. Kevert lom. 57. Borsod megyei település. 59. Két oldal a könyvben. 61. Közepe a fának! 63. Hangtalan tusa. 65. Német személyes névmás.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyben a vízszintes 34. található.

Beküldési határidő: május 12.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Kuba.

Könyvutalványt nyertek: özv. **Cseh Józsefné**, Mezőtárkány, Móra Ferenc u. 10. 3375; **Vass Károly**, Záhony, Széchenyi út 4. 4625; **Andrédesz Lajosné**, Budapest, Dugonics u. 24. 1043; **Sárközi István**, Záhony, Baross G. út 60. 4625; **Vara Istvánné**, Zsuk, Kossuth tér 21. 4625.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 269-7746, 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5603. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Kifakult fényképek

Havonta, kéthavonta megjárom a Budapest—Békéscsaba—Budapest utat, természetesen vasúton, expresszel vagy gyorsvonattal. S mivel a vonatablakon alig lehet a piszkosságtól kilátni olvasgatással, beszélgetéssel ütöm el az időt... Ha belefáradok az olvasásba nézelődöm a fülkében, a folyosón, és meditálok, hol ezen, hol azon...

Az utóbbi hónapokban feltűnt a fülkék kopársága. Abban a fülkében, amelyben utaztam, a szemközti falon két sárguló, megkopott fotót láthattam, az egyik a Budai Várnegyedet, a másik pedig a Dunakanyart ábrázolta fekete-fehér kivitelben. Csak az Isten a megmondhatója, hogy mikor készültek e képek és mikor helyezték a fülke falára.

Eltöprengtem a megfakult fotókon és lelki szemeim előtt megjelentek a reklámok, az utak mentén található óriásplakátok, a reklámokat hordozó autóbuszok, villamosok, metrókocsik, a peronhirdetések a mozgólépcsők két oldalán.

A Magyar Államvasutak vajon miért nem fordít nagyobb gondot arra, hogy szerelvényeiben, pályaudvarain, több száz állomásán termék- és cégreklámozást valósítana meg, s kopott fotóit színes reklámfotókra cserélnék fel!

Nos, ezeken is meditáltam, míg a Körös-expressz percnyi pontossággal begördült a Keleti pályaudvarra, s én visszacsöppentem a reklámoktól színes főváros világába...

Pallag J. Róbert

„Aranyos" soproni kosaraslányok

Bajnokcsapatot köszöntöttek a GySEV vezérigazgatóságán

Sopronban, a város sportrajongói egyhamar nem felejtik el azt a március végi szombat estét, amelyen a Soproni VSE-GySEV csapata a női kosárlabda NB I. döntő harmadik mérkőzésén is legyőzte nagynevű fővárosi ellenfelét, az MTK-CNC csapatát. A mérkőzés lefújása után a zsúfolásig megtelt egyetemi sportcsarnok közönsége pillanatok alatt elözönlötte a játékteret és hosszú percekig ünnepelték kedvenceiket, Játékosnak, edzőnek, szakvezetőknek egyaránt kijutott az ünneplésből. A bajnokság megnyerését, s a csillogó aranyérmek átadását követően az éjszakába nyúlt a szurkolók diadalünnepe.

A Soproni VSE kosaraslányai a bajnoki cím megnyerésével olyan sikert értek el, amely példa nélküli az egyesület, s a város sporttörténetében. *Dr. Berényi János*, a GySEV elnök-vezérigazgatója is utalt erre azon a fogadáson, amelyet április 5-én Budapesten rendeztek a bajnokcsapat tiszteletére. Elismeréssel szólt a játékosokról. Külön is kiemelte a csapat vezéregyéniségének, a sokszoros válogatott *Balogh Juditnak* a teljesítményét, eredményességét. Kijutott az elismerésből az edzőnek és a szakvezetőknek is. A vezérigazgató a jövőre nézve is támogatást ígért, mondván: *— a GySEV nem szponzora, hanem tulajdonosa az egyesületnek. Hiszen a sportlétesítmények fenntartásáról és üzemeltetéséről is mi gondoskodunk. De a sportvezetők és a játékosok is a GySEV dolgozói.*

Az elismerő szavak után dr. Berényi János pénzjutalmat adott át a bajnokoknak, az „aranyos" soproni kosaraslányoknak és vezetőiknek. A boríték mellé a gyengébb nemnek egy szál szegfű is társult, amit *Fehérvári László* vezérigazgató-helyettes nyújtott át.

Hogy kik voltak a siker főszereplői? Íme a névsor: *Balogh Judit, Winter Ilona* csapatkapitány, *Orbán Mónika, Pásztói Krisztina, Csávás Andrea, Darene Thomas, Ördög Eszter, Kovács Andrea, Galavics Edina, Steczina Katalin.* Edző: *Magyar András.*

A fogadáson részt vett *Gallov Rezső* államtitkár, az OTSH elnöke, *Siklós Csaba* országgyűlési képviselő, s *Horváth Frigyes*, a Magyar Kézilabda Szövetség elnöke. Mindhárman gratuláltak a bajnoki cím elnyeréséhez.

Kedves színfoltja volt az ünnepségnek az a jelenet, amikor *Tóth István, a* BVSC Dreher labdarúgó-szakosztályának vezetője két játékos, *Garaba Imre* és *Bognár György* társaságában köszöntötte a „szakmabeli" bajnokokat. A labdarúgók nem jöttek üres kézzel, virágkosarat és tortát adtak át a soproni vasutas kosaraslányoknak.

Az ünnepség végén váltottam szót *Bácskai Kornéllal*, az SVSE ügyvezető elnökével, aki joggal volt büszke a kosárlabdacsapat nagyszerű teljesítményére. Mint mondotta, a 92/93. évi bajnoki nyitánykor, a szakosztály vezetőivel és az edzővel dobogós helyezést reméltek, később az alapbajnokság befejeztével — a csapat első helyen végzett —, már megcsillant a bajnokság megnyerésének a reménye. A csapat végig egyenletes teljesítményt nyújtva — a döntő mindhárom mérkőzését megnyerve állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára.

Az SVSE-nek jelenleg négy szakosztálya van: *kosárlabda, tenisz, labdarúgó és tömegsport-futó.* A női kosárlabdán kívül a férfi és női teniszezők is az OB I-ben — annak alsó ágában —, míg a labdarúgók a megyei bajnokságban szerepelnek.

Visi Ferenc

Halálozás

Életének 78. évében, hosszú szenvedés után elhunyt **dr. Hasznos József** nyugalmazott főtanácsos, műszaki gazdasági tanácsadó. Temetése április 20-án — a római katolikus egyház szertartása szerint — a Farkasréti temetőben volt.

Nemzetközi dzsúdó vasutaskupa

Harminc dzsúdóegyesület — köztük három külföldi — részvételével bonyolították le Miskolcon, a Városi Sportcsarnokban a XII. nemzetközi férfi és női vasutaskupát.

A Miskolci VSC sportolói közül *Illyés Miklós* (65 kg), *Csoma Gábor* (+95 kg) és *Virág Mónika* (+72 kg) arany-; *Soós Bernadett* (48 kg), *Pa[illegible] Orsolya* (52 kg) és *Demeter Katalin* (56 kg) ezüst-; *Bodnár József*, *Pusztai István* (mindkettő 78 kg), *Nagy Lilla* (52 kg), *Kiss Anita* (61 kg), *Király Edit*, *Veisz Mariann* (mindkettő 66 kg) bronzérmet nyert; míg *Heidrich Balázs* (78 kg) és *Csermely Edit* (72 kg) az ötödik helyen végzett.

A vasutaskupát a nőknél az MVSC, a férfiaknál az UTE-Comex nyerte.

B. P.

FELVÉTEL

A MÁV Széchenyi-hegyi Gyermekvasút — MÁV-on belüli áthelyezéssel —, egy II. csoportú szolgálati főnökhelyettest és két III. csoportú szolgálati főnököt keres állomásfőnöki munkakörbe. Szükség esetén munkásszállást biztosítanak. Érdeklődni lehet: a Budapesti Üzletigazgatóság, munkaügyi és humánpolitikai osztályán Czihó Andrásnénál. Telefon, üzemi: 01/15-47; városi 111-3899.

Repülőmajális

Május 1-jén repülőmajálist, számtalan repülőtémájú dal látványos, vidám programot rendeznek a Farkashegyi sportrepülőtéren (Budakeszi mellett), melyen repülős és ejtőernyős bemutató, utasrepültetés is lesz. A műsor egyik szenzációjaként *Vincze Lilla*, a népszerű énekesnő — számtalan repülőtémájú dal előadója — ezúttal ejtőernyővel szánt lékozik a színpadra „lépni".

A házigazdák (köztük a MÁV-os sportrepülők) 2-án szintén hasonló programmal várják az érdeklődőket.

B. P.

Felhívás

Az Új Bekezdés Irodalmi Alkotócsoport és Művészeti Egyesület (Miskolc, Pf.: 620. 3510) 1993. július 20—26. között második alkalommal rendezi meg Tiszadobon az Andrássy-kastélyban a

fiatal írók országos felsztiválját.

A rendezvény elsődleges célja, hogy a kortárs magyar irodalom jeles fiatal képviselői lehetőséget kapjanak a bemutatkozásra.

A programot ezenkívül különböző (például esztétikai, vallástörténeti, filozófiai, zenei, képzőművészeti stb.) tárgyú ismeretterjesztő előadások, kötetlen beszélgetések, táncház, túra, performancok, koncertek egészítik ki az érdeklődés és az igények szerint.

A Kárpát-medencében működő irodalmi, művészeti műhelyek, alapítványok, egyesületek, baráti körök is elhetnek a bemutatkozás lehetőségeivel.

A fesztivál részvételi díja egyesületi tagoknak (1993-ban is tagdíjat fizetőknek) 4000 Ft fő, érdeklődőknek, hozzátartozóknak 4500 Ft fő, mely magában foglalja a programokon való részvételt, a szállást (Andrássy-kastély) és a napi háromszori ellátást.

A rendezvény fővédnöke a Magyar Írószövetség.

Kérjük, a jelentkezéseket levélben juttassák el 1993. május 30-ig. A fesztivál részletes programját a résztvevők július közepéig megkapják.

Főrendező: *Vass Tibor*, Miskolc, Pf.: 620. 3510. Telefon: 46/378-276.

Szombathelyi versenytáncosok

Az idei év júniusában Szombathelyen 28. alkalommal rendezik meg a Savaria Táncversenyt, melyet a televízió jóvoltából az egész ország láthat-csodálhat. Huszonhét éven át ezt a látványos, érdekes, nemzetközivé lett versenyt *Rimányiné Kiss Anikó* tánctanár szervezte, menedzselte, aki az 1991-es év tavaszán „átigazolt" a Szombathelyi Haladás VSE-hez, ahol a versenytáncot tömegsportnak vállalták el, és minden anyagi gond ellenére szerényen, de jó szívvel támogatják! Termet biztosítanak a versenytánccal ismerkedő gyerekeknek, serdülőknek, felnőtteknek, kedvezményesen utaztatják a táncosokat a vetélkedőkre, versenyekre, bemutatókra.

Az Európa-szerte ismert és nagyra becsült *Rimányiné Kiss Anikó*, mint tánctanárnő, mint versenyszervező és zsűritag, továbbra is segíti a város jó hírét szolgáló nemzetközi versenytánc-találkozók előkészítését, de a stafétabotot át akarja adni, hogy minden idejét a Haladás VSE tehetséges versenytáncosainak és a soproni fiatalok tánctanításának szentelhesse. Reméljük, hogy a kiváló táncpedagógus nemcsak néhány évet, hanem évtizedeket tölt még el a szombathelyi vasutas sportolók, versenytáncosok nevelésével, sikeres menedzselésével.

P. J. R.

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. MÁJUS 7.

Tb-választási gyűlés

A VSz nyugdíjasválasztmánya április 26-án a MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében gyűlést tartott, amelyen a budapesti alapszervezetek száz aktivistája vett részt. A résztvevőket *Molnár György*, az MSZOSZ nyugdíjasválasztmányának alelnöke tájékoztatta a társadalombiztosítási önkormányzati választásokról.

Hangsúlyozta: az MSZOSZ fellép az ellen, hogy a járuléktartozások miatti költségvetéshiányt a biztosítottak számának csökkentésével ellensúlyozzák. A járulékfizetési fegyelmet — tekintet nélkül a vállalatok tulajdonosaira —, következetesebben kell betartani. Az előadó idézte *Göncz Árpád* köztársasági elnök tb-választásokkal kapcsolatos nyilatkozatát, mely szerint, *„aki nem gyakorolja szavazati jogát, az lemond arról, hogy maga válassza meg képviselőjét, s lemond arról a jogról is, hogy elégedetlen legyen. Úgy vélem, ha a társadalombiztosítási választásokat az ország nem veszi komolyan, akkor a saját sorsát veszi félvállról."*

Molnár György tájékoztatója után *dr. Peter Mihály*, a VSz alelnöke arról beszélt, hogy a vasutas-szakszervezet következetesen kiáll a vasutas biztosítottak és a nyugdíjbiztosítás önállóságának megőrzése mellett. Bejelentette továbbá, hogy a VSz nyugdíjas-alapítványa a közeljövőben megkezdi az arra rászorulók segélyezését.

Ön is akarja?

A járulékfizetők képviselői döntsenek 600 milliárd sorsáról

Hosszú idő után ismét lehet hazánkban a társadalombiztosításnak önkormányzata, ha május 21-én (pénteken) elmegyünk szavazni. A társadalombiztosítási önkormányzat nem előzmény nélküli. A társadalombiztosítást a múlt században nálunk is a járulékfizetők önkormányzata (választott vezetősége) igazgatta.

1891-ben *Baross Gábor* közlekedési miniszter előterjesztése alapján döntött a magyar parlament a kötelező betegbiztosítás bevezetéséről, akkor új önkormányzat is alakult. Ebben a járulékfizetők vettek részt, egyharmad részben a munkáltatók, kétharmad részben a munkavállalók képviselői. 1907-ben az összetétel paritásos alapra (50—50 százalékos arányra) változott.

A két világháború között fokozatosan kialakult a nyugdíjbiztosítás rendszere és létrejöttek a különböző, vagyonnal rendelkező ágazati és betegpénztárak, köztük a MÁV BBI.

1948-ban több vállalati biztosítási intézményt egybevontak, a MÁV nyugdíj- és társadalombiztosítási intézmény különállását azonban mindig sikerült megőrizni, amely döntően a Vasutasok Szakszervezete vezetésének köszönhető.

1950—1984 ig a társadalombiztosítás irányítása a szakszervezetekhez tartozott, azóta viszont államigazgatási feladat. Az elmúlt évtizedekben a járulékfizetők választott önkormányzata elsorvadt és a társadalombiztosítás céljaira befizetett járulék az állami költségvetés részévé vált.

Az sem volt világos, hogy melyek a társadalombiztosítás ellátási feladatai és melyek tartoznak az állam szociális és egészségügyi feladatai közé. Az 1991. évi 84. számú törvény rögzítette, hogy ezt az állapotot meg kell szüntetni és a társadalombiztosítás irányítására önkormányzatot kell létrehozni.

Az önállóság irányában az első lépést az jelentette, hogy a társadalombiztosítási alap 1989-ben levált az állami költségvetésről és elkülönített — de az előzményekre való tekintettel jogosan — állami garanciát élvező pénzalappal működik. Az új irányítás lényege, hogy biztosítja a járulékfizetők és jogosultak részvételét, érdekérvényesítési lehetőségét a társadalombiztosítási önkormányzatban.

Az önkormányzatok döntési és ellenőrzési lehetőséget kapnak a befizetett pénzek felhasználásával kapcsolatban. Ez az összeg rendkívül magas: eléri az állami költségvetés 60 százalékát, azaz a 600 milliárd forintot.

Ha a társadalombiztosítási önkormányzatok létrejönnek e fölött a hatalmas összeg fölött a jövőben nem a kormány, hanem a járulékfizetők képviselői rendelkeznek. Az önkormányzat gazdálkodik a társadalombiztosítás vagyonával, bevételeivel, és irányítja a társadalombiztosítás igazgatási szervezetét.

Létrehozhatja területi és helyi testületeit — a MÁV nyugdíj- és társadalombiztosítási szerveivel is — akár választással, akár delegálással. Ezekbe a testületekbe bekerülhetnek mindazok, akik a helyi, illetve szakmai — nálunk a vasutas dolgozók — érdekeit képviselik. A helyi testületek az adott terület érdekeit közvetlenül érvényesíthetik, képviselhetik a speciális szakmai érdekeket, amelyekre a vasúti szolgálat sajátos és nehéz volta miatt igen nagy szükség van. Ennek a sajátosságnak a jövőben az eddiginél jobban ki kell fejeződnie az ellátásokban.

A társadalombiztosítási irányítás a biztosítási alapok szerint elkülönül nyugdíjbiztosítási és egészségbiztosítási önkormányzatra. A két önkormányzat élén álló közgyűlés 60—60 biztosítási képviselőből áll.

A nyugdíjbiztosítási önkormányzat közgyűlésébe 32 személyt a biztosításra jogosultak választanak, 24-et a munkaadók delegálnak, 4-et pedig a Nyugdíjasok Kamarája delegál.

Az egészségbiztosítási önkormányzat közgyűlésébe 30 személyt a biztosításra jogosultak választanak, 30-at pedig a munkaadók delegálnak. A választáson tehát 32 nyugdíjbiztosítási és 30 egészségbiztosítási képviselő megválasztására lesz lehetőség. Valamennyi képviselő mandátuma 4 évre szól.

Képviselőjelölteket a bejegyzett országos szakszervezeti szövetségek, illetve a szövetségen kívüli szakszervezetek választási szövetségei állíthatnak országos listákon. Minden indulni szándékozó szakszervezeti szövetség két listát indíthat, egyet a nyugdíjbiztosítási és egyet az egészségbiztosítási önkormányzat jelöltjeivel.

Az országos listát a jelöltekkel legkésőbb 1993. április 30-án 18 óráig be kell jelenteni az országos választási bizottsághoz. *A választópolgárok csak egy listán és csak egy önkormányzatban fogadhatják el a jelölést.* A listákon legfeljebb kétszer annyi jelöltet lehet állítani, mint a mandátumok száma. Országos szakszervezeti szövetséghez tartozó szervezet csak a szövetség országos listáján belül indulhat a választáson. A Vasutasok Szakszervezete — mint ismeretes — az MSZOSZ szövetséghez tartozik, tehát jelöltjei az MSZOSZ listáján szerepelnek.

A biztosítási képviselők megválasztásánál az egész ország egy választókerületnek minősül. *A választópolgár a nyugdíjbiztosítási önkormányzat és az egészségbiztosítási önkormányzat listáira külön-külön szavazólapon szavaz.* A választás egyfordulós, és akkor érvényes, ha azon a választójoggal rendelkezők legalább 25 százaléka részt vett. Ha a választás érvénytelen,

(Folytatás a 2. oldalon.)

Válassz, hogy dönthess!

Május 21-e jelentős esemény időpontja a magyar társadalombiztosítás irányításában. A társadalombiztosítási képviselők megválasztásával közvetlen társadalmi ellenőrzés alá kerül a társadalombiztosítási alapokkal való gazdálkodás. A biztosítottak, járulékfizetők képviselőiből alakuló önkormányzatok közvetlenül is beleszólhatnak a nyugdíjalapokkal, az egészségbiztosítási alapokkal, valamint a hozzájuk tartozó vagyonnal való gazdálkodásba, egyetértési jogot kapnak a törvény-előkészítés folyamatában, érdemben alakíthatják a társadalombiztosítási szolgáltatások szerkezetét.

Azonban a választás nemcsak a társadalombiztosítás szempontjából fontos. A teljes társadalmi-gazdasági átalakulásban hoz minőségi változást, hogy a szociális ellátás meghatározó intézményében az érintettek, a járulékfizetők részvételével, egyetértésével születnek lényeges döntések. Ezáltal az irányítás ténylegesen háromoldalúvá válik, hiszen a biztosítottak mellett helyet kapnak az irányító testületekben a munkaadók képviselői, az állam pedig a törvényalkotáson és a működés törvényességi felügyeletén keresztül vesz részt az irányításban.

A háromoldalú (tripartit) irányítás — a szociális piacgazdaságok több évtizedes tapasztalata szerint — a társadalmi béke fenntartásának legfontosabb intézménye. Ezért joggal számítanak arra a munkavállalói szervezetek, a szakszervezetek, a munkaadói szervezetek, hogy más területen is erősödik az érdekegyeztetés jelentősége, hogy az érintettek feje felett, alapvető érdekeik ellenére, nem születhetnek döntések. Hasonló várakozás tölti el a különféle civil állampolgári szervezeteket is, amelyeknek jó része eredményteleníül kilincselt a különféle központi és helyi döntéshozó szervezeteknél tagjainak képviseletében.

A társadalombiztosítási képviselők választásának egy évvel az országgyűlési választások előtt politikai üzenete is van. A jelentős részvétel ugyanis bizonyíthatja, az állampolgárok igenis igénylik a részvételt az őket érintő döntésekben, folyamatos támogatásuk nélkül egyetlen politikai irányzat sem számíthat biztos helyre az ország irányításában.

Menjünk el választani!

Hatan indulhatnak

Az Országos Választási Bizottság május 3-án tartott ülésén hozott döntés értelmében csak az Érdekegyeztető Tanácsban is képviselt hat nagy szakszervezeti szövetség indulhat a május 21-i választáson. Ezek a következők: Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés (ÉSZT), Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája (Liga), Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ), Munkástanácsok Szövetsége (Munkástanácsok), Szakszervezetek Együttműködési Fóruma (SZEF), Autonóm Szakszervezetek Országos Koordinációja (Autonómok).

BIZTATÓ JEL

Élénkül a forgalom Záhonyban

A sok kedvezőtlen hír után örömteli is érkezett a záhonyi térségből. Az első negyedévi teljesítmény mérőszámai arról tanúskodnak, hogy az előző év hasonló időszakához viszonyítva, *egynegyedével nőtt az import áruforgalom.* A Független Államok Közösségéhez tartozó országokból, március végéig, csaknem 27 ezer széles nyomtávú tehervagonban, *mintegy 1 millió 300 ezer tonna áru érkezett az átrakókörzetbe.* A legnagyobb mennyiségben, több mint 300 ezer tonna, kőszén érkezett. A különböző áruféleségekből 200 ezer, faáruból 154 ezer, olajipari termékekből 90 ezer, ásványi és műtrágyákból 80 ezer tonna volt a vagonok gyomrában. A gépek súlya — felét a személygépkocsik tették ki — meghaladta a 24 ezer tonnát.

Az importtal ellentétben — a gabonaszállítmányok megszűnése miatt — *valamelyest csökkent az export.* A Kis-Jugoszlávia ellen elrendelt ENSZ-embargó a tranzitforgalom vártnál nagyobb arányú, *18 százalékos csökkenéséhez vezetett. Emiatt 1,5 milliárdos veszteség érte eddig a vasutat.* S mivel az ENSZ-embargót tovább szigorítják, az elkövetkezendő hetekben még nagyobb veszteségekkel kell számolni.

Meghívó

A Vasutas Biztosító Egyesület (VABE) a Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság (Budapest, Nyugati tér 1—2.) III. emeletén lévő konferenciatermében, május 15-én (szombaton), délelőtt 10 órakor tartja 108. tisztújító közgyűlését, melyre az egyesület minden tagját tisztelettel meghívjuk! Az eredeti tárgysorozatban felvett napirendi pontokban, a közgyűlés a megjelentek számára való tekintet nélkül határozatképes.

A Vasutas Biztosító Egyesület Választmánya

Május elsején délelőtt vonultak a Városligetbe az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezetek tagjai. (Képes beszámolónk az 5. oldalon.)

A VSz közbelépésére

Hatályon kívül helyezték a törvénysértő munkaszerződést

Emberségesen is lehet intézkedni

A MÁV-nál végrehajtott és a jövőben várható szervezeti változások élénken foglalkoztatják a vasutasokat. Érthető, hiszen egy váratlan átszervezés embereket érint, sokak élethelyzetét változtatja meg. Éppen ezért a létszámcsökkentést elrendelőknek és végrehajtóknak *nem szabadna arról megfeledkezni, hogy minden intézkedés mögött ember van. Ha van gazdasági kényszerhelyzet, vannak törvények, lenni kell emberségnek is.*

Ha ezt mindenütt, mindenki szem előtt tartaná, nem fordulnának elő olyan esetek, mint ami — nevezzük így: *B. I.-vel* történt. Amikor szolgálati helye megszűnt, illetve csökkentett létszámmal kft.-vé alakult, áthelyezték más szolgálati főnökségre, 36 év szolgálati idővel, felsőfokú MÁV szakmai képzettséggel, végzettségének megfelelő beosztásba (fizetéscsökkentéssel). Ám, új szolgálati helyét is utolérte az átszervezés. *B. I. megkapta az előzetes felmondási értesítést. Kétségbeesett. Hová megy 53 évesen? Hiszen csak a vasúthoz ért.*

Mint szakszervezeti tag felkereste a VSz egyik középszervét, hogy segítséget kérjen. Sérelmezte, hogy ezúttal más munkakört nem ajánlottak fel. Ígéretet kapott, hogy megvizsgálják panaszát.

Néhány nap elteltével B. I. újból megkereste a középszervet és elmondta *hogy beteg-állománya alatt aláírattak vele egy munkaszerződés-módosítást.* Nem volt nehéz megállapítani hogy a munkaszerződés részeiben és egészében is törvénysértő.

B. I. írásos megbízása alapján a középszerv titkára a szakszolgálat irányító főosztályán egyeztetést kezdeményezett. Ezen részt vett a dolgozó által megbízott VSz ágazati, középszervi és a területileg illetékes VSz középszervi titkára, a főosztály, az üzletigazgatóság és a helyi szolgálati hely illetékes vezetői.

Az egyeztetés eredményeként, *a törvénysértő munkaszerződés-módosítást hatályon kívül helyezték*, és az eredeti állapotot visszaállították.

A VSz közbelépése, szakszerű segítsége bizonyság arra, hogy az emberek sorsát lehet emberségesen is intézni.

A tb-önkormányzatok függetlenségéről, a szakszervezetek felelősségéről

Beszélgetés Kopátsy Sándor közgazdásszal

Mint előző lapszámunkban már hírül adtuk, Kopátsy Sándor közgazdász-kutatót, a Pénzügykutató Rt. alapítóját és tanácsadóját az MSZOSZ képviselőnek jelölte a tb nyugdíjbiztosítási önkormányzatába. A kitűnő szakember egyszersmind neves újságíró, publicista is. Sokoldalú és termékeny munkásságára jellemző, hogy aki ezekben a napokban bemegy a könyvesboltba, három frissen kiadott könyvét is megvásárolhatja. A negyediket, a Három csapás-t (az iparra) most készítik elő kiadásra. A három megjelent kötete (az utóbbi egy évben) a következő: Beszélgetések Adyval című könyve válogatás a nagy költő publicisztikájából, amely tartalmazza Kopátsy hozzájuk fűzött megjegyzéseit. A másik Kopp! (Aforizmák 1964—84), a harmadik pedig A fogyasztói társadalom közgazdaságtana.

Beszélgetésünkben természetesen szó esett e könyvekről is, ám az interjú apropóját a tb-választás és a szakszervezetek ezzel kapcsolatos szerepe adta.

— Hogy áll a szakszervezetekkel? — kérdeztem a professzort.

— A munkás-érdekvédelemmel, a szakszervezetekkel én 1956 novemberében, decemberében kerültem szorosabb kapcsolatba, és mostanában, 1956 után, nekem csak a munkástanácsokban lehetett bizodalmam. Később, a teljes foglalkoztatás mellett, a szakszervezeteknek nem lehetett fontos feladatuk. Ha a munkaerő kereslete nagyobb, mint a kínálat, akkor a bérek úgyis a lehetőségek határáig emelkednek. Ez a munkaadó érdeke is.

Ha egy országban 3-5 százalékos a munkanélküliség, akkor egészséges a gazdaság, és szükség van erős szakszervezetekre is. Ha azonban 10 százalék fölé emelkedik a munkanélküliség, akkor már nincs fontosabb feladat, mint a szakszervezetek erejének növelése.

— Ez az a körülmény, amely kiváltotta érdeklődését a tb-önkormányzat létrehozása iránt?

— Ez is. És az, hogy közgazdász vagyok. Azért is fogadtam örömmel a képviselőjelölést, mert én voltam az első a szocialista országokban, aki meghirdette (1970-ben a Pénzügyi Szemlében megjelent írásomban), hogy a modern társadalom legjobb nagyüzemi tulajdonosa a nyugdíjpénztár. Ezt a tények igazolják. Az Egyesült Államokban ma már a nyugdíjpénztáraknak mégegyszer annyi nagyvállalati tulajdonuk van, mint a tőkéseknek. Én ilyen privatizációt szerettem volna.

A tb-önkormányzati választást, amely elkésett ugyan, de ebbe az irányba mutató fontos lépésnek tartom. Elkésett azért, mert négy évvel ezelőtt még sokat ért a vállalati tulajdon, aminek a döntő többségét a kormányzat azóta fölélte.

— A választási kampányban sok szó esik az önkormányzat, demokrácia, szakszervezet összefüggéseiről. Hogyan látja ezt a kérdéskört?

— A demokrácia legnagyobb veszélyét abban látom, ha a kormányzat gazdasági hatalma nagyobb, mint a munkaadóké és a munkavállalóké.

— Miért?

— Mert minden kormányzat a rövid távra szóló érdekeit tartja szem előtt. Ez a természetes viselkedési formája minden kormányzatnak. Ezzel szemben a munkaadók, mint tőkések, hosszú távra optimalizálnak, ha csak nem „átmeneti karriertőkések". A munkavállalóknak viszont még náluk is nagyobb távlatban kell gondolkodniuk, ha azt akarják, hogy legyen munkaalkalom, számíthassanak tisztességes nyugdíjra, és szociális ellátásra. Ezzel azt is kimondtam, hogy erős munkavállalói érdekképviselet nélkül nincs egy társadalomnak távlatos gazdaságpolitikája.

— Mi az önkormányzatok szerepe ebben?

— Az, hogy függetlenek a mindenkori hatalomátváltásoktól. Ha nem lesznek azok, akkor én sem maradok. A szakszervezeteknek nagyobb lesz a felelősségük a tagság iránt. Örvendetes egyébként, hogy az utóbbi időben a szakszervezetek nem egymásban látják a konkurenst, az ellenséget, hanem rádöbbentek a közös érdekből fakadó összefogás szükségességére. Ez biztató lehet a jövőre nézve.

— Mi a véleménye arról, hogy az MSZOSZ a gazdasági-szociális problémák közül a munkanélküliséget és a szegénységet állítja propagandájának középpontjába?

— A munkanélküliség most a legfontosabb kérdés. Számomra egyértelmű, hogy a következő parlamenti választást azok fogják megnyerni, akik fő feladatuknak a munkanélküliség csökkentését, a dolgozók biztonságérzetének megteremtését tekintik. Abnormális ugyanis, hogy egy becsületesen dolgozó munkásnak félnie kell attól, hogy elveszti munkahelyét, és nem talál helyette másikat. Ez tarthatatlan társadalmi állapot.

A szegénység ellen nem lehet jótékonykodással harcolni. Kell a karitatív tevékenység is, és sok minden más, ami enyhít a szegények gondjain, de mindez nem elegendő. Elsősorban munkahelyeket kell teremteni, s ehhez gazdasági növekedés szükséges, amihez viszont elengedhetetlen a megfelelő gazdaságpolitika.

Kárpáti Sándor

Mindnyájunknak el kell menni!

— Mi változik attól, hogy létrejönnek a tb-önkormányzatok? — tette fel a kérdést *Sándor László*, az MSZOSZ alelnöke, az Egészségbiztosítási Önkormányzat jelöltjeinek listavezetője a Fővárosi Művelődési Házban megtartott lakossági fórumon. Ezután kifejtette, hogy tisztább lesz a helyzet. Kedvező folyamatok indulhatnak el. Erős támogatottság esetén tulajdonrészt kap a társadalombiztosítás. Ki lehet kényszeríteni a hatalmas összegű kintlévőségek behajtását. Megnő az esélye annak, hogy az állampolgári jogon járó juttatások a költségvetést terheljék. Napirendre lehet tűzni a nyugdíjemelést, újra lehet tárgyalni a nyugdíjkorhatár emelésének megváltoztatását.

Mielőtt május 21-én a szavazólapon feltüntetett valamelyik szakszervezeti szövetség neve alatti négyszögbe beírjuk az x-et, gondoljuk végig az elmúlt évek szakszervezeti történését. Ki végzett érdemi érdekvédelmet? Ki kötött kollektív szerződéseket? Melyik szakszervezet viaskodott, tárgyalt a kormánnyal? — és nemcsak az utolsó hetekben. Ez a szakszervezeti szövetség az MSZOSZ volt!

— Utasítsuk vissza, hogy a nyugdíjasok eltartottak — biztatta hallgatóságát *Knoll István* filmrendező, a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat képviselőjelöltje. — Ne engedjük, hogy egymás ellen ugrasszák a különböző nemzedékeket. Május 21-én senki sem lehet hunyó. Mindnyájunknak el kell menni. Legjobban tesszük, ha az egész család együtt megy szavazni.

— Az inflációval lépést tartó nyugdíj összege számomra evidencia, ez maga az európaiság — jelentette ki *dr. Frenkl Róbert*, az Egészségbiztosítási Önkormányzat képviselőjelöltje. *— Én szeretek jó ügyet szolgálni, s a tb-önkormányzatok választása jó ügy.* Ennek a megmérettetésnek az érvényessége már a nemzet tisztességének a kérdése, annyi kudarc után. Már csak azért is sikeresnek kell lennie a május 21-i választásnak, hogy megmaradjon a remény.

A XI. kerületi lakossági fórumon az MSZOSZ alelnöke ismertette a két tb-önkormányzat első öt képviselőjelöltjét. A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat jelöltjei: 1. *Nagy Sándor* közgazdász, az MSZOSZ elnöke. 2. *Bihari Mihály* politológus, az ELTE Politikatudományi Tanszékének vezetője. 3. *Bazsányi Györgyné* jogász, a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei képviselet vezetője. 4. *Knoll István* filmrendező, a Nyugdíjasok Országos Kamarájának elnöke. 5. *Kopátsy Sándor* közgazdász, a Pénzügykutató Rt. tanácsadója.

Az Egészségbiztosítási Önkormányzat jelöltjei: 1. *Sándor László* közgazdász, az MSZOSZ alelnöke. 2. *dr. Frenkl Róbert* orvos, a Magyar Testnevelési Egyetem Orvostudományi Tanszékének egyetemi tanára. 3. *Szendei Katalin* családorvos a II. kerületben, több ismert népszerűsítő orvosi könyv társszerzője. 4. *Kéri László* politológus, az MTA Politikatudományi Intézet tudományos főmunkatársa. 5. *Kameniczky István* közgazdász, az MSZOSZ kutatóintézete, az SZGTI igazgatója, az Egészségbiztosítási Felügyelő Bizottság elnöke.

— ir —

1995. január 1-jétől

Fokozatosan módosul a nők nyugdíjkorhatára

Mint ismeretes a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény, valamint a végrehajtására kiadott 89/1990. (V. 1.) Mt. rendelet 1993. március 1-jétől módosult. A módosítás értelmében 1995. január 1-jétől fokozatosan 60 évre emelkedik a nők nyugdíjkorhatára.

Öregségi teljes nyugdíjra a hatvanadik életévét betöltött férfi és az 1995. január 1-je előtti időpontban az ötvenötödik életévét betöltött nő jogosult, ha

a) húszévi szolgálati időt szerzett,

b) az előbbiekben említett életkort — ideértve a korkedvezményes életkort is — 1991. január 1. előtt betöltötte, és eddig az időpontig legalább tízévi szolgálati időt szerzett.

A változás leglényegesebb része, hogy a nő nyugdíjkorhatára 1994. december 31-ét követően kétévenként egy-egy évvel emelkedik.

Ennek értelmében a legalább húsz év szolgálati időt szerzett nő

1995. január 1-jétől az ötvenhatodik,

1997. január 1-jétől az ötvenhetedik,

1999. január 1-jétől az ötvennyolcadik,

2001. január 1-jétől az ötvenkilencedik,

2003. január 1-jétől a hatvanadik életévének betöltése után részesülhet öregségi teljes nyugdíjban.

Fentiek értelmében azok a nők, akik 1942-ben születtek, ötvenkilencedik életévük betöltése napjától, 2001-ben vehetik igénybe az öregségi nyugdíjat, ha megvan az előírt szolgálati idejük.

Az előbbiekben említett öregségi teljes nyugdíjon kívül létezik öregségi résznyugdíj is.

Öregségi résznyugdíjra jogosult az, aki húszévi szolgálati időt nem szerzett és az alábbiakban meghatározott kettő feltételnek együttesen megfelel:

1. férfi a 60., nő az 55. életévét 1991. január 1-je, és 1993. június 30-a között eléri, és

2. legalább 10 évi szolgálati idővel rendelkezik.

1993. június 30-a után az öregségi résznyugdíjra való jogosultság feltételei a következők:

1. férfi a 60., nő pedig az 55. életévét betölti és legalább 15 évi szolgálati idővel rendelkezik.

1994. december 31-ét követően a nők vonatkozásában további változás, hogy öregségi résznyugdíjra való jogosultságuk megállapításánál figyelemmel kell lenni arra, hogy *a korhatár az előzőek során ismertettek szerint 2 évenként 1-1 évet emelkedik. Résznyugdíjra való jogosultságuknál a legalább 15 év szolgálati idő szükséges.*

A résznyugdíj kiszámítása azonos az öregségi teljes nyugdíj kiszámításának módjával, figyelembe véve az eltérő szolgálati időt — azaz kevesebb is lehet, mint az öregségi nyugdíj legkisebb összege, azonban legalább a rendszeres szociális járadék összegével azonos kell, hogy legyen. A nők nyugdíjkorhatárának emelését ellenzők — egyebek mellett — elsősorban a magyar munkanélküliséggel indokolták álláspontjukat. *Erre az volt a hivatalos válasz, hogy a korhatár csak 1995. január 1-jétől emelkedik és addig a munkanélküliség minden bizonnyal mérséklődik.*

Tekintettel arra, hogy a nyugdíjkorhatárhoz kapcsolódó — éppen a munkanélküliséget mérséklő — jogszabályokat nem hozták összhangba az ez év március 1-jén életbeléptetett társadalombiztosítási törvénnyel, a korhatáremelés szinte azonnal negatív hatást gyakorolhat a munkanélküliségre.

Egyik ilyen jogszabály, amelyet érint a korhatáremelés az 5/1990. (I. 18.) Mt. rendelet. E rendelet értelmében a munkáltató a munkavállalóval megállapodást köthet a munkavállaló korengedményes nyugdíjazásáról. *Ilyen megállapodás megkötésére az öregségi nyugdíjkorhatár előtt legfeljebb 5 évvel előbb kerülhet sor.*

A nők nyugdíjkorhatárának módosítása kapcsán felmerült a kérdés, hogy a jelenleg ötvenéves nődolgozókkal köthető-e megállapodás korengedményes nyugdíjazás tárgyában.

Ha a korhatáremelést mereven értelmezzük, akkor arra a következtetésre juthatunk, hogy a jelenleg 50 éves nődolgozó 1998-ban lesz 55 éves, ekkor azonban a nődolgozó öregségi nyugdíjra jogosultságának korhatára 57 év lesz. 1999. január 1-jétől pedig a korhatár 58 évre, 2001-ben pedig 59 évre emelkedik, tehát a jelenleg 50 éves nő dolgozó 2002-ben lesz jogosult öregségi nyugdíjra. Ha innentől számítjuk vissza az 5 évet, akkor merev értelmezés esetén a ma 50 éves nődolgozóval 1997-ben lehet kötni megállapodást korengedményes nyugdíjazásról. A veszteség tehát 4 év.

Ez a kérdés a parlament legutóbbi ülésén is felmerült. A népjóléti miniszter azt mondta, a kérdés jogszabályi úton történő rendezése az őszi ülésszak előtt nem várható, arra kérte a munkáltatókat, hogy ne mereven értelmezzék a korhatáremelést *A választ a kérdésfeltevő nem tartotta kielégítőnek.* A népjóléti miniszter felfogásánál levezethető egy rugalmas értelmezés is, amely a jelenlegi helyzet megoldására megfelel.

A megoldás kulcsa abban rejlik, hogy jelenleg a nyugdíjkorhatár nők esetében 55 életév, tehát ha így számoljuk a korhatárt, akkor az 50 éves nődolgozóval köthető megállapodás korkedvezményes nyugdíjazásra. *A magasabb korhatár fokozatosan, első esetben 1995. január 1-jén lép életbe,* ekkor 1 évet emelkedik a korhatár. 1995-ig tehát nincs magasabb korhatár. E felfogás szerint nincs jogi akadálya, hogy az 50 éves nődolgozók korkedvezménnyel már most nyugállományba kerüljenek.

Ugyanez az értelmezés alkalmazható az úgynevezett előnyugdíj megállapításánál. Előnyugdíj megállapítását azok a munkanélküli munkavállalók kérhetik, akiknek az öregségi nyugdíjkorhatár betöltéséhez legfeljebb három éve hiányzik, és legalább hat hónapja munkanélküli-járadékot kapnak. További feltétel az is, hogy az öregségi nyugdíjhoz szükséges szolgálati idővel rendelkezzenek, valamint az, hogy részükre képzettségüknek megfelelő munkahely biztosítására belátható időn belül nincs kilátás..

Mindaddig tehát, ameddig a korhatár 55 életév, addig ettől kell visszaszámlálni az öt év, illetve 3 év engedményt, tehát a korengedményes nyugdíj a jelenleg 50 éves nőnek megállapítható, illetve az előnyugdíjat 52 éves korban kérheti a munkanélküli nő, ha az egyéb feltételekkel rendelkezik.

Remélhető az is, hogy az említett joghézagot soron kívül rendezi a jogalkotó.

Dr. Garabon Sándor

A járulékfizetők képviselői döntsenek

(Folytatás az 1. oldalról.)

akkor 1994. december 31-ig új választást írnak ki.

Szavazni csak a hivatalos szavazólapokkal lehet. A szavazólap a kisorsolt sorrendben tartalmazza a listát indító szakszervezet rövidített nevét, továbbá jelvényének lenyomatát fekete-fehér színben, valamint a listán induló jelöltek közül az első öt jelölt nevét. *A listára szavazni a szervezet neve alatti körben elhelyezett két egymást metsző vonallal lehet.* A szavazás tehát az általunk kiválasztott szakszervezeti szövetség listájára történhet az előbbiekben ismertetett módon.

A szavazás érvényes akkor is, ha a jelöltek sorrendjét megváltoztatjuk vagy új nevet írunk be, illetve kihúzunk nevet. A jelöltek neveit jelölni nem kell, kihúzni nem érdemes, mert nincs jelentősége.

Az viszont lényeges, hogy kétséget kizáró módon meg lehessen állapítani, hogy melyik listára szavaztunk.

A szavazólapon egy szakszervezeti szövetségre, illetve jelöltjeire lehet szavazni. Aki tehát egyetért a Vasutasok Szakszervezete és az MSZOSZ célkitűzéseivel, tevékenységével: keresse mindkét szavazólapon az MSZOSZ rövidített nevét és az alatta található körben helyezze el a két egymást metsző vonalat, ily módon X-et, ezt követően a két szavazólapot dobja be az urnába.

A választók nyilvántartását a polgármesteri hivatal elkészíti, közszemlére kiteszi, írásban értesíti a választópolgárokat a nyilvántartásba vételről, a szavazóhelyiség címéről és a szavazás napjáról. Szavazni 6 órától 20 óráig lehet. A mozgásában gátolt szavazópolgárt a szavazatszámláló bizottság két tagja felkeresi.

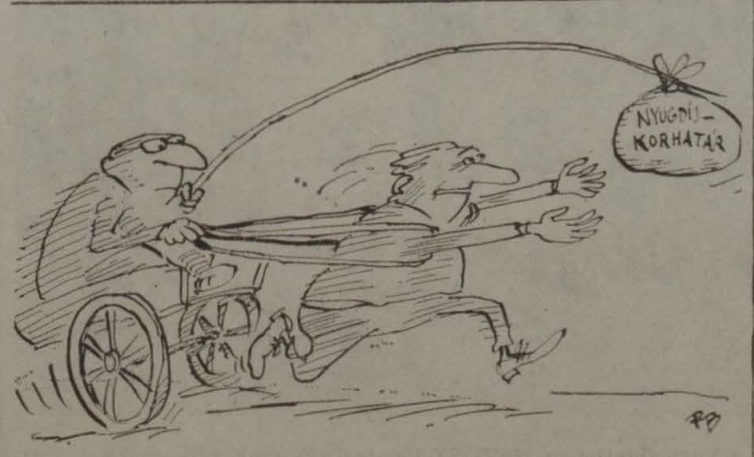
Az a választópolgár, aki állandó lakóhelyétől a választás napján távol van, vagy munkahelyén kíván szavazni (és ezt megszervezték), az állandó lakóhelye szerint illetékes jegyző igazolása alapján kérheti ideiglenes lakóhely, tartózkodási helye, illetve munkahelye szerint illetékes jegyzőtől a választási nyilvántartásba való felvételét.

A szavazáson való részvételt természetesen azon dolgozóknak is lehetővé kell tenni, akik a szavazás napján szolgálatban vannak, emiatt a kiesett munkaidőre átlagkereset illeti meg őket.

A munkavállalóknak, valamennyi társadalombiztosítási ellátásra jogosultnak és természetesen a munkaadóknak is alapvető érdekük, hogy az önkormányzati egészségbiztosítási és nyugdíjbiztosítási rendszer jöjjön létre.

Az önkormányzatok létrehozása és működtetése biztosítja, hogy az érdekeltek és érintettek véleményeinek kikérésével, azokat figyelembe véve formálódjon a társadalombiztosítás jövője.

Dr. G. S.



(Rák Béla karikatúrája)

Nem mindegy ki és hogyan képviseli az emberek érdekeit

Orosházi beszélgetés kongresszus után, tb-önkormányzati választások előtt

A VSz közelmúltban megtartott soron kívüli kongresszusán elvárásként fogalmazódott meg: „A Vasutasok Szakszervezete valamennyi középszerve (területi es szakági), alapszervezete, tagozata (szakmai és réteg) testületi ülésén tárgyalja meg a kongresszus határozatait — azt a tagsággal ismertessék és jelöljek meg saját konkrét feladataikat." Ennek szellemeben tajekoztatták április 15-én. Szegeden a területi szerv tagjait, az szb-titkárokat. Egyúttal a legfontosabb feladatokra is ráirányították a figyelmüket. Hogy ez a gyakorlatban miként valósul meg, arra Orosháza állomáson kerestünk választ. *Tóth Róbertné* szb-titkár kérdésünkre elmondotta:

— A kongresszust megelőzően egyeztető tárgyalast tartottunk a területen és egyetértettünk abban, hogy az alapszabály bizonyos pontjainak módosítására szükség van. Egy módosítást említenék: *a levált kft.-k és gazdasági társulások tagjai továbbra is maradjanak, vagy maradhassanak a VSz-ben.* Ez az alapszabály-módosítás mindkét fél részéről ragaszkodást jelent, amely azért előnyös, mert erősíti szakszervezetünket. Látnunk kell azt is, hogy ez egy ideiglenes megoldás, amely egy idő múlva megváltozhat. A soronlévő feladatokról az idő rövidsége miatt eddig nem sokat beszélgettünk. Nehezíti munkánkat, hogy a felvételi épület átepítése miatt megfelelő helyiséggel nem rendelkezünk, emiatt taggyűlés helyett csak kisebb csoportokban történik a tajékoztatás. Munkaügyi goc vagyunk, ami azt jelenti, hogy Orosházához kilenc kis állomas tartozik, közel 250 fővel. Állomásaikon két érdek-képviseleti szervezet van jelen: *a VSz 150 vasutast tudhat maga mögött, a VDSZSZ-nek pedig kb. 60 fős* a tagsaga. Ez utobbinak főleg Kiszsénáson, Telekgerendáson, illetve itt helyben a fordulósok között van tabora. Úgy érzem lehetne erősíteni a VSz-t, de ehhez idő kell.

— Milyen a kapcsolat a VDSZSZ-szel?

— *Nem felhőtlen, ami nehezíti munkankat.* Pedig ket jelentős valasztás előtt is állunk.

— Ismerik az emberek ezek céljáť?

— *A korábbi hónapokban teljes érdektelenséget tapasztaltam.* Most ebből a helyzetből kell kimozdulni. Kedvezőbb lett volna a helyzetünk, ha a dolgozók maguk is javasoltak volna jelölteket, például az üzemi tanácsba. Ez eddig elmaradt, ezért is kell mindenkivel elbeszélgetni, megértetni miért van szükség a társadalombiztosítási választasokra, az üzemi tanácsra. Hisz nem mindegy, hogy ki és hogyan képviseli érdekünket. Meg kell velük értetni, hogy most a közömbösség nem használ, csak összefogással, közös akarattal lehet eredményt elérni. A nehéz gazdasági helyzetben az emberek megélhetesi gondjai is szaporodtak, ezért fokozottabban szorulnak támogatásra, segítségre.

— Egy titkárnak ebben a helyzetben milyen az elete?

— *Vannak nehéz időszakok. Ilyen volt a közelmúltban a létszámcsökkentés, ami álmatlan éjszakákat is okozott.* Hiszen nem könnyű mások sorsa felett ítélkezni, és megértetni miért van szükség. Szerencsére nagyon jó és korrekt a kapcsolatunk az állomásfőnökkel, hozzá bármilyen gonddal, problémával lehet fordulni. Egyet megtanultunk: *nem szabad az emberek elől eltitkolni semmit, az őszinte beszéd mindennél többet er.* Én 1970 óta dolgozom a mozgalomban, voltam bizalmi, szakszervezeti bizottsági tag, területi képviselő, 1990 óta szb-titkár vagyok. Azt tapasztalom most nehezebb a szakszervezeti tisztségviselők sorsa, ami összefügga nemzetgazdaság és a MÁV helyzetével is. *Az emberek ma nem érik be üres fecsegéssel, magyarázkodással, tisztán szeretnek latni. S ehhez gyors, pontos információ kell,* amit mind a területi szervtol, mind a budapesti kozpontból megkapunk

— Hogyan látja a közeli választasok eredményét?

— Ismerem dolgozóinkat, s ezért remélem mindkét választás sikeres lesz. Bízom az emberekben.

Gellért József

A rendszerváltás értelme

Minden nagy társadalmi átalakulás olyan megrázkódtatásokkal jár, amelyek mind a tömegek, mind a politikusok körében elégedetlenséget és értetlenséget váltanak ki. Ugy tűnik, hogy nálunk bizonyos vezető politikai csoportosulások körében nagyobb az elégedetlenség és az értetlenség, mint a tömegekében. Szerintük jelenlegi bajaink abból fakadnak, hogy a rendszerváltás nem volt eléggé mély, eléggé radikális.

Nem ismeretlen ez a jelenség. A francia, az orosz és a kínai forradalmak némely vezetoi a maguk idején úgy vélték, hogy az igazán mélyreható változásokhoz újabb foradalomra van szükség. Innen eredeztethető a permanens forradalmak elmélete is.

Ha a magyar társadalom életének utóbbi három esztendejét szemügyre vesszük, azt kell mondanunk, vitathatatlanul lezajlott a rendszerváltás. A politikai intézményrendszer gyökeres átalakítása, a parlamentáris demokrácia működése megkérdőjelezhetetlenné teszi, hogy más rendszerben élünk, mint három évvel ezelőtt. Ama politikusok elégedetlenségét és értetlenségét, akik az „igazi" rendszerváltás elmaradásáról beszélnek, két dolog okozza. Az egyik az, hogy ők rendszerváltáson egy olyan totális elitváltást értenek, amilyen nagyon kevésszer ment végbe a történelemben. (Talán Angliában a rózsák háborújában, amelyben 1455 és 1485 között a régi angol főnemesség a pártviszályok révén szinte teljes egészében kiirtotta önmagát, s helyére újabb, nemesi rétegek kerültek). A másik, hogy máig nem fogták fel, hogy a rendszerváltás nem egyszeri aktus (nem csupán rendszercsere), hanem hosszan elnyúló folyamat, amelynek során intézmények tömegét kell nemcsak át-, hanem felépíteni is, új társadalmi szokásokat, mentalitást kell kialakítani.

Ha a rendszerváltás eddigi mérlegét meg akarjuk vonni, két véleménnyel találjuk szembe magunkat. Az egyik szerint egy tönkretett országot örökölt az új hatalom, érthető hát, hogy igen bajosan kormányoz. A masik szerint a régió legjobb állapotú társadalma hullott a koalíció ölebe, s az eljátszotta az előnyeinkből adodó lehetoségeket. Mindkét véleményben van igazság.

Tagadhatatlan, hogy a magyar gazdaságban alig maradtak tartalékok a nyolcvanaskilencvenes évek fordulójara. Különösen elavult és versenyképtelen volt az ipar, az infrastruktúra pedig fejletlen. A gazdaság legsikeresebb ágazatát, a mezőgazdasagot, a nyolcvanas évek „fejőstehén" politikája hozta mind nehezebb helyzetbe, s a rendszervaltas küszöbére meglehetősen kiszipolyozva, érkezett. Adósságainkat pedig ilyen körülmenyek között kellett, illetve kell törleszteni.

Ugyanakkor mondhatni, hogy a társadalom lényegesen jobb, a rendszerváltásra kész állapotban volt. A „kádárizmus" akart vagy akaratlan eredménye, hogy mire vege szakadt, egy mindenféle üdvtannal szemben közömbös, a gazdasági racionalitas iránt viszont hallatlanul fogékony, az önerőre tamaszkodás elvét a kor követelményeinek megfelelő mértékben elfogadó, sőt igénylő, vállalkozó kedvű társadalmat hagyott maga után.

E kettős igazság felől kell megítélnünk az új rendszer eredményeit és kudarcait.

A gazdasági szabadság lebecsülhetetlen eredménye, hogy mára hatszázezernél több egyéni vállalkozás van az országban. Épp ezek révén sikerült nagymértékben ellensúlyozni keleti exportpiacaink elvesztését. A politikai szabadságjogok a magyar történelemben talán sohasem látott módon érvényesülhetnek ma. S az újságíránál talán senki sem értékeli nagyobbra a jelenlegi sajtószabadságot. Az is megállapítandó az általános siránkozás közepette, hogy míg az átlagos nyugdíjemelés aranya rendszerváltozást megelőzően mindig elmaradt az átlagkeresetek növekedésétől, 1991-ben és 1992-ben elérte sőt kismértékben túl is szárnyalta azt.

A mérleg másik serpenyőjét az elkerülhető, illetve elkerülhetetlen hibák nyomják. A privatizáció bizonyithatoan sok kívánnivalót hagy maga után, azonban tény, hogy környezetünkben masutt sem megy jobban, sok helyütt még hozzá sem fogtak komolyan. Viszont a tulajdonváltásnál minduntalan felmerül a pártérdekek alapján adott-szerzett előnyök gyanúja. Az igazi problémát azonban az agrárgazdaságban zajló események okozzak. A magyar gazdaság legsikeresebb ágazata ideológiai előfeltevések és koalíciós taktikázások prédája lett. Nyugodtan megállapithatjuk, hogy a mezogazdasagi rendszerváltásban van a legtöbb kudarc. Az igazság kedvéért megjegyzendő, hogy ezekért nem csupán a koalíció a felelős. A „kolhozrendszer" kormánypárt kritikáját a liberális pártok meglehetos passzivitással fogadták. Megbocsáthatatlan hiba volt, hogy a médiavita és a vele kapcsolatos ál- vagy valódi botrányok majd' két éven keresztül a politikai csatározások előtereben álltak, a hattérben pedig zavartalanul mehetett végbe egy olyan agrárátalakulas, amelynek kártételei optimista jóslatok szerint sem szüntethetők meg egy évtized alatt sem.

Eredményeket és kudarcokat egyaránt hosszan lehetne meg sorolni, azonban ennyi is elég belőlük. Az eredmények jelentős részével kapcsolatban megállapítható, hogy azok szinte automatikusan következnek az új rendszernek a régivel szembeni előnyeiből. A különféle szabadságjogok — hacsak nem tapossák el őket —, szinte maguktól élnek. Ezen az objektiv körülményen túl nagy szerepe van az eredményekben a befogadó szubjektum, a tarsadalom felkészültségének. Annak, hogy az emberek érettek voltak a gazdasági es politikai demokráciara. A kudarcok viszont épp ennek figyelmen kívül hagyásából származtak. A polgári demokrácia egyebek között pragmatikussaga, ideológiamentessége következtében lehetett életképesebb a „létező szocializmusnál". Azt is mondhatnánk, hogy a polgári demokráciákban sokkal sikeresebben működött a lenini elv, „a konkrét helyzet konkrét elemzése", mint a volt szocializmusban. Ha szemügyre vesszük rendszerváltási kudarcainkat, arra a következtetésre jutunk, hogy azok épp amiatt következtek be, mert a konkrét helyzet konkrét elemzését ideológiai előfeltevések helyettesítették. A propagandában kozmikussá növesztett „atmeno", „ejtőernyős", „zöldbáró" minosítesek tömege, s körötte hiszékeny emberek sokasága akadályozta a rendszerváltást.

A valóságban megújulásra kész társadalom volt itt, amelyben egyetlen számottevő réteg sem szállt szembe a demokratikus átalakulással. A fantomharc bizony nagy veszteségeket okozott mind a gazdaságban, mind a politikában. Ez utóbbi hitelességet igen nehéz lesz helyreállitani. Mára az MDF nagy utat tett meg kormányzásának első időszakbeli ideokratikus törekvéseitol. Nem véletlen, hogy az ellenzék sem riogat a keresztény-nemzeti kurzus mumusaval. Ez azonban nem jelenti azt, hogy megszűnt az ideokrácia, az ideológiai uralom érvényesítésére való törekvés veszélye. Erre utalnak azok a politikai viaskodások is, amelyek az alapítványok körül folynak, amelyek gründolóik szerint valamiféle „szent magyar" celt szolgalnak.

A polgári demokrácia a mögöttünk levő esztendőkben megmutatta eletrevalóságát a magyar tarsadalomban. Azt is megmutatta — s ez a jovendő választasok szempontjából nagyon tanulságos —, hogy a problémák ideológiamentes közelítése a gyümölcsözőbb. Továbbá azt, hogy ebben az országban történelmi utunk sajatosságai következtében sajatos demokráciát kell felépíteni.

Hovanyecz László

Megalakult a területi irányítási központok tagozata

Április 22-én a vasutasszakszervezet székházában tartotta alakuló küldöttgyűlését a területi irányitasi központok tagozata. A résztvevőket *dr. Losonczi Gyula* közgazdasági és fejlesztési főosztályvezető tájékoztatta a MÁV szervezeti változásairól, majd megvitatták a tagozati szándéknyilatkozat — és a működési szabályzat tervezeteit. (Az alábbiakban közöljük e ket elfogadott dokumentum szövegét.) A küldöttgyűlés tagozatvezetőnek *Valet Lászlót*, a budapesti üzletigazgatóság szakszervezeti bizottságának titkárát, helyettesnek *Erdős Károlyt*, a debreceni üzletigazgatóság alapszervi szbtitkárát választották.

SZÁNDÉKNYILATKOZAT

A Vasutasok Szakszervezete által képviselt tagok, üzletigazgatóságok, üzletvezetőségek, házgondnokságok, Központi Épületgondozó Főnökség, oktatási főnökség, számviteli főnökségek, területi számítástechnikai központok, gyermekintézmények, valamint a gyermekvasút VSz tagjait tömöríti.

2. A tagozat a VSz-tagok olyan szakmai tömörülése, amely a területe érdekképviseletét a Vasutasok Szakszervezetén belül, annak alapszabályait elfogadva látja el.

3. A működési területét közvetlenül érintő kérdésekben gyakorolja a jogszabályokban a szakszervezet részére biztosított jogosítványokat. A működési területén érdekeit érintő, de a hatáskörön kívül hozott döntéseket, amennyiben azok a tagozat egyetértése nélkül születtek, magára nézve semmisnek tekinti és fenntartja a jogot az önálló cselekvésre.

4. A tagozat a kölcsönösség es érdekazonosság elve alapján közösséget és szolidaritást vállal a vasutas szakmai rétegekkel. A vasutasok egy-egy rétegét, vagy egészét érintő érdekvedelmi ügyekben és az általános szakszervezeti feladatok szervezésében együttműködik veluk.

5. A tagozat legfelsőbb szerve a küldöttgyűlés, amely a csoportérdekeket figyelembe véve, az 1-es pontban felsorolt delegáltjaiból jön létre. A küldöttgyűlés egyszerű szótöbbséggel dönt. A küldöttek legalább egyharmadának kezdeményezésére, kétharmados minősített szavazást kell elrendelni. A közgyűlés akkor határozatképes, ha a küldöttek legalább kétharmada jelen van. A küldöttgyűlés legalább evente egyszer ülésezik.

6. A tagozat operativ döntést hozó szervezete az ügyvivő testület, melynek üzletigazgatóságonként, üzletvezető-égenként és a Záhonyi Üzemigazgatóság területéről egy-egy fő delegált tagja van. A tagozatvezetőt és helyettesét a küldöttgyűlés titkosan választja. Az ügyvivő testület szükség szerint, de legalább kéthavonta ülésezik.

7. Az ügyvivő testület a tagozat két küldöttgyűlése között gyakorolja a szervezeti és működési szabályzatban rögzített jogosítványait, melyről köteles a küldöttgyűlésnek beszámolni. A tagozat érdekeit a VSz területi tagozati tanácsában a tagozatvezető vagy megbízottja képviseli.

8. A tagozat és a Vasutasok Szakszervezete közötti tevékenységet a VSz apparátusának szakértője koordinalja.

9. A tagozat alapszervezetekből és munkahelyi csoportokból áll, melv a helyi szinteken szerveződött.

A területek által delegált tagozati ügyvivők középszinten látják el az érdekképviseletet.

A tagozat ügyvivő testülete országos szintu érdekegyeztető, illetve érdekképviseleti munkat végez. A tagozat ügyvivő testülete munkája segítése érdekében igénybe vehet, illetve megbízhat szakértőket.

Az itt nem szabályozott kérdésekben a tagozat a Vasutasok Szakszervezete Alapszabalvát tekinti mérvadónak.

A VSz Területi Irányitási Központok Tagozatának Küldöttgyülése

★

A TERÜLETI IRÁNYÍTÁSI KÖZPONTOK TAGOZATÁNAK SZERVEZETI ÉS MŰKÖDÉSI SZABÁLYZATA

1. A Vasutasok Szakszervezete Területi Irányitási Központok Tagozata a MÁV területén dolgozó üzletigazgatóságok, üzletvezetőségek, házgondnokságok, Központi Épületgondozó Fonökség, oktatási főnökségek, számviteli főnökségek, területi számítastechnikai központok, gyermekintézmények és a gyermekvasút VSz tagjait tömöríti.

2. A tagozat a VSz-tagok olyan szakmai tömörülése, amely a területe érdekképviseletét a Vasutasok Szakszervezetén belül, annak alapszabályait elfogadva látja el.

3. A működési területét közvetlenül érintő kérdésekben gyakorolja a jogszabályokban a szakszervezet részére biztosított jogosítványokat. A működési területén érdekeit érintő, de a hatáskörön kívül hozott döntéseket, amennyiben azok a tagozat egyetértése nélkül születtek, magára nézve semmisnek tekinti és fenntartja a jogot az önálló cselekvésre.

4. A tagozat a kölcsönösség es érdekazonosság elve alapján közösséget és szolidaritást vállal a vasutas szakmai rétegekkel. A vasutasok egy-egy rétegét, vagy egészét érintő érdekvedelmi ügyekben és az általános szakszervezeti feladatok szervezésében együttműködik veluk.

5. A tagozat legfelsőbb szerve a küldöttgyűlés, amely a csoportérdekeket figyelembe véve, az 1-es pontban felsorolt delegáltjaiból jön létre. A küldöttgyűlés egyszerű szótöbbséggel dönt. A küldöttek legalább egyharmadának kezdeményezésére, kétharmados minősített szavazást kell elrendelni. A közgyűlés akkor határozatképes, ha a küldöttek legalább kétharmada jelen van. A küldöttgyűlés legalább evente egyszer ülésezik.

6. A tagozat operativ döntést hozó szervezete az ügyvivő testület, melynek üzletigazgatóságonként, üzletvezető-égenként és a Záhonyi Üzemigazgatóság területéről egy-egy fő delegált tagja van. A tagozatvezetőt és helyettesét a küldöttgyűlés titkosan választja. Az ügyvivő testület szükség szerint, de legalább kéthavonta ülésezik.

7. Az ügyvivő testület a tagozat két küldöttgyűlése között gyakorolja a szervezeti és működési szabályzatban rögzített jogosítványait, melyről köteles a küldöttgyűlésnek beszámolni. A tagozat érdekeit a VSz területi tagozati tanácsában a tagozatvezető vagy megbízottja képviseli.

8. A tagozat és a Vasutasok Szakszervezete közötti tevékenységet a VSz apparátusának szakértője koordinalja.

9. A tagozat alapszervezetekből és munkahelyi csoportokból áll, melv a helyi szinteken szerveződött.

A területek által delegált tagozati ügyvivők középszinten látják el az érdekképviseletet.

A tagozat ügyvivő testülete országos szintu érdekegyeztető, illetve érdekképviseleti munkat végez. A tagozat ügyvivő testülete munkája segítése érdekében igénybe vehet, illetve megbízhat szakértőket.

Az itt nem szabályozott kérdésekben a tagozat a Vasutasok Szakszervezete Alapszabalvát tekinti mérvadónak.

A VSz Területi Irányitási Központok Tagozatának Küldöttgyülése

Alapítvány a nyugdíjasoknak!

A Vasutasok Szakszervezete nyugdíjasokat segítő alapítványt hozott létre. A MÁV jelentős összeggel, valamint egyéb befizetők, magánszemélyek is támogatták az alaptőkét. Az alapító okirat és a kezelő szervezet döntése alapján a lekötött pénzeszköz kamatait, hozadékát lehet segélyezésre fordítani. Ez az összeg az idén közel 900 ezer forint lesz.

Az alap célja a rászorulók támogatása. Kik részesülhetnek eseti szociális segélyben?

a) A vasutas intézmenyektől, szolgálati helyekről, önkösségekről nyugdíjba került dolgozók, ha a nyugdíjazást megelőző 5 év egybefüggő MÁV-munkaviszonnyal rendelkeznek.

b) A kérelmezővel közös háztartásban élő, ha jövedelme a mindenkori kettős ellátás összege alatt van, *(jelenleg 10 150 forint)*, vagy ha a kerelmezo létfenntartását veszélyeztető olyan anyagi helyzetbe kerül, amit külső segítség nélkül nem tud megoldani, s ha váratlan rendkívüli élethelyzetbe kerülés miatt eseti többletkiadása révén — betegség, elemi kár stb. — anyagi segítségre szorul.

Az érvényes adójogszabályok miatt adóköteles eseti szociális segély egy évben egyszer, kivételes esetben két izben adható. *Összege bruttó 2000-5000 forint között lehet.*

A segély csak kérelemre adható. A kérelmező lehet vasutas nyugdíjas, nyugdíjascsoport, a nyilvántartó vasúti szolgálati helv a nyugdíjas élethelyzetét es szükséges adatait ismerő szervezet képviselője, s a vasutas nyugdíjasokkal foglalkozó ügyintéző is.

A kérelemnek tartalmaznia kell: a kérelmező nevét, személyi számát, pontos lakcímét, családi allapotát, a MÁV nyugdíjfolyósítás szelvényét, esetleges egyéb jövedelmét — például munkaviszonyból, járadékból —, a MÁV-munkaviszony idejét, a közös háztartásban élők számat, egyúttes jövedelmét, a tárgyévi bármely — önkormányzati, MÁV-, szakszervezeti — segélyt és a kérelem rövid indokát.

Az alapítványi segélykérő lap májusban a VSz Nyugdíjas Alapszervezeteknél, a nagyobb nyilvántartó MÁV szolgalat, helveken, a MÁV Nyugdíj Igazgatóságon, az ÖTA-nál, de a Vasutasok Szakszervezeténél is beszerezhető.

A kitöltött kérelmeket is a fenti helyeken lehet beadni. A pontos adatokat tartalmazó formanyomtatványokat a gyorsabb ügyintézés lebonyolítás érdekében célszerű az alábbi címre küldeni: *Vasutasok Szakszervezete Nyugdíjas Alapítvány* (1068 Budapest, Benczúr u. 41. Pf. 27.).

A Vasutasok Szakszervezetenek mint alapítónak, az alapítványt jelentős összeggel támogató szervezeteknek az a célja, hogy enyhítsen a vasutas nyugdíjasok megélhetési gondjain.

Az alapítvány segélyezési bizottsága vállalta, hogy a kérelmezőnek a döntést követő 10 napon belül értesítést küld. A nyugdíjas — remélhetően — nemcsak értesítést, hanem anyagi segítseget is kap.

K. M.

Tiszalök, Tiszavasvári

Szomszéd várak, közös gondok

VANNAK NAPOK, AMIKOR FEL- ÉS LEADÁS NINCS

Alig valószínű, hogy a tiszalöki vasútállomásnak valaha is akkora forgalma lesz, mint 1953 és 1959 között. A falu határában előbb a duzzasztóművet, majd évekkel később magát a vízi erőművet építették föl. Mindkettő iszonyú mennyiségű építőanyagot kívánt, amelyet más közlekedési eszköz hiján, vasúton szállítottak a helyszínre. Azóta persze történt egy s más, a faluból város lett, a vasútállomás forgalma pedig paralízises izomzathoz hasonlíthatóan sorvad, egyre sorvad . . .

— *Tiszalöknek nem is olyan régen még saját tolatócsapata volt, mivel itt rendezzük a Debrecen, Nyíregyháza, illetve Ohat-Pusztakocs felől érkező elegyet.* Az utóbbi időkben azonban már alig volt mit rendezni, a tolatócsapatot is föloszlatták — foglalja össze az elmúlt hónapok legfontosabb történéseit *Márton János* forgalmi szolgálattevő. — Pedig, amikor három éve ide kerültem, szinte nem is jött tehervonat négyszáz méteren alul, a kocsisor határtól határig ért, répaszezonban napi fejfájást okozott a személyszerelvények tárolása. Igaz, akkor még dolgozott az erdőgazdaság, a faipari vállalat, a költségvetési üzem, az állami gazdaság és a téesz is. Ezek nagy része ma már a csőd szélén lavírozik vagy már csődbe is jutott. Mindezt a forgalom is jól tükrözi, a mai napon sem leadás, sem feladás nem volt, két kocsi pedig csak úgy „átszaladt" az állomáson, hogy ne feledjük el, milyen színe van a tehervagonoknak. Ám nem ritkák az olyan napok, amikor egyáltalán nem találkozunk ilyesmivel.

Némi vigasz, hogy a személyforgalom még mindig tehetősnek mondható. A csúcsforgalom a hétvégeken jelentkezik, amikor a kocsik belsejében gombostűt sem lehetne leejteni. Nem is tudom, akik kitalálták, miként képzelték el az itteni mellékvonalak megszüntetését, hiszen csak itt, Tiszalökön legalább kétezer embernek kellett volna más közlekedési lehetőség után néznie.

A szomszédos Tiszavasvári hírnevét egy helybéli gyógyszerész emelte nemzetközi rangra, amikor hosszú kísérletezés után sikerült a mákgubóból fájdalomcsillapító alapanyagot, ópiumot előállítania. Mivel a hatvanas évektől Magyarországon fokozatosan visszaszorították a máktermelést, az Alkaloida vietnami importra szorult. Tiszavasváriba valóságos mákgubóvonatok érkeztek.

— Amivel csak egyetlen baj volt — osztja meg velem kapuikon belülről származó értesüléseit *Bolgár Sándor* forgalmi szolgálattevő. — Nevezetesen az, hogy a vietnami is élelmes nép, ismerték az ópium „lecsapolásának" nyitját. Mire a mákgubó Tiszavasváriba érkezett, már lúteni sem volt jó, de gyógyszer előállítására biztosan nem.

— *Tiszavasvári egykoron a debreceni vonal legforgalmasabb állomása volt, éppen a gyár jóvoltából* — folytatja a forgalmi szolgálattevő. — Az Alkaloidával ma sincs probléma, az egyes gyáregységek most is termelnek, csak éppen a közút elviszi a portéka nagy részét. A vasútnak végre tudomásul kellene vennie, hogy a piaci viszonyok megváltoztak, a gyár másként tervez, szervez, mint azelőtt. Az üzemrészek csak konkrét megrendelésre indulnak be, a határidők kötöttek, nem engedhető meg, hogy az alapanyag két-három napig vándoroljon az országban. Megtörtént, hogy a gyár nem is vette át a neki érkező vegyi anyagot, mert a vasút késve szállított. Így aztán manapság egész hónapban körülbelül annyi kocsival dolgozunk, mint pár éve két nap alatt. És, ami a legszomorúbb, hogy én nem is látok lehetőséget éppen az elmondottak miatt arra, hogy jelentős, pozitív irányú változások következzenek be . . .

Thorday Zoltán

Mérlegen az ÖTA gazdálkodása

Az elmúlt évhez viszonyítva emelkedett a kórházi ápolási és a temetési segély összege

Az ÖTA választmánya április 22-én tartotta soros ülését, melyen megvitatták, majd elfogadták az 1992. évi gazdálkodásról, az ez évi költségvetésről készült beszámolót és az eljárási szabályzat módosítására előterjesztett javaslatot.

A beszámoló adatai híven tükrözik az ÖTA bevételeinek alakulását. *Eszerint a tagdíjbevétel több mint 19 millió forinttal haladta meg a tervezettet.* A többletbevételt, mellyel a tervkészítés időszakában még nem számoltak, a MÁV-nál a tavalyi 27 százalékos bérkiáramlás révén érték el. A kamatbevétel is kedvezően alakult, 760 ezer forinttal haladta meg a tervezettet. Az eredményes gazdálkodás egyrészt azt jelenti, hogy tovább gyarapodott az ÖTA vagyona, másrészt segélyezés, szociális és céltámogatás címén több jut a rászorulóknak és a vasút-egészségügyi intézményeknek. Napjainkban kétszeresen is jól jön az a támogatás, amit az ÖTA nyújt az aktív és a nyugdíjas tagoknak.

Hogy mekkora összegről van szó? Érdemes erről bővebben is szót ejteni. Kezdjük a felsorolást a készpénz-segélyekkel.

A tagok intézményes segélyezésére *mintegy 150 millió forintot fordítottak.* Az aktív vasutasok kórházi ápolási segélyére 19 millió 120 ezer, kelengyesegély címén közel 18, a gyesen levők egyszeri segélyére pedig több mint 3 millió forintot fizettek ki.

Az aktív dolgozókét jóval meghaladja a nyugdíjasok kórházi segélyére fordított összeg, amely 22 millió 306 ezer forint volt. Ennél is magasabb összeget, *37 millió 956 ezer forintot fizettek ki temetési segély címén.*

A többségében több évtizedes tagsággal rendelkező idős emberek szociális gondozására és segélyezésére is tekintélyes összeget fordítottak. 1992-ben *Balatonbogláron* és *Vonyarcvashegyen*, a két MÁV, továbbá *Hévízen*, a VABE és *Hajdúszoboszlón* az EBSE üdülőjében a térítésmentes üdültetésben részt vett 1612 idős ember után 11 millió 602 forintot fizettek. Tavaly 2509 nyugdíjas kapott szociális segélyt. A kifizetett összeg megközelíti a 2,5 millió forintot.

Említést érdemel az a támogatás is, amelyben az alapítványok részesültek. A Vasutas Diabetesz-alapítványnak *200 ezer forintot utaltak át* a vasutas cukorbeteg gyerekek üdültetési költségeinek a fedezésére. A Nyugdíjas-alapítvány részére — a választmány döntésének megfelelően — *1 millió forintot különítettek el.*

Az ÖTA 1993. évi költségvetése a realitások figyelembevételével, a választmány múlt év decemberi ülésen elfogadott irányelvek alapján készült. A MÁV szervezeti változása, az ezzel együttjáró létszámcsökkenés miatt a tagdíjbevétel mérsékelt, mindössze 2 százalékos emelkedésével számolnak. A betéti kamatok nagymértékű csökkenése miatt a kamatbevétel is messze elmarad az előző évek szintjétől. Mondani sem kell, hogy a jelentősen csökkent kamatbevétel szigorú és következetes gazdálkodást igényel. Mindezek ellenére a tagok közvetlen támogatására, a tagdíjbevétel teljes összegét — *214 millió 179 ezer forintot* — tervezték.

Nem kis összeg. S mint a tervezett kiadások részletezéséből kitűnik, egyes segélynemeknél növekednek a kifizetésre kerülő összegek. Így például a dolgozók kórházi segélyének napi összege 120 forintra, a temetési segély 5-ről 7 ezer forintra emelkedett. Emelték a nyugdíjas tagok szociális és méltányossági segélykeretének, továbbá az időszakos szociális gondozásra fordítható összegét is. Szociális gondozásban az idén várhatóan 1968 idős embert tudnak részesíteni. A beutalás gyakorlata nem változott. A vasutas nyugdíjasszervezeteken keresztül továbbra is azok vehetik igénybe, akiknek egy főre jutó jövedelme nem éri el a kettős ellátás összegét.

V. F.

Bevételt növelő kedvezmények

Május 1-jétől Sopron magyar—osztrák vasútállomássá lépett elő

A hetvenes évek végén a MÁV egy hónap alatt nagyobb áruszállítási teljesítményt ért el, mint most az év első harmadában. Nemcsak az árutonna zsugorodott a felére, sajnos alaposan megcsappant az utasszám is. Vannak olyan vonatok, amelyeken alig lézeng egy-két utas. Egy, az Inter-City vonatokon történt felmérés is kimutatta, hogy amíg a reggeli és a délutáni órákban megfelelő, délelőtt azonban alig 40 százalékos a szerelvények kihasználtsága. A felmérés tapasztalatainak összegzése után javaslat született, hogy kedvezménnyel kellene ösztönözni az utasokat a délelőtti órákban induló IC-vonatok igénybevételére. A javaslattal a MÁV vezetői egyetértettek, és április 26-tól már be is vezették a kedvezményt.

— Hány vonatot érint és milyen kedvezményt kapnak az utasok? — Kérdeztem *Perger Imrét*, a személyfuvarozási főosztály vezetőjét.

— Két pár IC-vonatot érint. A *Budapest—Miskolc* között közlekedő Szinva és a *Budapest—Debrecen—Nyíregyháza* viszonylatban közlekedő Délibáb utasait kedvezményezzük. Arányait tekintve nem nagy, de Magyarországon eddig még nem alkalmazott díjmérséklést vezettünk be. *Ennek az a lényege, hogy ha az utas a megváltott és felhasznált helyjegyét a következő utazás jegyének megváltásához felmutatja, hatvan forinttal kevesebbet fizet.*

— A felhasznált helyjegy tehát hatvan forint értékű bonnak számít?

— Így van. Ezt a bont azonban csak menet-, illetve helyjegy vásárlására lehet fizetőeszközként felhasználni. Pénzként visszatéríteni nem lehet. Miként egyszerre több helyjegy bonértékét nem lehet összevonni.

— *Május 1-jétől a nemzetközi forgalomban is változott a tarifa* — folytatta a főosztályvezető. — Az európai vasutak személyszállítási díjtételéhez igazodva — ez a legtöbb országban jóval magasabb, mint a MÁV-é —, 20 százalékkal emeltük a viteldíjat. Hadd tegyem mindjárt hozzá: *az emelés ellentételezésére, a MÁV és az ÖBB vezetőinek megállapodása értelmében, az Ausztriába kirándulók négynapos időtartamú, 30 százalékos mérséklésű menettérti kedvezményt kapnak.*

Perger Imre egyéb, bevételt és szolgáltatást növelő változásról is tájékoztatott. Május végétől, heti egy alkalommal motorvonat közlekedését tervezik Szombathely és Graz között. *Ez az összeköttetés egynapos városlátogatást tesz lehetővé.* Újszerű szolgáltatás, hogy a vasút — az utasok kívánságára — programot is biztosít és belépőjegyek beszerzését is vállalja.

A soproni határátmenetben is történt változás. A MÁV, az ÖBB és a GySEV megállapodása értelmében — május 1-jétől — *Sopron magyar és osztrák vasútállomássá lépett elő.* Ezzel megszűnt a korábbi, sokszor követhetetlen menetdíjszámítási gyakorlat.

Ezek a kezdeményezések is bizonyítják, hogy a MÁV vezetői a személyszállításban is keresik a bevételek növelésének lehetőségeit. S ha ezekkel a szerény mértékű üzletpolitikai kedvezményekkel sikerül utasokat szerezni, már megérte. Elvégre olyan időket élünk, amikor a kis pénzt is meg kell becsülni.

(visi)

Pillanatképek

Egy nyugdíjas emlékeiből

Nagyon régen, 1927-ben Szőregen kezdtem a vasutat. *Egert István* volt az állomásfőnök, *Mészáros* és *Mauchz* intézők voltak a tanítómestereim. Mindhármukban kiváló oktatót kaptam.

Szerencsém volt, még a gimnázium cserkészcsapatában úgy megtanultam a morzéábécét, hogy rögtön a morzégépek mellé ültettek. A szomszéd szerb vasutasokkal morzén kellett megőrizni minden hivatalos közleményt, a forgalommal kapcsolatban.

1929-ben Kecskemétre kerültem, a gyümölcsszezonban. *Karlóczai Pista, Pál Pista, Szoboszlói Pista* fiatal praxik (kezdők) társaságában dolgoztam. Voltak olyan napok, amikor négy gyorsan romló áruval rakott gyorstehervonatot indítottunk javarészt a német tengeri kikötőkbe, Warnemünde, Hamburg és a budapesti vásárcsarnokba. Volt egy vezető főraktárnokunk, *Komáromi* nak hívták. Olyan rend volt a raktárban és annak környékén, hogy azóta sem láttam hozzá hasonlót, pedig milliószám cserélgettük a GG-deszkákat, a szobonyárcsokat, amit nem győztem egy asztalon a hatalmas nyilvántartó könyvben előjegyezni. A praxikkal együtt laktunk *Bende* főintézőnél, ahol minden volt az udvaron érlelődő vizes uborka, külön a mi számunkra.

Nemsokára Kiskunfélegyházára kerültem, átmenesztő, kocsifelíró és távírászi beosztásban ahol egy *Dobó* nevű főtávírász a lábával még gyorsabban tudott morzézni mint mi kézzel. Pedig abban az időben minden fontos intézkedés és az üzletvezetőségtől érkező rendelkezések távírón bonyolódtak le. Volt amikor Kistelektől Kecskemétig kellett a vonatkeresztezést áthelyezni.

Micsoda világ volt. *Schmidt* első osztályú gyorsvonati mozdonyvezető 2 perc menetidőtúllépésért figyelmeztetést kapott. Ő olyan mozdonyvezető volt, aki kemény gallérban, kesztyűben vezette a gyorsvonatot.

Tóth Sanyi praxi barátommal 1930-ban már helyettesítettük a forgalmistákat. *Grulich Gézát, Vidéki Imrét, Szarvák Pistát, Lovas János* állomásfőnök elégedett volt a munkánkkal. Előfordult olyan eset, amikor ifjú barátommal azért büntettek meg 50 fillérre, mert nem rendesen viselkedtünk a vágányok között, az utasforgalomban. Nem sok időt töltöttem változatlan beosztásban, mert Nyársapáttól Kistelekig kivezényeltek helyettesíteni forgalmistának.

Sok minden történt a negyvenkét évi szolgálatom alatt, most ezek jutottak eszembe.

Bálint István

Üdüljön külföldön

Szeretne ön családjával együtt évente más-más helyen üdülni Európában, vagy a világ legszebb helyein Amerikától Ausztráliáig?

Egy Balaton-parti nyaralásnál is olcsóbban megteheti annak a nemzetközi csererendszernek a segítségével, amely már húsz éve működik a világban, és amely Kelet-Európából egyedüliként Magyarországot vette fel a tagjai sorába. Az Abbázia Hotellánc-részvények vásárlásával a világ 73 országában érvényesíthető üdülési jogot szerezhet!

Használja ki szabadjegyét, hiszen ennek segítségével eljuthatnak Európa legtávolabbi helyeire is. Csak ezen a kontinensen 500 hotelban tölthetik el szabadságukat szállásköltség fizetése nélkül.

Amennyiben szeretne többet megtudni ennek a rendszernek a működéséről, jöjjön el a Budapest Hotelban tartandó ismertető előadásra. Ingyenes meghívó igényelhető, időpont-egyeztetéssel. Béresné Dávid Magdolnától a 176-6034-es telefonszámon.

Jobb csatlakozási lehetőség

Új dízelvonatok az ÖBB-nek

1993/94 telétől a tervek szerint az Osztrák Szövetségi Vasutak alsó-ausztriai Gmünd és a bécsi *Ferenc József* pályaudvar közötti vonalszakaszán szekrénybillentő szerkezettel ellátott, dízelvontatású gyorsvonatokat állítanak üzembe. Az új osztrák közlekedési miniszter *Viktor Klima* a dízelesítés mellett megerősítette az osztrák kormánynak azt a korábbi ígéretét is, hogy az említett vonalszakaszt villamosítani fogják. Erre azonban a tervek szerint leghamarább csak 1995-ben kerülhet sor. Addig a szekrénybillentő-pendolino technikával felszerelt dízelvonatoknak gyorsabb kapcsolatot kell létesíteniük az alsó-ausztriai Erdőnegyed és a szövetségi főváros, Bécs között.

Az új technikájú dízelszerelvényekkel a Gmünd—Bécs Ferenc József pályaudvar közötti szakaszon az ÖBB számítása szerint a menetidőt két óránál kisebbre kell csökkenteni.

Az Osztrák Szövetségi Vasutak az új pendolino rendszerű dízelvonatok legnagyobb sebességét 160 kilométer/órára tervezte. A motorvonatokban 130 ülőhelyet alakítottak ki, amelyekből 16 első osztályú lesz. A tervek szerint három vagy négy garnitúrát szereznek be a pendolinodízel motorvonatokból, amelyekhez az osztrák pénzügyminiszter 200 millió Schilling (28 millió márka) anyagi támogatást ígért. Ez 1993. februári árfolyamon 15 milliárd forint beruházást jelent.

Mindenekelőtt a naponként ingázók részére kell a gyorsvonatokkal kedvezőbb közlekedési kapcsolatlehetőségeket teremteni. Az úgynevezett Felső-Erdőnegyed az új motorvonatokkal lényegesen jobb csatlakozási lehetőséget kap a nagy metropolishoz, vagyis a szövetségi fővároshoz, mivel az új szerelvények megállás nélkül juttatják el az utasokat Bécsbe.

A bécsi Ferenc József pályaudvar villamosítása után a most megrendelt új dízelvonatok más, nem villamosított osztrák vasútvonalakon kapnak majd az alsó-ausztriai Gmünd—Bécs vonalaihoz hasonló személyszállítási feladatokat.

O. K.

Kadétok

Nemrég Kisvárdán, a vasútállomás szomszédságában levő kis bisztróban meglepett, hogy a koszos váróteremből menekülve ez a helyiség patyolattiszta, a kiszolgálás udvarias.

Egyszercsak megüti a fülem — a szomszéd asztal mellől, ahol három férfi beszélgetett, egy nagyon régen hallott szó: *kadét*. A magyar értelmező szótár szerint a kadét tisztképző középiskolás növendéket — hadapródot — jelent, de minden vasutas tudja, hogy a mozdonyvezető-tanulókat is így hívták a régi szép vasutasvilágban.

A fülemben zsongott a szó, a félévszázad előtti időket juttatva eszembe, amikor Nyíregyházán együtt laktam albérletben két kadéttal. Nem mondhatom, hogy túl nagy barátságban, mert én csak amolyan kis tisztviselőcske voltam, de ők — noha kormosan, olajosan tértek haza a szolgálatból — már akkor is úrnak, leendő vezérúrnak érezték magukat. A háziné-ni is többre tartotta őket — nem kis bosszúságomra — mint engem, noha én vasalt nadrágban jártam, s utánam nem kellett hetenként ágyat húzni, naponta fürdőkádat sikálni.

Mindezek ellenére is érdeklődéssel figyeltem a szomszédos asztalnál beszélgető három vasutasra, akik közül az idősebb vitte a szót.

A két fiatalabb — noha tegező viszonyban ment a társalgás — látható tisztelettel figyelt. Kiderült ugyanis — a bisztró vezetője, *Nagy Zoltán* tájékoztatásából —, hogy a fiatal masiniszták a vezérúr tanulói voltak.

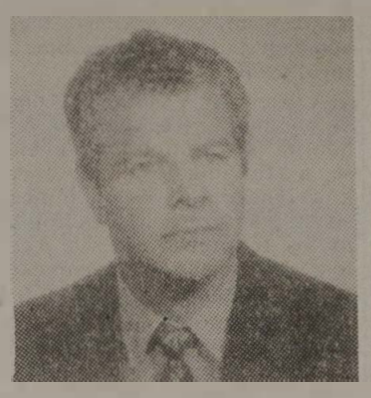
Tetszett a tartásuk, amely a régi vezérurakra emlékeztetett. A három ember arcáról, szemük csillogásából leolvastam, hogy bíznak a jövőben, noha a vasút jelenlegi kritikus helyzetét a saját bőrükön érzik. Ők nem adják fel a szép büszke tartást, amely már kadét korukban beléjük ivódott . . .

— dávid —

Az MSZOSZ listáján indul

Bemutatjuk Győri István képviselőjelöltet

Néhány napja látott napvilágot az MSZOSZ listáján induló társadalombiztosítási önkormányzati képviselők névsora. A nyugdíjbiztosítási önkormányzat képviselőjelöltek listáján előkelő helyen szerepel *Győri István*, a VSz alelnöke.



Alelnökünket azoknak, akik szorosabb munkakapcsolatban állnak vele, nem kell bemutatni, de azoknak sem, akik társadalombiztosítási és szociális problémáikkal hozzá fordultak. Mindazok, akik ilyen ügyekben szakszervezetünk segítségét kérték, ügyüket elintézték.

Győri István szakszervezetünk szociálpolitikai, munkavédelmi és társadalombiztosítási politikájáért felelős. Ezt a munkát hosszú évek óta humánus elkötelezettséggel, felelősségteljesen, nagy szakértelemmel végzi.

— Eredeti szakmám esztergályos, szakmunkásként az istvántelki fűműhelyben kezdtem pályafutásomat — mondja Győri István. — Munka mellett gépipari szakközépiskolai érettségit szereztem. 1974 óta szakszervezetünk függetlenített munkatársaként dolgozom. Ez idő alatt többségében szociálpolitikával foglalkoztam. A VSz alelnökévé történő megválasztásommal egy időben a Vasutas Társadalombiztosítási Tanács elnökéve és az Országos Társadalombiztosítási Tanács tagjává választottak. Ezeken a területeken nagy tapasztalatokra tettem szert a tb-önkormányzati munkában, amit megválasztásom során nagyon jól tudok majd hasznosítani. Minden lehetőséget és eszközt felhasználok annak érdekében, hogy a május 21-i választás sikeres legyen, és a legjobb eredményt az MSZOSZ érje el.

— Tett-e valamit ennek érdekében?

— Igen, a VSz több gyűlést szervezett. Ezeken a gyűléseken ismertettem a választáson való megjelenés fontosságát, a szervezés módját és annak indokait, hogy miért fontos számunkra az MSZOSZ győzelme.

— Megfogalmazta-e konkrét programját, megválasztására gondolva?

— Megválasztásom esetén a nyugdíjbiztosítási önkormányzat közgyűlésében úgy akarom képviselni a vasutas biztosítottak érdekeit, hogy a közgyűlés által megfogalmazott alapszabályban az önálló vasutas társadalombiztosítási önkormányzat létrehozásához jogszabályi biztosítékot kapjon, például méltányossági, jogorvoslati körökben. Nagyon fontos a nyugdíjasok életbiztonságát szavatoló nyugdíj- és egészségbiztosítási feltételek az eddigieknél kedvezőbb megteremtése.

— A választók hogyan fogadták ezt a programot?

— A választási gyűléseken a felszólalók egyetértettek ezzel. *Többségük aggódik, félnek, hogy a vasútegészségügy elveszti önállóságát,* s arra kértek, hogy tekintsem kötelességemnek, hogy e nagy múltú egészségügyi rendszer továbbra is a vasutasoké maradjon.

— Milyen tapasztalatai vannak a tb-választásokra való készülődésről?

— Sajnos, a választópolgárok tájékozatlansága a jellemző. A vasutasok és a nyugdíjasok körében nagyobb az érdeklődés a választások iránt. Május 21-e soha vissza nem térő alkalmat jelent a vasutasok számára, hogy hallassák szavukat a vasutas társadalombiztosítás önállóságának megőrzése érdekében. Én bízom a választás sikerében.

Pásku Jenő

Egyperces interjú a titkárral

Fújják a lufit a kicsinyek, miközben majszolják a csokit, rajzolnak, bábut készítenek az apróságok. Megállít a kedves látvány az MSZOSZ udvarában, a női választmány sátra előtt, ahol játékos gyermekvetélkedők zajlanak szakképzett gondozónők, óvónők irányításával. Éppen egy öregúr írja versét a Panasz- és Dicséret Emlékkönyvébe, amikor a derűs sürgés-forgásban megpillantom *Varga Gyulánét*, a Nyugati pályaudvar szb-titkárát, az MSZOSZ női választmányának titkárát. Régi ismerősökként, hamar felpörög közöttünk a szó.

— Jó visszhangja van — mondja a mindenre nyitott asszony —, hogy a vasutasoknak külön udvara van itt a majálison. Hiánypótló az ilyen kellemes vendéglátás, ahol egy pár virsli mellett, egy üveg sör közben el lehet diskurálni.

— És itt milyen a hangulat a női választmány sátrában?

— Látja, a gyerekek úgy lubickolnak, mint hal a vízben.

— És a felnőttek?

— Meg-megállnak, szót váltanak erről-arról. Női dolgokról, családi problémákról, és sok minden másról is: a bölcsődék bezárásáról, a nők nyugdíjkorhatárának felemeléséről, a szociális törvényről, a tb-választásokról.

— Ez utóbbiról milyen véleményeket gyűjtött össze?

— Vannak közöttük érdekesek is.

— Például.

— Jó-jó — mondják a tb-önkormányzatok képviselőjelöltjeiről —, de ezek is 200 ezerért csinálják majd, mint a parlamentiek? Aztán van, aki nem érti, hogy miért van kétféle önkormányzat. Olyan, ahol a polgármester a főnök, és ilyen, mint a társadalombiztosítási. Érezhető, hogy sokan most döbbennek rá igazából a tb szerepére, most ismerkednek a biztosítás konkrét kérdéseivel, most kezdik felismerni, hogy itt róluk szól a nóta, érdekükben történnek a dolgok. Meg is jegyzik az emberek: miért van az, hogy a munkáltatókat delegálják, a munkavállalók jelöltjeit meg akadályversenyre kényszerítik. Milyen alapon, milyen elvek szerint történik mindez?

MAJÁLIS A VÁROSLIGETBEN

Sok ezer embert vonzott az MSZOSZ-program

A nyarat idéző verőfényben már a reggeli órákban sűrű sorokban érkeztek az emberek a Városligetbe, az MSZOSZ tagszervezetei május elsejei ünnepségének színhelyére. A napozóréten felállított központi színpad, a zenekar pattogó indulói csalogatták az érdeklődőket a nagygyűlésre. Tíz órára hatalmas, tarka embergyűrű övezte a színpadot, ahol az MSZOSZ tagszervezetei vezetőinek — közöttük *Papp Pál* elnök és a külföldi vendégek, az osztrák és a portugál szakszervezetek képviselőinek — társaságában *Nagy Sándor*, az MSZOSZ elnöke lépett a mikrofonhoz, hogy elmondja beszédét.

A VSz sátrainál

Miután a szónok üdvözölte a majusünnep résztvevőit, vendégeit, így folytatta:

— Hiába akarták elhallgatni, idén is lesz, van május elseje. Még akkor is, ha napokig a rádió fő híre a Boráros téri csőtörés és az ózonréteg elvékonyodása volt, ha arra szólítottak is fel bennünket, hogy vigyázzunk a napozásra.

Egy évvel ezelőtt ugyanitt találkoztunk — mondta *Nagy Sándor* —, s akkor az ötszázezredik munkanélküliről emlékeztünk meg. Ma már több mint 700 ezer az állástalanok száma. A tartós munkanélküliség elfogadhatatlan számunkra. Ezért foglalkoztatásbarát politikára van szükség; arra, hogy új munkahelyek teremtődjenek. Beleszólást akarunk az értelmetlen privatizációba is. Kettészakad a társadalom: *gazdagokra és szegényekre.* Miközben aratnak a vámszedők, elszegényedik a többség.

A dolgok nem mehetnek így tovább — húzta alá az előadó. — A politika nem tud választ adni a társadalmat foglalkoztató súlyos kérdésekre. Rossz a mezőgazdasági politika, elfogadhatatlan a privatizáció irányítása. (Ekkor — technikai okok miatt — elhallgatott a mikrofon, s közben a tömegből felhangzott: Munkát, kenyeret!) Ezért a helyzetért nagy árat fizetnek a munkavállalók, a nyugdíjasok. Az MSZOSZ kezdeményezi a válságtérségek áttekintését, foglalkoztatás — politikai csomagterv elkészítését, a szegénység terjedésének megfékezését, átfogó adó- és jövedelemreformot, s ezekről tárgyalásokat kíván folytatni a tb-választások után.

A május 21-i tb-választásokról és a május 22—28-a között sorra kerülő üzemitanács- és közalkalmazottitanács-választásokról azt mondta az MSZOSZ elnöke, hogy ezek jelentős intézmények. Fontos, hogy érvényesek legyenek a választások, jöjjenek létre az önkormányzatok, hogy belelássunk a kasszába és legyen beleszólásunk a hatalmas összegek elosztásába.

Mint ismeretes, súlyos gondokkal küszködik a társadalombiztosítás. A be nem fizetett összegek hiányát működési nehézségek tetézik. Kiszámíthatóbb szabályok kellenek. Igazságosabb nyugdíjrendszerre, térítésmentes egészségügyi ellátásra van szükség. Nem támogatjuk a nyugdíjkorhatár emelését.

A valódi kérdés az, mindez hogyan finanszírozható? Az MSZOSZ azért harcol, hogy a tb hozammal rendelkező vagyonnal rendelkezzék. Be kell hajtani a tartozásokat. Át kell tenni a szociális juttatásokat az állami költségvetésbe. Állami garanciákra és új gazdaságpolitikára van szükség.

Nem értelmetlen tehát a választás. Ellenkezőleg: nagy a tét. *Sikeres választás esetén stabilizálódhatnak a szakszervezetek, jobb kollektív szerződéseket köthetnek, kedvezőbb béralkut folytathatnak.* Sikertelen megmérettetés esetén pedig számolni kell a negatív következményekkel.

Az MSZOSZ tiszta kampányt folytat — jelentette ki Nagy Sándor. Nem így egyes pártok. Előfordulnak méltatlan esetek is. Például az, hogy az egyik település polgármestere megfenyegette a művelődési ház igazgatóját azért, mert ott tervezte megtartani a választási gyűlést. Ez elítélendő, tűrhetetlen.

Szavakban — a Fideszen kívül — mindenki támogatja a tb-választást. *Ugyanakkor sokan attól félnek, hogy a szakszervezet belelát majd a kártyákba.*

Bízom abban, hogy az MSZOSZ győztese lesz a választásoknak. Ez a remény arra épül, hogy a szövetségnek, a tagszervezeteknek vannak jó programjaik és kiváló szakembereik. Közöttük rangos politológusok, szociológusok, jogászok, közgazdászok, orvosok. Most nem sztrájkolni kell, hanem szavazni. Azért, hogy változtassunk a sorsunkon.

Nagy Sándor tetszéssel fogadott beszéde után az osztrák és a portugál szakszervezeti szövetség képviselői ismertették hazájuk szakszervezeti mozgalmának tapasztalatait, aktuális tennivalóikat, és jó eredményeket kívántak a magyar kollégáiknak a közelgő választásokon.

◇

Délben a városligeti politikai pódiumon nagyszámú érdeklődő előtt *Horn Gyula*, az MSZP és *Nagy Sándor*, az MSZOSZ elnöke adott választ a résztvevők kérdéseire.

— A szocialista pártnak természetes szövetségesei a szakszervezetek, s elsősorban az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezeteket támogatjuk — mondta *Horn Gyula*. *Nagy Sándor* hozzátette, az MSZOSZ érdekelt abban, hogy a '94-es parlamenti választásokon néhány szakszervezeti vezető is elindulhasson.

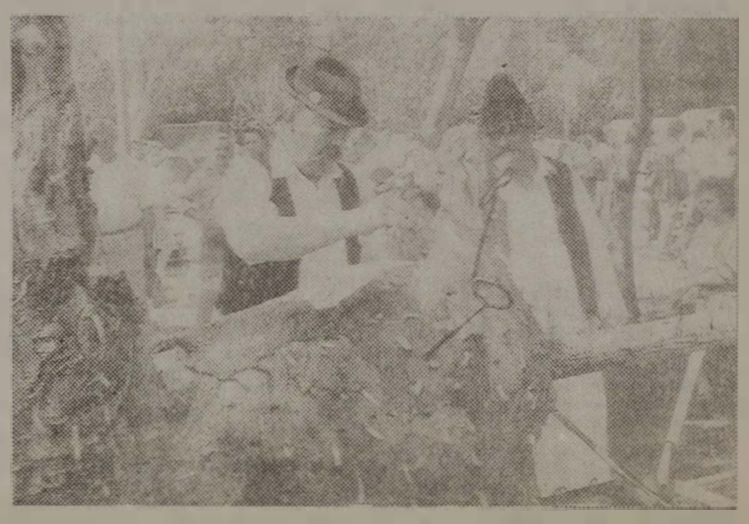
Horn hangsúlyozta, hogy a szakszervezetek közül csak azokat támogatják — és az MSZOSZ-t ilyennek tartja —, amelyek nem szavakkal, hanem tettekkel védik a munkavállalók érdekeit.

Horn kijelentette: az ország változást akar, amely jövőre már nem tulipán, hanem a szegfű jegyében megy majd végbe — utalva ezzel a szocialista párt jelképére. — *Az MSZP vállalja a kormányzati felelősséget* — tette hozzá. Úgy vélte, a választók jövore nem kizárólag a programok, hanem négyéves teljesítményük alapján ítélik majd meg a pártokat.

A munkáspárthoz fűződő viszonyt firtató kérdésre Horn úgy nyilatkozott: *a párt vezetőivel alapvető kérdésekben sem értenek egyet.* Csupán három dolog megítélésében van vitánk. Ezek a múlt, a jelen és a jövő — fogalmazott.

Horn az első számú közellenségnek a munkanélküliséget nevezte. Nagy Sándor ugyanakkor leszögezte, hogy amíg a munkanélküliség növekszik, nem szabad a nyugdíjkorhatárt emelni. Szerinte a munkanélküliség kialakulásában az értelmetlenül és ostobán végrehajtott privatizáció is szerepet játszott.

Horn élesebben fogalmazott: *— A privatizáció jelenlegi formájával csak azok nyernek, akik közel állnak a kormányhoz* — mondta. Szerinte ezért kell a parlament ellenőrzése alá vonni a privatizáció folyamatát. Nagy reagált a privatizációs miniszter korábbi nyilatkozatára, miszerint a társadalombiztosításnak nem jut a bevételekből. — Ha a május 21-i tb-választásokon sokan szavaznak majd, akkor ki lehet kényszeríteni a vagyonátadást — jelentette ki Nagy Sándor.



Ökörsütés — forgatható nyárson

◇

A Városligetben — nem messze az MSZOSZ központi színpadától nagy transzparens hívta fel a figyelmet a Vasutasok Szakszervezetének sátraira, amelyek udvarán találkoztak a tényleges és nyugdíjas vasutasok, családtagok, szakszervezeti tisztségviselők és más szakmák szimpatizánsai is. Jó alkalom kínálkozott kötetlen beszélgetésre, a múlt idézésére és a jelen aktuális mozgalmi feladatainak elemzésére.

Az egyik sátorban az érdeklődők prospektusok, szórólapok segítségével ismerhették meg szakszervezetünk törekvéseit, a Magyar Vasutas-lapot, és a gyerekek is örömmel tűzhették ruhájukra szakszervezetünk ízléses jelvényét. És akik a virsli elfogyasztása és a hűsítő sör után egészségükre is gondoltak, vérnyomást mérethettek helyben a készséges és csinos asszisztensnők közreműködésével. Ha pedig netán valakinek a politikai anomáliák miatt szökött magasra a vérnyomása, annak a jelenlevő belgyógyász azonnal felírta a gyógyszert. Kár, hogy ez a módszer nem alkalmazható a társadalmi gondok ellenszeréül.

◇

A konföderációk kapcsolata, a munkaharc kérdései, a megélhetés gondjai, a választás esélyei szóba kerültek más pódiumokon a szociális fórumon, az ágazati szakszervezetek udvaraiban, a nyugdíjasok, az ifjúsági szövetség, a női választmány sátrainál a pártok vezetőihez intézett kérdésekben. S nem utolsósorban a személyes beszélgetéseken virslifogyasztás és sorivás vagy sétálgatás közben a fűben heverészve, az árnyékos fák alatt lévő padokon üldögélve.

(Kárpáti—Kaszala)

Vérnyomásmérés a vasutas udvarban

Virsli mustárral

Fotó: Tüttő

A Lokomotív Travel utazási ajánlatai

Mint ismeretes, a GYSEV korábban *Lokomotiv Tourist* néven ismert, budapesti székhelyű utazási irodája ez év január 1-jétől kft.-vé alakult. Az önállóvá válás névváltozással párosult, az iroda ugyanis a *Lokomotiv Travel* nevet vette fel.

A közel tíz éve — a nagy utazási irodákhoz hasonlóan — profi módon működő Lokomotív Travel, a hagyományokat folytatva, azon munkálkodik, hogy az utazni vágyó magyaroknak színvonalas szolgáltatásokat nyújtson.

Az iroda ez évi kiutazó programjait tartalmazó, színes kiadványában lapozgatva, nyomban szembetűnik, hogy széles körű a kínálat. Különösen figyelemre méltó, *hogy a programok legnagyobb része aránylag könnyen, rövid idő alatt elérhető helyeken található és az árak elfogadhatók.* Természetesen a különlegességekre, az egzotikus utakra vágyók is találhatnak kedvükre valót.

De maradjunk öreg földrészünknél, Európánál. Az utazási irodák többségének statisztikai adataiból az tűnik ki, hogy a kiutazók mintegy 50 százaléka Ausztriába látogat. Mint *Mosonyi Ilona*, a Lokomotív Travel igazgatója elmondotta, ezt a program kialakításánál ők is figyelembe vették. Ízelítőül íme néhány ajánlat.

Ausztriában a pihenni vágyóknak a legszebb helyeken ajánlanak hegyvidéki üdülést. Alsó-Ausztriában *Payerbach, St. Corona am Wechsel*, Stájerországban *Schladming, Stanz*, Karintia tartományban *Flattach-Innerfragant, St. Primus, Velden*, Salzburg tartományban *Badgarten, Stroblan Wolfgangsee és St. Wolfgang* szerepel a programfüzet lapjain.

A Lokomotív Travel alapító tagja a több magyar utazási irodát tömörítő *Ausztria Klubnak*. Ez a klubtagság garancia arra, hogy az kiutazók kellemesen tölthessék el szabadságukat a szomszédos Ausztriában.

A tengerparti nyaralásokat illetően, még gazdagabb a kínálat: *olasz, francia, spanyol, korzikai* és *horvát* tengerparti üdülők között lehet választani.

A hegyvidéki és a tengerparti üdülési programok nagy előnye, hogy az utazás — egyké kivételtől eltekintve — egyénileg történik. Ez a FIP-szabadjegyre jogosultaknak nem kis anyagi megtakarítást jelent.

Akinek sok pénze van, választhat a különleges ajánlatok közül: utazhat a brazíliai Rióba, Kaliforniába, Nevadába, New York—Kalifornia—Florida útvonalon vagy Srí Lankára, hogy csak néhányat említsünk.

V. F.

Május 1. alkalmából

Művészeti-Kulturális Díjat adományozott az MSZOSZ

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége május elseje alkalmából Művészeti-Kulturális Díjat adományozott, amelyet április 30-án Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke adott át a Hotel Benczúr különtermében.

Művészeti-Kulturális Díjat kapott: *Auth Henrik* karnagy; *Balázs Péter* színművész; *Baranyi Ferenc* költő, műfordító; *Csavlek Etelka* operaénekes és keramikusművész; *Fogarasi István*, az Interpopulart Könyvkiadó vezetője; *Grétsy László* nyelvész; *Gross Arnold* festőművész; *Pécsi Ildikó* színművész; *Urbán Gyula* népművelő, a Szakszervezetek Fővárosi Művelődési Háza igazgatója; *Zenthe Ferenc* színművész.

Kollektív díjat kapott: a Telekgerendási MEDOSZ Szlovák Pávakör. A díjat átvette *Kovács Erzsébet* művészeti vezető. A Vasas újság. A díjat átvette *Paszternák László*, a Vas-, Fém- és Villamosenergiaipari Dolgozók Szakszervezetének elnöke.

Kollektív megosztott díjat adományozott: az Alföldi Olajbányák Fúvószenekarának. A díjat átvette *Péli Ildikó* karnagy; a Miskolci Bányaüzem Fúvószenekarának. A díjat átvette *Ujj Viktor Géza* karnagy.

„Üvegvonatok" Európába

Két éve új üveggyárat épített Orosházán a HUNGUARD Rt. Az évfordulóról, az azóta végzett jelentős vasúti szállításokról ünnepélyes keretek között emlékeztek meg a közelmúltban Orosházán.

Ábrahám Lajos, az üzletvezetőség igazgatóhelyettese beszédében kiemelte: már a gyárépítés során is nagy jelentősége volt a vasúti szállításnak. A szükséges anyagok nagy része vasúton érkezett Orosházára, 33 irányvonat sóder és több kocsi betonáru-küldemény került leszállításra. Az üveggyár korábbi iparvágányát szintén a vasút segítségével hosszabbították meg. A gyár beindulása óta ez az együttműködés, ha lehet, még tovább erősödött. Elég csupán arra utalni, hogy napjainkig több mint 4500 vasúti kocsiban érkezett az üveggyártáshoz alapanyag: főleg fordaszerelvényekben érkezett homok Mohából, magán-, illetve bérelt kocsikban szóda Ausztriából, Lengyelországból és a volt Jugoszlávia területéről. A mészkőlisztet pedig Eger-Felnémetből fuvarozták le.

A késztermék szállítása szintén a vasút feladata lett. Az első, az ÖBB-től bérelt, speciális, 8 kocsiból álló veronai rendeltetésű szerelvény 1991. október 12-én indult el Orosházáról. Ez év februárjáig már 61 vonattal 486 kocsi síküveget szállítottak el, az ezért járó vasúti fuvardíj összege meghaladta a 90 millió forintot. Érdekességként említhető, hogy e vonatok külön menetrendben közlekednek, akár 100 kilométeres sebességgel.

1992 szeptemberében ismét új fejezet kezdődött a szállításban. Kétszer négy bérelt vasúti kocsin konténerekben is megindult a síküveg szállítása Jugoszlávián át a görögországi kikötőbe. S még egy adat: *1991-hez viszonyítva forgalmuk mintegy 35 százalékkal emelkedett, s ez a tendencia idén is tovább tart.*

Bor József ÖBB-képviselő ezt az együttműködést a HUNGUARD Rt.-vel kiemelkedő fontosságúnak értékelte. Hangsúlyozta, ez volt az első olyan üzlet, amelyet az osztrák vasúttal közösen csináltak. Olyan fuvarozási lehetőséget dolgoztak ki és ajánlottak a MÁV-val, a GySEV-vel, a JZ-vel közösen, amely versenyképes a közúti fuvarozással. Az ÖBB e célra egy szerelvényt átépített. Két év eredménye bizonyítja: a vasutak összefogása nem volt hiábavaló.

A vasúti fuvarozást tovább lehet bővíteni: tervek szerint svájci és német piacokra is eljuthat így az orosházi üveg. *Sápi Lajos*, a HUNGUARD Rt. igazgatója szintén elismerően szólt a vasutakkal kialakított gyümölcsöző kapcsolatról.

Az ünnepi esemény befejezéseként a vendégek megtekintették az üveggyárat és a vasúti rakodást.

G. J.

Lelkes támogatók segítségével talpon maradt a Szentesi VSC

Vannak akik csodálkoznak, mások irigykedve szólnak a Szentesi Vasutas SC-ről, hogy nem merültek el a működési gondok hullámzó tengerében, akkor, amikor számos nagy sportegyesület is bedobta a törülközőt.

A Szentesi Vasutas SC nem élvonalbeli egyesület. Fő feladatuk az utánpótlás nevelése, a fiatalok testedzése, erkölcsi nevelése és a tömegsport iránti érdeklődés folyamatos fenntartása. Ezek a célok elismert eredményeket szültek 1992-ben.

A nagy múltú klub a vasúttól és a kívülállóktól kapott anyagi támogatással tudott talpon maradni, mert létükkel érdemes módon hozzákapcsolódnak Szentes város közéletéhez. *Tagdíjból 417 ezer forint folyt be, amiből több mint 200 ezret a dzsúdósok hoztak össze.* Szentes polgármesteri hivatala 310 ezer forinttal segített. A „Gödör" nevű saját büfé 335 ezret hozott a működtetés konyhájára. A helyi és megyei támogatók több mint 900 ezer forintot adtak. Az 1992. évi bevétele 2 millió 205 ezer forint volt.

A kézilabdáslányok az NB II-ben szerepelnek. A férfi tekézők az NB II-be való bejutásért harcolnak. A polgármesteri hivatallal közösen megszervezték a Szentes városi amatőr csapatbajnokságot.

A vívók a múlt évben is jól reprezentálták a várost. A 45 versenyző közül 3 aranyjelvényes, 12 ezüst- és 15 bronzjelvényes minősítést ért el.

A tájfutók a hazai versenyeken kívül részt vettek egy nemzetközi találkozón és a diákolimpián.

A legnépszerűbb és legnépesebb szakosztály a *Kalydi Zoltán* vezető edző irányításával működő dzsúdó, amely sok fiatalt vonz az önvédelem megtanulására is. Jelenleg 124 igazolt versenyzőjük van. A múlt évben 24 olimpiai pontot szereztek.

A természetjárók itthon és külföldön róják a kilométereket. Közben ismerkednek városokkal, emberekkel és nevezetességekkel. A tömegsportszakosztály öt sportágban biztosítja az egészséges életmódra és testedzésre való nevelést.

A Szentesi Vasutas SC élvezi az önkormányzat és a polgármesteri hivatal bizalmát. Az iskolák pedig rendelkezésükre bocsátják a tornatermeiket. Az eredmények már sok évtizede a társadalmi elismerés magas rangjára emelték a klub szakosztályait és versenyzőit.

Fogas Pál

Levélváltás

A vasúti törvényjavaslat parlamenti tárgyalása ügyében

Papp Pál, a VSz elnöke, az alábbi levelet küldte Schamschula Györgynek, a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszternek.

Tisztelt Miniszter Úr!

A „Vasúti Törvényjavaslat" parlamenti megtárgyalása érdekében tett fáradozását a Vasutasok Szakszervezete 65 000 fős aktív tagsága nevében is tisztelettel megköszönöm.

A törvényjavaslat megvitatása és a szükségesnek mutatkozó módosító javaslatokkal kiegészített jóváhagyása a kormány és a vasútnál működő szakszervezetek között 1992. december 9-én létrejött megállapodás szellemével és tartalmával is egybecseng. Megvalósulásához a vasutasságnak alapvető érdeke fűződik, összefüggésben a Közlekedéspolitikai Koncepció téziseiben foglaltakkal, valamint az állam és a MÁV gazdasági kapcsolatát, a vasútfinanszírozás konkrét kondícióit meghatározó három évre vonatkozó szerződéstervezettel.

Egyben kérem miniszter urat, hogy a törvényjavaslat mielőbbi elfogadását — szakszervezetünk a tárcához korábban eljuttatott módosító javaslatai, valamint az általános vitában elhangzott képviselői észrevételek mérlegelését és lehetséges érvényesítését is beleértve — továbbra is szíveskedjen szorgalmazni.

Budapest, 1993. április 8.

Tisztelettel:

Papp Pál
elnök

★

Tisztelt Elnök Úr!

Örömmel olvastam levelét, melyben a „Vasúti Törvényjavaslat" parlamenti tárgyalását sürgeti.

A törvény mielőbbi elfogadása valóban mind a kormány, mind a szakszervezetek és a vasútnál dolgozók közös érdeke. Így végre megteremtődne a MÁV működésének jogi háttere.

Természetesen, amennyiben lehetőségünk van rá, messzemenőkig figyelembe vesszük az önök módosító javaslatait is, és így eleget tehetünk az 1992. december 9-én létrejött megállapodásunknak.

Kérem további támogató együttműködését.

Budapest, 1993. április 28.

Tisztelettel:

Dr. Schamschula György

A szegedi fuvaroztatói klubban

Ismerkedés az Intercontainerrel

A Szegeden működő fuvaroztatói klub legutóbbi összejövetelén a jelenlévők az Intercontainer működéséről kaptak tájékoztatást. *Binder László*, az Intercontainer kelet-európai menedzsere ismertette a társaság szervezeti felépítését, mindennapi munkáját. Terveikről szólva elmondotta a forgalom szervezésében egyik célkitűzésük a vasutakon belül az ügynöki rendszer továbbfejlesztése, hogy ezáltal minél közelebb kerüljenek a fuvaroztatókhoz. Szólt arról is, hogy idén az Intercontainer és az INTERFRIGO fuzionál, ami új szervezeti felállást eredményez, ez versenyképességüket is növeli. A következő években is nagy súlyt fektetnek a vasutakkal való kapcsolatra, összeegyeztetik a különböző vasutak üzletpolitikáját.

A tájékoztató után a jelen lévő mintegy harminc szállításban érdekelt szakember kötetlen beszélgetést, tárgyalást folytatott.

(Gellért)

Lakáscsere

Elcserélném Békáscsabán lévő 1 + 2 félszobás, telefonos, tehermentes összkomfortos öröklakásomat budapesti 1—1,5 szobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet napközben: a 01/68-07-es üzemi, este pedig a 06/11-128-as telefonszámokon.

Elcserélném budapesti, kényelmes, központi fűtéses, 2 szobás MÁV-bérlakásomat szabad rendelkezésű budapesti lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 01/12-42-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném 3 szobás, komfortos, 90 négyzetméteres, szép, világos, budapesti MÁV-lakásomat másfél szobás, önkormányzati lakásra vagy Budapesthez közeli kertes házra. Érdeklődni lehet: Both Zoltánné, Budapest, Fiumei út 24/C.

Elcserélném Baross téri 46 négyzetméteres, gázfűtéses, parabolaantennás, komfortos, MÁV-szolgálati lakásomat legalább 2 szobás lakásra Budapesten vagy vonzáskörzetében MÁV-dolgozóval vagy nyugdíjassal. Érdeklődni lehet: Kovács, Budapest, Baross tér 11/C I. 5. 1087.

Elcserélném 2 szobás, gázkonvektoros, igényesen felújított, 51 négyzetméteres, I. emeleti MÁV-lakásomat hasonló komfortfokozatú egy- vagy másfél szobás lakásra, vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra. (Más megoldás is érdekel.) Érdeklődni lehet: a 62/436-384-es telefonszámon.

Elcserélném Jász-Nagykun-Szolnok megyében lévő 78 négyzetméteres családi házamat MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: a 01/51-23-as telefonszámon, munkaidőben.

Elcserélném kizárólagos kerthasználattal rendelkező, Budapest XV. kerület, Mentő u. 8., földszint 2. szám alatti 36 négyzetméteres, 1 szobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti nagyobb, lehetőleg kertes MÁV-bérlakásra, megegyezés szerint. Érdeklődni lehet: dr. Szabó Attilánál a 11-72-es üzemi vagy a 113-8114-es városi telefonszámokon.

Elcserélném Kálvin térnél lévő 36 négyzetméteres, komfortos, teakonyhás MÁV-bérlakásomat — lehetőleg megvásárolható — nagyobb lakásra vasutassal. Pestkörnyéki lakás is lehet. Érdeklődni lehet levélben: Lőrincz Béláné, Budapest, Múzeum u. 11. 1088.

Mire jó a személykocsik 6 kg-os poroltó készüléke?

A MÁV-nál 1961 óta tevékenykedem a védelem területén. Voltam vasútőrparancsnok, vonali-vasútőrparancsnok, tűzoltóparancsnok, tűzvédelmi vonalbiztos és jelenleg körzeti tűzvédelmi felügyelő vagyok. Körzetem a MÁV Vezérigazgatóság IV—1. számú tűzvédelmi körzete Kiskunhalas székhellyel. Közel 15 éve próbálom bizonygatni, hogy a szerelvényekben elhelyezett *6 kilogrammos poroltók csak arra valók, hogy külön gondot jelentsenek a MÁV-nak.*

Adtam be újítási javaslatot, mellette megfelelő gazdasági számítással, de elutasították. Pedig évente sok millió forint takarítható meg, ha a belföldi forgalomban közlekedő személyszállító kocsikat megkíméljük az utasok vandalizmusától. Országunk a lakott területek sűrűségénél fogva olyan szerencsés helyzetben van, hogy az európai szintű sebességgel közlekedő vonataink 6-10 percenként állomást vagy szolgálati helyet érintenek. Tehát adott esetben egy tűz oltására felhasználhatóak az állomások tűzvédelmi felszerelései! *Egyébként is cél, hogy égő szerelvénnyel olyan helyen álljunk meg, ahol az oltás feltételei optimálisnak igérkeznek.*

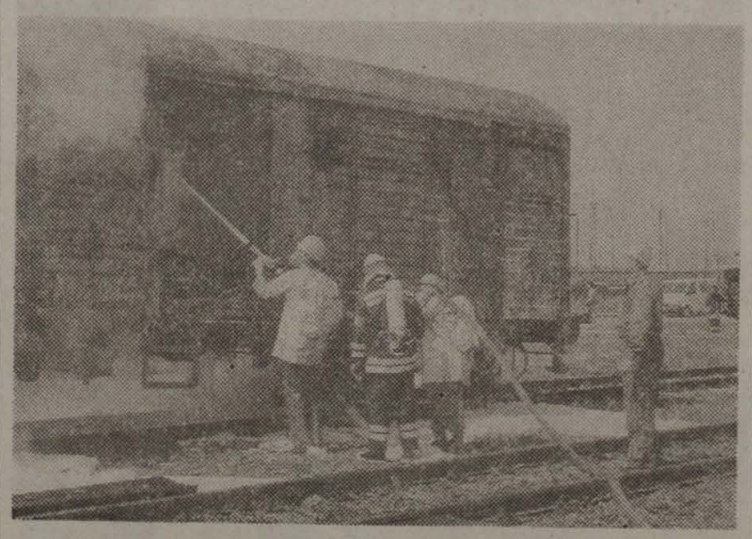
Legfőbb érvem azonban a 6 kilogrammos poroltó készülék! *Értse meg végre mindenki, hogy szilárd anyagok tüzeinek oltására a készülék nem alkalmas!* A készülékeken ez fel is van tüntetve. Található rajtuk egy „B" betű, mely arra utal hogy tűzosztály szerint az éghető folyadékok tüzeinek oltására alkalmas (kőolajszármazékok és alkoholok), *míg a „C" betű azt jelzi, hogy az éghető gázok tüzeinek oltását biztosítja.* Mellettük fel van tüntetve, hogy az esetleges tűz alkalmával, ha az áramtalanítás még nem volt lehetséges, a készülékek 30 vagy esetleg 100 kV-feszültség mellett is baleset nélkül alkalmazhatóak.

A szilárd anyagok tüzeinek oltására azok a készülékek alkalmasak, amelyeken az „A" tűzosztály is fel van tüntetve. Ezeken a poroltókon azonban nincs ilyen jelzés, tehát egyértelmű, hogy a személyszállító kocsik szilárd anyagokból (műanyagok is) készültek, így a tüzek ezekkel nem olthatók. A lángot leverik ugyan, de az izzást, a további égést nem gátolják. Amikor a keletkezett gáz eloszlik a tűz helyénél, a visszatérő oxigén újra tovább éleszti a tüzet.

Mindezeket a legfrissebb tűzeset tanúsága is bizonyítja. Február 9-én, a *Hellasz* expresszben keletkezett kocsitűznél sem szenvedett volna tűzkárt az a két kocsi, melynél a keletkezésében lévő tüzet poroltókkal próbálták lokalizálni. Ezek szilárd anyagok esetében semmit nem jelentenek. A gyakorlat minden esetben igazolja az elméletet.

Tóth M. Tibor
körzeti tűzvédelmi felügyelő

Gyakorlaton



Szolnok állomás régi rendező-pályaudvarának XXII. számú vágányán április 27-én délután tűzoltók, polgári védelmi alakulatok tartottak gyakorlatot. Ezúttal egy komplex feladatot kellett megoldaniuk, bizonyítva felkészültségüket, rátermettségüket. Az imitált baleset közúti—vasúti kereszteződésben történt, ahol a várakozó személygépkocsit egy érkező teherautó a közlekedő vonat alá taszította. A teherautóról klórgázt tartalmazó palackok hullottak le, a személyautó kigyulladt, benzintartálya felrobbant, és a tűz átterjedt a teherkocsi rakományára is. Közben az egyik vasúti tartálykocsiból metanol szivárgott a szabadba. Volt tehát bőven tennivalója a mentőknek, a tűzoltóknak, a polgári védelmi alakulatnak. A gyakorlat résztvevői bizonyságot adtak bátorságból, helytállásból. Reméljük, hogy a valóságban hasonló baleset nem történik.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 269-7746, 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5622. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. MÁJUS 19.

A választásokon azok győznek, akik szakmailag, emberileg hitelesek

Látogatás dél-dunántúli szolgálati helyeken

A társadalombiztosítási önkormányzati választást követő héten a munkahelyeken, a gazdálkodó szerveknél, az intézményekben, hivatalokban üzemitanács- és közalkalmazottitanács-választások lesznek. A vasútnál dolgozók a tb-választásokon lakóhelyük szerint illetékes szavazókörzetekben adhatják le szavazatukat. Az üzemitanács- és közalkalmazottitanács-választások a munkahelyeken történnek. A választás időpontja május 25., 26. és 27.

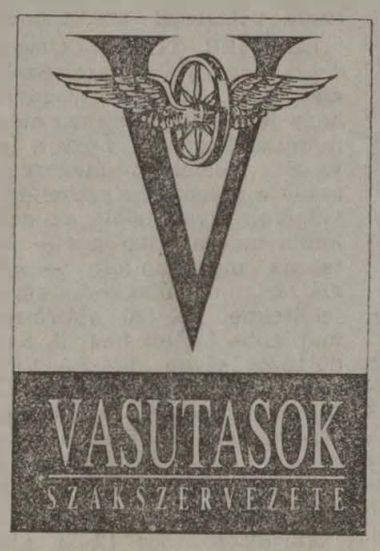
A választási bizottságok május 3-án 24 óráig lezárták a jelöléseket. Május 4-én 24 óráig fogadták a jelöltek elfogadó nyilatkozatát. Ezt követően megkezdődött a választási kampány. Az Államvasutaknál a választások jogszabályi előírásai és zökkenőmentes lebonyolítása érdekében a MÁV vezérigazgatója az érintett szakszervezetek képviselőinek egyetértésével ajánlást adott ki. A Vasutasok Szakszervezete emellett felkészítette, ellátta szervezeteit megfelelő segédanyagokkal annak érdekében, hogy a VSz képviselői a választási bizottságokban, szavazatszedő bizottságokban a törvényes előírásokat képviseljék. Néhány dél-dunántúli szolgálati főnökségen a hogyanra kerestünk választ.

Kaposvár állomásfőnökségen a választási bizottság elnöke a helyi Munkástanács elnöke, *Kormos József*. A 9 tagú választási bizottságban egyenlő létszámban képviselteti magát a VSz a VDSZSZ és a Munkástanács. *A szolgálati főnökség időben a választási bizottság rendelkezésére bocsátotta a választók és a választhatók névjegyzékét.* A választási bizottság tagjai felelősségük tudatában elkezdték a munkát. A választási bizottságok tiszteletben tartják a törvényes határidőket. Lezárták a jelöléseket és hirdetmények útján közzétették a jelölt listákat. A jelöltek mellett feltüntették a jelölő szervezetek nevét is.

Balatonszentgyörgyön az állomási dolgozók 3 tagú üzemi tanácsot választanak. Öt jelölt pályázik a három helyre. Ebből négyet a VSz javasolt. A jelöltek mind férfiak. A választási bizottság három tagja közül viszont kettő nő. Érdemes megjegyezni a nevüket, *Radics Ferencné* anyaggazdálkodó, kétgyermekes családanya a bizottság elnöke. Tíz éve a VSz tagja. Funkciója ugyan nincs, de ideiglenes tisztségét vállalta. Minden elfogultság nélkül, a törvényes előírások betartásával szeretne eleget tenni megbízatásának.

Hasonló módon gondolkodik *Faragó Józsefné* teljesítménykiértékelő, szintén kétgyermekes családanya, vasutas család sarja. *A vasút szeretete ösztönözte arra, hogy elvállalja ezt a megbízatást.* Mindketten biznak a választások tisztaságában és sikerében. *Dr. Kraliczky Antal* állomásfőnök minden segítséget és feltételt biztosít a választási bizottság munkájához.

Dombóváron, ezen a nagy dél-dunántúli vasúti csomóponton több MÁV szolgálati főnökség működik. Ezek közül hármat kerestünk fel. A vontatási főnökség 11 tagú üzemi tanácsot választ. *A 11 helyért három szakszervezet 32 jelöltet indított!* A VSz 11, a MOSZ szintén 11, a VDSZSZ 10 főt. A főnökségen a VSz bír a legnagyobb taglétszámmal. Ennek ellenére a választási bizottságban egyenlő arányban foglalnak helyet az érdekelt szakszervezetek képviselői. *Klommer Győző* művezető, a választási bizottság tagja, szakszerű és bizonylatokkal alátámasztott



tájékoztatást adott a választási előkészületekről. Az előkészületek alapján úgy ítéli meg, hogy a főnökségen sikeres lesz a választás. Arra már nem lát biztosítékot, hogy a 32 jelölt közül a legjobbak nyerik-e el a választók bizalmát.

A dombóvári szertárfőnökség létszáma 129, a VSz-tagok száma meghaladja a 100-at. Ott csak a VSz állított jelölteket, 7 főt.

A jelölések az előírások szerint történtek. *A jelöltek között található szállítási ügyintéző, targoncavezető, olajkútkezelő egyaránt. Horváth Jánosné* szb-titkár szerint a jelöléseknél arra törekedtek, hogy a különböző foglalkozási csoportok képviselethez jussanak, elsősorban azok, akiket munkatársaik a legalkalmasabbnak találtak. A szertár munkarendje alapján lehetőséget látnak arra, hogy egy nap alatt lebonyolítsák a szavazást. Ehhez a szertárfőnök minden feltételt biztosít.

A dombóvári állomásfőnökségen már a hirdetőtáblákon szemünkbe ötlik, hogy választásra készülnek. *Erdős Gábor* szb-titkár irodája oktatótiszti helyiség is egyben. Ott találjuk az üzemi tanács választási bizottságának elnökét is. Régi ismerősként üdvözöljük egymást. Készségesen ad tájékoztatást a választás eddigi előkészületeiről. *A választási bizottság 4 tagú, helyet kapott benne a VDSZSZ és a Munkástanács egy-egy képviselője és a VSZ két tagja.* Az állomás 380 főnyi állományából 240 a VSZ tagja. A 9 tagú üzemi tanácsi helyért 12-en versenyeznek. Ebből 10 fő a VSZ képviseletében indul a választásokon. A jelöltek között található kocsirendező, utazó, kereskedelmi dolgozó és ügyintéző. Az szb-titkár és a választási bizottság elnöke szerint eddig mindenben eleget tettek a választási előírások feltételeinek. *Véleményünk szerint azok a jelöltek kerülnek ki győztesen a választásokból, akik munkakörnyezetükben szakmailag, emberileg hitelesek, s megbecsülést vívtak ki maguknak.* S az ilyen megmérettetés nem egyik napról a másikra alakul ki. Hosszabb időt kell eltölteni abban a környezetben, ahol élnek és dolgoznak a jelöltek ahhoz, hogy a választók jól válasszanak.

Pásku Jenő

Nemes célt szolgálnak a VSz jelöltjei

Az üzemitanács-választások sikere sokban függ attól, hogy a VSz listáján hitelképes jelöltek indulnak-e, olyan jelöltek, akik élvezik munkatársaik bizalmát. Munkaközösségük megbecsülésének elsősorban azok örvendenek, akik elkötelezetten, egyéni érdekeik nélkül szolgálják a vasút, a vasutasok ügyét. Bátran kiállnak azok érdekében, akik sérelmet szenvedtek. Szakmai felkészültségükkel, munkájukkal tekintélyt vívtak ki maguknak.

Ezúttal két VSz-jelöltet mutatunk be.

Balatonszentgyörgy állomásfőnökség kereskedelmi részleg vezetője, *Peti István* egyik jelöltje az üzemi tanácsnak, mely háromtagú lesz. A VSz négy tagot jelölt. *Peti István* 42 éves, nős. *Gál Aladár* szb-titkár jellemzése szerint környezetében elismert szakember. Jelölésére előzetes közvélemény-kutatás alapján került sor. Közel negyedszázada vasutas, öt évig forgalmi oktatótisztként ténykedett. Ez alapozta meg szakmai tekintélyét. Az üzemitanács-választások küzdelmében feleségével vesz részt, aki Fonyód állomáson a VSz szakszervezeti bizottságának a titkára.

Petiné arról beszélt, hogy milyen nehéz volt kiválasztani a jelölteket és meggyőzni őket arról, hogy nemes célt szolgálnak, ha elvállalják a jelölést. A jelöléseknél elsősorban arra törekedtek, hogy lehetőleg minden szakszolgálat képviselve legyen olyan jelöltekkel, akik minden tekintetben bírják választóik bizalmát. Mert ez lesz a VSz győzelmének a záloga.

Bizakodással tekint a választások elé *Kertész Tamás* üzemmérnök, a dombóvári vontatási főnökség kocsijavító részlegének vezetője. 1970 óta dolgozik a MÁV-nál. A 44 éves üzemmérnöknek ez az első munkahelye. Büszkén újságolta, hogy már a nagypapa és az édesapja is vasutas volt. A MÁV mai helyzetét figyelembevéve, legfőbb gondjuk, hogy a kocsijavító 170 dolgozójának, folyamatosan tudjanak munkát biztosítani. Ezt megerősítette *Harangozó László* vontatási főnök is, aki szerint a rendelkezésükre álló fenntartási keretösszeg nagyobb részét május végére felhasználják.

Kertész Tamás mint mondotta, azért vállalta a jelölést, hogy ebben a ciklusban segítse megalapozni az üzemi tanács létjogosultságát. Ezt csak úgy látja biztosítottnak, ha a Munka Törvénykönyvében szavatolt jogok gyakorlását nagy szakmai hozzáértéssel és felkészültséggel végzik az üzemi tanácsok.

Megválasztásának esélyeit derűlátással ítéli meg. Hiszen nem önjelöltként indul. Széles körű közvélemény-kutatás előzte meg a VSz-jelöltek listájának összeállítását.

(Pásku)

UIC-értekezlet Budapesten

Az UIC, a Nemzetközi Vasút Egylet kezdeményezésére május 17-én rendezték meg Budapesten a tagországok rendkívüli regionális értekezletét. Hasonló rendezvény volt május 11-én Frankfurtban és 26-án lesz Koppenhágában. Mindhárom összejövetelen a 71 éves nemzetközi egylet szervezeti reformja a téma. A szakemberek tájékoztatták egymást az eddigi intézkedésekről, a szövetség szervezeti reformjának a munkálatairól, másrészt megvitatták az időszerű tennivalókat.

Munkatársunk ebből az alkalomból kereste fel a házigazda szerepét is betöltő MÁV nemzetközi irodájának vezetőjét, *Lovas Józsefet* és kért információt a nemzetközi szervezet tevékenységéről, szerepéről.

— Az Union Internacionale des Chemins'de Fer-t, a Nemzetközi Vasúti Egylet gyakrabban használt nevén az UIC szervezetét az amerikai vasutak hozták létre 1922-ben párizsi székhellyel. A MÁV alapító tagja a szervezetnek, amely feladatul szabta a társult vasutaknak, hogy a vasúti járműveket úgy tervezzék meg a gyártók, hogy azok megfeleljenek az utasok komfortigényeinek.

— Az elődök bölcs előrelátásából született szervezet általános céljai között fontos szerepet tölt be ma is a vasutak közötti együttműködés és szabványosítás előmozdítása, napjaink szerteágazó vasúti követelményeinek figyelemmel kísérése — mondja Lovas József.

— Az összegzett tapasztalatok közkinccsé tételével, a nemzetközi forgalom változó műszaki normáinak, szabványainak, statisztikai és információs anyagainak referálásával, a tagvasutak szakembereinek rendelkezésére bocsátásával az UIC tevékenysége visszahat közvetetten a nemzeti keretek között folyó vasúti fejlesztésekre, már a tervezők gondolkodására.

— A közelmúlt évek politikai változásai kihatottak a térség vasútiaira is. Így például kettévált a korábban egységes Csehszlovákia vasútja és tagolódtak a volt Szovjetunió vasútjai. Hasonló folyamatok mentek végbe más országokban, ami új helyzetet teremtett az UIC számára, nemcsak azzal, hogy nőtt az együttműködésben részt vevők száma, hanem azzal is, hogy más és más fejlettségű vasutak együttműködésének megteremtése új kérdések megoldását igényli, más prioritásokat állít előtérbe.

Az új körülményeknek megfelelő szervezeti felépítés, tevékenység kialakítása igényli az UIC tevékenységének a reformját. Ezt a célt szolgálják a bevezetőben említett rendkívüli regionális értekezletek, amelyek során egyik állomás volt a budapesti.

K. J.

AZ ELŐREJELZÉS SZERINT

A legtöbb szavazatot az MSZOSZ kapja

Érdekes eredményeket tett közzé a Modus Közvéleménykutató Kft. a szakszervezeti konföderációk ismertségéről, a vezető tisztségviselők népszerűségéről és a tb-választások esélyeiről.

Eszerint a legismertebb szakszervezeti szövetségek az MSZOSZ, a Liga és a Munkástanácsok, valamint az ágazati szakszervezetek közül a vasutasok, a pedagógusok és a vasasok. Ez utóbbiak ismertsége elsősorban azzal magyarázható, hogy a közelmúltban szervezett akcióikkal sokat szerepeltek a nyilvánosság előtt.

Ami a vezetők ismertségét és népszerűségét illeti, itt utcahosszal vezet *Nagy Sándor*. Az MSZOSZ elnökét követi *Őry Csaba, Sándor László, Palkovics Imre* és *Kuti László*.

A tb-választás esélyeiről megtudhatjuk, hogy a megkérdezettek 26 százaléka elmegy szavazni, ily módon eredményes lesz a voksolás. A márciusi adatfelvételkor az is kitűnt, hogy az MSZOSZ 53, a Liga 17, a Munkástanácsok 15, az ÉSZT 7 százalékos támogatottságra számíthat. A megkérdezettek válaszai arról tanúskodnak, hogy az MSZOSZ legfőbb támogatói a városban élő 45—64 év közötti, középiskolai végzettségű, illetve szakmunkás képzettségű lakosok. A Ligát elsősorban az értelmiség támogatja. A közvéleménykutatók szerint a választásokat a középkorú és az idősebb korosztály dönti el.

És hol van az ifjúság? — kérdezheti az olvasó. De kíváncsi erre e sorok írója is. Ugyancsak elmondható, hogy a megkérdezettek jelentős hányada nem tulajdonított különösebb fontosságot a szakszervezeteknek. Ezt bizonyítja, hogy sokan még saját országos szövetségüket sem ismerik. Az is felvetődik az emberben, hogy a szakszervezeti vezetők népszerűségi listáján miért nem említették meg az ágazati szakszervezetek elnökeinek, főtitkárainak a neveit?

Majd meglátjuk, mennyit igazol vissza a fenti előrejelzésekből május 21-e, és az azt követő napok, mondhatjuk magunkban. Valóban, néhány nap múlva megerősítést, illetve cáfolatot kaphatnak ezek a megállapítások. Vannak azonban olyan adatok és tények, amelyekkel a választások eredményétől függetlenül is foglalkozni kell. A választások konkrét eredményeitől függően pedig elemezni kell a helyzetet, és megfelelő következtetéseket szükséges levonni a további munkához.

Néhány tanulság felhasználásával azonban már holnapig sem kell(ene) várni. Ilyen az ifjúsággal való törődés, az értelmiség közötti munka javítása az MSZOSZ tagszervezeteiben, és a nyilvánosság szerepe.

K. S.

Debrecen állomás várócsarnoka — **Fotó: Tüttő Tibor**

KÖZTISZTELETBEN ÁLLÓ JELÖLTEK

A dolgozóknak elegük van a demagóg szövegből

A dunaújvárosi MÁV-pályaudvar a kohászat-acélipar recessziója ellenére ma sem csendes. A vaskohászat közelmúltú fellegvarában, ha nem is a korábbi teljesítményszinten, de folyik a termelés. Ennek bizonyítéka, hogy a pályaudvart naponta 6000 tonna áruval megrakott szerelvény hagyja el. Ki gondolná, hogy az itt dolgozó vasutasoknak, akik a fuvarozást és az ezzel járó vasúti tevékenységet végzik, 60 százaléka a gyengébb nemhez tartozik. Ezután nem is csodálkozhatunk azon, hogy a Vasutasok Szakszervezetének helyi szakszervezeti bizottsági titkára nő. *Kissné Kis Ágnes* munkavédelmi vezető, szociálpolitikai ügyintéző, háromgyermekes családanya.

Kissné Kis Ágnes

Szb-titkárunkat nagy elfoglaltságban találtuk, amikor a választások előkészületei után nála érdeklődtünk. Készséggel állt rendelkezésünkre, s tüstént megkérte a közelben dolgozó üzemi tanács választási bizottságának elnökét és az egyik VSz jelöltjét, hogy mondják el véleményüket a választási előkészületekről.

A választási bizottság elnöke *Kárpáti Piroska* belsőellenőr, akit a VSz jelölt a választási bizottságba. Ez a bizottság első összejövetelén egyhangúlag elnökévé választotta. A tíztagú bizottságban is a nők vannak többségben. Az elnöknő szakszerű és dokumentumokkal igazolt tájékoztatást tartott az előkészületekről. Megjegyezte, hogy a bizottságban egyaránt képviselve vannak a választásra jelöltet állító szakszervezetek és a függetlenek. Eddig minden előkészület közmegegyezéssel és mindannyiuk megelégedésére történt. *A 9 tagú üzemi tanácsi helyre 22 jelölt pályázik, ebből 12 a VSz jelöltje.*

Kérdésünkre, hogy egy szakmailag elfoglalt nő, aki egyedül neveli gyermekeit, miért vállal pluszmunkával járó feladatot, elmondotta, hogy a vasutas-szakszervezetnek régóta tagja. Eddig is önzetlenül, még köszönetet sem várva, a közösség édekében dolgozott. Az üzemi tanácsi választások fontosságának tudata késztette arra, hogy elfogadja ezt a tisztséget.

— Bizalomra bizalommal kell válaszolni — mondotta. Mint a választási bizottság elnöke, ismerve a bizottság összetételét, Dunaújvárosban garantálva az üt-választások tisztaságát és törvényességét, Erre további garancia a VSz-jelöltek köztiszteletben álló személyei

Az szb-titkár be is mutatta a VSz egyik jelöltjét, *Dzjadigáné Szloboda Máriát*, aki felelősségteljes beosztást tölt be az állomáson. Ő az egyik ktg-s. Négyes túrban dolgozik, családanya. Ez a törékeny asszony mégis vállalta, hogy szakszervezetünk színeiben indul az üzemitanács-választáson.

Mi késztette arra, hogy a jelöltséget elvállalja? Így vall önmagáról:

— 1980 óta vagyok vasutas, és a VSz tagja. Életfelfogásom, hogy embertársaimon, ha tudok, önzetlenül segítsek. *Még ifjú koromban a Vasutasok Szakszervezetében találtam meg azt a közösséget, amely bizalmával megtisztelt.* Voltam ifjúsági felelős. Sokan ma sárral dobálják szakszervezetünket, ennek ellenére én csak jót tudok mondani szakszervezetünk működéséről. Jó érzés, ha valakin tudok segíteni, vagy valamilyen közös feladatot sikeresen oldunk meg. Hogy ma hogyan tevékenykedünk, illetve milyen eredményességgel dolgozik szakszervezetünk, erről hivatottabban nyilatkozhat Agika:

— Nem volt nehéz a vasúttal találkozni, hiszen édesapám és férjem is vasutas — mondotta. — Vasúti szakközépiskolát és tisztképzőt végeztem. 1974 óta vagyok vasutas, forgalmi szolgálattevőként kezdtem és ez egyben a szakszervezeti mozgalombani tényekedésem kezdő éve is. Kezdetben a szakszervezeti bizottságban nőfelelős voltam. Ez is sok elfoglaltsággal járt. *A legutóbbi szakszervezeti választásokon másodmagammal jelöltek az szb-titkári tisztségre.* Elfogadtam a jelölést, mivel tapasztaltam, hogy sokszor igaztalanul támadják szakszervezetünket, olyanokat vetnek a szemére, a múltat idézve, amelyek az akkori körülményeket figyelmen kívül hagyják. Az szb-ben végzett tevékenységemből kiindulva ezeket a vádakat úgy kívántam megcáfolni, hogy vállaltam a titkári megbízatást. Kikezdhetetlennek éreztem személyemet. Sem a múltban, sem a jelenben pártnak tagja nem voltam, s nem vagyok.

Kárpáti Piroska

Biztatást adott megbizatásomhoz az a tudat, hogy nem vagyok egyedül. Ma is körülöttem szép számmal vannak olvan aktivisták, akik töretlenül, önzetlenül szolgálják tagjaink ügyeit. Ennek is köszönhetjük, hogy az állomás 266 dolgozója közül a többség a VSz tagja.

— Miben látja a dolgozók vonzalmát, kötődését szakszervezetünkhöz?

— *Elsősorban abban, hogy a dolgozóknak elege van a demagógiából, s látják, hogy több szakszervezet csak szétforgácsolja az erőket.* Nem hiszek olyan propagandaszólamokban mint, hogy kizárólag egy szakszervezetnek köszönhetik, ha az érdekvédelem területén valamit sikerült elérni. Ilyen szólamokra józanul ezt válaszolják, érdekes mégis öt szakszervezet képviselőinek aláírása szerepel a munkaadókkal történő egyezményeken. Ez a megítélés önmagáért beszél. Természetesen befolyásunk növekedésének van más titka is. Munkamódszerünkön is fokozatosan változtatunk. Befolyásunk növelése érdekében az elaprózott segélyezés helyett a tagdíjak felhasználásának más formáit választottuk. Például egyre több tagunkat biztosítjuk. Nőnap alkalmával nemcsak virágcsokorral kedveskedtünk, hanem minden nőtagunk kapott egy ágynemű-garnitúrát. Legutóbb megrendeztük a férfinapot. Minden férfi tagunknak egy üveg pezsgőt ajándékoztunk. Nagy a népszerűsége a tésztavásárlásnak. A MÁV balatonkenesei üdülője dolgozói által készített tésztákat kedvezményesen árusítjuk.

A szakszervezeti bizottság a felsoroltakat kiegészítő tevékenységnek tekinti. Ma fő feladata az üt- és tb-választások sikerének elősegítése. Ennek érdekében széles körű írásos propagandát fejtettek ki. Minden taghoz eljuttatták a központi és helyi kiadványokat. Az szb képviselői minden VSz-tagot felkerestek. Tájékoztatást adtak a jelöltekről, a választás módjáról, kérve a választókat, hogy érvényes szavazataikkal segítsék a VSz és a MSZOSZ jelöltjeinek a megválasztását.

— Ilyen sokrétű munka hallatán milyenek a VSz kilátásai?

— *Eredményes szereplésünk meghatározó feltétele a jelöltek kiválasztása.* A VSz olyan jelölteket állított, akik munkájukkal, emberségükkel tekintélyt vívtak ki maguknak. Az állomáson a VSz-tagok közül még több olyan jelöltet lehetett volna kiválasztani, akiket környezetük becsül és így sikeresen indulhattak volna a választásokon, de számosan nem vállalták a felkérést. Valós tény, hogy ma még arra érdemesült emberek közül is sokan húzódoznak a közszerepléstől. Ezt egyelőre tudomásul kell vennünk. Erőnkből nem futja, hogy egyik napról a másikra mindenkit ráébresszünk az aktívabb részvételre.

— Hogy bírja ezt a tempót?

— A nap 24 órából áll. Amit már említettem három gyereket nevelek, férjem mozdonyvezető. Munkámat csak úgy vagyok képes ellátni, hogy sokszor éjszaka is bejövök és a restanciámat pótolom. Valahogy a génjeimben hordozom azt a törekvést, hogyha valamit elvállalok azt teljesíteni kell. Több beosztásom mellett az üzemi tanács jelöltje is vagyok. Vállaltam a megmérettetést. Bízom abban, hogy a aVsutasok Szakszervezetének minden üt-jelöltje bizalmat kap választóitól.

P. J.

A NYUGATI PÁLYAUDVARON

Kerekasztal-beszélgetés az üzemitanács-választásról

A Nyugati Állomásfőnökségen május 25—26—27-én a Munka Törvénykönyve szerint *11 tagú üzemi tanácsot* választanak. A szavazás négy helyszínen történik. Május 25—26-án 6 órától 18.30-ig, 27-én pedig 6—13-ig. A voksolás akkor érvényes, ha a választásra jogosultak több mint a fele leadja szavazatát. A választási bizottság jelölőlistáján a következő jelöltek szerepelnek: *Ambrus Mihályné*, pénztárfőnökség, Vasutasok Szakszervezete (VSZ); *Bartha Mihály*, forgalom, VSZ; *Bene Péter*, vonatkíséret, VSZ; *Czira Józsefné*, pénztár, Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete, Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége (VADESZ); *Cselovszki Jánosné*, kereskedelem, VSZ; *Fodor Istvánné*, kereskedelem, VSZ; *Garami József*, rakodógépjavító, VSZ; *Greff Andrásné*, gondsokság, VSZ; *Kevei Lászlóné*, pénztárfőnökség, VSZ; *Király Zoltán*, vonatkíséret, VSZ; *Rosta István*, vasútrendészet, VSZ: *Tonzor Péter*, forgalom, VSZ; és *Zámbóné Plisz Mária*, főnökség, VSZ.

A Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottságán az iránt érdeklődtem, hogy néhány nappal a választások előtt hogyan állnak az előkészületek, milyen az együttműködés a szakszervezetek között, és mire számítanak, mit remélnek a tisztségviselők? Beszélgetőpartnereim voltak: *Barakka Károlyné* kereskedelmi hivatalnok, főbizalmi-helyettes, a választási bizottság tagja, *Lichner Tibor*, munkavédelmi, tűzvédelmi vezető, a választási bizottság tagja és *Varga Gyuláné*, szb-titkár, a választási bizottság koordinátora. Nézzük, milyen helyzetkép rajzolódik ki a helyi szereplők tolmácsolásában.

VARGA GYULÁNÉ: Nyugodt a lelkiismeretünk. Időarányosan megtettünk mindent, amit kell. A területen tapasztaltak azonban nem mindenben nyugtatnak meg. Kérdés, a szakszervezeti tisztségviselők mennyire adták tovább a szükséges tudnivalókat. *Martin Miklós* például — aki a forgalom képviseletében tagja a választási bizottságnak —, még külön anyagot is kiadott, amelyet saját maga készített dolgozótársai tájékoztatása érdekében. A pénztárnál érdeklődést tapasztaltam, de még kevésbé voltak tájékozottak. Tudták, hogy lesz választás, azt is, hogy mikor lesz, de a részletkérdéseket nem ismerték.

BARAKKA KÁROLYNÉ: Közvetlen környezetemben a tagság többsége a VDSZSZ tagja, de a kereskedelmi főnökségen 70 százalék a VSZ tagja. Több dolgozóval elbeszélgettünk, véleményeket gyűjtöttünk. Milyen tapasztalatokat szereztünk? Volt, akit nem érdekelt a dolog, jelezte, hogy neki mindegy, de akik elolvasták anyagainkat, azok megértették, hogy itt fontos választásról van szó. Úgy éreztük, értik az emberek, hogy mi a különbség a szakszervezetek és az üzemi tanácsok között. *Nem azt nézik a jelölteknél, hogy ki melyik szakszervezet tagja, hanem az alkalmasságukat; azt, hogy megfeleljenek az üt. tagjának.* A hangulatot megfelelőnek ítéljük, az emberek *tiszta választást* szeretnének.

LICHNER TIBOR: Örvendetes, hogy a Vasutasok Szakszervezete élt azon jogával, hogy jelöltjeit előzetesen megmérette. Kiderült, hogy a javasolt személyek megegyeznek-e a dolgozók elképzeléseivel. Volt olyan jelölt, aki nem kapta meg a szükséges — általunk megállapított — 50 aláírást, ugyanakkor egyes jelölteknél 120-130 aláírásnál már abba kellett hagyni. Ez a dolgozók olyan állásfoglalása volt, amely kifejezte a VSZ iránti szimpátiát. Én is úgy érzem, hogy a választási bizottság *mindent megtett* a korrekt, becsületes választásokért.

Tavaly október 12-én alakult meg a választási bizottság. A kezdeti nehézségek ellenére összeállt a csapat. Külön öröm volt számomra, hogy a VDSSZ képviselőitől ígéretet kaptunk a dolgozói érdekképviselet érvényesítésére. Ezek után sajnálattal vettem tudomásul, hogy a harmadik ülés után — a meghívás ellenére — *nem képviseltették magukat, ami számomra érthetetlen.*

BARAKKA KÁROLYNÉ: Örömmel vettem tudomásul, hogy egy hónappal a választások előtt, személycsere révén tagja lettem a választási bizottságnak. Mivel a területemen VDSZSZ-tag is dolgozik elmondom, hogy ugyanúgy közreműködtek, ugyanúgy szerveztek a VSZ által ajánlott jelöltekre, mint a VSZ-tagok. Felmerült olyan kérdés, nem származik-e majd ebből problémájuk? Erre azt válaszoltam: nem. S azóta sem részesültek hátrányban.

VARGA GYULÁNÉ: A választási bizottság megalakulása után egy óra múlva megjelent a VADESZ képviselője és érdeklődött, hogy elvégeztünk-e minden munkát. Tavasszal, amikor a választási bizottság ismét elkezdte a munkát, meghívókat küldtünk számukra, ám *a napi munkába nem kapcsolódtak be.* A jelöltjük nevét időben eljuttatták hozzánk.

A VDSZSZ a harmadik ülés után *nem vett részt* a választási bizottság nehéz, sokrétű munkájában. Minthogy a terület tagolt, több műszakos, körültekintően kell eljárnunk. Ilyen körülmények között a VSZ-re hárult teljes egészében az elvégzendő munka. A választási bizottság tagjait elismerés illeti azért, hogy feladataikat odaadóan, felelősséggel végezték. Ugyanakkor a VDSZSZ, miközben látszólag érdektelenséget mutatott, bírósági úton próbálja pótolni a mulasztásait.

LICHNER TIBOR: Az üzemi tanács a törvényben biztosított módon tudja képviselni a dolgozók érdekeit. Ezt nem kizárólag a szociális bizottság segélyezésére értem.

BARAKKA KÁROLYNÉ: *Sikeres választást várunk.* Aki eljön és választ üzemi bizottsági tagot, saját akaratából teszi és bízik benne, hogy a továbbiakban több, érdemibb tájékoztatást kap az üt. munkájáról, mint jelenleg. A megválasztott üzemitanács-tagoknak megértést és odaadást kíván a munkájuk.

VARGA GYULÁNÉ: Bizonyos vagyok benne, hogy május 27-én, este 8 óra felé megállapítjuk majd: megalakult a 11 tagú üzemi tanács. Izgalmas kérdés — egyelőre talány — *ki lesz az üt. elnöke?* Három-négy ember potenciális jelölt lehet, közülük bármelyiket elnökké választhatják. Kíváncsian várjuk az eredményt.

Meggyőződésem, hogy az üzemi tanáccsal *erősödik* a dolgozói érdekvédelem. A szakszervezet azért állt az üt. mellé, hogy az érdekképviselet minél eredményesebb legyen. A két testület munkája sokban kapcsolódik majd. Az együttműködés hozzájárulhat ahhoz, hogy a munkahelyi légkör jó legyen a Nyugati pályaudvaron. Ebben az esetben lesz *tömegtámogatás* is, amely feltétele a hatékony érdekvédelemnek.

Kárpáti Sándor

Tisztelt kolléganő, kolléga! Kedves barátunk!

Valószínűleg személyesen nem ismerjük egymást, de az is lehet, hogy találkoztunk már valamilyen alkalomból. Engedje meg, hogy most mint tagtársunkat szólítsuk meg, hiszen Ön a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségét alkotó egyik szakszervezet, *a Vasutasok Szakszervezetének tagja.* Ön is egyike annak a csaknem másfélmillió munkavállalónak, nyugdíjasnak, tanulónak, akik az ország legnagyobb szakszervezeti szövetségében, az MSZOSZ-ben keresik érdekeik érvényesítésének lehetőségét.

Az elmúlt években ez a szakszervezeti szövetség nagyon sok próbatételen ment keresztül. Valódi gondjai mellett számos igaztalan, durva támadást kellett elviselnie. Ön is azok közé tartozik, akik — függetlenül attól, hogy személyes tapasztalataik alapján elégedettek-e, vagy nagyon sok minden miatt elégedetlenek a szakszervezetek munkájával — nem engedték szétverni az MSZOSZ-t benne saját szakszervezetüket. Ezt azért tették, mert tudták, vagy csak érezték, hogy a dolgozók egyetlen fegyvere, eszköze, ha a szolidaritás, az összefogás erejével, erős szakszervezetekbe tömörülve harcolják ki sorsuk jobbrafordulását.

Most újabb kihívás előtt állnak a szakszervezetek, a munkavállalók, a nyugdíjasok. Május 21-én, pénteken a társadalombiztosítási önkormányzatok biztosítási képviselőinek megválasztására kerül sor a szakszervezetek által jelölt személyek közül. Május 21. és 28. között pedig az Ön munkahelyén is sor kerül az üzemi- illetve közalkalmazotti tanácsok megválasztására.

E két választáson nem pártok, ideológiák között kell választani. Arról kell dönteni, hogy megválasztott képviselőin keresztül bele kíván-e szólni az Ön által fizetett társadalombiztosítási járulékból létrejövő sok száz milliárdos alapok felhasználásába, részt akar-e venni, bele akar-e szólni a munkahelye jövőjét meghatározó vállalati gazdasági döntésekbe.

Mindenki, aki elmegy szavazni, nemcsak arról dönt, hogy beleszólást akar egészségügyi ellátása, nyugdíja, táppénze, munkahelye ügyeibe, vagyis önmaga és családja szociális biztonsága alakításába. Arról is dönt, hogy bizalmat és ezen keresztül erőt ad a szakszervezetnek, esélyt a hatékony dolgozói érdekvédelemre. Ha viszont a társadalombiztosítási választásokon a résztvevők száma nem érné el a szavazásra jogosult állampolgárok 25%-át, és így érvénytelen lenne a választás, ez azok malmára hajtaná a vizet, akik szeretnék háttérbe szorítani a szakszervezeteket; továbbra is a dolgozók ellenőrzése nélkül végre hajtani a privatizációt; kizárólag a munkavállalók kárára megoldani a gazdasági gondokat; a járulékfizetők feje felett, saját szempontjaik szerint meghozni a társadalombiztosítási döntéseket.

Kérjük, mérlegelje a fentieket, és május 21-én jöjjön el választani! És persze azt is kérjük, hogy szavazatával — mind az Egészségbiztosítási Önkormányzat, mind a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat esetében — a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége listáján szereplő személyeknek adjon bizalmat! Segítsen abban is, hogy minél több ember — munkatársa, családtagja, ismerőse — értse meg e választások igazi tétjét, s támogassa szavazatával az MSZOSZ jelöltjeit!

Mi számítunk Önre, hogy Ön is számíthasson ránk!

Nagy Sándor
Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége elnöke

Sándor László
Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége alelnöke

Papp Pál
Vasutasok Szakszervezete elnöke

A korkedvezményes nyugdíjazás feltételei

Szakszervezetünk nem ért egyet a nyugdíjkorhatár emelésével

A VALÓS PROBLÉMA AZ ÉLETKORNÁL JELENTKEZIK

A Vasutasok Szakszervezete vezetőihez és lapunk szerkesztőségéhez sok aggódó és egyben felelősséget érző olvasó ír levelet, illetve tesz javaslatot a létszámleépítés csökkentése és a korengedményes nyugdíjazás érdekében.

Ezek a kérdések központi helyet foglalnak el szakszervezetünk érdekvédelmi tevékenységében. N. N. olvasónk levelében célszerűnek tartaná, ha a nők 28—30 év, a férfiak pedig 32—34 év szolgálati idő után nyugdíjazásukat kérhetnék.

Az öregségi, a korkedvezményes, a korengedményes és az előnyugdíjazásnak egyaránt kettő feltétele van. Az előírt életkor betöltése és az előírt szolgálati idő megszerzése. Öregségi teljes nyugdíjra a 60. életévét betöltő férfi és ez idő szerint az 55. életévét betöltött nő jogosult, ha 20 év szolgálati időt szerzett. Olvasónk tehát a szolgálati idő vonatkozásában nyitott kapukat dönget. A valós probléma nem a szolgálati időnél, hanem az életkornál — mint feltételnél — jelentkezik. További gondot okoz ez év március 1-jén életbe léptetett tb-törvény-módosítás, amelynek értelmében a nő öregségi nyugdíjkorhatára 1995. január 1-jétől kétévenként egy-egy évvel emelkedik 2003-ig, ettől az időponttól kezdve a nő is 60. életévének betöltésével lesz jogosult öregségi nyugdíjra.

A nők öregségi nyugdíjkorhatárának emelésével szakszervezetünk nem ért egyet, főleg a mostani munkanélküliség idején teljesen időszerűtlennek tartja. Azzal, hogy az érintett nők a munkaképes életkorba lépő fiataloknak nem tudják átadni helyüket, pénzben is legalább annyit, vagy többet veszít a tb-alap, illetve a költségvetés, mint amennyit megspórol a nyugdíjazás időpontjának eltolásával. Ehhez még hozzá kell számítanunk az erkölcsi, lélektani kárt is. *Különösképpen tekintettel kellene lenni arra is, hogy az érintett korosztályt testileg-lelkileg megviselték az elmúlt időszak körülményei* (a kétkeresős családmodell, a munka melletti gyermeknevelés, a munkaverseny stb.). Szakszervezetünk teljes erővel küzd a korhatár emelésére vonatkozó — fentiekben hivatkozott — törvényszakasz hatályon kívül helyezéséért.

Ez ügyben állandó kapcsolatban, illetve tárgyalásban állunk az illetékes szervekkel. A szervezet fokozott igénybevételével járó munkát végzők — a fentiekben ismertetett életkort illetően — korkedvezményben részesülnek. Az a férfi, aki legalább tíz és az a nő, aki legalább nyolc éven át korkedvezményre jogosító munkakörben dolgozott, kétévi korkedvezményben részesül. A korkedvezményre jogosító munkakörben végzett minden újabb öt, nőnél négyévi munka után. *Ez a kedvezmény a vasúti közlekedésben vontatási és forgalmi utazó és az állomási szolgálatnál a vasúti kocsik rendezésével kapcsolatos munkakörökre vonatkozik.*

A Vasutasok Szakszervezete ennek kivívásánál és megőrzésénél vezető szerepet vállalt, jelenleg is érdekvédelmi vitát folytat egyes szűkítő értelmezést képviselő szervekkel. Előterjesztést készítettünk értelmező állásfoglalás kiadására, hogy a kedvezményt a jelenlegi szinten megőrizzük. Lényeges életkorengedményt jelent a korengedményes nyugdíjazás. A munkáltató legfeljebb öt évvel az öregségi nyugdíjkorhatár (figyelembe véve a korkedvezményes életkort is) előtt álló munkavállalóval megállapodhat — a munkavállalók helyi érdekképviseleti szervének egyetértésével — a dolgozó korengedményes nyugdíjazásáról. *Ennek további feltétele, hogy a dolgozó nő legalább 25 évi, a dolgozó férfi pedig a 30 évi szolgálati idővel rendelkezzék.* (Ez is kedvezőbb az olvasói levélben javasolt életkornál.)

Ezen intézmény bevezetésénél és továbbfejlesztésénél, nem utolsó sorban pedig a finanszírozási lehetőség megteremtésénél, szakszervezetünk vezető szerepet vállalt, hogy csak egyet említsünk, részt vettünk a központilag e célból is biztosított 3 milliárd forint kiharcolásában. Jelenleg tárgyalást folytatunk a Népjóléti Minisztériummal, hogy a nőkre vonatkozó korhatáremelés ez idő szerint ne érintse a korengedményes nyugdíjazást.

E tárgyban előterjesztést készíttettünk átmenetileg állásfoglalás kiadására, később pedig a törvény módosítására teszünk javaslatot. A tárgyalások már megkezdődtek. Hasonló gond jelentkezett az előnyugdíjjal kapcsolatban is.

A munkanélküli előnyugdíj megállapítását kérheti, ha az öregségi nyugdíjkorhatár betöltéséhez legfeljebb három év hiányzik és előtte 6 hónapon át munkanélküli járadékban részesült, továbbá az előírt szolgálati idővel rendelkezik. Feltétel az is, hogy elhelyezkedése kilátástalan.

Az előnyugdíj jogintézménye azokról a munkanélküliekről kíván gondoskodni, akik koruk miatt már nem tudnak újból elhelyezkedni.

Szakszervezetünknél több panasz van, hogy a tb-szervek leállították az előnyugdíjak megállapítását arra való hivatkozással, hogy emelkedett a nők nyugdíjkorhatára. Ezzel nehéz helyzetbe kerültek azok a nők, akiknek a munkanélküli járadéka megszűnt, ellátásuk került veszélybe.

A Vasutasok Szakszervezete az említett kérdés rendezésére előterjesztést készített a népjóléti miniszter és a tb-főigazgató részére és felvállalta az érintett személyek érdek-, valamint jogi képviseletét. Fenti ismertetésből látható, hogy a Vasutasok Szakszervezete széles körű tevékenységet folytat a létszámfölössé vált dolgozók helyzetének társadalombiztosítási vonalon történő rendezése érdekében is.

Belátható, hogy átfogó rendezés, igazi megoldás csak a tb-önkormányzat létrehozása után várható. Ezért is fontos, hogy a választáson részt vegyünk. A Vasutasok Szakszervezete által jelölt, illetve támogatott jelölte az MSZOSZ-listán indulnak.

Dr. Garabon Sándor

Öt év alatt kétszázmillió a tagok szociális segélyezésére

Tisztújító közgyűlést tartott a Vasutas Biztosító Egyesület

A Vasutas Biztosító Egyesület, május 15-én, a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóságának konferenciatermében tartotta 108. tisztújító közgyűlését. Az elnöki megnyitó, a napirend ismertetése, illetve elfogadtatása után, *Molnár László* ügyvezető elnök fűzött szóbeli kiegészítőt a választmánynak az egyesület elmúlt ötévi munkájáról készült írásos beszámolójához.

— Egyesületünk 107. közgyűlésén elfogadott határozatok *azt a célt jelölték meg a választmánynak, az ügyvezetésnek, hogy a családsegítő segélyezést és egyéb szolgáltatásait a pénzügyi lehetőségek figyelembevételével növelje* — kezdte beszédét az ügyvezető elnök. — A beszámoló is tanúsítja, hogy a választmány olyan döntéseket hozott, melyek megalapozták az egyesület fejlődését és biztosították a tagság növekvő szociális igényeinek az alapszabályban megfogalmazottak szerinti kielégítését. Ennek megfelelően — a rendelkezésünkre álló pénzeszközök szem előtt tartásával — *szolgáltatásainkat, juttatásainkat differenciáltan biztosítottuk az arra legjobban rászoruló tagjainknak, miközben gazdálkodásunkban szigorú takarékosságot vezettünk be.*

Az írásos beszámoló egyébként tételesen, mindenki számára érthetően mutatja be a gazdálkodás alakulását. A szociális helyzet, az életkörülmények romlását legjobban a tagsági létszámon, a tagdíjfizetési készségen lehet lemérni. Eszerint az elmúlt két évben az előzőekhez képest, mintegy harmincezerrel kevesebb a taglétszám. Az ok kézenfekvő: egyrészt, a MÁV-nál nagyarányú létszámcsökkenést hajtottak végre, másrészt az alacsony jövedelemmel rendelkező aktív és nyugdíjas vasutasoknak létfenntartási gondjai vannak. *A jelenlegi taglétszám így is megközelíti a 150 ezret, s az összes bevételnek több mint a fele a tagdíjból származik.* A magasabb összegű tagdíjbevétel tette lehetővé, hogy az elmúlt öt évben szociális segélyekre a tagdíjbevétel 70 százalékát, *200 millió forintot fordítottak.* S nem kevesebb, mint 364 552 tagot részesítettek segélyben.

Mondani sem kell, hogy a tagok igénye a különböző címen járó segélyekre és szolgáltatásokra ennél jóval nagyobb. Ám egy gazdálkodó szervezetnél — legyen az egyesület — azt is szem előtt kell tartani, hogy csak addig lehet nyújtózkodni, ameddig a takaró ér. A hosszabb takaró viszont többe kerül. *Ezért az egyesület választmánya, a lehetőségeket mérlegelve, április 21-i ülésén határozatot hozott a tagdíjak tagságonként 20 forinttal történő emeléséről és a szociális szolgáltatások növeléséről.* A megemelt tagsági díjak ez év június 1-jétől, a szociális segélyek és a különböző kedvezmények július 1-jétől lépnek érvénybe. A szociális segélyek összegét — az egyesület gazdasági helyzete alapján — minden esetben a választmány állapítja meg. Új tagság létesítésekor, a szociális segélyek csak hat hónap elteltével igénybevehetők. Az özvegyi jogon folytatott tagságnál viszont az özvegyi tagság kezdetének időpontjától számítva jogosult a tag. Itt jegyezzük meg, hogy *az elhalálozott tag tagságát özvegye — özvegyi jogon — folytathatja,* s csak szociális hozzájárulást fizet, miként a 85. életévét betöltő tag is.

Az ügyvezető elnök az egyesület új szolgáltatásáról, a külön baleset-biztosításról is beszélt. Mint mondotta, a külön baleset-biztosítás viszonylag alacsony havi — 20 és 100 forintos — tagdíjfizetés mellett, jelentős pénzbeni segítséget nyújt a bajba jutottaknak. Ennél a biztosítási ajánlatnál saját és családtagjai részére bárki tetszése szerint választhat, a havi 20, illetve 100 forintos módozat közül.

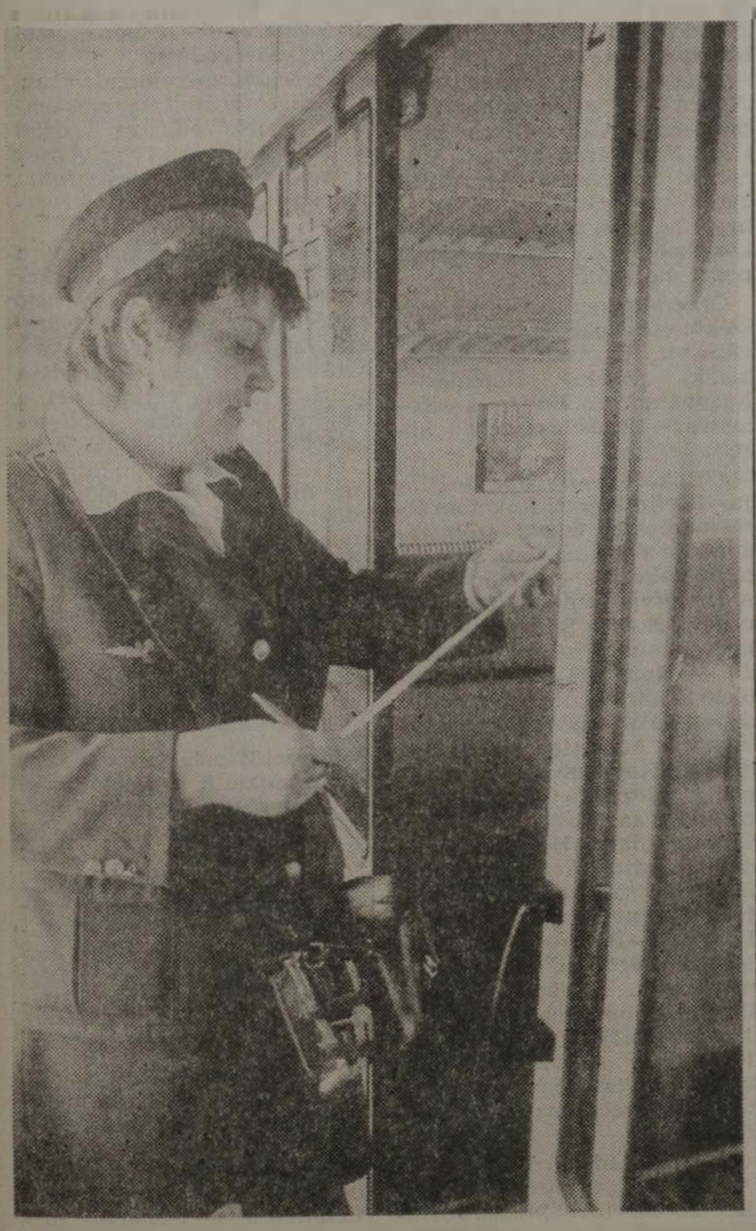
Ezután a számvizsgáló bizottság jelentését fogadta el a közgyűlés, majd Molnár László előterjesztette az egyesület ötéves programját.

— *A Vasutas Biztosító Egyesület közel szazhuszonöt éves fennállása alatt mindenkor szorosan kötődött a Magyar Államvasutakhoz, tevékenységét minden időben az államvasúti alkalmazottak érdekében fejtette ki* — hangsúlyozta. — A hagyományok ápolásával párhuzamosan, továbbra is elsőrendű kötelességünknek tekintjük a kapcsolat fejlesztését, s kiterjesztését más szervezetekre és azok alkalmazottaira is. Egyesületünk legfőbb ereje és értéke, célkitűzéseink megvalósításának biztosítéka százötvenezres tagságunk. Figyelemmel a gazdasági viszonyok alakulására, s az egyesület megalapozott pénzügyi helyzetére, a tagság igényeinek szem előtt tartásával törekszünk a szociális, illetőleg a biztosítás jellegű szolgáltatások legmegfelelőbb kialakítására.

A VABE ötéves programjában szerepel az egyesület függőben levő biztosítási ingatlan tulajdoni vitás kérdéseinek a rendezése, a hévízi gyógyüdülő korszerűsítése, illetve bővítése, az új betegség- és nyugdíjbiztosítási rendszer kidolgozása, s az egyesület új arculatának továbbformálása. A program utolsó mondata pedig így hangzik: *„Az egyesület hatékony együttműködésre törekszik a vasutas munkavállalók érdekképviseleti szerveivel, az ÖTA-val, valamint a vasutasok érdekeit szolgáló egészségügyi és szakmai alapítványokkal."*

A módosított alapszabály elfogadása után *dr. Szabó Miklós*, a jelölőbizottság elnöke javaslatot tett az egyesület tisztségviselőinek a megválasztására. A közgyűlés tizenegy tagú választmányt és öttagú jelölőbizottságot, elnököt és ügyvezető elnököt választott. A választmányban öt új tag kapott helyet. A közgyűlés megerősítette *Molnár Lászlót* ügyvezető elnöki tisztségében.

(Visi)



A budapest—pécsi vonalon szolgál Maduda Katalin, vezető-jegyvizsgáló (Fotó: Tüttő)

Vasúti szállítási konferencia Hajdúszoboszlón

A vasúti áruszállítás és a kereskedelem szerepelt annak a kétnapos konferenciának a napirendjén, melyet május 12-én 13-án Hajdúszoboszlón rendeztek. Célja az volt, hogy a MÁV hagyományos partnereit, a nagy fuvaroztatókat és szállítmányozó cégeket tájékoztassák, az elpártoltakat visszahódítsák. Megkeresik azokat az új vállalkozásokat is, amelyek szállítási tapasztalatok híján — sok esetben saját érdekeikkel is ellentétes — fuvarozói szerződéseket kötnek.

A kétnapos szállítási konferencián arról is tájékoztatták a résztvevőket, hogy a jövőben milyen lehetőségek kínálkoznak a FÁK-országokkal, Ukrajnával és Oroszországgal kereskedelmi, illetőleg vasúti szállításra.

A kereskedő vasút arculatának a kialakításához a korszerű járműpark is hozzátartozik. A Ganz-Hunslet Rt. képviselői bemutatták a leendő magyar InterCity vonat terveit. Az első ilyen vonat várhatóan az év végéig elkészül.

(vl)

Kitűnő alpesi klíma

Kőszegen kastélyban élhetnek a tanulók

„Kisgyerek kis gond, nagy gyerek nagy gond" — tartja a közmondás. A szó igazi értelmében szeretne a szülők gondjaiban osztozni a Kőszegi MÁV Nevelő- és Diákotthon, amely héthektárnyi területen, egy franciaparkkal ékesített alpesi tetős kastélyépületben van. Itt kétszáz vasutas gyermekét tudjuk elhelyezni óvodáskortól a középiskola végéig. Fiúkat és lányokat egyaránt fogadunk.

A gyermeknevelésben sok tapasztalattal rendelkező hússzemélyes nevelőtanári gárda a garancia arra, hogy a gyerekek jó nevelést kapjanak. A tízágyas hálótermek, a közösségi helyiségek korszerűek, kényelmesek. A kisebbekre gondozónő ügyel. Nagyon fontosnak tartjuk a tehetséggondozást. Énekkarunk minden évben sikeresen szerepel idehaza és külföldön egyaránt. A német nyelv gyakorlására Ausztria közelsége is lehetőséget nyújt.

Számítógépes oktatásunk egyedülálló az egész országban. Minden tanuló részt vehet számítógépkezelő alaptanfolyamon, majd a haladón és tanúsítványt kap arról, hogy komputerkezelői ismeretekkel rendelkezik. A jó tanuló növendékek, ha kedvet éreznek a lovassporthoz, pónilovakon lovagolhatnak, lovász irányítása mellett. Lehetőség van más sportágakkal való foglalkozásra is. Úszásoktatás és hétvégi hegyi túra is szerepel az iskola programjában. Számtalan szakkörnek lehet tagja az itt tanuló.

A klubszobában szórakozva is lehet tanulni

A nagyobb gyerekek megtanulhatnak főzni és sütni. A kertészkedést kedvelők télen az üvegházban, tavasszal és ősszel a szabadban tanulják a növények szaporítását, termesztését. Erről szakmunkásbizonyítványt is kaphatnak a Kőszegen tanulók.

A mi intézményünk a szó nemes értelmében nevelőotthon. A gyerekek bármikor meglátogathatók, a szülőknek étkezést és szállást is biztosítunk. Az óvoda és az általános iskola az épületben működik. A szolgáltatásokért csak étkezési térítési díjat kell fizetni. Ez naponta maximum 115 forint, a többit a vasút adja. Egy gyermek az államnak és a vasútnak havonta 33 ezer forintjába kerül. *Aki teheti, éljen ezzel a kedvezménnyel.* Nem mellékes az sem, hogy Kőszeg szubalpesi klímája kitűnő gyógyszer a légúti megbetegedésben szenvedő gyermekeknek. Sok olyan növendék volt már, aki pár hét múlva egészséges lett.

Kiss János
igazgató

VERSENYBEN A VASÚT

Beszélgetés Csáradi Jánossal, a MÁV vezérigazgatójával

A MÁV súlyos gondjait — a múltból cipelt koloncok mellett — az ország nehéz gazdasági helyzete determinálja, és a MÁV állapotának lényeges javulása is csak az ország egészének gazdasági fellendülésével párhuzamosan képzelhető el. Van azonban egy másik tényező is, amely — úgy tűnik — az utóbbi években igencsak a MÁV rovására érvényesült: a kiéleződött fuvarpiaci verseny.

— Hogyan áll, mit vesztett a fuvarpiaci versenyben a MÁV? — kérdeztük Csáradi János vezérigazgatót.

— A MÁV személy- és árufuvarozási teljesítményei a közúti motorizáció fejlődésével fokozatosan csökkentek, ami egy természetes folyamat. A MÁV részére ez azonban nyilvánvalóan a piac szűkülését, valamint kapacitásfeleslegek keletkezését jelentette. A fuvarpiac szélesebb körű felosztódásának időszakában, a '80-as évek gazdasági viszonyai között nem volt egyértelmű a MÁV szerepe, gazdálkodási feladatai és lehetőségei. Így amíg a MÁV a közszolgáltatási jellegre összpontosított, a kapacitásfeleslegek költségoldala csak másodlagos gazdálkodási tényező volt. A '80-as évek második felében előtérbe került a kapacitások megfelelő szinten való tartásának igénye, de még ma sem áll rendelkezésre az ennek meghatározását alapvetően befolyásoló állam—MÁV kapcsolat korszerű szabályozása. Meg kell jegyezni, hogy a közúti közületi szektor, például a Volán szintén kapacitás-túlméretezés áldozata lett. A fuvarozási kényszer hiányában, illetve eltérő lehetőségeik miatt azonban alkalmuk van idejében váltani, azaz kisebb gazdálkodási egységre bomlani.

A fuvarpiaci versenyt alapvetően a közút és a vasút teljesítményei határozzák meg ma is. Az egyéni mobilizáció fejlődésével azonban csökkent a közforgalmú fuvarozók részesedése az összes nemzetgazdasági szállításokból mind személyszállításban, mind pedig áruszállításban.

A személyfuvarozásban a vasút teljesítményei az elmúlt 20 év alatt monoton csökkenést mutatnak (körülbelül 70-80 százalékkal). Nemzetközi forgalmunk jelentősen nőtt, belföldi forgalmunk viszont ennél jóval nagyobb mértékben esett vissza, kivéve az elővárosi és a nagytávolságú forgalmat. Ez idő alatt a közhasználatú autóbusz-közlekedés 50 százalékkal, míg a közületi autóbusz-közlekedés 350 százalékkal növelte teljesítményeit. A vízi közlekedés a folyamatos visszaesés után stagnált, majd az utóbbi években emelkedést mutatott. A légi közlekedés 300 százalékkal növelte teljesítményeit. *Jelenlegi személyfuvarozási részesedésünk 16 százalék körül mozog.*

A személyfuvarozásnál, véleményem szerint, a vasút jelenlegi szinten képes tartani részesedését, hiszen jelentős szolgáltatásfejlesztő lépéseket tettünk és kezdtünk el. A jelenlegi rossz műszaki állapotainkhoz képest versenytársainknál jelentősebb szolgáltatási korszerűsítéseket tudunk végrehajtani.

Az árufuvarozásban a közúti teherfuvarozó vállalatok az utóbbi 20 évben megkétszerezték teljesítménnyeiket, míg az árufuvarozó kisiparosok teljesítményei az utóbbi 4 évben több mint 500 százalékkal nőttek. A légi teherfuvarozás az elmúlt években jelentős emelkedést mutatott.

A vízi fuvarozás stagnálás után pár éve számottevő emelkedést mutat, ami volumenben nem igazán jelentős MÁV-arányokkal mérve. Mindeztegyüttvéve a MÁV részesedése az árufuvarozási piacon a korábbi 60 százalék helyett 37-41 százalék között mozog. Éppen 1992-ben emelkedett ismét 41 százalékra részesedésünk, még ha meglepőnek is tűnik.

— A fejlettebb országokban a vasút részaránya az összes szállítási teljesítményből a mienknél lényegesen kisebb. Van olyan vélekedés, hogy a magyar vasút teljesítményeinek részaránya is e fejlett vasutak szintjére fog csökkenni. Egyetért-e ezzel, kívánatosnak ítéli-e ezt?

— A fejlett vasutak részesedését a saját nemzetgazdaságuk fuvarpiacából igen sok tényező határozza meg, ezért jelentős eltérés van a vasutak között. Befolyással van az ipari szerkezet, a földrajzi méretek és elhelyezkedés, a versenyágak fejlettsége, valamint a nemzeti szokások. Figyelemre méltó például a holland vasút kiemelkedő személyfuvarozási teljesítménye, míg az árufuvarozási teljesítmény részesedése csupán 5 százalék körül mozog.

Ugyancsak jellegzetes az osztrák vasút, amely személyfuvarozási teljesítményét tekintve sem jelentéktelen, árufuvarozási piaci részesedése azonban 50 százalék feletti.

A személyfuvarozás területén a fejlett vasutakéval összehasonlítva a MÁV-on:

— az átlagos utazási távolság közel azonos,

— nagy az egy vonatra jutó utasszám,

— alacsony színvonalú a szolgáltatás,

— elavult a kocsiállomány,

— lassú az utazási sebesség.

Az árufuvarozás területén

— a vonalhálózat 1 km-re jutó árutonna-teljesítménye átlagos,

— a legkiterheltebb vonatokat közlekedtetjük,

— kocsiparkunk korszerűtlen,

— alacsonyabb a kereskedelmi sebesség.

Úgy tűnik, hogy az árufuvarozás terén már megtorpant a közút térnyerése szinte valamennyi fejlett országban. Ennek oka, hogy a vasutak kifejlesztették és alkalmazni kezdték a fejlett kombinált fuvarozási formákat, illetve logisztikai szolgáltatásaikat.

Köztudott, hogy ez a momentum a környezetvédelmi törekvésekkel együtt jelentős mértékben visszaszerezte a vasút presztízsét, s pár éve már a fejlett vasutak reneszánszáról beszélhetünk. A fuvarpiaci pozíciók erősödnek, s az egyre fejlettebb és korszerűbb szolgáltatások, valamint az egyre erősödő környezetvédelmi törekvések ezt a pozíciót csak erősíthetik még abban az esetben is, ha évek múlva bekövetkezik a régóta várt környezetkímélő energiák általános alkalmazása. A vasútnak ugyanis, a károsanyag kibocsátás kedvező mértékén kívül még számos környezetkímélő és gazdaságossági előnye van.

Véleményem szerint a MÁV térvesztése 1993—94-ben megáll, s már nálunk is egyre szélesebb körben bevezetett kombinált fuvarozási formáknak, és logisztikai szolgáltatásoknak köszönhetően a fejlett vasutakéhoz hasonló mértékű csekély térnyerés következik be. Ezzel mintegy átugorjuk azt a *„billegő lépcsőfokot"*, ami a fejlett vasutak egyensúlyzavarát okozta a ma használatos korszerű technológiák megtalálásáig.

— Korábban az állam beleszólt a versenykörülményekbe, például a belföldi darabárufuvarozást a Volán kapta meg, közútra terelődött a megszüntetett kisforgalmú vasútvonalak produktuma stb. Vannak-e még ilyen állami kényszerek? Tervezi-e a MÁV, hogy ismét belevág valamely korábban megszüntetett tevékenységébe?

— Vitathatatlan, hogy az 1968. évi Közlekedéspolitikai Koncepció a MÁV-nak egyrészt fuvarpiac-beszűkítést okozott, másrészt jelentős számú épületet, raktárat kellett átadnia az akkori Volánnak belföldi darabáru-forgalmának a végzésére.

Ez a piaci szegmens hiányzik a szolgáltatási körünkből, bár az utóbbi években tettünk lépéseket hasonló szolgáltatások bevezetésére. 1986-ban bevezettük az úgynevezett háztól-házig expresszáru-szolgáltatásunkat. 1991-ben pedig komplexpressz-szolgáltatásunkat. Köztudott azonban, hogy egy termék bevezetése a piacra sokkal keményebb feladat, mint adott pozíció megtartása.

Sajnos a piaci igények igen mérsékelt volta, valamint a MÁV-on kívüli közúti fuvarozásra szerződöttek magatartása miatt a szolgáltatások fenntartása nem volt gazdaságos. Egyébként meg kell jegyeznem, hogy éppen e szolgáltatások megszüntetése volt az első pár példa arra, hogy igenis a MÁV képes termékgazdaságossági elemzéseket folytatni s ebből konklúziókat levonni.

Ezzel elérkeztünk a fuvarkényszer kérdéséhez, amit a hatályos Vasúti Árufuvarozási Szabályzat tartalmaz, de reményeink szerint csak az idén elfogadásra kerülő Vasúti Törvény hatályba lépéséig. *Ez feltétele ugyanis annak, hogy a MÁV számára a veszteséges tevékenység végzése ne legyen kötelező.* Természetesen más a helyzet a személyfuvarozásnál, ahol a közszolgáltatási jelleg miatt fel sem merülhet, hogy tisztán piaci alapon végezzük a szolgáltatásokat.

A jövőben nagyobb hangsúlyt kívánunk fektetni a piaci alapon végzett szolgáltatások, valamint a közszolgáltatások finanszírozási kérdésére az állam—MÁV kapcsolat rendezésével.

A személyfuvarozási díjszabásoknál — a belföldi díjszabásnál — továbbra is érvényesül a hatósági árszabályozás, ami nyilvánvalóan ezeken a területeken csupán csak az üzletpolitikai kedvezményezések biztosításában ad piaci mozgásteret.

— A magyar vasút személy- és áruszállítási tarifája azért olyan magas, hogy abból a MÁV képes legyen jelentős kedvezményeket adni?

— A MÁV személy- és áru-díjszabásainak viszonylag magas tarifája, amint a korábbiakban utaltam rá, részben hatósági árkialakítás eredménye, részben pedig az export-import és tranzit díjszabás nemzetközi díjszabásokhoz való arányosításának eredménye. Ezért tehát nem tartom helyesnek a kérdésben bemutatott szemléletet.

A gazdaság minden területén értékarányos árakat alakítottak ki. Ameddig a legtöbb területen elérték a nyugati ár-színvonalat, addig a MÁV-nál alkalmazott árak, elsősorban a személyfuvarozásban, messze elmaradnak attól. Tény, hogy a személyfuvarozás területén az alkalmazott jelenlegi árak a fizetőképes kereslet arányában magasnak tűnnek. Kiemelkedően magasnak látszanak a nemzetközi személyfuvarozási tarifák, ezek rendezése azonban nélkülözhetetlen volt. A MÁV, és ezen keresztül a nemzetgazdaság jelentős veszteségeket szenvedett el a különböző tarifaszintek alkalmazásából fakadó spekulációs lehetőségek miatt.

Az 1991. évi árufuvarozási tarifaváltozások alkalmával sem hárítottuk az ügyfelekre minden átmenet nélkül a tarifaváltozásokból eredő terheket A hatáskörünkbe tartozó áraknál egyébként is csak a fuvarpiaci értékítélet, alku alapján tudjuk árainkat érvényesíteni. A tarifák mértékének példájaként említeném, hogy a jelenlegi fuvarozási árainkon 1 kg kristálycukor 150 km távolságú elfuvarozásának egységnyi fuvardíja nincs 50 fillér sem Ez pedig messze van a fejlett gazdaságokban közismert, áruelőállítási költségekből való 20-30 százalékos anyagmozgatási költségrészesedéstől. (Ebbe természetesen nemcsak a távolsági fuvarozás tartozik.)

Azt még meg kell jegyezni, hogy a hatósági árak emelése kimutathatóan forgalomelterelő hatású, tehát érdekeinknek nem megfelelő volt elsősorban a személyfuvarozás területén, de az árufuvarozási területen a belföldi forgalomban is. A belföldi áruforgalomban szenvedte el egyébként a MÁV a legnagyobb fuvarpiacvesztést is, amiben az árkérdés szerepet játszott.

— Érzi-e a vasút a belföldi áruszállításban a hajózás harcát a nagyobb részesedésért, a nemzetközi áruszállításban pedig a Duna—Majna—Rajna-csatorna megnyitásának a hatását?

— Az elfuvarozott árutömeget tekintve a MÁV-nak a közforgalomból való részesedése 1991-ről 1992-re 37,8 százalékról 40,5 százalékra nőtt. Ugyanebben az időszakban a statisztikai adatok szerint a vízi szállítás 1,7 százalékról 2,1 százalékra növelte részesedését, ami félmillió tonnának felel meg. Tehát úgy vélem, a vasút terhére történt térnyerésről nemigen beszélhetünk. Sajnálatos módon a hazai kikötői infrastruktúra, a kikötők száma még jelentősen elmarad a fuvarpiacon realizálható lehetőségektől. Véleményem szerint a tömegáruk hasonló árukörét figyelembe véve komoly együttműködési lehetőségek lennének e két közlekedési alágazat között. A Duna—Rajna—Majna-csatorna megnyitásának hatását sem érezzük dominánsnak, aminek oka nyilvánvalóan a közismert válság déli szomszédunknál.

— Nyugaton mindenki egyetért abban, hogy a fuvarpiacon szabad versenynek kell érvényesülnie, de mindenki a saját feltételeinek az enyhítését és a másik megregulázását követeli. Elégedett-e a MÁV a magyar fuvarpiac hatósági szabályozásával? Vannak-e a jelenlegi versenynek káros kinövései?

— Úgy vélem, a magyar fuvarpiac hatósági szabályozása nem tudott lépést tartani a gazdasági követelményekkel. Gondolok itt a fuvarozási kényszerre, az elavult Vasúti Törvényre, az említett tarifális kérdésekre, az állam—MÁV kapcsolat folyamatban lévő megújításának kérdésére. Említhetnék olyan átmeneti, már rendezett problémát is, mint például amikor a vasút által mozdonyok üzemeltetésére használt gázolaj útadóalap részének befizetésével a MÁV *„jelentősen finanszírozta a közúti konkurencia pályaépítését"*.

Úgy gondolom, hogy az igen erős fuvarpiaci versenyben nem a konkurenciában kell keresnünk a problémát, hiszen azok többnyire partnereink is az ügyletek egy részében. Azt látjuk, hogy a magánszektor jelentős versenybeli előnnyel bír a MÁV-val szemben, ráadásul nem is jelentéktelen nagyteherbírású járműállománnyal rendelkezik. Egyesek tisztátalan eszközökkel versenyeznek (például adózatlan teljesítmények, fűtőolaj igénybevétele, tehát az önköltség-számítás alapja sem lehet hasonló ezekben az esetekben), de véleményem szerint nem ez a jellemző. Amennyiben vannak is ilyen jelenségek, idővel ezek kiszűrésre kerülnek, hiszen a gazdasági versenyben az etikai magatartás is fejlődik, de fejlődnek a gazdasági számonkérés eszközei is.

Bízom abban, hogy a közeljövőben rendezésre kerülő állam—MÁV kapcsolat, az új Vasúti Törvény, a MÁV részvénytársasággá alakulása meghozza a magyar nemzetgazdaság számára is fontos korszerű vasút kialakításának lehetőségét. Meggyőződésem a MÁV pár éven belül stabilizálásának lehetősége, s ezzel együtt utazó és fuvaroztató ügyfeleink színvonalasabb szolgáltatásokkal való megnyerése.

Életbe lép az új menetrend

Az idén május 23-án, 0 órától lép életbe a MÁV új menetrendje. Kialakítását, miként a korábbi években, ezúttal is gondos felmérés, körültekintő egyeztetés előzte meg. Mint a MÁV forgalmi főosztályán megtudtuk, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium személyszállítási és menetrendi irányelvei többek között előírták, hogy törekedni kell az utaskiszolgálás színvonalának megőrzésére, egyes területeken a javítására, bővíteni kell az ütemes menetrendek alkalmazását, a gördülőállomány és a személyzet jobb kihasználásával folytatni kell a „kisebb egységgel gyakrabban" rendszer kiterjesztését.

A minisztérium irányelvei olyan intézkedéseket igényeltek a MÁV-tól, amelyek figyelembe veszik az utasforgalom, valamint a pályák és járművek helyzetében várható változásokat és megőrzik a már jól bevált menetrend-szerkezetet. *Ám, az előrelépésnek határt szab, a menetrendi struktúra kedvező kialakítását befolyásolja a pályák állapota, a személykocsi-selejtezés és fővizsgák elmaradása.* Így az 1993/94. évi menetrendi időszakban számottevő javulás nem várható. Sajnos, ennek az ellenkezőjével, több viszonylatban visszaeséssel, sebességcsökkenéssel, ennek következtében 5—10 perccel hosszabb menetidővel kell számolni.

Mivel a vasutasok és hozzátartozóik — a szabadjegy birtokában — nemcsak hazai viszonylatban, hanem külföldre is gyakran utaznak, kezdjük a változások ismertetését a nemzetközi forgalommal.

Nyugati szomszédunk, Ausztria felé, a jugoszláviai események miatt, a korábban már a MÁV-ra terelt vonatok — az *Attika* és a Skopje—Isztambul Expressz — útvonalát véglegesítették. Ezeket a vonatokat üzemi okok miatt a Budapest—Ferencváros—Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kelebia útirányra terelték. A nyári időszakban, hetente egy alkalommal, Bécs—Thesszaloniki között közlekedő gyorsvonat — Budapest—Thesszaloniki viszonylatban — autószállító és fekvőhelyes kocsit is továbbít.

A Budapest—München között közlekedő *Kálmán Imre* gyorsvonaton az autószállítás — kihasználatlanság miatt — megszűnt. Ugyancsak kihasználatlanság miatt szüntetik meg a Budapest—Bécsújhely között közlekedő *Ciklámen Expressz* sopron—bécsújhelyi járatát.

Jó hír, hogy Hegyeshalom átmenetben, a magyar—osztrák útlevél- és vámellenőrzési megállapodás alapján, tíz percre csökken a nemzetközi vonatok tartózkodási ideje.

Déli szomszédaink közül jelentősen javul a vasúti összeköttetés Horvátországgal. Az *Adriatica* gyorsvonat például az egész menetrendi évben Fiuméba közlekedik. A *Dráva* gyorsvonat Budapest—Trieszt, Budapest—Csáktornya—Zágráb és Pécs—Trieszt kocsicsoportokat továbbít. Ezenkívül Pécs—Zágráb viszonylatban új közvetlen gyorsvonat is közlekedik. A Miskolc—Zágráb közötti *Agram* vonat InterCity jelleggel közlekedik.

A változó igényeknek megfelelően átdolgozták a Bukarest—Budapest—Prága—Berlin útirányon közlekedő vonatok rendszerét. Budapest—Bukarest között megszűnik a *Kálmán Imre* vonat. Helyette — módosított menetrendi fekvésben — a *Pannónia Expressz* közlekedik. A Balt-Orient Expressz Nagyvárad helyett Aradon át közlekedik. Az Alutus gyorsvonat Ovidius néven a nyári hónapokban Constancáig közlekedik. A Nesebár vonat pedig megszűnik.

Örvendetesen javul az összeköttetés több erdélyi nagyvárossal. Új vonatpár közlekedik például Budapest—Nagyvárad és Budapest—Kolozsvár—Marosvásárhely között.

A Bukarest—Budapest—Prága—Berlin közötti forgalom átszervezésével északi szomszédunk, Szlovákia irányába is több változást eredményezett. A *Hungária Expressz* EuroCity vonatpárként Budapest—Berlin—Hamburg között közlekedik. A Hungária EC vonatként történő közlekedése miatt, Budapest—Pozsony között megszűnik a közvetlen vonat. Budapest—Koppenhága között pedig a közvetlen kocsi. Budapest—Prága között az *Amicus* is megszűnik. Helyette — új menetrendi fekvésben — a *Pannónia Expressz* közlekedik. Még egy nemzetközi vonat, a Budapest—Berlin között közlekedő *Meridian Expressz* is megszűnik. A vonat Szófia—Berlin és a Belgrád—Berlin kocsicsoportját a *BaltOrient* továbbítja. A Meridian helyett, Rajka átmenetben, a *Csárdás* gyorsvonat közlekedik.

A Belgrád—Prága és az Athén—Prága közötti közvetlen kocsik továbbítására Budapest—Prága között új gyorsvonat közlekedik.

A belföldi forgalomban, mint a bevezetőben már jeleztük, egyrészt az alacsonyabb pályasebesség, másrészt a kocsihiány, az elöregedett kocsipark miatt, szintén lesznek változások. Budapest—Szombathely között például az öthat kocsiból álló távolsági személyvonatokat megszüntetik és helyettük két-három kocsiból álló helyi vonatok közlekednek. A gyenge kihasználás miatt megszűnik a *Balaton Expressz*. A Budapest—Kiskunhalas között közlekedő gyorsvonatpárt is megszüntetik. Helyette Kiskunhalas—Budapest között sebes-, ellenirányban nemzetközi vonattal lehet utazni.

Kocsihiány miatt ezúttal elmarad az InterCity rendszer bővítése. Az alacsony pályasebesség miatt pedig mintegy tizenegy vonalon kell számolni 5 illetve 5—10 perces menetidő-növekedéssel.

Az elővárosi forgalomban, a várható zsúfoltság csökkentése érdekében, az eddigi egyenkapacitású szerelvények helyett, az utasmennyiséghez jobban igazodó kocsit terveznek.

A környéki forgalomban a kocsipark nagyarányú csökkenése eredményeként várható minőségi romlás miatt a személyszállítás csökkenése várható. A fővizsgák elmaradása miatt, a kocsik egyrészénél, a ciklikus időt alacsonyabb sebességen hosszabbítják meg. Ezért a gyorsvonati fordulókor és a budapesti elővárosi vonatokon kívül, *valamennyi személyvonat menetrendjét maximálisan 80 kilométer/órának megfelelően készítették el.* A nagyobb vidéki gócpontok környékén pedig azt tervezik, hogy alkalmas viszonylatokban a sebesvonatokat is bevonják a hivatásforgalom lebonyolításába.

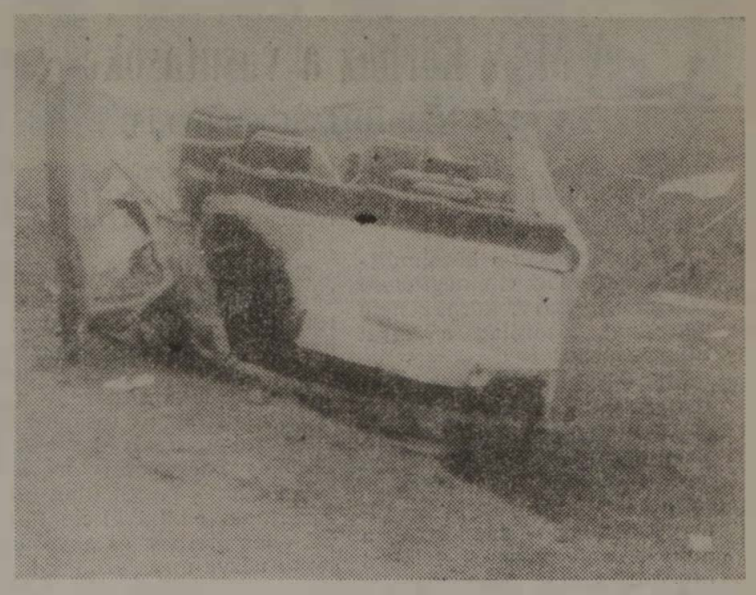
Végezetül még két változás, bár mindkettő a szolgáltatással kapcsolatos — szintén idekívánkozik. Egyik a kerékpárfuvarozás, melyet egyelőre, kísérletképpen a Dunakanyarban, Budapest Nyugati pályaudvar—Vác—Szob, s a Budapest, Déli pályaudvar—Székesfehérvár—Nagykanizsa között vezetnek be. Ez utóbbi a Velencei-tóhoz utazókat is érinti.

A másik változás a *Hivatalos Menetrend* ízléses, színes, az eddigiektől eltérő formátumú, könnyen kezelhető, s a kilométertávolságokat úgy tüntették fel benne, hogy segítségével bárki gyorsan megállapíthatja a fizetendő menetdíj összegét.

Visi Ferenc

PÖRBÖLY

Vádemelés előtt



Pörbölytől öt, Bátaszéktől egy kilométerre található a nyékpusztai vasúti átjáró. Most, április 30-án késő délután működik a fénysorompó. Közvetlenül a sínek mellett, sodrott huzalból hegesztett kereten hét-nyolc műanyag koszorú, fölöttük vasból hajlított felirat: 1993. február 12. Egy villanypózna tövében a csillogó üvegszilánkok között foszladozó könyvek és egy füzet a téglanehezék alatt. Hatodik osztályos történelem- és matematika-, valamint egy borító nélküli német szótárfüzet. Hogy kié is lehetett, az már sohasem derül ki. A fénysorompó szürkére festett lemezszekrényén kartondobozban hat szál piros szegfű.

★

Ginder Anikó az alsónyéki orvosi rendelő asszisztense, az egyetlen felnőtt utas volt az iskolabuszon.

„1993. február 12-én Pörbölyre a busz hét órakor érkezett be. Felszállás után hét óra tízkor indult el. Én a nővérem kislányával a sofőrülés mögött, de a másik oldalon, az első ülésen foglaltam helyet. Útközben végig beszélgettünk, így nem is figyeltem másra. Arra sem emlékszem, hogy a vonat dudált volna. A vasúti átjáróba érkezve a busz nagyon lelassított, én Alsónyék felé néztem. A ködös időben úgy háromszáz méterre biztosan el lehetett látni. A busz, miután lelassított, rákanyarodott az átjáróra, a Nyékpuszta felé vezető útra. Nagyon lassan haladt előre, de nem állt meg. Még azt is láttam, hogy a sofőr körülnézett, de közben a busszal tovább haladt előre. Ekkor egy hatalmas durranásra emlékszem. Majd, amikor magamhoz tértem, a földön félig ülő helyzetben találtam magam. Körülöttem öt-hat kisgyerek, véreztek, sírdogáltak, én is véres voltam."

A pörbölyi *Oláh Béla* a szemtanúk egyike, szinte a balesettel egy időben érkezett a helyszínre:

„Hat óra ötvenkor indultam Opel Astrával Mohácsra. Tompított fénnyel haladtam, körülbelül 80 km/óra sebességgel. Köd ugyan volt, de jól lehetett látni. Ezzel a sebességgel is biztonságosan tudtam közlekedni. Hét óra húsz perc körül értem oda. Két kocsi szinte velem egy időben állt meg a baleset helyszínén. Többen kiszálltunk, és azt láttuk, hogy egy vonatszerelvény busszal ütközött, amelyben gyerekek voltak. Legalábbis én csak azokat láttam. Közvetlenül a baleset bekövetkezte után érkezhettünk oda, mivel a gyerekek még mozogtak, sírtak, vonaglottak. Visszarohantam az autómhoz, és százhúsz kilométeres sebességgel, hogy minél előbb értesíthessem a mentőket, robogtam a faluba. Az első bolttól, a sarki csemegétől telefonáltam, először a mentőknek, aztán a rendőrségnek. Annyira megrázott az eset, hogy a helyszínre már nem voltam képes visszamenni. Bátaszékre hajtottam, ahol az iskola igazgatónőjének elmondtam, hogy mi történt, mivel egyből az jutott eszembe, hogy ez csak az iskolabusz lehetett. Azt határozottan állítom, hogy a baleset időpontjában köd volt, de háromszázötven-négyszáz méterre el lehetett látni."

★

A pörbölyi baleset 1993. február 12-én 7 óra 16 és 20 perc között történt, a nyékpusztai vasúti átjárónál, ahol az 55-ös útról lekanyarodó nyékpusztai bejáró út keresztezi a Bátaszék—Pörböly közötti vasútvonalat. A baleset következtében a helyszínen kilencen haltak meg, huszonegy sérültet a szekszárdi és a bajai kórházba szállítottak a mentők. A tragédia szomorú mérlege: tizenegy gyermek és a buszvezető halála. *Mindjárt a helyszínen meg lehetett állapítani, hogy a balesetért elsősorban a busz vezetője okolható, mivel a vasúti átjáró előtt meg kellett volna állnia.* Emellett a MÁV szakértői már ott azt is megállapították — és ez képezte később a mozdonyvezető gyanúsításának alapját —, hogy a mozdony a vasúti átjáróban a kötelező 15 km/óra sebesség helyett 78 km/órás sebességgel közlekedett. Ezt a tényt a vonat sebességíró szalagja rögzítette, ami a baleset bekövetkeztének pillanatában állt meg.

A mára gyakorlatilag befejeződött nyomozás három szálon futott: az első a buszvezető felelőssége és a busz műszaki állapota, a második a vonat személyzetének közrehatása, a harmadik szál pedig az akkumulátor ellopásával, illetve a fénysorompóval kapcsolatos körülmények tisztázása. *Az ügy fontosságára tekintettel a közlekedési ügyész fokozott ügyészi felügyeletet jelentett be.*

★

A busz életkorának megfelelő állapotban volt, semmiféle rendellenesség, fékhiba vagy motorhiba nem indokolta, hogy a sofőr ne tudott volna megállni a vasúti keresztezodés előtt. Az átjáróba a megengedett 15—20 kilométeres sebességgel kanyarodott, és közben a bal visszapillantó tükörben látnia kellett a kivilágított mozdonyt. *Szellenheim János* buszvezető több mint harmincéves gyakorlattal rendelkezett, húsz éve volt buszsofőr. Ezen a vonalon négy éve dolgozott, napi rendszerességgel. Ez idő alatt balesete nem volt. Példás családi életet élt, kiegyensúlyozott embernek ismerték. Fél éve volt hátra a nyugdíjig. Tudta, hogy nem működik a fénysorompó, hiszen naponta erre járt. Egyszerűen csak elbambulhatott.

Az ügyet vizsgáló Tolna Megyei Rendőr-főkapitányság közlekedési osztályának vezetője, *Illés László* őrnagy szerint a legendák kategóriájába tartozik több, a sajtóban is szárnyra kapott híresztelés. Így például az, hogy a mozdonyvezető és a buszsofőr versenyeztek volna egymással. Ezt a buszon ülő egyik kisgyerek hozta szóba, mivel ő úgy észlelte, mintha a gyakorta egymás mellett haladó járművek versenyeznének. Ez már csak amiatt is kizárt, hogy azon a napon a busz mintegy száz méterrel haladt a vonat előtt.

Zörényi Gyula mozdonyvezető kihallgatása során a következőképpen emlékezett vissza a történtekre:

„Baján léptünk szolgálatba. Ott kaptam meg az írásbeli rendelkezést, ami azt tartalmazta, hogy Pörböly és Bátaszék állomások között a vasúti átjáróba kihelyezett fénysorompó nem működik, ott maximum 15 km/óra sebességgel szabad közlekedni. A baleset helyszínénél kb. 250 méterre lehetett ellátni a ködmiatt. Nappali világosság volt. Közeledtem az átjáróhoz, dudáltam egyet, lassítottam, a fékezőszelepet fékező állásba húztam, körülbelül 81 km/óráról 77 km/órára lassult a vonat. A sínekkel majdnem párhuzamosan fut az 55-ös főút. Azon láttam előttem közlekedni egy autóbuszt. A busz emlékezetem szerint nem volt kivilágítva. Ezt onnan vélem tudni, hogy amikor a bal oldali irányjelző villogni kezdett, ez feltűnt, és más világítást nem láttam a buszon, ami ekkor két villanyoszlopnyi távolságra haladt előttem. Láttam, hogy lassított, de nem tudom meghatározni, hogy az átjáró előtt hány méterrel. Akkor még egyszer dudáltam.

Régebben volt egy balesetem, amikor a fénysorompó tilos jelzése ellenére Kiskunhalason egy kamion hajtott a vonat elé és összeütköztünk. *Az ott átélt élményem hatására most megéreztem, hogy baj van.* Amikor láttam, hogy a busz a kanyarodás után nem áll meg, reflexszerűen meghúztam a gyorsféket, aminek következtében a vonatkerekek leblokkoltak, és a vonat csúszni kezdett. Mivel láttam, hogy a busz csak halad tovább elénk, ezért még egyszer egy rövidet dudáltam. Utána elfordultam a székemmel balra, a mögöttem lévő ajtó felé. Azt ki akartam vagy ki tudtam nyitni, nem is tudom de a lényeg az, hogy a poggyásztérbe estem a vonatkísérővel együtt. *Appl Zsolt* a bal oldalamon ült. Hátrafordulásunk közben ütköztünk a busszal, egy szemvillanás alatt."

A százöt méter hosszú és 182 tonna össztömegű szerelvény esetében négy-öt másodpercre volt szükség, hogy a fékek hatása érvényesüljön. Addigra viszont az ütközés már bekövetkezett.

Bár a mozdonyvezető az írásbeli rendelkezés átvételekor nem írta alá, egy pillanatig sem titkolta, tudott arról, hogy az átjárónál kikapcsolták a fénysorompót és ott 15 km-re kell lelassítani. *Appl Zsolt* vontatási vonatkísérő, a pörbölyi baleset másik gyanúsítottja ugyanakkor végig tagadta, hogy tudott volna az írásbeli rendelkezésről. *Illés László* őrnagy szerint viszont *Appl Zsolt* vonatkozásában is megáll a vasúti közlekedés biztonsága ellen elkövetett veszélyeztetés gyanúja, mivel nem figyelmeztette a mozdonyvezetőt, hogy vasúti átjáró következik, ahol csökkenteni kell a sebességet. A vontatási vonatkísérőnek is valószínűleg tudnia kellett az írásbeli rendelkezésről, hiszen néhány nappal korábban mint mozdonyvezető járt ezen a szakaszon, s akkor az előírásnak megfelelően lassított is. Azt azonban az őrnagy elképzelhetőnek tartja, *Appl* feltételezhette azt is, hogy közben visszavonták a rendelkezést.

★

A fénysorompó akkumulátorát feltehetően január 27-én, vagy 28-án lophatták el, hiszen a vonalbejáró 29-én fedezte föl, hogy üres az akna, elfordították a fedelét. Ezt ő azonnal jelentette, mire beindult egy rendkívül bonyolult és körülményes mechanizmus. A pécsi vasútigazgatóságról az illetékes ki is ment a helyszínre, és még aznap tizenegy órakor kikapcsolta a fénysorompót.

Mivel a fénysorompó az akkumulátor ellopása után egészen a kikapcsolásig hibátlanul működött, a nyomozóhatóság számára kérdés volt, hogy akkor miért kapcsolták ki. A műszerészek elmondták, hogy arra is volt már példa, hogy egy hónapig működött a fénysorompó, mert senki sem vette észre, hogy az akkumulátort ellopták. Az előbbi feltételezés tisztázására a rendőrség a MÁV-val közösen egy bizonyítási kísérletet végzett ugyanebben a vasúti átjáróban. Azt vizsgálták, hogy a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezés hogyan működik akkumulátorral, illetve anélkül, valamint áramkimaradás és áramingadozás esetén. Ezt modellezték, minden variációt kipróbálva.

Illés őrnagy elmondta, hogy, amikor a kísérlet során az akkumulátort kivették és egy ugyanolyan össztömegű szerelvényt közlekedtettek a pályán többször oda-vissza, a fénysorompó tökéletesen működött. Áramkimaradás esetén a fénysorompó „azt csinálta, amit kell", rögtön átment zavarba, sötét lett, mindaddig, amíg a zavart meg nem oldották. *Ebben van az akkumulátor szerepe, mivel áramkimaradás esetén a biztonsági berendezés rögtön átáll akkumulátoros üzemmódra, s a fénysorompó szabályosan tovább működik.* A harmadik kísérletnél fokozatosan levettük a feszültséget, 220 Voltról 180 Voltig tökéletesen működött a fénysorompó, 180 Volt alatti feszültségnél, ha nincs bent az akkumulátor, ugyancsak zavarba megy át, azaz elfeketedik a készülék."

A MÁV jelenlegi szabályozása azon alapszik, hogy akkumulátorlopás esetén sokkal jobb, ha kikapcsolják a fénysorompót, mint ha olyan helyzetet teremtenének, hogy áramkimaradás vagy áramingadozás miatt esetleg éppen akkor következzék be üzemzavar amikor egy jármű halad át a síneken. A vonatkozó MÁV-utasítások szerint tehát az illetékesek szabályosan jártak el, amikor kikapcsolták a fénysorompót. *Lehetőség szerint* — így írja elő a szabályzat — *72 órán belül kell pótolni a hiányzó akkumulátort.* Igaz, véli a közlekedési osztályvezető, akár a kéthetes beszerzési idő is belefér. Az átjárók veszélyességi foka szerint az illetékes pályamérnöknek kell eldöntenie, hogy hol pótolja először az ellopott akkumulátorokat. (A vizsgált kétezer vasúti átjáró közül a pörbölyi az 1927., így a legkevésbé veszélyesek közé van rangsorolva.)

Január végén ezen a pályamérnöki szakaszon egy időben négy helyen hiányzott az akkumulátor. A szakaszmérnök ezek közül hármat soron kívül megrendelt, mivel az adott időszakban egyetlen darab sem volt raktáron. Az utasítás nem ad segítséget a súlyozásnál, ugyanis nem a soron kívüli igénylés eseteit, hanem annak módját, az általános anyagigénylés rendjét írja elő. A mérnök arra hivatkozott, hogy a nyugati osztószertárból vártak akkumulátorokat, ezért nem rendelt soron kívül másikat az ellopott pörbölyi helyett. A rendőrség a szakaszmérnököt is gyanúsítottként hallgatta ki, ám emiatt ő panasszal élt, s panaszának az ügyészség helyt is adott.

★

„A MÁV mint vállalat nem érzi felelősnek magát a pörbölyi tragédiáért. Azért csak egy dolgozója felelős" — jelentette ki a vasúti belső vizsgálat eredményeit összegző sajtótájékoztatón *Sipos István* vezérigazgató-helyettes.

Ezzel szemben *dr. Borsik János*, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének alelnöke, a mozdonyvezető munkajogi képviselője úgy véli: „Az automatikusan kiadott rendelkezéseket a mozdonyvezetőkre való felelősségáthárításnak tekintjük. Senkit nem akarok személy szerint hibáztatni, de egyre nehezebb a MÁV felelősségét háttérben tartani. Ahol meg lehet azt csinálni, hogy másfél hónapig rossz egy sorompó, ahol egy akkumulátor igényléséhez nyolc-tíz ember közreműködése kell, ahol ennyire elnehezültek az anyagkiutalások, ott maga a rendszer rossz."

Dr. Borsik szerint a társadalmi felelősséget nem lehet letudni „számlaátutalásokkal", a MÁV-nak gondolkodnia kellene azon, hogyan lehetne a vasúti átjárók számát csökkenteni, biztonságosabbá tenni. *„Az akkumulátorokat sokszor azért nem tudják pótolni, mert a pénzt a fizetésekre kell tartalékolni."*

A munkajogi képviselő álláspontja szerint a mozdonyvezető legfeljebb csak a baleset esetleges következményeinek közrehatójaként felelhet, mivel a baleset bekövetkezéséért egyértelműen a buszvezető okolható. Ám ez a közrehatás is vitatható, mivel dr. Borsik értelmezése szerint eleve nem kellett volna kiadni a lassításra vonatkozó írásbeli rendelkezést. Ugyanis a forgalmi utasítás 300-as pontja kimondja, hogy csak abban az esetben kötelező írásbeli rendelkezést kiadni, ha a távolba látás korlátozott, illetve nincs meg a rálátási távolság. *Márpedig a vizsgálat megállapította, hogy Pörbölynél sem a távolbalátás, sem pedig a rálátás nem volt korlátozva.* Ezt támasztja alá a szakaszmérnök jelentése is, aki többek között szintén az előbbiekre hivatkozott, amikor eldöntötte, miért nem rendelte meg soron kívül a pörbölyi fénysorompóhoz az akkumulátort.

★

Illés őrnagy a tanulságokat összegezve megjegyzi, hogy túl a buszsofőr egyértelmű felelősségén, a MÁV működésével, a szolgálatot teljesítő személyek ténykedésével kapcsolatosan fény derült olyan mulasztásokra, automatizmusokra, amelyek azt mutatják, hogy *„végül is kellő odafigyelés nélkül mennek a dolgok". És ebben az oda nem figyelésben benne rejlik egy újabb baleset lehetősége.* A közlekedési osztályvezető nonszensznek tartja azt az állapotot, hogy a vasúti átjárók biztonságáért kizárólag a MÁV felel, amikor azok többnyire az önkormányzatok közigazgatási területére esnek. Nézete szerint a terheket anyagi és ellenőrzési oldalon is meg kéne osztani.

„Jó lenne, ha a külföldiekhez hasonlóan, az iskolabuszokat megkülönböztető színnel, jelzéssel látnák el. Így talán mindenki jobban odafigyelne, tudva, hogy gyerekek ülnek benne."

Mindazonáltal egy ésszerűnek tűnő menetrendváltozás történt azóta: az iskolabusz most először Nyékpusztán veszi föl a gyerekeket, és csak utána megy Pörbölyre.

Sajnos, február 12-én reggel a pörbölyi iskolások már rajta voltak, amikor a busz a sínekre hajtott...

Kovács Györgyi
Tódor János

Nincs más út

A törvény teljes szigorával!

A tatabányai biztosítóberendezési szakszolgálat felügyelete alá 28 fénysorompó tartozik. Éjszakai és hétvégi ügyeletek alkalmával ehhez járul még az almásfüzítő—esztergomi vonal 34 fénysorompóval ledezett útátjárója. Nem kell tehát sokat keresgetnie annak, aki lelki-szellemi aberrációtól vezérelt indulatait a rongálásban próbálja levezetni. Mert ugyan mi más lehet a magyarázata a kivert optikáknak, a félsorompók lerugdosott lámpaburkolatainak? Szerencsére a kábellopás kezd kimenni a divatból, ez azonban nem a tolvajok szánom-bánom megtérésének köszönhető. Csupán arról van szó, hogy a pótlást immár alumíniumvezetékekből szerelik föl, amely köztudottan könnyebb a réznél és az átvevők sem fizetnek érte annyit.

Akkumulátort a területről mindeddig nem loptak, csupán kísérlet történt rá néhány héttel ezelőtt Neszmély téglagyár megálló után. A delikvenst azonban megzavarhatták elmélyült tevékenységében, mivel csak a telepeket rejtő akna tetejét sikerült föltesztítenie az akkumulátorok maradtak. Egyelőre... Az eset még így is felháborító! Hogy egy pörbölyi tragédia után akad olyan elvetemült gazember, aki némi haszon reményében hajlandó a vonat elé dobni emberéletek tucatjait. Vallom, hogy számukra a törvények még nem találtak ki megfelelő súlyú büntetést.

— Mégis, önök szerint miként lehetne elejét venni az effajta tolvajlásoknak? — kérdezem *Skrihár Zoltánt*, a biztosítóberendezési szakasz művezetőjét.

— Nézze, ha valaki a fejébe vette, hogy akkumulátort fog lopni, az akkor is megteszi, ha páncélszekrény rejti azokat. Nincs más út, mint a törvény teljes szigorát alkalmazni, keményen megbüntetni a közlekedés biztonsága ellen ily módon bűncselekményt elkövetőket.

És még valami, amiben egyetért a szakasz valamennyi dolgozója: talán nem ártana fölvetni a rendőr, a jogász felelősségét sem. Aki, teszem azt, 800 forint értékű kábel ellopásáért tesz följelentést, aki ennek megfelelő mértékben szabjon ítéletet, holott ennél — enyhén szólva — lényegesen több forog kockán...

Thorday Zoltán

Bocsánatos bűn?

A Vasút Világ című újságot olvasgatva figyeltem fel a következő mondatra:

„S ne feledkezzünk meg a vonatvezetőről sem, aki tudta, hogy rossz a fénysorompó, tisztában volt azzal, hogy csak 10-15 kilométer/óra sebességgel haladhatna át az átjárón, mégsem tartotta magát az előíráshoz."

Mindez talán bocsánatos bűn, ha az Észak-Magyarország, a Népszabadság vagy a Kurir írja. Sokkal kevésbé lehet elnézni ezt, ha egy szakmai lapban, nevezetesen a Vasút Világ című lap 1993/3. számában jelenik meg.

Talán meg sem lepett volna ez a sor, ha nem tudom, hogy a forgalmi vizsgára kötelezetteknek még a pirosat sem szabad összekeverniük a vörössel. De azt, hogy magas szinten álló emberek összetévesszék a vonatvezetőt a mozdonyvezetővel, álmomban sem feltételeztem volna.

Vajon milyen szakemberek szerkesztik, írják a lapot? S miért nem kérdeznek meg hozzáértőket az ügyben?

Jó lenne nem elfelejteni, hogy szakmai lapnak arra kellene törekednie, hogy reális képet adjon a MÁV állapotáról.

Kabai Zoltán
vonatvezető

Miért kérdőjelezik meg?

A MÁV kórház a vasutasoké

A CELI NYUGDÍJASOK LEVELE

Rajkai Zsolt, a KHVM politikai államtitkára.

Tisztelt államtitkár úr!

A Népszabadság a közelmúltban azt írta: az Ön megítélése szerint a MÁV kórház nem maradhat kizárólag a vasút tulajdonában!

Mi vasutasok a 135 ezer nyugdíjassal együtt egyek vagyunk a vasúttal. Egy életen át fizettünk, harcoltunk azért, hogy a vasutas társadalombiztosítás — és ezen belül a vasútegészségügy — megőrizze a múlt század második felében kivívott viszonylagos önállóságot.

Tiltakozunk az ellen, hogy bárki is kétségbevonja a vasutasok tulajdonjogát a MÁV kórházra, vagy a vasútegészségügy egyéb intézményeire. Ezt a kérdést nem lehet a társadalombiztosítási költségvetés pillanatnyi hiányának szemüvegén keresztül nézni, vagy a vasutasok történelmileg kialakult helyzetét és tulajdonjogát megfelelő tényismeret nélkül hozott jogszabályokra hivatkozva megkérdőjelezni.

Nem vitatjuk a kórház szabad kapacitásának, a vasutas rétegnél szélesebb körű kihasználási jogát — ez az elmúlt időkben sem okozott gondot — de államtitkár úr nyilatkozatát, (ha az újságíró azt hűen adta vissza) — a Vasúti Törvény parlamenti tárgyalása idején — politikailag elhibázottnak, eddigi kijelentéseivel ellentétesnek és a vasutasokra nézve megalázónak tartjuk.

A fentieket a celldömölki nyugdíjas vasutasok választási gyűlésén egyhangú szavazással hagytuk jóvá.

Németh Ilona
VSz nyugdíjas tag.
ig. szervező
Takács Lajos
VSz Nyugdíjas
Alapszervezet
elnök

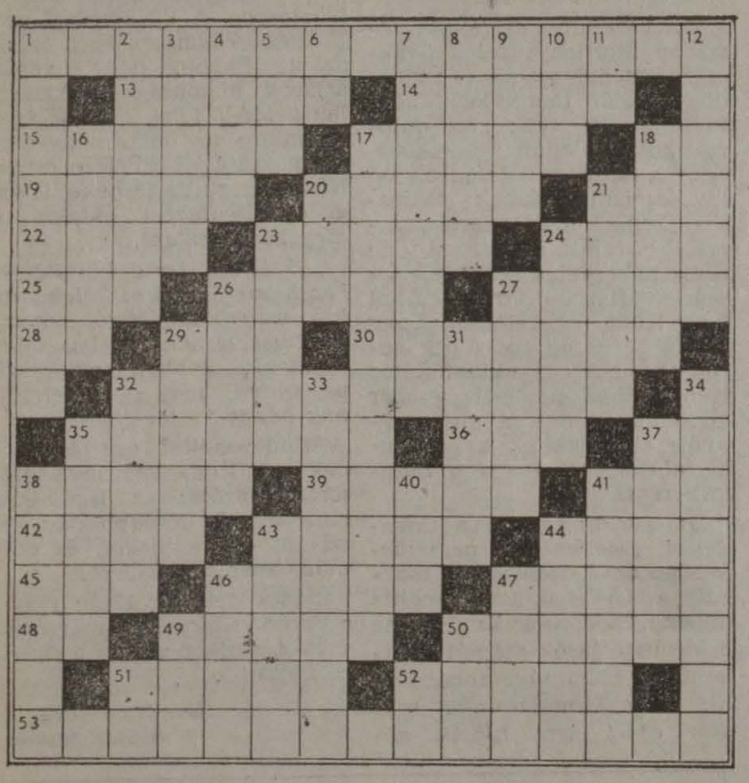
A kormányrendelet nem érinti a vasutasokat

Ki jogosult korkedvezményes nyugdíjra?

A Magyar Közlöny f. évi 22. számában (február 27-én jelent meg) közzétett 1993. évi VIII. törvény és annak végrehajtásáról szóló 39/1993. (II. 27.) kormányrendelet a MÁV-nál korkedvezményre jogosult munkakörben dolgozóknál felháborodást jelentő visszhangot váltott ki. A hivatkozott törvény ugyanis módosította a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvényt és a kormányrendelet is annak végrehajtását szabályozta. A rendelet ugyanis azt a félreérthető előírást tartalmazta, mely szerint 1992. március 1. után az utazó és forgalmi munkakörökben megszűnik a korkedvezményre való jogosultság, illetve csak a ténylegesen járművezetést végzőket illeti meg.

A Vasutasok Szakszervezete április hónapban levélben kereste meg az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóságot, és állásfoglalást kért a törvénymódosítási, illetőleg a kormányrendelet korkedvezményre jogosító szabályairól. Az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóságtól kapott tájékoztatás szerint a rendelet módosítása a vasúti dolgozók korkedvezményre jogosultságát nem érinti. Csak a Budapesti Közlekedési Vállalat járművezetőire vonatkozik.

Szomszédok nélkül



Vízszintes: 1. XVI. Lajos francia király felesége. 13. ... Sam, az USA tréfás elnevezése. 14. Folyó Franciaországban. 15. A Bánk bán egyik szereplője. 17. Ritka női név. 18. Huzat kezdete! 19. Olasz folyó. 20. Vízi járművem. 21. Újság. 22. Betűpótlással ázsiai főváros. 23. Vastagabb pálcák. 24. ...krácia, törvények uralma. 25. Kevert hat. 26. Német férfinév. 27. Angliai folyó. 28. Fedd. 29. Gyerünk, menjünk idegen szóval. 30. Görög mitológiai alak. 32. A királyok bora, a borok királya. 35. Matematikai fogalom, névelővel. 36. Egy darab tarló! 37. Kimondott betű. 38. Rakéták orrgörbéje. 39. Kipling farkasa. 41. Az ókorban Erdély területén élt nép. 42. Főnök. 43. Vissza: borsodi helység. 44. Viharos darab! 45. L-lel a végén orosz város. 46. Kezében tartja. 47. Mérlegel. 48. Tantál vegyjele. 49. Kallózás az úszásban. 50. Szigetcsoport Szicíliától délre. 51. Learatja a termést. 52. Ónoz. 53. Afrika legdélibb csücske.

Függőleges: 1. Világhírű kémnő. 2. Értékes drágakő. 3. Nem stabilan álló. 4. Angol földmérték. 5. ...diáció, kisugárzás. 11. Személyes névmás. 12. Régi germán-belga néptörzs. 16. Az USA egyik állama. 17. Egy földrajzi név. 18. Kézimunkázik. 20. A holmium és az amper rövidítése. 21. Japán sziget. 23. R.-rel megtoldva tőzsdeügynök. 24. Bőrt is lefejtő. 26. Fúvóshangszer. 27. .. áram, nagyfeszültségű váltóáram. 29. Vissza: világhírű musical. 31. Learatott gabonatábla. 32. Fordított női név. 33. Meleg bélésanyag, névelővel. 34. Pásztorköltemény. 35. Görög népgyűlés helye. 37. Holló teszi a jegenyén. 38. Tatár kán volt. 40. Spanyol, magyar, olasz autójelzés. 41. Keltező. 43. ... László (1703—1764) dalköltő. 44. Bicska, 46. Csonka terem! 47. Himbálódzik. 49. Közte páratlan betűi. 50. Levarrt hajtás a ruhán. 51. Hangtalan sor. 52. Kettősbetű.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyikben a függőleges 17. található.

Beküldési határidő: június 4.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtéséért könyvutalványt nyertek: Patakfalvi Éva, Budapest XI., Petzval József u. 15.; **Proksa Zoltán,** Taksony, Hunyadi János utca 5.; **Nagy Imre,** Budapest, Nagy Lajos király útja 215.; **Vassa Károly,** Záhony, Széchenyi út 4.; **Várszegi János,** Szeged, Brüsszeli krt. 22/C.

Ezüstdiplomás férfikar

A Pesti Vigadóban április 4-e és 7-e között rendezték a IV. budapesti nemzetközi kórusversenyt, amelyen 12 kategóriában 11 ország mintegy kétezer tagot számláló 57 énekkara vett részt. Először indult e rangos versenyen *Buday Péter* karnagy irányításával a Szolnoki Járműjavító Üzem férfikara. A több hónapos lelkiismeretes készülés meghozta a sikert. A nemzetközi zsűri — *Petrovics Emil* elnökletével — az első versenynapon ezüstdiplomát adományozott a kórusnak. A zsűri különösen nagyra értékelte, az ihletett előadásmódon kívül, a férfikaroktól szokatlanul lágy, finom hangzást, a töretlen dallamíveket.

A kórus a második napon a nemzetközi minősítő versenyen is indult. A 14 kórus közül tizenkettedikként léptek színpadra. A színvonalas versenyprogramot, a közönség vastapsán kívül, a zsűri koncertkórus-minősítéssel jutalmazta.

HALÁLOZÁSOK

Április 30-án, 64 éves korában meghalt **Horváth Ernő,** a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság egykori főkönyvelője. Horváth Ernő 1954-ben került a VSZ társadalombiztosítási osztályára. 1974-ben nevezték ki főkönyvelőnek. Ebben a beosztásban dolgozott nyugdíjba vonulásáig. Munkásságát több kitüntetéssel ismerték el. A társadalombiztosítás 100 éves centenáriuma alkalmából az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság vezetője a *Szent Kristóf* plakett kitüntetést adományozta részére 1991-ben. A VTI saját halottjának tekintette.

Temetése május 11-én volt a Rákoskeresztúri Köztemetőben.

★

Hatvannyolc éves korában elhunyt **Szegedi Árpád,** a MÁV Építési Géptelep egykori dolgozója. Hamvasztás utáni búcsúztatása május 21-én, 15 órakor lesz a rákoskeresztúri új köztemetőben.

Kertészek és virágok

Készülnek a virágkosarak

Káplán Árpád a dísznövények között

Áprilisban MÁV Kert Kft.-vé alakult a Kőbányai MÁV Kertészet. A hozzá tartozó öt telephelyen hetvenen dolgoznak. Most tavasszal különösen sok a munka, hiszen csak Kőbányán több mint százezer úgynevezett egynyári palántát termesztenek. A virágok állomások területét, hivatalok, intézmények helyiségeit díszítik. Képeink a kőbányai telepen készültek.

(Fotó: Jurkievicz Tibor)

Közlemény

A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium koncessziós tenderfelhívást tett közzé 1992 december 18-án a Financial Times-ban, az Új Magyarországban és a Magyar Nemzet-ben a MÁV hat vasútvonalának, nevezetesen: Rákospalota—Újpest—Vácrátót 31 km; Balatonszentgyörgy—Nagykanizsa—Murakeresztúr—Somogyszob 99 km; Felsőzsolca—Hidasnémeti oh. (országhatár) 60 km; Székesfehérvár—Szombathely—Kőszeg 186 km; Szabadbattyán—Tapolca—Keszthely 132 km; Hatvan—Somoskőújfalu oh. (országhatár) 65 km, összesen 573 km — villamosítására és a villamosenergia-ellátó berendezések üzemeltetésére. A várhatóan 1996—97-ig megvalósítandó beruházás összértéke közel húszmilliárd forint lesz. A pályázati felhívás alapján tizenegy cég vásárolta meg a tenderdokumentáció anyagát.

Az eredetileg kitűzött március 31-ei pályázati határidőt c cégek kérésére meghosszabbítottuk. Az új, május 4-i időpontig hét cég nyújtotta be ajánlatát.

Ugyanezen a napon került sor a tenderbontásra a minisztériumban, a pályázatot benyújtó cégek képviselőinek jelenlétében.

A bizottság az alábbi hat ajánlatot ítélte bírálatra alkalmasnak: AEG német; COBRA spanyol; COGECO olasz; IVO Intenational finn; SASIB-Luzi olasz; Spie Batignolles francia.

Az ajánlatok műszaki és gazdasági értékelését a KHVM, a PM, az IKM, az MNB és a MÁV szakembereiből álló bizottság végzi el és a legkedvezőbb pályázatok kiválasztása alapján várhatóan június végéig tesz javaslatot a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszternek a végső döntés meghozatalához.

Lakáscsere

Elcserélném 37 négyzetméteres kertes, déli fekvésű, első emeleti másfél szobás, komfortos, megvásárolható vállalati bérlakásomat hasonló MÁV-, vagy önkormányzati Budapest környéki lakásra. Érdeklődni lehet: 19-77, vagy a 122-1895/187-es telefonszámon 8-tól 16 óráig.

Eladom vagy elcserélem ceglédi, 49 négyzetméteres, 2 szobás összkomfortos öröklakásomat budapesti hasonló lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 134-2771-es városi vagy a 14-37-es üzemi telefonszámokon munkaidőben.

Elcserélném kizárólagos kerthasználattal rendelkező, Budapest XV. kerület, Mentő u. 8., földszint 2. szám alatti 36 négyzetméteres, 1 szobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti nagyobb, lehetőleg kertes MÁV-bérlakásra megegyezés szerint. Érdeklődni lehet napközben: a 11-72, vagy a 113-8414-es telefonszámokon dr. Szabó Attilánál.

Elcserélném Kálvin térnél levő 36 négyzetméteres, komfortos, teakonyhás MÁV-bérlakásomat — lehetőleg megvásárolható — nagyobb lakásra, vasutassal. Pest környéki is lehet. Érdeklődni levélben: **Lőrincz Béláné,** 1088 Budapest, Múzeum u. 11. címen.

Elcserélném 3 szobás komfortos, 90 négyzetméteres, szép, világos, budapesti MÁV-lakásomat másfél-kétszobás önkormányzati lakásra, vagy Budapesthez közeli kertes házra. Érdeklődni lehet: **Both Zoltánné,** Budapest, Fiumei út 24/C.

Elcserélném Baross téri, 46 négyzetméteres, gázfűtéses, parabolaantennás, komfortos MÁV-szolgálati lakásomat legalább 2 szobás lakásra Budapesten vagy vonzáskörzetében MÁV-dolgozóval vagy nyugdíjassal. Érdeklődni lehet: **Kovács,** 1087 Budapest, Baross tér 11/C. I.5.

Elcserélném 2 szobás, gázkonvektoros, igényesen felújított, 51 négyzetméteres, I. emeleti MÁV-lakásomat hasonló komfortfokozatú egy- vagy másfél szobás tanácsi vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra. (Más megoldás is érdekel.) Érdeklődni lehet: a 62/436-384-es telefonszámon.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepen levő (XV., Vasutasház u. 1.) 47 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: **Sosztákné,** 28-39, 29-50-es üzemi telefonszámokon.

Elcserélném tatabányai 78 négyzetméteres, komfort nélküli MÁV-lakásomat (földszintes) bármilyen budapesti egyszobás komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: **Tóth István,** 18-51-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Gyáli út 15/B. szám alatti 35 négyzetméteres, szoba-hallos, komfortos MÁV-lakásomat dunaújvárosi másfélvagy kétszobás állami lakásra vagy környékbeli kis házra, kizárólag aktív MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lenet: a 25/12-198-as telefonszámon, az esti órákban.

Elcserélném kazincbarcikai 59 négyzetméteres, két és fél szobás tanácsi lakásomat budapesti egyszobás lakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/36-72, 38-81-es üzemi telefonszámokon, **Jakab Vincénél.**

Elcserélném 53 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati, vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon, **Szabó Andrásnénál.**

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila-lakótelepi garzont kétszobás, nem MÁV-lakásra értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/37-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném 54 négyzetméteres, egy szoba, konyhás, fürdőszobás, előszobás, félemeleti, most felújított, gázfűtéses Gyáli úti lakásomat, többszobás lehetőleg önkormányzati lakásra, MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: levélben, a Budapest, Pf. 12. 1378 címen **Szűcs Lászlónál.**

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: **Kovács Pál,** Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon: a 112-8760/113-as városi vagy a 42-30-as üzemi számon.

Elcserélném 46 négyzetméteres összkomfortos, 2 szobás V. emeleti, rákospalotai MÁV-bérlakásomat Budapest területén levő hasonlóra, vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet: napközben a 157-1466/102, vagy este a 160-5546-os telefonon.

Elcserélném Jász-Nagykun-Szolnok megyében lévő 78 négyzetméteres családi házamat MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: a 01/51-23-as telefonszámon, munkaidőben.

Nyári tábor

A miskolci Vörösmarty Művelődési Ház a tavalyi sikerre való tekintettel, ismét meghirdeti 10—14 évesek részére a nyári sátortábort, amely a Bükki Nemzeti Park területén, Szentléleken lesz július 19-étől július 25-éig, valamint július 26-ától augusztus 1-jéig.

A vidék háboritatlan szépsége remek túrázási és sportolási lehetőséget nyújt. Naponta 10—15 kilométeres túrákat lehet tenni. A programban szerepel Lillafüred és környékének a megismerése is. A résztvevők napi ötszöri étkezést kapnak. A táborozással kapcsolatos bővebb felvilágosítást a 04/-1-54-es telefonszámon kérhetnek az érdeklődők.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u 41 1068
Telefon, városi: 269-77-16, 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Pap Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5750. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. JÚNIUS 1.

Fontos jogkörök gyakorlására illetékes

A MÁV-nál 451 főnökségnél választottak üzemi tanácsot

A május végén megtartott üzemitanács-választások során nálunk eddig kevésbé ismert, új típusú szerv jött létre. Létrehozásukat alapvetően két okkal lehet indokolni: egyik az, hogy sok olyan munkavállaló van, akik nem tagjai a szakszervezetnek, egyes kérdések eldöntésében, illetve véleményezésébe viszont indokolt a bevonásuk. A másik ok pedig az, hogy a szakszervezetek a gazdasági vezetéshez kapcsolódó kérdések alól mentesüljenek és kizárólag munkavállalói érdekvédelemmel foglalkozzanak.

Az üzemi tanács tehát alapvetően a munkavállalóknak a munkáltató vezetésében való részvételét biztosítja.

A Munka Törvénykönyve értelmében a MÁV-nál 451 szolgálati főnökségnél kellett üzemi tanácsot választani. A megválasztott üzemi tanácsoknak pedig delegálás útján központi üzemi tanácsot kell létrehozni. Ennek célja, hogy a dolgozók teljes körű tájékoztatáshoz jussanak és ezek alapján vehessenek részt a komplex munkáltatói döntésekben. Az üzemi tanácsi tagság alapvetően a dolgozók bizalmán alapul, ezért, ha ez a bizalom megszűnik, lehetőség van arra, hogy a dolgozók akár az egész üzemi tanácsot vagy annak egyes tagjait, illetve tagját visszahívhassák.

Az üzemi tanács visszahívása tekintetében szavazást kell tartani, ha azt a választásra jogosult munkavállalók legalább harminc százaléka indítványozza. Az üzemi tanács visszahívásához a leadott érvényes szavazatok több mint kétharmada szükséges. Az üzemi tanács tagjainak visszahívásához a leadott érvényes szavazatok több mint fele szükséges. A szavazás érvényes, ha ezen a választásra jogosult munkavállalók több mint fele részt vett. A visszahívás lehetősége azonban nem vezethet az üzemi tanács működésének megzavarásához — esetleges személyi ellentétek következtében —, ezért a törvény előírja, hogy visszahívási indítványt meghatározott időn belül egy ízben lehet tenni. Ez az üzemi tanács tagja tekintetében hat hónap, az üzemi tanács tekintetében pedig egy év. Ez a rendelkezés védi az üzemi tanácsot, illetőleg annak tagját a sorozatos, indokolatlan zaklatások ellen.

Az üzemi tanács a megválasztását követő tizenöt napon belül összeül és tagjai közül elnököt választ. Az üzemi tanács üléseit az elnök vezeti, szerepe kiemelkedő jelentőségű az üzemi tanács működése, illetve döntéseinek előkészítése és meghozatala szempontjából. Az üzemi tanács határozatait szótöbbséggel hozza, szavazategyenlőség esetén az elnök szavazata dönt. *Az elnök személyének jelentőségét a törvény ezúton is kiemeli.* Az üzemi tanács akkor határozatképes — a törvény értelmében —, ha az ülésen tagjainak legalább fele jelen van. Minősített szótöbbséghez a jelen lévő tagok kétharmadának szavazata szükséges, ha az üzemi tanács együttműködési jogát (ezt később ismertetjük) gyakorolja.

Az üzemi tanács üléseinek gyakoriságára a törvény elő-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Szolnokon a VSz jelöltjei

Bizalmat kaptak

Szakszervezetünk működési területén az elsők között választott üzemi tanácsot a Szolnoki Járműjavító Kft. Az egyszemélyes MÁV tulajdonú gazdálkodószervezet dolgozói 13 tagú üzemi tanácsot választottak. A választás május 24-én volt. *Dr. Tóth Györgynek*, a választási bizottság elnökének tájékoztatása szerint a választásra jogosult 1151 dolgozó hat szavazó körzetben adhatta le voksát a 19 jelöltre, akik közül 14-et a Vasutasok Szakszervezete jelölt, 5 pedig független jelöltként indult.

A szavazáson a jogosultak több mint 70 százaléka járult az urnák elé. A szavazatszedő bizottságok az urnák felbontása után 762 érvényes és 41 érvénytelen szavazólapot számoltak meg. A legtöbb szavazatot, 653-at *Berta István*, a VSz helyi szakszervezeti tanácsának titkára kapta, utána 645-tel *Boros András* következett, ő szintén a VSz jelöltjeként indult. A megválasztott jelöltekre leadott érvényes szavazatok száma egyenként meghaladta az 50 százalékot. Ez az érték jóval magasabb a 30 százalékos minimális megválaszthatósághoz szükséges határnál.

A 13 tagú üzemi tanácsban 12-en képviselik a VSz-t. A jelöltek közül a választási bizottság elnökének jelenlétében beszélgettünk *Kovács Istvánné* tervügyi ügyintézővel, aki független jelöltként indult, de tagja a Vasutasok Szakszervezetének. Részt vett a beszélgetésben *Boros András* művezető, valamint *Nagy Ferenc* rendszerszervező mérnök, a szakszervezeti tanács elnöke is.

Arra a kérdésre, hogy mi a VSz választási sikerének a titka, elmondották: *titok nincs.* A jelölteket széles körű közvéleménykutatás alapján választották ki. Mindannyian élvezik környezetük bizalmát. Hasonló okok miatt népszerű a Vasutasok Szakszervezete is, amely elsősorban érdekvédelmi tevékenységével vívta ki a megbecsülést. A szakszervezet különösen az átalakulás nehéz időszakában, a létszámleépítés kényes kérdésében hallatta hangját. Ennek is tulajdonítható, hogy az érintettek többségénél elfogadható megoldás született.

Az üzemi tanács szerepét elsősorban a munkavállalók érdekvédelme szempontjából ítélik meg. Hangsúlyozták, számolnak a kezdeti nehézséggel, mivel a tulajdonosi akarattal az érdekellentétek feloldását csak kompromisszumok útján látják biztosítottnak. Mindannyian jó tapasztalatokat szereztek korábban a szociális bizottságban. Dicsérik a működését és szeretnék átmenteni azokat a jó módszereket, amelyek alkalmazását az üzemi tanács jogosítványai megengednek.

A kft. igazgatója, *Sándor János* véleménye szerint is jól választottak az üzem dolgozói. *Olyan személyek kerültek be az üzemi tanácsba, akik eddig is bizonyítottak.* Munkájuk, megértő támogatásuk csak hasznára válhat a kft. vezetésének. Az átalakulás erőpróbáját is csak úgy tudják kiállni, ha a dolgozók egyemberként küzdenek azért, hogy ez a nagy múltú járműjavító ne veszítse el profilját.

Az üzemi tanács szerepének fontosságát mi sem példázza jobban, mint az a jelzés értékű könyv, ami az igazgató asztalán hevert. Miről szólna

(Folytatás a 2. oldalon.)

Megmérettettünk

Kedves Kolléganők, Kollégák!

Május 21-én fontos megmérettetésen ment keresztül a magyar szakszervezeti mozgalom. E napon történt a társadalombiztosítási önkormányzatok munkavállalói képviselőinek megválasztása. Május 25—26—27-én üzemi tanácsokat választottunk a Magyar Államvasutaknál.

Mindkét választás jelentősége túlmutat azon a puszta tényen, hogy fontos döntéshozó testületek jöttek létre. Az, hogy a választásokon való megjelenés aránya felülmúlta a várakozásokat, egyértelmű szakszervezeti siker, és csattanós válasz azoknak, akik kényszerű-kelletlen támogató nyilatkozataik ellenére valójában mindent elkövettek, hogy a választások eredménytelenek legyenek. Amire hivatkozva azután sokáig és hosszasan lehet(ett volna) hangoskodni arról, hogy a munkavállalók közömbösek és érdektelenek, s ki tudja, mi végre követelőzik folyton egynémely szakszervezeti vezető, amikor nincs is folyamatos támogatottság.

A magyar társadalom, s ezen belül a vasutasság, figyelemre méltó érettségről tett tanúbizonyságot mindkét választásnál. Minden ellenkező híresztelés és kételkedés dacára hiteles és ütőképes testületeket hozott létre és ezek feladatkörében saját kezébe vette sorsának alakítását.

Külön örvendetes — és a választók tárgyilagos értékítéletét, megfontoltságát és bölcsességét jelzi — az erős, nagy szakszervezetek átütő sikere. A tb-önkormányzati választásokon az MSZOSZ, az üzemitanács-választásokon pedig a Vasutasok Szakszervezete fölényes eredménye azt bizonyítja, hogy a munkavállalókat hitegetéssel, ígérgetéssel, mások lejáratásával nem lehet sokáig megtéveszteni.

A választási eredmények arra is fényt derítenek, hogy melyik szervezetnek mennyi a valódi súlya. És innen már csak egy lépés, hogy az érdekvédelemben és a közéletben is érvényesüljön Arkhimédész törvénye, vagyis minden szervezet oly mértékben vegyen (vehessen) részt benne, amennyit nyom.

Az eredményes választásokért, a Vasutasok Szakszervezete támogatásáért ezúton is szeretnék köszönetet mondani mindazoknak, akik nem a széthúzásban, hanem a vasutasok összefogásában érdekeltek és bizalmukkal ezt a szervezetet tisztelték meg.

A bizalom elnyerése azonban felelősséggel is jár. Nagyon fontos, hogy a most megválasztott — és túlnyomó részben a VSz tisztségviselőiből álló — üzemi tanácsok szakszerű, elfogulatlan, de a dolgozóknak elkötelezett, felelősségteljes munkát végezzenek.

A Vasutasok Szakszervezete a jövőben is ezen fog munkálkodni választói és minden vasutas javára.

Papp Pál

A legaktívabb dolgozókat jelölték

A május 25-től 27-ig tartó üzemitanács-választások ugyan árnyékban maradtak a tb-önkormányzati választásokhoz képest, nem mondhatjuk azonban, hogy kevésbé fontosak. Az üzemitanács-választásokon dőlt el, hogy melyik szervezet válik reprezentatívvá, és milyen mértékben részesül az ágazati, szakmai vagyonból. Az üzemi tanácsok mint ismeretes, részt vesznek a vállalat vezetésében, a szociális természetű vállalati pénzalapokról együttdöntési jog illeti meg őket, egyetértésük szükséges a munkavédelem belső szabályozásához, és véleményezniük kell valamennyi, a munkavállalói léttel összefüggő kérdést.

A választás időszakában ellátogattunk Budapest-Kelenföld állomására, hogy lássuk miként voksolnak a munkavállalók a körzeti szakszervezeti bizottság területén? *Király Károlyné* szb-titkár elmondta, hogy a 13 szolgálati főnökségen 460-an dolgoznak, ebből 338-an szakszervezeti tagok. (Az utóbbi héten 21 új belépővel gyarapodtak.) Kilenc helyen választottak üzemi tanácsot vagy üzemi megbízottat, ennek megfelelően 9 helyen működött választási bizottság. A területen csaknem minden szervezett dolgozó a Vasutasok Szakszervezetének tagja. A társszakszervezetek közül a VDSZSZ-hez, és az Állomásfőnökök Szakszervezetéhez összesen 16-an tartoznak.

A 9 helyen működő választási bizottság elnöke VSz-tag. Összetételük: 19 VSz-tag, 6 szervezeten kívüli dolgozó és 2 VDSZSZ-tag. A jelöltek összetétele — amelyből 17 választható: 16 VSz-tag, 1 a dolgozók jelöltje és 2 a VDSZSZ-é Budapest-Kelenföld állomáson 7 tagú üzemi tanácsot választhatnak.

— Beszéljünk a választások előzményeiről — ajánlom *Királynénak*

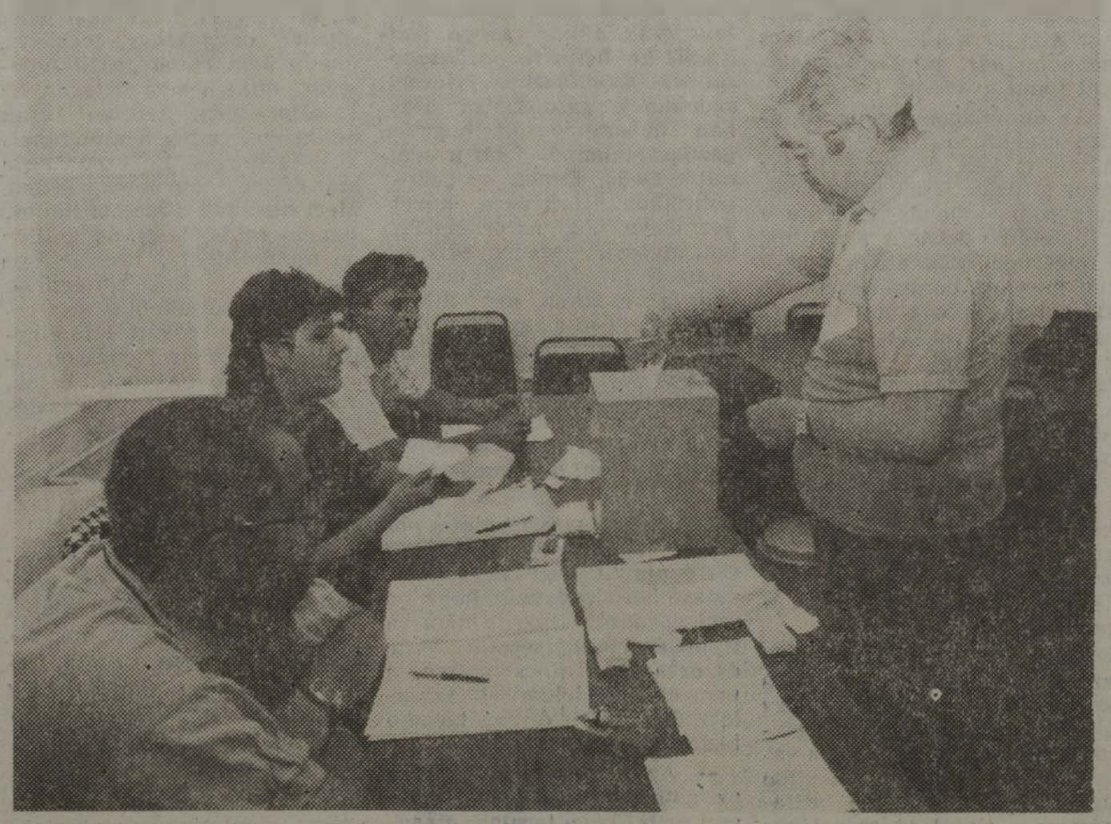
— Május elején kibővített bizalmitestületi ülést tartottunk a választási bizottságok elnökeinek részvételével, ahol megvitattuk a tennivalókat. Írásos anyagokkal láttuk el a választókat, a jelölteket folyamatosan elbeszélgettünk a dolgozókkal az üzemi tanácsok szerepéről, feladatairól, a személyi javaslatokról. Az előkészületek során semmiféle — említésre méltó — problémát nem tapasztaltunk.

Ezek után a szakszervezeti irodából átmentünk a szomszédos tanácskozóterembe, a választás színhelyére. *Haszán Erzsébet* üzemgazdász, a választási bizottság elnöke és *Vágási Jánosné* munkaügyi ügyintéző, a választási és szavazatszedő bizottság tagja ült az asztalnál szavazókra várva.

— *Már tegnap elkezdtük és holnap is folytatjuk* — adták a felvilágosítást.

És jöttek a szavazók, a többi között *Kiripolszki Ferencné* hangosbemondó, és *Tálai Istvánné* számadó és fizető

(Folytatás a 2. oldalon.)



Üzemitanács-választás a Nyugati pályaudvaron. Kökényesi Sándor telefonközpontos szavaz (Fotó: Tüttő Tibor)

Választások a számok tükrében

Lapzártakor, június 2-án még tartott az üzemitanács-választás adatainak feldolgozása. A rendelkezésre álló számok 95 százalékos pontossággal tükrözik az eredményeket, amelyet az alábbi táblázat mutat.

Megválasztott üt-tagok megoszlása a jelölés szerint (Nem végleges adatok)

Szolgálati hely	Összesen üt-tag	VSz	VDSZSZ	MOSZ	VA-DESZ	Munkás-tanács	Független
Budapest	327	229	35	38	—	—	24
Debrecen	192	131	13	12	1	—	35
Miskolc	141	109	20	—	—	—	12
Pécs	114	88	3	—	—	—	11
Szeged	268	177	38	22	1	1	29
Szombathely	168	118	31	16	—	—	4
Záhony	131	107	15	—	—	—	8
Szolnok	36	17	11	8	—	—	—
Közp. Hivatal	71	62	—	—	—	—	—
Összesen:	**1448**	**1038**	**166**	**96**	**2**	**1**	**123**

A várakozásnak megfelelő eredmény született

(Folytatás az 1. oldalról.)

pénztáros. Be-benéztek olyanok is, akik már leszavaztak, mint például *Pados Imre* forgalmi hivatalnok, szb-tag, és *Kelényi György* állomásfőnök. A választási bizottság tagjai üdvözölték az érkezőket, majd a voksolás után megköszönték szavazatukat, s közben beszélgettünk a tágas teremben.

— *Akkor kezdtem bízni a szakszervezetben, amikor sztrájkot szervezett* — mondta *Tálai Istvánné*. — *Ez a választás, úgy érzem, előbbre viszi a dolgokat. Ezért is jöttem szavazni.*

Nem mindenki osztotta Tálainé véleményét a sztrájkról, mondván, nem hiányzott az nekünk, főként úgy, ahogy szervezték.

Amikor a sztrájk kapcsán az állomásfőnökre néztem, *Kelényi György* megjegyezte: az jogos. A béremelés jogos igény. Egy munkaadó örüljön annak — erősítette meg — ha bért tud emelni, mert a megfelelően fizetett embernek jobb a közérzete, s követelni is többet lehet tőle.

— Milyennek tartja a jelölteket? — érdeklődöm.

— Olyan emberek, akikkel korábban is együtt dolgoztunk. *Jó dolog, hogy a dolgozók most is a legaktivabbakat jelölik: azokat, akik már bizonyítottak.* A magam részéről helyeslem az üzemi tanács létrejöttét, mert remélem, hogy nem gátat jelent majd a munkában, hanem segítenek a vezetésnek.

— *Reménykedni lehet és kell is* — szólt közbe *Haszán Erzsébet*, a választási bizottság huszonéves elnöke —, *de sajnos, sokat csalódtak már az emberek, ezért fenntartás nélkül már nem bíznak semmiben. Ám reménykedünk, hátha most... Majd az üzemi tanácsok...*

Másnap este 6 órakor jött el az igazság pillanata, amikor — a törvényes előírások szerint — fölbontották az urnát. Kiderült, hogy a rendben lezajlott választás érvényes. A választásra jogosult 147 vasutas közül 105-en adták le szavazatukat. Ebből érvényes szavazat 102, érvénytelen 3. A Budapest-Kelenföld állomáson megválasztott 7 tagú üzemi tanács tagjai a következők: *Bakonyi Ilona*, VSz; *Czékus Lászlóné* szervezeten kívüli; *Fehér Péter*, VSz; *Lajos István*, VSz; *Lipők Sándor*, VSz; *Pados Imre*, VSz és *Stefanov Irén*, VSz.

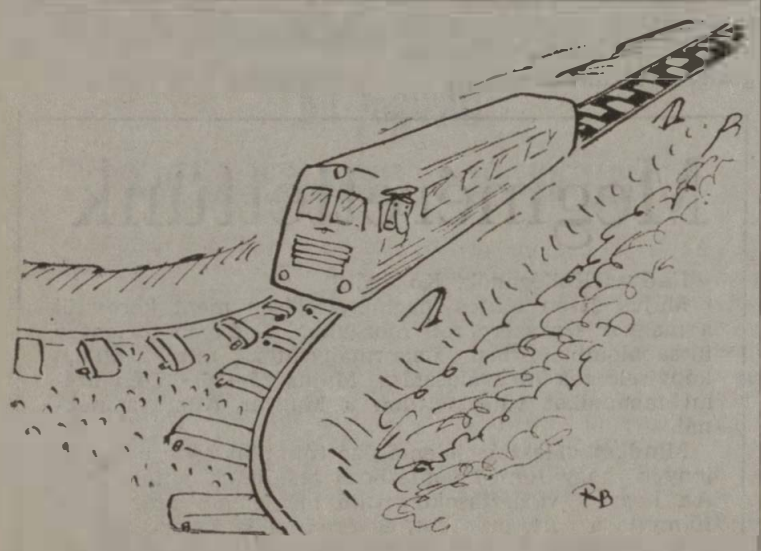
Ami a körzet többi állomását illeti: Budaörs 1 üzemi megbízott, Bicske 1 üzemi megbízott, Budafok-Háros 1 üzemi megbízott, Dunai Finomító 3 fős üzemi tanács, Ercsi, 1 üzemi megbízott, Százhalombatta, Tárnok és Érd ugyancsak 1 üzemi megbízott. Valamennyien a VSz képviseletében.

Hogyan értékeli a választás eredményét? Ezt kérdeztem a választási bizottság elnökétől és a szakszervezeti bizottság titkárától.

Haszán Erzsébet: — Örömünkre szolgált a 71,4 százalékos részvételi arány. Az is kedvező, hogy kevés az érvénytelen szavazat. Túl közel került azonban egymáshoz a két választás időpontja, és ez sok embert megzavart.

Király Károlyné: — A dolgozók várták, hogy beleszólhassanak a munkahelyi döntésekbe. Ezt az igényüket erősítették meg részvételükkel és szavazataikkal. A választás eredményéből a Vasutasok Szakszervezete vezetőtestületének is le kell vonnia a szükséges következtetéseket. Azt például, hogy még erőteljesebb érdekvédelemmel, közelebb kerülve az emberekhez szélesíthetik a szakszervezet tömegbázisát.

(Kárpáti)



(Rák Béla rajza)

Ro-La vonatok Szegedről

Évi 60 ezer kamionnal kevesebb az utakon

A közelmúltban Szegedről elindult a „Gördülő országút" fuvarozás, naponta négy pár kamionszállító vonattal Szeged és az ausztriai Wels között.

Az előzményekhez tartozik, hogy az elmúlt évben osztrák szerelvényekkel először kísérleti jelleggel Budafok-Háros és Wels, majd novembertől Szeged és Wels között indult a kamionfuvarozás. A kedvező tapasztalatok alapján döntöttek most úgy, hogy május 23-tól Szeged végállomással menetrend szerint négy pár vonat közlekedik. Jelentőségét növeli, hogy tavaly 720 ezer kamion haladt át az országon. A most megindult vasúti kamionszállítás évi 60 ezer nehéz közúti jármű áthaladását biztosítja anélkül, hogy rongálnák az országutat, fokoznák az utak zsúfoltságát és a balesetveszélyt, valamint szennyeznék a levegőt.

A Szeged-Tisza pályaudvarról való szállítás csak ideiglenes megoldás. Kiskundorozsmán már épül az új Ro-La terminál. A munkákra pályázatot írtak ki, és a győztes már hozzálátott a megvalósításhoz. Az új terminál teljes beruházási igénye 250 millió forint lesz, ebből az első ütemre 110 milliót használnak föl. Várhatóan július második felében már Kiskundorozsma lesz az induló, illetve érkező vonatok végállomása.

Május 23-án, Szegedről három kamionszállító vonat indult el Ausztriába és kettő érkezett. Másnap 24-étől már teljes a nagyüzem a Szeged-Tisza pályaudvaron.

(Gellért)

Bizalmat kaptak

(Folytatás az 1. oldalról.)

másról, mint arról, mit kell tudni az üzemi tanácsokról?

— Mit is kell tudni egy kft.-ben működő üzemi tanácsról? — kérdem az igazgatótól?

— *Elsősorban azt, hogy a kezdeti időszakban gondok lesznek* — de nem megoldhatatlanok — *a különböző szervezetek közötti munkamegosztásban.* Ehhez tudni kell, hogy a kft.-nek van egy felügyelő bizottsága, van egy tulajdonosa, s ez a MÁV. Itt van a szakszervezet, s maga az igazgató, aki egyszemélyi felelősséggel tartozik a kft. eredményes működéséért. A felsoroltak meghatározott jogokkal bírnak.

A szolnoki pályaudvaron, ahol a VSz önálló szervezetként közvetlenül a központnak tartozó felelősséggel működik, felkerestük a szavazóhelyiséget. A választási bizottság képviselői, *Turóczi József*, a választási bizottság elnöke, a VSz képvlselője, *Belukács Magdolna* és *Veres Attila*, a VDSZSZ képviselői örömmel adtak tájékoztatást a választás menetéről.

Tájékoztatójuk szerint a 720 választásra jogosult állomási dolgozó 50 százaléka már május 26-án szavazott. A választást három napra tervezték, ebből másfél nap telt el. A 11 tagú üzemi tanács helyért 23-an versenyeztek, ebből 12 a VSz, 11 a VDSZSZ jelöltje. Mindkét szakszervezet jelen levő képviselői hangsúlyozták; semmiféle törvénysértés, rendzavarás nem történt. A szakszervezetek képviselői a legnagyobb egyetértésben őrködnek a választás tisztaságán. Nem befolyásolnak senkit abban, hogy melyik képviselet jelöltjére szavazzanak, azt döntsék el a választók.

Pásku Jenő

450 millió márka német hitel a hegyeshalmi vonal átépítésére

A kormány május közepén tárgyalta a *Budapest—Hegyeshalom* közötti, nemzetközi fővonal átépítésének szükségességét, s egyetértett annak német hitelcsomag keretében történő finanszírozási megvalósításara előterjesztett javaslattal. A MÁV s a vasutasok számára örvendetes bejelentés kormányszóvivői tájékoztatón hangzott el. S ez egyben azt jelenti, hogy a vonal teljes rekonstrukciója belátható közelségbe került.

Mit tartalmaz a hitelcsomag? A nagy jelentőségű beruházás legfontosabb elemeit, kezdve a legfontosabbal, a pénzzel, és folytatva a rekonstrukció tervezett ütemezésével. *A német kormány 450 millió márkás — ez körülbelül 24 milliárd forintnak felel meg — hitelt biztosít a vonal átépítésére.*

A nagyszabású rekonstrukció két okból is halaszthatatlan. Egyrészt azért, mert ez a vonal összeköti Magyarországot a nyugat-európai hálózattal, s egyben meghatározó a Közép-Európán — nyugat—kelet, illetve dél irányú — tranzit útvonalak között. Másrészt *aktualitást ad a fejlesztésnek az 1996. évi világkiállítás.* Az expo forgalmát ugyanis nem lehet csak az autópályákra alapozni. Sikeres megrendezésének fontos előfeltétele a *Budapest—Bécs* közötti menetidő rövidülése. A két főváros közötti 252 kilométer távolság, 160 km óra sebesség mellett, *120 percre csökkenthető.*

Mint a MÁV Vezérigazgatóságon megtudtuk, a pályarekonstrukcióra mintegy 230 millió márkat fordítanak. Ennek az összegnek 85 százalékát magyar gyártmányú pályatartozékok vásárlására és hazai munkaerő bérének kifizetésére szánják. Ez utóbbi egyben azt is jelenti, hogy az anyagiak hiánya miatt leépülő vasúti pályafenntartó kapacitást sikerül megőrizni.

A hitel további része a magyar vasúti járműgyártást, ennek két fontos bázisát érinti. Az egyik a Ganz—Hunslet munkájára épül, a másik a MÁV járműjavító tevékenységére alapozódik. A hitelből mind a két gyártóbázis részesedik. *A MÁV járműjavítói kapacitást kihasználva közös személykocsigyártásra kerül sor Dunakeszin.* Ez az elképzelések szerint 50 százalékos beszállítási hányadot tesz lehetővé. A közös gyártási felfutás később külföld értékesítést is eredményezhet. Itt elsősorban a kelet-európai országok jöhetnek számításba. De szó lehet a FÁK-országokról, sőt egyes távol-keleti országok is beléphetnek a leendő magyar gyártmányú személykocsi-vásárlók közé. Ha a gyártás beindul, nemcsak újabb, több ezer munkahelyet sikerű megmenteni, hanem egy nagy hagyományokkal rendelkező magyar iparágat, a vagongyártást is életben lehet tartani, s később fejleszteni.

Hogy mikor kezdődhet a rekonstrukció? Amint a parlament a hitelnek a Pénzügyminisztérium által nyújtandó fedezetét jóváhagyja. Ha ez megtörténik, már az év második felében munkához láthatnak a pályaépítők.

R. V. F.

Nosztalgiavonattal az éjszakai pusztába

Az idegenforgalmi fődélyben gazdag programot látványos attrakciót kínál a vendégeknek egy közös vállalkozás, a MÁV Nosztalgia Kft., a Tompacsárda Kft., a MÁV és az Intertraverz Rt. A vállalkozás elsősorban turistacsoportokat szállít a fővárosból a lajosmizsei pusztai Tompacsárdába muzeális értékű 80-100 éves kocsikból álló, gőzmozdony vontatta, exkluzív nosztalgiavonattal.

A nosztalgiavonat május 14-től minden pénteken 18.35 órakor indul a Nyugati pályaudvarról és éjféltájban érkezik vissza. Nemcsak a korhű szerelvény, a pöfögő gőzös, hanem egykor az Orient kocsi is segíti a század eleji hangulat felidézését. A vonaton — a mintegy másfél órás út alatt — gazdagon terített asztalokon finom falatok és italok várják az éhező és a szomjazó utasokat. A hangulatos parasztbatyus vendéglátás a pusztán folytatódik. Felsőlajoson lovas betyárok ostorpattogtatással megállítják a vonatot, s lányokat rabolnak. A vonatról leszálló utasokat pálinkával, pogácsával várják.

A pusztai állomásról lovas kocsikon szállítják a csoportokat az új Tompacsárdába, ahol invcsiklandó magyaros ételeket szolgálnak fel. A kiadós vacsora után következik a fő attrakció. A csárda közelében fáklyás lovasbemutatót rendeznek, melynek egyik látványos produkcióját a csikósvirtus, s a „pusztaötös" szolgáltatja. Az est záróakkordja a Mafilm Kft. pirotechnikai bemutatója, a felejthetetlen pusztai tűzijáték.

A program befejeztével a vendégek ismét lovas szekérre szállnak, hogy a nosztalgiavonat visszaindulásáig kijussanak az állomásra. A társaság szolgáltatását egyébként az országban bárhol, ahol a vasúti közlekedés lehetősége megvan, meg lehet rendelni.

(vf)

Nagyon drága nem dolgozni

Közgazdász gondolkodásmódom alakításához a leghasznosabb útravalót az adta, hogy belülről ismerhettem a paraszti életformát és egy szegény család gazdálkodását. Ott tanultam meg, hogy a népek csak azért maradhattak meg, mert ők nem voltak modern közgazdászok, ezen értve már a klasszikusokat is.

Minden parasztember tudta, hogy nemcsak azt kell megcsinálni, ami megéri, vagyis amiben megtérül annyi, amennyit egy napszámos kapna, vagy amennyi neki általában egy munkaórára jut, hanem azt is meg kell csinálni, ha van rá idő amiben ennek csak tört része térül meg. Ők tudták, hogy a család és a gazdaság rezsije attól nem lesz kevesebb, ha csak akkor dolgoznak, amikor az az „okos" kalkulálók szerint is megéri, hanem mindig dolgozni kell, amikor van arra idő. *Mert nincs nagyobb kár, mint dologtalanul lopni a napot.*

Az én világomban is mindenn családban tudták, hogy akkor is kell dolgozni, ha az nem jó üzlet. Csak azért lehetett szép a lakás, csak úgy gyűlhetett össze a stafirung, egyszerűen csak akkor lehetett megélni, ha az idővel nem számoltak. A nép tudta, hogy az idő csak akkor pénz, ha kevés van belőle. Ha nincs jó munkaalkalom, akkor azt kell kihasználni, ami van. Ha vetni, aratni vagy szénát gyűjteni kellett akkor az idő pénz volt, mert minden késedelem veszteséggel járt. De télen akkor is érdemes volt az erdőn gallyat gyűjteni, a szövőszéken dolgozni, ha az időt rabló és az okosok szerint gazdaságtalannak tűnik is.

Ebben az alapélményemben az sem ingatott meg, amikor a szocializmus ezt az elvet úgy alkalmazta, hogy annak is biztosított munkaalkalmat, ha valaki nem igyekezett. Ez ellen ugyan kezdettől fogva tiltakoztam, az 1-4 százalékos munkanélküliséget szükségesnek tartottam, de örültem, amikor az emberek többsége a munkaidő után akkor is dolgozott, amikor az vállalkozói alapon nem lett volna üzlet. *Ennek a nem „gazdaságos" munkának köszönhettük és köszönhetjük szinte minden relatív eredményünket.*

Különösen akkor fordult minden rossz irányba, amikor előbb a reformközgazdászok, majd a rendszerváltozás után mind a kormány, mind az ellenzék meghirdette, hogy le kell állítani minden olyan termelést, amelyik már nem „gazdaságos". *Belőlük ugyanis hiányzott az a józan paraszti ész, hogy a gazdaságtalant csak akkor szabad leállítani, ha helyette gazdaságosabbat csinálhatunk.* Nálunk azonban a gazdaságirányításban az érvényesült, hogy a gazdaságtalannál jobb a semmittevés is. Ennek az „okos" politikának lett az a következménye, hogy az ország fele botrányosan szegényedik, a nemzeti jövedelem katasztrofálisan csökken, az államkasszában pedig egyre nagyobb lesz a hiány, a dolgozók jelentős hányada pedig nyugtalanul alszik, mert vagy nincs munkája, vagy attól kell félnie, hogy elveszíti azt. A válságot a válság elleni okoskodás idézte elő.

Mit kellett volna tudni a politikai és szakmai elitnek? Csak annyit hogy nem a 19. században vagyunk, hogy a mai gazdaság rezsije nem a termelés mennyiségétől függ, és ez a rezsi nincs messze a nemzeti jövedelem 90 százalékától. Ez az állítás bővebb bizonyításra szorul:

— Az nem vitatható, hogy az amortizáció olyan költség, ami nem függ a termelés nagyságától, sőt leállítás esetén a legnagyobb a vagyonveszteség.

— A költségvetési és társadalombiztosítási kiadások sem csökkennek annak következtében, hogy csökken a termelés, sőt az a megnövekedett munkanélküli-segélyek, a kényszernyugdíjazások és a megnövekedett társadalmi rászorultság miatt még nő is.

— A leállított termelés alig jelent össztársadalmi szinten munkabér-megtakarítást, hiszen fizetni kell a munkanélküli-segélyt.

Márpedig miből áll a termelés társadalmi költsége? Amortizációból, költségvetési elvonásokból és bérből. Ebből az következik, hogy *nem lehet olyan veszteséges termelés, amely nem volna „gazdaságosabb" mint a semmittevés.* Ez a tétel természetesen csak addig igaz, amig a munkanélküliség magas. Én ezen az 5 százaléknál nagyobbat értem. Mert nemcsak a reálbér fontos, hanem az is, hogy ne kelljen a munkájukat becsületesen végzőknek attól rettegniük hogy elbocsátják őket és reménytelen a másutt való elhelyezkedés. Mert Nyugaton is ott vannak a nagyobb bajok, ahol megengedik a 10 százalékos vagy még nagyobb munkanélküliséget. Szerencsére az ezt megengedő kormányok ott is megbuknak a következő választáson.

Külön kellene arra is gondolniuk az illetékeseknek, hogy minden „gazdaságtalan", vagyis a nagy adókat már fizetni nem képes vállalat leállítása egy sor addig még nyereségeset, addig még jó adófizetőt és munkaalkalmat teremtőt is magával ránt.

A 19. század fejlett tőkés országai jelentettek az emberiség történetében egyetlen olyan kivételt, amikor még viszonylag kevés volt mind az amortizáció, mind az állami elvonások súlya, a munkanélküliek pedig nem kerültek az államnak pénzbe, hiszen nem volt sem nyugdíj, sem munkanélküli-segély. Mivel mi részben azért, mert még a század közepén is száz évvel kullogtunk a Nyugat mögött, részben pedig a jaltai szerződésnek köszönhetően nem éltük át ezt az antiszociális kapitalizmust, hát most az önállóságot arra használtuk fel, hogy behozzuk ezt a lemaradásunkat. *Mind a kormány, mind az ellenzék, mind a nemzetközi „főtanácsadóink" mindent megtettek annak érdekében, hogy nálunk ne jöjjön létre társadalom, hanem a régi, „igazi" kapitalizmus épüljön ki.*

Szerencsére népünk nemcsak a keleti, ortodox szocializmusnak nem fogadta el a logikáját, hanem az idejétmúlt kapitalizmusét sem. Akkor a sokak számára kényelmes munkaviszonyban töltött idő után dolgozott megszállottan, most mint munkanélküli igyekszik „hasznosítani" magát. Már a szocializmus utolsó éveiben és a növekvő szabadságnak köszönhetően, nálunk volt a leghosszabb a munkaidő Európában. Természetesen a munkaviszonyon belül és azon túlival együtt! Ma is sokat dolgozik mindenki, akinek van erre alkalma. De az alkalomteremtésben felülről sajnos nem kap kellő segítséget. Az elmúlt ötven év mégis azt bizonyítja, hogy lehet jó vagy lehet rossz a kormányzat, mindenütt megszületnek a gazdasági csodák, ahol a nép akkor is dolgozik, amikor az „okosok" szerint az veszteséges. Természetesen nem fog a történelem előtt jó bizonyítványt kapni az a kormányzat, amelyik a sikerben nem a motor, hanem a fék volt. Ezzel azoknak az államférfiaknak kellene a leginkább számolniuk, akik elhivatottnak érzik magukat történelmi szerepre.

Kopátsy Sándor

A MÁV-nál 451 főnökségnél választottak üzemi tanácsot

(Folytatás az 1. oldalról.)

írást nem tartalmaz, általánosságban mindössze annyit, hogy üléseit szükség szerint tartja.

Az üzemi tanács ülését az elnök hívja össze. Az összehívás kötelező, ha ezt az üzemi tanács valamelyik tagja, vagy a munkáltató az ok megjelölésével kéri.

Az üzemi tanács működésének rendjére vonatkozó részletes szabályokat a törvény nem adott, ennek kialakítását, illetőleg megállapítását rábízta az üzemi tanácsra, azzal, hogy ezt ügyrendben határozza meg. Az ügyrend természetesen nem lehet ellentétes jogszabályi rendelkezésekkel. Célszerűnek látszik, ha az ügyrend kidolgozásánál az üzemi tanács szakembert (például munkajogászt) vesz igénybe.

Az üzemi tanács választása és működése nyilvánvalóan pénzbe kerül. A törvény rendelkezése értelmében a működés indokolt és szükséges költségeit a munkáltató viseli. Ennek mértékét a munkáltató és az üzemi tanács közösen állapítja meg. *Ha e kérdésben vita alakulna ki, egyeztető eljárást kell lefolytatni.* Ha a felek nem tudnának megegyezni, a Munka Törvénykönyve 197. szakasza értelmében, a feleknek döntőbírót kell igénybe venniük. A törvényben döntőbírónak nevezett személy nem feltétlenül bíró, lehet más, független szakember, aki képzettségénél, tapasztalatánál fogva alkalmas arra, hogy objektív, illetve mindkét fél számára elfogadható döntést hozzon.

Az üzemi tanács valamennyi tagját a heti munkaideje tíz, elnökét pedig tizenöt százalékának megfelelő munkaidőkedvezmény illeti meg. A munkaidő-kedvezmény mértéke független a munkavállalók létszámától. Erre az időre átlagkereset jár. Az elnök részére a jogszabály díjazást is előír, ha a munkáltatónál 1000-nél több munkavállalót alkalmaznak. Tekintve, hogy a jogalkotó összegszerűséget vagy mértéket nem határoz meg, így annak összegszerűsége megállapításánál csak egy szabályt kell betartani: *az üzemi tanács kell hogy a kérdésben a munkáltatóval megegyezzék.* Garanciális szabály, hogy a munkáltató az üzemi tanács elnökének díjazást kizárólag az üzemi tanács tudtával és egyetértésével állapíthat meg, illetve fizethet ki.

A jogszabály biztosítja annak lehetőségét, hogy az üzemi tanács a dolgozókat tájékoztassa, ennek érdekében információkat, felhívásokat tegyen közzé. Ez a dolgozók informálása szempontjából igen lényeges, ezért ezt a jogosultságot a munkáltató nem akadályozhatja meg. Az üzemi tanács munkajogi védelmével kapcsolatban a jogszabály a szakszervezeti tisztségviselőkre vonatkozó szabályokat rendeli alkalmazni. Ennek következtében az üzemi tanács tagja éppúgy jogosult felmondás ellen munkajogi védelemre, mint a szakszervezeti tisztségviselő.

Tekintettel arra, hogy az üzemi tanács vonatkozásában felsőbb szerv sohasem határozható meg, állásfoglalásra mindig maga az üzemi tanács jogosult. Ez azt jelenti, hogy az üzemi tanács tagja munkaviszonyának megszüntetéséhez, illetve más munkahelyre beosztásához az üzemi tanács egyetértése szükséges. Ez a védelem az üzemi tanács tagját megbízatásának időtartamára és ennek megszűnését követő egy éven belül illeti meg, feltéve, ha a tisztséget hat hónapon át betöltötte.

Az üzemi tanács megalakulása után fontos jogkörök gyakorlására illetékes. A munkavállalók érdemi beleszólási lehetőségét megteremtendő, a jogszabály az üzemi tanács számára együttdöntési jogot állapít meg a munkáltató szociális, jóléti pénzeszközeinek felhasználásával, illetve az ilyen jellegű intézmények hasznosításával kapcsolatban. Lényeges ezzel kapcsolatban hangsúlyozni, hogy az üzemi tanácsnak a kollektív szerződésben már meghatározott szociális és jóléti célú pénzeszközök felhasználásával kapcsolatban van együttdöntési joga. Az e körön kívül eső döntéseit a munkáltató önállóan hozhatja meg. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy az „együttdöntési jog" deklarálása az egyetértési jognál erősebb érdemi beleszólási jogosítványt biztosít az üzemi tanács számára.

A munkavédelmi szabályzat kiadásához az üzemi tanács egyetértése szükséges. A munkavédelmi szabályzat tervezetét természetesen a munkáltató készíti el, majd egyeztetés után szerzi meg az üzemi tanács egyetértését annak kiadásához.

Azokban az esetekben, amikor az üzemi tanácsot együttdöntési és egyetértési jog illeti meg, 15 nap áll rendelkezésre az üzemi tanácsnak, hogy álláspontját közölje a munkáltatóval, amennyiben a határidőt elmulasztja, beleegyezésnek kell tekinteni. Ha azonban az ült álláspontjának kikérését a munkáltató elmulasztaná, intézkedése érvénytelen lenne. Ennek megállapítását a bíróságtól lehet kérni. Ilyenkor az eredeti állapotot kell helyreállítani.

A munkáltató döntését megelőzően köteles az üzemi tanács véleményét kikérni azokban a kérdésekben, amelyek a munkavállalók helyzetét, sorsát hosszú távon alapvetően meghatározzák. Ezek a kérdések nem a technikai, napi jelentőségű döntések, hanem a munkáltatók sorsát hosszú távra meghatározó stratégiai jellegű döntések lehetnek.

A munkáltató köteles döntése előtt az üzemi tanáccsal véleményeztetni az alábbi kérdéseket:

— a munkavállalók nagyobb csoportját érintő munkáltatói intézkedések tervezetét, így különösen a munkáltató átszervezésre, átalakítására, szervezeti egység önálló szervezetté alakulására, privatizálására, korszerűsítésére vonatkozó elképzeléseket;

— a személyügyi nyilvántartásrendszerének kialakítására a nyilvántartandó adatok körére, a 77. §-ban meghatározott adatlap tartalmára vonatkozó elképzeléseit, illetve a személyügyi tervet;

— a munkavállalók képzésével összefüggő terveket, a foglalkoztatást elősegítő támogatások igénybevételére, illetve a korengedményes nyugdíjazásra vonatkozó elképzeléseket;

— a megváltozott munkaképességű dolgozók rehabilitációjára vonatkozó intézkedések tervezetét;

— az éves szabadságolási tervet;

— az új munkaszervezési módszerek és a teljesítménykövetelmények bevezetését;

— a munkavállalók lényeges érdekeit érintő belső szabályzatainak tervezetét;

— a munkáltató által meghirdetett anyagi vagy erkölcsi elismeréssel járó pályázatot.

A munkáltató köteles tájékoztatni az üzemi tanácsot:

— legalább félévente a munkáltató gazdasági helyzetét érintő alapvető kérdésekről, valamint

— a munkáltató tevékenységi körének jelentős módosítására, illetve a munkáltató beruházásaira vonatkozó jelentős döntés tervezetéről;

— legalább félévente a bérek, keresetek alakulásáról és a bérkifizetéssel összefüggő likviditásról, a foglalkoztatás jellemzőiről, a munkaidő felhasználásáról, a munkafeltételek jellemzőiről.

A felsorolásból is kitűnik, hogy lényegében a munkáltató teljes gazdálkodásáról, az ehhez kapcsolódó egyéb terveiről köteles az üzemi tanács véleményét kikérni.

A jogszabály értelmében az üzemi tanács rendszeres információkat kell, hogy kapjon a munkáltató helyzetéről, ennek birtokában a munkáltató vezetésében való részvétele megalapozott lehet.

A jogszabály lehetővé teszi, hogy az üzemi tanács a jogosultságainak gyakorlásával összefüggésben a munkáltató nyilvántartásaiba betekinthessen. Ez elengedhetetlenül szükséges ahhoz, hogy a munkavállalók nevében megalapozottan eljárjon.

(Garabon)

Átszervezés osztrák módra

Az alábbiakban néhány, részben szó, részben értelem szerinti idézetet közlünk az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) jogviszonyainak újjárendezéséről, az 1992. december 29-én kiadott osztrák törvényből, amelyet érdemes összehasonlítani a most készülő magyar vasúti törvénnyel.

Az ÖBB „saját jogi személyiséggel rendelkező társaság", a korlátolt felelősségű társaságokról szóló törvényt kell alkalmazni reá.

A feladatra „személyek és áruk fuvarozása, valamint az ehhez szükséges minden berendezés előállítása és karbantartása, továbbá gondoskodás minden ezzel összefüggő vagy ebből keletkező üzletről", ide értve a vállalat fejlődését szolgáló részesedések megszerzését is. Az ÖBB „üzemvitelének célja modern és teljesítőképes közlekedési szolgáltatás biztosítása, amely megfelel a piac követelményeinek és a közlekedéspolitika érdekeinek", beleértve a közszolgáltatási teljesítmények nyújtását is.

Az ÖBB-t „kereskedelmi alapelvek szerint kell vezetni és üzemeltetni. Ez érvényes a közérdekű kötelezettségekre is".

Az osztrák állam viseli az ÖBB üzemvitele előbbi „céljainak teljesítéséhez szükséges pálya rendelkezésre bocsátásának és kiépítésének költségeit. (...) A vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátásának és kiépítésének (...) a közlekedéspolitikai alapelvek szerint kell történnie. A vasúti pálya használatáért díjat kell felszámítani. (...) Az államgazdasági és közlekedési miniszter (...) a pénzügyminiszterrel egyetértésben, a közlekedéspolitikai alapelvekre figyelemmel és az Osztrák Szövetségi Vasutak meghallgatása után rögzíti a díj nagyságának kritériumait".

Az ÖBB tartozik „a vállalat infrastrukturális tevékenységét (területét) a közlekedési teljesítményeket szolgáló vállalati tevékenységtől oly módon elválasztva szervezni és a számvitelt mindenkor úgy alakítani és úgy vezetni, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetése a közlekedési teljesítmények megteremtésétől számvitelileg elkülöníthető legyen. A vasúti infrastruktúrát szolgáló pénzeszközöknek egy másik területre (tevékenységre) átvitele tilos".

A közszolgáltatási teljesítmények megrendeléséhez a már említett két miniszter „többéves megrendelési keretet állapít meg". Az államgazdasági és közlekedési miniszter tartozik minden évben jelentést tenni a nemzetgyűlésnek a megrendelt közszolgáltatási teljesítményekről és a bekövetkezett változásokról. A miniszter tartozik az ÖBB részére a „közlekedéspolitikai alapelvek végrehajtása érdekében általános utasításokat adni". Vis maior esetén a miniszter egyedi utasításokat is adhat az ÖBB szerveinek. Ha az ÖBB részére ebből el nem viselhető terhek származnak, azt meg kell téríteni.

Az ÖBB elnöksége „minden üzleti évre pénzügyi tervet (beleértve a létszámtervet) készít. (...) Ezt meg kell tenni elkülönítve a vállalati infrastrukturális területére vonatkozóan is".

A törvény nem fogalmazza meg, hogy mi tartozik a vasúti infrastruktúra és a közszolgáltatások körébe, hanem utal az Európai Közösség megfelelő rendeleteire, amelyek felsorolják ezeket. Ausztria még nem tagja az EK-nak, de csatlakozni kíván hozzá.

Ausztriának van egy általános vasúti törvénye még 1957-ből; a most ismertetett törvény csak egy szűkebb területet, az ÖBB jogállását szabályozza. Magyarországon a kormány által a parlament elé terjesztett vasúti törvényjavaslat egységes, amennyiben tartalmazza a vasutakra vonatkozó általános és a MÁV-ra vonatkozó speciális kitételeket is.

Mit nevezünk infrastruktúrának?

Az infrastruktúra fogalmának — évtizedes viták után, mindmáig — nincs egységes értelmezése.

A csak többé-kevésbé elfogadott elvi definíció szerint az infrastruktúra a nemzeti vagyonnak az a része, amely nem közvetlenül szolgálja a termelést és a fogyasztást, hanem ezek zavartalan mozgásterét, a konkrét célok érdekében megvalósítandó létesítmények alapjait — létesítési és üzemi feltételeit — hivatott biztosítani.

Az infrastruktúra „terméke" a szolgáltatás. Gyakorlati szempontból — ismét csak vitákkal, eltérésekkel — az infrastruktúra körét a következőkkel határolhatjuk körül. Energiaelosztás, városrendezés, vízellátás, csatornázás, köztisztaság, szállítás, javítószolgáltatások, hírközlés, egészségvédelem, kereskedelem, vendéglátás, oktatás, kultúra, lakásellátás, igazgatás, rend és jogbiztonság.

Napjainkban a közlekedéssel — és ezen belül a vasúttal — *összefüggésben két infrastruktúra fogalom is használatos:*

1. A közlekedés — és így a vasút — egészét, tehát pályáit és járműveit stb. egyaránt infrastruktúrának tekintik azok, akik azt mintegy felülről, a nemzetgazdaság egészét felosztva vizsgálják, például azok, akik a KHVM-et infrastrukturális minisztériumnak nevezik;

2. A szűkebb, a magyar és külföldi vasutak átszervezésével kapcsolatosan gyakran használt közlekedési infrastruktúra fogalom a közlekedésnek, benne a vasútnak csak a pályáit sorolja az infrastruktúra fogalmába. Ezt elfogadva újabb vitás kérdéshez érkezünk, nevezetesen ahhoz, hogy mi tartozik a pálya fogalmába.

Ide kívánkozik az a megjegyzés, hogy ha egy vitatott fogalomhoz jogi és pénzügyi következményeket kívánunk kapcsolni, csak úgy tehetjük, hogy tételesen rögzítjük a fogalom tartalmát. Ezt tette az Európai Közösség, illetve az új osztrák vasúti törvény, amikor az infrastruktúra fogalomkörébe tartozóknak a következőket minősítette:

— telkek, pályatestek (töltések, bevágások, vízelvezetők, támfalak, védőnövényzet, peronok, rakodók, padkák, hóvédművek stb.);

— műtárgyak (hidak, átereszek és különféle átvezetések, alagutak, lavinák és kőomlások elleni védőművek);

— felépítmények (vágányok, kitérők, keresztezések stb.);

— utak a pályaudvari előterekben és a teherpályaudvarokon, hozzájáró utak;

— biztosító-, jelző- és távközlő berendezések, ezek épületei, vágányfékek;

— térvilágítás;

— áramellátás, felsővezetékek, alállomások stb.;

— szolgálati épületek.

Szavaztak és választottak

A magyar társadalom ismét leckét adott politikusainak józanságból és politikai érettségből. Akármilyen bonyolultra sikeredett a társadalombiztosítási önkormányzatok választásának szabályozása, bármilyen befolyásos körök hirdettek nyíltan vagy burkoltan bojkottot, akármennyire pesszimisták voltak a szakszervezetekkel rokonszenvező politikai erők is, csaknem negyven százalék mégis elment és szavazott a pénteki tb-választásokon. Az emberek megértették a választások tétjét, eligazodtak a szavazólapokon, és éltek demokratikus jogaikkal. 1993. május 21-e a fiatal magyar demokrácia történetének egyik fordulópontja. Az 1990-es választásokat követő politikai apátia megszűnt, az emberek ismét választani akarnak. Választani, és sokan közülük egyben változtatni is a jelenlegi politikai irányvonalon.

A pénteki választáson valamennyi szavazat duplán számított, és az eredményeknek legalábbis kettős jelentőségük van. *Minden leadott szavazat kiállást jelentett a szakszervezetek, a munkavállalói érdekek, a szociális értékek és általában a civil társadalom mellett.* Mintegy hárommillió ilyen szavazat akadt. A magyar szakszervezetek legalábbis nem népszerűtlenebbek, mint a magyar pártok. A szakszervezetek közötti választási versengés mindvégig kulturált, sportszerű, tisztességes légkörben folyt: e tekintetben igazán tanulhatnának tőlük a pártpolitikusok is. A szakszervezeti mozgalom világszerte tapasztalható apálya idején a magyar szakszervezetek nemzetközileg is fontos sikert arattak. A maguk részéről mindent megtettek azért, hogy Magyarország a „szakszervezetmentes" harmadik világ helyett a nagy szakszervezeti hagyományokkal rendelkező Nyugat-Európához alkalmazkodjon. Ezzel máris többet teljesítettek nemzeti céljainkból, mint megannyi nemzeti ero. út, törmörülés és társaskör. *A magyar társadalom ismét egyszer a nyugat-európai, a demokratikus és szociális értékeket ötvöző modellre szavazott.*

Az állampolgárok pénteken természetesen nemcsak szavaztak, hanem választottak is a szakszervezetek között. A részvételen túl a választási arányoknak is van jelentőségük, s ezek a demokrácia és a szakszervezetek nagy diadalán belül a baloldali hagyományok ugyancsak nem elhanyagolható részgyőzelmét hozták. A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége fölényes sikerének legalább négy kézenfekvő oka van. Az MSZOSZ és ágazati szervezetei — esetenkénti bürokratikus kötöttségük ellenére is — végeredményben *meggyőzően jelenítették meg a társadalom előtt a legnagyobb és legkomolyabb szakszervezet profi képét.* Az MSZOSZ vezetője, *Nagy Sándor* — a szakszervezeti aréna résztvevői közt egyedül — országos formátumú politikus, egyike az ország öt-hat igazi nagy politikusának. Az MSZOSZ elleni ötpárti, liberális-konzervatív össztűz az éveken át folytatott hajtóvadászat céljával ellentétes hatást váltott ki, részvétet és rokonszenvet ébresztett a mindenki pofozóbábujának kinevezett — és a pofonokat derekasan álló — szervezet iránt. Végül az MSZOSZ-re szavazó másfél millió választópolgár azt is jelezni kívánta, hogy nem óhajtja mindenestül bunnek tekinteni a Kádár-rendszer félmúltját, *nem díjazza az antikommunista propagandát, és nem retten vissza a baloldali értékektől.*

Az MSZOSZ mellett tisztességgel helytálltak a kisebb szakszervezetek is. Egyikük sem bukott meg csúfosan a választáson, így remélhetőleg a maradék görcs is feloldódik bennük. A társadalombiztosítási önkormányzatban és a közeljövőben együtt kell fellépniük a munkaadókkal, illetve a kormányzattal szemben, és ehhez kölcsönös bizalom, együttműködési készség szükséges. Meglepetésnek talán csak a keresztényszociális konföderáció (Keszosz) nyolc százaléka nevezhető.

A szinte semmiből szerveződött lista sikere azt jelzi, hogy *a magyar közéletben igenis van igény keresztény-szociális, a kereszténység szociális értékeit vállaló politikai erőre.* A választási kampány során egyébként mind a KDNP, mind a katolikus egyház a részvételre buzdított, ami fontos jele a szociálisan elkötelezett keresztény közéletiség megélénkülésének. A Liga, a Munkástanácsok és a kisebb ágazati konföderációk nagyjából egyenlően szerepeltek, ami azt jelzi, hogy a választók szemében legfeljebb másodlagos szempont egy szervezet „régi" vagy „új" volta. A múlt emlegetésénél a választópolgár fontosabbnak tartja a ma nyújtott teljesítményt.

Ha a tb-választások eredményét nem is lehet közvetlenül lefordítani a pártpolitika nyelvére, néhány következtetés mégis megkockáztatható a pénteki szavazati arányokból. Az a másfél millió választó, aki elment választani, és az MSZOSZ-re szavazott, feltehetően 1994-ben is elmegy választani, és zömében balfelé szavaz majd. Mivel a szakszervezeti választásoktól távol maradók között feltehetően jóval kisebb arányban vannak a baloldali érzelműek, a lehetséges átfedéseket kiegyenlítve és nagyon durván számítva, az MSZP ebben a nagyságrendben számíthat szavazókra: ami a magasabb részvételi arány miatt százalékban persze jóval kevesebbet jelent. A Munkástanácsok és a Keszosz több mint félmillió szavazója legalábbis nem ellenséges a mai kormánypártokkal szemben, és a szociális értékeket összeegyeztethetőnek tartja a keresztény és nemzeti ideológiával. A Liga háromszázezer fölötti támogatójától nem idegen a szociálliberális gondolatkör. A kisebb utódszakszervezetek hat-hétszázezer támogatója a markánsan eltérő irányzatok helyett a politikailag halványabb, leginkább félellenzéki, a szakmai profilt hangsúlyozó vonalat választotta.

E számokon keresztül egy ezerfős mintára alapozott közvélemény-kutatásnál mégiscsak többet tudhatunk meg hárommillió magyar szavazópolgár politikai ízléséről. Ez az ízlés a következő szűk esztendőn belül alapvetően aligha módosul, bár az arányokat természetesen megváltoztatja a szavazástól most távol maradók megjelenése. A tb-választások meglepő sikerével mindenesetre tovább nőtt a választási kedv, és az „igazi" választásokra való felkészülés is a finisébe fordul.

Hegyi Gyula

Nehéz helyzetben a felsővezetékesek

Kedvező változásban reménykednek

Beszélgetés a Vasútvill. Kft. vezetőivel

MÁV Villamos Felsővezeték Építő Kft. vagy rövidebben Vasútvill. Kft. néven üzemel a múlt év utolsó napjai óta a MÁV Villamos Felsővezeték Építő Főnökség. Nem úszta meg tehát a privatizációt ez a vasúthoz igen erős szálakkal kötődő cég sem. Valószínű azonban, hogy munkájának jellege miatt még kft.-társainál is nehezebb helyzetbe került az új egyszemélyes vállalat. Szabó István ügyvezető igazgatót arról kérdeztük, hogyan teltek az első hónapok és mit várnak a jövőtől.

— Cégünket 1949-ben alapította a MÁV, de csak 1968 óta működtünk önálló főnökségként — kezdte a beszélgetést Szabó István. — Ez nem véletlen, hiszen a hatvanas években kezdődött a prosperitás időszaka. Abban az évtizedben a vontatójárműpark fejlesztésével az országban mintegy 2000 km vasút villamosítására került sor. Megindult a V—41, a V—42, majd a V—43-as sorozatú villamos vontatású mozdonyok beszerzése. A fejlesztés üteme a nyolcvanas évek vége felé lassult csak, amikor a MÁV egyre romló lehetőségei nem engedték, hogy a vonalvillamosítást a korábbi ütemben folytassa. A mélypont 1992-ben következett be, amikor összesen 25 km hosszban kellett felsővezetéket építeni, és újabb építés gyakorlatilag nem kezdődhetett. Ma is hasonló a helyzet: új vonalak villamosítására a MÁV-nak nincs kerete.

— Pedig a villamos vontatás jóval olcsóbb, és ez — különösen manapság — fontos szempont.

— Valóban így van. Az arány körülbelül három az egyhez, vagyis a dízelvontatás háromszor annyiba kerül. És akkor még nem beszéltünk arról, hogy mekkora környezetszennyezést — zajt, füstöt, olajszennyeződést —, és ezzel mekkora kárt okoz. Mindezeket a MÁV jól tudta, mégis — a KHVM nyomására — kénytelenek voltak *„piaci alapra helyezni”* minket. Ebben csak az a bántó, hogy ilyen speciális és a MÁV-on kívüli piaccal nem rendelkező céget is leválasztottak magukról. De sajnos, mi semmit sem tehettünk ez ellen, el kellett viselnünk.

A korábbi főnökség 1992. december 29-én megszűnt, és december 30-ával megalakult a MÁV tulajdonú egyszemélyes kft. Az időpont a lehető legrosszabb volt, hiszen 1992-ben nem volt vasútvillamosítás Magyarországon, és tudni lehetett, hogy '93-ra sem képes a MÁV erre forrásokat teremteni. Ennek ellenére a szindikátusi szerződésben vállalták, hogy a kapacitásunkat 80 százalékra lekötik. A MÁV ugyan eredetileg 60 százalékot vállalt volna, *a 80 százalékot a szakszervezet harcolta ki.* Csakhogy ez a mérték már eleve irreálisnak tűnt, hiszen nem volt meg a fedezete.

— Végül is mi valósult meg: a 80, a 60 vagy még annyi sem?

— Az év úgy kezdődött, hogy munkát kellett keresni. A MÁV az első negyedévben 4,1 millió forint értékű munkát rendelt meg tőlünk, ami még a reálisnak ítélt 60 százalékhoz képest is mindössze három százalék. A kft.-nk ezen kívül elvégzett a MÁV részére a villamosításra kerülő Somogyszob—Gyékényes vonalon még 25 millió forint értékű munkát hitelbe. Lenne itt még 100 millió forint értékű munka, de megrendelés nélkül ebbe nem vágunk bele. Kénytelenek voltunk nem a profilunkba vágó munkákat is elvállalni — még olyanokat is, amelyek kis veszteséggel jártak —, mert úgy gondoltuk, az sokkal rosszabb volna, ha az emberek állni kényszerülnének. Így végeztünk kábelfektetést, térvilágítás-építést, Érd területén pedig telefonhálózat-építési munkákat.

— Milyenek a kilátások az év második felére?

— Szerencsére valamivel biztatóbbak. Változásban reménykedünk. Folytatódik Ferencváros átépítése, Nagyszentjános transzformátorállomásának átépítése, valamint a kiskundorozsmai RO—LA-vágánnyal kapcsolatos térvilágítás építése. Ezek még nem megrendelt munkák, csupán ajánlatok, lehetőségek. Ha ezek „bejönnek”, akkor a MÁV összesen mintegy 175 millió forint értékű munkát fog a kft.-nek juttatni. Ez meghaladja ugyan a 60 százalékot, de a 80-at nem éri el. Legfeljebb megközelítené, abban az esetben, ha kifizetik nekünk a Somogyszob—Gyékényes közötti munkáért járó 25 millió forintot.

— Mennyi az esélye annak, hogy ezekre a munkákra valóban sikerül szerződést kötniük?

— Reális esélyünk van rá. Egyedül Ferencváros 100 milliós átépítése az, amit versenytárgyaláson kellene elnyernünk, de tekintettel arra, hogy ilyen vasúti felsővezeték-építést rajtunk kívül még senki nem végzett, ebben is bizakodhatunk. Már csak azért is, mert ehhez a munkához olyan speciális felszerelés kell — mint például a vágányon mozgó betonkeverő telep —, amellyel az országban egyedül mi rendelkezünk. Azért így is valószínűleg lesznek versenytársaink, mert sok vállalat ma olyasmire is kénytelen vállalkozni, ami nem szakterülete.

— Tudnak-e előbbre is tekinteni a következő évekre?

— A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium koncessziós pályázatot írt ki mintegy 570 km vasútvonal villamosítására. Ez 5-6 éves munka lenne, amelyre hét nagy nemzetközi konszern pályázott. Közülük hattal írásos együttműködési megállapodásunk van, egy pedig szándéknyilatkozatot kért tőlünk az együttműködésre. Ez azt jelenti, hogy ha a nemzetközi tendert elbírálják, akkor a jövő évtől kezdve évi 100-120 km felsővezeték építését kell elvégeznünk. A Budapest—Hegyeshalom-vonalra adandó német hitellel kapcsolatos tárgyalások és egyeztetések is előrehaladott állapotban vannak már. Ennél az építkezésnél is jelentős feladatok várnak majd ránk.

Ha így lesz, akkor létszámfejlesztést kell végrehajtanunk, mert mostani szakembergárdánknak legalább a kétszeresére lesz szükségünk. Az eszközállományunk nagyjából megvan, ilyen tekintetben különösebb fejlesztést nem tervezünk. Legfeljebb az elhasználódás miatt selejtezett gépeket kell pótolnunk. Amennyiben a koncesszió futamidejét csökkentenék, vagy más munkák is megindulnának, akkor forrást kell teremtenünk földmunka gépek és felsővezeték-szerelő motorkocsik beszerzéséhez.

— A kft.-vé alakulás jelentett-e létszámleépítést?

— Az 1992. január elsejei háromszázról az idei év elejére kétszázra csökkent a létszámunk. A fogyás részben természetes okokból — például korkedvezményes nyugdíjazás miatt — következett be, mindössze nyolc dolgozónak mondtunk fel. Néhányan, akik nem akartak belépni a kft.-be, a MÁV-on belül más munkaterületeken helyezkedtek el. Akik most itt vannak, azokra minden bizonnyal szükség lesz a következő években.

De sajnos azzal mindenkinek számolnia kell, hogy lehet olyan időszak, amikor nem a szakképzettségének megfelelő munkát kell végeznie. Meg tudom érteni, hogy egy esztergályos nem szívesen fektet kábelt heteken-hónapokon keresztül. A hangulat emiatt nem jó. De az emberek elfogadták ezt a helyzetet, mert tudják, hogy most nem tehetünk mást. Mi hisszük, hogy a vasút, az ország vérkeringése nem omolhat össze. Ez tartja bennünk a lelket ebben a nehéz időszakban.

A szindikátusi szerződésben vállaltuk, hogy a 6,9 százalékos alapbérnövelést végrehajtjuk. Mi ettől függetlenül 10 százalékot emeltünk úgy, hogy a költségeinket minden más területen „megfogva” megteremtjük a plusz 3,1 százalék feltételeit. Ennél többet pillanatnyilag nem tudunk vállalni. De ha a három követelmény — a mennyiség, az első osztályú minőség és a határidőre való teljesítés — megvalósul, és ha sikerülnek a pályázataink, akkor egyetlen fillért sem tartunk vissza, amit ki tudunk fizetni. Hogy ez pontosan mit és mennyit jelent, arra ma még korai lenne válaszolni.

Minden mai nehézség ellenére már látszik a fény az alagút végén. Bízom abban, hogy a nagyon nehéz 1993-as év után is talpon tudunk maradni. A jövő évtől — jelentős optimizmussal — prosperitást várok a kft. részére — mondta végül az ügyvezető igazgató.

— Mit jelentett a MÁV-tól való leszakadás a dolgozók számára, és milyen most a hangulat — erről kérdeztük *Körtvélyesi Istvánt*, a szakszervezeti bizottság titkárát, aki „civilben” termelésirányítóként dolgozik.

— Decemberben azt mondták, 1993 februárjában fogunk átalakulni. Akkor még sok volt a nyitott kérdés. Például nem volt biztos a jogfolytonosság: járnak-e a MÁV-kedvezmények a kft.-be átlépők számára is. Ezért akkor még az volt a szándékunk, hogy valahogy kihúzzuk az átalakulást áprilisig, amikorra már tisztázódnak ezek a kérdések. Az utolsó munkanapunk december 21-e volt, mert szokás szerint tavaly is ledolgoztuk előre a karácsony és új év közötti munkanapokat. Január 4-én — mint derült égből a villámcsapás — közölték velünk, hogy december 30-a óta kft. vagyunk. Még ma is nehezen tudom megemészteni, hogy merték ezt így megtenni.

Volt, aki nem akart átlépni a kft.-be, annak „a levegőben lógott” a december 30-a és január 4-e közötti időszak. A végén a szakszervezetnek sikerült elérnie, hogy ők január 4-ig még MÁV-dolgozókként legyenek elkönyvelve. Ami most leginkább bántja az embereket, az a 80 százalék, ami bizonyosan nem lesz annyi. Emiatt olyan munkákra kényszerültek a dolgozók, amiket soha életükben nem csináltak.

Nem csoda, hogy rossz a hangulat, végül is nem mindegy, hogy begyakorlott vagy tanuló mozdulatokkal végzi-e az ember a munkáját. Mégsem ment el senki, mert bízakodunk. Ígéretet kaptunk, hogy bárki nyeri is meg a nemzetközi tendert, minket foglalkoztatni fognak. Ez ad erőt. Ha ez nem „jön be”, az tényleg borzasztó lesz.

Némi írt jelentett sebeinkre, hogy február elsejétől átlagosan tízszázalékos bérfejlesztést hajtottak végre. De sok minden bizonytalan. Például Badacsonytomajon van egy üdülőnk. Mi ott sokat dolgoztunk. Erre az évre még meghagyta nekünk a MÁV, de hogy mi lesz jövőre, nem tudjuk. A MÁV Kórházat is igénybe vehetjük, szeretnénk, ha ez továbbra is így maradna. A szakszervezet kiharcolta, hogy megmaradjanak az utazási kedvezmények, de csak azoknak, akik jogfolytonosan léptek át a MÁV-tól a kft.-be. Az új dolgozóknak mindez nem jár.

Értek minket sérelmek is. Például nem kaptunk meg minden gépet a MÁV-tól. Az úgynevezett zöld kocsikat, amelyekkel saját anyagainkat fuvarozzuk a MÁV-hálózatán, a MÁV nem hajlandó továbbítani. Ráfogják, hogy ezek a kocsik rosszak, és egyszerűen kiállítják őket a forgalomból. Tisztázatlan az is, jogosult-e a MÁV bérleti díjat kérni a nekünk átadott kocsikért. Azt viszont kiharcoltuk, hogy nem kell bérleti díjat fizetnünk a MÁV telefonhasználatáért.

Nem tagadhatjuk, nekünk nagy törés volt, hogy nem tudtuk kivédeni a privatizációt. Mi nagyon is kötődünk a vasúthoz.

Csop Veronika

Negyvenöt éves az „Úttörővasút”

A leendő vasutasok alapképzését is szolgáló budapesti úttörővasút megépítésének gondolata a hároméves népgazdasági terv kezdeti szakaszában fogalmazódott meg. Helyét először a Margitszigeten vélték a legalkalmasabbnak, elsősorban a rendkívül kedvező terepadottságok, másrészt a könnyű megközelítés miatt. Végül a kirándulók és az idegenforgalom érdekeinek figyelembevételével az a döntés született, hogy a kisvasutat a festői környezetű, helyenként vadregényes budai hegyekben kell megépíteni. Emellett szólt azon érv is, hogy közben Csillebércen kinyitotta kapuit az úttörőtábor.

A vonalat eredetileg a fogaskerekű Széchenyi-hegyi végállomásának közeléből indulva, a csillebérci úttörőtábort is bekapcsolva Zugligetig tervezték. Ez az elképzelés azonban a rövid távolsághoz viszonyított nagy szintkülönbség miatt irreálisnak tűnt, ezért a választás a hosszabb vonalvezetést és jóval nagyobb anyagi ráfordítást követelő hűvösvölgyi irányra esett.

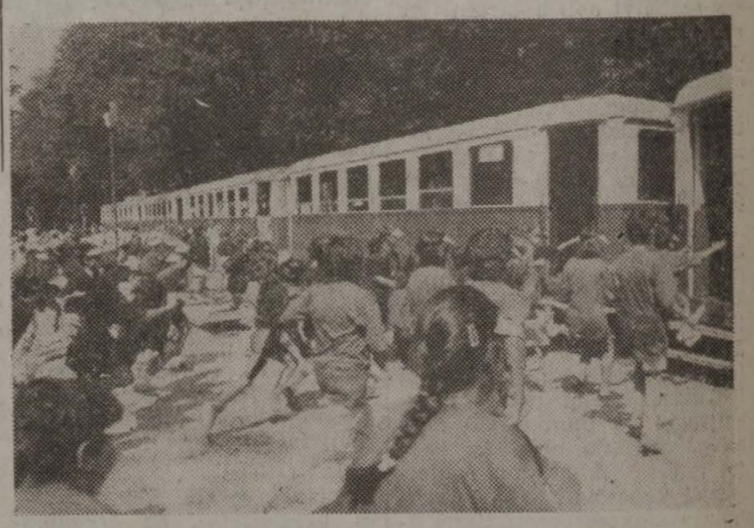
A tervek elkészülte és a kivitelezés kezdete között alig telt el néhány hét, 1948. április 11-én kivonultak a munkabrigádok. A tereprendezést követően Széchenyi-hegytől Normafa megállóhely, Úttörővárosig állomásig állomásig lerakták a vágányokat. *Az első 3,2 km hosszúságú szakaszon 1948. július 31-én közlekedett az első személyvonat.*

A következő év június 24-ig átadták a Ságvári-ligetig tartó 3,6 km hosszú vonalrészt. 1950 augusztusára pedig befejeződött a Hűvösvölgyig vezető 4,5 km-es harmadik szakasz építése is. A 11,1 km hosszú vonal mintegy háromnegyed része ívekben fekszik, amit a két végpont közötti 235 méteres szintkülönbség is magyaráz. *Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a vonatoknak átlagosan 21 ezrelékes emelkedőket kell leküzdeniük.* Hűvösvölgy és Hárs-hegy állomások között — a Kis-Hárs-hegy alá — alagutat fúrtak. A vonal vezetését ugyan a hegy megkerülésével is meg lehetett volna oldani, de utólag bebizonyosodott: alagút nélkül a kisvasút szegényebb lett volna.

A gazdasági pangás, a forgalom csökkenése, az üzemeltetési költségek növekedése a közelmúltban már-már lehetetlenné tette a forgalom fönntartását, a megszüntetést azonban a jelek szerint sikerült elodázni. A jövő azonban bizonytalan a MÁV Széchenyi-hegyi gyermekvasút sorsa még rendezésre vár.

(Thorday)

Játékos utazás



A MÁV Budapesti Üzletigazgatósága, a MÁV Nosztalgia Kft. és a Sü-sü Kft. május 19-én a „Játékos utazás a gyermekvasúton” címmel előzetes gyermeknapi programot rendezett. Az egész napos vetélkedőn közel száz általános iskolás gyerek szórakozott Fotó: Tüttő Tibor

Öntörvényű főnökök

Az utóbbi időben több dolgozó jelezte szakszervezetünknek, hogy munkahelyén gond van a munkabérek kifizetésével. Először arra gondoltunk, hogy a MÁV likviditási problémái miatt, bizonyára késői kifizetés történt. Tévedtünk. Nem kis megdöbbenésünkre, a panaszt tevő dolgozók arról számoltak be, hogy a szolgálati főnök nem engedélyezi, hogy a dolgozók munkaidőben vegyék fel a munkabérüket.

Egynémely szolgálati vezető — sajnos már nem első alkalommal — úgy érzi, egyetlen munkajogi szabálygyűjtemény létezik, mégpedig az, amit ő kitalál, jónak tart és főnöki hatalmát hivatott növelni.

Az 1992. évi XXII. törvény (elfogadva 1992. március 30., hatályba lépett július 1.) ismertebb nevén a Munka Törvénykönyve a munkabér kifizetésének időpontjáról és a kifizetés helyéről is rendelkezik. Megfogalmazásai egyszerűek, szabatosak, egyszóval mindenki számára könnyen érthetőek.

A dolgozói panaszokból ily módon csak arra a következtetésre juthatunk, hogy a MÁV gondokkal tűzdelt hétköznapjai során nem tudott minden szolgálati helyre juttatni egy-egy példányt belőle, vagy ha igen, úgy azt egyes helyeken olvasatlanul őrzik az utókor számára.

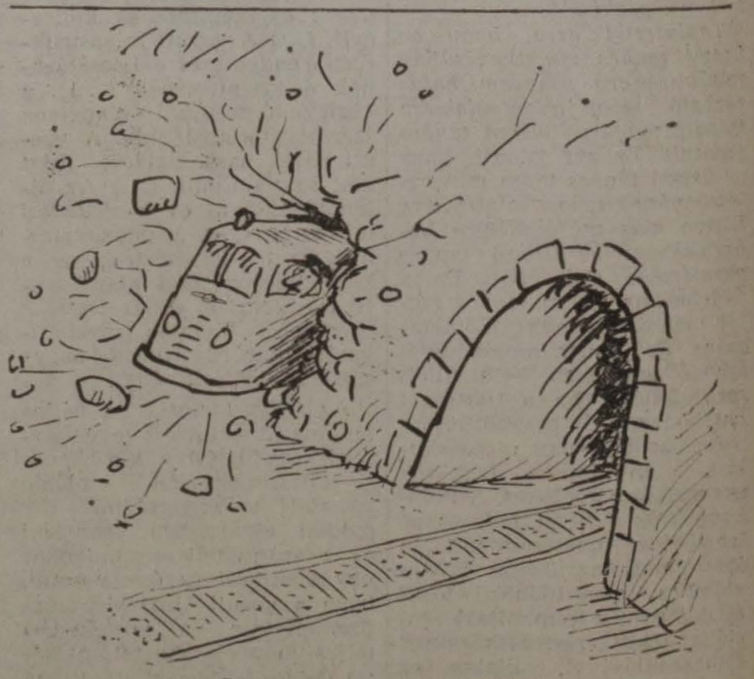
Az egyszerű megoldás érdekében lássuk, mit ír a Munka Törvénykönyve a fenti esetekre.

„158. § (1) A munkabért a munkavállaló munkahelyén, illetve a munkáltató telephelyén kell kifizetni. Italboltban vagy más szórakozóhelyen munkabér csak az ott dolgozóknak fizethető ki, ettől érvényesen eltérni nem lehet.

158. § (2) A munkabért munkaidőben kell kifizetni, kivéve, ha munkaviszonyra vonatkozó szabály eltérően rendelkezik.”

Megjegyzendő, hogy a második bekezdésben megfogalmazott — az eltérésre feljogosító — munkaviszonyra vonatkozó szabály alatt nem egy egyoldalúan kiadott munkáltatói intézkedést kell érteni! Az nem szabály, csak gyakorlat, méghozzá nagyon rossz, ráadásul jogsértő.

Orosz Péter



Ő már kijött az alagútból
(Rák Béla rajza)

„Ha nem tetszik, elmehet!"

Miből él (h)a vasutas?

Ha visszalapozzuk az elmúlt harminc év statisztikáját, könnyen megállapíthatjuk, hogy rövid periódusok kivételével a vasutasok fizetése mindig elmaradt az úgynevezett ipari átlagtól. Nos, ha humorizálni akarnék, örömmel jelenthetném, hogy ennek vége. Mármint az ipari átlagnak. Hiszen ahol a mai napig sikerült a legtökéletesebben „tönkreprivatizálni" az ipar csaknem minden ágazatát, ott nyilván ipari átlagról sem beszélhetünk. A sajnálatos csak annyi, hogy — a száguldó inflációt is figyelembe véve — a vasutasok fizetése ettől nem lett több, a megélhetés pedig az ő számukra is napról napra nehezebb. De miből él ma egy vasutas?

Szakály Sándorné 1978 óta dolgozik az egykor jó forgalmú me álló-rakodóhelyen, Nyírmihálydiban. Mivel összszakvizsgája van, jegykiadói munkaköréhez viszonyítva a 19 ezer forintos alapbére nem mondható alacsonynak. Más kérdés, hogy ezt a pénzt nem duzzasztja túlóra vagy éjszakai pótlék, az adó viszont már a kifizetés előtt lyukat üt a borítékon. Így a családi büdzsébe már csupán 14 ezer 900 forint kerül. Súlyosbítja a helyzetet, hogy a vasúti rendész férjet szívinfarktus miatt leszázalékolták, amiatt alig több mint tízezer forinttal „gazdagítja" a bevételeket. A húszéves leány jelenleg munkanélküli, kemény hatezer forintos „jövedelemmel". Autójuk nincs, az egyetlen „luxuscikknek" tekinthető szerzemény egy színes televízió.

— *Sok helyütt a fizetést nagyszerűen kiegészíti a háztáji vagy valamilyen másodállás, de nekünk egyikhez sincs szerencsénk.* A környéken még főállást is nehéz szerezni. A falu egyetlen „ipara" egy gombatermesztő üzem volt, de már az is megszűnt. Így aztán kénytelenek vagyunk a „hivatalos" fizetésből megélni. Kulturális igények? Jó volna egyszer színházba eljutni, de a jelenlegi körülmények között nagyon kevés rá az esély...

Nagyszekeres kicsiny megálló-rakodóhely a zajtai mellékvonalon. Amikor 1962-ben *Kiss Sándor* állomáskezelőként ide került, még tekintélyes, havi háromszáz kocsit meghaladó teherforgalma volt. De hát ez már csak nosztalgia. Az elszegényedés a nagyszekeresieket is utolérte, kinek jutna eszébe manapság építkezni? Így *Kiss Sándor* feladata mostanában leginkább a vonatonkénti 5-6 utas jeggyel való kiszolgálására szorítkozik. Ehhez viszonyítva a 27 ezer 400 forintos bruttó fizetés nem is hangzik rosszul. Igaz, mire kézbe kerül, ez is átmegy a maga sajátos metamorfózisán és lesz belőle 18 ezer 600 forint.

— A feleségem rokkantnyugdíjas, a fiam már egy éve táppénzen van, egy részeg autós úgy elütötte, hogy nyolc és fél hónapig nyomta a kórházi ágyat. *Mindent összevetve hármunkra jut 34 ezer forint, ami szép pénz lenne, ha nem ötven forintba kerülne egy kiló kenyér.* És az embernek nem csupán kenyérre van szüksége. Üdülni például még az életben egy napot sem voltunk, mert arra valahogy soha nem futotta, hiszen pár éve még csupán hét-nyolcezer forintot kerestem. Az elvégzett munka arányában reálisnak tartom a mostani fizetést, de ha volna rá mód, én szívesen dolgoznék többet, természetesen több pénzért...

Papp Gábor, a nyíradonyi pft.-szakasz pályamunkása hat évvel ezelőtt a vasúttól remélte sorsának jobbra fordulását.

— Mennyi a fizetése?

— Legutóbb nyolcezer forintot vittem haza tisztán, és ebben már benne van a négyforintos órabéremelés is. Most mondja meg, mit lehet kezdeni ennyi pénzzel, amikor az asszony a műtétje miatt nem tud dolgozni, a fiam, a lányom munkanélkülli. *Gyakorlatilag ebből a nyolcezerből élünk négyen.*

— Valamikor úgy tartották, hogy a pályamunkás jövedelmének csak töredéke származik a vasúttól. Mellette ott a föld, a jószág...

— Hát ebből a vasúti fizetésből nem is lehet megélni, ám most már a háztájiból sem. Eddig a tej hozott egy kis pénzt, de hát nem kell a kutyának sem. Ami egyéb megterem az csak arra jó, hogy nem kell a boltban megvenni. Piacra termelni semmit nem érdemes, mert a nyakunkon marad. Örülünk, ha a háztájiból sikerül összehozni évente húszezer forintot. Az a baj, hogy megint csak azok veszik föl a nagy pénzeket, akik az irodában ücsörögnek és fogalmuk sincs milyen munka harmincöt fokos hőségben betonaljakat cserélni.

— A magáé a legkisebb fizetés a szakasznál?

— *Az enyém. De a többiek sem mennek tíz-tizenegyezer forint fölé, illetve van egy „tizenkét ezres" is, de ő már harminc éve van a vasútnál.*

— És ebből a fizetésből ennie is kell annak, aki a pályamunkásokhoz hasonló fizikai munkát végez — veti közbe *Farkas Gábor* előmunkás. — Én csak magamról számolok, a napokban vettem egy konzervet, 97 forintért. Tegnap egy szelet disznósajtot hoztam, 95 forint. És ha nem szégyellem, reggelire megeszem az egészet.

— Szóval az a tény, hogy a pályamunkásokat nem tekintik igazán vasutasoknak, a fizetésből is kiderül?

— Majdhogynem senkinek, semminek nem tekintenek bennünket. *Vagy ha tekintenek is, a vasút legaljának, hogy valahol azért mégis legyen helyünk.* Itt a jó példa, mennyire becsülnek minket. Harminckét éve vagyok a pályafenntartásnál, mióta az eszemet tudom, mindig kaptunk valami kiküldetésfélét, hiszen nem idebent dolgozunk. Ez a fizetéskor jelentett úgy nyolcszáz forintot. Tavaly elvették, anélkül, hogy egy szóval tájékoztattak volna. Amikor rákérdeztünk, azt válaszolták, nem jár, csak akkor, ha más szakasz területén dolgozunk. Hát ha nem jár, akkor eddig miért adták? Ha pedig jár, akkor miért vették el?

— Van egy másik problémánk is — folytatja *Farkas Gábor*. — Köztudott, hogy a vonatokról minden szemét, minden szenny a vágányok közé hullik. *Jó volna valamiféle vegyelemzést végezni, mit lélegeznek be a pályamunkások, amikor ez a fertő a nyári melegben bomlani, párologni kezd.* Ennél jobb körülmények között dolgozóknak is fizetnek veszélyességi pótlékot, a pályamunkás legalább nyaranta miért nem érdemli meg? Kint a vonalon nincs mosdási lehetőség, azzal a kézzel esznek, amivel nemrég még a slamasztikában turkáltak. Védőkesztyűben nem lehet dolgozni, mert az embernek nyáron belerohad a keze. Meg itt a védőital. Annyi pénze sincs a vasútnak, hogy szódásballont cseréljen? Reggel kiviszünk két kanna vizet, aztán megpróbáljuk beosztani. Ha nem elég, akkor valaki elballag a néhány kilométerre lévő kútig, de a többiek addig dolgoznak helyette. *Mert azt mondanom sem kell, hogy vízhordóra sem telik.*

— Létszámstop van a pééfténél — ismerteti a hátterét *Barsi László* pályamester. — Megállapították ugyan, hogy vágánykilométerenként hány embert kell elosztani, de több mint egy éve nem vehetünk föl senkit. A nyíradonyi szakaszhoz 70 kilométernyi vonal tartozik, erre jut 2 előmunkás, 3 pályamunkás és 5 vonalgondozó. Utóbbiak 18-20 kilométernyi pályarészt járnak be naponta, mondhatni, az a legfőbb gondjuk, hogy munkaidőn belül végigérjenek. Az említett nyolc pályamunkás csak akkor igaz, ha senki nincs szabadságon, vagy betegállományban. Csakhogy ilyesmi ritkán fordul elő. Ha olyankor akad nehezebb munka, vagy nem tudjuk elvégezni, vagy föl kell rúgnunk mindenféle munkavédelmi előírást, a saját kontónkra kell dolgoznunk. És ha ezt szóvá tesszük, könnyen odavágják az embernek: *ha nem tetszik, el lehet menni...*

Én tartok attól, hogy akkor sem lenne könnyű föltölteni a létszámot, ha megszűnne a létszámstop. Mostoha körülmények között végzett nehéz munkáért és ennyire minimális fizetésért ma már nagyon kevesen adják el magukat. Mert akik a pályamunkások fizetési rendszerét kiötlötték, talán nem is tudják, hogy amikor szabadban húsz fok hideg van, a vágányok között mínusz harminc. Amikor nyaranta 30 fokos a meleg, a vágányok között legalább 50 fokot mutat a hőmérő...

Thorday Zoltán

AZ UTASOK IS...

Május 17-én Kaposvár állomás nemdohányzó várótermében véradó napot rendezett a kaposvári vérellátó központ, az állomásfőnökség, az üzemegészségügyi szolgálat közreműködésével.

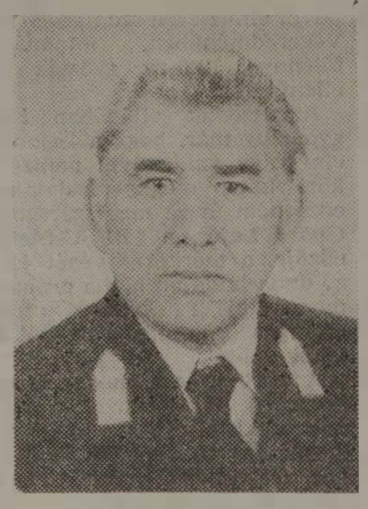
A helyiek tájékoztatása szerint csak az idegenek számára meglepő, hogy vasúti várótermekbe szólítják a vért adni szándékozókat, köztük az utasokat. Ezt a módszert évek óta alkalmazzák, korábban nagyobb eredményességgel.

A vérellátó központ jelen lévő, véradást irányító orvosnője szerint 34-en adtak vért aznap 13 óráig. Ebből 28-an vasutasok voltak.

Fuvart szereznek a vasútnak

Beszélgetés egy kitüntetett állomásfőnök-helyettessel

Nemzeti ünnepünk március 15-e alkalmából a MÁV vezérigazgatója példamutató munkájukért 71 vasutast részesített dicséretben. Köztük volt *Tokovics József*, Orosháza kereskedelmi állomásfőnök-helyettese. Vele beszélgettünk pályafutásáról, életéről.



Tokovics József első benyomása a vasútról nem a legkedvezőbb volt. Szüleivel együtt a Felvidékről telepítették át őket az Alföldre, két hétig vasúti kocsiban éltek. Tótkomlóson telepedtek le. Az érettségi után ismerőse tanácsára 1954 őszén mégis a vasúthoz adta be felvételi kérelmét. Orosházára vették fel gyakornoknak, itt szerezte meg szakvizsgáit. Forgalmi szolgálattevőként dolgozott Gádoroson, Homokon, Tótkomlóson, majd a tisztképző után 1964-ben visszakerült Orosházára. Közben megnősült, elkezdett építkezni.

A forgalom irányítását és a szabadideji kőműves-segédmunkát nehezen tudta összeegyeztetni, s ennek hatására 1964-ben átkerült a kereskedelmi szolgálathoz. *Árupénztáros lett, később az üveggyárba került, ahol 14 évig szintén árupénztáros volt.* Előbb egyedül, aztán ahogy a forgalom emelkedett, úgy nőtt az üveggyárban dolgozók száma. Hosszú évekig kereskedelmi hivatalnokként irányította a munkát, majd nyugdíjazások, betegségek miatt visszakerült az állomásra, helyettesítette a kereskedelmi főnök-helyettest.

Nehéz időszak volt ez életében, hiszen az állomási munkát nem ismerte annyira, mint kint a gyári tevékenységet. De voltak segítői, jó kollégái, akik átsegítették ezen az időszakon. 1985-től kereskedelmi állomásfőnök-helyettes.

— Hány ember munkáját irányítja?

— Jelenleg 42-ét, de amikor volt forgalmunk, közel 60-an dolgoztak a kereskedelemnél. Munkánk sajnos az utóbbi időszakban megcsappant. Amíg öt évvel ezelőtt feladásunk átlagban napi 50 kocsi volt, addig napjainkban 2-3 kocsi, ma például csak egyet raknak meg. *Még jó, hogy az üveggyárban nem állt meg a munka. Folyamatosan rakodnak.* Két éve épült a Hunguard Rt. üveggyára, amely minden héten megrak egy szerelvényt. A vonat hétfőn indul Veronába síküveggel megrakva és vasárnap jön vissza.

Leadási forgalmunk is csak az üveggyárnál érdemel említést. Az alapanyag-ellátáshoz érkezik homok, kőliszt, dolomit, szóda. Itt bent, az állomáson a Barneválnak, a Tüzépnek, a MOL-nak érkezik kis létszámú kocsi. Jellemző adat a forgalmunkra: a korábbi években csak exportra 60 ezer tonna cukorrépa ment el állomásunkról, az elmúlt kampányban egyetlen kocsit sem raktunk meg.

— Egy kereskedő-vasutas mit érez ilyenkor?

— *Őszintén mondom, fáj a szívünk. Mi azt szeretnénk, ha folyamatos lenne a rakodás, lenne munkánk. Senkinek sem jó ez a mostani állapot.*

— Mit lehet tenni?

— Munkatársaimmal járjuk a vállalatokat, próbálunk fuvart szerezni a vasútnak. Örülünk minden egyes igénynek. Sajnos nagy konkurenciát jelentenek a közúti vállalkozók, akik áraikkal megelőznek bennünket. Tajóról azért mégis sikerült egy kis fuvart szerezni. Kedvezőnek ítélem az üveggyárak termelését, elképzeléseit, amelyek újabb külföldi fuvarokat hoznak nekünk is.

— Személyforgalmuk?

— Orosháza város vonzása érződik forgalmunkon. Az itt lévő üzemek, iskolák vonzzák az utasokat. Egy-egy reggeli csoportnál 300-400 utas fordul meg állomásunkon. A felvételi épület átépítése miatt rosszabb körülmények között tudjuk fogadni utasainkat, de ők megértőek, bíznak a minél előbbi átadásban.

— Szabad idejében mit csinál?

— Abból van a legkevesebb, hiszen a nappali órákban mindig itt vagyok. Szeretem ezt a munkát, soha nem bántam meg, hogy átjöttem a kereskedelemhez. Orosházán kertes házban lakom, így esténként mindig találok elfoglaltságot. Van egy kis szőlő, pár gyümölcsfa, lehet kertészkedni. Hétvégeken pedig meglátogatom három unokámat, ami igazi kikapcsolódást jelent.

Gellért József

MÁV, BKV és Volán közlekedési közösség

Közlekedési szakemberek tanácskoztak május 17-én és 18-án Budapesten, a MTESZ Kossuth téri székházában. A tanácskozáson részt vett *Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, *Demszky Gábor* főpolgármester és *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója. A résztvevők a MÁV, a BKV és a Volán részvételével megalakítandó közlekedési közösségről is kaptak tájékoztatást.

Mint az a tájékoztatóban is elhangzott, a közös társulás nagyon sok előnnyel járna. Létrehozásával legtöbbet az utasok nyernének. Hogyan? *Megrövidülne az utazási idő, s olyan közlekedési csomópontok jönnének létre, ahol a tömegközlekedési járatok találkozása révén jelentősen javulnának a csatlakozási lehetőségek.* Ily módon még a párhuzamos közlekedést is ki lehetne küszöbölni és még — ez sem mellékes! — a tarifák is olcsóbbak lehetnének.

A nyugat-európai országokban jószerével már minden nagyvárosban megalakult a megfelelő társulat. A szomszédos Ausztriában is bevált a rendszer. Az új menetrend életbelépése óta honfitársainknak is módjukban áll a kipróbálása.

A tanácskozás résztvevőinek egy csoportja (Tüttő Tibor felvétele)

Vezető közlekedési szakemberek szerint magyarországi bevezetése a szakminisztériumon és a főpolgármesteri hivatalon múlik.

Szöveg: **Visi Ferenc**

Levélváltás a nők nyugdíjkorhatára ügyében

A közelmúltban szakszervezetünk alelnöke *dr. Péter Mihály* az alábbi levelet küldte *dr. Surján László* népjóléti miniszternek.

Tisztelt Miniszter Úr!

Szakszervezetünk nevében tisztelettel kérünk szíves állásfoglalást az alábbi kérdésben:

A nők nyugdíjkorhatárának emelésére vonatkozó törvénymódosítás kapcsán mind több azon ötvenéves nő munkavállalók száma, akiknek előnyugdíj, illetve korengedményes nyugdíj megállapítására vonatkozó kérelmét elutasítják. E nődolgozók megélhetése, illetve foglalkoztatása veszélybe került.

Mi úgy gondoljuk, hogy a jogalkotónak nem volt ilyen szándéka. A törvény szó szerinti értelme szerint a korhatár csak 1995. évtől emelkedik, addig a nyugdíjkorhatár nők esetében 55 életév.

Tudomásunk szerint Miniszter úr is rugalmas értelmezésre szólította fel a jogalkalmazókat, ennek ellenére — tapasztalataink szerint — a követett gyakorlat merev. A fentiekkel kapcsolatban tisztelettel kérjük Miniszter úr szíves állásfoglalását és intézkedését.

◇

Tisztelt Péter Mihály Úr!

Tudomásunk van arról, hogy a női korhatár 1995. évtől történő emelése a társadalombiztosítási igazgatóságoknál problémát okoz valamennyi korhatár betöltése előtti kedvezményes ellátás jogosságának megítéléséénél.

A jogalkotóknak valóban nem volt olyan szándékuk, hogy váratlanul, egyik napról a másikra olyan helyzetbe hozzák a nőket, hogy megszerzett kedvezményeiknek ne tudjanak érvényt szerezni. Hiszen a női öregségi nyugdíjkorhatár változtatásánál is lehetővé kívánjuk tenni a rugalmas nyugdíjba vonulást azok számára is, akik semmiféle kedvezményre nem jogosultak.

A társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény 39. §-ának (5) bekezdése kimondja, hogy a korhatár betöltése előtti nyugdíjba vonulás lehetőségéről és feltételeiről külön törvénynek kell rendelkeznie.

Dr. Surján László

◇

Lapunk 9. számában tájékoztattuk olvasóinkat, hogy a nők előnyugdíj, illetve korengedményes nyugdíj megállapítására vonatkozó kérelmét a társadalombiztosítási szervek elutasították, arra való hivatkozással, hogy felemelték a nyugdíjkorhatárt.

A Vasutasok Szakszervezete ebbe nem tudott belenyugodni. E tárgyban több lépést tettünk az érintettek érdekvédelmében. Legfelsőbb szinten *Surján László* népjóléti miniszter úrnál kezdeményeztük a vonatkozó törvény módosítását. A miniszter úr átérezve a kérdés fontosságát soron kívül intézkedett, a parlament már megszavazta javaslatát. Ennek értelmében nincs akadálya annak, hogy létszámleépítés kapcsán az 50 éves nődolgozó korengedménnyel nyugdíjba vonuljon, és annak sincs akadálya hogy azon nődolgozónak, aki legalább hat hónapja munkanélküli, előnyugdíjat állapítsanak meg.

Miniszter úr *dr. Péter Mihály* alelnök úr részére írt levelében arról is tájékoztat, hogy külön törvény rendezi majd a korhatár betöltése előtti nyugdíjba vonulás lehetőségét.

A Vasutasok Szakszervezete továbbra is napirenden tartja a rugalmas nyugdíjba vonulás lehetőségének megoldását.

A női vízilabda ob I. bajnoka a BVSC-Steffl csapata lett

A női vízilabda ob I. fináléját május 23-án és 24-én, szombat és vasárnap rendezték a BVSC Szőnyi úti uszodájában. A bajnoki címért és a helyezések eldöntéséért öt csapat — a BVSC, a Szentes, a Vasas, az OSC és az Eger — pólós lányai mérték össze tudásukat. Közülük a tavalyi bajnok és BEK győztes *Hungerit-Szentesi SC* és a házigazda *BVSC-Steffl* pályázott legnagyobb eséllyel a bajnoki aranyért. Ez érthető, hiszen a két csapat tucatnyi játékost ad a válogatottnak. A vasutascsapatból *Szalkay, Dancsa, Takács, Rafael* és *Kertész*, a Szentesből *Huff, Vincze, Tóth Noémi* és *Rónaszéki* volt tagja a legutóbbi Európa-bajnokságon aranyérmet nyert magyar válogatottnak.

A két bajnok-esélyes a szombati fordulóban egyformán két-két győzelmet aratott. A BVSC az OSC-t 12:5-re, a Vasast 14:5-re verte. A Szentes az Eger ellen 18:7, az OSC ellen pedig 12:9 arányú győzelmet aratott.

A döntés vasárnap délelőttre maradt. A két csapat egymás ellen ekkor szállt vízbe. A bajnoki tabellát egy pont előnnyel vezető házigazda vasutasoknak már a döntetlen is a bajnoki aranyat jelentette volna. Ennyivel azonban nem érték be.

A mezőny kiemelkedően legjobb két csapata, a várakozásnak megfelelően, nagy csatát vívott. Az elején a vendégek vezettek. Ám a BVSC-nek sikerült ledolgoznia hátrányát. Ekkor — 6:6-os állásnál — még több mint 4 perc volt hátra. A hajrát a vasutascsapat bírta jobban, s válogatottjainak remekbeszabott góljaival elhúztak a szentesiektől. Végeredményben, imponáló fölénnyel, 10:6-ra győzték le ellenfelüket.

Az uszodák világában hagyomány már, hogy a bajnoki cím vagy valamelyik nemzetközi kupa megnyerésekor az edző nem ússza meg szárazon. *Györe Lajos*, a BVSC-Steffl edzője, a mérkőzés végét jelző duda hallatán hiába próbált menekülni. Tanítványai utolérték és örömükbe ruhástól a vízbe dobták.

A parton és a medencében hosszú percekig tartott a bajnokcsapat ünneplése. A játékosok és szakvezetőik boldogan ölelgették egymást. Az edző sem bosszankodott a váratlan fürdőzés miatt. Ruhájáról még csorgott a víz, amikor elégedetten nyilatkozta:

— *Ami tavaly nem sikerült, azt a lányok fegyelmezetten, taktikusan most megoldották. Ezúttal a szentesiek legeredményesebb játékosára Rónaszékire jobban odafigyeltek és így többször is megakadályozták a kapura lövésben, a támadások szervezésében.*

Györe Lajos a játékosok kiemelkedő teljesítményének értékelésekor azt is elmondotta, hogy a siker kiharcolásához a szakosztálytól és az egyesület vezetőitől is minden segítséget megkaptak. A bajnoki cím kivívásával a szponzoroknak is sikerült meghálálni a támogatást. Hogy kik voltak a siker kovácsai? Íme a névsor: *Dancsa Katalin, Gál Katalin, Gyuris Katalin, Kertész Alice, Mazug Angelika, Miklósfalvy Éva, Rafael Irén, Rédeni Katalin, Sára Andrien, Szalkay Orsolya, Szolga Edit, Szentkereszti Gabriella, Takács Ildikó, Varga Zita.*

V. F.

Vasutas-egyesületek tanácskozása

A nyolc kiemelt vasutas-sportegyesület — a BVSC, a Debreceni VSC, a Miskolci VSC, a Nyíregyházi VSE, a Szombathelyi MSE, a Szolnoki MÁV, a Pécsi VSK és az SZVSE — vezetői minden évben más-más helyszínen tartják tanácskozásukat. Idén május 19-én, a Szegedi VSE volt a házigazda.

Halász Antalnak, az SZVSE ügyvezető elnökének tájékoztatója után értékelték a vasutas-sportegyesületek helyzetét, szerepét a magyar sportmozgalomban. A tanácskozás vitájában részt vett *Szabó Miklósné*, a vezérigazgatóság szociálpolitikai osztályának vezetője, aki ismertette a MÁV vezetésének álláspontját az egyesületek további támogatásáról, annak lehetőségeiről. Szólt arról is, hogy az önkormányzatoknak az eddigieknél több támogatást kell adni a vasutas-egyesületeknek, mivel azok nemcsak kizárólag a vasutasok sportigényét elégítik ki, hanem az érintett városokét is.

Sajnos valamennyi egyesület nehéz helyzetben van, de a Szegedi VSE még közöttük is rosszabb körülmények között működik. Ezért a jelenlévő egyesületi vezetők a város napilapjában nyílt levelet fogalmaztak meg Szeged város önkormányzatának, amelyben figyelmükbe ajánlották az SZVSE súlyos helyzetét, kérték anyagi támogatásukat.

A tanácskozáson a vasutas-sportegyesületi liga új vezetőséget választott. Az elnök *Csigó Szabolcs* (Szombathelyi Haladás VSE), alelnök *Hollói Tamás* (Szolnoki MÁV) és a titkár Halász Antal (SZVSE) lett.

(Gellért)

Vasutas cukorbetegek klubdélutánja

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete május 21-én, a MÁV Budapesti Központi Rendelőintézet VI. emeleti tanácstermében klubdélutánt rendezett. A szakmai előadásokkal, valamint diabetikus termékek bemutatójával, kóstolóval egybekötött rendezvénynek nagy sikere volt. Hasonló klubdélutánt tervez a hatvani csoport július végén, melyet cukor-, és vérnyomásmérésekkel kötnek össze.

A zsúfolásig megtelt helyiségben elsőként *dr. Dömötör Erzsébet*, a MÁV Központi Rendelőintézet diabetikus gondozójának vezetője köszöntötte a résztvevőket. Ezt követően *dr. Kautzky László*, a Budakeszi Tüdőszanatórium általános főorvosa a cukorbetegség szövődményeiről, *dr. Tamás Judit*, a MÁV-kórház főorvosa a cukorbetegek életmódjáról, táplálkozásairól, a betegség megelőzéséről tartottak előadást.

Köszönet a gyógyításért

Feleségem a közelmúltban Hévízre, a MÁV Rehabilitációs és Reumatológiai Intézetbe kapott beutalást. Közel egy hónapi ott-tartózkodása alatt arról győződhettünk meg, hogy az intézet dolgozói, élükön *dr. Stark Ferenc* főorvossal, mindent elkövetnek a beutaltak gyógyulásáért és azért, hogy a betegek otthon érezzék magukat. Előfordult, hogy a beteg gyógyulása érdekében Budapestről kellett gyógyászati eszközt hozatni.

Köszönet érte a főorvos úrnak és az intézet valamennyi dolgozójának.

Dr. Gyöngyösi Tibor
ny. MÁV főtanácsos

Fogyasszunk több nyers ételt!

A táplálkozás és tápérték egész titkának a kulcsa a friss, zöld levélben van, amelyet növényi ősjelenségnek nevezett a vegetáriánus *Goethe*. A napjainkban már szerencsére hazánkban is népszerűbbé váló natúrkonyha is előtérbe helyezi a növényi táplálkozást, és az élelmi anyagok fele részét nyersen használja fel. A nyers koszt azonban nemcsak gyümölcsökből és zöldségekből áll. Ide tartoznak a magvak, fűszernövények, a hidegen sajtolt növényi olajok, továbbá a nyers tej, a savanyított tejtermékek is.

Ilyenkor, nyár elején már bővelkedik a piac friss zöldségekben, könnyebb a dolga a natúrkonyhát vezető háziasszonynak. Mielőtt azonban bármilyen növény feldolgozását elkezdenénk, arra is gondolni kell, hogy a sütés, a főzés, a párolás mit művel táplálékunkkal. *A fehérjék és aminosavak például 43 °C-on átalakulnak, a hőre érzékeny vitaminok nagy része tönkremegy.* Minél természetesebb és teljesebb állapotban hagyjuk meg a táplálék biológiai szerkezetét, az annál értékesebb. Szokjuk meg a friss gyümölcsök, nyers zöldfélék főétkezés előtti fogyasztását. Az éhgyomorra megevett nyers élelmi anyag hatóanyagai ugyanis gyorsan és eredményesen szívódnak fel, megakadályozva egyébként a főtt étel elfogyasztása utáni vérkép jelentős megváltozását, a fehérvértestek ugrásszerű elszaporodását az emésztési folyamat során. Nemcsak az a fontos tehát, hogy fogyasszunk nyers ételeket, hanem az is, hogy azt mindig az étkezések (reggeli, ebéd) előtt költsük el.

A sokoldalú elkészítésre alkalmas különféle salátákat lehetőleg ne rontsuk el cukros, ecetes vízzel! (Kivétel az almaecet.) Hasznos valamilyen hidegen sajtolt növényi olajjal leönteni, fűszerekkel ízesíteni.

Szinte egész nyáron, őszön gazdagíthatja nyers étrendünket a következő, könnyen és gyorsan elkészíthető, vitaminokban igen gazdag salátatál:

Hozzávalók, 4 személyre: 1 kígyóuborka, 3 zöldpaprika, 3 nagyobb paradicsom, 2 fej lilahagyma, 2 szál sárgarépa, 10 dkg zöldborsó, 1 pohár tejföl, 1 evőkanál tökmag- vagy napraforgóolaj, 2 evőkanál lenmag, 1 evőkanál szezámmag, fél csokor petrezselyem, só.

A zöldborsót megpároljuk, a többi zöldségfélét nyersen tesszük a tálba. A megmosott uborkát héjastól vékony karikákra szeljük, a sárgarépát lereszeljük, a paradicsomot héjastól kockára, a zöldpaprikát karikákra vágjuk. A lilahagymát apró kockára metéljük. A tejfölt kikeverjük a tökmagolajjal, kevés sóval, és az összekevert zöldségekre öntjük. Legalább egy órát a hűtőben érleljük. Tálalás előtt szórjuk meg a petrezselyemmel, lenmaggal és a szezámmaggal.

— ar —

Autószállító vasúti kocsik

A kelet-németországi Niesky Vagongyár GmbH, a felső-bajorországi Wolnzachban működő Altmann Szállítmányozási Vállalat részére teljesen zárt, emeletes autószállító vasúti kocsit fejlesztett ki. Az új vasúti járművet Translogónak keresztelték el, és prototípusát már bemutatták a műszaki és szállítási szakembereknek.

A háttérben azok a szándékok húzódtak meg, hogy a személyszállító közúti járművek vasúti szállításánál az eddigi nyitott kocsis szállításhoz képest a károkat csökkentsék, s a jövőben a nyitott, emeletes autószállító vagonokban személyszállító közúti járműveket már ne szállítsanak.

Ugyanakkor a zárt, emeletes autószállító járművekkel elsősorban az autók konzerválását és a megérkezés után a konzerváló anyagok eltávolítását akarják elkerülni, s ezzel költséget lehet megtakarítani. Az új elképzeléssel a környezetvédelmi szempontokat is jobban lehet érvényesíteni. Az olyan szállítás közbeni károk, mint a kődobálás vagy kőfelverődés, a felsővezetékről lehulló szikrák, a szállított járművek feltörése és az egyre terjedő vandalizmusból eredő autókárok a zárt szállítással szinte teljesen elkerülhetők.

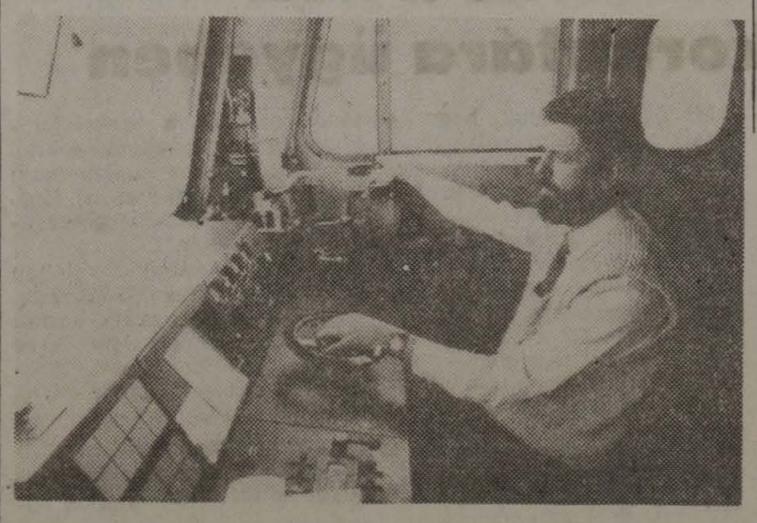
Az emeletes, zárt, autószállító jármű gyakorlatilag két, szorosan kapcsolt kéttengelyes vasúti kocsiból áll. A két kapcsolt kocsi hossza 25,5 méter, melynek a két rakodófelületén összesen 12 személygépkocsit lehet elhelyezni. Az eltolható tető, a megfelelő magasságba állítható felső rakodófelület megkönnyíti az autók ki- és berakását.

Az első száz ilyen rendszerű, dupla rakodóterű autószállító vasúti kocsi mintegy 21 millió német márkába került és már az egészet legyártották a Niesky Vagongyárban. Ezeket az egykori keletnémet vasút, a Deutsche Reichsbahn (DR) magánkocsiként helyezte üzembe, és valamennyit Stollberg pályaudvarra állomásították. Az Altmann szállítmányozási cég ezekkel az emeletes vasúti kocsikkal új BMW személyautókat szállít Regensburgból Veronába.

O. K.

Pénzjutalom a belügyminisztertől

Tóth Jánosné záhonyi vasutas özvegy, *Boross Péter* belügyminisztertől meghívót kapott, hogy anyák napján utazzon Budapestre a Belügyminisztériumba. Lánya kíséretében utaztak a fővárosba, ahol a miniszter személyesen adta át az emléklapot és pénzjutalmat abból az alkalomból, hogy fiai a Határőrség soraiban teljesítettek szolgálatot.



Gyulai György, a Pécs felé robogó gyors villamos mozdonyának vezérállásában
(Tüttő Tibor felv.)

Csehországban bővült az Euro- és InterCity-hálózat

A cseh vasutasok — a Cseh és Szlovák Köztársaság szétválása után — gyors tempóban látott hozzá a nemzetközi forgalom színvonalának javításához. Ennek első eredményei már a május 23-án életbe lépett új menetrendben nyomon követhetők.

A nemzetközi expresszvonat-hálózatban Csehországban eddig csak az *Antonin Dvorák*, a *Vindobonna* és a *Porta Bohemica* közlekedett. Az új menetrendben már hét csehországi expressz közlekedik. Ezek a következők: az *Antonin Dvorák* (Prága—Bécs), a *Sobieski* (Varsó—Prága—Bécs), a *Albert Einstein* (a svájci Interlaken és Prága), a *Comenius* (Prága—Hamburg), a *Vindobonna* (Berlin—Prága—Bécs), a *Hungária* (Berlin—Prága—Budapest) és a *Porta Bohemica* (Prága—Hamburg).

Az InterCity kategóriában kevesebb, három expresszjárat közlekedik. A *Prága* a cseh főváros és Varsó, a *Franz Kafka* és a *Karlstein* — ez utóbbi két vonat új — Prágát Németország több nagyvárosával köti össze. **(vf)**

ÁLLÁSAJÁNLAT

Megüresedett, illetve betöltetlen munkakörökre a MÁV áthelyezéssel munkavállalókat keres.

Budapest Távközlési Főnökség: számviteli vezetőt. **Kőbánya-Felső Állomásfőnökség:** vonatátvevőt, váltókezelőt, térfelvigyázót, kocsirendezőt. **Pestlőrinc Állomásfőnökség:** forgalmi szolgálattevőt, váltókezelőt. **Budapest-Ferencváros Állomásfőnökség:** kocsirendezőt, váltókezelőt, vonatfel- és átvevőt, forgalmi szolgálattevőt, raktárnokot. **Érd Állomásfőnökség:** forgalmi szolgálattevőt, személypénztárost. **Budapest Számviteli Főnökség:** pénzügyi ügyintézőt. **Székesfehérvár Pft. Főnökség:** éjjeliőrt, pályamunkást. **Budapest-Nyugati Szertárfőnökség:** raktárkezelőt, lángvágó szakmunkást vagy betanított munkást, bontótelepi segédmunkást, telepőrt. **Terézvárosi Pft. Főnökség:** pályamunkást (újfelvételes is). **Győr Pft. Főnökség:** pályamunkást (újfelvételes is). **MÁV Központi Osztószertár:** rendészt, raktári munkást, ügyviteli alkalmazottat.

Érdeklődni lehet: Budapesti Üzletigazgatóság, munkaügyi, humánpolitikai osztály, *Czihóné.* Telefon: 01/15-47 vagy 114-3899.

Lakáscsere

Elcserélnénk, vagy eladnánk 220 négyszögöles telken lévő háromszobás családi házunkat Dunaharasztiban. Kérnénk 1 plusz félszobás — lehet panel, de akkor Kelenföldön — öszkomfortos szövetkezeti lakást. Érdeklődni lehet munkaidőben: a 01/36-19-es üzemi telefonszámon **Párdányi Gézánál.**

Elcserélnénk 32 négyzetméteres egyszobás komfortos, kertes MÁV-bérlakásunkat kétszobás, hasonló jellegű lakásra (tanácsi lakás is érdekel.) Érdeklődni lehet: **Nagy Zsolt** Budapest, Keresztúri út 39—41. III. ép. fsz/3.

Eladó üdülőkörzetben, Budapesttől 60 km-re Tass központjában másfél szobás, komfortos kertes családi ház, állattenyésztésre alkalmas melléképületekkel. Irányár: 950 ezer forint. Érdeklődni lehet munkanapokon: a 06/76-351-758-as telefonszámon **Molnárnénál.**

Elcserélnénk 37 négyzetméteres kertes, déli fekvésű, első emeleti másfél szobás, komfortos, megvásárolható vállalati bérlakásomat hasonló MÁV-, vagy önkormányzati Budapest környéki lakásra. Érdeklődni lehet: 19-77, vagy a 122-1895/187-es telefonszámon 8-tól 16 óráig.

Eladom vagy elcserélem ceglédi, 49 négyzetméteres, 2 szobás összkomfortos öröklakásomat budapesti hasonló lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 134-2771-es városi vagy a 14-37-es üzemi telefonszámokon munkaidőben.

Elcserélném kizárólagos kerthasználattal rendelkező Budapest XV. kerület, Mentő u. 8. földszint 2. szám alatti 36 négyzetméteres, 1 szobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti nagyobb, lehetőleg kertes MÁV-bérlakásra, megegyezés szerint. Érdeklődni lehet napközben: a 41-72, vagy a 113-8414-es telefonszámokon **dr. Szabó Attilánál.**

Elcserélném Kálvin térnél levő harminchat négyzetméteres, komfortos, teakonyhás, MÁV-bérlakásomat — lehetőleg megvásárolható — nagyobb lakásra, vasutassal. Pest környéki is lehet. Érdeklődni lehet levélben: **Lőrincz Béláné,** 1088 Budapest, Múzeum u. 11. címen.

Elcserélném 3 szobás komfortos, 90 négyzetméteres, szép, világos, budapesti MÁV-lakásomat másfél-kétszobás önkormányzati lakásra, vagy Budapesthez közeli kertes házra. Érdeklődni lehet: **Both Zoltánné,** Budapest, Fiumei út 24/C.

Elcserélném Baross téri 46 négyzetméteres, gázfűtéses, parabolaantennás, komfortos MÁV-szolgálati lakásomat legalább 2 szobás lakásra Budapesten vagy vonzáskörzetében MÁV-dolgozóval, vagy nyugdíjassal. Érdeklődni lehet: **Kovács,** 1087 Budapest, Baross tér 11/C I/5.

Elcserélném 2 szobás, gázkonvektoros, igényesen felújított, 51 négyzetméteres I. emeleti MÁV-lakásomat hasonló komfortfokozatú egy vagy másfél szobás tanácsi, vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra. (Más megoldás is érdekel.) Érdeklődni lehet: a 62/436-384-es telefonszámon.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepen lévő (XV. Vasutasház u. 1.) 47 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: **Sosztákné,** 28-39, 29-50-es üzemi telefonszámokon.

Elcserélném tatabányai 78 négyzetméteres, komfort nélküli MÁV-lakásomat (földszintes) bármilyen budapesti egyszobás komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: **Tóth István** 18-51-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Gyáli út 15/B szám alatti 35 négyzetméteres, szoba-hallos, komfortos MÁV-lakásomat dunaújvárosi másfél vagy kétszobás állami lakásra vagy környékbeli kis házra, kizárólag aktív MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 25/12-198-as telefonszámon, az esti órákban.

Elcserélném kazincbarcikai 59 négyzetméteres, két és fél szobás tanácsi lakásomat budapesti egyszobás lakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/36-72, 38-81-es üzemi telefonszámokon, **Jakab Vincénél.**

Elcserélném 53 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon **Szabó Andrásnénál.**

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila lakótelepi garzont két szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben: a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 269-7746, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5822 Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. JÚNIUS 18.

Sajtótájékoztató az üt-választásokról

Az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezetek fölényes győzelme

Június 10-én sajtótájékoztatót rendezett az MSZOSZ abból az alkalomból, hogy lezárultak az üzemitanács-választások. A Magyar Szakszervezetek Országos Tanácsának sajtófőnöke, *Bálint Attila*, bevezetőjében felelevenítette az üzemi tanácsokkal kapcsolatos legfontosabb tudnivalókat. Azt, hogy az üt a részvétel, a beleszólás intézménye. Olyan intézmény, amely a vállalati menedzsmenttel összedolgozva biztosítja a munkabékét. Az üzemi tanácsot mindenről tájékoztatni kell, mindenbe betekinthet — ha kéri —, kötelesek számára megadni a szükséges információkat. *Véleményezi a döntéseket, együttdöntési jog illeti meg a jóléti kiadások felhasználásában, a jóléti célú épületek hasznosításában.* Véleményezi a munkavédelemmel, a privatizációval, a képzéssel, a szabadságolással kapcsolatos terveket. Átfogja az üzemi világot.

Az üzemitanács-választás eredményének következménye a szakszervezetek reprezentativitása, a kollektív szerződéskötés jogosultsága és a vagyon elosztása, használata.

Az üzemi tanácsok működésében lényeges lesz a szakszervezet és az üt kapcsolata, együttműködése. Ezt ugyan törvény szabályozza — emlékeztetett *Bálint Attila* —, de együtt kell tisztázni, értelmezni, kialakítani.

A sajtótájékoztatón az ágazati, szakmai szakszervezetek vezetői számoltak be a választások eredményeiről. Ezek összesítéséből kiderül, hogy az MSZOSZ tagszervezetei elsöprő sikert arattak. Mindenhol elérték a reprezentativitáshoz szükséges szavazati arányt, és nagyon sok helyen azt a 65 százalékot is, ami lehetővé teszi, hogy egy-egy munkahelyen önállóan is megkössék a kollektív szerződést. *A választások gyakorlatilag minden munkahelyen érvényesek voltak. A részvétel általában 80 százalék körül mozgott.*

Még a nem végleges adatokból is nyilvánvaló, hogy az ágazati szakszervezeti vagyon legnagyobb része az MSZOSZ-hoz tartozó szakszervezeteknél marad. A törvény szerint most a vagyon használatbavételének jogát, egy következő üzemitanács-**választás után a tulajdonjogát** osztják el.

Vessünk egy pillantást az ágazati, szakmai szakszervezetek eredményeire különkülön. A vasasszakszervezet a szavazatok háromnegyedét, az üzemi tanácsok mandátumának 90 százalékát szerezte meg. A Munkástanácsok 2,1, a Liga 0,5, az egyéb szakszervezetek 0,6 százalékos szavazatot kaptak.

Az üzemitanács-választás nem kisebb jelentőségű, mint a tb-választás — állapította meg *Paszternák László*, a Vasasszövetség elnöke —, hiszen tisztázza az érdekvédelem kereteit, szabályait a munka vitájában. *Az üt-választás eredményei felülmúlják a tb-választás eredményeit.* A szavazók megadták a választ. Nem úgy, ahogy azt egyes politikai erők szerették volna. De úgy, ahogy mi kívántuk, hiszen a mi embereink futottak be. Ez erős legitimációt ad, nagy felelősséget jelent. Nem volt hiábavaló a befektetett munka.

— A munkaadók is várták az üzemi tanácsokat — mondta a vasasok elnöke —, de vannak, akik tartanak az üzemi tanácsoktól. Vannak olyanok is — a külföldi mun-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Üzemi tanács és szakszervezet

Nem egymás ellen, inkább egymást segítve

Alakuló ülés a kormányzati motorkocsiszínben

A Nyugati pályaudvaron, a műszaki-kocsiszolgálati főnökségen június 4-én az elsők között ült össze a megalakuló üzemi tanács. Nem is akármilyen helyszínen, hanem a különcélú motorszínben, érthetőbben, a kormányzati motorszínben. Abban a vasúti kocsiban, amelyben Kádár János és megannyi magasrangú külföldi vendég is utazott vidéki útjaikon. Azt a tárgyalóasztalt ülték körül a megválasztott üzemi tanács tagjai, ahol az Antall-kormány tagjai is tárgyalnak kihelyezett üléseikre utazva.

Varga Gyuláné, a Nyugati pályaudvar szb-titkára üdvözölte a megjelenteket, akit megbíztak a levezető elnök teendőinek ellátásával. Miután az érintettek megállapodtak abban, hogy az összejövetelnek egyetlen célja az ismerkedés, az üt-elnök megválasztása, a munka beindítása, *Vargáné* adott áttekintést a választás előzményeiről, az üzemi tanács történetéről.

Emlékeztetett rá, hogy a most induló üzemi tanácsoknak másfél évszázados múltjuk van. Már az 1830—40-es években érezték a tulajdonosok, hogy — saját profitjuk biztosítása érdekében — be kell vonni alkalmazottaikat a munkahely dolgaiba. *1891-ben Németországban törvény született erről.* Az első világháború alatt — amikor a szakszervezetek a gyáron kívül működtek — Németországban kötelező volt az üzemi tanács. A gyárkapun belül ezt az intézményt a szakszervezet ellen hozták létre. A két világháború között azonban Németországban felszámolták az üzemi tanácsot, míg a többi országban meghagyták.

A második világháború után újra előtérbe került az üzemi tanács. A piacgazdaság körülményei között szükség volt rá. Az is bebizonyosodott, **hogy jól együtt tud dolgozni a** szakszervezet és az üzemi tanács. Mi az osztrák, német példát vettük alapul, amikor bevezettük ezt az új intézményt.

Miután a jelenlévők megegyeztek abban, hogy titkos szavazással választanak elnököt, a 11 üzemi tanácstag bemutatkozott egymásnak. *Kunszt Mihály* akkumulátorszerelő, 3 éve dolgozik a vasútnál, régi szakszervezeti tag. *Zátrok Zoltán*, a testület benjaminja, 23 éves csoportvezető. *Tóth Béláné* műszerész, főbizalmi. *Berecz István* 36 éve szervezett dolgozó. *Czakó Imre* kocsivizsgáló. *Zsíros János* szerelő a kocsiszínben. Bemutatkozásával egyidőben megjegyezte: reméli, az üzemi tanács nem laposodik majd úgy el, mint a szakszervezet. *Szabó Árpádné* szociálpolitikai, személyügyi ügyintéző, régi szakszervezeti tag, 25 éve dolgozik a Nyugatiban. Kérte, ne jelöljék az elnöki tisztre. *Kovács József*, a kocsiszolgálat csoportvezetője, főbizalmi, 1977 óta dolgozik a Nyugatiban. *Révész József* mozdonyvezető volt, most kocsivizsgáló, főbizalmi. *Kliment Gyula*, lakatos volt, most kocsivizsgáló csoportvezető, szakszervezeti bizalmi. *Bába Vince* lakatos, kocsivizsgáló, főbizalmi, majd szb-elnök. Megjegyezte, hogy érdekképviseletet csak egyféleképpen lehet csinálni: a dolgozók érdekében, pártállástól függetlenül.

A kölcsönös ismerkedés után *dr. Péter Mihály*, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke gratulált a megválasztott tisztségviselőknek és üdvözölte őket az alakuló ülés alkalmából. Az üzemitanács-választások eredményeiről szólva elmondta, hogy a 11 érdekképviseleti szervezet közül 3 lett reprezentatív, a VSz, a VDSzSz és a Mozdonyvezetők Szakszervezete. A választók szavaztak, döntöttek, ezt tudomásul kell venni.

Új fejezet kezdődik a szakszervezetek életében — hangsúlyozta az alelnök. — A választás tapasztalatait fel kell dolgozni, le kell vonni belőlük a szükséges szervezeti és személyi konzekvenciákat. Önvizsgálatra is szükség van: megtettünk-e mindent az érdekvédelemért? Fel kell figyelni az új arcokra, azokra a szakszervezeti tagokra és szervezeten kívüli dolgozókra, akik

(Folytatás a 2. oldalon.)

A sebesvonat Galgagután is megáll

A *Budapest—Balassagyarmat* között két hónapja kísérletképpen bevezetett sebesvonatnak a vártnál nagyobb sikere van. Érthető, hiszen évtizedekig csak átszállással, több órás bumlizással lehetett megtenni a két város közötti 110 kilométer távolságot. A sebesvonat gyors és kényelmes. Az eredeti terv szerint csak Galgamácsán, Nógrádkövesden és Aszódon — ez utóbbin csak felszállás céljából — áll meg. Így a menetidő nem éri el a két órát.

Az elmúlt hetek tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a nógrádi térség lakói megkedvelték a sebesvonatot. A motorvonat szerelvényén — mindkét irányban — sok az utas. Hogy ez a kísérlet sikeres, azt még egy érdekesség is alátámasztja. Galgaguta térségének önkormányzatai kéréssel fordultak a budapesti üzletigazgatósághoz. Kérésük lényege: ha a sebesvonat Galgagután is megállna, *Bercel, Nógrádsáp, Nózsa* és *Legend* lakói is gyorsabban eljuthatnának a fővárosba.

A MÁV vezetői méltányolták a régió kérését, és így a sebesvonat május 23., az új menetrend életbelépése óta Galgagután is megáll.

— vi —

SZEGEDEN

Csak az üdülési szezon után választanak üt-elnököt

Az üzemi tanács tíz tagja a VSz képviselője

A szegedi területi tagozati választmany területén sikerrel zárultak az üzemitanács-választások. Az adatok összegezése után kiderült: 38 helyen üzemi tanácsot, 4 helyen üzemi bizottságot választottak, s csupán Kunszentmiklós—Tass és Kecskemét állomásokon kell megismételni a választást.

Az egyik jelentős szolgálati helyen, Szeged állomás szakszervezeti bizottságán arról érdeklődtünk, hogyan zárult a választás. *Erdődi Károly* szb-titkár elmondotta, hogy ők már az elmúlt év őszén megtették a kezdeti lépéseket, már akkor készülődtek a választásokra. Ennek, valamint a Magyar Vasutasban megjelent írások, a központi tájékoztatók, továbbá a területi eligazítások eredményeként sikeres választást tudhatnak maguk mögött. Területükön május 25-én 6 órától 27-én 14 óráig folyamatosan lehetett szavazni. E folyamatossággal Szegeden és a környezetükben lévő kisállomásokon biztosították a szavazás lehetőségét. Ezt még három hordozható, mozgó urna beállításával is segítették.

Az szb-titkár elismerően szólt a szolgálati főnökök támogatásáról, amellyel megteremtették annak a lehetőségét, hogy a szavazni akarók éljenek jogukkal. Ennek is tudható be, hogy 615 választásra jogosultból 389 szavazott, ebből 381 érvényes is volt. Az előzetes adatok alapján 16 jelölt indult, közülük került ki az üzemi tanács 11 fős létszáma. Örömmel mondta, hogy a 11 tagú üzemi tanácsból 10 VSz, míg egy fő a VDSZSZ képviselője. A választásokon való részvétel különösen a kisállomásokon volt aktív, ott 80-90 százalékos arányt is elértek, míg Szegeden szabadságolás, illetve betegség miatt, a vártnál kevesebben járultak az urnák elé. *A megválasztott személyek azonban mindenütt élvezik környezetük bizalmát.*

Szegeden úgy döntöttek, hogy üt-elnököt csak a szabadságok befejezése után választanak, addig ideiglenesen a két legtöbb szavazatot kapott személy irányítja az üzemi tanácsot. S hogy az egyes szolgálati helyeken tudják a dolgozók, kihez fordulhatnak, a megválasztott személyek adatait bizalmi tájékoztatójukban hozták az érdekeltek tudomására.

Erdődi Károly érdekességként említette, hogy Szeged állomáson található a legtöbb nem szakszervezeti tag, ennek ellenére mégsem sikerült független jelöltnek bekerülni az üzemi tanácsba. Hiszen ha a névsort és azok beosztását végigolvassuk, egyértelműen kitűnik, mindegyikük a végrehajtó szolgálatnál dolgozik.

Az szb-titkár egy érdekes esetet is elmondott. A szakszervezeten kívül állók közül többen megjegyezték: — *Na, lett egy másik szakszervezet.* Mi erre azonnal reagáltunk, s megnyugtattuk őket nem egy másik VSz alakult, hanem a dolgozók érdekét képviselő szervezet jött létre.

(Gellért)

A tb-választások sikere

A szárnypróbálgató demokrácia magyarországi eredménye

Az ESZSZ főtitkárának nyilatkozata

„A magyarországi társadalombiztosítási választások eredménye győzelmet jelent e szárnypróbálgató demokrácia számára" — jelentette ki *Emilio Gabaglio*, az Európai Szakszervezeti Szövetség főtitkára.

A Magyar Köztársaságban első alkalommal került sor a társadalombiztosítási önkormányzatok megválasztására, 40 százalékos részvétellel ami jócskán meghaladja a törvény szerint szükséges 25 százalékot, és magasabb mint a legutóbbi politikai választásokon való részvételi arány. Az ESZSZ üdvözli, hogy a magyar szakszervezetek sikeresen szervezték meg e választásokat, melyeket gyakorlatilag nem támogatott az állam.

„A társadalombiztosítási választásokon való magas részvétel nemcsak a szakszervezetek iránti bizalom szavazatait jelentik, de demonstrálják a magyarországi demokratikus erők vitalitását" — mondotta Gabaglio.

Kiemelte azt a korrektséget és őszinteséget, melyet a választásokon részt vevő szakszervezetek tanúsítottak a kampányharcok során. Az eredmény demonstrálja annak a fontosságát, hogy az Európai Közösség folytassa és növelje támogatását a magyarországi demokratikus társadalom fejlesztése érdekében.

„A szakszervezetek szintén szilárd alapot jelentenek a szociáldemokrácia újjáépítése számára minden más közép- és kelet-európai országban is. Ezeknek az országoknak a kormányai tanulhatnak ebből a leckéből".

Brüsszel, 1993. május 25.

MÁV: tartozás és bevételkiesés

A szakszervezet nem akar létszámleépítést

A MÁV és a kormányzat között tavaly decemberben létrejött megállapodásnak megfelelően a vasút igyekszik teljesíteni kötelezettségeit, a kormányzati intézkedésekből azonban több lényeges elem a mai napig sem valósult meg — nyilatkozta *Papp Pál*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke június 10-én az MTI-nek.

Tavaly decemberben a MÁV, a szakszervezetek és a kormányzat megállapodott abban, hogy a likviditási gondok orvoslására, és a tömeges elbocsátások elkerülésére 2,7 milliárd forint bérfejlesztési, 950 millió forint termelési árkiegészítési, és a végkielégítésekhez 827 millió forint állami támogatást kap a vasút. Ez azonban eddig még nem történt meg. Ráadásul a megállapodás alapján a MÁV 10 milliárd forintos hitelt igényelhetett volna kormányzati garanciavállalással, ami szintén nem teljesült. *A beváltatlan ígéretek súlyosan érintik a társaság helyzetét.*

Az első negyedév adatai alapján az árufuvarozási teljesítmények visszaestek, és ez eddig 2,5 milliárd forintos bevételkiesést okozott. A cég kamattartozásai meghaladják a 400 millió forintot és 370 millió forintos adóssága van az áramszolgáltatókkal szemben is. Az elmúlt évben alakított, a vasúti alaptevékenységhez közvetlenül nem kapcsolódó gazdasági társaságoknak egymilliárd forintot is meghaladó pénzösszeggel tartozik a MÁV. *Az első negyedév bevétele pedig kétmilliárd forinttal marad el a tavalyi év eredményétől.*

A szakszervezet ezért azonnali kormányzati intézkedést, a társadalombiztosítással kötött megállapodás újratárgyalását sürgeti. A további létszámleépítés ellen a szakszervezet határozottan tiltakozna. Képviselői június 23-án a közlekedési és pénzügyi tárcákkal folytatnak közös tárgyalásokat.

Az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezetek győzelme

(Folytatás az 1. oldalról.)

kaadók között —, akiket zavar, hogy „túl nagy szerepet kapnak a munkavállalók". Ez viszont nem zavarja a szakszervezeteket, sőt, az látszik valószínűnek, hogy európai érdekegyeztetés alakul ki. *Az üzemi tanácsoknak érvényt kell szerezniük a jogosítványaiknak.* A munkabékére való törekvés nem zárja ki a munkaharcot, különösen olyan időszakban, amikor folynak a felszámolások, az elbocsátások, nő a munkanélküliség, készül a pótköltségvetés.

— *A vasútnál működő 13 érdekvédelmi szervezet közül* — tájékoztatott *Papp Pál*, a VSz elnöke —, *a Vasutasok Szakszervezete 70, a Liga szervezete 10,2, a Mozdonyvezetők Szakszervezete 6,2 százalékos mandátumhoz jut. A VSz minden munkahelyen reprezentatív.* A részvétel 80 százalék körüli, a leadott szavazatok közül kevés volt az érvénytelen. Ezek közül az egyik a GySEV-Liga üt-választás.

Papp Pál érzékeltette azt a gazdasági, társadalompolitikai környezetet is, amelyben a választások lezajlottak. Mint ismeretes, tavaly ősszel 2 órás figyelmeztető sztrájk volt a vasútnál, s a nyomaban született megállapodásból azonban a kormányzat részéről több lényeges elem, intézkedés nem teljesült. Tavaly decemberben a MÁV, a kormányzat és a szakszervezetek abban állapodtak meg, hogy a likviditási gondok orvoslására, és a tömeges elbocsátások elkerülésére 2,7 milliárd forint bérfejlesztési, 950 millió forint termelési árkiegészítési, és a végkielégítésekhez 827 millió forint állami támogatást kap a vasút. Ez azonban sem történt meg *Ezek, s a további beváltatlan ígéretek, a részvénytársasággá alakulás folyamata motiválták a dolgozók hangulatát.* Valószínűsíthető, hogy az üzemi tanácsok helyzete nem lesz könnyű.

A nyomdászszakszervezet ez ideig 53 munkahelyen nyerte el a mandátumok 93,5 százalékát. *Bársony András* elmondta, hogy minden szakszervezeti tisztségviselőt megválasztottak. Ugyanakkor a multinacionális vállalatok felhördüléséről megjegyezte — miszerint túl sok jogosítványt kaptak az üzemi tanácsok —, hogy jószerével még meg sem szereztük a jogosítványokat, máris sokallják.

A mezőgazdaságban —, ahol *Bereczki András* szerint, a szőnyegbombázáshoz hasonló állapotok uralkodnak —, a MEDOSZ is több mint 90 százalékos arányt ért el, pedig több helyen nem készítették elő, illetve lefújták a választásokat. Márpedig ahol nincs üt és nem teljesíti feladatát, ott kiszolgáltatottakká válnak a munkavállalók, mert minimális érdekvédelemre sem lesz esélyük.

A Bányaipari Dolgozók Szakszervezetének mandátuma 86,6 százalék, a Textilipari Dolgozók Szakszervezetére 82 százalékos volt a voksolás. Egyébként minden ágazatban — bőripar, Posta, ÉDOSZ, kereskedelem, építők — hasonló az arány. Érdekes, hogy a második legtöbb szavazatot — 6—15 százalék között — a munkavállalók által jelölt függetlenek kapták, akiknek nagyobb része korábban szakszervezeti tisztséget is viselt.

A kereskedelem területéről jelezték, hogy erős a nyomás: nincs szükség üzemi tanácsokra, elegendő a szakszervezet.

★

Lapzártakor kaptuk a hírt a MÁV Budapesti Üzletigazgatósági Központ üt-választási eredményéről, ahol abszolút fölényt ért el a Vasutasok Szakszervezete. A választásra jogosult 522 vasutas közül 402-en adták le szavazatukat, ebből az érvényes szavazatok száma 400 volt.

Az üzletigazgatósági központ 11 tagú üt-választására jogosult. *A szavazatok összeszámlálása után kiderült, hogy mind a 11 üt-tagsági helyet a VSz jelöltjei szerezték meg.* A megválasztott tagok között található az szb-titkár *Szűcs László*, több szb-tag és szakszervezetünk egy-egy területének főbizalmiai.

A jelöltekre leadott 4200 szavazat közül 3305-öt kapott a VSz, 680-at a VDSZSZ és 215-öt a VADESZ.

A két ellenérdekeltségű szakszervezetre leadott szavazatok azonban nem voltak elegendők ahhoz, hogy jelöltjeik mandátumot szerezhessen, holott ezen az üt-választáson a VDSZSZ vezérkara teljes létszámmal indult. Köztük *Gaskó István* elnök, *Hargonyi Zoltán* alelnök, *Enzsöl Róbert* szakértő, *dr. Juhász József*, a VDSZSZ jogásza, *Deák János* szakági vezető.

A választási eredmények szakszervezetünk eddigi munkája iránti bizalomról tanúskodtak. Nincs ellenségképünk egyetlen társszakszervezettel szemben sem. Nem győztünk le senkit. Erőnket csak növelheti, ha közösen munkálkodunk a vasutasok érdekében.

Visszatért a vasutasok bizalma

A Pécel, Újszász, illetve Somoskőújfalu által határolt, közismertebb megnevezéssel hatvani térségként ismert területen az üzemi tanácsok választásának időszakában 922-en dolgoztak az üzemviteli szakszolgálatnál. Közülük 570-en tagjai a Vasutasok Szakszervezetének. Ezért is volt joggal bizakodó a hangulat a választásokat megelőzően. Az eredmény azonban méginkább rácáfolt az optimista számításokra. Hét állomás kivételével valamennyi helyen imponáló eredménnyel győzött a VSz.

— *Nagyon jókor történt az üzemi tanácsok megválasztása ahhoz, hogy kiderüljön, mit is akarnak a dolgozók.* A vasutasok egyértelműen a stabilitás, a mozgalmi hagyományok, a létbiztonság, a fegyelmezett munkavégzés, az elért szociális eredmények megtartása, illetve lehetőség szerinti bővítése mellett tették le a voksukat — mondja *Piroska József*, a terület állomási szb-titkára, aki nem titkolt örömmel értékeli az eredményeket.

— Somoskőújfaluban, Salgótarján külső pályaudvaron, Kisterenyén, Nagybátonyban, Pásztón, Aszódon és Hatvanban „megosztott" helyezést értünk el, az összes többi állomáson viszont kizárólag a mi jelöltjeink kezébe tették le a dolgozók a bizalmat.

Igaz, a szervezés során mindent elkövettünk azért, hogy a VSz és az MSZOSZ programját megismerjék a vasutasok. Nagy hasznát vettük a propaganda-anyagoknak, de mindennél meggyőzőbb volt, hogy szakmai és etikai szempontból kifogástalan, hiteles személyeket jelöltünk. *A hangzatos, fellengzős szavak hamar elszállnak, a jó példák viszont vonzanak.* Ezeknek az embereknek tekintélyük van egy-egy állomáson, s általuk most már az eddigieknél is nagyobb súlya van szakszervezetünknek. Általában megfigyelhető, hogy az emberek önbizalma kezd visszatérni és egyre nyilvánvalóbb, hogy tartozni akarnak valahová. Mi mindig következetesen kiálltunk a dolgozók képviseletében és most tapasztalhattuk, hogy ezt a vasutasság a további bizalom megadásával értékelte.

— A térség vasúti csomópontján, Hatvan állomáson hogyan zajlott a választás?

— *A 12 jelöltből kilencen kerültek az üzemi tanácsba.* Függetlenként egy, a VDSZSZ „színeiben" négyen és a mi általunk javasoltak közül ugyancsak 4-en. Arra, amit a hitelességről mondtam, itt rögtön példát is tudok hozni. Mi indítottuk az állomás Jolly Joker-ét, *Vass Istvánt*, aki emberileg és szakmailag méltán elismert és kedvelt. Szigorú, de emberséges középvezető és kifogástalan szakember, akire minden körülmények között lehet számítani. *Közel 100 százalékos voksot kapott és ő lett az üt elnöke is.* Biztos vagyok abban, hogy befutott jelöltjeink a dolgozókat is jól képviselik. Sőt egy érdekes, új tapasztalatra is szert tettem azóta. Az üzemi tanácsok közül több is már most összegyűjtött néhány olyan javaslatot, amely a napi gondok megoldását segíti. És itt érződik az üt egyik legfontosabb feladatköre: együttműködni a vasúti vezetéssel minden lehetséges területen, a minél jobb, hatékonyabb, eredményesebb munka érdekében.

G. Szűcs László

Példaértékű eredmény született május 21-én

Kedves vasutas kollégák, nyugdíjas társaim!

Mint egyike a legrégibb szakszervezeti tagoknak és legidősebb társaimnak, szükségesnek tartom nyugdíjastagozatunk tb-önkormányzat választásokkal kapcsolatos értékelését közreadni. Meggyőződésünk, hogy a magyar szakszervezeti mozgalom — a rendszerváltás óta eltelt időszakának — szinte felbecsülhetetlen jelentőségű (példaértékű) napja volt május 21-e: *a szakszervezetek győzelmének napja.* A tb-választás előkészítése, a szavazás sikere, az összefogás, a magunkra találás eredménye, melyben jelentős szerepük volt tapasztalt és lelkes nyugdíjas kollégáinknak. Az idős emberek nagy számban mentek el szavazni. Többek véleménye szerint nagy részben a nyugdíjasok döntötték el a tb-választások sikerét. Ha ez így van — márpedig van benne némi igazság — bizonyítja, hogy a jelentős nyugdíjasréteget meghatározó — és nem tehetetlen — erőként kell számításba venni a soron következő parlamenti választásokon. *Biztosak vagyunk benne, hogy a reálisan gondolkodó szakszervezetek mellett a pártok és a parlamenti képviselők is e tényt megfelelően értékelik.*

Tagozatunk a siker érdekében jelentős munkát végzett. Jól készítette elő a választásokat. Tanfolyamokat, gyűléseket szervezett. Sikerült felrázniunk a nyugdíjasok nagy részét, és ők mellettünk szavaztak. A munkánk értékét növeli, hogy (külterületen) nem üzemi körülmények között dolgoztunk, és nagyon sok emberhez (szinte minden nyugdíjashoz) eljutottunk, illetve eljuttattuk szórólapjainkat, tájékoztatásainkat.

Öröm tapasztalni, hogy van ereje a szakszervezeti mozgalomnak — amely most megerősödött —, s ehhez mi is hozzájárultunk, mint ahogy az üzemitanács-választás sikerének megalapozásához is!

Ez alkalomból szívből gratulálunk, a Vasutasok Szakszervezetének, tényleges kollégáinknak. Kívánjuk, hogy — amint az utóbbi időben tapasztalható — összefogva és eredményesen képviseljék a vasutasok érdekeit, álljanak ki az önálló vasutas társadalombiztosítás és vasútegészségügy mellett, s e téren érjenek el sok sikert. Úgy gondoljuk, hogy a választási tapasztalatokból levonható az a következtetés is, hogy a jövőben jobban figyelembe kell venni az idős kollégákat, társadalmi szerepüket. (Még a VSz vezetésének is!. Képviseletüket növelni kell mind társadalmi, mind szakszervezeti vonatkozásban létszámuknak és súlyuknak megfelelően.

Ezeket figyelmen kívül hagyni, lebecsülni, súlyos hiba lenne.

Tagozatunk ezúton köszönetet mond minden nyugdíjas szervezetnek, nyugdíjas kollégáknak és mindazon szakszervezeti tisztségviselőknek, akik a választások sikerét elősegítették. Ugyancsak köszönetet mond a médiáknak, melyek széles körű tájékoztatásukkal elősegítették a választások sikerét.

Feleky Pál,
a VSz Nyugdíjas Tagozat elnöke

Nem egymás ellen, inkább egymást segítve

(Folytatás az 1. oldalról.)

most a munkavállalók bizalmából felszínre kerültek.

Felelevenítve az üzemi tanács szerepét, jogosítványait, *dr. Péter Mihály* aláhúzta, hogy az új testület a munkabéke eszköze, intézménye ugyan, de ütközni a jövőben is kell, mert ez az érdekképviselet csatározásaiban elkerülhetetlen. Vitákkal, konfliktusokkal a továbbiakban is számolni kell. *Az üzemi tanácsnak nincs még kialakult formája, ezért az olyan lesz, amilyenné alakítják.* Nagyon fontos a szakszervezet és az üt. kapcsolata. Egymás mellett működnek, nem egymás ellen kell dolgozniuk, hanem egymást segítve. Az üzemi tanács nem a szakszervezet fiókszervezete. Letisztult viszonyok között nagyobb lehetőség nyílik az igazi érdekvédelemre. Az embereknek nem lehet hazudni, nem lehet demagógnak lenni.

Az alelnök jelezte, hogy a MÁV részvénytársasággá alakulásával létrejön a központi üzemi tanács is, ezért még egy választásra lesz szükség. Kilenc tagú felügyelő bizottság alakul a MÁV Rt.-nél, s ebben három munkavállaló kap helyet a dolgozók képviselőiként.

A változások indokolttá teszik a VSz megújulási folyamatának felerősítését is. Szükségessé válik az új alapszabály elkészítése, a működési rend korszerűsítése, az, hogy a hatályos kulcstörvények összhangba kerüljenek az üzemi tanácsok működésével. Nem bábáskodni akarunk az üzemi tanácsok fölött, hanem segíteni. A többi között azzal is, hogy szervezzük az üt-tagok, elnökök oktatását, továbbképzését.

Kérdésekre válaszolva dr. Péter Mihály megerősítette, hogy sajnos további létszámleépítésekre is számítani kell. Nem javul a MÁV gazdasági helyzete. Az eddigiekhez képest nem nő a külföld igénye a MÁV iránt. Elsősorban a központi irányításban — és nem a végrehajtó szolgálatban — várható további létszámcsökkentés.

Újabb kérdésekre reagálva *Varga Gyuláné* elmondta, hogy a most megválasztott üt-tagok két évre kaptak bizalmat. Ezt a bizalmat azonban meg is lehet vonni, mind az egész tanácstól, mind az egyes tagoktól. Nem akarunk rátelepedni az üt-re, de együtt kívánunk vele működni — erősítette meg az szb-titkár.

Miután hosszú eszmecserében tisztázódott az elnök szerepe és közös nevezőre jutottak a jelölés és a szavazás módjában, megkezdődött az elnök megválasztása. Ennek eredményeként *Kovács Józsefet* választották az üzemi bizottság elnökének, aki rövid beszédben köszönte meg a bizalmat. Megígérte, hogy jó csapatmunkával mindent megtesznek a dolgozók érdekeinek képviseletéért. A következő lépés az lesz, hogy megalkotják ügyrendjüket, és találkozót kezdeményeznek a munkáltatóval, közös dolgaikat megbeszélendő.

Végül *dr. Péter Mihály* gratulált az új elnöknek, és kívánt eredményes munkát az üzemi tanácsnak. Előre vetítette, hogy lesznek népszerűtlen intézkedések, húsbavágó döntések, ezért a vitákat nem lehet megspórolni. Konfliktustűrő magatartásra kell beállni. Másképpen fogalmazva: erős szakszervezetre és erős üzemi tanácsra lesz szükség a következő időszakban.

Kárpáti Sándor

Varga Gyuláné kérdésekre válaszol

Vasúti „angyalok"

Az első magyar állomási misszió

Pár évvel ezelőtt sötétedés után még az sem szívesen tette be a lábát a székesfehérvári vasútállomás épületébe, akinek volt életbiztosítása. Akinek feltétlenül az esti órákban kellett utaznia, ijedt gyorsasággal haladt át a várócsarnokon, átugrálva a földön, újságpapírokon, szemétkupacokon alvó, torzonborz embereket. Jaj volt annak az óvatlan, siető utasnak, aki a félhomályban véletlenül felborított egy-egy „itt lakós" mellé állított rumosüveget.

Most alig ismerek rá az egykori „gorkij"-hangulatot idéző állomásépületre. Talán eltűntek ebből a városból a hajléktalanok? Vagy a váróterem lakóit más helyre csalta a nyár?

Galambos Miklós, az első magyar Vasút Misszió vezetője eloszlatja kétségeimet: hajléktalan ember sajnos még több is van, a misszió csak abban tud segíteni, hogy ne az állomás hideg kövén kelljen az éjszakát tölteniük.

— *Kovács József kollégám ötlete volt ez az állomási misszió. Ő Nyugat-Európában szerte sokfelé látott hasonló intézményeket.* Ott hagyománya van ennek a szolgáltatásnak, hiszen a legtöbb ilyen életformára kényszerülő ember ott is javarészt az állomásokon keres alvóhelyet. Egyelőre hárman végezzük ezt a munkát, sajnos közel sem nyugat-európai színvonalon. Döbbenetesen sokan fordulnak hozzánk segítségért, munkanélküliek, otthonról elűzött családtagok és olyanok, akiknek az élete valami módon kátyúba jutott.

— Hogyan tud segíteni ezeken az embereken a Vasúti Misszió?

— Megadjuk nekik a városi átmeneti szállók, menhelyek címeit, elmagyarázzuk, hol van a munkaügyi hivatal. Ha kell, ügyes-bajos dolgaik intézésében is nyújtunk segítséget. De jó néhány ilyen ember számára már az is sokat jelent, ha beülhet ide és valakinek elmondhatja a panaszát, kiöntheti a szívét. *A MÁV bocsátotta rendelkezésünkre ezt a helyiséget. Itt osztják a Vöröskereszt és a SZETA által küldött ruhaneműkből is alkalmanként a rászorulóknak a segélyeket.* Szeretnénk néha legalább élelmet is osztani, akárcsak egy szelet zsíros kenyeret, egy kávét, egy forró teát. Ami, ha csak pillanatnyi segítség is az éhes embernek, mégis nagy szó lenne, hogy oldhatná az ide betérőkben a feszültséget. Valahogy kötetlenebbben indulna a beszélgetés, egy tea mellett ülve barátibb lehetne a hangulat. Jártunk már az önkormányzatnál, erkölcsileg támogattak bennünket, de pénzt egyelőre nem tudtak adni. *Adományokból pedig nagyon nehéz bővíteni ezt a missziót.* Mi hárman társadalmi munkában végezzük ezt, de jó lenne, ha több ideig állhatnánk a rászorulók szolgálatára. Ehhez pedig fel kellene venni legalább néhány hivatásos munkatársat.

— Önt személy szerint mi késztette arra, hogy a szabad idejében fizetség nélkül végezze ezt a feladatot?

— Nem az unalom hajtott ide. Főállásban nyelvtanár vagyok. Sok a munkám, sosem unatkozom. De mindig szerettem emberekkel foglalkozni, felelősnek éreztem magam mások sorsáért, és örömmel tölt el, ha segíteni tudok. Azt hiszem, a legtöbb lehetőség itt nyílik minderre, hiszen itt van a legtöbb rászoruló.

Horváth Andrea

Az egészségügyi és gyermekintézményekben

Megkezdik munkájukat a közalkalmazotti tanácsok

A MÁV egészségügyi és gyermekintézményekben ezekben a napokban új típusú szerv kezdi meg működését, amely eddig a közintézményekben ismeretlen volt. Ennek neve: közalkalmazotti tanács. A közalkalmazotti tanács rendeltetése, hogy az adott intézménynél a közalkalmazottak nevében a törvényben rögzített és az intézmény vezetésében való részvételt biztosító jogköröket gyakorolják.

A törvény biztosítja a közalkalmazottak közösségének részvételi jogát, meghatározza a részvétel formáit. Az intézmény költségvetési jellegét figyelembe véve, határozza meg a részvétel tartalmi elemeit. Ha az adott intézményben a közalkalmazottak létszáma legalább a 15 főt elérte, közalkalmazotti tanácsot, ha pedig ezt a létszámot nem érte el, közalkalmazotti képviselőt kellett választani.

A törvény kötelezettségként írja elő a közalkalmazotti tanács, illetve a képviselő megválasztását. E kötelezettséget azért szükséges érvényesíteni, mert a megvalasztott közalkalmazotti tanács (illetve képviselő) a közalkalmazottak érdekében tevékenykedik. *A feladatkörébe utalt jogköröket helyette más szerv nem gyakorolhatja.*

A törvény hivatkozott és egyértelmu rendelkezése ellenére azt tapasztaljuk, hogy egyes helyeken (például a központi vasúti kórházban) egyes, felelőtlen tisztségviselők akadályozzak a megválasztott közalkalmazotti tanács működésének megkezdését, feltehetően azért, mert nem tetszik nekik a választási eredmény, vagyis a közalkalmazottak akarata. *A választási bizottság a törvény kifejezett rendelkezése ellenére, nem tette közzé a választási eredmenyt.*

A törvény meghatározza, hogy a közalkalmazotti tanácsot (képviselőt) milyen jogosítványok illletik meg. Ezek a jogosítványok lényegében három csoportba sorolhatók: egyetértési, véleményezési és szabályozási jog.

Egyetértési jog illeti meg a közalkalmazotti tanácsot az intézmény jóléti célú pénzeszközeinek felhasználása, illetve az ilyen jellegű intézmények és ingatlanok hasznosítása tekintetében. E kérdésekben a munkáltató a közalkalmazotti tanács egyetértése nélkül nem dönthet. Ezzel a törvény a közalkalmazottak érdemi beleszólási lehetőségét teremtette meg. Az intézmény jóléti célú pénzeszközeit, továbbá jóléti célú intézményeit, illetve ingatlanait a törvény értelmében a kollektív szerződésben kell meghatározni, ez a jogkör gyakorlása szempontjából elengedhetetlenül szükséges.

Az egyetértési jog megsértésével hozott döntés (ilyen döntésnek minősül a hasznosítás kérdésében tett egyoldalú munkáltatói intézkedés is) *jogszabályba ütközik, ezért semmis, és ennek megfelelően az érvénytelenség következményét vonja maga után.*

Azokban a kérdésekben, amelyek a közalkalmazottak egzisztenciáját hosszabb távon meghatározzák, véleményezési jogot biztosít a törvény a közalkalmazotti tanács részére. A közalkalmazotti tanács véleményét a munkáltatónak természetesen döntés előtt kell megkérnie.

A véleményezési jog lényegesen tágabb körben illeti meg a közalkalmazotti tanácsot, mint az egyetértési jog. A joghatást illetően lényeges különbség van az egyetértési jog és a véleményezési jog között. Egyetértési jog esetén a munkáltatót köti a közalkalmazotti tanács álláspontja, az intézkedés csak a közösen kialakított álláspont alapján ítélhető meg, illetve adható ki végrehajtás végett. Ezzel szemben a véleményezési jog nem jelent ilyen kötöttséget a munkáltatóra nézve. A véleményezési jog esetén a véleményeztetendő intézkedés a vélemény kikérése után végrehajtható.

A megfelelően indokolt és érvekkel alátámasztott vélemény elutasítását szintén érvekkel kell alátámasztani. Ezt, ha számára elfogadhatatlan, a közalkalmazotti tanács a bíróságnál megtámadhatja.

A véleményezési és az egyetértési jog gyakorlása egyaránt az egesz közösség nevében történik. A törvény a véleményezés jogát, mint a munkáltató veleményeztetési kötelezettségét határozza meg. Ennek megfelelően a véleményeztetési kötelezettség megsértésével hozott munkáltatói döntés jogszabályba ütközik, vagyis semmis, és így az érvénytelenseg következményét vonja maga után, vagyis úgy kell tekinteni, mintha meg sem hoztak volna.

A közalkalmazotti törvény értelmében a munkáltató döntese elott a közalkalmazotti tanáccsal köteles véleményeztetni:

— a munkáltató gazdálkodásából származó bevétel felhasználásának tervezetét,

— a munkáltató belső szabályzatának tervezetét.

— a közalkalmazottak nagyobb csoportját erintő munkáltatói intézkedes tervezetet,

— a korengedményes nyugdíjazásra és a megváltozott munkaképességű közalkalmazottak rehabilitációjara vonatkozó elképzeléseket,

— a közalkalmazottak képzésével összefüggő terveket, valamint

— a munkáltató munkarendjének kialakítását és az éves szabadságolási tervet.

A közalkalmazotti tanács egyik legfontosabb jogositványa, hogy a munkáltatóval közösen a közalkalmazotti szabályzatot megalkossa. A szabályzat a közalkalmazotti tanács részveteli jogaival összefüggő szabályzat a helyi szabályozás egyik formája. Figyelemmel arra, hogy a legtöbb munkáltatónál kollektív szerződést is kötnek, a két szabályzat nem rendezheti ugyanazon kérdésköröket, mert az ellentmondásos jogi helyzetet teremtene, és ellentéteket szülhetne a szakszervezet es a közalkalmazotti tanacs között.

A közalkalmazotti szabályzat nem rendezhet olyan kérdéseket, amelyek a kollektív szerzodes szabályozási körébe tartoznak. Ez alól kivétel ha nincs a munkáltatónál olyan szakszervezet, amely jogosult lenne a kollektív szerződés megkötésére. Ebben az esetben a kollektív szerződésben szabályozandó kérdéseket a közalkalmazotti szabályzatban kell rendezni.

A felsoroltakból egyértelműen következik, hogy intézményeinkben a megválasztott közalkalmazotti tanácsoknak haladéktalanul meg kell kezdeniük tevékenységüket, a választó közalkalmazottak érdekében.

A választók ellenőrizzék, hogy a választási bizottság teljesítette-e vállalt és a törvényben előírt kötelezettségét. Ezek közül a fontosabbak a következők. A törvény kötelezően előírja, hogy a választási bizottságnak jelentést kell készítenie és azt a közalkalmazotti tanács választás eredményének a megállapítását követő 8 napon belül el kell küldeni az intézmény fenntartójának, aki ezt tovább küldi az ágazati minisztériumnak. A választási bizottság fő kötelezettsége: *„gondoskodik a jelölés és a választás törvényes rendjének megőrzéséről."* (Mt. 48. § (1) b.) A szavazatokat a választási bizottság számolja össze. Ennek alapján haladéktalanul megállapítja és közzéteszi a választás eredményét, továbbá erről tájékoztatja a munkáltatót is.

A törvény egyértelműen meghatározta a jegyzőkönyvkészítés tartalmát és közzétételét is.

Sajnálattal kellett megállapítani, hogy felelőtlen személyek a budapesti MÁV-kórházban megakadályozták, hogy a választási bizottság a fentiekben idézett törvényi előírásokat teljesítse.

G. S.

ROAD RAILER

Környezetbarát, gazdaságos kombinált fuvarozási rendszer

A Nagyvasartelepen június 10-én mutatták be a sajtó képviselőinek, 14-én, hétfőn pedig a szakembereknek a bimodális rendszeru ROAD RAILER közúti—vasúti áruszállítási rendszert. Előnyei:

— *nem igényel külön költséges beruházást,*
— *kis létszámmal is működtethető,*
— *környezetvédő,*
— *gazdaságos,*
— *nem igényel nagy átrakópályaudvart,*
— *jobb energiafelhasználást biztosít.*

A budapesti bemutatóra a vasút és a közút barátságának jegyében került sor a Német Szövetségi Vasút (DB), a MÁV, a Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete (NIT) és szállítmányozó cége, a NITSPED részvételével.

Mi a rendszer lényege?

Az első, ami szembetűnik, hogy a közúti jármű fuvarozása nem vasúti kocsiban történik, hanem maga a kamion képezi a vagont. Hogyan? Úgy, hogy vasúti forgóvázakkal és speciális adapterekkel kapcsolják össze. Az átrakást aszfaltozott vagy betonozott ágyazatú vasúti síneken, a kamion személyzete végzi. Darura vagy rampára nincs szükség.

A kamion vontató része csak közúton közlekedik, ezért a fuvarozandó súly, melyet vasúton továbbítanak, ennyivel kevesebb. Ezenkívül a bimodális rendszerű vasúti kocsik közötti távolság is sokkal kisebb, mint a normál kocsiknál. Ez szintén több áru egy szerelvényen történő fuvarozását teszi lehetővé.

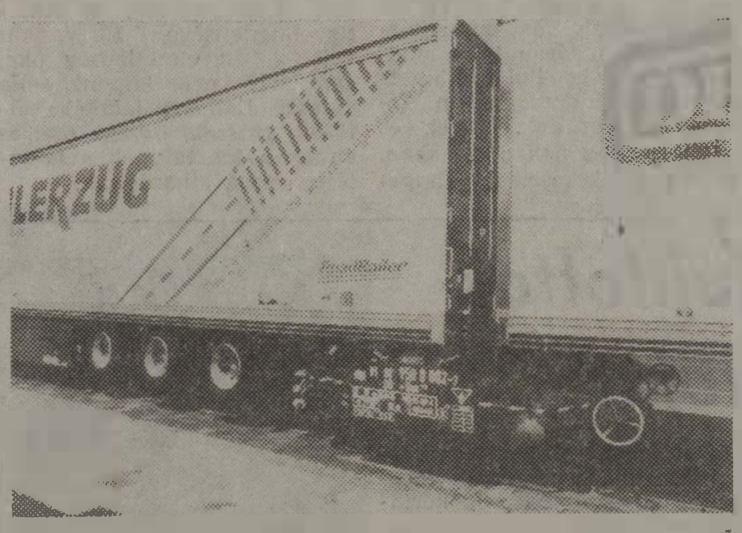
A tájékoztatón elmondották: *a bimodális kocsikból álló szerelvények zárt vonatokban történő közlekedtetése 400-500 kilométer távolságon túl a leggazdaságosabb.* S a megbízóknak módjukban áll a vasúti szerelvényekben akár egy, akár több kocsihelyet foglalni. A rendszer előnyei miatt a nemzetközi forgalomban történő alkalmazása látszik a legcélszerűbbnek.

Miből áll, pontosabban fogalmazva, mi tartozik a rendszerhez?

A bimodális fuvarozási rendszer vasúti fuvarozásból, átrakásból — vasútról közútra és fordítva — rövid idejű rendező tárolásból, továbbá a folyamatos fuvarinformációnak a megbízóhoz történő eljuttatásából áll. Egyébként a ROAD RAILER-hez egy traiber vonatinformációs rendszerű (TZI) tartozik. Ez egy számítógéppel vezérelt és feldolgozott rendszer, mely a megbízóknak folvamatos felvilágosítást ad a fuvarozás állásáról és lehetővé teszi az áru napra kész könyvelését. Ezenkívül a megbízók rendelkezésére bocsátja a menetrend adatait, az árakat, valamint a könyvelhető helyet.

A bimodális fuvarozás, a vonatinformációs rendszerrel kiegészítve a legfejlettebb logisztikai szolgáltatást jelenti. Leggazdaságosabb üzemeltetői a szállítmányozók lehetnek, de jól járnak a megbízók is.

(vf)



A kamion, ami egyben vagon is

A speciális adapterekkel összekapcsolt forgóvázak
Tüttő Tibor felvételei

Hervadó tulipán

A sport világából ismert, hogy a vereséget szenvedett csapat vezetői hányféle mentséget képesek felhozni a sikertelenségre. Rossz volt a pálya, idegen a környezet, esett az eső, tévedett a bíró, sok volt a sérült játékos, és így tovább.

Ez a hasonlat jutott eszembe, amikor e cikk megírása előtt végigondoltam azt, hogy az ellendrukkerek — arra számítva, hogy nem lesz érvényes a tb-választás — miféle kifogásokat találnak ki, hogyan fanyalognak és magyarázkodnak, csökkentendő a várakozáson felüli eredmény hatását.

A tények közismertek, a következmények is érzékelhetők. *39 százalékos a részvétel és az MSZOSZ elsöprő győzelmet aratott.* Annyi szavazatot kapott, mint a többi hat szakszervezeti szövetség együttvéve.

Ez *határkő* a magyar demokrácia fejlődésében. A szakszervezetek megszerezték a hiányolt legitimitást. A nagyarányú részvétel nyilvánvalóvá tette, hogy a társadalom igényli az érdekvédelmet és ennek legfontosabb intézményének a szakszervezeteket tekinti. Ezek utan nem lehet úgy beszélni a munkaharc szervezeteiről, az érdekvédőkről, mint május 21-e előtt.

A partiképessé vált, megizmosodott szakszervezetek választási eredményeikre alapozhatják érdek-képviseleti tevékenységüket, kamatoztathatják megerősödött pozíciójukat az alkufolyamatokban, az érdekegyeztetés kötélhúzásaiban. Nagy valószínűséggel állíthatjuk, hogy a jelenlegi válságos gazdasági helyzetben aligha lehet megállapodni a nemzetközi pénzintézetekkel, aligha kezdhető meg az államháztartás konszolidációja, aligha fogadtatható el a parlamenttel a jövő évi költségvetés a szakszervezetekkel történő megegyezés nélkül.

Természetesen nem mindenki így értékeli a tb-választások eredményeit. *Az érdektelenek, az ellenérdekeltek másként látják a dolgokat.* Ez a másként látás azonban nem május 21-e után kezdődött, hanem jóval korábban. A nagy fúró már három évvel ezelőtt beindult, s azóta is dolgozik.

Emlékezzünk csak az MSZOSZ 1990. márciusi alakuló kongresszusának fogadtatására. *(„Csak átmázolták a pártállami szakszervezetek homlokzatát".)* Emlekezzünk az MSZOSZ és vezetői elleni sorozatos támadásokra, az 1991-es szakszervezet-ellenes törvényekre, a figyelmeztető sztrajkok leszerelésére.

„A szakszervezeteket a hatalom a mult év őszén kezde komolyan venni — nvilatkozta *Lengyel László* politológus —, amikor az Erdekegyeztető Tanácsban szakmailag komoly csomagot tudott letenni az asztalra a kormánycsomaggal szemben. Egymást követték a határozott szakszervezeti sikerek: *a kormányzat kénytelen volt leülni a vasutasokkal, a bányászokkal, a villamosenergia-iparlakkal.* Bebizonvosodott, hogy a társadalomban erős az igény a védelemre. Ugyanakkor az emberek már sem a kormánytól, sem a pártoktól nem várják, hogy megvédjék őket, ez az elvárás *a szakszervezetekre* tevődött át." (Népszava, május 26.).

Hiába egyezett meg azonban a hat szakszervezeti szövetség tavaly szeptemberben a vagyonmegosztásban, ment a huzavona a szakszervezeti választások körül, amíg végre döntött a parlament a tb-önkormányzatok és az üzemi, közalkalmazotti tanácsok választásának ügyében. Gondosan ügyelve arra, hogy rövid legyen a felkészülési idő, kellően bonyolult legyen a szavazás rendje, és pénteki napra essen a megmérettetés, s 20 százalékról 25-re emelték a küszöbhatárt.

Mindezek ellenére 39 százalékos lett a részvételi arány, s döntő fölénnyel nyert az MSZOSZ. Hiába ágált a Fidesz a tb-önkormányzatok ellen, kilátásba helyezve, hogy ha hatalomra kerülnek, akkor feloszlatják őket, hiába jelentett be érdektelenséget *Torgyán*, hiába hirdetett és szervezett bojkottot *Bátonyi*, hiába igyekezett összekuszálni a választókat *A Hét műsora*, hiába firkáltak össze és ragasztották le az MSZOSZ választási plakátjait.

Mit mondhatnak ilyenkor *az ellendrukkerek*? Nem azt emelik ki, hogy a választásra jogosultak 39 százaléka element szavazni, hanem arra figyelmeztetnek, hogy 61 százalékuk otthon maradt. Ez nem az egyes szakszervezetek sikere — mondják —, hanem az egész magyar szakszervezeti mozgalomé. Elhallgatják az MSZOSZ győzelmét, dicsérik viszont a Munkástanácsok és a többi új szervezet jó szereplését. Tagadják, hogy a tb-választások eredményei a baloldal térnyerését, előretörését jelentené, s nem hiszik, hogy ennek jelzésértéke lenne a jövő évi parlamenti választásokra vonatkozóan. Minthogy a szakszervezetek nem pártok, és az MSZP-nek messze nincs olyan előnve a többi parlamenti párttal szemben, mint az MSZOSZ-nek a többi szakszervezettel összevetve.

De nemcsak szavakban folyik a tb-választások eredményeinek tompítása, hatásának kisebbítése, konkrét tettek és intézkedések is körvonalazódnak annak érdekében, nehogy a szakszervezetek túlságosan megerősödjenek. Ezt a célt szolgálja a tb-önkormányzatok létrehozásának a lassítása — MDF—Fidesz közreműködéssel — és a társadalombiztosítás vagyonhoz juttatásának manipulálása.

Itt tartunk most. Közben kirobbant a legnagyobb kormányzó párt belső válsága. Megrendült az úri gőg. Hervadni látszik a tulipán.

Kárpáti Sándor

Naponta hét alkalommal közlekedik

Debrecenben elindult a vonat

Debrecenben a villamos és az autóbusz mellett újabb közlekedési eszköz, a vonat is részt vesz a helyi tömegközlekedésben.

A nagyállomásról ezentúl vonattal is el lehet jutni a használtcikk-piacra, a közismert debreceni zsibogóba. A szerelvény naponta hét alkalommal közlekedik, s hét forinttal olcsóbb, mint a villamos, vagy az autóbusz. A fürdési szezon kezdetével ugyancsak járatot indított a MÁV a megyeszékhelytől mintegy 15 kilométerre lévő látóképi tófürdőhöz, amelyet jelentős kedvezménnyel vehetnek igénybe a strandolók.

Keresztény szociális platformok szerveződése a szakszervezetekben

Beszélgetés dr. Péter Mihály alelnökkel

Két sikeres választást tudhat maga mögött a Vasutasok Szakszervezete. Az eredmények a VSz-hez szorosan kötődő tagság támogatásán kívül, a vezetők érdemeinek is köszönhetők. Eredményes választások után új kihívások elé néz a VSz tagsága és vezetői. Közismert, hogy a VSz elnöke, alelnökei, a fiatalabb nemzedékhez tartoznak. Ennek ellenére, jól felkészült szakemberek, jogászok, közgazdászok, szociálpolitikusok, s emellett jól eligazodnak napjaink zajló politikai életében is. Nem pihennek babérjaikon. Mindannyiuknak megvan a maga feladata, köztük *dr. Péter Mihály* alelnöknek is. Vele beszélgetünk aktuális teendőinek egyikéről, a szakszervezeti keresztény demokrata szociális platformról, amit a korábbi szakszervezeti tevékenységből száműztek, de napjainkban egyre erősödik az MSZOSZ-on és a VSz-en belüli új szerveződés.

Dr. Péter Mihály a keresztény demokrata, keresztény szociális szakszervezeti tagok platformjának a szervezője, az MSZOSZ-on belül alakult platform egyik ügyvivője. 1957-ben született. Középiskolai tanulmányait a kecskeméti Piarista Gimnáziumban végezte. Érettségi után a MÁV-nál helyezkedett el. Jogi tanulmányait a szegedi József Attila Tudományegyetemen fejezte be 1984-ben. A Vasutasok Szakszervezetének központjában 1988-tól 1990-ig dolgozott, mint jogász. A VSz 1990. évi XII. kongresszusa a VSz egyik alelnökévé választotta. A KDNP színeiben indult az 1990. évi parlamenti választásokon. Egyéni választókerületében második helyen végzett. Felesége pedagógus. Három gyermekük van. Vidéken, Bag községben élnek.

— Rövid életrajzát ismerve, így már érthető keresztényi elkötelezettsége, de nem jelent-e ez párthoz kötődést vagy felekezeti elkötelezettséget a platformon belül?

— Szó sincs ilyesmiről. Az MSZOSZ keresztény demokrata, keresztény szociális platformja elvi programjának célja és feladata, hogy világnézetileg azonos gondolkodású szakszervezeti tagok egyesülése útján, a szakszervezeti mozgalmon belül, annak politikáját a keresztény világnézet szellemében befolyásolja. *Oly módon, hogy a szakszervezeti politika és tevékenység gyakorlati eredménye a keresztény szociális tanítás célkitűzéseivel összeegyeztethető legyen.* A platform tagjai közé azokat a vasutasokat várjuk, akik a keresztény szociális tanítás elveit vallják.

— Honnan eredeztetik a keresztény szociális indíttatású szakszervezeti mozgalmat?

— Eredetileg vallási-jótékonysági területen jelentkezett, a szolidaritás és a keresztény felebaráti szeretet szellemében. A keresztény szakszervezetek közvetlen szervezeti elődjei a keresztény munkásegyesületek, munkáskörök, amelynek (nagy hagyományai vannak a vasutasság körében) alapítását XIII. Leó pápa által 1891-ben kibocsátott RERUM NOVÁRUM kezdetű pásztorlevélnek ösztönzései támogatták. *Platformunk szellemi alapja elsősorban a pápai pásztorlevélben kifejtett szociális tanításban és más keresztény egyházak szociális erkölcstanaiban gyökerezik.*

— Ez mind szép és nemes gondolat, de nem érheti az a vád alelnök urat, mint a KDNP autentikus képviselőjét, hogy a platform elkötelezettje lehet a KDNP-nek?

— Erről szó sincs. Jó magam lelkes ihletője vagyok annak, hogy a keresztény szociális platform mellett létrejöjjön a munkástagozat is. Platformunk egyik keresztény vallásnak vagy pártnak sem elkötelezettje. Mi minden embert felebarátunknak tekintünk, fajra, vallásra, származásra tekintet nélkül. *A keresztény szociális demokrata platform nem ötletszerű egyéni indíttatású szerveződés, hanem meghatározott igényt fejez ki.* A pártállami rendszer a másképp gondolkodóknak még a szakszervezeti mozgalmakon belül sem adott teret. A rendszerváltást követően az MSZOSZ tagszervezeteinél, a tagságban egyre határozottabb jelei nutatkoztak annak, hogy a keresztény érzelmű, a társadalom magasabb erkölcsű, igazságosabb normák iránt érzékenyebb munkavállalók is képviselethez jussanak. Ez a felismerés vezérelte az MSZOSZ-t, amikor 1991. november 23-án tartott kongresszusán alapszabályában is dekralálta a különféle platformok létrejöttének lehetőségét.

A keresztény szociális platform el kívánja érni, hogy tagjait segítse a keresztény szociális elvek és értékítéletek tudatosításában és megszilárdításában, valamint ezen elvek érvényesítésében a gazdasági folyamatokban.

— Joggal merül fel a kétkedés bennünk, hogy a különböző platformok, frakciók nem vezetnek-e a szakszervezeti mozgalom egységének megbontásához?

— Bizonyára másokban is megfogalmazódik a kérdés, amikor egy szervezeten belül több frakcióval, platformmal találkozik. *Ez egy múltbeli ideológiai beidegződés.* A szakszervezeti mozgalom egységét erősítik a különböző frakciókban és platformokba tömörült tagok. Ennek biztosítéka, hogy valamely platform tagja csak szakszervezeti tag lehet. A platformhoz a tagok önkéntesen csatlakoznak. Őket a szakszervezeti gondolat számára kívánja megnyerni egy olyan világnézeti közösség, amely a keresztény szociális tanítás elveit vallja. Ebbe a tanításba beletartozik az ember, az emberi méltóság, család, a szabadság, közjólét és a szociális igazságosság, amelyek minden embert megillető alapvető jogok.

Meggyőződésem, hogy ha a platformok, köztük a keresztény demokrata szociális platform céljait minél többen megismerik, egyre többen fogják elkötelezni magukat a munkavállalók olyan szakszervezetekkel, ahol a mi platformunk a fenti neves eszmék alapján működik. *Ezzel elősegítjük a szakszervezeti mozgalmon belül szélesebb egyetértés alapjainak a lerakását. Egyenjogú beleszólást a döntések kialakításába.* Elsősorban egy olyan szociális rend megvalósításában, amely megfelel az emberek egyenlő elbánás és igazságosság iránti igényének, az önkény és az erőszak kizárása mellett.

— Végül, alelnök úr, hogyan látja a keresztény demokrata szociális platform lehetőségeit a vasutasok szakszervezetén belül?

— *A vasutasság körében a keresztény szociális gondolatnak évszázados hagyományai vannak, amely nem halt ki az elmúlt 45 évben sem.* Ez a gondolat ma is él az új nemzedékekben is. Erre építve megkezdtük a VSz-en belül is ennek a platformnak a szervezését. Bár hangsúlyoztam, hogy a platform tagja VSz-en belül csak VSz-tag lehet. Minden olyan vasutas munkavállalóra is számítunk, akik eddig világnézeti okok miatt még a szakszervezetbe se léptek be.

Kérünk minden olyan vasutas társunkat, akik hozzá akarnak járulni a közjó szolgálatához, s ebben a közösségben tudják elképzelni személyiségük kiteljesedésének lehetőségeit, jöjjenek közénk, lépjenek be a VSz-be. Várjuk mindazon VSz-tagok csatlakozását a platformhoz, akik e közösségben tudják a vasutasok nagy családját szolgálni.

Programunkban megfogalmaztuk, hogy egyéni megnyilvánulásában az ember öncél, és nem a cél eszköze. Arra hivatott, hogy valóra váltsa lehetőségeit személyes élete értelmének beteljesedése céljából.

P. J.

A magyar vasúton harminc év alatt

Ezren haltak meg baleset következtében

Az ENSZ illetékeseinek közzéadott jelentése szerint ma a világon 216 háború dúl. Ezeknek a háborúknak megszámlálhatatlan ártatlan áldozatai vannak. Időnként a világsajtó, a médiák szárnyra kapják az ezekről szóló híreket, amelyeket többségünk kényelmes fotelekben ülve elborzadva olvas és meditálunk azon, milyen tökéletlen is ez a mai világ. Szörnyülködve olvassuk a földgolyónk különböző égtájain bekövetkezett természeti katasztrófákat is. Megborzongunk és félelemmel szemléljük a TV képernyőjén megjelenő árvizekkel, földrengésekkel sújtott területek életükért küzdő embereinek kínszenvedéseit. Együttérzésünk jeleként adományokat juttatunk el a Vöröskereszt segítségével a bajbajutottaknak.

Nem kerülik el figyelmünket a több áldozatot követelő légiközlekedési katasztrófák sem. Várjuk a híreket, hányan élték túl a szörnyű légibaleseteket. Időnként sok áldozattal járó vasúti balesetekre is felfigyelünk a napi hírek között. Elgondolkozunk azon, mi lett volna, ha mi is azon a vonaton ülünk. Vajon túléltük volna?

Az emberiségtől sok áldozatot követelnek ezek a tragikus események. *Sajnos világszerte kevés szó esik a munkavégzés közben történt balesetekről.* Nap mint nap, óráról órára sokan holtan vagy súlyosan sérülve terülnek el a gépek kiszolgálása közben, vagy lelik halálukat az összeomló építési állványok alatt. Ez alól nem kivétel egyetlen olyan ország sem, ahol vasút üzemel, csak az üzemi balesetek számában és súlyosságában van eltérés, attól függően, hogy milyen fokon áll a műszaki színvonal. Ennek oka, hogy a közlekedésben a mozgási energia a meghatározója a baleseteknek, amit nem lehet kiküszöbölni.

Hazánkban is évről évre ismétlődnek a súlyos vasúti balesetek. Az elmúlt három évtizedben nálunk több mint ezer vasutas vesztette életét munka közben. Életerős emberek, akik szerették hivatásukat, családjuk boldogulásáért éltek és dolgoztak. A halál váratlanul érte őket. Következménye a család fájdalmán kívül egzisztenciális válságuk. Gyerekek maradtak árván, feleségek özvegyen. Munkaadójuk és munkatársaik szolidaritásán túl, amelyek egy ideig éltetőleg hatottak a családokra, lassan feledésbe merültek. Ezrek és ezrek nyugszanak a sírokban. Korhadt fakeresztek, süppedő sírhantok alatt. Az idő múlásával nevüket is elfelejtjük. *Holott az életért való küzdelemben, a munka frontján vesztették életüket. Éppen olyan hősi halottak ők, mint a frontokon elpusztult katonák.* Illene, hogy hősi emlékoszlopokra véssék a nevüket. Az esetek nagy részében azonban haláluk okáért a felelősséget az elhalt magatartásában keresik.

Legutóbb két huszonéves fiatalember is úgy távozott az életből, hogy utódot sem hagyott maga után. A szlovéniai határ közelében élt élettársával az alig kétszáz lelket számláló kis magyar faluban V. S. 23 éves vonatkísérő. Korábban a közelben teljesített határőr-szolgálatot. Így ismerkedett meg élettársával, a hasonlóan egyedülálló fiatalasszonnyal. Meglátni és megszeretni egy pillanat műve volt. Létrejött a frigy. Az élet azonban kemény és kegyetlen. Mindennap meg kell küzdeni a betevő falatért. Munkahely kevés egy olyan országban, ahol a munkaképes lakosság 12 százaléka munkanélküli. Erőteljes, szorgalmas fiatalokra mindenkor szükség van, különösen, ha nehéz, veszélyes munkáról van szó. Ilyen munka a vonatkísérés. V. S. örömmel vállalta ezt a feladatot. A kereset nem is volt olyan rossz. Igaz, hogy naponta több órát kellett utaznia munkahelyére, de a fiatal szervezet elviselte. Boldogan éltek szerény falusi lakukban, tervezgették további életüket.

Ez év február 22-én este indult szolgálatba V. S. Éjjel fél háromig annak rendje és módja szerint végezte feladatát. Több művelet elvégzése után a mozdonyvezető észlelte, hogy V. S. a III—IV. számú vágányok között a vonattal azonos irányba halad. Ezért 50-60 méter távolságból hangjelzéssel figyelmeztette. Kb. 10 méter távolságból a mozdonyvezető azt látta, hogy V. S. váratlanul jobbra fordult és belép a sínszálak közé. Azonnal fékezett, de a gázolást már nem tudta megakadályozni. Az odasiető munkatársak már csak a halott vonatkísérőt emelték ki a mozdony alól. Egy ember életének fiatalsága teljében végeszakadt.

A balesetvizsgáló bizottság megállapítása szerint a baleset elsődleges oka az elhalt figyelmetlensége. Hogy mi volt a figyelmetlenség oka, erre már nem kapunk soha választ. Emlékét feketébe öltözött gyászoló özvegy őrzi, és annak a kis falunak a temetője, ahová elhantolták.

Életvidám fiatalember volt B. F. 23 éves kocsirendező, aki ez év április 17-én szintén a munkahelyén vesztette életét. Édesapja és édesanyja is vasutasok, de nem az ő biztatásukra választotta a MÁV-ot. A fiatalember munkanélküli volt, amikor a vasút kocsirendezőket keresett. Jelentkezett és felvették. Megszerette ezt a munkát. Jól összeszokott csapatban dolgozott. Káros szenvedélye nem volt. Mint minden egészséges fiatalember, kereste élete párját, akit egy szép, csinos kislányban meg is talált. Halála előtti estén még együtt magnóztak, sőt, a falu fiataljaival egy focicsapatban játszottak. Kipihenve tért nyugovóra, édesanyjától és két kisebb testvérétől a szokásos módon köszönt el.

Másnap fél hétkor kezdte a szolgálatot. Egy gyors-tehervonatot rendeztek szét munkatársaival. A tolatócsapat tagjai rutinosan végezték munkájukat. A tolatásvezető újabb munkát kért. Az állomásirányító közölte vele, hogy nem lesz több munka, ezért a tolatásvezető engedélyt kért és kapott, hogy a tartalékmozdonnyal a XIV. vágányon álló két postakocsira ráálljon. Ezt a feladatot is elvégezte B. F. A tolatócsapat többi tagja különböző vágányoknál ténykedett, köztük B. F. is. Társa, F. Zs. nem látta B. F.-et, de lehajolva észlelte a vágány között annak védősisakját. Rosszat sejtve indult keresni őt. Megtalálta a két kocsi ütközői közé szorulva. *A segítségére siető vasutasok már csak a holttestet emelték ki az ütközők közül.* A helyszínre siető orvos megállapítása: a kocsik ütközője B. F. mellkasát úgy megnyomták, hogy szíve megállt, és bal keze az ütközők és mellkasa közé szorulva eltörött.

Nagy a valószínűsége annak, hogy a kocsik alatt maradt féksarut B. F. nem tudta a kocsik kereke alól kivenni, ezért a feszítőrúd keresésére indult, és akkor léphetett figyelmetlenül, egyenes testtartással a 93 cm távolságra álló kocsik közé, amelyek ütközői összenyomták. A következtetés: a baleset elsődleges oka B. F. figyelmezetlensége, mert nem győződött meg a kocsik közé lépés veszélytelenségéről.

Gyászolják szülei és testvérei, a kedvese, munkatársai. Helyette beállnak a sorba mások.

Árvák és özvegyek levetik gyászfátylukat. *Ez az élet rendje!* — mondják, de jól van ez így?!!

Pásku Jenő

Határidőn belül felújították a VKDSBE üdülőjét

Az elmúlt év október 10-én többen kételkedve csóválták a fejüket, amikor *Márton András*, a Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete — a volt VÁBE — ügyvezető elnöke a soron következő feladatok között elsőként a balatonfüredi üdülő szezonnyitásig befejeződő korszerűsítését említette. Többen is vitatták a munkálatok határidőn és költségterven belüli elkészültét. Az egyesület legutóbbi választmányi ülésén azután egyaránt örülhettek a kételkedők és a bizakodók: április 25-én a Veszprémi Építőipari Szövetkezet szakiparosai kis háziünnepség keretében átadták az épületet a tagság képviselőinek, és az első csoportok azóta már a legnagyobb megelégedéssel birtokolják — gondtalanul pihenve — szobáikat.

Gyuka Zoltán „rangidős" választmányi tag elismeréssel szólt a szakszerű, pontos munkáról, és a példás művezetésről. Hangsúlyozta, hogy sikerült az eredetileg tervezett negyvenmilliós keretösszegen és az április végére megszabott határidőn belül maradni, annak ellenére, hogy több váratlan árváltozás, és a tevékenységet befolyásoló akadály is hátráltatta az építőket. Összességében még túl is teljesítették a tervet, mivel az első ütemben — már a szezonzárás másnapján! — megkezdték az üdülő saját fűtési rendszerének kialakítását. *Az új kazán Holler Gusztávné főkönyvelő számításai szerint három éven belül „megkeresi" az árát, vagyis az építési költség rendkívül gyorsan megtérül.* A második ütemben pedig — összesen 92 munkanap alatt — az épület emeleti három szintjét teljesen, a földszintet pedig részlegesen átépítették.

Márton András, az egyesület ügyvezető elnöke jogos büszkeséggel mutatta az elkészült szobákat és társalgókat, amelyekbe egyedi gyártású szekrények és — egy váratlan lehetőséget gyorsan megragadva, kedvezményesen megvásárolt — új bútorok kerültek.

Répási Sándor, a 35 éves eredményes szakmai múltra visszatekintő Építőipari Szövetkezet termelési osztályvezetője tételesen sorolta, hogy beépítettek, többek között hűszezer folyóméter villamos vezetéket, 1100 négyzetméter csempe-padlóburkolatot, 51 komplett fürdőszobai szerelvényt, leraktak 1400 négyzetméter szőnyegpadlót. A szövetkezeti vezetés is annyira elégedett a teljes egészében saját dolgozóik által végzett tevékenységgel, hogy referencia-munkaként kívánják ezután bemutatni jövendő üzleti partnereiknek.

Birkás Gyula üdülőigazgató ugyancsak elismeréssel szólt a „visszavett" épület színvonaláról, s hosszan sorolta terveit. Az itt pihenő tagok igényeinek maradéktalan kielégítésén túl több bevételnövelő kezdeményezést megvalósítanak. Ilyen lesz, többek között, a konyhai kapacitás folyamatos bővítése, mivel a környék több üdülőjét és „seregnyi" lakosát is sikerült főztjükkel megnyerniök. A házi cukrászüzem is lényegesen kihasználtabb lesz ezek után, mivel nem csak a tagok részére készíti különlegességeit, hanem a sok finomság a távolabb nyaralók számára is elérhető lesz — nagy választékban, kedvező áron. A házi készítésű fagylaltok árusításából pedig szép summát várnak ugyanúgy, mint a teraszpresszó bevételéből. Itt ugyanis a „tengerpartra" igyekvők és az üdülőkbe, nyaralókba visszatérők megpihenhetnek és szabadon rendelhetnek.

Szűcs László

Kényelmes szobákban pihenhetnek a vendégek

Sikeres évzáró bemutató előadás

A vasutas zeneiskola az utánpótlás fellegvára

Nyolc növendék tanulhat a Zeneművészeti Főiskolán

Nagy sikerű évzáró bemutató előadást tartott a vasutas zeneiskola június 13-án, vasárnap a Rock Színház Bethlen téri próbatermében. A szép számú közönség előtt bemutatkoztak az iskola új és végzős növendékei. Az érdeklődés nem volt véletlen: a „vasutas" a művészvilágban és a szakemberek körében elismert, rangos intézmény, a zenei utánpótlás egyik fellegvára.

A teljes nevét — Vasutas Szakszervezet Központi Ének-Zene és Képzőművészeti Iskola — kevesen ismerik. Talán azt sem tudják, hogy éppen ebben az esztendőben lesz 45 éves. Alapítója a Vasutasok Szakszervezete volt, s a cél, hogy a vasutasok gyerekei zenei, képzőművészeti nevelésben részesüljenek. Az iskola nyitott minden tehetséges gyerek és felnőtt számára, beleértve természetesen a nem-vasutasokat is.

Tóth Anita elnyerte a Zeneművészek Szövetségének ösztöndíját

Pál Gábor, a „vasutas" menedzser-igazgatója négy éve vette át az intézmény vezetését, és rögtön leszerződtette *Toldy Máriát*, a neves zenepedagógust, ezzel mintegy megalapozva a későbbi sikereket. Mint az igazgatótól megtudtuk: ez idő szerint 450 növendékük van. Képző- és iparművészetet, hangszeres — klasszikus és szórakoztató — zenét, valamint éneket, operett, opera, műdal, népdal és táncdal éneklést tanulhatnak a gyerekek az iskolában. Ezeken kívül van egy musical — zenés játék — szakjuk is, amelynek növendékei voltak a mai nap hősei.

Az ő produkciójukban gyönyörködhetett a közönség.

Két és fél órán keresztül énekeltek, táncoltak. Részleteket adtak elő ismert zenés játékokból: a *Macskákból*, a *Hairből*, az *Evitából*, a *West Side Story*-ból. Először az elsősök léptek fel, akik között sok a reményteljes fiatal. Sok szakember már most biztosra veszi, hogy többen közülük bejutnak majd a Színművészeti Főiskola következő musical-évfolyamára. Amit sajnos csak négyévenként indítanak, és nem túl sok hallgatóval.

Annál nagyobb dolog, hogy az idén ősztől induló tizennyolcas létszámú évfolyamnak csaknem a felét a „vasutasból" kikerülő gyerekek adják majd. *Az iskolának nem kevesebb, mint nyolc növendékét vették fel a főiskola musical szakára, ami nem akármilyen teljesítmény.* S ha volt olyan, aki eddig nem figyelt volna fel az iskolára, hát ez most biztosan ráirányítja a figyelmet.

Azt, hogy az iskolát szakmai berkekben „jegyzik", mi sem bizonyítja jobban, mint hogy neves művészek iratják be ide a gyerekeiket, sőt a növendékek között egyre több a kitűnő, befutott színész is. *A többi között itt tanul éneket Kiss Mari, a Madách Színház művésze és a Familia Kft.-ből népszerűvé vált Xantus Barbara. Az ősztől induló kurzusra jelentkezett Schütz Ila és Hirtling István is.*

Az iskola hallgatóival neves tanárok foglalkoznak: *Toldy Márián* kívül *Miklós Tibor*, a Rock Színház egyik igazgatója és *Bardóczy Attila*, a Rock Színház művésze is itt tanít. A színészmesterséget pedig oktatja a többi között *Szinetár Miklós* is. Jó tanárokban és diákokban nincs hiány, de a technikai berendezések korszerűsítésre szorulnak. Az iskola igazgatója elmondta: a szakszervezettől szeretnének segítséget kérni megfelelő mikrofonok, hangosítók stb. beszerzéséhez. A növendékek egy részének tavaly nagy élményben volt része: *Webber* — neves musicalszerző — titkára angliai tanulmányútra hívott tizenkét fiatalt. Ők közelről láthatták, hogyan is készül egy musical-előadás.

Az idén már megvoltak a felvételik a „vasutasba". Musical-szakra — mint minden évben — most is majdnem százötvenen jelentkeztek. *Ebből tíznek sikerült bekerülnie.* Vannak szakok, amelyre viszonylag könnyebb bejutni. Az iskola önköltséges: egy tanév tízezer forintba kerül. Ezért azonban komplex zenei oktatást kapnak a növendékek, sőt a hangszeres szakokon angol, illetve német nyelvet is tanítanak nekik. *A vasutasok, illetve gyerekeik tandíjának 50 százalékát a Vasutasok Szakszervezete átvállalja.*

A zenei oktatás mellett magas színvonalú a képzőművészeti képzés is. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy tavaly ők értek el hasonló sikereket, mint most a musical szakosok: hét gyereket vettek fel a Képző- és Iparművészeti Főiskolára: négyet képző-, hármat pedig iparművész szakra. Az idei felvételi ugyan még hátra van, de az biztos, hogy most is többen nagy eséllyel indulnak.

A musical-szakosok pedig már túl vannak a megmérettetésen, és most boldogan állnak a színpadon, hogy a búcsú előtt még egyszer megmutassák, mit tudnak. Innen búcsúznak ugyan, de — ahogy mondják — főiskolai hallgatókként is visszajárnak majd a „vasutasba", ahonnan indultak. Mert véglegesen elbúcsúzni nem tudnak, de nem is akarnak. Nem felejtik el kedves tanárukat, *Toldy Máriát*, akitől a tanári szigor mellé annyi kedvességet és törődést, és persze sok tudást kaptak. Az iskola pedig figyelemmel kíséri most kiröppent növendékeit további pályájukon.

Az elsőévesek fellépése, középen Sugár Berci gyereksztárral

Toldy Mária, a zeneiskola musicalstúdiójának a vezetője gratulál a Színművészeti Főiskolára felvett növendékeinek: Koós Rékának, Ladinek Juditnak, Tunyogi Bernadettnek, Németh Borbálának és Buch Tibornak

Fotó: Tüttő Tibor

Csop Veronika

Fazekas Lajos

Nyár

Mint eres, öreg kar: bokor ága
kihajlik elém.
Kerék-törte út; — a dolgok jele
apám tenyerén. —

Úgy ismerem e tájat, mint akik
vágják erdeit,
a földek porát hordják testükön,
s küzdve élnek itt.

Arcom napvörös maszkja — mint övék —
csontomra hegedt,
s egyre nyugodtabb; — szél se kavarja
a forró eget.

Hosszú távon jók az európai vasutak kilátásai

A nagysebességű hálózat kiépítése 3 millió munkahelyet biztosít

A technika rohamos fejlődése révén eljutott a világ oda, hogy ma gyakorlatilag nem létezik olyan közlekedési mód, amely valamilyen formában, ám eltérő mértékben, ne terhelné a környezetet. Ebben a helyzetben a túlzsúfolt közutakhoz, a levegőben égéstermék csíkokat kibocsátó repülőgépekhez képest a vasút lehetőségei a legjobbak. *A korszerű, villamosított vasút, nemcsak környezetbarát, hanem kényelmes és sokkal biztonságosabb, mint legnagyobb vetélytársa, a közúti közlekedés.*

Ez a felismerés ma már tettekre készteti a nyugat-európai országok vasúti szakembereit. A vasutak vezetői egy évvel ezelőtt, a Brüsszelben rendezett *Eurail Speed* kongresszuson — ahol a közlekedés jelenlegi helyzetét és a nagysebességű forgalom lehetőségét vizsgálták — első ízben nyilvánították ki egységüket és akaratukat a feltétlen együttműködésre. *A nemzetközi gondolkodás helyett hitet tettek a nagy sebességű európai hálózat mellett, hogy a jelenleg még egymástól eltérő rendszerű szupergyors vonatok megállás nélkül futhassanak a társvasutak vonalain.* Ennek érdekében a határokon átmenő forgalom céljaira többáramnemű vontató járműveket kell kifejleszteni.

Az európai vasutak vezetői megnyilatkozásaikban már sokszor érzékeltették, hogy számítanak az Európai Közösség közlekedéspolitikai támogatására, de a nemzeti vasút sorsának alakulását maguk is képesek befolyásolni. *Heinz Dürr*, a két német vasút főnöke a brüsszeli kongresszuson jelentette be, hogy a *Párizs—Brüsszel—Köln* útvonalon 1996-ban meginduló nagy sebességű közlekedés számára épülő első többáramnemű villanymozdony már 1994 végére elkészül.

A nagy sebességű vonatok korszaka néhány országban már megkezdődött, de az ma még a belföldi forgalomra korlátozódik. Németországban a DB *„vezérhajójával"*, az ICE-vel kötik össze Hamburgot Münchennel. A Hannover—Berlin gyorsvasúti vonal 200 km/órás sebességre történő kiépítését is elhatározták.

Franciaországban is elégedettek a TGV-vel. A Párizs—Lyon vonalnak a beruházási költségei tíz év alatt megtérültek. A Párizstól az Atlanti-óceánig kiépült vonal, *Párizs—Le Mans* szakaszán a mozdonyvezető már 300 km/órára is felgyorsíthatja a szerelvényt.

Angliában a *London—Edinburgh* vonalon 225 km/órás sebességgel robognak az IC-vonatok. Az olaszok a *Milánó—Róma* között közlekedő ETR 500-as gyorsjáratra, a spanyolok a Madrid—Sevilla között, a világkiállítás megnyitása előtt üzembehelyezett *szupervonatukra* büszkék. Joggal, hiszen a két egymástól 471 kilométerre fekvő város közötti utazási idő így a felére csökkent.

Természetesen azt is világosan kell látni: *ahhoz, hogy a vasút nagy sebességgel, biztonságosan közlekedjen, bőven csobogó pénzforrások kellenek.* Az Európában előirányzott 35 000 kilométer hosszú hálózat, amelynek egyharmada már elkészült, 120 milliárd ECU-ba kerül. Ez az összeg nemcsak a vonalak megépítését, hanem a járművek árát is magában foglalja, de a vasútépítés foglalkoztatás-politikai kihatását sem szabad figyelmen kívül hagyni. *A nagysebességű vasúti közlekedés kiépítése Európa-szerte 3 millió munkahelyet biztosítana.*

Az európai vasutak számára tehát hosszú távon jók a kilátások. A szakemberek jóslata szerint az új Európa, a több mint 700 millió lakosával, kétszer olyan nagy fogyasztói piac lesz, mint az Egyesült Államok. Rövid távon, néhány évig, még stagnál a forgalom, *2000 táján azonban már fordulat várható.* Ezt a kelet-európai országokban, a piacgazdasági viszonyok bevezetésének és stabilizálódásának is tulajdonítják.

R. V. F.

Ha versenyképesek akarunk lenni

Több önállóságot adni az állomásfőnököknek

A tekintély nem elég, jogkörre is szükség van

Amikor a nyolcvanas évek végén megkezdődött a dicstelen üzemfőnökségi rendszer felszámolása, a kudarc mérséklésének okául mindjárt jelmondatot is kreáltak: *Adjuk vissza az állomásfőnökök önállóságát, tekintélyét!* Utóbbiról aztán így hangzott az sz.-i főnök tömör véleménye:

— *Nekem jogkört adjon a vasút, ne pedig tekintélyt! A tekintélyt majd én akarom megszerezni magamnak.*

Azóta persze, sok olaj lefolyt a Dunán, az üzemfőnökségi rendszer már csak rossz emlék maradt.

— Az tény, hogy a végrehajtás szelleme értelmében minden hatalom az üzemfőnökség kezébe összpontosult volna, az állomásfőnöknek csupán a statiszta szerepét szánták — lapoz vissza az időben *Kiss János*, Nyírbátor állomásfőnöke. — Ehhez azonban szakmailag is föl kellett volna nőni, de a legnagyobb hiányosságok éppen e területen mutatkoztak. Ez nem is csoda, hiszen megtörtént, hogy valaki az egyik napon még személyzetis volt a másik napon már üzemfőnök. Így születhettek olyan képtelen rendelkezések, hogy a szolgálati vezető az üzemfőnökség megkerülésével nem tárgyalhatott az igazgatósággal. Én ezt soha nem tartottam be, ügyes-bajos dolgainkat régebben is, akkor is, közvetlenül az igazgatóságra vittük. Igyekeztünk mindenképpen megőrizni az önállóságunkat. Azt hiszem a tekintélyen nem is esett csorba, nem volt jellemző, hogy dolgozóink problémáikkal az üzemfőnökségre szaladgáltak volna, amikor helyben el tudtunk intézni mindent. Úgyhogy az az állomásfőnök, akinek erre megvolt az erkölcsi háttere, az az üzemfőnökség alatt is meg tudta őrizni a tekintélyét.

— Mennyiben nőtt az állomásfőnök önállósága?

— Annak idején gyakorlatilag minden hatáskör az üzemfőnökséghez tartozott. *A felvétel, a kinevezés, a bérkeret, az anyaggazdálkodás, és lehetne még sorolni.* Ha Nyírbátorban ki akartam cserélni egy lámpaüveget, ahhoz már az üzemfőnökség engedélye kellett.

— Viszont kisebb volt a felelősség is.

— Látszólag. Mert a rendelkezések ugyan onnan jöttek, ám a felelősséget mindig az állomásfőnöknek kellett vállalnia.

— Elbírnának-e a jelenleginél is nagyobb önállóságot, gondolva itt elsősorban a fuvarszerzésre és a vele együtt járó tarifaalkura.

— Erre hadd mondjak egy jellemző példát. Minden évben szervezünk egy egész napos autóbusztúrát. Múltkor megyek át a Volán-kirendeltségre, megrendelni a buszt, mikor mondom a kirendeltségvezetőnek, hogy miért jöttem, azzal kezdte, ad nekem harminc százalék kedvezményt. Én el voltam hűlve, hogy egy egyszerű kirendeltségvezetőnek ekkora jogköre van. Ha én valakinek 5-10 százalék engedményt akarok adni, előbb jeleznem kell az igazgatóságnak, aztán meg kell várnom, amíg visszaszólnak. *Hát így nem lehetünk versenyképesek!* Jó lenne, ha mindezt az állomásfőnök intézhetné, hiszen nekünk van közvetlen kapcsolatunk a fuvaroztatókkal. Elképzelhető, ha én tárgyalnék a féllel, és rögtön föl tudnék neki kínálni 20-30 százalék kedvezményt, akkor vasútra adná föl az árut, nem pedig kamionra. Ez a kötöttség a tekintélyre is rombolólag hat, mert mit gondoljon az ügyfél? Talán azt, hogy erre az emberre sincs sok minden rábízva, ha ilyen piti dolgokban sincs döntési joga.

— Egy Nyírbátor kaliberű kisváros hierarchiájában hol foglal helyet az állomásfőnök?

— Szolgáltam már kis és nagy állomáson egyaránt. Amikor Kocsordon voltam főnök, a falu első öt embere közé biztosan beleszámítottam, *itt Nyírbátorban az első ötven közé sem.* Azt viszont mindig éreztem, hogy a vasút a város vezetése előtt nagy tekintélynek örvend, ami nyilván a minden egyébtől eltérő, és sokak számára nehezen érthető üzemmenetnek volt köszönhető. A pártbizottság például könnyen elintézte, hogy valamelyik rokont, barátot kinevezzék egy vállalat élére, esetleg iskolaigazgatónak. A speciális ismereteket követelő vasútra soha nem hoztak állomásfőnököt, forgalmi szolgálattevőt a pártbizottságról.

Thorday Zoltán

Öt hónap alatt elkészült

Új oktatóműhely Istvántelken

Az új vasúti járművekben: motorvonatokban, mozdonyokban, kocsikban számottevően megnőtt az elektronika szerepe a vezérlésben, irányítástechnikában, fék- és vonatbefolyásolásban. Már a V 46-os és V 63-as mozdonyokon, méginkább az import személygépkocsikon is általános volt a félvezetős, sőt az inverterkártyás és nyomtatott áramkörös vezérlés. Ezek javítását, az elektronikus szerkezeti elemek hibafeltárását, műszeres bemérését a hagyományos szakmai, elektrotechnikai ismeretekkel nem lehet végezni. Sőt olykor a régebben végzett diplomás szakembereknek, vezetőknek is alapos fejtörést okoz egy-egy meghibásodott elektronikus elem megkeresése. Az ausztriai, németországi tapasztalatcseréken gyakran tapasztalták a szakemberek, hogy ott a járműelektronika oktatását milyen alapossággal és milyen jól felszerelt tanműhelyekben végzik. Ilyen technikai alapozás nélkül gyakorlatilag a nagy sebességű vasúti közlekedés sem létezhetne.

A MÁV Vezérigazgatóság — mivel a közúti és a vasúti járműelektronikának legfeljebb a kivitele és méretei különböznek, de működésük hasonló — sürgetőnek tartotta, egy általános járműelektronikai műszerész szakma kialakítását. A munkaügyi főosztály, a Munkaügyi Minisztériumhoz, mint szaktárcához fordult, ahol kísérleti jelleggel engedélyezték az érettségire épülő szakma beindítását. Mivel az új szakmához szakirányú tapasztalattal, megfelelő szakmai ismeretekkel rendelkező tanerőkkel, infrastruktúrával rendelkező iskolai háttére van szükség, a Bolyai Szakközépiskolával alakult ki eredményes együttműködés.

Az új szakma technikai bázisát az Északi Vontatási Főnökséghez csatolt egykori istvántelki járműjavító tanműhelyben alakították ki. Ehhez a MÁV a szakképzési hozzájárulásból jelentős összegeket biztosított. Sikerült a TECH céggel olyan, máshol már bevált tanműhelyi rendszert kialakítani, ami a vasút szakmai igényeit messzemenően kielégíti. A világhírű DEGEM cég oktatási berendezéseinek telepítéséről először novemberben tárgyalt a vezérigazgatóság, de május közepén a modulrendszerűen bővíthető elektronikai tanműhelyi laboratórium első fokozatát már át is adták. Mint *Zsadányi Péter* munkaügyi főosztályvezető és *Samson Maurer*, a DEGEM SYSTEMS LTD elnökhelyettese — az átadáskor elmondták, a magyar gyakorlatban, szokatlan, hogy egy ilyen korszerű, szinte a XXI. század végének technikáját felvonultató oktatási objektum alig öt hónap alatt elkészüljön.

A tanműhelyi laboratórium berendezésein gyakorlatilag az elektronikus, elektropneumatikus (EP) és elektrohidraulikus (EH) elemek, nyomtatott áramkörök minden hibája szimulálható, bemérhető. A berendezések így nemcsak a középfokú szakképzésben, hanem a járműfenntartásban, karbantartásban, üzemeltetésben közreműködő szakemberek ismereteinek bővítésére, továbbképzésére, sőt a szakmai átképzésben is jól hasznosíthatók.

A tanműhelyi laboratórium számítógéppel vezérelt berendezéseinek hardver- és szoftveroldali részei az idén modulrendszerben tovább bővülnek. A teljes laboratórium elkészülte után — várhatóan 1994 végéig — a közúti és vasúti járművek valamennyi hibájának feltárásához a korszerű oktatás technikai hátteret biztosít.

Orosz Károly

Ez lenne a kereskedő vasút?

Kereskedő vasútról szajkóz mostanában állomásfőnök és osztályvezető, vezérigazgató és államtitkár, de sajnos olyan messze vagyunk még tőle, mint *Pitar Maris* néni a számítógépes adatfeldolgozástól! Hogy mi mondatja velem e keserű szavakat? A tapasztalat. Példáért nem kell messzire menni, elég csak megnézni a Kál-Kápolna—Kisterenye szárnyvonal menetrendjét. Az igaz, hogy eddig sem voltak elkényeztetve az erre utazók, hiszen három óránként volt (van) egy vonat, és éjszaka nyolc óra hosszat szünetelt a közlekedés, de ami most van, az iszonyat. *A „csatlakozásokat" úgy szerkesztették, hogy még véletlenül se lehessen tovább utazni kétórás várakozás nélkül.* (S csodálkozunk, hogy nincs utas?) Na persze ez alól is van kivétel: a hajnali első vonat (35 840), amelynek közvetlen csatlakozása volt mind Budapest, mind Miskolc felé. A miskolci üzletvezetőség adatai szerint (is) 15-20-an rendszeresen utaztak e járattal, s szolgálatba a vidék vasutas dolgozói is, hisz ezek a családfenntartó emberek más közlekedési eszközzel nem tudnak bejárni a munkahelyükre. Talán ezért szüntették meg éppen ezt a vonatot az általam igen tisztelt vezetők! *„A Magyar Államvasutak mellékvonalat nem zár be"*... csak ellehetetleníti az utazást.

Persze nem nézhettük tétlenül ezt az áldatlan állapotot, s két hónappal ezelőtt a menetrendtervezetet „megszerezve" akcióba lendültünk. Szakszervezeti tisztségviselő kollégám végigjárta az adott vonalon fekvő települések polgármestereit, akik nyilatkozatban kérték a MÁV vezetőit, hogy a vonatot továbbra is közlekedtessék. Támogatták tervünket a vonal állomásfőnökei, a mozdonyvezetők, a vonatvezetők, a szerelvényt kiállító fűtőház vezetője, egyszóval mindenki, aki az ügyben érintve volt. *Megpróbáltam a lehetetlent is: egyezkedni a menetrendszerkesztőkkel, tárgyaltam az üzletvezetőség, a vezérigazgatóság képviselőivel is, de elgondolásunk süket fülekre talált.*

Majd egyszer — ha olyanok is beleszólhatnak a menetrendszerkesztésbe, akik nap mint nap ezeken a vonatokon dolgoznak, úgymond „bőrükön" érzik minden hibás döntés következményeit — változni fog ez is. Nevetséges, hogy 1993-ban, 60 nappal az új menetrend bevezetése előtt, senki nem akar változtatni a rosszon. Mindez persze nem történik meg, ha nem zárnak ki bennünket a menetrendszerkesztésből, a tanácsainkat meghallgatják, s nem hat nappal az új menetrend bevezetése előtt kapjuk meg a „munkaeszközünket", a menetrendkönyvet. *Lassan ott tartunk, hogy az utasok jobban vannak tájékoztatva a sajtó útján, mint a vasutasok vezetőiktől.*

Az új menetrend bevezetése után egy héttel már 16 A/4-es méretű ívet kitevő távirati módosítás érkezett az állomásokra! Ez a cikk azért íródott, hogy a sorokat olvasva, talán akad még olyan felelős beosztású ember, aki akar és tud is hathatós segítséget nyújtani ebben az ügyben.

Én nem adom fel a reményt!

Csáki Zsigmond
Kál-Kápolna
szb-titkára (vonatvezető)

Szentesi dzsúdóssikerek a diákolimpián

A május 23-án Ajkán megtartott dzsúdós diákolimpia középiskolás országos döntőn sikeresen szerepeltek az SZVSC fiataljai. Valamennyien olimpiai pontokat szereztek.

Harmadik helyezettek: *Balogh Tamás* (55 kg), *Fekete Mónika* (+72 kg), *Szántó Zoltán* (72 kg). Ötödik helyen végzett: *Szabó László* (60 kg), *Lakatos Norbert* (65 kg).

Az országos rendezvényeken elért kiemelkedő teljesítményekért és a diákolimpián elért 3. helyezés alapján *Fekete Mónika* bekerült az „Európai Olimpiai Reménységek Versenye" (EORV) nemzetközi mezőnyébe. A fiatalok nagy versenyére 1993-ban Magyarországon kerül sor.

Kalydy Zoltán vezetőedzőtől azt kérdeztem, hogy mi vonzza a dzsúdóhoz a fiatalokat?

— Szakosztályunk megalakulásától két és fél év telt el. Eredményeink azonban hamar felnőtté érleltek bennünket. Meg is ijedtünk a korai sikerektől.

— Korai sikereket említett. Melyik korcsoportok hozták az eredményeket?

— *Ballér Barbara* edzőtársam és feleségem 1992-ben az 56 kg-os súlycsoportban megnyerte az I. osztályú országos bajnokságot, a ranglista vezetője és az olimpiai keret tagja. A felnőtt hölgyek közül I. osztályú minősítése van *Balla Andreának*, II. osztályú *Némét Ibolyának*. A több mint 120 tagú szakosztályból 68-an versenyeznek. Legeredményesebbek a fiatal lányok. Az utánpótlás juniorjai közül aranyjelvényes minősítéssel büszkélkedhet *Guellala Fatima* és *Fekete Mónika*. Ezüstjelvényes nyolc lány és négy fiú. Az elmúlt évben versenyzőink 24 olimpiai pontot szereztek.

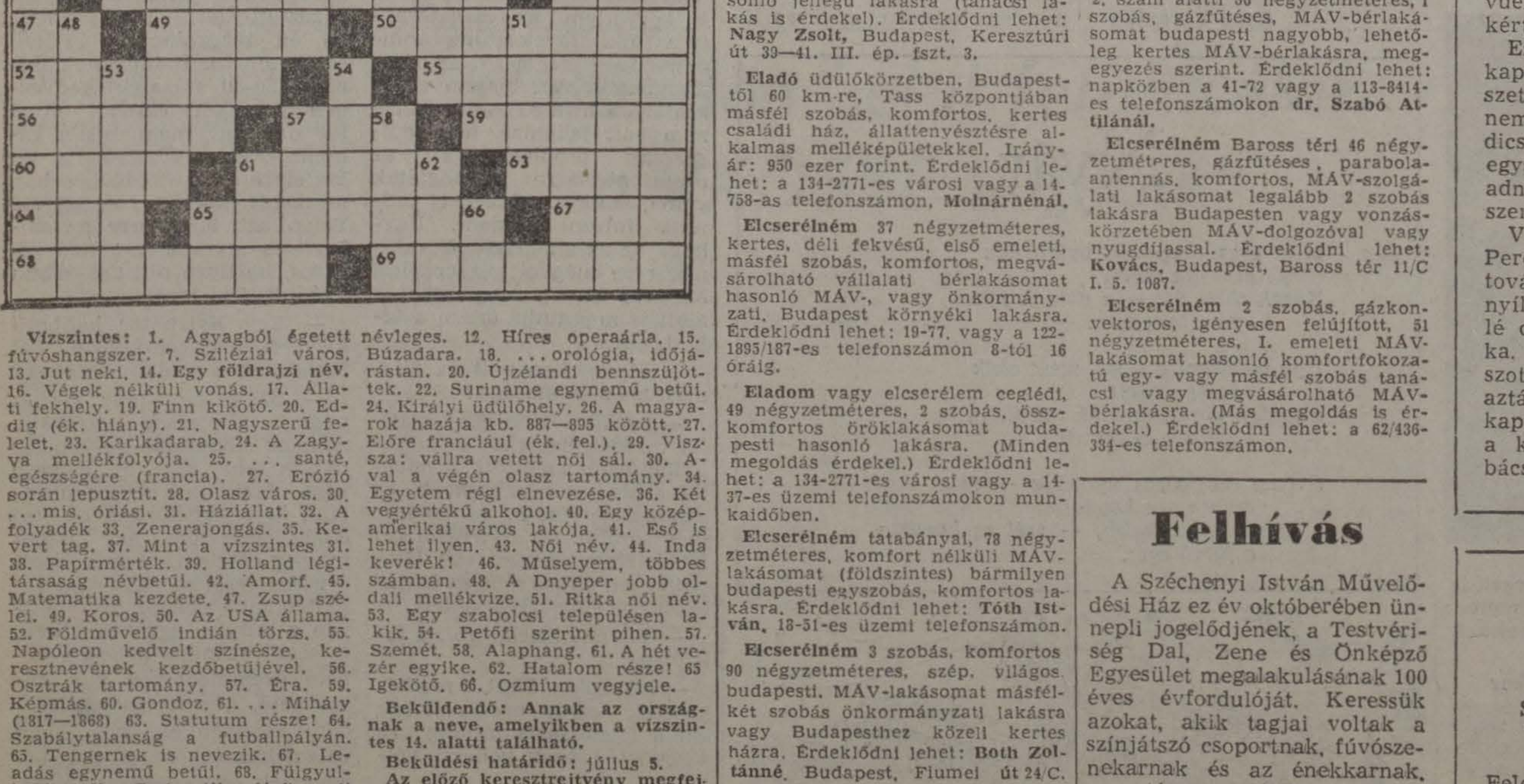
— Milyen indítéka van a sportág népszerűségének? — kérdeztem az edző házaspártól.

— A szülők felismerték, hogy a dzsúdó fegyelmez, magatartást alakít és egymás tiszteletére nevel. Már a házi versenyeken sikerélményeket lehet szerezni. A lányok az önvédelem megtanulásáért szorgalmasan járnak az edzésekre. Szakosztályunk foglalkozásai mindig népesek.

Jó utánpótlást nevel az SZVSC dzsúdószakosztálya. Az edző házaspár kétéves *Gábor* gyermeke a tatamin nő fel, és minden edzésen ott nyüzsög a versenyzők között.

Fogas Pál

Sósabb, mint a tenger



Vízszintes: 1. Agyagból égetett fúvóshangszer. 7. Sziléziai város. 13. Jut neki. 14. Egy földrajzi név. 16. Végek nélküli vonás. 17. Állati fekhely. 19. Finn kikötő. 20. Eddig (ék. hiány). 21. Nagyszerű felelet. 23. Karikadarab. 24. A Zagyva mellékfolyója. 25. ..., santé, egészségére (francia). 27. Erózió során lepusztít. 28. Olasz város. 30. ...mis, óriási. 31. Háziállat. 32. A folyadék 33. Zenerajongás. 35. Kevert tag. 37. Mint a vízszintes 31. 38. Papírmérték. 39. Holland légitársaság névbetűi. 42. Amorf. 45. Matematika kezdete. 47. Zsup szélei. 49. Koros. 50. Az USA állama. 52. Földművelő indián törzs. 55. Napóleon kedvelt színésze, keresztnevének kezdőbetűjével. 56. Osztrák tartomány. 57. Éra. 59. Képmás. 60. Gondoz. 61. ... Mihály (1817—1868) 63. Statutum része! 64. Szabálytalanság a futballpályán. 65. Tengernek is nevezik. 67. Leadás egynemű betűi. 68. Fülgyulladás. 69. Cseh államférfi volt (fon.).

Függőleges: 1. Japán város. 2. A finnek nemzeti eposza. 3. Valamilyen eszme védelmezője. 4. Vita közepe! 5. Horony. 6. Az ég kékje. 7. ..., Marika, neves színésznő. 8. Alumínium, röviden. 9. Varrószerszám. 10. Angol asztal, tábla, ellátás. 11. N-nel kezdve névleges. 12. Híres operaária. 15. Búzadara. 18. ...orológia, időjárástan. 20. Újzélandi bennszülöttek. 22. Suriname egynemű betűi. 24. Királyi üdülőhely. 26. A magyarok hazája kb. 887—895 között. 27. Előre franciául (ék. fel.). 29. Vissza: vállra vetett női sál. 30. A-val a végén olasz tartomány. 34. Egyetem régi elnevezése. 36. Két vegyértékű alkohol. 40. Egy középamerikai város lakója. 41. Eső is lehet ilyen. 43. Női név. 44. Inda keverék! 46. Műselyem, többes számban. 48. A Dnyeper jobb oldali mellékvize. 51. Ritka női név. 53. Egy szabolcsi településen lakik. 54. Petőfi szerint pihen. 57. Szemét. 58. Alaphang. 61. A hét vezér egyike. 62. Hatalom része! 65 Igekötő. 66. Ozmium vegyjele.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyikben a vízszintes 14. alatti található.

Beküldési határidő: július 5.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Izland.

Könyvutalványt nyertek: Németh Tünde, Telekgerendás, Dózsa Gy. u. 28/B 5675; **Orosz Tamás,** Debrecen, Krónikás u. 3. 4031; **Nagy Imre,** Budapest, Nagy Lajos kir. útja 215. 1142; **Andrédesz Lajosné,** Budapest, Dugonics u. 24. 1043; **Horváth Magdolna,** Budapest, Karikás F. u. 1/A 1138.

Lakáscsere

Elcserélnénk vagy eladnánk 220 négyszögöles telken lévő háromszobás családi házunkat Dunaharasztiban. Kérnénk 1 plusz félszobás — lehet panel, de akkor Kelenföldön — összkomfortos szövetkezeti lakást. Érdeklődni lehet munkaidőben: a 01/36-19-es üzemi telefonszámon **Párdányi Gézánál.**

Elcserélnénk 32 négyzetméteres, egyszobás, komfortos, kertes, MÁV-bérlakásomat kétszobás, hasonló jellegű lakásra (tanácsi lakás is érdekel). Érdeklődni lehet: **Nagy Zsolt,** Budapest, Keresztúri út 39—41. III. ép. fszt. 3.

Eladó üdülőkörzetben, Budapesttől 60 km-re, Tass központjában másfél szobás, komfortos, kertes családi ház, állattenyésztésre alkalmas melléképületekkel. Irányár: 950 ezer forint. Érdeklődni lehet: a 134-2771-es városi vagy a 14-758-as telefonszámon, **Molnárnénál.**

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű, első emeleti, másfél szobás, komfortos, megvásárolható vállalati bérlakásomat hasonló MÁV-, vagy önkormányzati, Budapest környéki lakásra. Érdeklődni lehet: 19-77, vagy a 122-1895/187-es telefonszámon 8-tól 16 óráig.

Eladom vagy elcserélem ceglédi, 49 négyzetméteres, 2 szobás, összkomfortos öröklakásomat budapesti hasonló lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 134-2771-es városi vagy a 14-37-es üzemi telefonszámokon munkaidőben.

Elcserélném tatabányai, 78 négyzetméteres, komfort nélküli MÁV-lakásomat (földszintes) bármilyen budapesti egyszobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: **Tóth István,** 18-51-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném 3 szobás, komfortos 90 négyzetméteres, szép, világos, budapesti, MÁV-lakásomat másfélkét szobás önkormányzati lakásra vagy Budapesthez közeli kertes házra. Érdeklődni lehet: **Both Zoltánné,** Budapest, Fiumei út 24/C.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila-lakótelepi garzont kétszobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném 53 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes, szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon **Szabó Andrásnénál.**

Elcserélném kizárólagos kerthasználattal rendelkező, Budapest XV. kerület, Mentő u. 8. földszint 2. szám alatti 36 négyzetméteres, 1 szobás, gázfűtéses, MÁV-bérlakásomat budapesti nagyobb, lehetőleg kertes MÁV-bérlakásra, megegyezés szerint. Érdeklődni lehet: napközben a 41-72 vagy a 113-8414-es telefonszámokon **dr. Szabó Attilánál.**

Elcserélném Baross téri 46 négyzetméteres, gázfűtéses, parabolaantennás, komfortos, MÁV-szolgálati lakásomat legalább 2 szobás lakásra Budapesten vagy vonzáskörzetében MÁV-dolgozóval vagy nyugdíjassal. Érdeklődni lehet: **Kovács,** Budapest, Baross tér 11/C I. 5. 1087.

Elcserélném 2 szobás, gázkonvektoros, igényesen felújított, 51 négyzetméteres, I. emeleti MÁV-lakásomat hasonló komfortfokozatú egy- vagy másfél szobás tanácsi vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra. (Más megoldás is érdekel.) Érdeklődni lehet: a 62/436-334-es telefonszámon.

Felhívás

A Széchenyi István Művelődési Ház ez év októberében ünnepli jogelődjének, a Testvériség Dal, Zene és Önképző Egyesület megalakulásának 100 éves évfordulóját. Keressük azokat, akik tagjai voltak a színjátszó csoportnak, fúvószenekarnak és az énekkarnak, vagy tárgyi emlékekkel rendelkeznek az intézmény múltjával kapcsolatosan. Várjuk jelentkezésüket telefonon (városi: 169-2881; üzemi: 84-28) vagy személyesen a IV. kerület, Elem utca 7-ben, a művelődési ház igazgatójánál.

A látszat néha csal

Az Emberbaráti Társaság lelkes apostola, Budapest egyik külvárosában, jelesen Rákosliget utcáit rótta. Meg-megállt egy kertes családi ház kapujában, s ha nem látott senkit az udvaron, kertben, becsöngetett.

— Nem vagyok koldus. Nem magamért — magyarázta —, hanem elesett, szűkölködő embertársaimért kérem, hogy segítsenek néhány forinttal, ha lehetőségük engedi — és szedte elő az igazolványát, hogy nem csaló, sőt a kegyes adakozónak pecsétes szelvényt is átnyújtott.

Megállt a XV. utca 24-es számú ház előtt is. Az ablak palettái leeresztve, a tenyérnyi udvaron a kertben csak virágok pompáznak. Nézegette a házat. Takaros. Tehetősebb ember lakhatja. Ámbár, ha így bezárkóznak, lehet, hogy a szívük sem nyílik. Becsengetett ő nagyobb házba, villába is, aztán ha ki is kukkantottak, a kérelmező mondókáját be sem fejezte, már mondták is: menjen a fenébe...

De hát az apostol istenfélő ember volt, s dehogyis rótta volna meg a kőszívűeket. Inkább bocsánatot kért és ment tovább.

Ez a ház — aminek a kapujában álldogált — tetszett neki. Nem hivalkodó, nem cirádás, oszlopos grádicsos bejáratú, csak olyan egyszerű, takaros. Ha nem adnának semmit, akkor is szeretné látni a gazdáját.

Végül is becsengetett. Percekig várt, s már-már tovább akart lépni, amikor nyílt az ajtó, s a kapu felé csoszogott egy asszonyka. Arca jóságosnak látszott, még mosolygott is, aztán csodálkozott, hogy a kapuban nem a postás vagy a kertjét gondozó Bandi bácsi áll.

Az apostol meg csak a nejlonba tekert lábacskákat nézte. Hát ettől kérjen alamizsnát? Hiszen még cipője sincs?! Lehet, hogy valamikor jólkereső tisztviselő volt, s akkor emelte ezt a takaros kis házat.

Kaparászott a zsebében, hogy a saját pénzéből adjon valami olcsó cipőcskére valót ennek a valószínű csekélyke nyugdíjból éldegélő asszonykának. Az asszonyka pedig közben egészen a kapuig csoszogott, s megkérdezte:

— Tessék. Kit keres? És mit akar?

— *Semmi... semmi... Bocsánat, elnézést* — rebegte az apostol —, *rossz helyre csengettem... Még egyszer elnézést kérek... Kezét csókolom. És elsietett...*

Pedig ha az apostol itt is elmondja a küldetését, a nejlonba csavart lábacska visszacsoszogott volna a házba, s legalább egy adys bankjeggyel tért volna vissza.

A hölgy ugyanis, igaz, hogy már nyugdíjas — főorvos asszony, és mint tüdőorvos több mint két évtizedig dolgozott Németországban — a Klinikafilmből is ismert — feketeerdei klinikán, és arról is ismert, hogy jószívű, adományozó teremtés.

De hogy miért nejlonpapucsban csoszogott ki az apostol csengetésére, annak az a magyarázata, hogy mindkét lába nagyujját operálták, s éppen lábadozófélben volt, amikor az apostol felkereste. Kétszeresen is bosszankodott, amikor e kis történetet elmesélte nekem, egyrészt, hogy nem tudott jótékonykodni, másrészt meg, hogy az apostol szegény kis öregasszonykának nézte...

— d j —

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 269-7746, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—5894. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. JÚLIUS 2.

Mélyponton a pályaépítés

Beszélgetés Frányó Ferenc pályalétesítményi igazgatóval

A MÁV szervezeti korszerűsítése, a vasúti alaptevékenységhez szorosan nem tartozó ipari üzemek, építési főnökségek gazdasági társasággá történő átalakítása — mint köztudott — egy évvel ezelőtt kezdődött. A privatizáció előkészítését és bonyolítását a MÁV Vezérigazgatóságon ismert szakemberekből álló csapat végezte. Vezetője, az időközben pályalétesítményi igazgatóvá előlépett Frányó Ferenc volt. Vele beszélgettem a kft.-kbe átment, volt építési főnökségek helyzetéről, a pályaépítők sorsának alakulásáról.

— Mint gyakorló vasútépítő, a szentesi építési főnökség volt főmérnöke majd igazgatója, hogyan élte meg a szakág szervezeti átalakulásának, meglehetősen sok vitával járó, bonyodalmaktól sem mentes időszakát?

— A MÁV szervezetének elkerülhetetlen karcsúsítása miatt, a feladat egyértelmű volt. Mi a kidolgozott, majd elfogadott alapelveket követve végeztük munkánkat.

— Gondolom, hogy a nagyarányú létszámcsökkentés miatt, néha fájdalmas „műtéteket" kellett végezniük?

— Ilyenkor ez elkerülhetetlen. Hangsúlyozni szeretném azonban, hogy minden döntésünket körültekintő egyeztető munka előzte meg. Így sem sikerült mindenkinek a kedvébe járni. Meggyőződésem, hogy emiatt sok, kiváló szakemberben maradt még tüske. Bizonyos fokig ezt meg is lehet érteni. Hiszen a volt építési főnökségeknél az elmúlt években, évtizedekben nagyszerű emberekből álló, ütőképes kollektíva kovácsolódott össze. Most, hogy a korábbinál jóval kisebb létszámot vihettek be a kft.-kbe, nem mindenki fért a keretbe. Ezek egyrészének más szakszolgálatnál ajánlottak fel munkalehetőséget, de akadtak olyanok is, akik kiléptek, vagy a MÁV nem tartott igényt a munkájukra.

— A gazdasági társaságokban hogyan alakult az építési szakszolgálat létszáma?

— A kft.-ékbe átment kapacitás mintegy hétszáz pályaépítőt jelent. Ekkora létszámmal nyolc-tíz évvel ezelőtt egy építési főnökség rendelkezett. Ez is bizonyítja, hogy a hat építési főnök egénél meglehetősen drasztikus létszámcsökkenés ment végbe.

— Ez százalékban kifejezve mit jelent?

— Ha az építési és pályafenntartási szakszolgálat mai létszámát vesszük alapul, az — durván számolva — harminc-negyven százaléka a tíz évvel ezelőttinek. Az építésnél ez a húsz százalékot is alig éri el.

— Mi indokolta ezt a feltűnően nagy létszámleépítést?

— A fogyás elsősorban annak a függvénye volt, hogy a MÁV-nak mennyi pénz állt rendelkezésére beruházásokra, felújításokra és karbantartásokra. Nyolcvannégyben még kétszázötvenhét kilométer hosszú pálya felújítására volt pénz, tavaly pedig csak öt-tíz kilométerre, vagy nyolcvanhatban ötszázharmincnégy, tavaly mindössze hetvenhét csoport kitérő cseréjére volt lehetőség.

— Még néhány nap és túljutunk az esztendő első felén. A múlt évhez képest történt-e javulás? Még pontosabban fogalmazva: hogyan alakult a kft.-ékben a pályaépítők helyzete?

— Ami a munkáltatást illeti, jószerével semmi sem változott. Ennek legfőbb oka, hogy az idén iszonyatos nagyságrendben csökkentek a naturáliák. A pályakorszerűsítés a múlt évivel azonos szinten alakul. Új kitérők beépítésére pedig nagyon kevés a lehetőség. Ezért most a meglevők fenntartására kell az erőinket összpontosítani. Arra kell törekednünk, hogy sebességkorlátozások a jelenleginél nagyobb mértékben ne jelenjenek meg a pályáinkon. A közlekedés biztonságát minden eszközzel fenn kell tartani. Ebben óriási felelősség és feladat hárul a szakszolgálatra.

— Ehhez is pénz kell, de az nincs. Üres az államkassza, a MÁV-nak pedig alig van bevétele. Marad a szegény ember vízzel főz elmélet. A semminél ez is jobb.

— Nagy dolgokat pénz nélkül valóban nem lehet csinálni. Megfelelő módszerekkel, új eljárások alkalmazásával a költségek megtakarításán kívül még sok minden megoldható. Szerencsére már vannak ilyen kezdeményezések. Több helyen is bevezették az aljjavításokat. A kecskeméti pályafenntartásnál pedig kifejlesztették és alkalmazzák a betonaljakban elkorhadt fatiplik pályában történő cseréjét. Ennek a technológiának nagy előnye, hogy minimális sebességkorlátozással, vaganyzár nélkül is megoldható. Ezzel a módszerrel a cegléd—szegedi vonalon több tízezer aljat sikerült már megmenteni.

— Az év elején, a bizonytalanul induló, sok nehézséggel bajlódó kft.-knek is úgy tudtunk némi segítséget nyújtani, hogy a hatodik főosztály az igazgatóságoknál karbantartási munkákra szerzett számukra megrendelést — folytatta az igazgató. — Természetesen a kft.-ék vezetői sem tétlenkedtek, s többségüknek sikerült idegenfeles munkákat szerezni. Út- és csatornaépítést vállaltak, csakhogy a létszámukat foglalkoztathassák. A szentesiek városuk és Hódmezővásárhely térségében az önkormányzatoknak a megbízásából utakat építettek. Mások a közúti építő vállalatokkal közösen végeztek hasonló munkákat.

(Folytatás a 2. oldalon)

A kormány késlekedik

A hitelekre garancia kell

Sovány eredménnyel zárult a kormány, a vasutas-szakszervezetek és a MÁV illetékesei által folytatott június 23-i tárgyalás, amelyen a vasúti törvény egyes kérdéseit, a tavaly decemberi megállapodásuk eredményeit vitatták meg a résztvevők.

A megegyezésre nagy szükség lenne, hiszen a MÁV tavalyi deficitjének rendezésére — ha nem kap segítséget — a vállalat 7500 kilométeres vonalhálózatából mintegy 1500 kilométert le kellene zárni és 20-25 ezer dolgozót kellene elbocsátani. Emellett a vasút rákényszerülne a kollektív szerződés felmondására, a szociális létesítmények bezárására és elmaradna a tervezett idei bérfejlesztés is. Ennek megelőzését szolgálta a tavaly decemberi megállapodás, amiből sajnos nem minden valósult meg — mondotta *Papp Pál*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke.

Hangsúlyozta többek között, hogy a megbeszélésen a legfontosabb kérdés a vasúti törvény volt. *A szakszervezet szerint a tervezet eredeti változata még félreérthetetlenül elkülönítette az állami és vállalati feladatokat.* A változtatások után azonban a kötelezettségekből önkéntes vállalások lettek. Ez a vasút szempontjából elfogadhatatlan. A kormányzatnak a törvényben egyértelműen vállalnia kell a rá háruló terheket.

Napirenden volt a vasút működőképességének fenntartásához szükséges állami segítség is. A kormány tavaly decemberben vállalta, hogy a MÁV pénzügyi egyensúlyának fenntartása érdekében felvett hitelekre, mintegy tízmilliárd forint értékben garanciát vállal. *Ebből sajnos nem lett semmi.* Az áruszállításból származó bevételek nem teszik lehetővé a kiadások folyamatos fedezését, ezért a vállalat rövid lejáratú hitelek felvételére kényszerül. Ilyen forrásból finanszírozzák már hónapok óta többek között a bérek kifizetését is. Jövőre azonban a vállalatnak már nem marad több olyan forgalomképes vagyontárgya, amire a hitelek fedezeteként jelzálogot lehetne bejegyeztetni. A tárgyalásokon szó volt még az elbocsátások kérdéséről is. Az állami beavatkozás nélkül szükséges 20-25 ezer helyett az idén „csupán" 3800 dolgozónak mondott fel a MÁV.

Június 21-én

Megalakult a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület

Június 21-én megalakult a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület. Alapító tagjai a huszonhárom művelődési intézmény és a vasutas kulturális alap. Az egyesület elnökévé *Pallos Györgyöt*, szakszervezetünk alelnökét választották, az ügyvezető elnök *Molnár Géza* lett.

A közgyűlés, amelyet a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében tartottak, elfogadta az egyesület alapszabályát. Ennek értelmében az egyesület országos hatáskörű, önálló jogi személy, mely saját alapszabállyal, képviselettel és elkülönített gazdálkodással rendelkezik.

Az alkuló közgyűlés 13 tagú választmányt (vezető testületet) hozott létre, amelynek feladata az egyesület munkájának operatív működési feltételeinek megteremtése, a szakszervezeti tagok, valamint a vasutas munkavállalók és nyugdíjasok közművelődési, oktatási feltételeinek javítása.

A pénzügyek ellenőrzésére 3 tagú ellenőrző bizottságot választott a közgyűlés. Az egyesület feladatának tekinti a vasutas művelődési intézmények működőképességének megőrzését és továbbfejlesztését. Segítséget ad a helyi intézmények tevékenységének országos szintű összehangolásához, kezdeményezéseik népszerűsítéséhez. Közreműködik a finanszírozási források, támogatások felkutatásában, vállalja az önszerveződés útján létrejött művelődési intézmények érdekvédelmét, képviseletét, továbbá a szakmai képzés rendszerének kialakítását, az intézmények működési feltételeinek javítását, támogatja a nemzetközi szervezetekkel való együttműködést.

Divatos zakók vasutasgyerekeknek

Egy szombathelyi kft. 56 divatos zakót ajándékozott a kőszegi MÁV Nevelő- és Diákotthonnak. Így ősztől valamennyi felső tagozatos fiú majd ezt az ajándékba kapott zakót viseli. A diákotthon tanévzáróján *Olaszy Kálmán* nyugdíjas MÁV-főfelügyelő díját, személyenként 2 ezer forintot vehetett át 6 diák. Olaszy úr a fúvószenekarban játszó diákokat jutalmazta meg.

A vasutasnap központi rendezvényei

Az idén, július 11-én, a Magyar Államvasutak megalakulásának 125. évfordulója jegyében ünnepeljük a vasutasnapot. A központi rendezvények programja már hét közben elkezdődik.

Július 6-án, kedden délelőtt 10 órakor a Közlekedési Múzeumban ünnepélyesen nyitják meg a „125 éves a MÁV" című kiállítást. Másnap, szerdán délelőtt 9 órakor a MÁV és a KTE rendezésében emlékülés kezdődik.

Július 8-án, csütörtökön délelőtt 9 órakor emléktáblát avatnak Budapest-Józsefváros pályaudvaron. Ezt követően 9.40 órakor emlékvonat közlekedik Hatvan és Salgótarján között. Megérkezés után az állomáson szintén lesz emléktábla-avatás.

Július 9-én, pénteken délelőtt kitüntetési ünnepséget rendeznek a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében. Délután 14.30 órakor pedig Budapest-Angyalföld állomáson vasúti járműparádé lesz.

Július 10-én, szombaton és 11-én vasárnap délelőtt a vasúti járműkiállítást tekinthetik meg az érdeklődők, délután pedig megismétlik a pénteki járműparádét.

A GySEV központi vasutasnapi ünnepségét július 8-án, csütörtökön 16 órakor tartják a Hotel Sopronban. Az ünnepségen *Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter mond beszédet.

Köszönetnyilvánítás

Tisztelt Tagtársak!

Ma már közismert, hogy 1993. május 21-én megtartott társadalombiztosítási önkormányzati képviselői választások sikeresek voltak. E választások eredményeként, 60 év után ismét önkormányzatok irányítják a társadalombiztosítást. Május 21-én családunk szociális biztonságáról, a valódi demokrácia fontos intézményeinek létrehozásáról döntöttünk. A választásoknak nagy tétje volt. Ezt ismerték fel a választópolgárok, amikor nem várt nagy számban járultak az urnák elé, hogy leadják voksukat. A választók realitásérzékét, és az MSZOSZ-ról alkotott véleményét tükrözik a választási eredmények, amelynek alapján az MSZOSZ látványos sikert ért el. Az MSZOSZ listáján indult szakszervezetünk képviselője is, akit képviselővé választottak.

Hasonló eredményeknek és sikereknek vagyunk részesei a május 25., 26., 27-én megtartott üzemitanács-választásokon is. A választásokon a Vasutasok Szakszervezete eredményei nagyságrenddel meghaladták a többi érdekvédelmi szervezet támogatottságát. Eredményes szereplésünk igazolása mindazon ténykedésünknek, amit az elmúlt években a vasutasság és a vasutas nyugdíjasok érdekében (a szigorú gazdasági körülmények ellenére) kifejtettünk. Ezen az úton kívánunk tovább haladni. Ebben megerősít bennünket tagságunk bizalma, amit a választásokon kifejezésre juttattak.

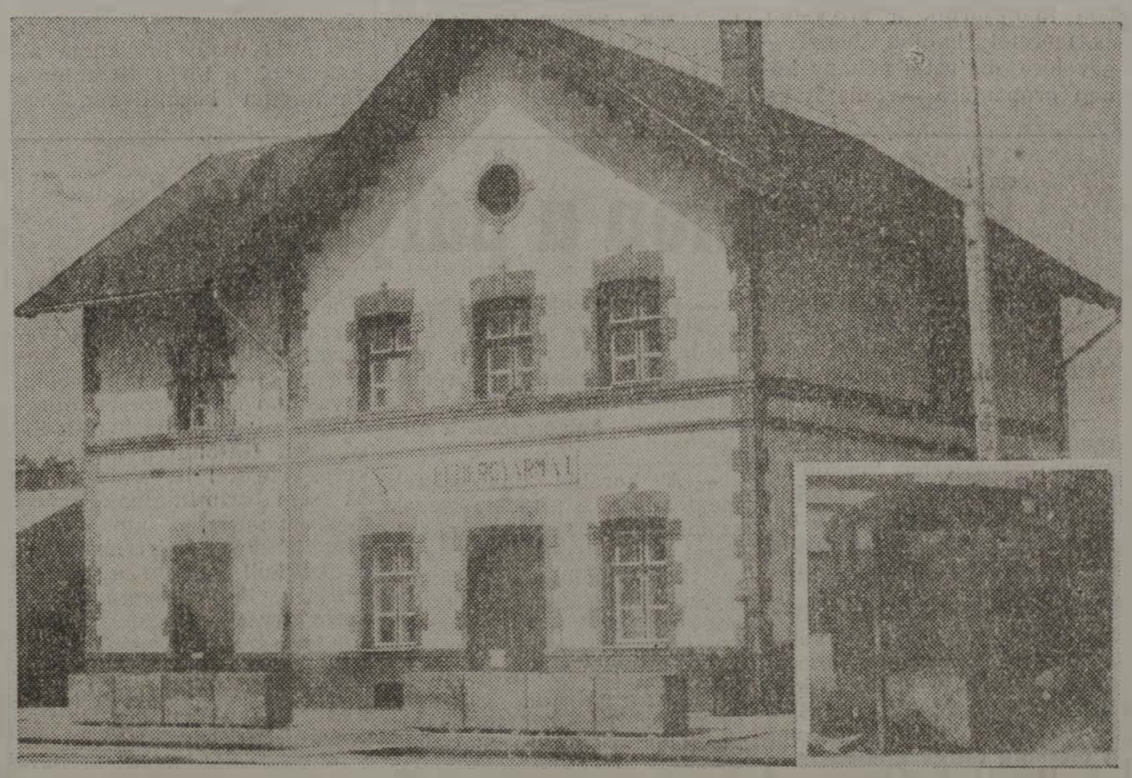
Köszönetet mondunk mindezekért tagságunknak, a több ezer aktivistánknak, akik önzetlenül, időt és fáradságot nem kímélve vettek részt a választások előkészítésében, a választások rendben és időben történő lebonyolításában.

Köszönet és elismerés nyugdíjasainknak és szervezeteinknek, akik szívvel és lélekkel munkálkodtak a választások sikeréért.

Eredményeink önmagukért beszélnek.

A VSz tagsága és tisztségviselői élni fognak a választások utáni lehetőségekkel, s még eredményesebben fognak munkálkodni a vasutasság érdekeinek érvényesítéséért.

Vasutasok Szakszervezete Területi Tagozati Tanácsa



Az elmúlt hetekben fejeződött be a mátészalka—zajtai vonalon fekvő Fehérgyarmat felvételi épületének rekonstrukciója. Az állomás ma is tekintélyes személyforgalmat mondhat a magáénak, ehhez képest a várótermek, a mellékhelyiségek és az egész „objektum" esztétikája az utóbbi időkben már alulmúlta az elfogadható színvonalat. Az átalakítás során az egész épületet összkomfortosították, anélkül, hogy a műemlék jellegcsorbát szenvedett volna. Hátravan még a környezet rendezése, amely során remélhető, hogy a konténervécé eltakarítása után, a kiállított C 50-es motormozdony is frekventált műtárgya lesz Fehérgyarmatnak. A városhoz ugyan semmi köze, 1957-től az 1972. évi felszámolásig Jánkmajtis és Kölcse között hordta az árut és az utasokat. Csakhogy Jánkmajtis mint állomás megszűnt, felügyelet nélkül nem lehetett garantálni a kis mozdony épségét. Így került végül is Fehérgyarmatra

— thorday —

Százhuszonöt éves a Magyar Államvasutak

Megalakitása gróf Mikó Imre, a kiegyezés utáni első közmunka- és közlekedésügyi miniszter nevéhez fűződik

Az 1867. évi kiegyezés, az alkotmány helyreállítása után már a közvélemény is egyre sürgetőbben követelte a vasútügy mulasztásainak a pótlását. Minden bizonnyal ennek is része van abban, hogy a parlamentális kormány nagy buzgalommal látott munkához. *Gróf Mikó Imre* — a kiegyezés utáni első közmunka- és közlekedésügyi miniszter — nem sokkal 1867. február 20-án történt kinevezése után, elkészíti és bemutatja az Országgyűlésnek vasúthálózati tervezetét, melyet előzőleg valamennyi képviselőnek, törvényhatóságnak, valamint az ipari és kereskedelemkamaráknak is elküldött.

Az alkotmányos kormány vasúthálózati tervezetét a közvélemény is helyeslésssel fogadta. A kitűzött cél, a tervezet megokolása szerint így hangzott: *„hazánk minél rövidebb idő alatt, minél több vasúttal bírjon, mely föltétel folyamatosítására változatlanul irányadó marad azon vezérelv, hogy erőnk és tehetségünk számbavétele mellett, egyúttal takarékosan járjunk el, mert sem pénzügyi állapotaink a nagyobb terheket, sem nyers terményeink a magas szállítási béreket meg nem bírják. Ha tehát rendszert kellene már előre kijelölni, az más nem lehet, mint az olcsó vasutak rendszere."*

A tervezet kijelölte azt a 25 vasútvonalat, amelynek kiépítése *„a forgalmi szükségletek által elsősorba lett helyezve."*

A vasutak megválasztásában az alkotmányos kormány nem helyezkedett azonnal *Széchenyi* álláspontjára: *az államvasúti rendszerre.* A parlamenti kormány megalakulásakor ugyanis hagyatékul kapta az abszolitizmus kormánytól a teljesen kiépült kamatbiztosításos magánvasúti rendszert. Így a vegyes vasúti rendszert fogadta el. Eszerint nemcsak az állam épített vasutakat, hanem a magánvállalkozók is engedélyhez juthattak. A kormány azért, hogy minél előbb s minél több vasút legyen hazánkban, a kamatgaranciás engedélyek kiadásával nem fukarkodott.

Hazánk vasúti hálózata, amint arra mód és alkalom nyílott, végül is *Széchenyi* közlekedési politikájának alapelvei szerint épült ki és terveinek a gerince, az államvasutak eszméje is diadalt aratott.

Gróf Mikó Imre vasútépítési programját a képviselők 1867. július 2-án országos határozattá emelték és felhatalmazták a közmunka- és közlekedésügyi minisztériumot, hogy a függőben levő ügyek rendezésére *60 millió ezüst forint kölcsönt vegyen fel.* A kormány első ténykedése az volt, hogy a kölcsönből megvásárolja a cs. kir. szab. magyar északi vasúttársulat tulajdonát képező, *Pesttől Salgótarjáig terjedő, s már üzemelő vasútat. Így lett ez a vonal Magyarország első államvasútja.*

Az előzményekről tudni kell, hogy több magyar felvidéki földbirtokos, a *Szent István* kőszénbánya-társulattal az élen, 1862-ben előmunkálati engedélyt kért egy *Pesttől Salgó-Tarjánig és később onnan Losonczon át Besztercebányáig vezetendő vasútvonalra.* Miután az engedélyt megkapták, megalakították a cs. kir. szab. pest—losoncz—besztercebányai vasút és kőszénbányatársulatot. Ez azonban 1865. július közepén csődbe jutott. A társaság a kormány anyagi támogatásával hamarosan talpra állt, és cs. kir. szab. magyar északi vasúttársulat elnevezéssel újra működött. Nem sokáig. *1867 végén súlyos pénzzavarba került, és újból csődbe jutott.* Ekkor az anyagilag amúgyis érdekelt kormány már nem segített, hanem 1868. június 30-án kelt adásvételi szerződéssel megváltotta a vasútat. A társaság pedig egy hét múlva, augusztus 6-án feloszlott.

Még ugyanabban az évben, az 1868. XLIX. t. c. alapján a miniszter felhatalmazást kért és kapott a *károlyvárosi—fiumei, a hatvan—szolnoki* és a *miskolc—putnoki* államvasúti vonalak létesítésére.

Gróf Mikó Imre az államvasúti építkezések irányítására a minisztérium kebelében *„vasútépítési igazgatóságot"* szervezett, melyet később a magánvasúti építkezések felügyeletével is megbízott. A *„Magyar Északi Vasút"* vonalainak megvétele után e vonalak kezelésére pedig *„vasútüzleti igazgatóság állítatott fel".* Ennek a szervezetnek a vasútépítészeti igazgatóság által kiépített vonalakat és később az államosított vonalakat fokozatosan átadták.

Az 1868-as esztendőben más fontos inézkedés is történt. A képviselőház arra is megbízást adott a minisztériumnak, hogy a pesti és budai pályaudvarokat a vasúttal, egy állndó híddal kösse össze, és Pesten létesítsen központi pályaudvart. A budapesti összekötő vasutat csak jóval később, 1877 júliusában, az ebből kiinduló szárnyvonalakat pedig a következő évben adták át a közforgalomnak. A m. kir. államvasutak tulajdonképpen az összekötő vasút létesítésével nyert Budapesten összeköttetést a cs. kir. szab. osztrák államvaspályával.

Még egy fontos korabeli dokumentum feltétlenül idekívánkozik. A Magyar Királyi Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 1869. október 31-én az alábbi rendeletet adta ki a cs. kir. szab. pest-besztercebányai vasúttársulattól megvásárolt és később államköltségen épített vasutak elnevezése tárgyában. Idézzük:

„A m. kir. államvasutak üzletigazgatóságának. Folyó évi október 26-áról 5985 szám alatt a magy. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség útján tett előterjesztésére értesitem az üzletigazgatóságot, hogy a magyar államkincstár kezelése alatt levő, mostani magyar északi vasút és a közelebb megnyitandó zákány—zágrábi vasútvonal együttvéve magyar királyi államvasutaknak fognak elneveztetni, s ezek közül az egyik északi, a másik pedig déli vonalnak hivatni, mindkét vonal üzletigazgatósága pedig magyar királyi államvasutak üzletigazgatósága czimet nyerend. Budán 1869. évi október hó 31-én

Gróf Mikó Imre"

Az erdélyi származású gróf három év és két hónapig állt a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium élén. Ez alatt a rövid idő alatt, a legnagyobb magyar, gróf Széchenyi István szellemében tevékenykedve, maradandót alkotott. Mint ismeretes, Széchenyi 1848-ban készítette el és terjesztette elő *„Javaslat a közlekedésügy rendezéséről"* című átfogó tanulmányát. Mikó Imre *„Emlékirat a magyarországi vasutakról"* címmel 1867-ben készített tanulmányt. Ebben egyebek mellett rámutatott: *„a közjólét, az államjogi kérdések rendezése mellett leginkább az anyagi érdek okszerű ápolásától függvén, csak akkor remélhetünk tartósan haladó és biztos fejlődésünket, ha kielégítő mérvben tudjuk a tőkét magasabb fokára tett közlekedési eszközök rendelkezésünkre állni."*

R. V. F.

JÚLIUS 10-ÉN ÉS 11-ÉN

Vasúti járműparádé Angyalföld állomáson

Az 1868-as év sorsforduló volt a vasút életében. Az ez év június 30-án megalakított Magyar Királyi Államvasutak lehetővé tette egy önálló, Budapest központú, magyar gazdaságot segítő vasúthálózat létrehozását. Ezen történelmi eseményt végbevivő *gróf Mikó Imre* (az Andrássy-kormány közmunka- és közlekedési minisztere) nevét az elmúlt év vasutasnapi ünnepsége óta a V63—155 pályaszámú mozdony viseli. A vasút történelmi nagyjairól elnevezett további 4 db V63 sorozatú mozdony névadóiról — *Kandó Kálmán* (1983), *gróf Széchenyi István* (1991), *Baross Gabor* (1992) és *dr. Verebély László* (1992) — az elmúlt években ünnepélyes keretek között sorra megemlékeztünk.

Az idei vasutasnap köré szervezett események a folytonosság jegyében, az államvasutakká szerveződés történelmi eseményére — és egyúttal *Hidvégi gróf Mikó Imre* miniszterre — emlékezve kerülnek lebonyolításra.

A rendezvények közül nagy látványosságnak ígérkezik a július 10—11-i vasútijármű-bemutató, melyen a magyar mozdony- és kocsipark széles körű bemutatásán kívül számos szomszédos országból — köztük: Ausztria, Csehország, Szlovákia, Románia, Szlovénia — is érkeznek járművek. Jelen lesznek a magyar, az osztrák és a német közlekedési múzeum üzemelő járműkülönlegességei, valamint több vasúti járműgyártó vállalat mozdonya, kocsija.

A szenzációnak számító járművek közül — csak néhányat említve — itt lesz:

— Európa egykor leggyorsabb, 175 km/óra sebességre alkalmas, ma is üzemképes, 18 201 pályaszámú német gőzmozdonya, az osztrák Strasshofi Vasútmúzeum közelmúltban üzemképessé tett DT 1. sorozatú gőzpoggyászkocsija; a 498 106 pályaszámú cseh gőzmozdony, amely 1964-ben 162 km/óra rekordsebességet ért el. Ezenkívül a szlovák, a magyar és más vasúti járműgyártók legkorszerűbb járművei.

Az igazán szinpompás esemény iránti érdeklődés abban is megmutatkozik, hogy már hónapokkal előtte több külföldi csoport jelezte ideutazási szándékát.

Ilyen nagyszabású rendezvényre Magyarországon először kerül sor, Angliában, a 100 éves vasút jubileuma alkalmából, a híres Stockton—Darlington közötti vonalszakaszon már 1925-ben rendeztek hasonló *járműparádét.*

Érdekességként megemlíthető, hogy a szép számban felvonultatott járművek között már akkor villamos mozdony és benzinmotoros motorkocsik is szerepeltek.

A vasutasnapi rendezvény helyszíne kiválasztásában praktikussági okok is belejátszottak. Legnyomósabb érv volt az eredeti, MÁV-típusterv alapján 1896-ban elkészült állomásépület, amely — néhány évvel ezelőtti felújítása óta — ismét régi fényében pompázik.

A járműbemutató július 10—11-én, reggel 9—12.30 óráig tart. Az érdeklődők minden kiállított járműre felmehetnek. Kérdéseikre a kezelő személyzet ad választ. *Az igazi attrakció* délután 14.30 órától kezdődik. A járművek ünnepélyesen, szakszerű kommentár kíséretében elvonulnak a nagyérdemű közönség előtt, demonstrálva ezzel azt a 125 évet, amelyet az államvasút nem kevés megpróbáltatások közt megélt.

Az ünnepség egyúttal lehetőséget kínál a nemzetek közötti vasútbarátság ápolására, elmélyítésére, amire úgyszintén szükség van.

A nagy összefogással szerveződ parádé számos meglepetést tartogat, mely bizonyára valamennyi résztvevőnek maradandó élményt, a vasutasság számára pedig, reméljük, némi szimpátiagyarapodást eredményez.

Holcsik Ferenc

Vasútépítő gépek kiállítása Németországban

Beszélgetés a szentesi Vasútépítő Kft. Frankfurtban járt ügyvezető igazgatójával

A 91 éves Nemzetközi Vasút Egylet (UIC) májusban tartott tanácskozásával párhuzamosan Frankfurt mellett modern vasútépítő gépeket állítottak ki, amelyen Szentesről a Vasútépítő Kft. ügyvezető mérnök-igazgatója, *Vígh Imre* vett részt.

— A mi küldöttségünk a speciális vasútépítő, fenntartó gépekre volt kíváncsi — mondotta. — Az érdekelt bennünket, hogy a modern, világszínvonalú gépek milyen adottságokkal képesek a vasútépítést kiszolgálni, mennyibe kerülnek és hazai körülmények között hogyan tudnánk alkalmazni. A bemutatott szuper gépek csillagászati áraikkal számunkra elérhetetlenek. Az alacsonyabb kategóriájú gépek is drágák.

— Milyen tapasztalatokat szereztek?

— *Kezünkben van a beszerzés lehetőségének a kulcsa. Költségkímélés szempontjából az adott térségben fellelhető fölösleges gépi kapacitásokat bérbe vesszük.* Ezzel a módszerrel takarékoskodunk, mert a gépek, berendezések költséges átállítását, szállítását mellőzhetjük. Ezzel a takarékossággal a speciális gépek beszerzésének anyagi alapját kívánjuk megteremteni. Hozzánk hasonló profillal az országban négy kft. működik. Tervezzük anyagi erőink koncentrálását a vásárlásra, hogy a gépek közös üzemeltetésével azokat optimálisan kihasználhassuk.

— A Budapest—Hegyeshalom közötti vasúti fővonalat kiemelt állami beruházással korszerűsítik, hogy ezzel is hozzájáruljon az állam az 1996-os világkiállítás sikeréhez. Ebbe a nagy beruházásban kap-e szerepet Szentes?

— *Ez a több évig tartó nagy állami beruházás előkészített állapotban van és várhatólag már ez év augusztusában beindul.*

— Az ország melyik térségében dolgoznak? — kérdeztem.

— Pályázat útján elnyertük Budapest—Ferencváros személypályaudvar fejlesztésének pályaépítését, amely 130 millió forintos munka lesz. Dolgozunk a GySEV vonalain és Sopron állomás bővítésén. Kiskundorozsmán mi vagyunk a kivitelezője az épülő Ro-La terminálnak. A hegyeshalmi fővonal korszerűsítésében is szeretnénk részt vállalni. Ez a beruházás várhatóan a második félév közepén kezdődik.

— A feladataihoz milyen kondíciói vannak a szentesi vasútépítő kft.-nek?

— Az 1993. évi szervezeti változásokon már túl vagyunk. Most van munkánk. A létszám fluktuációjának a hatását szenvedjük. Képtelenek vagyunk alkalmas embereket munkára felvenni. Sokak szerint kényelmesebb munkanélküli-segélyből élni, mint dolgozni. Vannak, akik azért jelentkeznek nálunk, hogy igazolást adjunk arról, hogy nem tudjuk foglalkoztatni, pedig tudnánk!

Fogas Pál

Kerékpárok a vonaton

A MÁV már megtette az első lépéseket

Nyugati szomszédunknál, Ausztriában már évekkel ezelőtt elterjedt a kerékpárok vasúton történő szállítása. Ez az igény nálunk is egyre nagyobb méretekben jelentkezik. Csak éppen a feltételek hiányoznak. Ezt azok tudják igazán, akik már próbálkoztak a kerékpár vasúton történő utaztatásával.

Az érdekeltek, a kerékpárosok képviselői ebben az ügyben már jártak a MÁV-nál, és ígéretet kaptak, hogy — egyelőre májustól néhány hónap próbaidőre — lehetőséget teremtenek a kerékpárok szállítására. *A kerékpárokat 75 százalékos kedvezménnyel, a személyszállító vonatok első és utolsó kocsijának peronján lehet utaztatni.* Szó van arról is, hogy csoportos utaztatás esetén — előzetes bejelentés alapján — külön erre a célra kocsit bocsátanak rendelkezésre.

A MÁV tervei között szerepel az is, hogy a vasútállomásokon kerékpármegőrzőket létesítenek, illetve az önkormányzatok és vállalkozók segítségével felújítanák a már meglevőket.

Mélyponton a pályaépítés

(Folytatás az 1. oldalról)

— Úgy tudom, hogy a szentesiek most is dolgoznak a GySEV-nek?

— Igen. Különböző nagyságrendű építési és fejlesztési munkákat végeznek Sopron állomás területén. A GySEV most is arányaiban sokkal nagyobb korszerűsítést, felépítménycserét hajt végre, mint a MÁV.

— Ez szinte hihetetlen. Ilyen mélypontra jutott volna a 125 éves jubileumát ünneplő MÁV, hogy pályakorszerűsítésben és fenntartásban a GySEV is megelőzi? Vajon milyenek a második fél év kilátásai?

— Úgy tűnik, hogy az első félévinél jobbak. A szentesiek például már lekötötték a teljes kapacitásukat. S ha a parlament jóváhagyja a kormánynak a hegyeshalmi vonal nagyszabású rekonstrukciójáról beterjesztett tervét, reményeink szerint a többiek is révbe jutnak. Az előmunkálatok, ágyazatrostálás és a kitérőcserék ugyanis már a második félévben elkezdődhetnek.

— Ez mindenképpen biztató a pályaépítőkre nézve, de hadd kérdezzem meg: hogyan alakul a pályafenntartók, a magasépítők, a volt ÉHF-ek és a kertészetek dolgozóinak a sorsa?

— A korábbi döntéseknek megfelelően, a pft.-főnökségek száma huszonkettőre csökkent. Ezzel a szervezetük átalakítása befejeződött. Létszámuk olyan mértékben csökkent, hogy már csak a karbantartásokat, a forgalombiztonság szempontjából fontos a kitérőcseréket, a pályafelügyeletet és az azonnali hibaelhárításokat képesek ellátni. A költségek is csak erre biztosítanak fedezetet.

A magasépítményi kft.-ék helyzetéről, sajnos, nem sok jót mondhatok. Egyrészt azért, mert magasépítési munkákra még annyi pénz sem jut, mint a pályákra, másrészt szervezeteik sem olyanok, mint a pályásoké. Ezért már az átalakulás előtt felhívtuk az ÉHF-ek vezetőinek a figyelmét, hogy olyan létszámmal menjenek be a kft.-be, amelynek megbízható piacot tudnak szerezni. Ha versenyképesek lesznek és az áraik is megfelelők, a vasúton kívül szerzett munkákkal is megalapozhatják jövőjüket. Hasonló a helyzet a kertészetekkel is. A MÁV-tól ők sem számíthatnak annyi megrendelésre, amennyiből megélhetnek. Ezért nekik is piacot kell keresni a termékeiknek. Vállalkozzanak önkormányzati terek, parkok gondozására, virágosítására. S jelenjenek meg a piacon cserepes és vágott virágokkal. Kedvező áraikkal ott is versenyképesek lehetnek.

— Végezetül hadd kérdezzem meg: mi a feladata a pályálétesítményi igazgatónak és hogy érzi magát ebben a beosztásban?

— Köszönöm jól, és ami a feladatomat, a hatáskörömet illeti, az nem más, mint a pálya-, híd- és a magasépítési, valamint a távközlő, erősáramú és biztosítóberendezési főosztály és a hozzájuk tartozó szakágak felügyelete, munkájuk irányítása. **Visi Ferenc**

Rakodógép-bemutató

A Miskolc-Gömöri pályaudvaron létrehozták a rakodásgépesítési részleget, melylyel nyugati rendszerű szolgáltatási bázist alakítottak ki. A kombinált áruszállítás ezentúl nyugati technológiával és minőségben valósul meg, különböző extra tevékenységek vállalásával. A szállítóvállalatoknak kedvező ajánlatokat tettek, hiszen vidékről vidékre 48, Budapestről vidékre pedig 24 óra alatt, a megrendelő kívánságának megfelelően órára pontosan megérkezik az áru, hét végén pedig Európa bármely pontjára átszállítják a konténereket.

A gömöri pályaudvaron június 16-án tartottak emelődaru- és targoncabemutatót a Masped és az MHC vállalatok jóvoltából. A bemutatott Hyster cég által gyártott villástargoncák, korszerű, formatervezett, alacsony fenntartási költséget igénylő gépek. Maximális kapacitással teszik lehetővé, hogy Magyarországon a szállító-vállalkozó vasút az anyagmozgatás gondjai helyett az üzleti tevékenységre összpontosítson. A jelenlévők megszemlélhették, hogy a 40 tonnás emelődaru miképpen veszi le a vagonokról a huckepack csereszekrényeket.

A technikai fejlesztéssel egy időben az áruszállítás minőségének javulása várható, aminek következtében a MÁV a cégek megnyerésével ténylegesen a hazai fuvarozás szerves részévé **válhat.**

Politikai fórum a Népligetben

Van más gazdasági alternatíva

Kérdések és válaszok a János-ünnepélyen

Június utolsó vasárnapján ismét megtartotta színes rendezvénysorozatát a Nyomdaipari Dolgozók Szakszervezete. A 130 éves hagyományra visszatekintő János-napi nyomdászünnep a budapesti Népligetben zajlott, ahol a kulturális, szórakoztató programok mellett politikai fórumot is tartottak. A hűvös, szeles idő ellenére is szépszámú, érdeklődő hallgatóság figyelte Horn Gyulának, az MSZP elnökének; Nagy Sándornak, az MSZOSZ elnökének és Bársony Andrásnak, a nyomdászszakszervezet elnökének a kérdésekre adott válaszait. A fórumot Hegyi Gyula, a Magyar Hírlap munkatársa vezette.

Miket kérdeztek a pódiumszínpad köré sereglett piknikezők, melyek voltak a nyomdászok és családtagjaik kíváncsiságát leginkább csiklandozó témakörök? Milyen jövőjük van a nyomdászoknak? Mit jelent az áfa-emelés, mi erről a szakszervezetek véleménye? *Hogyan lehetne a hatalom tudtára adni, hogy ebben az országban munkások is élnek?* Miként lehetne rendbe tenni az ország gazdaságát? Mekkora súlya lett az MSZOSZ-nek május 21-e után? Mit tesz az MSZP, ha hatalomra kerül? Ezeken tul, velük együtt természetesen szóba kerültek az olyan elmaradhatatlan kérdések is, mint a nők nyugdíjkorhatárának és a nyugdíjak emelésének problémái.

Bársony András annak a véleményének adott hangot, hogy nincs olyan társadalom, amely nélkülözhetné a nyomdászszakmát, a nyomdászokat. Nincs nyomtatott sajtó, nyomtatott információ nyomdák és nyomdászok nélkül. Ez a szakma túlélt minden válságot. S amíg a szakma él, addig mi is élünk és szervezetünk is lesz; dolgozunk, alkotunk.

— *Meg kell védenünk szakmánk becsületét* — hangsúlyozta a nyomdászszakszervezet elnöke. — *Egységesen kell fellépnünk annak érdekében, hogy dilettánsok, kutyaütök, sarlatánok ne juthassanak a szakma közelébe. Az újságírók is sokat segíthetnek abban, hogy ne kerüljenek közénk olyanok, akik nem értenek a szakmához.*

A privatizációról elmondta: ellenezzük az olyan magántulajdonosítást, amelyből kirekesztik a nyomdászokat, meggátolják, hogy belelássanak a folyamatokba, beleszóljanak a dolgokba. Nem nyugodhatunk bele, hogy mások eladják, amit mi építettünk, nekünk meg küzdenünk kell azért, hogy megőrizzük a saját székházunkat.

A hatalom propagandája azt sugallja, hogy — a nyugat-európai példákat követve — fel kell emelni a nők nyugdíjkorhatárát, holott csökkenteni kell. *Bársony András* szerint minden munkavállaló azt igényli, hogy megfelelő időben — 55-60 év körül — vonulhasson nyugdíjba, tisztességes körülmények között.

Arra a kérdésre, hogy ki tud kiutat mutatni az ország jelenlegi helyzetéből, a nyomdászszakszervezet elnöke így válaszolt: — Meg kell adni a szocialistáknak, a szociáldemokratáknak azt a lehetőséget, hogy bizonyíthassanak. Igaz, hogy 1990-ben először választottunk szabadon, de remélem, utoljára ilyen roszszul.

Nagy Sándor — miután üdvözölte a résztvevőket — mindenkinek megköszönte, hogy május 21-én elment a tb-önkormányzatok választására és az MSZOSZ-re szavazott. Az olyan nagy hagyományú, szakmakultúrával, belső kohézióval rendelkező szakmára, mint a nyomdászszakszervezet — az MSZOSZ tagjaként is — mindig lehet számítani.

Az eredményes választások után mi is másként nyúlunk a dolgokhoz — mondta az MSZOSZ elnöke, s most már a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat elnökeként is. *Eldolt, hogy a szakszervezetek nélkül nem lehet gazdaságpolitikát, szociálpolitikát csinálni.* Ennek szellemében kerül sor a szakszervezetek képviselőinek és a Nemzetközi Valutaalap vezetőinek találkozójára, ennek jegyében tárgyalnak az Érdekegyeztető Tanács soros ülésén az idei év gazdasági és pénzügyi intézkedéseiről.

A napirenden lévő érdekvédelmi kérdésekről szólva elmondta, hogy *a költségvetés hiánya miatt nem szenvedhet kárt a nyugdíj- és egészségügyi biztosítás.* Az áfa-emelést meg kell akadályozni, mert az további terheket rak a bérből és fizetésből élők, a nyugdíjasok vállára. Közös érdekünk, hogy javuljon az adóbevallás fegyelme. Tisztességesebb adómorálra van szükség, mert ellenkező esetben a kisemberek fizetnek rá. Számos területen alacsonyak a bérek, de két területen különösen tarthatatlan a helyzet: *az egészségügyben és a rendőrségen.*

Az MSZOSZ elnöke annak a reményének adott hangot, hogy a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat el tudja érni a nők nyugdíjkorhatára felemelésének megváltoztatását, és azt, hogy az eredetileg eldöntöttnél néhány százalékkal magasabb legyen a nyugdíjemelés. Az üdültetés kedvezőtlen változásaira reagálva így fogalmazott: — Nem mi kezdeményeztük, hogy az üdülés kikerüljön a szakszervezetek kezéből, s az emberek ne tudják megfizetni a beutalókat. A jelek arra mutatnak, hogy a csodálatos kedvezményes üdültetés a visszájára fordult. Úgy tűnik, át kellene adni ezt a társadalombiztosításnak.

Bársony Andrással és Horn Gyulával együtt Nagy Sándor is elfogadhatatlan élethelyzetnek tartja a munkanélküliséget. Véleménye szerint 1994-ben az a párt, az a képviselőjelölt számíthat a legnagyobb támogatásra, aki a foglalkoztatási gondokra — mint a társadalom legsúlyosabb problémájára — reális, elfogadható választ tud adni. Ha a munkanélküliséget nem sikerül mérsékelni, akkor összeomolhat a társadalombiztosítás, a szociálpolitika, a gazdaságpolitika. Ezért a munkanélküliség nem pusztán szociális kérdés.

— Hiszem, hogy van más gazdasági alternatíva — jelentette ki az MSZOSZ elnöke. Ehhez azonban válaszolni kell a következő kérdésekre: hogyan lehet engedni a vállalkozásokat, miként lehet új munkahelyeket teremteni, hogyan lehet elindítani a gazdasági növekedést? A mai helyzetből van átvezető út, de nem a sokkterápiáé. Egy új gazdaságpolitika alapelve az lehet, hogy összhangba kerüljön a gazdasági észszerűség és a társadalmi elviselhetőség.

Hogyan lehetne a hatalom tudtára adni, hogy ebben az országban munkások is élnek?

— Május 21-én tudtára adták a választók — felelte a kérdésre *Nagy Sándor.* — Gyakrabban kellene ezt tenni. Például a jövő évi parlamenti választásokon. Úgy, hogy elmegyünk szavazni, s nem úgy, hogy *„én nem mentem el, nem szavaztam rájuk".* Az ember csinálhat hülyeséget, de ne legyen rá büszke. Ki kell kényszeríteni, hogy minden — a privatizáció is — a nyilvánosság előtt történjék —, hangsúlyozta az előadó. — Társadalmi nyomás kell. Ha csak tudomásul vesszük a történéseket, mint például MDF—Fidesz-székházeladást, akkor holnap még nagyobb ügyeskedésekre számíthatunk.

— *Én is szeretem a nyomdászokat* — ezzel a vallomással kezdte beszédét Horn Gyula, majd így folytatta:

— Egy év múlva újra itt találkozunk. Reméljük, addig uj összetételű kormányunk és parlamentünk lesz, bár ez a kormány nyomot hagy maga után. *A kabinet nehéz örökséget vett át, az kétségtelen, de nem tudott élni a kapott lehetőséggel, s még rontott is a helyzeten.* Ez a társadalom azonban jobb kormányt érdemel. Jobbat, hozzáértőbbet. A szocialisták készek a váltásra, de nem a megváltásra.

Az egyes konkrét kérdésekről szólva a pártelnök elmondta, hogy ellenzi a zugkereskedelmet, ellene van az áfa-emelésnek, nem helyesli a kormány túlköltekezéseit. Híve viszont a biztonságos adószervnek, a nagyobb adózási fegyelemnek — még ha ez sokaknak nem is tetszik —, támogatja a rendőrök bérének emelését. Ebben az országban nemcsak törvénysértők vannak — mondta —, hanem sértő, rossz törvények is, amelyeket meg kell változtatni. Azok szóljanak bele a tulajdon kérdéseibe, akik létrehozták azokat. A nyugdíjkorhatár felemelésében is elsősorban az érintetteket, a nőket kell meghallgatni (hiszen úgyis mindenben ők döntenek).

Horn Gyula leszögezte: Segíteni kell a határainkon kívül élő magyarok érdekeinek védelmét, képviseletét, de nem lehet ultimátumot intézni a szomszéd országokhoz. Tárgyalni kell, együttműködésre kell törekedni, mert békére van szükségünk.

Visszatér-e *Németh Miklós?* Ezt tőle kell megkérdezni — válaszolta a pártelnök, majd azt ajánlotta a kérdezőnek, hogy hívja fel telefonon az exminiszterelnököt Londonban. Jó lenne egyébként, ha visszatérne, de ha hazajön, neki sem lesz könnyű.

Arra a kérdésre, hogy mit tenne az MSZP, ha hatalomra kerülne, Horn Gyula elmondta, hogy nem ezt a politikát folytatnánk. Mást csinálnánk, másképpen. Elkészült a gazdasagi programunk, amelyet hamarosan megvitatunk az emberekkel. Nem a múlttal kell foglalkozni, hanem a jelen gondjaival és a jövő feladataival. Az ország legjobb erői hátterben vannak, sok okos, felkészült embernek nincs lehetősége. Mi igénybe akarjuk venni ezt a szellemi erőt. Azokat, akik értenek a dolgokhoz, egyszersmind tisztességesek, és megvesztegethetetlenek. Járatlan úton haladunk, ezért mindenki hozzájárulására szükség van.

Kárpáti Sándor

Tornádó pusztított Szegeden

Megrongálódott az üzletvezetőség épülete is

Június 12-én az esti órákban tomboló, orkán erejű szél söpört végig Csongrád megyében, a legnagyobb károkat Szegeden és környékén okozta. A hurrikánt hét percig tartó jégeső kísérte. Emberemlékezet óta nem volt ilyen idő Szegeden. A tornádó erejű vihar derékvastagságú fákat csavart ki tövestől, ágak ezreit törte le és borogatta rá a villamos- és vasúti sínekre, a házakra és az utakra. A házak tetejét megrongálta, a cserepek tízezreit egyszerűen felemelte, s mint egy papírdarabot, elvitte. Panelházunk tetejéről a tetőszigetelő-lemezt leemelte és az utca közepére dobta. A tetőn lévő, többmázsás betonlapot könnyedén arrébb rakta. A vihart követően megbénult a város. Nem volt áramszolgáltatás, némák voltak a telefonok, leállt a közúti közlekedés.

Szomorú képet mutatott Európa egyik legszebb tere, a Széchenyi tér, ahol százéves platánok lettek a tornádó áldozatai. Annyi ág tört le a fákról, hogy nem lehetett a téren még gyalogosan sem áthaladni.

A kormány szemlebizottságot küldött a helyszínre. *Dr. Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter a belügyi és pénzügyi államtitkárok társaságában június 14-én megtekintette a várost, tájékozódott a károkról. Ennek során a miniszter a MÁV üzletvezetőségre is ellátogatott, ide kérette a tárcához tartozó vállalatok, intézmények vezetőit, akik beszámoltak területük káráról.

Tóth Imre igazgató elmondotta, mintegy 22 ezer négyzetkilométeres területnek egy részén tombolt a vihar. A tornádó Szeged területén több mint 30 vasúti épületet rongált meg. Legnagyobb kár az üzletvezetőség épületét érte; a tető héjazata, az elhasználódott több mint 80 éves hódfarkú cserepek oly mértékben megrongálódtak, hogy helyreállításuk csak új anyag beépítésével lehetséges. Csupán ezen épületen több mint 15 millió forint a kár. A vihar fákat döntött a vasúti sínekre, a röszkei állomáson, a Röszke—Szeged, a Hódmezővásárhely—Makó és Orosháza—Battonya vasútvonalakon. Kétegyháza állomáson felsővezetéket szakított.

A látogatás végén a miniszter bejelentette, a kormányzat e térség tornádó sújtotta önkormányzatainak 50 millió forint gyorssegélyt utal ki.

(Gellért)

Ki figyel oda?

Június 15-én a Keleti pályaudvarról utaztam az 582. számú gyorsvonattal. A szerelvény 390-es számú kocsijában, az egyik fülke ajtaján helybiztosítási cédulára lettem figyelmes. Olvasom a szövegét: *„Helybiztosítás az 1993. 06. 13-án közlekedő 552 582. számú vonat 390. számu kocsijában, a vám- és útlevélvizsgálat részére."* Ugyanez megismétlődött másnap is.

A szöveg világos, a pecsét hiteles, csak a dátumok okoztak meglepetést. A június 13-ra és 14-re kiállított cédula miért volt még 15-én is kifüggesztve a fülke ajtajára? Kinek a feladata a régiek eltávolítása? Aktív vasutaséveimben ilyen mulasztásért a jegyvizsgálók nem úszták meg felelősségre vonás nélkül. Felvetődött bennem az is, hogy napjainkben ellenőrzi-e valaki a jegyvizsgálók munkáját? A pályaudvarokon odafigyel-e valaki arra, hogy a vonatok rendben indulnak útjukra?

Sz. F.

Választás után szélcsend

Május 21-én Magyarországon nem egyszerűen egy — a kormány és egyes politikai erők által szándékosan elbagatellizált és megnehezített társadalombiztosítási önkormányzati választásnak, hanem sokkal inkább egy állami költségvetésből finanszírozott „össznépi" közvélemény-kutatásnak voltunk mindannyian részesei. Ez alkalommal a lakosság széles körének a kormány hároméves tevékenységéről nyílt lehetősége — az egyébként nagy rafináltsággal kellően bonyolulttá tett választáson — véleményt mondani.

Higgadtan nézve a történteket: május 21-én a választás egyfajta mérlegkészítésre, és ez alapján politikai állásfoglalás kimondására teremtett szervezett lehetőséget a választó állampolgárok számára. Az utóbbi években a történések alkalmával unos-untalan, szinte már sulykoló megállapításra: a nép érdektelen, nem él a véleménynyilvánítás jogával, éretlen a demokráciára... ékes cáfolatként — valljuk be sokak számára meglepő arányban — mentünk el nemcsak szavazni, de már választani is, végre!

Egy valóban tömeges méretben végbement józanodás mértékét mutatták meg a választások. A kormány, a parlamentben helyet kapott képviselők számos tagja részéről megtapasztalt arisztokratikus gőgről, az ebből fogant intézkedésekről, törvényekről mondott véleményt az állampolgár. Nyilvánvalóvá vált: hazánkban tömeges méretű a szociális érzékenység, a baloldali értékek iránti igény! Így az ezt hordozó baloldaliságot nyíltan felvállaló szakszervezeteket és azok jelöltjeit választották a kormány által előszeretettel favorizált szakszervezetekkel szemben, méghozzá elsöprő arányban.

Az eredmény közismert: kiemelkedő arányu az MSZOSZ győzelme, mind a társadalombiztosítási, mind a közalkalmazott- és üzemitanács-választásokon. A baloldal győzelme ez!

Az elmúlt két esztendőben sorra került időközi választások eredményeit kezdetben a hatalom birtokosai fanyalgó megjegyzésekkel illették. Az utóbbi időben már ideges rándulással fogadták az önkormányzatokba és a parlamentbe választottak között egyre nagyobb arányban bekerülő ellenzéki — baloldali, szocialista képviselőket.

És most meglepő a csend! A Hét műsorában mindössze mondatos bejelentésre futotta csupán... Nagy, jó uramék nem tudnak mit kezdeni a tényekkel. Igen, ez már nem véletlen. Ez nem a baloldal mesterkedése! A választó állampolgárral számolni kell, mert éretté vált a döntésre, tapasztalatai alapján ítél és vállalkozik a véleménye kimondására. Kulturáltan, nem orditva, érthetően. Így van ez rendjén. Így működik a demokrácia.

Május 21. és 28. közötti történések sora nemcsak jus murmurandi volt... hát azon legyünk, hogy ne is silányíthassa senki azzá.

Bánszegi József

Válaszolt az illetékes

A társadalom érdeke az első

Lapunk 11. számában megjelent *Ez lenne a kereskedő vasút?* című cikkre a MÁV Vezérigazgatóság forgalmi főosztályvezetője, *Valovics István* válaszolt.

„A MÁV köztudottan nehéz gazdasági helyzetére való tekintettel 1992 novemberében olyan döntés született, hogy a nagyarányú utasforgalomcsökkenés miatt kétszáz kihasználatlan vonatot meg kell szüntetni az 1993/94. évi menetrendben.

Az utascsökkenés mellé párosult a személykocsiparkunkban bekövetkezett nagymérvű javításiállag-növekedés.

A Kisterenye—Kál-Kápolna, valamint a Salgótarján—Hatvan vonalon az elmúlt időszakban drasztikus pályasebesség-csökkenés miatt a vonatok menettartama jelentősen megnövekedett. A menettartam-növekedés következtében a csatlakozások kialakítása csak a vonatok Recsk—Parádfürdőig, illetve onnan történő közlekedtetéssel biztosíthatók. Ezt a megoldást az 1992/93. évi menetrendben alkalmaztuk és elsősorban az utazóközönségre hivatkozva dolgozóink kifogásolták. Az utazóközönség részéről panasz, észrevétel nem érkezett.

A menetrendváltozás óta eltelt időszakban több bejelentést kaptunk, amelyekben egyértelműen hangsúlyozták, hogy csak a dolgozóink érdekeit képviseljük, nem pedig az utasokét. Ezeknek a bejelentéseknek van is alapja, mert a 35 812 számú vonat is a dolgozók hazajárását biztosítja, ezzel párhuzamosan romlott az egyéb utasok eljutási lehetősége.

Tudomásunk van arról is, hogy aláírásgyűjtés folyik a 35 818 számú vonat menetrendjének megváltoztatása céljából a vasutas dolgozók jobb hazajutása miatt. *Megvalósítása esetén 18 óra után Kisterenyéről nem lesz eljutási lehetőség Kál-Kápolna felé.*

Meg kell említenem, hogy a megszüntetett 35 840 számú vonat miatt eddig csak a siroki polgármesteri hivatal emelt kifogást, de az adott választ tudomásul vették.

Információink szerint a megszüntetéssel kapcsolatban a forgalmi főosztály illetékeseit eddig még senki sem kereste meg.

A menetrendanyag szedését és nyomdai sokszorosítását nem a MÁV szakemberei végzik. Az érvényes menetrend valamennyi oldala teljesen új szedés, az első betűtől az utolsóig, emiatt kellett több, de nem annyi módosítást kiadni, mint amennyi a cikkben szerepelt. Az ipari vállalatok most már csak akkor adják át a MÁV részére az anyagot, ha azt teljes egészében kifizették. Köztudott a MÁV pénzügyi helyzete, emiatt késett az anyagok kiszállítása.

A cikk címében szereplő *Kereskedő vasút* valamennyiünkre vonatkozik, tehát jó lenne végre az önös érdekeket az egész társadalom érdekei mögé helyezni, vagy megfelelő hozzáállással kompromisszumos megoldást keresni. Mi nem zárkózunk el semmilyen javaslat megvalósításától, sőt kérjük is, de a realitás talajáról nem léphetünk le."

Valovics István
forgalmi osztályvezető

A népjóléti miniszter levele a nyugdíjemelések értelmezéséről

Feleky Pál, a VSz nyugdíjastagozatának elnöke, a közelmúltban levelet írt Antall József miniszterelnöknek a nyugdíjemeléssel kapcsolatos aggályokról. A levélre a miniszterelnök megbízásából dr. Surján László népjóléti miniszter válaszolt.

Tisztelt Elnök Úr!

A miniszterelnök úr megbízásából válaszolok levelükre. Az önök által felvetett problémákat a nyugdíjasszervezetek gyakran megfogalmazzák, így szeretnék konkrétan válaszolni minden témában:

1. A nyugdíjemelés értelmezésével kapcsolatban számos vita zajlott és cikk jelent meg. A vita alapján egyértelmű számomra, hogy nagyon sokan nem ismerik a nettó keresetindex-számítás módszerét. Önkritikusan meg kell állapítanom, hogy a kormányzatnak kell javítania ilyen szakkérdésekben is a tájékoztatást. A nyugdíjemelés mértéke akkor 14 százalékos ugyanis, ha a nettó átlagkereset-növekedés számítását alkalmazzuk, ahol a tárgyévi átlagos értéket hasonlítják az elmúlt évi átlagos értékhez. Erről egy számpéldát mellékelek a levelemhez:

Ez a 14 százalékos mérték azonban valóban nem éri el az 1993. évre prognosztizált nettó keresetnövekedést. *Ezért döntött úgy a parlament, hogy augusztusban kiegészítő intézkedésre kell javaslatot tenni.*

Nem tudom, hol tapasztalta azt a hangvételt, hogy a 16 százalékos emelési igényt túlzottnak minősítették. Magam és munkatársaim is a vita során elmondtuk, hogy a 14 százalékos emelés kevés, de a társadalombiztosítási alapok költségvetésében csak erre van intézkedési keret, és kizárólag többletforrások hiányában nem tudunk magasabb emelési mértéket javasolni.

E kérdéskörrel kapcsolatban két dologban pontosítanom kell a levelüket:

— 1990 óta a nyugdíjemelés mértéke elérte vagy meghaladta a foglalkoztatottak nettó keresetnövekedését. Az adatokat tartalmazó táblázatunkat szintén mellékelem.

— A korábbi időszakban bekövetkezett értékvesztés korrekciójával kapcsolatos döntést az OGY 60/1991. számú határozata tartalmazza, mely szerint a gazdasági lehetőségek függvényében kell korrekciós nyugdíjemelést kezdeményezni. *Sajnos a 40 milliárd forintos hiány mellett erre 1993. évben nincs mód.*

2. Szeretném megnyugtatni önöket, hogy a vasúti törvényjavaslat a jelenlegi elkülönült vasútegészségügyet erősíti meg, és a tásradalombiztosítás önkormányzati igazgatásáról hozott 1991. évi LXXXIV. törvény szerint is az Országos Egészségbiztosítási Pénztár önálló igazgatási szerve a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság. *Ezen a szabályozáson nem kívánunk változtatni.*

3. Az özvegyi nyugdíjrendszer korszerűsítésével kapcsolatos elgondolásainkat — amihez a Kamara álláspontja közel áll —, többletforrások hiányában nem tudtuk megvalósítani. Úgy gondoljuk, a Társadalombiztosítási Alapok jelenlegi pénzügyi helyzete mellett ez a kérdéskör is csak apró korrekciós lépések sorozatával oldható meg. Például ez évben bevezetésre került, hogy *a saját nyugdíjjal rendelkező, özveggyé váló személyek is kapnak egy évig özvegyi nyugdíjat*, a saját jogú nyugdíj összegétől függetlenül.

4. Az adózással kapcsolatos felvetésüket egyeztettük a Pénzügyminisztérium illetékes munkatársaival, és a következőkről tudom önöket tájékoztatni.

Az elmúlt években a törvényalkotókban — mérlegelve minden réteg problémáját — az az álláspont erősödött meg, hogy a nyugdíjasok adózási helyzetét közelíteni kell a bérből és fizetésből élők helyzetéhez, azáltal, hogy a „0" kulcs sáv növekedjék, míg a nyugdíjasok kedvezménye maradjon változatlan.

Az alkalmazotti kedvezmény bevezetésével ez évtől az aktív dolgozók és a nyugdíj mellett munkát vállalók körülbelül azonos összeg után nem fizetnek adót. *Kizárólag nyugdíjjal rendelkezők esetén a 108 000 forintnál nagyobb nyugdíjjal rendelkezőknek sem kell az arra eső adót megfizetni.*

A nyugdíjasok 108 000 forintos adómentes jövedelemhatárának felemelése 140 000 forintra érintené a költségvetési bevételeket is. A vonatkozó államháztartási törvény értelmében a költségvetési bevételeket érintő adózási szabályok változtatását csak a költségvetési törvény módosításával lehet megtenni. Erre is tekintettel, a nyugdíjasok adókedvezménye most nem tűzhető napirendre.

Az 1994. évi törvényi módosítások előkészületei megkezdődtek, és a pénzügyi tárca vizsgálja annak lehetőségét, hogy a bérből és fizetésből élők, továbbá a nyugdíjasok egyébként is nehéz helyzetén az adórendszer a szűkös költségvetési korlátokon belül milyen eszközökkel tud segíteni.

Őszintén remélem, hogy néhány kérdésben sikerült megnyugtatnom önöket, és azokban a kérdésekben is megértésre találok, ahol nem tudtam egyértelműen kedvező választ írni.

Budapest, 1993. április 19.

Dr. Surján László

★

Tisztelt Miniszter Úr!

Miniszterelnök úrhoz írt levelünkre ön által adott emberséges válaszát köszönettel, jóleső érzéssel nyugtázzuk. Levele a nyugdíjasok gondjainak megértését tükrözi és bizalmat ébresztett ön iránt, ami nyílt szívű válaszra késztet bennünket.

ad. 1. A 14 százalékos nyugdíjemeléssel kapcsolatban egyetértünk miniszter úr önkritikus megállapításával és azzal is, hogy „nagyon sokan nem ismerik a nettó keresetindex-számítás módszerét". Sajnos, a megértést segítő számpélda és az 1990-től említett nyugdíjemelési táblázat nem volt a levélhez mellékelve. Nem kételkedünk abban, hogy ezzel a számítási módszerrel meg lehet magyarázni a 14 százalékot, de ezt nem értik és nem is fogadják el a nyugdíjasok. Ezért kérjük miniszter urat, hogy a jövőben egyszerű, minden nyugdíjas számára érthető és kiszámítható nyugdíjemelési módszert alkalmazzanak.

Megnyugtató annak elismerése, hogy *„ez a 14 százalékos mérték nem éri el az 1993. évre prognosztizált nettó keresetnövekedést"*. Bizakodással fogadjuk a parlament döntését, miszerint *„augusztusban kiegészítő intézkedésre kell javaslatot tenni"*. Reméljük, várakozásunk nem hiábavaló.

Miniszterelnök úrhoz írt levelünkben azt, hogy *„miért kell a fiatalok előtt a 16 százalékos igényt úgy beállítani, hogy az öregeknek semmi sem elég, ne állítsák szembe a fiatalokat azokkal, akik egész életükben értük dolgoztak"*, nem az előterjesztőkre értettük. Ha így értelmezhető, azért elnézést kérünk.

Amellett, hogy 1992-ben az OGY 16 százalékos emelésről hozott előzetes döntést, sajnos a parlamenti vita során egy 16 százalékos emelési javaslat leszavazása, főleg a Fidesz reagálása váltotta ki ezt az általános véleményt a nyugdíjasok tömegében.

Ezzel szemben Miniszter Úr és munkatársai őszinte érvelését és álláspontját méltányoljuk.

ad. 2. Az önálló vasutas társadalombiztosítás és vasútegészségüggyel kapcsolatos válasz megnyugtatóan hangzik, de sok évtizedes és a vasútegészségügy, egészségügyi intézményeink kisajátítására irányuló mai tapasztalataink erős kétséget támasztanak, és kimondott nyugtalanságot okoznak mind az aktív, mind a nyugdíjas vasutasok és családtagjaik körében.

Ennek oka, hogy az elmúlt év végén *Siklós Csaba* miniszter úr — anélkül, hogy előzőleg a vasutas érdekvedelmi szervekkel egyeztetett volna — *megszüntette a MÁV egészségügyi önállóságát*. Az eddigi MAV munkáltatói jogkört magához vonta, egyidejűleg a vasútegészségügyi intézmények (kórházak, szanatóriumok, rendelőintézetek, gyógyintézetek, területi egészségügyi központok) közvetlen irányítását is a minisztérium hatáskörébe vonta. *Óriási volt a vasutasság felháborodása!*

Azóta történtek egyeztetések a vasutas-szakszervezetekkel, de a rendelkezést nem vonták vissza. Abban is megállapodtak, hogy a vasúti törvény a vasútegészségügy és intézményei önállóságát, a vasút és a vasutasság tulajdonjogát rögzíteni fogja, mint minden eddigi vasúti törvény.

Sajnos — tudomásunk szerint — ezt a törvénytervezet nem tartalmazta. Bár tévednénk, de *Rajkai Zsolt* KHVM államtitkár úr május 6-i népszavai nyilatkozata, mely szerint a MÁV Kórház sem maradhat kizárólag a vasút tulajdonában, olajat öntött a tűzre, a legrosszabb időpontban, amikor országszerte folytak a tb-választási gyűlések. *Szinte nem volt olyan rendezvény, ahol e kijelentés vihart ne kavart volna.* A tiltakozások tömegét juttatták el hozzánk, és úgy tudjuk, tiltakozó leveleket küldtek *Rajkai* és *Schamschula* uraknak is.

Tekintve, hogy az első MÁV Kórház építésétől egészségügyi intézményeinkben a téglajegyektől kezdve napjainkig, pénzünk, tagdíjaink, munkánk benne van, azokat saját tulajdonunknak tekintjük és ragaszkodunk hozzá.

Tisztelt Miniszter Úr!

Ismerve a vasutasság ezirányú érzékenységét — tudva, hogy egészségügyi intézményeinkért hamarabb és egységesebben áll ki, mint béremelésért (az elmúlt évtizedekben is megvédték őket) — a kedélyek lecsillapítása és nemkívánatos események elhárítása érdekében, az őszinte bizalom jegyében kérjük, álljon ki azért, hogy a vasúti törvény egyértelműen szögezze le a vasút és a vasutasok tulajdonjogát.

Mindezek figyelembevételével ismételten megköszönjük nyílt, őszinte válaszát.

Feleky Pál.
a vasutas nyugdíjasok elnöke

Szakszervezetünk alelnöke a nyugdíj-biztosítási önkormányzatban

Hamarosan megalkotják az alapszabályt

Megtartották alakuló közgyűlésüket a társadalombiztosítási önkormányzatok. A május 21-i tb-önkormányzati választásokon a nyugdíjbiztosítási önkormányzat képviselőjelöltjeként az MSZOSZ listáján indult *Győri István*, szakszervezetünk alelnöke is, akit képviselővé választottak. (A két biztosítási önkormányzatban ő az egyetlen vasutas.) Lapunk 8. számában interjút közöltünk vele, mint jelölttel. Most célkitűzéseiről, terveiről kérdeztük.

— *Számítottam a választás eredményességére és az MSZOSZ sikerére, de ilyen nagyarányú részvételre nem gondoltam* — mondotta az alelnök. — Ez tette lehetővé, hogy a nyugdíjbiztosítási önkormányzat képviselője lehetek. Ebben nagy szerepe volt a vasutas társadalombiztosítási körhöz tartozó választópolgároknak is. Ezúton is köszönetemet fejezem ki mindazoknak, akik éltek választójogukkal és az MSZOSZ jelöltjeire voksoltak. Elismerés illeti szakszervezetünk több száz aktivistáját, akik önzetlenül segítettek és részt vettek a választási szervek munkájában. Vasutas nyugdíjas tagtársaink is sokat tettek a választás sikeréért, hiszen a választási kampányból is kivették részüket.

— Mi a legfontosabb célkitűzése?

— Mindenekelőtt megfelelni a választók bizalmának. Érdekeik képviseletét megnyugtató módon ellátni. *Nagy a felelősség, különösen a nyugdíjbiztosítási önkormányzatban, hiszen közel 2,5 millió, köztük 130 000 vasutas nyugdíjas ügyét kell képviselnem.* Érzékeny társadalmi rétegről van szó. Igényeik jogosak. A nyugdíjemelésekkel kapcsolatos korrekciók megoldása sürgős feladat. Mivel a vasutasokat egyedül képviselem, a vasutas társadalombiztosítási önkormányzat működésének szükségességéről külön meg kell győznöm a tb-önkormányzat közgyűlését.

— Ön június 18-án részt vett a nyugdíj-biztosítási önkormányzat alakuló közgyűlésén, mit végeztek ezen az ülésen?

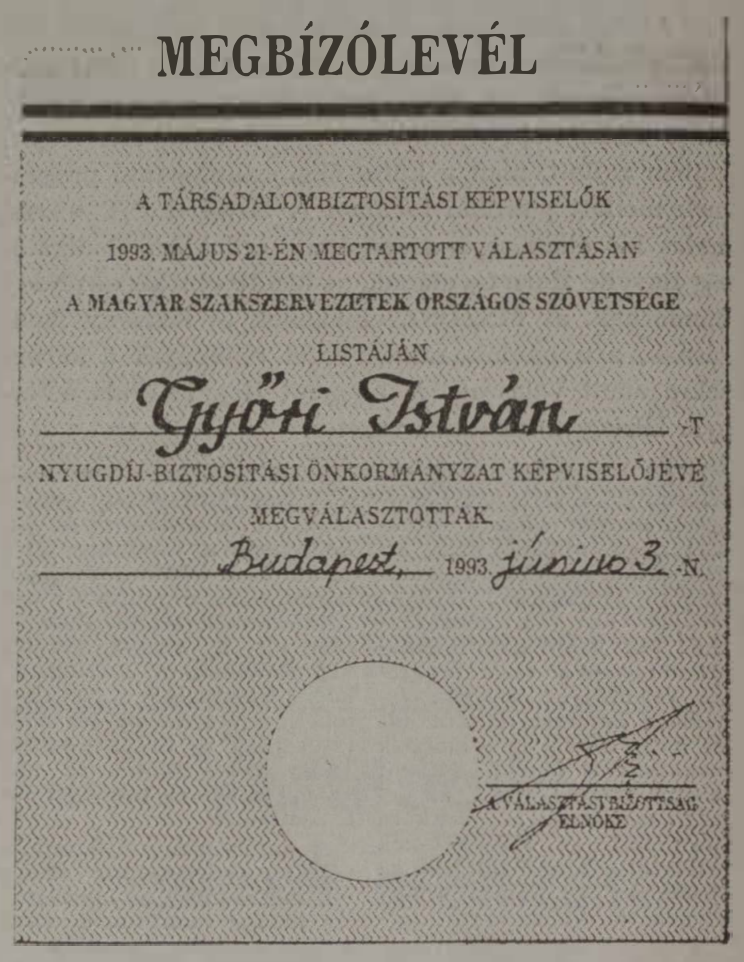
— A közgyűlés határozatképes volt. Megválasztottuk az önkormányzati tisztségviselőket. Elnöknek *Nagy Sándort*, az MSZOSZ elnökét. Megválasztottuk az elnökséget és a felügyelőbizottságot. Nagy Sándor a közgyűlésen vázolta a legfontosabb teendőket. Rövid távú programként fogadtuk el, hogy minél előbb meg kell alkotni az önkormányzat alapszabályát. (Ebben az alapszabályban javasolom megfogalmazni majd a vasutas tb-önkormányzat létrehozását.) Sürgős teendőink közé tartozik az 1992—94. évi költségvetésekkel összefüggő problémák áttekintése. Ez nem halasztható, mivel az Országgyűlés most tárgyalja a pótköltségvetést. Ennek kimenetele érintheti a társadalombiztosítást is.

Az önkormányzatnak munka közben kell megismerni a tb-nek nyújtott világbanki hitelfeltételeket, hiszen ezek törlesztése és kamatai a tb-önkormányzatokat terhelik. Minden önkormányzati képviselőnek tanulmányoznia kell az ágazat igazgatási rendjét, apparátusának feladatait, gazdálkodását, pénzügyi helyzetét stb. Csak így lehet eligazodni szakmailag a tb-rendszerében. Meg kell határoznunk az egészségbiztosítási önkormányzattal az együttműködés feltételeit. A két igazgatási ág szétválasztása után biztosíthatjuk a folyamatos munkát, az ellátások zavartalanságát.

— Mindezekből kitűnik milyen sokrétű és halaszthatatlan teendők várnak az önkormányzati képviselőkre. A nyugdíjasokat elsősorban a mindennapi élet gondjai nyomasztják. Várhatók-e intézkedések ezek orvoslására?

— Eddig is részese voltam azoknak a véleményeknek a megfogalmazásában, amelyek a nyugdíjrendszer reformját sürgették. Ezen belül: a korhatár igazságos rendezését, a nyugdíjak folyamatos karbantartását. Nemcsak az infláció hatásaira gondolok, hanem a nyugdíjbeszámítás alapján alkalmazott degresszió további mérséklésére is. A nyugdíjaknak igazodni kell a nettó munkajövedelmek reálértékéhez. Az ez évi nyugdíjemelés elhatározott mértékén felül lehetőséget kell találni további emelésre. Erre parlamenti határozat is kötelezi a kormányt, hogy ezt augusztus végéig vizsgálja meg és javaslatait terjessze a parlament elé. Szeretném kifejteni véleményemet a közgyűlés előtt az 1994-re életbe lépő nyugdíjrendszert módosító jogszabálytervezetekről.

Pásku Jenő



Benczúr-kerti esték

Július 1-jén, a *Magyar Virtuózok* kamarazenekar hangversenye lesz. Zenekarvezető: *Szenthelyi Miklós*. Rossini: G-dúr szonáta, Csajkovszkij: Melankolikus szerenád. Melódia, Scherzo, Meditáció, Valse scherzo, Mendelssohn: D-dúr szimfónia.

Július 9-én, 16-án, 23-án, 30-án *Dresch Mihály* együttesének dzsesszkoncertjei.

Esőnap: az aktuális előadást követő nap.

A Benczúr-kerti esték belépőjegyei elővételben kaphatók a koncertek helyszínén.

Felvilágosítás: a 121-7334 és a 122-6001 telefonszámokon.

Idősek nemzetközi fesztiválja

Alig hiszem, hogy a Kongresszusi Központ megélt ehhez foghatót: matyóruhás asszonyok, akik a műsor kezdetén több mint tíz ország zászlajával lépdeltek a színpadon, későbbi műsorukat követően a nézők közé libbentek, s színes kézzel csörögefánkot kínáltak szerteszét.

Esett pedig mindez annak kapcsán, hogy majdnem egy héten át a Nyugdíjas Klubok és Idősek Életet az Éveknek Országos Szövetsége rendezésében idősek nemzetközi fesztiválja zajlott. Sorban ez már a harmadik volt. A bevezető epizód pedig a pontot feltevő gálaműsor a sok-sok rendezvényre, találkozóra a fesztivál során, amelynek keretében az egyre nyomasztóbb napi megélhetési gondok ellenére is, kinyílhattak a lelkek, baráti vendéglátásokra, ezernyi ötlet megvalósítására kerülhetett sor. S ki-ki csokrot kötött kultúrából, énekből, vigasságból is.

Az ötnapos eseménysorozat számos helyszínén, Palócföldön, Turán, Galgahévízen, Hevesen, Mezőtúron, Szarvason és Gyomafürdőn, hogy csak néhány példát említsünk, találkoztak egymással a különböző országokból érkező, s a vendéglátó magyar nyugdíjasok, hogy a hétköznapokról is szólva színes vigassággal töltsék ki a találkozás idejét. S mennyi munka, szorgosság, szorzás, osztás előzte meg a fesztivált!

Hol egy autóbuszos utazás költsége homályosodott el, hol a hozzánk és tőlünk nem is olyan messzire lévő — és sajnos golyókkal, sebekkel és jajokkal tördelt tájakon való áthaladás biztonsága kérdőjeleződött meg. Adódtak előre nem kalkulálható „életrögtönzések" is. De az ünnep összejött!

Külföldről érkező, s hazai idős emberek úgy múlatták az időt a fesztivál során, hogy egyszersmind lelki értékeiket is felmutatták. Ezren is voltak, akik énekeltek, hangszeren játszottak, táncoltak, bevárosan hetvkét. Párizst idézően huncut, kacajos, sok mozgásos kánkánt, népi táncot. Ötletek, apró ajándékok garmadája született a találkozóra. A gálaelőadással kapcsolatban már említett csörögefánk csak egy volt a sok közül. *A turai asszonyok például 200 zsebkendőt hímeztek emlékül kedves vendégeiknek.* Másutt, más spontán ötlet színesítette, gazdagította a találkozót.

S akkor még nem is szóltunk a szövetség által korábban meghirdetett gyermekrajzpályázatról, melynek keretében több száz rajzlapon örökítették meg kis- és nagyiskolások kapcsolatukat az idősekkel, s mindazt, ahogyan ők a „nagyik" életét látták. A zsűri által legjobbnak mondott harminc rajzot a gálaműsor nézői is szemügyre vehették június 29-én, a Kongresszusi Központban, ahol kamarakiállítás keretében adtak ízelítőt nyugdíjas alkotók szépséges kézimunkáikból, faragásaikból, sőt festményeikből is.

Gulyás László 88 éves építész például, európai hírű templomok, katedrálisok „másait" hozta el a kamarakiállításra. *Török János* pedig megélt gyermekkorára emlékező falusi életképekkel prezentálta a naiv festészetet. Sitt voltak munkáikkal a régi nyugdíjas vasutas ismerőseink: *Hegedűs Sándor* és *Rábai László*, akikről februári számunkban írtunk az „Életet az Éveknek" országos szövetség által rendezett népművészeti kiállítás kapcsán.

Dániel Mária

Nem jól értelmezték a besorolási utasítást

A Legfelsőbb Bíróság új határozatot hozott

A vasutasok körében nagy várakozás előzte meg a 16/1992. MHF. szám alatt megjelent és hatálybalépése óta eltelt másfél év alatt sok bírálatot kapott besorolási utasítást.

A vasutasság ettől az utasítástól anyagi körülményeinek lényeges javulását várta, s a várakozások nem minden esetben teljesültek. A kézhez kapott besorolási értesítések a szubjektív elvárások mellett számos esetben magának az utasításnak sem feleltek meg. Ez a körülmény jelentős számú munkaügyi pert indukált, amelyek egy része napjainkra sem zárult le.

Sérelmek származtak például abból, hogy a munkáltatók megfeledkeztek az utasítás 3.8. pontjának alkalmazásáról. Eszerint a dolgozók fizetési osztályba sorolását és ez alapján alapbérét az általuk ténylegesen betöltött munkakör alapján kell megállapítani. Ebből következően a szolgálati okmányokban feltüntetett, s nem a tényleges foglalkoztatásnak megfelelő munkakör-megnevezés és FEOR-szám alapján történt automatikus besorolások helyett a munkáltatónak első lépésként a végzett tevékenységet kellett volna minősíteni, majd ezt követhette volna a besorolás.

A munkáltató azonban — talán attól tartva, hogy lehetőség nyílik esetleges „ügyeskedésekre" — az egyszerűbb megoldást választva a szolgálati okmányokban szereplő munkaköri megnevezés alapján sorolta be a dolgozót. *Így lett a záhonyi gépesített rakodási főnökség tizennégy gépi bérelszámolójából ügyviteli alkalmazott* — mert okmányaik szerint ők csupán kézi bérszámfejtőnek voltak tekintendők — vagy éppen adatrögzítők. Ugyanez történt a záhonyi vontatási főnökségen, ahol a bércsoport öt tagja került ügyviteli munkakörbe, a mozdonyvezetők bérét számfejtő két dolgozó például, mint vontatási számadó.

A dolgozók munkaügyi vitát kezdeményeztek, s mint a Vasutasok Szakszervezete tagjai, számíthattak a szakszervezet jogsegélyszolgálata által történő bíróság előtti képviseletre.

Az első fokon eljáró Nyíregyházi Munkaügyi Bíróság a kereseti kérelemnek helyt adva megállapította, hogy a felperesek, mint 1990 évtől számítógépen dolgozó gépi bérelszámolók, előadói munkakörbe tartoznak. A bíróság döntését egyrészt azzal indokolta, hogy a munkaköri megnevezéseknél alkalmazandó *„Vasúti dolgozók kategória és bérbesorolási szabályai"* 1. kötetének III. számú mellékletében az ügyintézői munkakörök között található a „bérelszámoló (csak gépi)" megnevezésű munkakör. Másrészt a bíróság a lefolytatott széles körű bizonyítási eljárás során meggyőződött arról, hogy a felperesek — az alperes állításával ellentétben — nem csupán mechanikus adatbeviteli, hanem szerteágazó önálló, érdemi tevékenységet végeznek.

Az elsőfokú ítélet ellen benyújtott alperesi fellebbezés törvénysértésre és megalapozatlanságra hivatkozott, perdöntő bizonyítékként felhozva a peranyagban megtalálható, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és humánpolitikai főosztálya által adott — s mint ilyen, egy folyamatban lévő perben az alperes szakmai felettesének tekintendő szervtől érkező, s tartalmát is figyelembe véve pártatlannak nem nevezhető — állásfoglalást. Az alperes szerint ez az állásfoglalás megcáfolhatatlan bizonyíték arra, hogy a „bérelszámoló (csak gépi)" munkakör számítógépes ügyintézői tevékenységet takar.

A másodfokú eljárás során pedig az alperes egyenesen azt állította, hogy az ezen munkakörben alkalmazott dolgozóktól a bérszámfejtéshez szükséges program elkészítése, illetve módosítása is megkívántatik. Erre az alperesi állításra csupán egy megjegyzés: a MÁV-nál a bérelszámolás központilag készített és országosan egységesen alkalmazott program alapján történik.

Ezt az alapvetően téves alperesi álláspontot sajnálatos módon a másodfokú bíróság is magáévá tette, amikor az elsőfokú ítéletet lényegében teljes terjedelmében megváltoztatva azt állapította meg, hogy a felperesek — tekintettel arra, hogy tevékenységük nem egyenértékű a programozó, programtervező, rendszerszervező munkakörben foglalkoztatott dolgozókéval — nem tartoznak ügyintézői munkakörbe.

A nyilvánvalóan jogszabálysértő jogerős másodfokú ítélet ellen — élve a közelmúltban bevezetett új jogintézmény, a felülvizsgálati eljárás kínálta lehetőséggel — a Legfelsőbb Bírósághoz felülvizsgálati kérelmet terjesztettek elő. Ennek eredményeként a Legfelsőbb Bíróság 1993. június 11. napján kihirdetett ítéletében — a felperesi álláspontot teljes terjedelmében elfogadva — a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Bíróság másodfokú ítélete helyett a jogszabályoknak megfelelő új határozatot hozott.

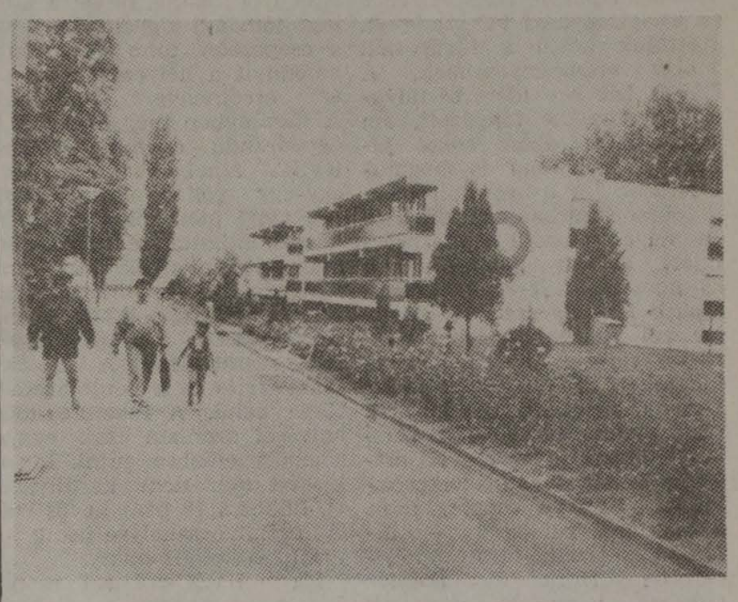
Kötelezte az alperest a felpereseknek 1992. január 1. napjától történő előadói munkakörbe sorolására, s elmaradt munkabéreiknek törvényes mértékű kamataival együtt történő megtérítésére.

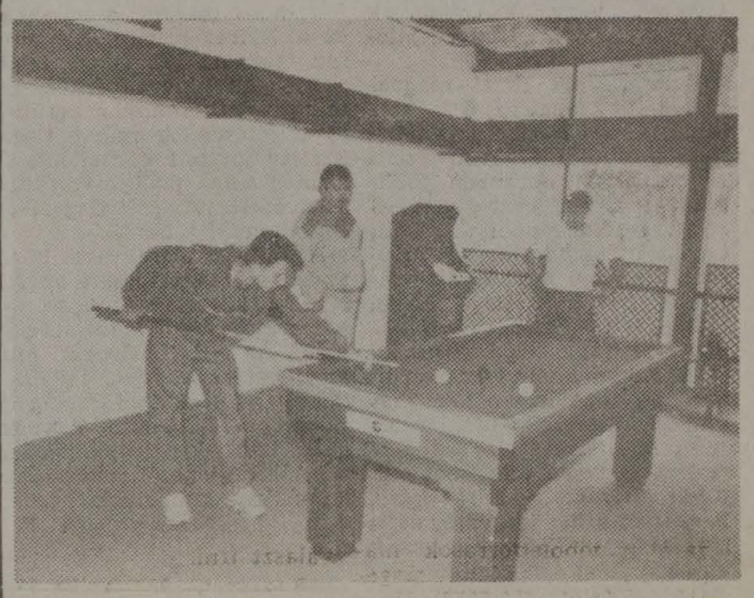
A felperesek képviselője a MÁV-alperessel szemben az eljárás során perköltséget nem érvényesített — ez a konkrét perben több tízezer forintot jelenthetett volna — arra tekintettel, hogy a MÁV a Vasutasok Szakszervezetével történt megállapodás alapján a jogszolgálat működéséhez helyiséget és egyéb tárgyi feltételeket biztosít térítésmentesen.

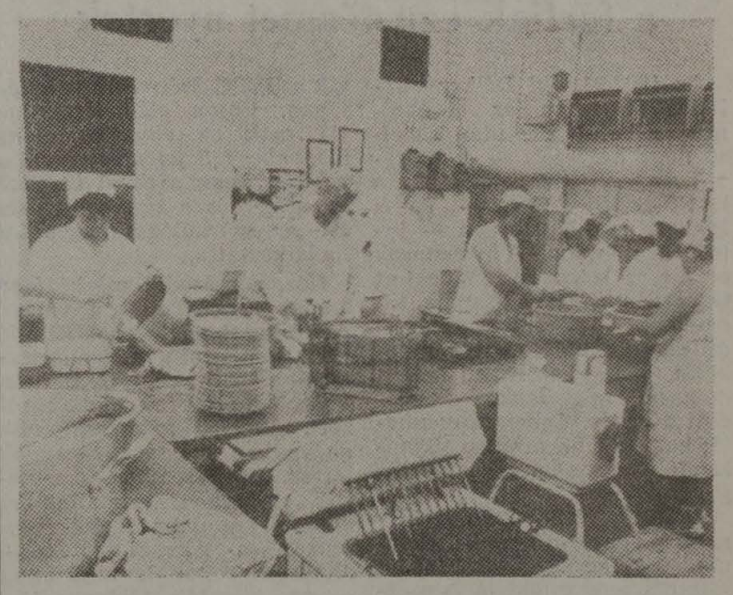
Dr. Vadász Ágnes
ügyvéd

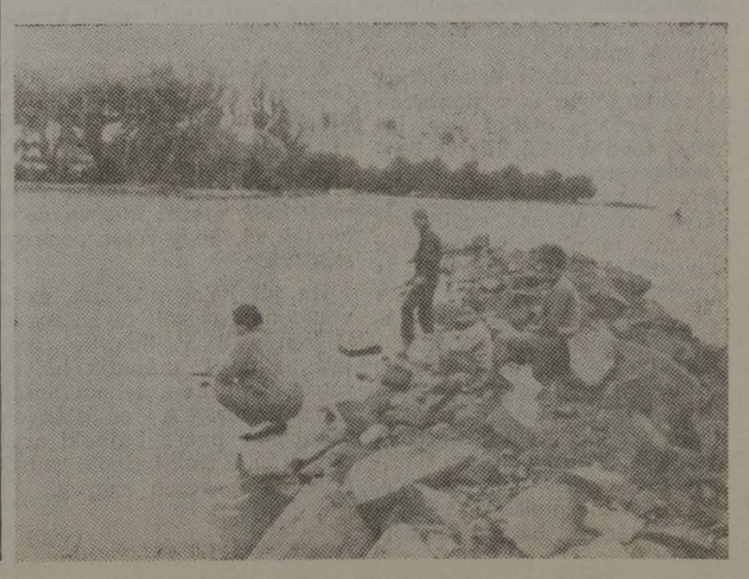
Üdülés Bogláron

A balatonboglári, 430 személyes vasutas üdülőben az idén is jól érzik magukat a beutaltak. A sportolási, szórakozási, strandolási lehetőségek ideális kikapcsolódást, pihenést biztosítanak a vendégeknek. Amikor alábbi képriportunk készült, a hűvös idő miatt benépesült a sport- és teniszpálya, előkerültek a társasjátékok. Felértékelődött a konyha szolgáltatása is. Sokan alig várták, hogy elkészüljön a finom ebéd, hiszen a sportolás után jobb az étvágy... és pecázni is nyugodtabban lehetett. (Fotó: Jurkievicz Tibor)









Szabadidős balesetbiztosítás

Június 1-től módosították az együttműködési szerződést

Biztosítás = biztonság! Sokszor és sokan látták és hallották már ezt a jelmondatot. Szakszervezetünk is ennek a jelmondatnak a jegyében kötötte meg az *együttműködési szerződést* a TAS Biztosítási és Közvetítő és Management Kft.-vel, illetve a PROVIDENCIA Osztrák—Magyar Biztosító Rt.-vel 1992. április 7-én.

A szabadidős balesetbiztosítás feltételeit és a szolgáltatások mértékét a Magyar Vasutas XXXVI. évfolyamának 9. számában (92. V. 15.) már közöltük és külön tájékoztattuk valamennyi alapszervezetet.

A biztosítás 1992. augusztus 1-jétől lépett életbe és kiterjed azokra a személyekre, akik a Vasutasok Szakszervezeténél tagsági viszonnyal rendelkeznek, munkaviszonyban állnak, a szakszervezeti tagdíjat az érvényes szabályok szerint fizetik és akiknek alapszervezete egyértelműen nyilatkozott a biztosításhoz való csatlakozásról. *A biztosítási díj a mindenkori szakszervezeti tagdíj 15 százaléka, tehát külön befizetést nem igényel a biztosítottól.*

Az elmúlt hónapokban zajló tárgyalások eredményeként — a biztosítási gyakorlattól eltérően 1 éven belül — 1993. május 25-én az együttműködési szerződést szakszervezeti tagjaink számára előnyösen módosítottuk, amely 1993. június 1-jétől lépett életbe.

Az eredeti szerződésnek megfelelően tartós rokkantság esetén a kártérítési összeg a rokkantsági fokozatnak megfelelően (százalékban kifejezve) a havi szakszervezeti tagdíj 1000-szereséig terjed.

A szerződés módosítása következtében csonttörés esetén a kártérítési összeg a havi szakszervezeti tagdíj 5-szöröse helyett a 10-szerese lett. (Minimum 2000 forint, maximum 3000 forint.)

Ugyancsak június 1-jétől a szolgáltatások bővítéseként belépett a kórházi napi térítési díj: 200 forint, legalább 4 napos kórházi tartózkodás esetén, de visszamenőlegesen az 1. naptól számítottan maximum 20 napra. (Egyelőre csak szabadidős balesetből eredő kórházi ápolás esetén.)

A benyújtott és elbírált kártérítési igényekre az eddigi egyszeri kifizetett legmagasabb kártérítési összeg 36 750 forint volt.

A napokban tájékoztattuk az alapszervezeteket a szerződés módosításáról és a kedvezményes lakásbiztosítás feltételeiről. *A részletekről az alapszervezeti titkároknál lehet érdeklődni.*

A jelenlegi biztosítási konstrukció és szakszervezetünk nagysága, szervezettsége — megfelelő számú jelentkezés esetén — lehetőséget nyújt további kedvezmények biztosítására és szinte valamennyi biztosítási forma bevezetésére és jelentős engedmények elérésére.

Felhívjuk szakszervezeti tagjaink figyelmét, hogy csatlakozzanak a szabadidős balesetbiztosításhoz, hiszen minél nagyobb a biztosított kör, annál nagyobb kedvezményeket lehet elérni.

Sz. Gy.

InterCity motorvonatokat vásárol a MÁV

Szerelvényenként 600 millió forintért három InterCity villamos-motorvonatot vásárol 1994 februárjáig a Magyar Államvasutak a Ganz-Hunslet Rt.-től. *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója a közelmúltban tartott sajtótájékoztatón elmondta, az első szerelvényt — amely a járműcsalád prototípusa lesz — az idén decemberben veszik át. Ezt hamarosan további két vonat követi majd, amelyeket a Budapest—Miskolc, Budapest—Debrecen és a Budapest—Szeged vonalakon szeretnének közlekedtetni.

A korszerű, klímaberendezéssel felszerelt, energiatakarékos motorvonatokból 1996-ig mintegy tizenöt, az ezredfordulóig összesen negyven forgalomba állítását tervezik.

A szerelvények szállítója a Ganz-Hunslet Rt., a villamoshajtás-rendszert a svéd—svájci ABB és a Ganz-Ansaldo által alkotott konzorcium gyártja majd. A járműgyártás a teljes beruházás több mint a felét teszi ki. Ebből a magyar beszállítók a tervek szerint 75-80 százalékban részesednek.

Cukorbeteg-találkozó Gyulán

A gyulai cukorbetegek egyesülete, a makói cukorbetegek egyesületével közösen június 5-én Gyulán, az Erkel Ferenc Művelődési és Közösségi Házban országos cukorbeteg-találkozót rendezett, amelynek célja az egyesületek jobb együttműködésének elősegítése, egymás jobb megismerése, új ismeretek szerzése. A rendezvényen több mint háromszázan vettek részt.

Üdülési lehetőség

Tájékoztatjuk olvasóinkat, hogy 1993. augusztus 26-tól szeptember 16-ig csütörtöki váltással (csütörtök 14 órától következő csütörtök 10 óráig) vannak szabad szobáink Balatonföldváron, a Balaton üdülő H épületében. (Gyermek vihető.)

A fizetendő összeg 8 napra:

	Félpanzióval	Teljes ellátással
2 fő	6 130,— Ft	7 038,— Ft
2+1 fő	8 953,— Ft	9 815,— Ft
2+2 fő	10 776,— Ft	12 592,— Ft

Jelentkezni lehet a 19-77/165 telefonszámon július 16-ig.

Üdülési lehetőségek lesznek Hajdúszoboszlón a Tóparti pihenőházban is szeptember 30-tól január 6-ig.

A fizetendő összeg 2 főre, 8 napra: félpanzióval 5091 Ft — teljes ellátással 6381 Ft.

Jelentkezni lehet augusztus 10 után a 19-77/165 sz. telefonszámon.

A focit gólra játsszák

A BVSC-Dreher megkapaszkodott, a Nyíregyháza kiesett az NB I-ből

A magyar labdarúgás felső házában, az NB I-ben és NB II-ben, június 19-én véget ért az 1992/93-as évi bajnoki idény. A legjobbak között két vasutascsapat a BVSC-Dreher és a Nyíregyházi FC szerepelt. Kettőjük közül a fővárosiak voltak eredményesebbek. A BVSC, bár egy ideig osztályozós helyen is tanyázott, ám játéka a hajrában sokat javult. Ez gólokban is megmutatkozott. Így a két utolsó fordulóban Győrben az ETO, a Szőnyi úton pedig a Veszprém felett aratott győzelmükkel, *26 ponttal 32-37-es gólaránnyal a 12. helyen végeztek.*

Ezzel a BVSC-Dreher labdarúgói túljutottak egy nehéz időszakon. Bár az őszi idény nem úgy alakult, ahogy a szakvezetés várta és a szurkolók szerették volna. Ez érthető, hiszen olyan játékosokkal erősödött a csapat, mint a sokszoros válogatott — külföldön is évekig profiskodó — *Garaba Imre* és *Bognár György*, vagy az ugyancsak válogatott, volt Honvéd-játékos, *Cseh András*.

Voltak, akik azzal magyarázták a gyengébb őszi szereplést, hogy a sok új játékosnak, türelmi időre van szüksége. Hiszen korábban többségük más-más csapatban játszott. A Honvédból átigazolt, tapasztalt labdarúgók, *Csepregi, Urbányi* mellett ott voltak az NB II-es Bagi FC-ből igazolt fiatalok: *Borgulya, Mundi, Nagy, Győri, Lippai* és a Budafokból visszakerült *Szekula*, az ugyancsak más klubtól igazolt *Kósa*, valamint *Balássi*. Az első bajnokságban szereplő csapatból csak *Vezér, Króner, Farkasházy, Farkas* és a két idegenlégiós, a rutinos védőjátékos *Iscsák* és az ördöngösen cselező, gólveszélyes *Gracsov* maradt.

A türelmi idő azonban túl hosszúra nyúlt. S mivel a csapat az eredménnyel a tavaszi idényben is sokáig adós maradt, *Both József* edző felállt a kispadról és átadta helyét *Garaba Imrének*.

A végkifejlet ismert. A csapat elkerülte a kiesést. Ezzel a következő bajnoki évadban is NB I-es mérkőzéseket láthatnak majd a Szőnyi úton a vasutas- és a zuglói szurkolók.

Természetesen a bajnokság mérlegét a szakosztály és a klub vezetőinek kell megvonni. Annál is inkább, mivel a játékosállományt figyelembe véve, a csapatban több volt, mint amennyit a helyezésük és elért eredményeik mutatnak. A mezőnyben még azoknak is egyenrangú ellenfele volt a BVSC, amelyekkel szemben egy-egy góllal alulmaradtak. A Szőnyi úton sok ilyen mérkőzést láthattak a nézők. Remélhetőleg az új bajnoki évadban ez az arány megváltozik.

A Nyíregyházi FC is új edzővel, *Burcsa Győzővel* kezdte a tavaszi idényt. A klub és a szakvezetés is a bentmaradást tűzte célul. A tabella utolsó helyéről azonban csak eggyel sikerült előbbre jutni. Így a kiesést már nem kerülhették el. Ehhez a 18 pont kevés volt. Az osztályozáshelyre pedig jóval több kellett volna.

Ha a BVSC-ről azt mondjuk: adós maradt a gólokkal, ez a Nyíregyházára kétszeresen igaz. Az NB I-ben lejátszott harminc mérkőzésből mindössze háromszor kerültek ki győztesen. A csapat tizenkétszer játszott döntetlent, tizennégyszer pedig vereséget szenvedett. *A gólarány 17-34.* Ez önmagáért beszél.

A két vasutascsapat közül az egyik tehát kiesett az NB I-ből. Helyette azonban — szerencsére — *kettő „érkezett"*. Az NB II. Nyugati csoportjából a *Szombathelyi Haladás*, a Keletiből pedig a *Debreceni VSC*, mint csoportelsők jutottak a legjobbak közé. A két újoncról a következő lapunkban számolunk be.

V. F.

★

Az MLSZ mellett működő Fair play bizottság a bajnokság befejezése után értékelte a csapatok sportszerűségi versenyét. Az NB I-es csapatok Fair play díját a BVSC—Dreher csapata érdemelte ki. A díjat *Baróti Lajos*, a Fair play bizottság elnöke, június 28-án adta át *Tóth Istvánnak*, a labdarúgó-szakosztály elnökének.

Gratulálunk!

Fuvaroztatási iroda nyílt

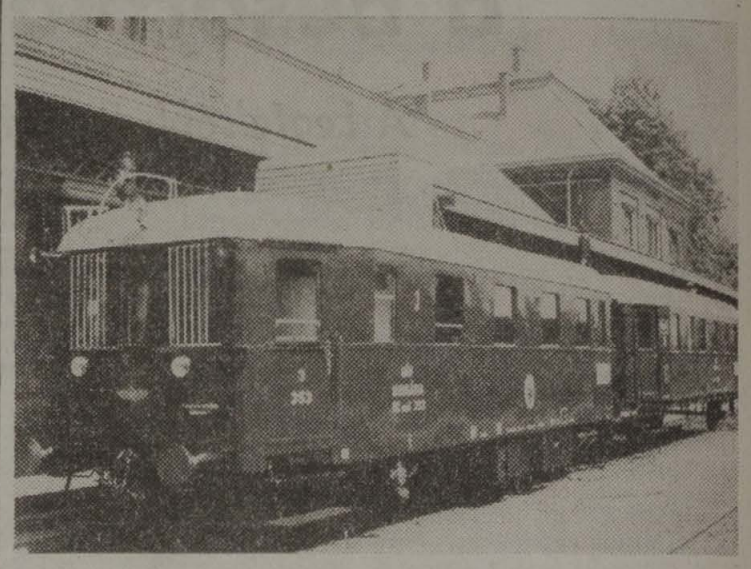
Szolnokon nemcsak várják, keresik is az ügyfelet

Új üzleti stratégiával nyit Szolnokon fuvaroztatási irodát a MÁV, amely nemcsak várja, hanem a jövőben keresi is az ügyfeleket.

A magyar export visszaesése, illetve az árufuvarozásban a közúti szállítás térnyerése miatt a vasúti teherforgalom az elmúlt években drasztikusan csökkent. Feltűnően érzékelhető ez a jelenség a szolnoki vasúti csomópont teljesítményén, ahol az ország egyik legnagyobb teherpályaudvara ül emel. Amíg a körzetben 1991-ben 11 ezer 630, addig tavaly már csak 6397 vagonnyi árut indítottak útnak, s az érkező kocsik száma 21 és fél ezerről 9 és fél ezerre csökkent. Emiatt a tavalyi bevétel 25 millió forinttal maradt el a tavalyelőttitől, noha időközben 13 százalékos tarifaemelésre is sor került. A magyarázat többnyire az, hogy a város nagyüzemei — köztük a privatizált Tiszamenti Vegyiművek, a Cukorgyár Rt., a Mezőgép Rt. és a Szolnoki Papír Rt. — mind kevesebb munkát adtak a MÁV-nak.

Mint *Baritsa György* szolnoki állomásfőnök elmondta: az iroda szerződési joggal felruházott üzletkötőinek feladata a már meglévő partnerek megtartásán kívül az újabb lehetséges szállítmányozók felkutatása. Hosszabb távon és nagy tömegű áru szállítása esetén ugyanis a vasút állja a versenyt, a közúti fuvarozókkal. Különösen akkor, ha a beígért szigorú országúti üzemanyag-ellenőrzésekkel megszüntetik egyes fuvarozók tisztességtelen előnyét. A MÁV a fuvaralkuban a következő időszakban egyre nagyobb szerepet szán a kedvezményeknek, amelyeket a feladott áruk mennyiségének, illetve a célállomás távolságának függvényében állapítanak meg.

Nosztalgia-motorvonat



Szegeden a közelmúltban megtartott sajtótájékoztatón bemutatták a szentesi vontatási főnökség dolgozói által eredeti állapotába felújított nosztalgia-motorvonatot, melyet a szolgáltatások bővítés érdekében ajánlottak a megrendelők figyelmébe.

A BC 353 pályaszámú motorkocsi 1927-ben épült és egy évvel később került az ország első motorgarázsába, Szentesre. Ez és a hozzá hasonló motorkocsik hosszú évtizedeken át nagy üzembiztonsággal, havi 8-10 ezer kilométer futási teljesítménnyel üzemeltek. A Ganz-gyár által gyártott motorkocsihoz igény esetén két mellékkocsi kapcsolható, az egyik 1931-ben, a másik 1938-ban épült, szintén a Ganz-gyárban.

Képünkön: a szentesi nosztalgia-motorvonat. *(Nagy József felvétele)*

— g —

Pamhagen osztrák—magyar közös határállomás

A Fertővidéki Vasutak tulajdonában levő, s a GySEV által üzemeltetett Fertőszentmiklós—Pamhagen—Neusiedl am See közötti vonalon két éve indult újra a személyforgalom. Ezzel a magyar turisták és a térség lakói számára lehetővé vált, hogy vonaton keressék fel a Fertő tavat és környékének takaros falvait, gondozott üdülő- és fürdőtelepeit.

Az 50 kilométer hosszú vonalon naponta négy pár vonat közlekedik. Oda-vissza jobbára kirándulók utaznak, közöttük nagyon sok a kerékpáros turista. A Fertő tó körül, egy-egy rövidebb magyar szakaszt is beleértve, mintegy 100 kilométer hosszú kerékpárút épült. S ha valaki a pedáltaposásba belefárad, az pihentetőül, kerékpárjával együtt vonatra szállhat. A GySEV szerelvényeinek néhány kocsiját például úgy alakították ki, hogy a kiszélesített peronon a kerékpárokat is biztonságosan el lehet helyezni, anélkül, hogy akadályoznák az utasok mozgását.

A Fertő tónál létesült vasúti határátkelő megélénkült személyforgalmának gyors és zavartalan lebonyolítása érdekében a burgenlandi Pamhagen közös osztrák—magyar határállomássá lépett elő. **(vf)**

Pórul járt tolvajok

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Rendőr-főkapitányság tájékoztatása szerint, június 14-én kora délután a kazincbarcikai fatelep melletti tárolóvágányon álló vasúti tehervagonról ismeretlen tettesek leszereltek és eltulajdonítottak két iker és három szimpla féksarut, valamint 16 féktuskót. A tolvajokat a MÁV Üzembiztonsági és Védelmi Főnökség embereivel közös razziaszolgálatot teljesítő rendőrjárőr megzavarta, ám ekkor még sikerült elmenekülniük. A háromtagú társaságot a rendőrség akkor csípte nyakon, amikor a kazincbarcikai MÉH-telepen a lopott tárgyakat értékesíteni akarták.

A Kazincbarcikai Rendőrkapitányság közlekedésbiztonság elleni bűntett alapos gyanúja miatt indított eljárást *V. János* 40 éves, alberttelepi, valamint *K. Ferenc* 22 éves és *K. M.* 17 éves szuhakállói lakosok ellen, akik beismerő vallomást tettek.

Különleges gazdasági övezet létesülhet Záhonyban

Különleges gazdasági övezet kialakítását határozta el Záhony, amely ugyan nem hátrányos helyzetű település, de sok oka nincs az elégedettségre. Az emberek megélhetése azóta vált bizonytalanná, hogy a MÁV lassan, de biztosan szűkítette ottani tevékenységét, egyre kevesebbnek adva kenyeret. A vasút visszavonulásának egyetlen kézzelfogható eredményeként azonban a város értékes, infrastruktúrával jól ellátott területekhez jutott.

Alapvetően ez, s persze a túlélés kényszere adta az ötletet, hogy *Záhony megpályázza a különleges gazdasági övezet státusának elnyerését.* De voltaképpen mi is az a különleges gazdasági övezet? Mit takar ez a fogalom? Gyaníthatóan nincs szükség bővebb magyarázatra. Elég, ha csak Tajvanra és Hongkongra utalunk. Mintha nem jártak volna rosszul ezzel az alapvetően gazdasági, mégis olykor politikai színezetet kapott besorolással. A rend kedvéért azonban csupán annyit: különleges gazdasági övezeten általában olyan helyet értenek, ahol kedvező adózási környezetben jöhetnek létre a nemzetközi pénzügyletek. A pénzügyi előnyök — figyelembe véve a volt Szovjetunió földrajzi közelségét is — biztosra vehetően vonzanák a befektetőket, valóságos ipari és kereskedelmi központ alakulhatna itt ki.

Ami a terv esélyeit növeli: előzetes számítások szerint a térségben egy évtized alatt mintegy ötvenezer ember kaphatna munkát. Ha van jövedelemforrás, természetesen bővül a fizetőképes kereslet is. Felvirágozna a kereskedelem és a szolgáltatás, jelentős adóbevétellel járhat a város és az ország.

Egyébként az övezet a Tisza környékéről a Záhony—Vásárosnamény—Kisvárda háromszögben terülne el, az 1996-os expónál nagyobb területen.

Szőnyi úti pólós bravúr

A nők bajnoki aranya után a férfiak ezüstérmet nyertek

Az 1992/93. évi Délker vízilabda ob I-ben az alapbajnokság befejezése után az első négy helyezett — a helyezés sorrendjében: az UTE, a BVSC-Schiller Opel, a Vasas Plakett és a Tungsram — jutott a döntőbe. A vasutasok edzője, a sokszoros válogatott *Gerendás György* csapata kiemelkedő tavaszi szereplését és döntőbejutását azzal indokolta, hogy keményen kellett dolgozni, míg összekovácsolódott a gárda. Ennek köszönhető, hogy a fiúk minden bajnoki mérkőzésen hozták a formájukat.

A BVSC otthonában és idegenben egyaránt nyílt, letámadásos, agresszív vízilabdát játszott, ami gólokban is megmutatkozott. Az alapbajnokságban ugyanis ők lőtték a legtöbb gólt.

A versenykiírás értelmében az elődöntőben és a döntőben is két győztes mérkőzéssel lehetett továbbjutni, illetve bajnokságot nyerni. A vasutasok sikerrel vették az első akadályt. A Vasas együttesét ugyanis mindkét mérkőzésen legyőzték. S mivel az UTE is legyőzte a Tungsramot, ez a két győztes csapat vívta a döntőt.

Az első összecsapás június 26-án, szombaton, a Komjádi uszodában volt. A két csapat végig kemény csatát vívott és szoros küzdelemben az UTE-nak 10-9-re sikerült nyernie.

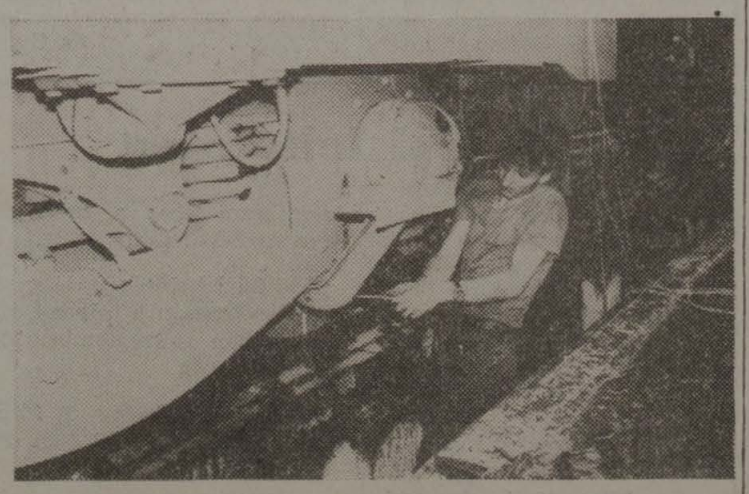
A második mérkőzést másnap, vasárnap délben játszották a BVSC Szőnyi úti uszodájában. *Vajon elég lesz-e az UTE-nak az egygólos előny idegenben? S jelent-e előnyt a vasutasoknak a hazai uszoda?* Ez a kérdés a szakembereket és a szurkolókat egyaránt foglalkoztatta.

Nos, a második mérkőzésen hamar megszületett a válasz. A rutinosabb játékosokból álló UTE — ezt mindenki elismerte — higgadtan és taktikusan játszott és percek alatt elhúzott. Az első és a harmadik negyedben például 4—4 gólt lőttek. Ezzel szemben a vasutasok egyszer sem találtak az ellenfél kapujába. A gólképtelenség, a görcsös játék — ahogy ilyenkor lenni szokott — *az ellenfél fölényes 11-3 arányú győzelmét eredményezte.*

A mérkőzés után Gerendás György edző higgadt, korrekt nyilatkozatából két mondatot érdemes kiragadni: *„Az Újpest ma nagyon jól játszott. Mi pedig úgy viselkedtünk, mint akik utazás közben döbbentek rá, hogy rossz vonatra szálltak."*

Ha jól belegondolunk, ez a vonat nem is volt olyan rossz. Hiszen a BVSC-Schiller Opel lett az ob I. második helyezettje, ami nem lebecsülendő teljesítmény. A pólóslányok májusban nyert bajnoki aranya után, a fiúk bajnoki ezüstérme is fényesen ragyog.

(visi)



Bagágy László lakatos egy V 43-as villamos mozdony lépcsőjét javítja a miskolci vontatási műhelyben (Fotó: Tütlő Tibor)

Lakáscsere

Elcserélném 2 szobás, komfortos, telefonos, földszinti, 60 négyzetméteres, gázkonvektoros, Kerepesi úti MÁV-lakásomat hasonló önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet: 14 óra után, a 133-7277-es telefonszámon.

Elcserélnénk vagy eladnánk 220 négyszögöles telken lévő háromszobás családi házunkat Dunaharasztiban. Kérnénk 1 plusz félszobás — lehet panel, de akkor Kelenföldön — összkomfortos szövetkezeti lakást. Érdeklődni lehet munkaidőben: a 01/36-19-es üzemi telefonszámon, **Párdányi Gézánál.**

Elcserélnénk 32 négyzetméteres, egyszobás, komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat kétszobás, hasonló jellegű lakásra (tanácsi lakás is érdekel). Érdeklődni lehet: **Nagy Zsolt**, Budapest, Keresztúri út 39—41., III. ép. fszt. 3.

Eladó üdülőkörzetben, Budapesttől 60 km-re Tass központjában másfél szobás komfortos, kertes családi ház, állattenyésztésre alkalmas melléképületekkel. Irányár: 950 ezer forint. Érdeklődni lehet: munkanapokon a 06/76-351-758-as telefonszámon **Molnárnénál.**

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű első emeleti, másfél szobás, komfortos, megvásárolható vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy önkormányzati, Budapest környéki lakásra. Érdeklődni lehet: 19-77 vagy a 122-1895/187-es telefonszámon, 8-tól 16 óráig.

Elcserélném 53 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes, szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon **Szabó Andrásnénál.**

Elcserélném 3 szobás komfortos, 90 négyzetméteres, szép, világos budapesti MÁV-lakásomat másfél, kétszobás önkormányzati lakásra vagy Budapesthez közeli kertes házra. Érdeklődni lehet: **Both Zoltánné**, Budapest, Fiumei út 24/C.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres, összkomfortos, MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila-lakótelepi garzont kétszobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

Hibaigazítás

Lapunk 11. számában az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezetek győzelme című cikk harmadik hasábján a választási vereséget szenvedett VDSZSZ szakági vezetőjének neve helyesen *Deák Zoltán*. A tévedésért elnézést kérünk.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 269-7746, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6012. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

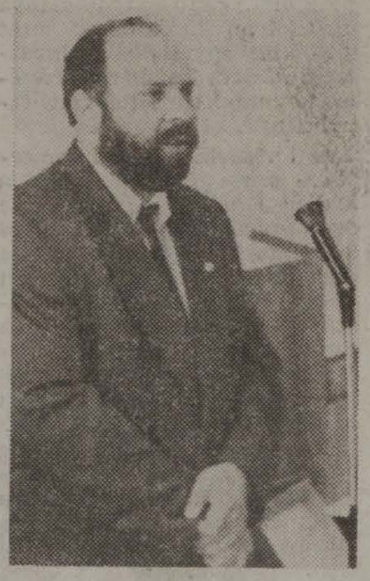
XXXVII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. JÚLIUS 16.

Igazítsuk az új körülményekhez a szakszervezeti munkát

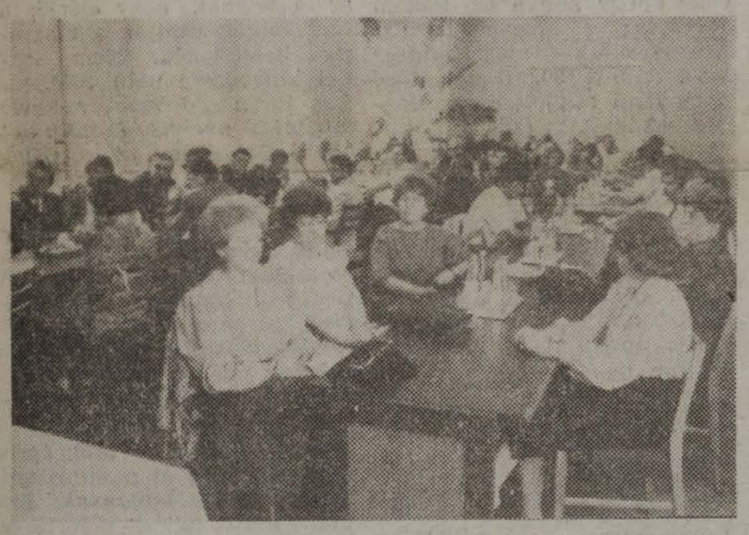
Papp Pál köszöntötte a kitüntetett tisztségviselőket

A 43. vasutasnap alkalmából a vasutas-szakszervezet kitüntetési ünnepséget rendezett a Benczúr utcai székházban, amelyen *Pallos György* alelnök megnyitószavai után *Papp Pál*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke mondott beszédet. Miután üdvözölte a megjelenteket, így fordult a résztvevőkhöz:

— Van-e ok ünneplésre, megemlékezésre olyan időben, amikor sok a baj, erős az emberek csalódottsága, s gyenge a kötődésük a közösség ügyeihez? Igen, van ok az ünneplésre, mert van mire visszatekinteni, van minek örülni, tehát kell időt találnunk a köszönetmondásra is — válaszolta meg az önmaga által feltett kérdést.



— Mozgalmas időszakot élünk, sok minden történik velünk és értünk — folytatta *Papp Pál.* — Emlékezzünk csak a múlt év őszére. Felerősödtek a vasút likviditási gondjai, szóba került a kollektív szerződés felmondása, felmerült a tömeges elbocsátás, az, hogy 1993-ban nem lesz bérfejlesztés. Kormány-tárgyalássorozat kezdődött ezekben a tárgykörökben. Novemberben 23-án reggel — mint emlékezetes — kétórás figyelmeztető sztrájkot szerveztünk, s elértük a felesleges áldozatok elkerülését, a nagyobb állami támogatást. *Azokban a napokban jó volt vasutasnak lenni. Ez nem azt jelenti, hogy mi mindig a sztrájk fegyveréhez akarunk nyúlni, ám ha nem marad más megoldás, akkor élünk törvényes lehetőségeinkkel.*



Mint ismeretes, felgyorsult a vasúti törvény elkészítése, bértárgyalások következtek, megkötöttük a kollektív szerződést. A tavasz legkiemelkedőbb eseménye, legnagyobb feladata volt a tb-önkormányzatok és az üzemi tanácsok megválasztása, amely eredményesen végződött. Jól jött ez a győzelem a munkavállalók érdekvédelmi szervezeteinek, egyszersmind csattanós válasz volt azoknak, akik azt hangoztatták, hogy az emberek elfordultak a közügyektől, nem érdekli őket a politika. Nekik most természetesen „savanyú a szőlő". *Köszönet illeti viszont mindazokat, akik elmentek szavazni, akik aktív szervezőmunkával segítették a májusi megmérettetés sikerét.* A tb-választásban különösen nagy volt a nyugdíjasok szerepe.

Az élet azonban megy tovább — figyelmeztetett az elnök. A jövő év tavaszán újabb választások következnek. A parlamenti képviselők választásában is meglesznek a szakszervezetek feladatai, amelyekre készülnünk kell. Annál is inkább, mert — ezt mindannyian érezzük —, az elmúlt három évben a munkavállalók, a nyugdíjasok viselték a terhek legnagyobb részét.

Most az a feladat áll előttünk, hogy az új körülményekhez igazítsuk a szakszervezeti munkát. Ebben sokat segíthetnek azok, akik az idei, 43. alkalommal megrendezett vasutasnap alkalmából kitüntetésben részesültek.

— Ezeknek a gondolatoknak a jegyében köszöntöm az elismerésben részesült szakszervezeti aktivistákat, tisztségviselőket, és kívánok nekik további eredményes munkát, jó egészséget — fejezte be *Papp Pál*, majd átnyújtotta a Vasutasok Szakszervezetének aranyjelvényét. (A kitüntetettek névsorát lapunk 5. oldalán közöljük.)

Megalakult a MÁV Rt.

Egyszemélyes állami tulajdonú részvénytársasággá alakult át a Magyar Államvasutak június 30-ával, s a társaság működését július 1-jével kezdte meg. A tulajdonosi jogokat — a kormány döntése értelmében — a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter gyakorolja. A társaságot héttagú igazgatóság irányítja. Július 7-én döntés született a részvénytársaság elnökének, és első ügyvezető vezérigazgatójának személyéről. Eszerint az rt. elnöke Siklós Csaba, korábbi közlekedési miniszter lett. Az első ügyvezető vezérigazgatói posztot a MÁV eddigi vezérigazgatója, Csárádi János tölti be. A társaságnál kilenctagú felügyelőbizottság működik, melybe három személyt a munkavállalók választanak.

A július elsejével részvénytársasággá alakult Magyar Államvasutak könyv szerinti vagyona 90 milliárd forint. Az ezt nagyságrenddel meghaladó tényleges vagyont a MÁV szakemberei már értékelték, a részletek azonban csak a napokban várható jóváhagyás után ismerhetők meg. A részvénytársaság héttagú igazgatóságát a külső tagokon kívül Siklós Csaba, az rt. elnöke, Csárádi János, a társaság ügyvezető vezérigazgatója és Benczédi Mihályné gazdasági vezérigazgató-helyettes alkotja.

A Budapest—Hegyeshalom közötti fővonal korszerűsítéséhez és új vasúti személykocsik vásárlásához 450 millió márka hitelt vett fel a magyar állam a frankfurti Kreditanstalt für Wiederaufbau banktól. A beruházáshoz kapcsolódó hitelszerződéseket július 8-án írta alá Hans Reich, a frankfurti bank igazgatóságának tagja, Hárshegyi Frigyes, a Magyar Nemzeti Bank alelnöke, és Siklós Csaba, a MÁV Rt. elnöke és Csárádi János, a MÁV Rt. vezérigazgatója (Fotó: Tüttő Tibor)

A vasút fejlesztéséről nem szabad lemondani

Kitüntetési ünnepség a 43. vasutasnap alkalmából

A vasutasnap és a Magyar Államvasutak 125 éves fennállása alkalmából kitüntetési ünnepséget rendeztek a Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében. Az ünnepséget Csárádi János, a MÁV Rt. vezérigazgatója nyitotta meg. Üdvözölte a résztvevőket, a kitüntetés várományosait, a meghívott vendégeket, köztük az érdekvédelmi szervezetek vezetőit, illetve képviselőit. Külön köszöntötte az elnökségben helyet foglaló Schamschula György közlekedési, hírközlési és vízügyi minisztert, dr. Turján Sándort, a Honvédelmi Minisztérium helyettes államtitkárát, Siklós Csabát, a MÁV Rt. elnökét, dr. Berényi Jánost, a GySEV elnök-vezérigazgatóját.

— *Az idei, sorrendben 43. vasutasnap jelentőségét kiemeli, hogy 125 évvel ezelőtt alapították meg a Magyar Államvasutakat* — kezdte megnyitóját a vezérigazgató. — Az évforduló jó alkalom arra, hogy ha csak röviden is, de visszatekintsünk a megtett útra. A magyar állam az anyagi nehézségekkel küzdő Északi Vasút Társaságtól 1868-ban megvásárolta a 126 kilométer hosszú, Pest—Hatvan—Salgótarján vonalat. Ezzel új fejezet kezdődött a hazai vasutak történetében. *A századfordulóig gyors ütemben fejlődő vasúthálózat gerincét már a MÁV és az általa kezelt vonalak képezték.* A fejlődést megállította az első világháború. A trianoni békekedrétum pedig nemcsak az országra, hanem a MÁV-ra nézve is kedvezőtlen következményekkel járt.

A második világháborút követő újjáépítés után a növekvő teljesítményekkel nem tartott lépést a fejlesztés. Ezért a forgalom lebonyolítása nagy erőfeszítéseket követelt a vasutasoktól. Volt egy rövid ideig tartó fejlesztési időszak, a hetvenes évek után, ám, a nyolcvanas évek második felétől kezdve felgyorsult a MÁV leépülése. Elmaradtak azok a beruházások, amelyek megvalósulása esetén a vasúti közlekedés újra vonzóvá válhatott volna. Mind nyilvánvalóbbá vált, hogy a MÁV fejlesztését nemcsak a hazai közlekedési igények, hanem az ország földrajzi fekvéséből adódó tranzitforgalom megtartása, lehetséges növelése is indokolja.

Schamschula György miniszter köszönti a vasutasokat (Tüttő Tibor felvétele)

— *Jövőnk érdekében elengedhetetlen az állam és a MÁV kapcsolatának korrekt, piaci alapon való rendezése, az állam szerepvállalása a nemzeti vasút zavartalan működésében és fejlesztésében. Bízunk abban, hogy a nemzetgazdaság fejlődése és az ország teherbíró képességének növekedése biztosítja a MÁV fejlesztéséhez szükséges forrásokat* — fejezte be beszédét *Csárádi János.*

A vezérigazgató bevezetője után *Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter köszöntötte a vasutasokat. Beszédében időszerű kérdésekkel foglalkozott. Már bevezetőjében feltette a kérdést: *fejlesszük-e, korszerűsítsük-e a vasutat vagy zsugorítsuk és a létszámot is radikálisan csökkentsük?* A válasz egyértelmű volt: *nem szabad zsugorítani, mert vasútra szükség van.* A fejlesztéséről sem szabad lemondani, mert a vasút a legalkalmasabb arra, hogy mozgásba lehessen hozni a gazdaságot.

— Azért sem mondhatunk le a vasút fejlesztéséről, mert a nyugat-európai vasúti integráció csak úgy képzelhető el, ha korszerű hálózattal és kocsiparkkal rendelkezünk — hangsúlyozta a miniszter, majd így folytatta: — *az állam is nagy súlyt helyez a vasút fejlesztésére. Most legnagyobb horderejű az a hitelcsomag, amelyet a kormány előterjesztésére a parlament is jóváhagyott.* Ennek révén 24 milliárd forintot lehet pályafelújításra, új kocsik beszerzésére, és villamosításra fordítani. Összesen 55 milliárd forint támogatásban részesíti az állam a vasutat.

— Minden vezető álma, hogy részese lehessen ilyen nagy horderejű fejlesztési programnak. Büszke vagyok arra, hogy nekem és vezető munkatársaimnak megadatott: *részt vehettünk a munkák feltételeinek az előteremtésében és közreműködhetünk a beruházások megindításában. Végre eljutottunk oda, hogy szakíthatunk a vasutat másfél évtizede sújtó „visszafejlesztéssel"* — jelentette ki a miniszter, majd témát váltott.

Jogos igényként vetette fel, hogy a vasutasok kiszámíthatóságot, szociális biztonságot, nyugodt életkörülményeket várnak el vállalatuktól. Hozzátette: *a híresztelésekkel ellentétben a vasút nem adja fel az eddig nyújtott egészségügyi szolgáltatásokat, s nem bújik ki szociális kötelezettségei alól.* Nem hallgatta el azt sem, hogy a szállítási teljesítmények drasztikus csökkenése miatt a vasút nem tud foglalkoztatni 80 ezer embert. Ezért további létszámcsökkentésre lehet még számítani. A tárca vezetője végül utalt arra, hogy a nehézségek feloldására folyamatos tárgyalásokat folytatnak az érdekképviseleti szervekkel, s a Pénzügyminisztérium szakembereivel.

Schamschula György beszéde után került sor a kitüntetések átadására. A *Baross Gábor-díjat*, valamint a *„Közlekedésért"* szakmai érem kitüntetést a miniszter, a *„Honvédelemért"* kitüntetés cím I. osztályát dr. Turján Sándor, a *vezérigazgatói dicséretet* Csárádi János adta át. *(A kitüntetésben részesültek névsorát lapunk 5. oldalán közöljük.)*

V. F.

Gyöngyösön is ünnepeltek

Gyöngyös állomás dolgozói az idei vasutasnapot is a hagyományokhoz híven, családias légkörben ünnepelték július 10-én, a helyi Vincellér étteremben. *Németh László* állomásfőnök köszöntötte a megjelenteket. Az állomás kollektívája a 43. vasutasnapra feldíszítette a felvételi épületet, rendbe tette a környékét, hiszen nem mindegy, hogy az ide kirándulni jövő utasokat milyen környezet fogadja.

Az állomás mind a 25 dolgozója a vasutas-szakszervezet tagja. *Mészáros Györgyné* számadó árupénztáros a Miskolcon rendezett ünnepségen vehette át a vasutas-szakszervezet elismerő oklevelét.

Mi valósult meg a megállapodásokból?

Másodszor ültek össze a kormány képviselői és a vasutas érdekvédelmi szervezetek vezetői

Lapzárta után, július 14-én, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium és a Pénzügyminisztérium vezető szakembereinek a részvételével másodszor ültek össze tárgyalásra az öt vasutas érdekvédelmi szervezet — a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Vasutasok Független Szakszervezete, s a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége — vezetői, hogy értékeljék: mi valósult meg a múlt év decemberi megállapodásokból.

Papp Pál, a VSz elnöke ezzel kapcsolatban a következőket nyilatkozta: *a megállapodásban foglaltakat a munkabéke megőrzése érdekében a MÁV és a szakszervezetek teljesítették, ám a kormányzati oldal nem mindenben tett eleget a decemberben rögzített pontoknak.* Vagyis: a tömeges elbocsátásokat sikerült elkerülni, az idén mindössze 3800 fő munkaviszonya szűnt meg felmondással, a kollektív szerződés ez év végéig hatályban marad, illetve április 1-jétől 16 százalékkal emelték a vasúton dolgozók bérét.

Az elnök azonban úgy véli, hogy a közlekedéspolitikai koncepció és a vasúti törvény ügye egyelőre nem megfelelőképpen rendezett, s erre példaként a majdani törvény tervezetének nem egyértelmű megfogalmazásait említette. Emellett változatlanul gondot okoz a MÁV Rt. likviditása, pedig a decemberi megállapodás idején ez a kérdés is rendeződni látszott.

Az elmondottakból kiderült, hogy a napi működés költségeit is csak rövid lejáratú hitelekkel lehet finanszírozni, de ma már alig találni olyan bankot, amely hajlandó kölcsönt nyújtani a MÁV-nak. Ráadásul az államvasutak ez évre várható bevételei alulmúlják a várakozást, hiszen míg korábban 52 millió tonna áru szállítását tervezték, mára világossá vált, hogy legfeljebb 42 millió tonnával számolhatnak az idén. *Ez mintegy 9 milliárd forintos bevételkiesést okoz, s a gondokat csak tetézi, hogy bár a decemberi tárgyalások eredményeképp a kormánynak 10 milliárd forint értékben garanciát kellene vállalnia a MÁV rövid lejáratú hiteleire, ez idáig egyetlen fillért sem látott e címen a vasút.* Ugyancsak a MÁV „várakozólistáján" szerepel az 1996-os világkiállítás céljaira kisajátított Dunapart pályaudvarért megállapított, de eddig ki nem fizetett 5,1 milliárd forint, s ebbe a kategóriába tartozik a munkavállalói végkielégítések finanszírozására elkülönített — szintén költségvetési — 3 milliárd forint. Más forrás híján a MÁV az elbocsátott dolgozók végkielégítését saját kasszájából fizeti, s ez több mint 600 millió forintos terhet jelent mostanáig az amúgy is nehéz helyzetben lévő részvénytársaságnak.

Arra a kérdésre, hogy mit vár a tárgyalási fordulótól, Papp Pál elmondta: *legalább részmegoldásokat*, s valószínűnek tartja, hogy a tárgyalások később folytatódnak. A legfontosabbnak a rövid lejáratú hitelek ügyét tartja, hiszen rövid időn belül 13 milliárd forintot, illetve annak 1 milliárd forintos kamatát is vissza kellene fizetnie a vállalatnak. Ez pedig a már említett teljesítménycsökkenés, a MÁV 16 milliárdos, behajthatatlannak tűnő kinnlevősége, a társadalombiztosítás, valamint a vám- és pénzügyőrségnél fennálló többmilliárdos tartozása miatt illuzorikusnak tűnik. A megoldás a hitelkonszolidáció lenne, amely leegyszerűsítve azt jelentené, hogy az állam megvásárolja a MÁV kinnlevőségeit, s azok ellenében államkötvényeket bocsát ki.

Jubileumi kiállítás a Közlekedési Múzeumban

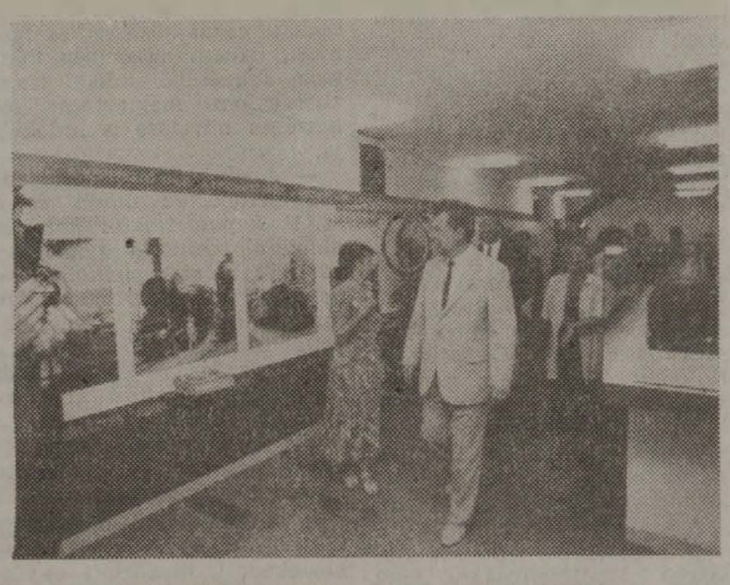
A MÁV megalakulásának 125 éves évfordulója alkalmából, július 6-án kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban. A megnyitóra ünnepélyes külsőségek között került sor a régi épület nagycsarnokában, ott, ahol egyik legrégebbi magyar gőzmozdony áll vágánytalpazatán, más régi vasúti emlékek, régi közúti járművek, no és az első magyar gyártmányú, hófehér Suzuki társaságában.

Katona András, a múzeum főigazgatója köszöntötte a megnyitó részvevőit, akik között nagyon sok ismerőst — fővárosi és vidéki vasúti szakembereket, vasútbarátokat, szakszervezeti vezetőket, nyugdíjasokat — lehetett látni.

Kedves színfoltja volt a megnyitónak a MÁV Szimfonikusok kamarazenekarának játéka. A két zenekari számot jutalmazó taps után *Csárádi János* vezérigazgató lépett a mikrofonhoz, hogy méltassa a Magyar Államvasutak 125 éves történetét bemutató kiállítást. Mint mondotta: *a rendezők munkáját dicséri, hogy számos olyan értékes történelmi emléket kutattak fel a porosodó raktárakban, amelyeket eddig sehol nem mutattak be.* Különösen azok az archív felvételek és dokumentumok érdekesek, amelyek a nehéz vasútépítő munkát szemléltetik. De régi vasúti épületek típustervei és az egykori kinevezési okmányok is nagy érdeklődésre tarthatnak számot. Ugyancsak most először láthatók kiállításon a régi, aranyhímzéses vasúti zászlók.

A hálózatépítés, a vasútüzem, a vasutasok munkája mellett a korabeli jóléti intézményekről is képet alkothatnak a látogatók.

A MÁV vezérigazgatójának a kiállítást méltató szavai után *Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, a kezdetektől napjainkig, vázlatosan ismertette a MÁV történetét, a fejlődés fontosabb állomásait. Beszélt a sikerekről, de a nehézségeket, — amelyekből az utóbbi



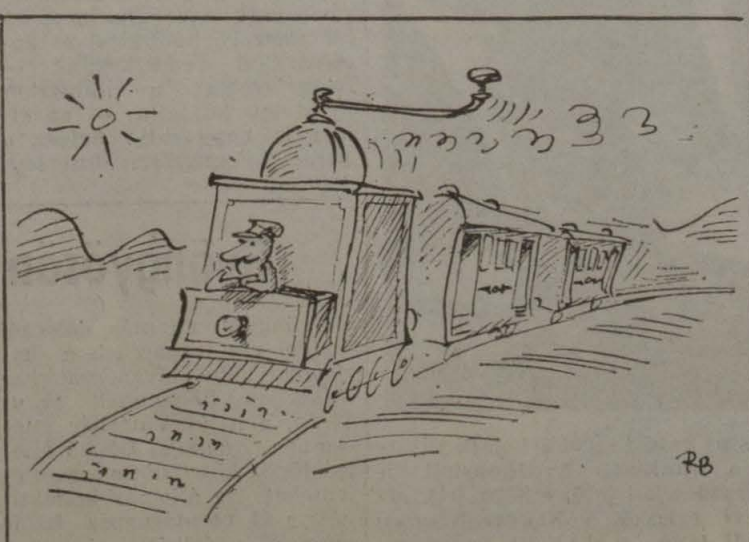
Schamschula György megtekinti a kiállítást (Tüttő Tibor felvétele)

években bőven kijutott — sem hallgatta el. *Állást foglalt amellett, hogy a vasutat fejleszteni, korszerűsíteni kell.* Ehhez azonban sok pénzre van szükség, amiből manapság szűkében van a gazdaság. A szándék azonban megvan, a kormány is támogatja a MÁV fejlesztési elképzeléseit. Példaként említette a 400 millió márka német hitelt, melyből még ebben az évben megkezdődhet a budapest—hegyeshalmi fővonal rekonstrukciója. Ezenkívül új személykocsik vásárlására és gyártására is jut a hitelből.

A miniszter beszéde után ünnepélyesen megnyitotta, majd a múzeum vezetőinek, s a meghívott vendégek kíséretében megtekintette a kiállítást, amely nagyobbrészt a múltnak állít emléket, de a tárgyak, a képek és tablók a jelenbe is bepillantást engednek, sőt a jövő vasútját is felvillantják előttünk.

A kiállítás látványos, érdemes megtekinteni.

(visi)



Kávédaráló (Rák Béla rajza)

125 éves a Magyar Államvasutak (2.)

Ki volt és mit alkotott gróf Hídvégi Mikó Imre?

Utolsó intézkedése a magyar nyelv használatának bevezetése volt a vasúton

Az elmúlt évtizedekben nem sokat írtak azokról a hazafiakról, ek *Széchenyin* kívül elévülhetetlen érdemeik vannak a magyar közlekedés fejlesztésében. Ezek közé tartozott a kiegyezés után Magyarország első közmunka- és közlekedésügyi minisztere, *gróf Hídvégi Mikó Imre*, akit gróf *Andrássy Gyula* miniszterelnök előterjesztésére őfelsége nevezett ki.

Ki volt, s honnan indult gróf *Mikó Imre*, gróf *Mikó György*, és *Mikes Borbála* grófnő 1805. szeptember 4-én született gyermeke?

Várandós édesanyja látogatóban volt szüleinél az erdélyi Háromszék vármegye zabolai kastélyában, amikor elérkezett a szülés ideje. A kisfiú épségben megérkezett, édesanyja azonban ahogy megszülte gyermekét, örökre lehunyta a szemét. A kis árva nagyszüleinél maradt. Édesapja csak néhány év múlva vitte magával szamosújvári kastélyába. A szépen fejlődő fiúcska a nagyenyedi Bethlen kollégiumban kezdte meg tanulmányait. Szorgalmas, jó eszű tanuló volt. Vizsgáit kitüntetéssel tette le. Tanulmányai befejezése után közéleti pályára lépett. A jogi szigorlatot 1825-ben tette le. Egy év múlva az erdélyi főkormányzóságnál tiszteletbeli jegyző.

Karrierje gyorsan ívelt. Az 1837. évi erdélyi országgyűlés szabadválasztása és királyi megerősítése révén főkormányzati tanácsos lett. Nem volt még 35 éves, amikor 1840-ben a református egyház világi elnökévé választották. Az 1841—43. évi országgyűlés pedig a Kolozsvári Nemzeti Színház igazgatójává nevezte ki, 1847-ben erdélyi kincstárnok lett.

Az 1849. évi forradalmi események előkészítésében nem vett aktívan részt. Világos után pedig 1860-ig teljesen visszavonult a politikától. Ám, a haldokló Erdély élő lelkiismeretéképpen mindent elkövetett, hogy jó közszellemet, kedvet és hitet teremtsen egy boldogabb jövendőre. *Ő alapította az Erdélyi Múzeumot, 1859-ben pedig a Kolozsvári Egyetem létesítését is elősegítette.*

Azokban az években *„Erdély Széchenyije"*-ként emlegették. Cselekedeteivel rászolgált arra, hogy a legnagyobb magyarhoz hasonlították. Hiszen, ahogy *gróf Széchenyi István* 60 ezer forintot adott a magyar nyelvet művelő „Tudós Társaság" céljaira, gróf *Mikó Imre* szintén 60 ezer forinttal járult hozzá a sepsiszentgyörgyi gimnázium létesítéséhez.

A két államférfi személyisége, munkássága között más hasonlatosság is felfedezhető. *Gróf Mikó Imre* miniszteri kinevezése után készített *„Emlékirat a magyarországi vasutakról"* című tanulmánya ugyanolyan tőről fakad, mint gróf Széchenyi István *„Javaslat a közlekedésügy rendezéséről"* címmel ismertté vált tanulmánya.

A történelemből jól ismerjük, hogy Magyarország a szabadságharc bukása után, az abszolutizmus korában Bécs központosító vasútpolitikája mellett, még az addig kiépített — közel 2000 kilométer hosszú — vasútvonalakat sem tudta nemzeti létének megszilárdítására felhasználni. E tekintetben gyökeres változást az 1867. évi kiegyezés hozott.

Gróf Mikó Imre aránylag rövid ideig, 1867. február 20-tól 1870. április 21-ig állt a magyar királyi közmunka- és közlekedésügyi minisztérium élén. Nézzük, mit sikerült megvalósítania azokból a célkitűzésekből, amelyeket *„Emlékirat a magyarországi vasutakról"* című tanulmányában megfogalmazott.

Nevéhez fűződik a MÁV, vagy ahogy abban az időben nevezték: a Magyar Királyi Államvasutak megteremtése 1868. június 30. (Ezzel előző lapunkban részletesebben foglalkoztunk. A szerző), a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség felállítása (1868. szeptember 1.), a legelső még német nyelvű illetményszabályzat (1868. december 1.), a legelső egyenruházati szabályzat (1869. április 1-jétől), a MÁV Nyugdíjintézet megalkotása (1870. április 1-jétől).

Miniszteresége alatt a következő vonalakat helyezték üzembe:

1. Pest—hatvani (1867. április 2.)	68 km
2. Hatvan—salgótarjáni (1867. május 9.)	56,7 km
3. Pécs—barcsi (1868. május 6.)	67 km
4. Barcs—murakeresztúri (1868. szeptember 1.)	70 km
5. Arad—gyulafehérvári (1868. december 22.)	111 km
Összesen	372 km

Miniszteresége alatt került a törvényhozás elé az úgynevezett alföld—fiumei vasút vonalainak a megépítési javaslata 393 kilométer hosszban a magyar észak—keleti vasút vonalai 470 kilométer hosszban, a magyar keleti vasút vonalai 603 kilométer hosszban, a magyar nyugati vasút vonalai 304 kilométer hosszban, az első magyar gácsországi vasút vonalai 135 kilométer hosszban, s az arad—temesvári vasút vonala 55 kilométer hosszban, valamint a károlyváros—fiumei, a hatvan—szolnoki, s a miskolc—putnoki államvasúti vonalak 658 kilométer hosszban.

Ezek együttvéve meghaladják a 3000 kilométert. S mit gondol a kedves olvasó: hány év kellett a megépítésükhöz? Öt év! 1873 végéig ugyanis valamennyi vonal megnyílt a forgalom számára.

Gróf Hídvégi Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter MÁV-val kapcsolatos utolsó intézkedése a szellem magyarra változásának előmozdítása volt a vasúton. A m. kir. államvasutak vezetője, *Stempf Károly* egy betűt sem tudott magyarul. Helyettese *Voigt Alfréd* ugyanannyit tudott. Ezért egy ízigvérig magyar vasúti szakembert kerestek. A Tisza-vidéki vasútnál meg is találták *Horváth Alajos* főmérnök személyében. A miniszter ugyan csak helyettesnek nevezte ki, de teljes hatalommal ruházta fel. Hivatali állását 1870. június 9-én foglalta el.

Horváth Alajosra várt tehát az a feladat, hogy elérje: a MÁV-alkalmazottak magyarul beszéljenek. Nem sokkal kinevezése után 1870. július 19-én *„A magyar nyelv hivatalos nyelvül hozatik be"* című 6731 számú körözvényben 9 pontban fogalmazta meg a tudnivalókat. A körözvénynek, melyet valamennyi szolgálati ügyosztálynak elküldtek, szemléltetésül csak az első pontját idézzük: *„A minisztériumhoz és a vasúti hajózási főfelügyelőséghez intézendő minden jelentés ezentúl kizárólag magyar nyelven terjesztendő fel."*

Gróf Mikó Imre 1870. április 21-én adta át a miniszteri tárcát *Gorove Istvánnak*. Ezután mint tudós, műértő és mecénás dolgozott és tette nevét felejthetetlenné. Kolozsváron, 1876. szeptember 16-án, 71 éves korában hunyt el. Szigorú, de jószívű, igaz magyar nemes volt.

Visi Ferenc

Irodalom: Miklós Imre: A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme, Újhelyi Géza: A Vasútügy története, dr. Semsey László gróf: Néhány szó a Magyar Államvasutakról.

KANADA

Nosztalgiavonaton ismerkednek az utasok a történelemmel

Mi nem vagyunk nyereséges vállalkozás, de nem is akarunk azok lenni — hirdeti a *South Simcoe*, Kanada legújabb „örökség"-vasútvonalának jelmondata.

Régi hagyományt újít fel az Ontario Vasút Alapítvány; támogatásával a *Beeton—Tottenham* vonalon eredeti *század eleji fa állomásépületek* közül indulnak útnak a vasúttörténet legendás *136-os* gőzmozdonyai, amelyeket 1883-tól kifejezetten a Canadian Pacific Railway számára gyártottak. De közlekedik a vonalon ennek „nővére" is, a szintén híres *CPR 1057* jelzésű mozdony, amely 1912-ben gurult először kanadai síneken és az alapítvány kurátorai szerint jól reprezentálja korának legfejlettebb vasúti technikáját. Természetesen maga a vasútvonal is régi, a ritkán lakott Kanadában még hatvan évvel ezelőtt is az „életvonalat" jelentette a környékbeli kis közösségek számára. Brit Columbia vonalai egyébként már 1885 óta kapcsolt részei az egész Észak-Amerikát átszelő Transzkontinentális Vasútnak.

A kocsik, melyek a mozdonymatuzsálemek után gurulnak, és amelyek a tájékoztató szerint a *nosztalgia-*, avagy *örökségvonal* szívét jelentik, valamivel fiatalabbak. Ezeket több helyről, a Canadian Pacific Railway, a Toronto, a Hamilton, valamint a Buffalo Railway „múzeumaiból" válogatták össze. A „legújabb" közülük 1929-ben készült, a legidősebbet 1915-ben gyártották.

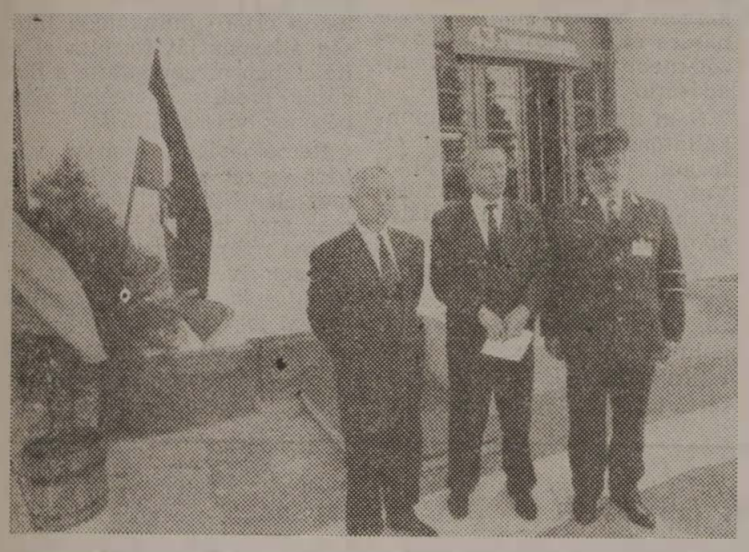
A jegyek egyszeri utazás esetén felnőtteknek hat dollárba (420 Ft) kerülnek. Öregeknek (hatvanöt év felett) és tanulóknak öt, gyermekeknek három dollárt kell fizetniük, hogy felülhessenek a muzeális értékű kocsikra. Van családi jegy is, két felnőtt és három gyermek részére. Ennek ára tizenhat dollár. Ez észak-amerikai viszonylatban nem számít drágának, ehhez mérten népszerű is — tavaly tízezer ember utazott ezen a kisvasúton. Mindez csak azért lehet így, mert a nosztalgiavasút, mint már említettük, nem nyereségorientált vállalkozás, hanem államilag támogatott intézmény.

És hogy miért támogatják a működését államilag? Azért, mert *büszkék történelmükre, a hagyományaikra* — és vallják, hogy ezek a régi vasutak a kanadai történelem egyik fontos aspektusát elevenítik fel. És mert részeik az *„amerikai legendáknak"*. Így a nemzeti hagyományok ápolásának mindenki számára követendő szép példáját adják. Mert aki felszáll erre a vonatra, az nemcsak azt a néhány mérföldes távolságot utazza végig, hanem vagy száz évet is — visszafelé az időben. A történelmet pedig hogyan tanulmányozhatná bárki is jobban, mintha a saját szemével látja?

Pataki Márk

A múltra emlékezve, a jövőben bízva

„A megváltozott gazdasági körülmények között, az anyagi feltételek biztosítása esetén a vasutasság korszerűvé, európai szintűvé tudja tenni a magyar vasutat" — mondotta többek között *Frányó Ferenc*, a MÁV Vezérigazgatóság pályalétesítményi igazgatója, az emléktábla-avató ünnepségen Budapest-Józsefváros pályaudvaron, amellyel a jubileumi rendezvénysorozat július 8-án, csütörtökön folytatódott. Beszéde további részében párhuzamot vont a Magyar Államvasutak alapításának idején fennálló, illetve a jelenleg meglévő helyzet között. Ugyanis a megalakulás történelmi időszakában is sorsdöntő volt az állam tevékeny és hatékony közreműködése. Nélküle nem valósulhatott volna meg az a problémamegoldó folyamat, amely a szervezeti kiépülést és az egész ország életét meghatározó módon befolyásoló működést eredményezte. A mai viszonyok pedig sok tekintetben hasonlóak, tehát feltétlenül szükséges és indokolt volt az állami döntés, amely a részvénytársasággá történt átalakításban, illetve a Magyar Államvasutaknak a nemzetgazdaság egészében betöltött szerepének megfelelő mértékű jövőbeni segítésében valósul meg.



Józsefváros-állomás felavatott emléktáblája előtt Rigó Zoltán, Frányó Ferenc, Alföldi László

Ezután a megjelentek legtöbbje különvonaton Hatvanba utazott. A szakminisztérium több munkatársából, illetve aktív vagy már nyugállományban lévő vasutasokból, családtagjaikból álló vendégsereget *Mezei Mátyás* állomásfőnök, valamint *Szinyei András* polgármester és *Jusztin Ferenc* városi rendőrkapitány fogadta.

A „házigazdák" kötetlen beszélgetés keretében ismertették a város, illetve a vasúti csomópont történetét, és szóltak a mind létszámát, mind pedig helyi társadalmi szerepét tekintve jelentős vasutasság életéről, munkájáról is. A kötetlenné váló beszélgetés részeként *bemutatták a vendégeknek a közelmúltban az állomásépület galériájában megnyitott vasúttörténeti kiállítást.* A történeti értékét tekintve jelentős gyűjtemény — melyet mértékadó múzeumi vélemények szerint szakmai szempontból kivételes igényességgel *Szelei László*, a csomópont munkavédelmi vezetője, amatőr történész rendezett időszaki tárlattá —, elismerő szavakat váltott ki közönségéből, akik hosszan időztek a dokumentumok, fényképek és rendkívül ritkán előforduló, többségében már csak egy-egy példányban meglévő eszközök, tárgyak előtt.

A hatvaniakkal gyarapodott ünneplő közönség ezt követően ismét vonatra szállt, hogy az egykori Losonci pályaudvaron, a MÁV első vonalának kezdőpontján elhelyezett emléktábla felavatása után a végponton, *Salgótarján Főtér megállóhelyen is táblát helyezzen el.* A MÁV Nosztalgia Kft. által üzemeltetett „százéves" vasúti szerelvény nem kis érdeklődést keltett a 81-es fővonal mentén. A 30 km/órás sebességgel haladó vonat a helybélieket nagy számban vonzotta valamenynyi állomásra.

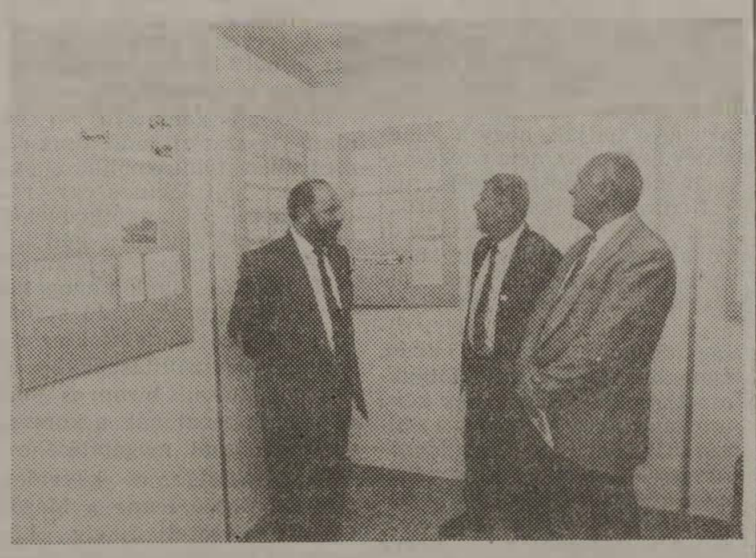
A Magyar Államvasutak első vasútvonalának Hatvan—Salgótarján közötti része ma igen leromlott állapotban van. Felújítása több mint tíz éve várat már magára. Csökkentett sebességgel, mozdonycserékkel lehet csak eljutni a megyeszékhelyről Budapestre. Pedig ez a vonal területi és gazdasági jelentőségénél fogva sokkal többet érdemel. Elmondhatjuk azonban, hogy a nagypolitika is felismerte a vasút helyzetének tarthatatlanságát. A felismerés nyomán ma egy fejlődési vonal biztató jelei látszanak már — mondta többek között *Rigó Zoltán*, a MÁV Budapest Üzletigazgatóságának vezetője avatóbeszédében.

A helybéliekkel bővült ünneplő közönség ezután *Baki László* állomásfőnök, valamint *Korill Ferenc*, a Megyei Közgyűlés elnöke, *Detre Jenő* városi alpolgármester és *Hopka László*, a Salgótarjáni Kohászati Üzemek vezérigazgatója vezetésével megtekintette azt a 377—210. pályaszámú mellékvonali vegyesvasúti gőzmozdonyt, amelyet a 125. évforduló emlékére a MÁV, az SKÜ és Salgótarján város példás együttműködése revén újítottak fel és helyeztek el Főtér megállóhelyen.

A megemlékezést követően itt is kötetlen beszélgetés alakult ki. Szó esett arról, hogy — a Nógrádban is meghatározó jelentőségű vasútvonalak fejlesztése érdekében is! — minél hamarabb szükség van egy *Baross Gábor-szellemű* új vasúti törvényre. A megyeszékhely képviselői elmondták ugyanakkor azt is, hogy a vasút presztízse jelentősen csökkent az utóbbi évek során azért, mert lassan-lassan sebesvonati jellegűvé — de lényegében személyvonatként közlekedővé! — vált a helyi, naponta közlekedő három gyorsvonatpár az által, hogy ma szinte minden állomáson és megállóhelyen megáll. A régi törzsközönség ma is szívesen utazna gyorsvonaton, ha az valóban gyorsan, pontosan közlekedne.

Az egész napos ünnepi program után a különvonat a kora esti órákban érkezett meg Budapestre.

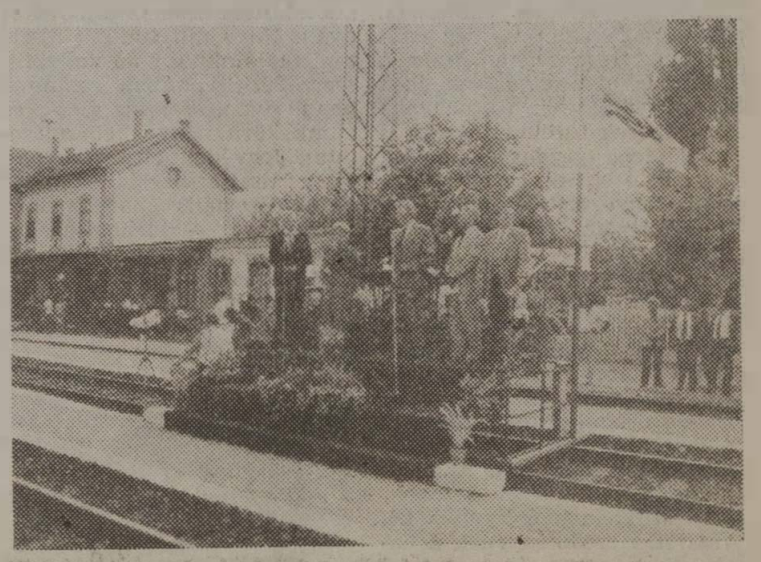
G. Szűcs László



Szakszervezetünk vezetői az emlékkiállításon

Vasúti járműbemutató, látványos nosztalgiaparádé

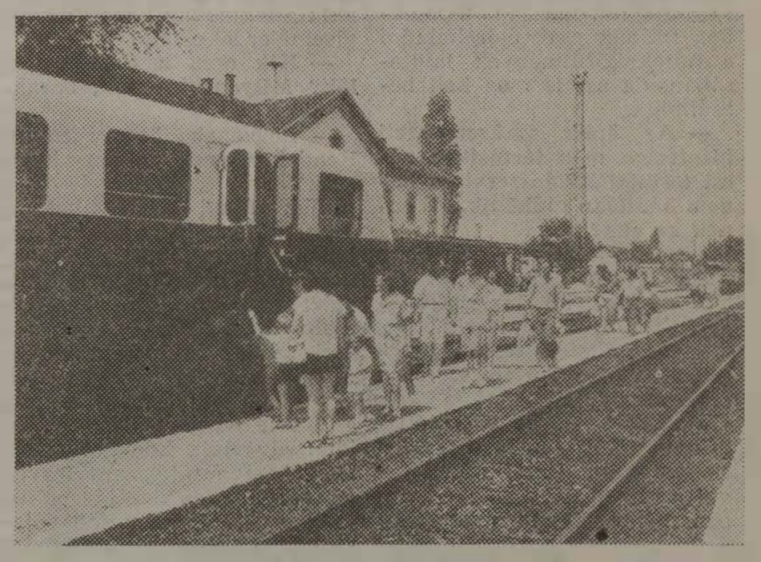
A kitüntetési ünnepség után a vasút vezetői és a vendégek átsétáltak a Nyugati pályaudvarra. Pénteken délután, az Angyalföld állomáson megnyíló vasúti járműkiállításra ugyanis különvonat indult a Nyugatiból. A látványos bemutatót *Csárádi János* vezérigazgató nyitotta meg. Az alkalmi tribünön helyet foglaló érdeklődők köszöntése után a külföldi vasutasok vezetőinek külön megköszönte, hogy elfogadták a meghívást és értékes nosztalgiajárművekkel jelentek meg a bemutatón.



A vezérigazgató megnyitója után *Kisteleki Mihály*, a gépészeti és járműfenntartási főosztály-vezetője méltatta a bemutató jelentőségét. Mint mondotta, az itt látható járművek egyidejűleg tárják elénk a történelmi múltat, s a mai vasúti járművek színvonalát. A MÁV V—63 sorozatú, egyik legkorszerűbb villamos mozdonyán kívül ugyanis itt láthatók a történelmi múltat szimbolizáló gőzmozdonyok, kocsikülönlegességek, köztük a *„100 éves vonat"*, a *„Déli Vasút"* gyorsvonata, s az *Árpád* gyorssínautóbusz. A külföldi vasutak járművei közül említést érdemel Európa leggyorsabb 175 km/óra sebességre alkalmas, ma is üzemképes német gőzmozdonya, a Cseh Vasút *„Albatrosz"* becenevű gőzmozdonya, amely 162 km/órás sebességet ért el.

A beszédek elhangzása után a járművek — a legöregebbektől a legifjabbakig — sorra elvonultak a közönség előtt. A rendezőket dicséri, hogy minden mozdonyt, kocsit és vonatot magyar és német nyelven bemutattak.

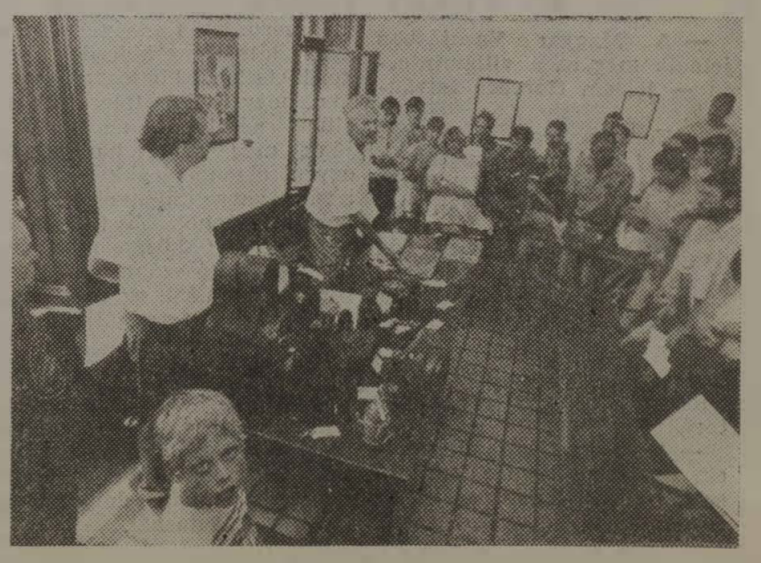
A kiállítással egybekötött járműparádét szombaton és vasárnap délután megismételték. Délelőtt a látogatók — a gyerekek nagy örömére — a mozdonyok vezetőállásába is felmehettek. Mondani sem kell, hogy a gőzmozdonyoknak volt a legnagyobb sikere.



Szombaton délelőtt volt még egy érdekessége az angyalföldi járműkiállításnak. Ezúttal először rendezték meg a vasúti emléktárgyak árverését — méghozzá a vártnál nagyobb sikerrel.

Az első ízben megrendezett vasúti járműkiállítás kedvező tapasztalatait és tanulságait a MÁV illetékesei és a História munkabizottság minden bizonnyal jól hasznosítja majd a magyar vasút 1996-ban esedékes, *150 éves jubileumának* méltó megünneplése alkalmából szóba jöhető hasonló program összeállításánál.

(vf)



Osváth Miklós kiállítása Szegeden

A 43. vasutasnap rendezvénysorozatának részeként július 6-án Szegeden, a vasutas művelődési házban nyílt meg *Osváth Miklós* festőművész kiállítása. A megnyitón, melyen a város kulturális életének számos tagja is jelen volt, ott volt *Pallos György*, a VSz alelnöke is.

Ábrahám Lajos, az üzletvezetőség igazgatóhelyettese megnyitójában felelevenítette a művész pályafutását, annak jelesebb állomásait. *Osváth Miklós* Szegeden született, a Cserepes sor fehérre meszelt, szűkös kis házainak egyikéből indult el, s most 58 évesen érte meg, hogy szülővárosában kiállítsák képeit. Közben nagy utat tett meg. Képző- és iparművészeti gimnáziumban tanult, majd szabadiskolában folytatta tanulmányait.

Művészi pályája 1955-ben indult a tokaji művésztelepen, 1963-ban tagja lett a Képzőművészeti Alapnak. Konok, szívós küzdelemben jutott el művészete csúcsára. Hazánk legjobb akvarellistái között tartják számon, több mint 150 kiállítása volt. Festészete révén népszerű ember lett, akit külföldre is szívesen hívtak meg. Így Ausztriában, Hollandiában, Brüsszelben, Miamiban és Sydneyben is rendezett kiállítást. *Közismerten jótevő, alapítványtevő: Fóton a hátrányos helyzetű gyerekekért alapítványnak a titkára.* Saját „Kultúra és Környezetvédő Alapítványa" az urbanizációs társaságon belül működik.

Osváth Miklós fáradhatatlanul utazó típusú ember, ki élményeit ecsettel adja vissza. Azt mondják róla: *Ő a fák, a vizek a templomok, az égbolt és a nyugalom festője.* De szívesen festi meg a népi műemlékeket, a falusi tájat, a falvakat és városokat. Kiállított képei is erről tanúskodtak. Színei a barnák, sárgák és kékek. Festményei lágyak, de ezzel együtt határozottak.

Osváth Miklós három város díszpolgára. Munkásságával kivívta a vasutasság elismerését is. Évek óta szoros kapcsolatban áll a MÁV-val, festményei ott vannak a vasutasüdülőkben, a vezérigazgatóság és az igazgatóságok termeiben. E szoros kapcsolat eredményeként most Szegeden, a MÁV vezérigazgatója megbízásából *Galántai Ferenc*, a tájékoztatási iroda vezetője adta át a *Tiszteletbeli Vasutas* címet tanúsító oklevelet.

Osváth kiállítását július 12-ig láthatták az érdeklődők.

(Gellért)

Itt a kitüntetettek beszélnek

Élve a Vasutasok Szakszervezetében rendezett ünnepség utáni kellemes, oldott légkör lehetőségével, meghívtam egy kis beszélgetésre három kitüntetettet: Imre Lászlónét, a MÁV Pécsi Üzletigazgatóság szakszervezeti bizottságának társadalmi titkárát, Horváth Istvánt, a MÁV Ferencvárosi Állomásfőnökség szb-titkárát, és Kaszala Sándort, a Magyar Vasutas felelős szerkesztőjét.

— Látom, örül az elismerő oklevélnek — jegyzem meg Imre Lászlónénak.

— Igen, jólesik a kitüntetés, mint minden embernek. Manapság ritka vendég nálunk az elismerés, a köszönet. Tobb az elvárás, növekednek a követelmények és nagyobb az emberek türelmetlensége is a jelenlegi gazdasági helyzet, a vasút állapota, az egzisztenciális fenyegetettség miatt.

— Hogyan rangsorolná a problémákat?

— Első helyre tenném a munkahely megtartását. Ez a legfontosabb. S ezután, ezzel együtt a bérek kérdése. Mindenki elégedetlen a fizetésével, mindenki többet szeretne, hiszen drágul az élet, diktál a piac. Mindez természetesen meghatározza az érdekvédelmi munkát.

— Milyennek értékeli a két választás eredményének a hatását?

— Pozitívan. Aktívan vettek részt az emberek a tb-önkormányzatok és az üzemi tanácsok megválasztásában. Szükség is volt a megmérettetés erdeményeire, hogy megerősödjenek a szakszervezetek, növekedjék önbizalmuk, javuljanak tárgyalási pozicióik. Nagyon kell az most az érdekvédelem csatározásaiban, amikor kemény időszak következik. A választások kedvező hatása abban is mérhető, hogy a korábban kilépő szakszervezeti tagok közül többen visszakérték magukat. Ez az újratermelődő bizalom jele.

— Mit jelent ma szakszervezeti vezetőnek lenni?

— Empátiát az emberek gondjai iránt. Problémaérzékenységet. Megfelelő érdekképviseletet. Igaz, kis lépésekben tudunk csak előrehaladni a munkakörülmények javításában, de azt is meg kell becsülnünk.

— Az önök szakszervezeti bizottsága nem tartozik a pécsi területi középszervhez, hanem önállóan működik. Mi ennek az oka?

— Úgy ítéltük meg, hogy speciális érdekeinket így — közbeiktatott lépcsők nélkül — jobban tudjuk képviselni.

— Van-e még olyan, amelyet kérdés nélkül is szeretne kimondani?

— Talán azt, hogy optimista vagyok. Hiszek benne, hogy ha lassan is, de jobb lesz, javul a biztonságérzetünk, s ebben nekünk is részünk lesz.

★

— A Magyar Vasutasban jelenik meg ez a villáminterjú — jelzem **Horváth Istvánnak.**

— Természetesen én is olvasom a lapot és használjuk is a munkánkban. Annál jobb az újság, minél több olyan olvasnivaló van benne, ami érdekli az embereket. Talán több olyan írásra lenne szükség, amely pozitívan közelít a tevékenységünkhöz.

— A most átvett aranyjelvény is pozitív válasz az ön munkájára és közösségük tevékenységére.

— Igen, az. Napi elismerés egy-egy szakszervezeti tag mosolygós arca, kézfogása is. Az is elismerés, hogy megtisztel problémáival, elmondja gondjait, kéréseit. Ez azt jelenti, hogy bízik bennem, feltételezi, hogy tudok választ adni, segíteni. Ha emberileg meg tudom magyarázni a problémát, az jó nekem is, és annak is, aki hozzám fordul.

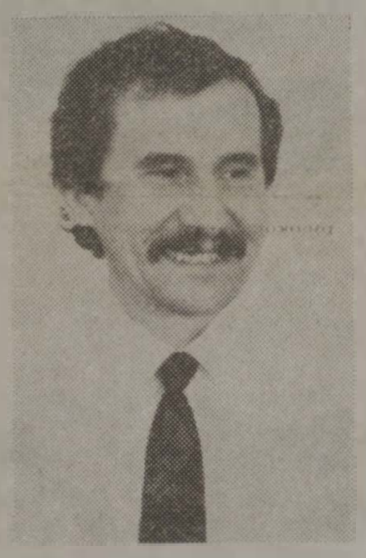
— Azt mondja, hogy emberileg... Fontosnak tartja ezt?

— De még mennyire! Érdekképviseletet csak emberi módon lehet végezni. Az ember iránti tisztelettel, figyelemmel, megértéssel. Ha a szervezett dolgozó befizeti a tagsági díjat, akkor jogosan várja el, hogy védjék érdekeit, és maga is élhessen a lehetőségeivel.

— Mit tudnak nyújtani a tagjaiknak az alapszervezetben?

— Abban, amit nyújtunk, együtt jelenik meg az alapszervezet és a Vasutasok Szakszervezete. A kettő egymás nélkül nem működik hatékonyan. Hogy mit tudunk nyújtani tagjainknak? Jó kollektív szerződést, amiben minden benne van, ami az élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos. Jogvédelmet a tagoknak és a tisztségviselőknek egyaránt. Szociális gondoskodást, támogatást — lehetőségeink szerint — azoknak, akik leginkább rászorulnak.

— Ezt nyújtják tehát. És mit várnak el a szakszervezeti tagságtól?



— Azt várjuk, hogy ne csak követeljenek, hanem álljanak is ki: az eredményekért. Érezzék, hogy a kivívott eredmények nekik is jelentenek valamit. Válasszák ki maguk közül azokat a tisztségviselőket, akikben legjobban bíznak, akik a legjobban képesek képviselni érdekeiket.

— Kik ezek a tisztségviselők? Milyen típusúak, karakterűek?

— Legyenek öntevékenyek. Rendelkezzenek olyan kisugárzó erővel, amellyel össze tudják fogni kollégáikat, a munkatársakat. Ez nálunk különösen fontos, mert a Ferencvárosi Állomásfőnökség szétszórt munkaterület, nehéz összefogni az embereket a közösségi rendezvényekhez. Ezeken a szétszórt területeken kell egy olyan ember, aki vonzza a többieket. Egy tisztségviselőtől elvárjuk, hogy olvasson, naprakészen tájékozott legyen az aktuális gazdasági, politikai kérdésekben, tudjon válaszolni, reagálni a különböző jelzésekre, véleményekre. A szakszervezeti tisztségviselő legyen hiteles, erkölcsileg kikezdhetetlen. Fontosnak tartom, hogy jobban toleráljuk az eltérő nézeteket, ne sértődjünk meg azon, ha valaki egyéni elgondolásokkal jelentkezik vagy különvéleményének ad hangot. Az legyen a megítélés középpontjában, hogy jobbító szándékot tükröz-e a javaslat, az összvasutasság érdekeit szolgálja-e.

★

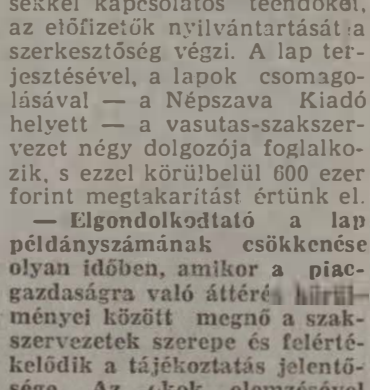
— Régóta ismerjük egymást, kollégák, barátok vagyunk, most elismerő oklevelet kaptál, de nem tudnám megmondani, mióta dolgozol a Magyar Vasutasnál.

— Húsz esztendeje. És hét éve vagyok — **Visi Ferenc** után — a lap felelős szerkesztője.

— Szép idő. Újságírói munkásságod összefonódik a Magyar Vasutas történetével.

— Sokan talán nem is tudják, hogy — különböző néven, de — több mint százéves a mi lapunk. Amikor az újságíró-iskolába jártam, jó volt hallani, hogy a sajtótörténetben is tanítják. Mindig baloldali, harcos lap volt a mi újságunk.

— Hogyan alakultak a lap kondíciói: példányszáma, a szerkesztőség létszáma?



— 1957-ben a havonta kétszer megjelenő Magyar Vasutas szerkesztőségében négy fő dolgozott: egy felelős szerkesztő, két munkatárs és egy adminisztrátor. 1980 áprilisától lehetőség nyílt a korszerű offset nyomdatechnikára való átállásra. Ez drágább volt, de tetszetősebb megjelenést biztosított. Volt idő, amikor 41 500 példányban jelentünk meg, s ebből 37 600-an előfizetőként kapták a lapot. A nyolcvanas évek elején az elnökség azt a feladatot adta, hogy bővítsük a levelezői és a tudósítói hálózatot és érjük el, hogy a lap minden munkahelyre eljusson.

— Ennyit a múltról. És a jelen?

— A Magyar Vasutas jelenleg kéthetenként jelenik meg, 8500 példányban. A szerkesztőség létszáma: egy felelős szerkesztő, egy ügyintéző és egy nyugdíjas újságíró. Három éve átvettük a lap kiadói jogát — költségcsökkentés céljából — a Népszava Kiadótól, így a kiadással, a megrendelésekkel kapcsolatos teendőket, az előfizetők nyilvántartását a szerkesztőség végzi. A lap terjesztésével, a lapok csomagolásával — a Népszava Kiadó helyett — a vasutas-szakszervezet négy dolgozója foglalkozik, s ezzel körülbelül 600 ezer forint megtakarítást értünk el.

— Elgondolkodtató a lap példányszámának csökkenése olyan időben, amikor a piacgazdaságra való áttérés körülményei között megnő a szakszervezetek szerepe és felértékelődik a tájékoztatás jelentősége. Az okok elemzésével együtt a tennivalók számbavétele is sürgetőnek látszik.

— Nekünk, a szerkesztőség tagjainak az a dolgunk, hogy jó lapot csináljunk, de az, hogy ez a szellemi érték eljusson a munkahelyekre, a szakszervezeti tagok kezébe, abban a Vasutasok Szakszervezetének segítségére is szükség van. Sajnos, vannak olyan munkahelyek, ahová egyetlen lappéldány sem jár, mert nem rendelik meg, nem juttatják el szerkesztőségünkbe a megrendelőlapokat. Ez jórészt a szakszervezeti tisztségviselőkön múlik, akik közül néhányan — miközben bírálják az újság küllemét és tartalmát — nem olvassák, nem ismerik, mert nem járatják a lapot.

— Mit lehetne és kellene tenni?

— A sikeres társadalombiztosítási és üzemitanács-választások után nekünk is újra kell gondolni a dolgainkat. A legfontosabb az lenne, hogy a szakszervezeti bizottságok érezzék magukénak a lapot, szóljanak, jelezzék az eseményeket. Aktivistáink, tisztségviselőink írjanak a lapba, legyenek szerzőink. Szeretnénk növelni az előfizetők számát; megoldandó a terjesztés. És ehhez, hogy tovább javuljon a Magyar Vasutas színvonala, olvasottsága, javítani szükséges a szerkesztőség működésének feltételeit.

Kárpáti Sándor

Törvényes intézkedésnek álcázott jogsértés

A jogsegélyszolgálat segítségével pert nyertek a vasutasok

A püspökladányi vontatási főnökség 24 dolgozója 1992. október 6-án igencsak meglepődött, amikor a korábban (1992. március 6-án) kézbe vett besorolási értesítőben közölt besorolásokat a MÁV visszavonta és új, számukra kedvezőtlen besorolásokat adott ki.

A munkáltató egyoldalú intézkedése sértette a dolgozók igazságérzetét. Nem nyugodtak bele a MÁV által törvényes intézkedésnek álcázott jogsértésbe.

Tanácsunkra a Vasutasok Szakszervezete helyi szakszervezeti bizottsága a Munka Törvénykönyve 199. §-a alapján a dolgozók nevében munkaügyi jogvitát kezdeményezve kérte a munkáltatót egyeztetési tárgyalás kitűzésére. Az egyeztetés, miként az sajnos várható volt, nem végződött a dolgozók számára kedvező eredménnyel.

A vontatási főnökség vezetése felsőbb utasítás kötelező végrehajtására hivatkozva, nem fogadta el a szakszervezet érvelését. A sikertelen egyeztetést követően került az ügy hivatalosan is jogsegélyszolgálatunkhoz.

A jogsegélyszolgálat a munkaügyi eljárást tovább folytatva, keresetet nyújtott be a Debreceni Munkaügyi Bírósághoz. A munkaügyi bíróság a keresetüknek helytadva, a kérelmet mindenben megalapozottnak tartva megállapította, hogy a MÁV eljárása törvénysértő volt.

Megállapította, hogy a MÁV a később kiadott besorolási értesítőkkel egyoldalúan módosította a munkaszerződést. Kitért arra, hogy a munkáltató utólagos ellenőrzésével feltárt, téves besorolásnak minősített hivatkozásai ***nem adnak lehetőséget*** az egyoldalú módosításra, vagyis a korábban kiadott besorolások visszavonására és a dolgozókra kedvezőtlenebb új besorolások kiadására.

Nem tudta a bíróság a munkáltatónak azon érvelését elfogadni, hogy erre a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és humánpolitikai főosztálya adott utasítást.

Végül a bíróság megállapítva, hogy az alapbérek közös megegyezés nélküli egyoldalú csökkentése törvénybe ütközik, elrendelte a törvénysértő határozatok hatálytalanítását, és visszaállította a korábbi, a dolgozókra nézve kedvezőbb bérösszegeket tartalmazó besorolásokat.

Az eredményes pervitel kapcsán a püspökladányi vontatási főnökség 24 dolgozója havonta 2-3 ezer forint közötti összeghez jutott 1992. október 1-jétől visszamenőleg.

Az ügy ezzel nem zárult le. A MÁV nem fogadta el a munkaügyi bíróság megalapozott ítéletét. Másodfokú eljárást kezdeményezett a Hajdú-Bihar megyei bíróság előtt.

Az ügy végül is jól végződött, a másodfokú eljárás keretében a megyei bíróság minden lényeges kérdésben az I. fokon eljáró munkaügyi bíróság álláspontját fogadta el és ítéletében megerősítette a dolgozók eredeti személyi alapbérének visszaállítását.

Remélhetően a várva várt bérösszeget a dolgozók a cikk megjelenésének időpontjában már meg is kapják és elégedetten nyugtázhatják, hogy sikeresen védte érdekeiket a Vasutasok Szakszervezete az egyéni jogvitában is.

Dr. Papp Dezső
debreceni jogsegélyszolgálat

Kétszáz teherautó helyett egy vonat

Lesz-e új vasút a Bodrogközben?

A bodrogközi kisvasút felszámolásával kapcsolatos viták húsz év elteltével sem csillapodnak. Nem csoda, hiszen akkoriban egy gazdaságosan üzemelő, a térség közlekedését meghatározóan befolyásoló hálózat sorsáról döntött a sok egyéb vonatkozásban is befolyásolható Országgyűlés. Az elmúlt években több híradás is beszámolt a kisvasút reménybeli újjászületéséről. Ennek első fázisaként 1989 nyarán „rehabilitálták" a Pálháza—Kőkapu közötti erdei vasutat, aztán — úgy tűnt — ezzel ki is fulladt a kezdeti lelkesedés. Vagy csak a pénz volt kevés, mert azt ugye tudjuk, hogy a lelkesedés és a pénz, nem édes-, hanem inkább mostohatestvérek.

Nemrég érdekes, a bodrogközi kisvasút zemplénagárdi vonalát követő, immár normál nyomközű pálya megépítésének gondolatát vetette föl a „Sárospatak" című helyi újság. (Szerzője: *Csajka István*, nyugalmazott MÁV főtanácsos). A cikk írója széles körű információkra hivatkozva bizonyítja, hogy az új, Mezőzombor—Záhony irányú vonal igen kedvező hatást gyakorolna az ország, ezzel együtt Borsod-Abaúj-Zemplén megye egyetemes fejlődésére, a térség közúti hálózatának tehermentesítésére, a hátrányos helyzetű, a vasút által érintett települések és vonzáskörzetük lakosságának életszínvonalbeli emelkedésére. Ezen túl hatást gyakorolna a természet megóvására, az emberi egészségvédelemre, a korszerű iparfejlesztésre, valamint a mezőgazdaság újjászületésére.

A Bogrogköz érintett területe és vonzáskörzete lakosságának a vonal megépítése után közvetlen lehetősége lesz arra, hogy Szerencs—Miskolc és Tiszabezdéd—Záhony, továbbá a Nyírség irányába átszállás nélkül tudjon közlekedni, illetve átrakás nélkül legyen képes árut szállítani — állapítja meg *Csajka István. Emellett a döntő tényezők egyike a térség munkaerő-lekötése útján az el. vándorlás megszüntetése*, mivel az embereket nem csupán a vasútépítésnél, hanem a beruházás kivitelezésénél közreműködő gyáraknál, üzemeknél is foglalkoztatni lehet.

Nem elhanyagolható tény, hogy a gerincvonalhoz csatlakozó iparvágányokon az áruszállítás energiatakarékos és gyors. Vonatkozik mindez a vonattovábbításra is. Ezer tonna áru elfuvarozásához vasúton egy mozdony, egy mozdonyvezető és legfeljebb két vonatkísérő szükséges. *Ugyanezen mennyiség elszállításához legalább 200 teherautó és természetesen 200 gépkocsivezető szükséges.* A vonal villamosítása pedig már tejszín lenne a tortán.

Az örök akadékoskodók persze joggal vethetnék föl: jó, jó. A tervek szépek, de mindezt miből? *Csajka István* írása erre is választ ad.

Először is kamatozó, 3-4 év alatt visszatérítendő, csak a megvében fölhasználható, az új vonal költségeinek egy részét fedező államkötvényeket kell kibocsátani. Meg kell kísérelni az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank támogatásának megszerzését. Jó volna, ha az érintett vállalatok az eljövendő áruszállításból eredő megtakarításaik bizonyos hányadát felajánlanák a korszerű vasútvonal megépítéséhez.

Ipari feldolgozást követően felhasználható lenne a Mezőzombor—Sátoraljaújhely közötti 82 km hosszúságú lejtezett sín- és tartozékanyag. A volt keskeny nyomközű vasút felszámolásakor értékesített anyagok, épületek, a gördülőállomány és egyebek eladási árából befolyt több millió forint és kamatainak visszajuttatása ugyancsak csökkentené a költségeket. A tervezet elmondottakon kívül komolyan épít még magánszemélyek és önkormányzatok erkölcsi és anyagi támogatására.

Eddig a szemelvény, ami ehhez még hozzákívánkozik, az már a napi realitás. *Szükség van-e az új bodrogközi vasútra?* Normális körülmények között a válasz egyértelmű igen lenne. De hol vagyunk mi a normális körülményektől? Abban az országban, ahol gyakorlatilag megszűnt az ipar, ahol éppen nyugati nyomásra privatizálták agyon a mezőgazdaságot, vertek szét jól működő termelőszövetkezeteket, ahol a lakosság jelentős része a nyomorküszöb alatt él — ergo, nem a vonatjegy, de a tej, kenyér megvásárlása is visszatérő gondot okoz —, ott egy hasonló beruházást alaposan meg kell fontolni. Mert a kamatok igen magasak és nem csupán pénzügyi vonatkozásban...

Thorday Zoltán

Helyiérdekű vasút centenáriuma

A Szentes—Hódmezővásárhely Helyiérdekű Vasút megnyitásának 100. éves évfordulója megünneplésére alakult Centenáriumi Bizottság intenzíven készíti elő a jubileumi ünnepségsorozatot. Soros ülését Mindszenten a községházán tartotta.

A HÉV történetét a levéltárak és archív anyagok mélységéből *Rózsa Gábor* szentesi mérnök, muzeológus és *Kruzslic István*, a hódmezővásárhelyi levéltár vezetője bányászták elő. A részletes történeti tanulmány és a népszerű publikus összeállítás már nyomdakész állapotban van. *Bereczki András* a házigazda mindszenti polgármester, újabb helytörténeti adalékokat tárt a bizottság elé.

Mercuriusnak az utak istenének szimbolikus alakjával tűzzománcos emléktáblákat készíttetnek, amelyekből egyet-egyet a vonalszakasz állomásainak épületein Szentesen, Szegváron, Mindszenten, Mártélyon és Hódmezővásárhelyen fognak elhelyezni. Az avatás alkalmából Szentesről induló nosztalgiavonat minden állomáson megáll és azután fut be Hódmezővásárhelyre, ahol az ünnepség központi rendezvénye lesz. Az útba eső településeken helytörténeti ünnepséget is rendeznek, a község elöljárói fogadják az érkezőket.

Mindszenten és Hódmezővásárhelyen vasúttörténeti kiállítás is lesz, amely kapcsolódik a Magyar Államvasutak fennállásának 125. évfordulójához. A posta is megemlékezik a centenáriumról.

A VSz központjában

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A 43. vasutasnap alkalmából az alábbiak kaptak kiemelkedő szakszervezeti tevékenységükért Arany Jelvény kitüntetést.

Bángi Imréné szb-titkár, Budai MÁV Kórház; **Bánsági Ferenc** nyugdíjas pénzügyi instruktor, VSz Országos Nyugdíjas Tagozat; **Biró Józsefné**, szb gazdasági felelős, MÁV Vontatási Főnökség, Nyíregyháza; **Bódi András** szakszervezeti bizalmi, MÁV Állomásfőnökség, Eperjeske; **Bodnár Pál** szb-titkár, MÁV Villamosvonal Főnökség, Miskolc; **Czirják Ferenc** szb-titkár, MÁV Állomásfőnökség, Mátészalka; **Csch Ferenc** szb-titkár, MÁV Vontatási Főnökség, Szeged; **Farkas Lászlóné** szb-titkár, MÁV Területi Egészségügyi Központ, Miskolc; **Federics János** szakszervezeti bizalmi, MÁV Vontatási Főnökség, Záhony; **Gazsi László** (volt) szb-titkár, MÁV Állomásfőnökség, Mezőhegyes; **Gál Istvánné** (volt) szb-titkár, MÁV Szertárfőnökség, Kaposvár; **Horváth István** szb-titkár, MÁV Állomásfőnökség, Ferencváros; **Izsák Csaba** szb-titkár, MÁV Vontatási Főnökség, Nagykanizsa; **Kalmár Ferencné** szb-gazdasági felelős, MÁV Állomásfőnökség, Székesfehérvár; **Karádi László** elnök, VSz Területi Intéző Bizottság, Szombathely; **Kissné Kiss Ágnes** szb-titkár, MÁV Állomásfőnökség, Dunaújváros; **Kocsis András** szakszervezeti bizalmi, MÁV Vontatási Főnökség, Záhony; **dr. Kozák Viktorné** szb gazdasági felelős, MÁV Szertarfőnökség, Budapest, Déli pu.; **Krainhoffer Tiborné** szb gazdasági felelős, MÁV Szertárfőnökség, Székesfehérvár; **Lukács Istvánné** szb segélyezési bizottság tagja, nőfelelős; **Major József** szb-titkár, MÁV Villamosvonal Főnökség, Biatorbágy; **Mári Gábor** elnök, VSz Területi Tagozati Választmány, Szeged; **dr. Márkus Imre**, VSz Országos Választmány tagja, MSZOSZ Tanács tagja, MÁV Vasjármű Járműjavító, Szombathely: **Nógrádi Sándor** szb-titkár, MÁV Pft. Főnökség, Hódmezővásárhely; **Orbán Győző** szb-titkár, MÁV Pft. Főnökség, Győr; **Palka Jenő** szb közgazdasági bizottság tagja, MÁV Vagongyártó Kft. Dunakeszi; **Pataki Tibor** szb-titkár, MÁV Nyugati Szertárfőnökség, Szolnok; **Pintér József** szb-titkár, MÁV Üzletvezetőség, Szombathely; **Polgár József** szb-titkár, MÁV Pft. Főnökség, Veszprém; **Pöltl Vilmos** szb-titkár, MÁV Dunántúli TBÉ Kft., Szombathely; **Rózsa Sándor** szb-titkár, MÁV TBF, Miskolc; **Ruzsáli Józsefné** szb-titkár, MÁV Osztószertár Főnökség, Szeged-Rendező Állomás; **dr. Simon József** szakértő, VSz Közgazdasági és Jogi Ügycsoport; **Szabóné Nagy Julianna** művelődésiház-igazgató, Vörösmarty Művelődési Ház, Miskolc; **Szelei Ferenc** szakértő, VSz Szervezeti és Szervezési Ügycsoport; **dr. Széles Erzsébet** szb-titkár, MÁV Területi Egészségügyi Központ, Budapest; **Szikra László** szakszervezeti főbizalmi, MÁV Vezérigazgatóság; **Szilágyi Sándor** szb-titkár, MÁV Pft. Főnökség, Miskolc; **Szöllősi István** szb-titkár, MÁV Pft. Főnökség, Kiskunhalas; **Takács Antalné** nyugdíjas főbizalmi, Csorna; **Tatár Róbert Árpád** szb-elnök, MÁV Vontatási Főnökség, Bp. Ferencváros; **Tokai László** nyugdíjas elnök, Albertirsa; **Tóth Imre** szb-titkár, MÁV Pft. Főnökség, Kisújszállás; **Vargáné dr. Kispál Mária** ügyvéd, ügyvédi iroda, Miskolc; **Váradi János** szakszervezeti főbizalmi, Miskolc, Tiszai Pályaudvar.

(A Szakszervezeti Munkáért oklevelet négyszázan vehették át a szolgálati helyeken.)

Papp Pál átadja a kitüntetést Bánsági Ferencnek, a VSz Országos Nyugdíjas Tagozat instruktorának
(Jurkievicz Tibor felvétele)

KITÜNTETÉSEK

A 43. vasutasnap alkalmából, a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter a közlekedés érdekében végzett kimagasló, példamutató tevékenységéért, illetve életművéért a

Baross Gábor-díj kitüntetést adományozta

Nagy Béla főosztályvezető-helyettesnek, KHVM; **dr. Losonczy Gyula** főosztályvezetőnek, MÁV Vezérigazgatóság; **Képes Gábor** szolgálati főnöknek, MÁV Pályafenntartási Főnökség, Nyíregyháza; **Hollics János** osztályvezetőnek, MÁV Üzletvezetőség, Szombathely.

A vasúti közlekedés érdekében végzett magas színvonalú eredményes munkájáért

a „Közlekedésért" szakmai érem kitüntetést adományozta

Dr. Czeglédi István főosztályvezető-helyettesnek, MÁV Vezérigazgatóság; **Illés János** állomásfőnöknek, Állomásfőnökség, Sárbogárd; **Kele Sándor** főmozdonyvezetőnek, MÁV Vontatási Főnökség, Pécs; **Csaba János** vonatvezető-vezetőjegyvizsgálónak, MÁV Állomásfőnökség, Bp. Keleti pu.

A honvédelmi minszter: a katonai szállítási feladatokban való példamutató közreműködésük, a Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat szakfeladatait segítő tevékenységük elismeréseként a

„Honvédelemért" kitüntető cím I. osztályát adományozta

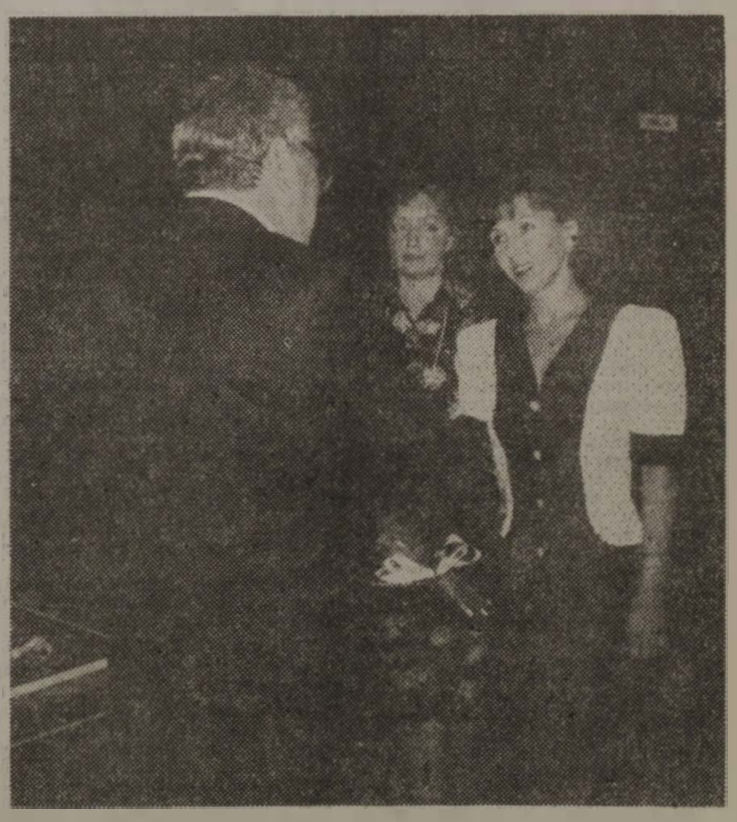
Földházi György védelmi osztályvezető-helyettesnek, MÁV Vezérigazgatóság; **Pintér Magdolna** katonai, műszaki és munkaerőgazdálkodási előadónak, MÁV Üzletigazgatóság, Pécs.

A MÁV vezérigazgatója, a vasútüzem érdekében kifejtett példamutató munkájáért

dicséretben részesítette

Andrási Józsefné vezénylőtisztet, MÁV Állomásfőnökség, Eperjeske; **Balogh Éva** főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; **Barnai János** fegyveres biztonsági őrt, Üzembizt. és Védelmi Főn., Záhony; **Bartha Ferenc** kereskedelmi oktatótisztet, MÁV Állomásfőnökség, Debrecen; **Bácsi János** vonatvezetőt, MÁV Budapest-Keleti Állomásfőnökség; **Bánáti József** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Bángi Imréné** vezető gyógytornászt, Budai MÁV Kórház; **Beles Lajos** főművezetőt, MÁV Vontatási Főnökség, Dombóvár; **Bencze László** rendelkező forg. szolg.-tevőt, MÁV Állomásfőnökség, Orosháza; **Bincze Dezső** főpályamestert, MÁV Pályafenntartási Főn., Pápa; **Boros Szilvia** helybiztosítási ügyintézőt, MÁV Helyelosztó és Információs Kp., Budapest; **Bozóki István** víz- és csőhálózati szerelőt, MÁV Épület és Közműgazdálk., Főn., Szeged; **Bozsik József** mozdonyvezetőt, MÁV Vontatási Főnökség, Hatvan; **Bucsánszki Miklósné** munkaügyi ügyintézőt, MÁV Vezérigazgatóság; **Cserháti József** vezetőmérnököt, MÁV Állomásfőnökség, Szolnok; **dr. Corrádi Mária** osztályvezető főorvost, MÁV Kórház, Bp.; **Csizmadia Margit** pénzügyi főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; **Deák Lajos** szakaszmérnököt, MÁV Balparti Bíz. Főn., Bp.; **dr. Debreczeni Katalin** főmunkatársat, Vasútegészségügyi Igazgatóság; **Dombai Ferenc** osztályvezetőt, MÁV Vezérigazgatóság; **Dudás Tiborné** raktárvezetőt, MÁV Szertárfőnökség, Bp., Keleti; **Elekes Lajos** szolgálati főnököt, MÁV Távk. és Bízber. Főn., Debrecen; **Engler Józsefné** raktárnokot, MÁV Állomásfőnökség, Tiszaújváros; **Erős Ferenc** alezredest, Honvédelmi Minisztérium Határőrségi Csoportfőnökség; **Fejes Lajos** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozat; **Fenyvesi László** mozdonyvezetőt, MÁV Vontatási Főnökség, Győr; **Fodor László** NC esztergályost, MÁV Építőgépjavító Üzem, Jászkisér; **Fülöp Balázs** főmozdonyvezetőt, MÁV Vontatási Főnökség, Záhony; **Gáspár László** reszortost, MÁV Vontatási Főnökség, Nagykanizsa; **Gellért József** titkársági főmunkatársat, MÁV Üzletvezetőség, Szeged; **Gödön Imre** főrendészt, MÁV Üzembizt. és Védelmi Főn., Bp; **Györfy Mária** üzemgazdasági vezetőt, MÁV Vontatási Főnökség, Celldömölk; **Hanich Istvánné** állomásfőnök, kereskedelmi helyettest, MÁV Állomásfőnökség, Győr; **Hauser Lászlóné** határforgalmi ügyintézőt, MÁV Üzletig., Pécs; **Hegedűs Gábor** állomásfőnököt, MÁV Állomásfőnökség, Kaba; **Hegedűs Istvánné** titkárnőt, MÁV Vezérigazgatóság; **Hegedűsné Juhász Márta** piackutatót, MÁV Állomásfőnökség, Békéscsaba; **Hipszki Mihály** főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; **Hornyák András** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Horváth Elekné** csoportvezetőt, MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság; **Horváth János** főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; **dr. Hunyadi László** igazgató főorvost, MÁV Területi Egészségügyi Központ, Szombathely; **Ilosfai József** forgalmi oktatótisztet, MÁV Állomásfőnökség, Dunaújváros; **Imhof Károly** műszaki ügyintézőt, MÁV Pályafenntt. Főn., Dombóvár; **Jászovics Béla** üzemeltetési részlegvezetőt; MÁV Vont. Főnökség, Nyíregyháza: **D. Juhász András** mozdonyvezetőt, MÁV Vont. Főnökség, Miskolc; **Juhász Erzsébet** osztályvezetőt, MÁV Gépészeti Igazgatóság; **Kapás Sándorné** személypénztárost, MÁV Állomásfőnökség, Cegléd; **Kapitány István** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Kasza Imre** előmunkást, MÁV Pályafenntt. Főnökség, Vác; **Katona Jánosné** főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; **Kenedi Gusztáv** belsőellenőrt, MÁV Állomásfőnökség, Celldömölk; **Kerényi Sándor** zenekari tagot, MÁV Szimfonikusok Zenekari Főnöks.; **Koloszár Péter** főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; **Kolozsvári Dezső** szakaszmérnököt, Távközlési és Biz. ber. Főn., Miskolc; **Kompanik Józsefné** kiadói csoportvezetőt, MÁV Vezérigazgatósági Épületfennt. és Ügykezelési Főnökség; **Kotroczó József** főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; **Kovács László** osztályvezető-helyettest, MÁV Üzletigazg., Bp.; **Körömi Gyula** állomásfőnököt, MÁV Állomásfőnökség, Szerencs; **dr. Kun Dezső** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Laki Károlyné** osztályvezető-helyettest, MÁV Üzletvezetőség, Szombathely; **Lázár Vince** vezetővaltókezelőt, MÁV Állomásfőnökség, Szeged; **Lukács Lajos** vonalgondozót, MÁV Terézvárosi Pályafennt. Főnökség; **Merényi János** hálókocsi-kalauzt, MÁV Utasellátó Főnökség; **Merkly István** igazgatót, MÁV Építési Géptelep Főnöks., Bp.; **Mezei Mátyás** állomásfőnököt, MÁV Állomásfőnökség, Hatvan; **Molnár Elek** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Molnár Endréné** segedvezénylőt, MÁV Állomásfőnökség, Miskolc Tiszai pu.; **Molnár György** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Müller Károly** szerelő lakatos-csoportvezetőt, MÁV Vontatási Főnökség, Békéscsaba; **Murák Tibor** személykocsi reszortost, MÁV Vontatási Főnökség, Miskolc; **Nagy Géza** állomásfőnök forgalmi helyettest, MÁV Állomásfőnökség, Dombóvár; **Nagy Lajos** belsőellenőrt, MÁV Vezérigazgatóság; **Nagy Róbert** igazgatót, MÁV Távközlő-, Erősáramu és Biztosítóberend. Központ, Bp.; **Németh István** alezredest, Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat Főnökség; **Németh Tibor** szolgálati főnököt, MÁV Állomásfőnökség Ujudvar; **dr. Nyíri Sándor** üzletig. hivatalvezetőt, MÁV Üzletigazgatóság, Pécs; **dr. Oó Mária** osztályvezető főorvost, MÁV Központi Rendelő Intézet, Bp.; **Orbán Lajos** távközlési szakaszmérnököt, MÁV Távközlési és Biztsr. ber. Főn., Pécs; **Orehóczki József** darukezelőt, MÁV Gépesített Rakodási Főn., Záhony; **Paksi Barnabásné** osztályvezető-helyettest, MÁV Nyugdíjigazgatóság; **Papp József** kocsivizsgáló csoportvezetőt, MÁV Vontatási Főnökség, Debrecen: **dr. Páczelt Ferenc** főorvost, MÁV Kórház, Bp.; **Pánti Lajosné** szakszolgálati költséggazdálkodót, MÁV Vezérigazgatóság; **Pénzes Iboly** építésvezetőt, MÁV Pályafenntt. Főn., Debrecen; **Porpáczy Dezső** főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; **Pozsgai Sándor** vezetőmérnököt, MÁV Északi Vontatási Főnökség, Bp.; **Pocsi Sándor** vonalgondozót, MÁV Pályafenntt. Főn., Hatvan: **dr. Rábai Kálmán** vezetőfőorvost, MÁV Központi Rendelőintézet, Bp.; **Ráez Károly** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Radovits József** állomásfőnök-helyettest, MÁV Állomásfőnökség, Pápa: **Révész Sándor** vonali tartalékost, MÁV Állomásfőnökség, Pécs; **Sándor Tibor** részlegvezetőt, MÁV Műszaki Kocsiszolg. Főnökség, Budapest-Nyugati pu.; **Sára Ferenc** rendelkező forgalmi szolgálattevőt, MÁV Állomásfőnökség, Rákos; özv. **Simon Dezsőné** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Smid János** személyszállítási vezető, MÁV Szertárfőnökség, Sátoraljaújhely; **Szabó László** nyugdíjast, Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata; **Szakolczai János** vizsgáló főkalauzt, MÁV Üzletvezetőség, Szeged; **Szalai József** hegesztőt, MÁV Vontatási Főnökség. Szeged; **Szamos Alfonz** osztályvezető-helyettest, MÁV Vezérigazgatóság; **Szendi László** főmenetiranyítót, MÁV Üzletigazgatóság, Bp.: **Szentesi János** tanárt, MÁV Nevelő- és Diákotth., Bodrogolaszi; **dr. Szűcs László** ezredest, Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat Főnökség; **Tarcsa József** AT sínhegesztő csoportvezetőt, MÁV Pályafennt. Főn., Szolnok; **dr. Tarján Péter** oszt. vez. főorvost, MÁV Kórház és Rend. Int., Szolnok; **Toronyi László** személyzeti és munkaügyi vezetőt, MÁV Állomásfőnökség, Murakeresztúr; **Tóth Aurél** szállítmanyozási előadót, MÁV Szállítmányozási Főn., Záhony; **Tóth Ernő** menetrendi és személyisz. csop. vezetőt, MÁV Üzletigazgatóság, Bp., **Tóth János** művezetőt, MÁV Gépesített Rakodási Főn., Záhony; **Tóth József** munkavédelmi előadót, MÁV Vezérigazgatóság; **Varga Béla** alezredest, Határőrség Országos Parancsnoksága; **Vas Gábor** irodavezetőt, MÁV Üzletvezetőség, Szeged; **dr. Végh Márta** igazgatóhelyettes főorvost, MÁV Központi Rendelő Intézet, Bp.; **Vigh József** mozdonyvezetőt, MÁV Vontatási Főnökség, Szolnok; **Vörös Tibor** üzletig. hivatal vezetőjét, MÁV Üzletigazgatóság. Debrecen; **Szelezsán György** századost, VÁM és Pénzügyőrség Országos Parancsnokság Határügyi Önálló Osztály; **Horty Nagy Barnabás** rendőr törzsőrmestert, Budapesti Rendőrfőkapitányság VIII. ker. Rendőrkapitányság: **Simon Árpád** rendőr zászlóst, Vas Megyei Rendőrfőkapitányság Vasúti Rendőrőrs; **Horváth Dezső** nyugdíjast, Vasuti Dolgozók Szabad Szakszervezete **Balogh István** nyugdíjast, Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, **Homór János** nyugdíjast, Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete: **Sebők Tibor** nyugdíjast, Mozdonyvezetők Szakszervezete; **Illés András** nyugdíjast, Mozdonyvezetők Szakszervezete.

Schamschula György miniszter kitüntetést ad át



Csárádi János átadja a kitüntetést Végh Mártának, a MÁV Központi Rendelőintézet igazgatóhelyettes főorvosának

Szocialista—szociáldemokrata platform az MSZOSZ-ben

Azzal a céllal alakult meg az MSZOSZ szocialista—szociáldemokrata platformja, hogy a modern munkásmozgalom szocialista, szociáldemokrata értékeit képviselve együttműködést alakítson ki a hasonló szellemiségű pártokkal — jelentette be július 12-én *Paszternák László, a* vasasszakszervezet elnöke, országgyűlési képviselő.

A platform vezetőségének — *Paszternák László, Papp Pál, Rusznák Imre, Bársony András* — jelen lévő tagjai július 12-i tájékoztatójukban kijelentették: az MSZOSZ a szakszervezeti választásokon elért sikerének arányában kívánja hangját hallatni a politikai érdekérvényesítésben, ezért a tagok szellemiségének megfelelő csoportok alakulnak az érdekvédelmi föderáción belül. Így a közeljövőben várható a kereszténydemokraták és a keresztényszocialisták platformjának megjelenése is az MSZOSZ-ben.

A vezetőség tagjai hangsúlyozták: a politizálásban nem kívánnak egyetlen párthoz kötődni, hanem a közös szellemiség jegyében próbálják majd összefogni a hasonló gondolkodásúakat. A szellemi hasonlóság miatt azonban elsősorban az egyesülni szándékozó szociáldemokrata pártokkal, valamint az MSZP-vel számítanak szorosabb együttműködésre.

Az MSZOSZ elnöke Szombathelyen

Vasutasnapi ünnepséget tartottak Szombathelyen július 8-án. A Járműjavító Kft. nagycsarnokában több mint 1000 vasutas előtt beszédet mondott *Nagy Sándor*, az MSZOSZ elnöke és *dr. Péter Mihály*, a VSz alelnöke. Felszólalt a gyűlésen *Rácskay Jenő*, az SZDSZ szombathelyi országgyűlési képviselője is.

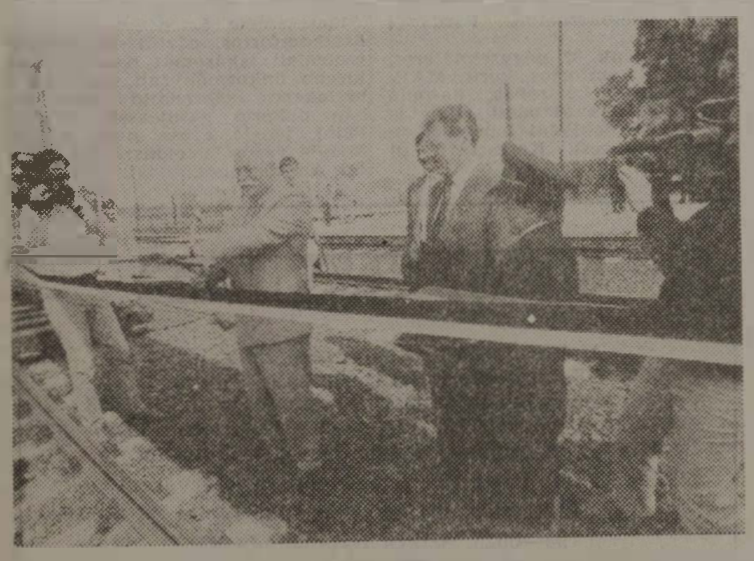
Nagy Sándor ünnepi beszédében köszöntötte a vasutasokat a 43. vasutasnap alkalmából. Hangsúlyozta, hogy az MSZOSZ szívén viseli a munkavállalók sorsát. Kiemelte a vasutasok helytállását, nehéz, felelősségteljes munkájukat.

Dr. Péter Mihály, a VSz alelnöke beszédében emlékeztette a hallgatóságot, hogy a rendszerváltást követően többen megkérdőjelezték a vasutasnap létjogosultságát, de győzött a józan ész. Az összetartozás, a szolidaritás napja is a vasutasnap.

Sajnálatos, hogy a MÁV 125 éves fennállását ünnepelve borúlátóan kell a vasút jelenét és jövőjét értékelni. *A VSz az elmúlt évben a vasút dolgozóinak sok jogos követelését tudta kiharcolni, de ez csak egy része az igényeknek.* Amennyiben a kormányzat halogatja a vasút fejlesztési lemaradásának pótlását, úgy a vasút kopott síneken, vakvágányon halad, és a végállomáshoz közeledik.

A VSz a vasút és a vasutasság érdekeit határozottan képviseli. Kiáll azért, hogy minél előbb fogadják el a vasúti törvényt, és kapjon a MÁV törvényes garanciákat az állami támogatás mértékére és módjára.

P. J.



Július 9-én, pénteken, kora délelőtt Budapest-Ferencváros állomáson ünnepélyes külsőségek között, jelképesen kezdetét vette a budapest—hegyeshalmi fővonal rekonstrukciója. A nemzetiszínű szalagot Siklós Csaba, a MÁV Rt. elnöke vágta át

Fotó: Tüttő

Egy újító visszaemlékezései

Gottner János nyugdíjas a miskolci vontatásnál dolgozott — ő mint precízen mondja: 41 évet 7 és 13 napot. Ezüst- és bronzérmes újító, akinek 25 vagy 26 javaslatát alkalmazták. 1968-ban kapta meg a *Kiváló Dolgozó* elismerést. Szakmai pályafutását, mint vasesztergályos a diósgyőri gyárban kezdte, de nem talált örömet az ottani munkájában, mert nem volt változatos. A sériamunkát monotonnak találta. Öles hirdetésekkel kereste akkor a vasút a munkásokat, és átjött szerencsét próbálni.

— Akkor Miskolcon még csak gőzösök voltak, de az esztergályosműhelyben nem volt üres hely és rábeszéltek, hogy vállaljam a mozdonylakatosságot. *Nekivágtam, mert úgy véltem, az új ismeretek megszerzése semmiképp nem lenne hátrány.* Hat évig javítottam a gőzösöket, amikor ismét váltottam. 1959-ben érkeztek hozzánk az első dízelmozdonyok. „Átnyergeltem". A katonaságnál ismerkedtem meg a robbanómotorokkal, amelyek felkeltették az érdeklődésemet. Itt meg sorozatban érkeztek a különböző típusú dízelmozdonyok. Minden új típus újabb szakmai kihívás volt, nem is szólva arról, hogy ezek erőforrásai góliátok voltak a hadseregben megismert méretű motorokhoz viszonyítva. *Az ottani kíváncsiság itt szakmai érdeklődéssé vált.* Szinte napról napra fedeztünk fel valamennyien, akik az új gépekkel foglalkoztunk, valami új ismeretet — emlékezik vissza a hőskorra, a dízelesítésre, ami a vasút életében is új korszak nyitánya volt.

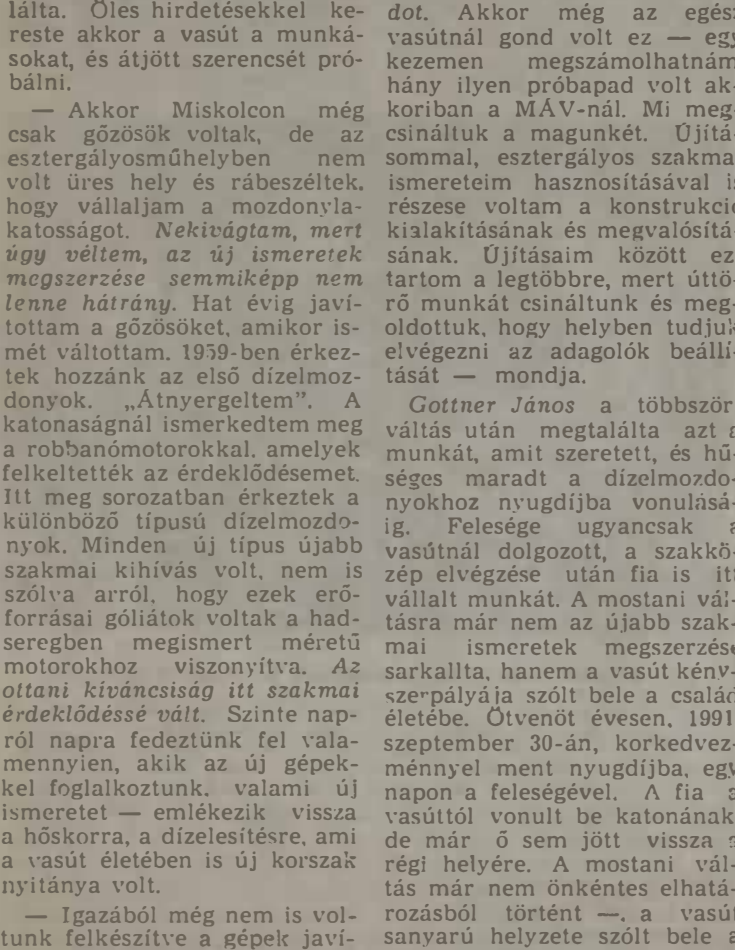
— Igazából még nem is voltunk felkészítve a gépek javítására, mert ugyan részt vettünk szakmai oktatáson, de más az előadás és más a gyakorlat. Nem elég az elméleti ismeret, meg kell tanulni a motor „nyelvét" is, hogy az ember a jelenségekből tudja, hová kell nyúlnia, mikor mi a hiba — emlékezik vissza az indulás élményeire *Gottner János.*

— Ebben az időben rengeteg gondot okozott az adagoló beállítása. *Miskolcon mi szerkesztettük és csináltuk meg az első adagoló próbapadot.* Akkor még az egész vasútnál gond volt ez — egy kezemen megszámolhatnám, hány ilyen próbapad volt akkoriban a MÁV-nál. Mi megcsináltuk a magunkét. Újításommal, esztergályos szakmai ismereteim hasznosításával is részese voltam a konstrukció kialakításának és megvalósításának. Újításaim között ezt tartom a legtöbbre, mert úttörő munkát csináltunk és megoldottuk, hogy helyben tudjuk elvégezni az adagolók beállítását — mondja.

Gottner János a többszöri váltás után megtalálta azt a munkát, amit szeretett, és hűséges maradt a dízelmozdonyokhoz nyugdíjba vonulásáig. Felesége ugyancsak a vasútnál dolgozott, a szakközép elvégzése után fia is itt vállalt munkát. A mostani váltásra már nem az újabb szakmai ismeretek megszerzése sarkallta, hanem a vasút kényszerpályája szólt bele a család életébe. Ötvenöt évesen, 1991. szeptember 30-án, korkedvezménnyel ment nyugdíjba, egy napon a feleségével. A fia a vasúttól vonult be katonának, de már ő sem jött vissza a régi helyére. A mostani váltás már nem önkéntes elhatározásból történt —, a vasút sanyarú helyzete szólt bele a család életébe.

K. J.

A maga nemében a legmagasabb



VÍZSZINTES: 1. Egy földrajzi név. 11. Lángol. 13. Alarm! 14. Szlovákiai helység. 15. Mezőgazdasági eszköz. 16. A Tadzs Mahal városa. 17. ... a komp, kikötötték ... 18. ... dómajor szabolcsi település. 19. Ritka női név. 20 Csillagászati talppont. 21. Részben tekint. 22. Francia arany. 23. Fogda, dutyi. 24. Ezt látja a csillagok írója. 26. A Duna mellékfolyója. 27. ... Luigi (1737—1798), olasz természettudós. 28. A növény fontos része. 29. Hazai brikett jelzője. 30. Kimondott betű. 31. Téli sporteszköz. 32. Gyáva, szájhős, francia szóval. 34. Vas megyei község. 35. Olasz pénz. 37. Horony. 38. Hangtalan megállók. 40. ... ang. Malájföldön honos fa. 42. Olasz város. 44. Baranyai település. 45. ... Carolus (1707—1778) svéd természettudós. 46. Kutya. 47. Társa, röv. 48. Fényképei. 49. Mutatószó. 50. Megszégyenít. 52. Bírói palást (ék. hiány). 53. Hangtalanul lóra. 54. Capek műve. 55. Szerelmi kaland. 56 Tisztítószer. 57. New York világhírű operája.

FÜGGŐLEGES: 1. Egyiptom lakói. 2. Afrikai folyó. 3. Szerep a Bánk bánban. 4. Spanyol, német, osztrák autójelzés. 5. Házilállat. 6. Ugyanott latinul. 7. ... sah, afgán uralkodó volt. 8. Kerek szám. 9. Vonat útja. 10. Személyes névmás. 11. Dísze. 12. Gólyaorr, muskátli. 15. Görög sziget. 17. Dél-Amerika legdélibb része. 18. ... ta pálinka. 20. Veszprém megyei helység. 21. Bajor egyetemi város lakója. 23. Tagozat az egyetemen. 24. Pompejus hive volt Caesar ellen. (I. e. 95—46.) 25. Indián birodalom uralkodói. 26. Hegyfok Spanyolország déli részén. 27. Harag. 28. Íme, tessék, francia nyelven. 28. Tízentúliak Társasága. 31. Pusztító erejű orkán az USA-ban. 33. Lega ... annál is lejjebb. 34. Kálium és lantán vegyjele. 36 Házasságkötés. 39. Felnémet részre! 41. Gutman páratlan betűi. 42. Téli sporteszköz. 43. Titánia férje, tündérkirály. 45. Világhírű színésznő beceneve. 46. Az Árpádház ősanyja. 48. Sportszerű, becsületes. 49. Élenjáró. 51. Ha van, legyen kövér. 52. Hangtalan tudat. 53. Végek nélkül merít. 55. Kiel közepe. 56. Tallium vegyjele.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyikben a vízszintes 1. alatti található.

Beküldési határidő: július 30.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Törökország.

Könyvutalványt nyertek: Illés Endre Celldömölk, Dr. Géfin u. 2. 9500; Varga Imréné, Budapest, Delej u. 32. 1089; Németh Tünde, Telekgerendás, Dózsa Gy. u. 28/B. 5675; Szőllősi Ottó, Veszprém, Haszkóvó u. 184. 8200; Szegvári Péter Budapest, Petzvál József u. 15. 1115.

A Haladás és a DVSC újra a labdarúgó NB I-ben

A MLSZ-ben július 5-én elkészült, a sportsajtóban és a napilapokban már másnap napvilágot látott a labdarúgó NB I 1993/94. évi bajnokságának őszi programja. Az új idényben — erre már régen volt példa, — az előző évi kettővel szemben, három vasutascsapat játszik az élvonalban.

Mint ismeretes, — lapunk előző számában írtunk róluk — a két NB I-es vasutascsapat közül a *BVSC-Dreher-nek* sikerült a bennmaradás, a *Nyíregyháza* sajnos kiesett. Ám, a szabolcsiak helyébe, két vasutascsapat is érkezett. Méghozzá „egyenes" úton, vagyis nem osztályozó révén. Az NB II. Nyugati csoportjában a *Szombathelyi Haladás,* míg a Keletiben a *Debreceni VSC* szerezte meg a bajnoki címet.

A két vasutascsapat közül igazából egyik sem számít újoncnak. Hiszen mindkettő többször megfordult már az élvonalban. A Haladást például egy évvel ezelőtt az osztályozón az a Nyíregyháza ütötte el az NB I-ben maradástól, amely most búcsúra kényszerült.

Hogy milyen erőt képviselnek? Arra most korai lenne egyértelmű választ adni. Egy biztos: a Haladás és a DVSC is már korábban bebiztosította helyét a táblázat élén. Így az utolsó bajnoki fordulónak már nem volt különösebb tétje.

A Haladás Szombathelyen helyi rangadót vívott a Sabária Tipóval. A szurkolók döntetlenre tippeltek. Annál is inkább, mivel a Sabária jó középcsapatnak számít és játékosai közül többen is játszottak a Haladás színeiben. De van még egy erősségük. Az egykor edző, *Fedor Sándor* is játszott az NB I-es vasi csapatban. A mérkőzés végén nem is mulasztotta el, hogy gratuláljon a győztes csapatnak és edzőtársának *Glázer Róbertnek,* majd sok sikert kívánt a felsőbb osztálybeli szereplésükhöz.

A csapatnak a szurkolóktól is kijutott az ünneplésből. Rá is szolgáltak. Nemcsak azért, mert egy évvel ezelőtti kiesésüket sokan kisiklásként könyvelték el és azt jósolták, hogy a következő idényben úgy is visszakerülnek. Csak azzal nem számoltak a vasi megyeszékhelyen, hogy a kiesés után a válogatott Illéssel az élén a legjobb játékosok más klubokhoz igazoltak. Glázer Róbert edzőnek egy új összetételű, erősen megfiatalított csapattal kellett felvenni a harcot az NB II-ben.

S hogy egy év alatt milyen együttest kovácsolt a tehetséges fiatalokból, azt a *Magyar Kupában* elért sikerük is bizonyítja. Az NB II-es Haladás egészen a döntőig jutott, ahol a Ferencváros volt az ellenfele. Szombathelyen 1-1 arányú döntetlen eredmény született. Ez a visszavágón, az Üllői úton is megismétlődött. S mivel hosszabbítás után sem született gól, a 11-es rúgások döntöttek a Fradi javára.

Az NB II. Nyugati csoportjában, *a bajnoki cím mellé megszerzett második hely a Magyar Kupában, minden várakozást felülmúló teljesítmény.*

A Debreceni VSC is erősen megfiatalított csapattal harcolta ki az NB I-be jutást. A Haladással ellentétben a *„Loki"* csak a tavaszi forduló közepe táján került a táblázat élére. Az utolsó mérkőzésüket ők is hazai pályán játszották az Eger ellen. A mérkőzés lefújása után — a DVSC 2-1-re nyert — örömünnep kezdődött a pályán. A szurkolók az NB II. Keleti csoportjának bajnokát ünnepelték.

S hogyan értékelte csapata sikerét *Garamvölgyi Lajos* edző?

— *Ez a fiatalokból álló csapat egész évben derekasan küzdött. A kitűzött célt így sikerült elérni. Örülök, hogy Debrecen labdarúgást szerető közönsége az ősztől újra első osztályú mérkőzéseken szurkolhat kedvenceinek.*

Erre már augusztus közepétől sor kerül. Hogy milyen eredménnyel? Azt a jövő dönti el, no, meg az, hogy melyiknek, hogyan sikerül az erősítés. Ez nemcsak a két újonc, hanem a BVSC-Dreher szereplését is meghatározza.

Visi Ferenc

A francia vasutak regionális vonata

A Train Express Regional (TER), a jövő új francia regionális közlekedési eszközének formatervét a Francia Vasutak (SNCF) már korábban meghatározta. A motorvonat modern és elegáns formáját a híres francia, bagnolei NBD Design Iroda tervezte.

A TER-motorvonat külső megjelenési formájának tervezésénél és a fejlesztésénél két fő célkitűzést kellett érvényesíteni. Egyik részről a Train Grande Vitesse, vagyis a híres nagy sebességű francia TGV-vonat sikeres formai folyamatosságát kellett biztosítani. Másrészről viszont figyelembe kellett venni a regionális vasúti közlekedés speciális sajátosságait is. A javasolt műszaki megoldásoknak a következő két legfontosabb eldöntendő paraméterre kellett koncentrálniuk:

— a jövő francia regionális motorvonatának az aerodinamikai (áramvonalas) formájára,

— a jövő regionális motorkocsivonatának az utazási komfortjára és a nyílászáró szerkezetekre.

A regionális motorvonat üzemi menetsebességét 160 kilométer/órára tervezték, s az áramvonalas formának a konzekvens elsődlegességét biztosították. A regionális vasúti személyszállító jármű vonófejéhez a szakemberek automatikus működésű tengelykapcsolót, a vonategység elején és végén süllyesztett fényszórókat és zárlámpákat terveztek. A jövő regionális motorvonati járműegységénél a francia nagyvasúti (TGV) modern vontatójármű-karaktert erősíti a szélvédő rendszer kialakítása.

A megközelíthetőséget vagyis az utasok felszállását megkönnyíti az, hogy a jármű forgóvázak közötti részei süllyesztett kivitellel készülnek Így a több funkciójú belső tér és az ottani WC, a pogygyászterek, az utasok informálását és ellátását szolgáló szervizberendezések elhelyezését is itt oldják meg. A süllyesztett kivitel ugyanakkor a mozgáskorlátozottak felszállását is megkönnyíti.

A jövő francia regionális motorvonatainak utazási komfortját a gondosan megtervezett úgynevezett keresztszeletes formával és a változatos, tetszetős belső berendezéssel is javítják.

O. K.

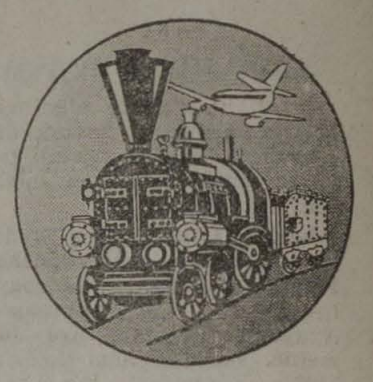
Címváltozás

Megváltozott a Vasutasok Szakszervezete Pályagazdálkodási Intéző Bizottságának (volt VSz Építési Főmérnökségek és Üzemek „IB-nek) a címe.

Az új cím: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Vasutasok Szakszervezete. Telefon: 122-1891-től a 122-1894/160-as mellék. Üzemi: 19-77; 19-78; 48-13; 48-57/160-as mellék.

ALAPÍTVÁNY

A Magyar Közlekedési Közművelődésért



A közelmúltban megalakult a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány. Kuratóriumának tiszteletbeli elnöke *id. Rubik Ernő,* Kossuth-díjas repülőgép-tervező, ügyvezető igazgatója *Gáspár János.*

Az alapítvány célja a magyar közlekedési emlékek feltárása, történeti feldolgozása és a nagyközönség előtti bemutatásának előkészítése. A magyar vonatkozású közlekedési és műszaki emlékek, emlékhelyek megőrzése, (számítógépes) nyilvántartása. A magyar műszaki értelmiség érzelmi kötődésének elősegítése a történelmi Magyarország és a Kárpát-medence iránt, pályázatok kiírása és díjazási költségeinek fedezése. Tanulmányutak és szakmai továbbképzések költségeihez való hozzájárulás, kiadványok készítése, postázása, a gyermekek közlekedésre nevelése, nemzetközi kapcsolatok kiépítése a közlekedés területén, közlekedési, földrajzi kutatások támogatása és a Közlekedési Múzeum hagyományőrző tevékenységének segítése.

Az alapítvány támogatói az alábbi számlaszámra küldhetik adományukat: Közép-európai Hitelbank 002040704 600 MNB 218—985505.

MÁV-Hungária Kupa

Sopron térségében rendezték az esztendő legnagyobb hazai tájfutóversenyét az ötnapos MÁV-Hungária Kupát. Az utolsó napon különlegességnek számító városi sprintverseny döntötte el a végső sorrendet a 13 országból érkezett 1380 versenyző között. A férfiaknál a válogatott amerikai vb-re készülő erőssége, *Pavlovics Gábor* kemény küzdelemben nyert az ukrán *Truhan* előtt.

A versenyzőkön jól mutatott a Magyar Államvasutak ajándéka, a MÁV-Hungária Kupa '93 feliratú trikó.

A verseny befejezése után a szép kivitelű kupákat *Galántai Ferenc* sajtófőnök, a MÁV Vezérigazgatóság Tájékoztatási Irodájának vezetője adta át.

Eredmények: Férfiak. 1. *Pavlovics* (PVSK) 300:33, 2. *Truhan* (ukrán) 308:08, 3. *Magyar Zs.* (Veszprémi Honvéd) 312:52. Nők: 1. *Nagyági Katalin* (Tipográfia) 268:68, 2. *Gábos* (Szegedi Vasutas) 275:36, 3. *Wengrin* (Szombathelyi Tanárképző) 276:03.

Lakáscsere

Eladó üdülőkörzetben, Budapesttől 60 km-re, Tass központjában másfél szobás, komfortos, kertes családi ház, állattenyésztésre alkalmas melléképületekkel. Irányár: 950 ezer forint. Érdeklődni lehet: munkanapokon, a 06 76-351-758-as telefonszámon, Molnárnénál.

Elcserélnénk vagy eladnánk 220 négyszögöles telken lévő háromszobás családi házunkat Dunaharasztiban. Kérnénk 1 plusz félszobás — lehet panel, de akkor Kelenföldön — összkomfortos szövetkezeti lakást. Érdeklődni lehet munkaidőben: a 01/36-19-es üzemi telefonszámon Párdányi Gézánál.

Elcserélnénk 32 négyzetméteres, egyszobás, komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat kétszobás, hasonló jellegű lakásra (tanácsi lakás is érdekel). Érdeklődni lehet: Nagy Zsolt Budapest, Keresztúri út 39—41., III. ép. fsz 3.

Elcserélném 3 szobás, komfortos, 90 négyzetméteres, szép világos, budapesti MÁV-lakásomat másfél, kétszobás önkormányzati lakásra, vagy Budapesthez közeli kertes házra. Érdeklődni lehet: Both Zoltánné Budapest, Fiumei út 24/C

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű első emeleti másfél szobás, komfortos, megvásárolható vállalati bérlakásomat hasonló MÁV-, vagy önkormányzati, Budapest környéki lakásra. Érdeklődni lehet: 19-77, vagy a 122-1895/187-es telefonszámon 8-tól 16 óráig.

Elcserélném 53 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati, vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon Szabó Andrásnénál.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 269-7746, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6023. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

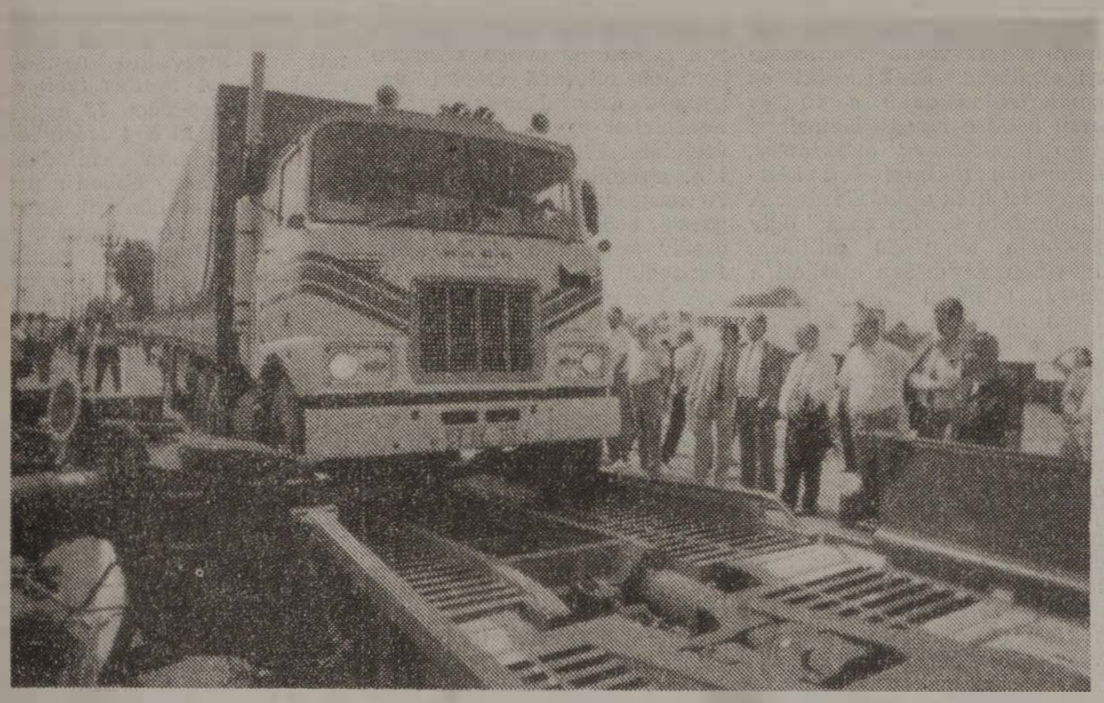
Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. AUGUSZTUS 13.

Évente 60 ezer kamion

Átadták a kiskundorozsmai Ro–La-terminált



A kamionok rájárnak a szerelvényre (Fotó: Tüttő)

A '70-es évek végén az egyre növekvő tranzit kamionforgalom miatt a nyugat-európai országok megoldást kerestek a környezetvédelmi karok, az utak túlterheltsége, a növekvő közúti balesetek okozta problémákra. Viszonylag rövid időn belül kialakítottak egy olyan fuvarozási módot, mely egyesíti a rövid távon mozgékony közút és hosszú távolságon megbízható, környezetkímélő vasúti fuvar előnyeit. E technológiának a neve: Rollande Landstrasse (Ro—La), azaz magyarul gördülő országút.

E fuvarozási mód 1992-ben osztrák szerelvényekkel a MÁV—ÖBB—HUNGARO-KOMBI—ÖKOMBI együttműködése alapján először kísérleti jelleggel Budafok-Háros és az ausztriai Wels, majd ugyanezen év novemberétől Szeged—Wels viszonylatban indult. Szeged-Tisza pályaudvarról a kísérleti időszakban hétvégeken egy pár vonat, majd 1993. májusától már napi 4 pár vonat szállította, illetve szállítja a kamionokat. Most újabb jelentős állomáshoz érkeztünk: *elkészült a kiskundorozsmai terminál első üteme, ezzel lehetővé vált, hogy Szeged-Tisza pályaudvar helyett végleges helyére, Kiskundorozsmára települjön át a kamionfuvarozás.*

Az ünnepélyes átadásra augusztus 3-án került sor. A vasutas fúvószenekar pattogó indulójának hangjaira 10 óra 50 perckor gördült be az állomásra a vendégeket hozó különvonat. Pontban 11 órakor Tóth Imre, az üzletvezetőség igazgatója köszöntötte a megjelent vendégeket, köztük 14 ország és az EK nagyköveteit, a minisztériumok, a hazai és külföldi vasutak és a szállításban érdekelt intézmények, szervezetek képviselőit.

Ezt követően elsőként *Csárádi János*, a MÁV Rt. vezérigazgatója méltatta a beruházás elkészültét. A dorozsmai terminál jelentőségét növeli, hogy az a nagylaki, a tompai és a röszkei közúti határállomásokról jól megközelíthető, lakott területen kívül fekszik és a később megépülő M5-ös autópályához csatlakoztatható. Elismerően szólt arról, hogy a 110 millió forintos beruházás a tervezéssel és a kivitelezés-

(Folytatás a 4. oldalon.)

Lehetőség az azonosulásra

Szocialista-szociáldemokrata platform az MSZOSZ-ben

Beszélgetés Papp Pállal, a VSz elnökével

Lapunkban is hírt adtunk arról, hogy az MSZOSZ-ben megalakult a szocialista-szociáldemokrata platform. A modern munkásmozgalom szocialista, szociáldemokrata értékeinek képviseletét felvállaló platform vezetőségének Papp Pál is tagja. Arra kértem a Vasutasok Szakszervezetének elnökét, hogy értelmezzük e tömörülés létrejöttének körülményeit, adjunk támpontokat a mai baloldaliság megítéléséhez, a platform működéséhez.

— Kezdjük talán az előzményekkel. Tekintsük át azt a társadalmi környezetet, amelyből kinőtt ez a platform.

— Az 1990 tavaszán megtartott első szabad választás történelmi jelentőségű esemény volt. A választás eredményeként bekövetkezett fordulatban, a rendszerváltásban markánsan fejeződött ki a népakarat, hogy a korábbi magát szocialistának nevező rendszer szűnjön meg. Abban viszont, hogy ki melyik pártra szavazott, nem a saját léthelyzet, a tudatos választás dominált, hanem a szubjektív érzések, indulatok, rokonszenvek és ellenszenvek. Személyekre, jelképekre szavaztak az emberek. Csak a csődöt mondott államszocializmus leváltása után vetődött fel, hogy mi is történjék ezután.

— És mi történt? Pörgessük vissza az emlékezetünket.

— Ugrás a sötétbe. Kialakultegy féloldalas parlament, amely szerkezeti aránytalanságokat mutat. Amelyben a munkavállalói érdekek megfogalmazása és képviselete hiányzik, de legalábbis minimális.

Ilyen helyzet a nálunk fejlettebb és gazdagabb társadalmakban sem fordulhat elő, hiszen ott aszerint szavaznak az állampolgárok, hogy tulajdonosok-e, vagy csak saját munkaerejüket, képességeiket, tudásukat tudják áruba bocsátani. A tulajdonosok természetes módon, a nekik megfelelő politikai erőket és azok képviselőit támogatják, a többiek, a bérből és fizetésből élők pedig általában a szociális igazságosság képviselőit. A tulajdonosok állnak általában a jobboldalon, a másikon meg a baloldaliak találhatók.

Ez a tudatos választói magatartás nálunk, 1990-ben nem jelenhetett meg. Ám később, a parlamenti, a politikai erőviszonyok féloldalassága egyre nyilvánvalóbb lett a gazdasági nehézségek, a szociális feszültségek felerősödésével. A bérből és fizetésből élőkre egyre nagyobb terhek nehezedtek, nőtt a munkanélküliség, terjedt a szegénység, fokozódott a kilátástalansággal párosuló létbizonytalanság.

— A körülmények ilyetén alakulása a baloldal malmára hajtja a vizet.

— Igen. Magyarországon is megkerülhetetlen az alapvetően kétpólusú politikai rendszer megjelenése. Ennek egyik felén van a baloldal, amelynek — az előítéletek miatt — ma még nincs kellő tere, lehetősége. A munkavállalói érdekeket képviselő szakszervezetek természetüknél fogva, alapvetően baloldali értékeket jelenítenek meg. Látnivaló az is hogy mindaz, ami az emberek sorsát lényegileg befolyásolja, a parlamentben, a politika szintjén, a hatalom berkeiben dől el. Ebből következik, hogy az 1990-ben túlhangsúlyozott politikamentesség a szakszervezetek számára ma már illuzórikus követelmény.

Ami engem illet: én nem voltam az MSZMP tagja, ennek ellenére a baloldali értékrendet tartom a szakszerve-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Százéves a tapolcai fűtőház

Egy héttel a vasutasnap után, Tapolcán, a fűtőház fennállásának 100. évfordulója alkalmából rendeztek ünnepséget. A centenáriumot összekapcsolták az M 61-es NOHAB-mozdonyok üzembe állításának 30 éves évfordulójával. Mint emlékezetes, a svéd gyártmányú dízelmozdonyok első példánya 1963. május 6-án állt szolgálatba, s a következő év márciusáig további 19 érkezett.

A NOHAB-mozdonyok a nyolcvanas évek elején az Északi (volt Hámán Kató) fűtőházból kerültek Tapolcára. Számuk — selejtezések miatt — azóta megfogyatkozott. Jelenleg 13 M 61-es üzemel. Ezek néhány évig még láthatók lesznek a Balaton északi partján. S ha végleg befejezik pályafutásukat, egy példány bekerül majd a szolnoki vasúti járműskanzenbe.

A tapolcai ünnepség programja gazdag volt. *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója *„A vasút ma és holnap"* címmel előadást tartott, majd megnyitotta a *„Vasút, emberek, gépek"* című kiállítást. *„A város és a vasút"* címmel pedig *Kismárton Józsefné* tartott előadást. Az ünnepség fénypontja a mozdonyok — gőzösök, dízelek — felvonulása volt. **(vf)**

Gyereket nevelni „főállásban" is lehet

A gyermeknevelési támogatást, mint a szociális ellátás új formáját vezette be az 1993. évi III. törvény. Célja, annak a régóta emlegetett elvnek a fokozatos megvalósulását jelenti, hogy *„főállásban" is lehessen gyermeket nevelni.*

E törvény értelmében gyermeknevelési támogatásra jogosult az az anya, aki a gyermek születését megelőzően 180 nap biztosítási idővel rendelkezik, és saját háztartásban három vagy több kiskorú gyermeket nevel, és a legfiatalabb gyermek háromévesnél idősebb, de nyolcévesnél fiatalabb. A vonatkozó jogszabályok értelmében kiskorú az a gyermek, aki tizennyolcadik életévét még nem töltötte be, kivéve, ha házasságot kötött.

A gyermekek számán és életkorán kívül igazolni kell azt is, hogy az igénylő családjában az egy főre jutó jövedelem az öregségi nyugdíj mindenkori legkisebb összegének háromszorosát nem haladja meg. (Az öregségi nyugdíj legkisebb összege *1993. március 1-jétől 6400 Ft. szeptember 1-jétől pedig 6600 Ft.)*

A szociális törvény alkalmazása szempontjából jövedelem alatt értjük a személyi jövedelemadóról szóló törvényben jövedelemként meghatározott bevételt, csökkentve a munkavállalói járulékkal és a költségekkel.

A család alatt az egy háztartásban életvitelszerűen együttlakó közeli hozzátartozókat kell érteni. Közeli hozzátartozónak minősül a házastárs, az élettárs, az egyeneságbeli rokon *(szülő, nagyszülő, gyermek, unoka)*, az örökbefogadott, a mostoha- és nevelt gyermek, az örökbe fogadó, a mostoha és nevelőszülő.

Nem állapítható meg gyermeknevelési támogatás annak aki gyermekgondozási segélyben, saját jogú nyugellátásban (öregségi, rokkantsági vagy baleseti rokkantsági nyugdíjban), nyugdíjszerű ellátásban, munkanélküli ellátásban részesül.

A jogosultsági feltételként előírt 180 napi biztosítási időt a társadalombiztosítási jogszabályok szerint kell megállapítani. A biztosítási időt munkakönyvvel vagy munkaviszonyt igazoló más okirattal, például *„Igazolvány a társadalombiztosítási ellátásról"* elnevezésű okmánnyal lehet igazolni.

A gyermeknevelési támogatás iránti kérelmet az igénylő állandó vagy ideiglenes lakóhelye szerint illetékes önkormányzat jegyzőjéhez kell benyújtani. A jegyző az igényt elbírálja, és gondoskodik a támogatás folyósításáról.

A gyermeknevelési támogatás a legfiatalabb gyermek harmadik életévének betöltésétől a nyolcadik életévének betöltéséig jár, természetesen az egyéb feltételek megléte esetén. A gyermeknevelési támogatás összege azonos az öregségi nyugdíj legkisebb összegével. A gyermeknevelési támogatás összegét 6 százalékos nyugdíjjárulék terheli.

A gyermeknevelési támogatás folyósításának időtartama alatt a jogosult munkát végezhet, *munkaideje azonban a napi 4 órát nem haladhatja meg.*

A gyermeknevelési támogatás méltányossági alapon is igényelhető, a lakóhely szerint illetékes önkormányzat jegyzőjénél, aki a kérelmet — elbírálás végett — a népjóléti miniszterhez felterjeszti.

A szociális törvény szerint a gyermeknevelési támogatás méltányosságból történő megállapítására akkor van lehetőség, ha a támogatást azért kell megszüntetni, mert a leg-

(Folytatás a 3. oldalon.)

A statisztika szerint

Az első félévben csökkent a foglalkozási balesetek száma

Ez év első felében a múlt év azonos időszakához viszonyítva tovább csökkent a foglalkoztatási balesetek száma a MÁV-nál. Sajnálatos, hogy a MÁV szervezetéből kivált gazdasági társaságok, az egyszemélyes MÁV tulajdonú kft.-k baleseti helyzetéről, adatközlés hiányában, számot adni nem tudunk. Valószínű, hogy a harmadik negyedévben már rendelkezésünkre állnak a szükséges adatok. A fentieket figyelembevéve *a foglalkozási balesetek száma a MÁV Rt.-nél 8%-kal, ezenbelül az üzemi balesetek 10%-kal az úti üzemi balesetek 3%-kal csökkentek.*

Az első félévben 5 halálos üzemi baleset következett be, kettővel több mint a múlt fél évben. *Az elhaltak 22—45 éves életkorúak voltak.* Ebben a fél évben csonkulásos baleset nem történt a MÁV Rt.-nél.

A foglalkozási balesetből eredő kiesett munkanapok száma mérsékelten, kb. 7%-kal csökkent. Ezen belül az üzemi baleseteknél 6, az úti baleseteknél 10%-kal volt kevesebb, mint 1992 első fél évében.

A foglalkozási balesetek statisztikai összefüggéseiből az alábbi következtetések vonhatók le: *a balesetek számának több mint három éve nagyobb mértékű csökkenése mérséklődött.*

Ez is elsősorban a létszámleépítéssel mutat lineáris kapcsolatot. Igazolásul, míg 1992-ben az első félévben a *Foglalkozási baleseti összesítő jelentés* az adatszolgáltató MÁV létszámát 91 021 főben adta meg, az 1993 első féléves jelentésben 85 315 fő szerepel. A létszámleépítés több mint 7%-ot tett ki. Kevesebb volt ugyan a baleset, de a létszámcsökkenés miatt az 1000 munkavállalóra eső balesetek száma változatlan maradt.

A foglalkozási üzemi balesetek okozati és körülményi megoszlásainak elemzéséből kiolvasható, hogy a MÁV szervezetéből kivált gazdálkodó szervezetek, intézetek, főnökségek „magukkal vitték" ebből eredő baleseteket, ameazokat a baleseti forrásokat, s lyck tevékenységükre jellemzőek voltak.

Ezek közül ki kell emelni a kényszerpályán közlekedő járművek javítása, a vas- és faipari gépeken végzett munkák során bekövetkezett baleseteket. Ugyanígy az elektromos, pneumatikus és egyéb gépi működtetésű kézi szerszámokkal végzett műveletek közben előforduló eseteket.

Ezzel szemben az első fél évben a MÁV Rt.-nél emelkedett és kirívóan magas a telephelyen belüli közlekedésnél és egyéb gyalogos közlekedés közben történt balesetek száma. Feltételezhető, hogy a munkaidőn belül megnövekedett a gyalogos közlekedés időaránya.

Több mint kétszeresére nőtt a járművek nyílászáróinak kezelése, használata közbeni esetek száma. Valószerűsíthető, hogy az ilyen jellegű balesetek a jármű műszaki állapotával hozhatók összefüggésbe.

Kevesebb baleset fordult elő sík és gurítódombos tolatási műveleteknél, vonatfelvételi, vonatösszeállítási és rakományrögzítési munkák közben.

P. J.

Az első negyven nap

„Félek, a társadalombiztosítás 1950-ben végrehajtott államosításához hasonló folyamat vette ma kezdetét." Vezető beosztású, elismert egészségpolitikus mondta ezt — négyszemközt — a tb-önkormányzatok alakuló közgyűlésének (június 18.) délutánján. Arra hivatkozott, hogy annak idején a szakszervezethez csatolással szűnt meg az önállóság, valósult meg az államosítás, negyvenhárom év után pedig — aggodalma szerint — az önkormányzati rendszer csapdájaként kerül a tb szakszervezeti uralom alá.

Először szellemes politikai tréfára gyanakodtam. Később azonban másoktól is hallottam hasonló vélekedést. A formai párhuzam nem vitatható. Hiszen a törvény alapján az önkormányzatok választott képviselői a szakszervezetek listáiról kerültek be a testületekbe. *A választópolgárok akarata alakította ki a közgyűlés ötven százalékának összetételét, a másik ötven százalék, a munkaadói szervezetek delegátusaiból állt össze.* Ezek az arányok tükröződnek a további testületek — önkormányzati elnökségek és felügyelőbizottságok — összetételében is, valamint annak megfelelően lettek az önkormányzatok elnökei a legnagyobb szakszervezeti tömörülés hivatásos vezetői, míg az elnököket és a felügyelőbizottsági elnököket a munkaadói oldal képviselői közül választotta meg az alakuló közgyűlés.

Mindez meglehetősen pontosan megfelel a választók, illetve delegálók akaratán túl a törvény filozófiájának, amely a társadalombiztosítás kormányzását olyan önkormányzatokra bízza, amelyeket a járulékfizetők — biztosítottak és munkaadók — képviselői alkotnak.

Nálunk teljesen szokatlan, újszerű ez, ezért is kell türelemmel, jóindulattal fogadni még az előítéletes kételyeket, kritikákat is. Példaként említhető az a politológusi vélekedés, amely az alakuló közgyűlés választási procedúráját, a nyílt szavazási mechanizmust KISZ-gyűlési emlékként élte meg. Hangulatilag, főleg pszichoanalitikus megközelítésben, talán érthető ez, tartalmilag annál kevésbé. Éppenséggel a politikai képzettséggel rendelkezők magyarázhatják meg a közéletben kevésbé jártasaknak a polgári demokratikus működési mechanizmusokat, jelen esetben a konszenzus keresését, az egyeztetést.

Hasonló ez a parlamenti bizottságok, illetve a kormány megalakításának mechanizmusához. Mindez hosszú egyeztetési folyamatot lezáró választási aktusban realizálódik. Az egyeztetés sarokpontja — túl a konkrét személyeken — a választópolgárok akaratának érvényesítése mint az egyének és a testületek legitimációjának a lényege. *Nehezen hasonlítható ez egy megszálló hatalom révén működő centralizált bürokráciához, amelynek semmiféle valós társadalmi legitimációja nincsen.*

Aligha véletlen, hogy mind az önkormányzati alakuló közgyűléseket, mind a július 30-i első közgyűléseket megelőző napokban a sajtóban kirobbantottak egy-egy botrányt. Akkor a munkaadói oldal delegálási rendje, most az önkormányzati képviselők költségtérítése, illetve tiszteletdíja körül. Valós problémákról volt, illetve van szó. A botrányt az időzítésen túl a tárgyi tévedések, egyoldalú tájékoztatások, illetve az is okozta, hogy az önkormányzatok megalakulásának, működésének egyéb kérdéseiről jóformán nem volt információ.

A két közgyűlés közötti negyven napot tekintve bizonyosan hibásak ebben az önkormányzati testületek is, amelyek — amint ez a július 30-i közgyűlési anyagokban jól nyomon követhető — jelentős munkát végeztek, de nem gondoskodtak a közvélemény folyamatos tájékoztatásáról. Ez is közrejátszott azokban a megnyilvánulásokban, amelyek első intézkedésként tüntették fel — méghozzá nem javaslatként, hanem döntésként — *a képviselők javadalmazásáról megfogalmazott alapszabályrészt.* Az is igaz, hogy a sajtó is „szakszervezetire" hegyezte ki a tájékoztatást. Jellemző, hogy az elnökségek, felügyelőbizottságok megválasztott tagjainak a névsorát nem hozták nyilvánosságra, az alelnököket megemlítették, de figyelmet csak az elnökök személye kapott, ami a politikai, közéleti súlyt tekintve talán érthető, de hozzájárult a feszültségek gerjesztéséhez.

Mint emlékezetes, sokan nem hitték, hogy sikeresek lesznek, mások remélték, hogy kudarchoz vezetnek a tb-választások. Az eredmény csalódást keltett azokban a kormányzati és ellenzéki körökben, amelyek a tb közvetlen állami függőségének fenntartását akarták, továbbá azokban a szakszervezetekben, amelyek lényegesen jobb választási eredményre számítottak, és szinte természetes reflexként fogható fel — legalábbis nálunk — a tb-apparátusban megnyilvánuló ellenérzés.

Utóbbit segíthettek csökkenteni a közgyűlések első döntései, amelyekkel megválasztották, ha tetszik, megerősítették a kormány által korábban kinevezett főigazgatókat, áttételesen munkatársaikat. *Már az eddigi munka alapján is nyilvánvaló az önkormányzat és az apparátus vezetőinek kölcsönös elkötelezettsége, amely nélkül nem képzelhető el a valódi tb-reform.*

Mert végül is erről van szó. Ezt jelzik a negyven nap hét elnökségi ülésének a határozatai is, többek között a világbanki hitellel, a jövő évi költségvetéssel, a tb vagyonhoz juttatásával, a kötvénykibocsátással, a szakbizottsági munkával kapcsolatban. Évi hatszázmilliárd forinttal gazdálkodni, az állampolgárok egészségével, nyugdíjellátásával, biztonságával törődni önmagában jelentős politikai súlyt ad. Mégis veszély a politikai összefüggések erőltetése a szakmai — egészségbiztosítási: egészségpolitikai és közgazdasági — összefüggésekkel szemben, azok helyett. *Az önkormányzati munka remélt sikere nem lesz, nem lehet egy-egy párt, szakszervezet sikere, mint ahogy a kudarcban reménykedők is tévúton járnak.* Az egyszerűség kedvéért: a tb-önkormányzati érdekérvényesítés során az egyeztetés hangsúlyai, netán konfliktusai különbözhetnek konzervatív, liberális vagy szocialista pénzügyminisztert feltételezve, de eleve nem mondható meg, melyik tárgyalás a „könnyebb" vagy a „nehezebb".

Már a negyven nap alatt világossá vált, hogy a kormány (pénzügy, népjólét), a települési önkormányzatok (tulajdonosok) és a tb-önkormányzatok sokrétű együttműködése vezethet csak ki a három év alatt fokozatosan romló helyzetből, amely a nyugdíjellátást és az egészségügyet jellemzi.

Az új elemet nyilvánvalóan a tb-önkormányzatok jelentik. Hiszen eddig is lecke volt a társadalombiztosítás és az egészségügy egymással szorosan összefüggő korszerűsítése — született is sok értékes elképzelés —, csak éppen az úgynevezett reformintézkedések inkább ideológiai pótcselekvéseknek látszanak. Hiányzott a valódi reformot kikényszerítő társadalmi erő.

„Nem lehet egyidejűleg járulékot csökkenteni, ellátási színvonalat emelni és az egészségügyben dolgozók bérét rendezni." Vezető egészségügyi szakember fogalmazott így evidenciaként egy orvosklub vitaülésen. Meglepődött, hallva a tb-önkormányzatoknak — négyéves perspektívában — éppen erre kell vállalkozniuk, ezt várja tőlük a társadalom. Erre adott szavazatával a választó a magas választási részvétellel igen erős legitimációt a testületnek. Igaz, hogy a közgyűlésen elhangzott: a legitimáció nem jelent automatikusan szakmai kompetenciát. Vélem, a szerény legitimáció vagy annak hiánya sem. Utóbbiból, az említett csalódásokból adódtak a közgyűléseken is — elenyésző kisebbségben — megnyilvánult obstrukciós, oppozíciós törekvések, illetve az álszent demagógia.

A társadalmi háttér jelenti azt az erőt, amely az eddig is bizonyára a jobbítás őszinte szándékával fellépő kormányt érdemi tárgyalásokra késztette a tb vagyonhoz juttatásával, a járulékfizetési morál rendezésével, a profiltisztítással — a költségvetés fedezze a jelenleg a járulékokat terhelő szociális kiadásokat —, a költségvetési hiány kiegyenlítésével kapcsolatban.

Ezért is vélekedhetett úgy egy képviselő — a negatív minősítések, botránykeltések ellenében pozitív túlzásként —, hogy *negyven nap alatt több történt tb-ügyben, mint a megelőző három évben.*

Ami a szakmai kompetenciát, hozzáértést illeti, az már a következő hónapokban ellenőrizhető lesz a szakbizottságok, illetve az elnökségek, felügyelőbizottságok működésében. Biztató, hogy az elnökség munkájában a szakmai megközelítés dominált, az álláspontokat nem az határozza meg, hogy munkaadói vagy munkavállalói úton került az elnökségi tag a testületbe, hanem a közgazdasági, biztosítási, szociológusi, orvosi felkészültség. Természetesen minden képviselő felelős választóinak, illetve delegálóinak.

Más, értékes civilszerveződések lebecsülése nélkül megállapítható — akárcsak az ügy mindenkit érintő jelentősége, a hatszázmilliárdos költségvetés adta felelősség alapján —, hogy *a tb-önkormányzatok jelentik a polgári demokratikus átalakulás kapcsán az első, meghatározó erejű civilszerveződéseket.* A létrejöttüket lehetővé tevő törvény, a társadalom reagálása a jelen törvényhozási ciklus egyik távlatilag is biztató mozzanata. Sikerük túlmutat még igen nagy, közvetlen jelentőségükön is. Az önkormányzatok sikere válasz mind a mai gondok kapcsán a múlton nosztalgiázóknak, mind egy újfajta centralizáció híveinek. Nem tökéletes a polgári demokrácia működése sem — főleg a tanulási folyamat kezdetén, régi reflexek továbbélésekor —, de a hatalommegosztás, az érdekegyeztetés, a négyévenkénti megmérettetés, a változás lehetősége alapvető esély a társadalom számára.

Végül ami a bevezetőben említett aggodalmat illeti, remélem, hogy a valóság a fordítottját bizonyítja majd. Az önkormányzatok megalakulása, működése a társadalombiztosítás államosításának a végét — ahogy egy képviselő megfogalmazta —, egy új aranykor kezdetét jelenti majd.

Frenkl Róbert

Elvi döntés született a kiegészítő nyugdíjemelésről

Közgyűlést tartott a Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat

A Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat július 30-án közgyűlést tartott. Az öt napirendre tűzött téma szinte egyenlő súllyal szerepelt a vita és a határozatok meghozatala során.

Az első napirend keretében tájékoztató hangzott el az elnökség eddig végzett munkájáról, mely június 18-tól — a megalakulástól — nyolc alkalommal ülésezett. Nem volt öncélú a gyakori ülésezés, mert olyan alapvető kérdéseket kellett áttekinteni, amelyek ismerete nélkül érdemi javaslatokat a közgyűlés elé nem tudott volna terjeszteni az elnökség. *Ezek közül az egyik legfontosabb a tb és ezen belül a nyugdíjbiztosítási alap helyzetének áttekintése, különösen tekintettel a költségvetési hiány alakulására.* A tájékoztató szerint ez a hiány 1993-ban lehet 50 milliárd. 1994-ben várhatóan elérheti a 70-80 milliárd forintot is. Ilyen mértékű hiány felborítaná a költségvetési mérleget. Következménye, hogy nem jöhetne létre megállapodás a Valuta Alap és hazánk között.

Az elnökség tételesen elemezte a kialakult helyzet okait. Ezek a következők:

— a központi költségvetés még ma sem vette át a szociálpolitika körébe tartozó legfőbb elemeket,

— a 100 milliárd kinnlevőség behajtása nem halad a kívánt mértékben,

— szűkíti az önkormányzat mozgásterét a vagyonátadás elhúzódása,

— lassan halad a két biztosítási alap szétválasztása,

— erősödnek a rendszeren belüli feszültségek a bevételek és a kiadások között.

A felsoroltak ugyan nehezítik a költségvetés kiszámíthatóságát, de még mindig relatíve jobb, mint az egészségbiztosítási ágazaté.

A kialakult helyzeten lehet változtatni. Ahhoz, hogy konszolidálódjanak az alapok, több fordulós tárgyalásra került és kerül sor a kormányzattal.

Az önkormányzat kezdeményezi, hogy tartsák be az 1994. december 31-i határidőt a 300 milliárd forint vagyonátadásról. Ebben az évben kerüljön sor 100 milliárd értékű vagyonátadásra. Ennek forrása nem lehet egyetlen cég. Összetételét illetően lehet ingatlan, működő tőke, értékpapír. A kormány elfogadta egy vegyes bizottság felállítását, amely ezekkel a kérdésekkel fog foglalkozni.

A költségvetési hiányt sürgősen rendezni kell. Ennek járható útjai: *a kormány vállalja át a 31 milliárd forintot, ami a szociálpolitikai tételek 1994. évi kiadásai.* Ebben az évben a két alap által kibocsátásra kerülő 40 milliárd értékű kötvény esélyt jelent a költségvetési egyensúly megteremtéséhez. A költségvetési hiány ellenére az elnökség ragaszkodik a 4 százalékos nyugdíjemeléshez.

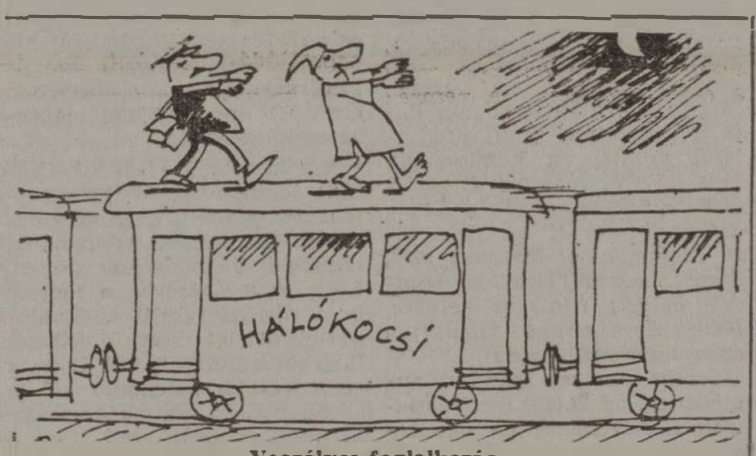
A tájékoztatóhoz több képviselő hozzászólt. Az előterjesztett elemzéssel és arra épülő további teendőkkel egyetértettek. Ugyanakkor többen kifogásolták az elnökségi ülések nyilvánosságának hiányát, mások arra figyelmeztettek, hogy a nyilvánosságnál vigyázni kell a szolgálati titoktartásra. Végül a tájékoztatót a közgyűlés egyhangúlag elfogadta.

Második napirendként a Nyugdíj-biztosítási Alap 1994. évi költségvetési tervezetét és ezzel összefüggő elemzéseket tárgyaltuk meg. A közgyűlés olyan álláspontra helyezkedett, hogy ezt az előterjesztést nem tekinti véglegesnek, nincs döntési helyzetben. Ezért nem ártana lefolytatni e témában egy előzetes konzultációt. Elvi jelentőségű döntés született a kiegészítő nyugdíjemelésről. *A kérdés csak az, hogy 9 hónap vagy 12 hónapra terjedjen ki a 4 százalékos emelés.* Abban mindenki egyetértett, hogy ebben a parlamentnek kell dönteni. Az érvényes törvény alapján, a nyugdíjaknak követni kell az aktív keresők nettó bérének alakulását. Az inflációs előrejelzések indokolják az évi 4 százalékos kiegészítő nyugdíjemelést.

Napirenden szerepelt a világbanki hitel. Voltak, akik megkérdőjelezték szükség van-e erre a hitelre, mások rákérdeztek, mire fordítjuk a hitelt. Volt, aki úgy foglalt állást, hogy akkor döntsön ebben a kérdésben a közgyűlés, amikor áttekinthető a szakértői anyag és a képviselők rendelkezésére áll. A vitában elhangzottak figyelembevételével a tájékoztatót a közgyűlés elfogadta. Nagy vita bontakozott ki az alapszabály-tervezetről is.

Mint önkormányzati képviselő kötelességemnek tartom, hogy e lap hasábjain választóimat rendszeresen tájékoztassam a Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat munkájáról, a közgyűlésen hozott határozatokról. Ezúton arra kérem választóimat, hogy társadalombiztosítási ügyekben — legyenek azok egyéni vagy közösségi — elsősorban nyugdíjasokat érintő problémákkal forduljanak hozzám bizalommal, személyesen vagy írásban. Lehet a Magyar Vasutas szerkesztősége útján is.

Győri István
VSz alelnök
nyugdíj-biztosítási
önkormányzati képviselő



Veszélyes foglalkozás
(Rák Béla rajza)

Az MSZOSZ a nyugdíjbiztosításról

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége a társadalombiztosítási választásokra úgy tekint, mint az 1990-es parlamenti választások utáni legjelentősebb belpolitikai eseményre. Ez a választás nem egyszerűen csak a társadalombiztosítási önkormányzati képviselők választása. Az egész magyar társadalomnak lehetősége nyílott, hogy kinyilvánítsa akaratát, véleményét a civil társadalom megszervezéséről, annak legnagyobb szervezetei, a szakszervezetek támogatásáról, szándékát az általa finanszírozott pénzalapok sorsába történő beleszólásról.

Az MSZOSZ olyan új, állami garanciával működő, kötelező és általános nyugdíjrendszer kialakítását tartja indokoltnak, amely a szolidaritás elvét is megőrizve elősegíti a biztosítási elv megfelelő érvényesülését is. Ennek érdekében fokozatosan meg kell teremteni annak feltételeit, hogy:

— a nyugdíjra való jogosultsághoz szükséges minimális szolgálati idő és a mindenkori minimális bér alapján számított nyugdíj egy minimálisan elfogadható megélhetést biztosítson,

— a nyugdíj-megállapítás alapjául a mainál erőteljesebben a befizetett járulék összege szolgáljon,

— a már megállapított nyugellátások értékmegőrzése legalább a mindenkori nettó munkajövedelmek növekedésének megfelelően történjen,

— a régen megállapított alacsony nyugdíjak felemelése megtörténjen.

1. A fentiekben körvonalazott legalapvetőbb törekvések érdekében új nyugdíjtörvényre van szükség. Az új nyugdíjtörvény:

— tegye hosszabb távon is tervezhetővé és kiszámíthatóvá a nyugdíjba vonulás feltételeit. Garantálja, hogy menet közben a feltételek kedvezőtlenül nem változnak,

— tartalmazza a már megállapított nyugdíjak értékének megőrzésére vonatkozó garanciákat, továbbá az értékmegőrzés konkrét módját.

— szolgálati időként vegye figyelembe minden biztosítottként ledolgozott, illetve eltöltött időt, változatlanul ismerje el a gyermeknevelés és a tanulás mai kedvezményeit, jelölje meg ennek finanszírozási forrásait,

— biztosítsa, hogy az ellátások kiszámításának alapjául szolgáló összegekbe minden olyan jövedelem teljes egészében beszámítson, amely után járulékot kell fizetni,

— korszerűsítse az egészségre ártalmas és veszélyes munkát végzők kedvezményeinek szabályait,

— tegye igazságosabbá az özvegyi nyugdíjrendszert.

2. A nyugdíjkorhatár emelésével kapcsolatos konkrét döntéseket részben felül kell vizsgálni, részben a konkrét szabályokat (átmeneti időszak, választhatóság stb.) úgy megalkotni, hogy az összhangban legyen a foglalkoztatási helyzettel, az érintett korosztályok egészségi állapotával.

Növekvő munkanélküliség és romló egészségi helyzetben az MSZOSZ nem támogat nyugdíjkorhatár-emelést.

3. Az önkormányzat — az új nyugdíjtörvényben foglaltak figyelembevételével, annak elkészültéig nyilvánosan rögzített elvek és módszerek alapján — évente tegyen javaslatot a nyugdíjak emelésére.

4. Az önkormányzat a Nyugdíj-biztosítási Alappal történő hatékony gazdálkodás, a finanszírozási feszültségek enyhítése érdekében megalakulását követően tegyen javaslatot a nem nyugdíjbiztosítás körébe tartozó szociális támogatások állami költségvetésnek történő átadására.

5. Az önkormányzat megalakulását követően dolgozza ki a helyi, regionális nyugdíj-biztosítási önkormányzatok létrehozásának szabályait.

6. Az önkormányzat rendszeresen tájékoztassa a közvéleményt a Nyugdíj-biztosítási Alap helyzetéről, a soron lévő teendőkről.

7. A társadalombiztosítás, ezen belül a nyugdíj-biztosítási önkormányzat nemzetközi kapcsolatai a magyar társadalombiztosítási rendszer korszerűsítése érdekében megszerezhető ismereteket, a külföldi tartozásokhoz történő hozzájárulás feltételeinek javítását szolgálja.

Aranyjelvényes aktivista

Lukács Istvánné 1957 elején távirászként került a vasúthoz Kisterenye állomásra, majd később letette a személypénztárosi vizsgát, és a nyugdíjazásig ebben a beosztásban Salgótarján állomáson dolgozott. A helyi alapszervezetnél bizalmi, nőfelelős, bizottsági és területbizottsági tagként is dolgozott. Korábban a Szakszervezeti Munkáért ezüst és arany fokozat, valamint oklevél kitüntetésben is részesült.

A 43. vasutasnap alkalmából a Vasutasok Szakszervezete aranyjelvényét vehette át, a szakszervezeti mozgalomban kifejtett többéves eredményes munkája elismeréséül. Férje szintén a MÁV-nál, Salgótarján állomáson fuvardíjszámfejtőként dolgozik. Neki még hét éve van az öregségi nyugdíjig.

Szűcs Ferenc

Hét kérdés Sándor Lászlóhoz, az MSZOSZ alelnökéhez

Mi jut eszébe arról, hogy...

Könnyű lenne megelégedni az értelmező szótári megfogalmazással, hogy a szakszervezet nem más, mint a munkabérből élők érdekvédelmi szervezete, amely ugyanannak a szakmának, iparágnak a munkavállalóit egyesíti, a hatékonyabb közös fellépés érdekében. A hétköznapok bonyolult valósága azonban szegényessé teszi ezt a vegytiszta meghatározást. Nem elég, hogy az elmúlt években maguk a szervezetek alaposan átalakultak Magyarországon, a klasszikus alapfeladat, az érdekvédelem is jócskán felértékelődött.

Dr. Sándor László, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének alelnöke szerint érdemes vázlatosan áttekinteni, hogyan is állnak az ügyek. Hogy minél több dolgot érinthessünk, az alelnök rá állt arra, legyen ez a mostani afféle asszociációs interjú. Vagyis egy-egy „feldobott" címszó, fogalom kapcsán elmondja mindazt, amit a legfontosabbnak tart.

— *Akkor kezdjük. Magyar szakszervezetek...*

— Nos, ha Magyarország valóban a piacgazdaság útjára lép, az együtt jár azzal is, hogy a tulajdonnal nem rendelkezők jelentős rétegének fel kell készülnie egy keményedő feltételek melletti bérmunkáslétre. Az ebből fakadó kiszolgáltatottság ellen még nem találtak ki jobbat, mint a munkavállalók szerveződését, a szakszervezetet. Ez még ma is működőképes. Hogy mit érnek el ezek a szervezetek ma már elsősorban attól függ, milyen szintű a dolgozókat képviselők szakmai felkészültsége. Mert a „másik oldal" el kell ismerni, ebből a szempontból jól áll. A meglehetősen atomizálódott magyar szakszervezeti mozgalomban éppen ezért inkább az együttműködés csatornáit kellene építgetni, mint a jogos vagy kevésbé jogos ellentéteket élezni. Valószínű, hogy újra végig kell járnunk a szakszervezetek fejlődésének „történelmi" útját, de azért a modern Európa tapasztalataira figyelve sok gödröt kikerülhetnénk.

— *Üzemi, közalkalmazotti tanácsok...*

— Nemzetközi tapasztalat, hogy az üzemi tanácsok intézménye a demokrácia fejlettebb szintjén jelenik meg, erős érdekérvényesítő rendszerrel a háttérben. A munkavállalók ily módon közvetlenül beleszólhatnak munkahelyük ügyeibe, és ez nagyon jó dolog. Az már kevésbé, hogy egyesek a most megválasztott tanácsokat és a szakszervezeteket szembe akarják fordítani egymással. Kevés sikerre számíthatnak, hiszen a tanácsokba beválasztott munkavállalók döntő többsége együttal a szakszervezetek „krémje". Az általuk megvalósítható „kettős érdekvédelem" csak hasznára válhat a dolgozóknak.

— *Szociális biztonság...*

— Bonyolult, összetett kérdés, gondolom, ez nem nagy felfedezés... Komoly gondot jelent, ha egy ilyen-olyan gazdasági alapon, de mégiscsak kialakult szociális biztonság megrendül, mert időközben teljesen átalakultak a gazdálkodás feltételei, csökkenő teljesítményeket, csökkenő jövedelmeket hozva magukkal. A szűkülő forrásokból kellene a korábban megszokott szintet biztosítani. Nagy kérdés, hogy ebből mekkora részt lehet a gazdaság élénkítésére fordítani, ami ugye a jövő szempontjából fontos, és mekkorát az egyes ember jólétére? Az egyéntől, aki joggal mondja, hogy egyszer él, ezért most szeretne jobban élni, mekkora áldozatot követelhetünk? A helyes arányokra lelni iszonyatosan nehéz. Az azonban biztos, hogy egy társadalom sohasem lehet a kísérletek színtere, mert szerencsétlen dolog, ha csak akkor derül ki egy intézkedésről, hogy az már meghaladja az emberek tűrőképességét, amikor bevezettük. A szakszervezetek is azt szeretnék, hogy az országnak működőképes gazdasága legyen. De eközben semmiképpen sem lehet megfeledkezni arról, hogy a megfelelő társadalmi minimumot mindenki számára elérhetővé kell tenni. Sajnos, ez már ma sincs így, ezért a szakszervezeteknek a kőkemény harcot is vállalniuk kell a lemaradókért.

— *Munkanélküliség...*

— Mást jelent társadalmi szinten és mást annál az egyénnél, aki megéli. A szakszervezeteknek csakis a teljes foglalkoztatottság megközelítése lehet a cél, elérni azonban sajnos lehetetlen. A 600-700 ezres munkanélküli tömeg önmagában nem minősíti a helyzetet, a fő baj az, hogy egyre kisebb a mozgás ezen a körön belül. Egyre többen válnak közülük tartósan állástalanná, mások átkerülnek a szociális ellátásban részesülők közé, s közben szinte semmi esélyük nincs, hogy újra munkát találjanak. Ilyen állapotok mellett bűn a nyugdíjkorhatár emelésével a munkaerőpiaci kínálatot bővíteni!

— *Nyugdíjak, nyugdíjasok...*

— Nem csupán a társadalombiztosítás egyik tételéről van szó, hanem egy különösen érzékeny területről, amely sem a nyugdíjasok, sem a társadalombiztosítás számára nem kedvező. Ezt már toldozgatni-foldozgatni nem érdemes, globális változtatásra van szükség. Olyan új nyugdíjrendszerre, amely jobban igazodik a járulékfizetés időtartamához, a befizetett összeghez, az egész életpályához. Az átalakításhoz idő kell, addig is minimális követelménynek tartjuk, hogy a nyugdíjak minden évben ugyanolyan arányban növekedjenek, mint a nettó keresetek. A nemrég elhatározott újabb négyszázalékos emelésről már ennek a jegyében született döntés.

— *Társadalombiztosítási önkormányzatok...*

— Sokan még az érvényes szavazásban sem bíztak, a két önkormányzat mégis sikeresen létrejött. A megalakulás utáni egy hónapban már a társadalombiztosítás alapproblémáit is érintő jelentős elmozdulásokról adhatunk számot. Közel két év késéssel ugyan, de az év végéig 100 milliárdos vagyon tulajdonosai leszünk — nem kezelői, ahogyan az törvényellenesen felmerült! Jövőre a kellő ütemben folytatódik az átadás, hogy 1994 végéig már mi gazdálkodhassunk a 300 milliárddal. Eredménnyel folynak azok a tárgyalások is, amelyek az állami szociálpolitikai feladatok tb által finanszírozott részének átadásáról szólnak. A tb kinnlévőségeinek behajtása már nehezebb. A költségvetési intézmények tartozásainak rendezése szintén az államra vár, a vállalkozói szféránál a behajtás jogi megtámogatását szeretnék elérni, akár úgy, hogy a tartozások fejében újabb tulajdonokhoz jussunk... Ezeknek a feladatoknak az együttes megoldása kell ahhoz, hogy viszonylag rövid időn belül konszolidált tb-alapokban tudjunk gondolkodni.

— *Tb-önkormányzati elnökök, tagok, javadalmazása...*

— Már-már politikai ihletettségű támadások rejlenek a sok helytelen vagy félreértelmezett információban, amelyek ezzel kapcsolatban egyes sajtótermékekben megjelentek. Vannak, akik nehezen viselik el, hogy az önkormányzatok képesnek látszanak megvalósítani a szükséges társadalombiztosítási reformot, s ehhez a munkához a korábbi ígéreteknek megfelelően intenzíven hozzáláttak. Nem értem tagtársunk azon megnyilatkozását sem, hogy számára már minden előre eldöntöttnek tűnt az önkormányzat legutóbbi ülésén. Holott csupán arról volt szó, hogy az elnökség elvégezte azt a feladatot, amellyel az alakuló közgyűlés megbízta. A végső döntést mindenről a július 30-i közgyűlés hozza! A kiragadott javadalmazási kérdések sem úgy néznek ki, mint ahogy az újságok hasábjain megjelentek. Az alapszabályban rögzíteni kell a működési rendhez kapcsolódó dolgokat, azt is hogy ki, milyen munkáért, milyen címen, milyen összeget kaphat. Ez nem személyekhez kötődik, hanem hosszú távra szól. Azt határozza meg például, hogy az önkormányzati tisztségviselő vagy tag milyen juttatásban részesíthető, ha munkáját főállásban végzi. Természetesen senki nem akar „két fizetést" felvenni! Az, hogy az illető főmunkahelye igényelheti a kieső munkaidőre járó bér átutalását, azt hiszem, természetes. Az egyéb költségtérítési szabályok pedig nem különböznek más, magyarországi szervezetek gyakorlatától.

Török J. Tibor

Szocialista-szociáldemokrata platform az MSZOSZ-ben

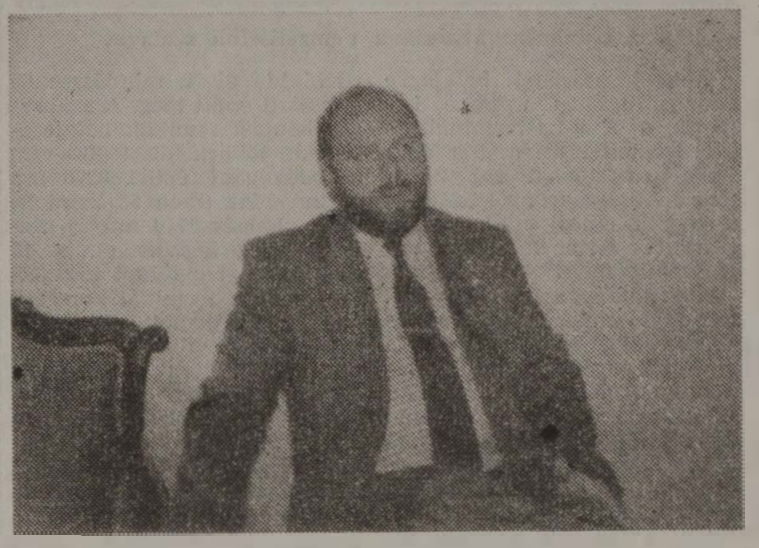
(Folytatás az 1. oldalról.)

zet által képviselt munkavállalói érdekek leghatékonyabb eszközének. Nem valamiféle nosztalgia okán, hanem — többek között — nyugat-európai tapasztalataim alapján. Ne felejtsük el, hogy a '60-es, '70-es évtizedekben azokban az országokban alakult ki imponáló és általános jólét — Németországban, Ausztriában, Svédországban —, ahol szociáldemokraták kormányoztak.

— Nálunk — mint tapasztaltuk — másként alakultak a dolgok, bár a hatvanas években és a hetvenes évek elején még kevésbé érződtek a később jelentkező problémák.

— Attól, hogy egy politikai értékrend Európa keleti felében lejáratódott, még nem szükségszerű, hogy egy másik értékrendhez viszonyítva ne állja meg a helyét. Más dolog a baloldali értékek hordozójának lenni egy többpártrendszerű parlamenti demokráciában, mint a korábbi kelet-közép-európai államalakulatokban.

Számolni kell azzal a realitással is, hogy az egyenlősdi szemléletével együtt mély gyökeret eresztett az egyenlőség eszménye, s a jelenleg megmutatkozó jövedelmi, vagyoni különbségeket nehezen tolerálják az emberek. A baloldal által fenntartani kívánt állami gondoskodásra is még jóideig szükség lesz, legalábbis addig, amíg az emberek nem tanulják meg, hogy a piacgazdaság körülményei között érvényesülni tudjanak.



— Miért éppen most került sor a platform létrehozására?

— El kellett telnie egy kis időnek 1990 óta, hogy oldódjanak a baloldalisággal szembeni görcsök, elfogultságok, amelyek az államszocialista rendszerrel való — joggal elítélt — összefonódásából származtak. Az állampárti maradványként jegyzett és gyanakvással kezelt szakszervezetek esetében 1990 táján eléggé nehéz lett volna deklarálni a baloldaliságot. Viszont a politikai nézetrendszerek megjelenítésére ma már mindenképpen szükség van, mégpedig úgy, hogy ezek a szakszervezeten belül és egyidejűleg jelenhessenek meg.

— Hogyan?

— Véleményem szerint a munkavállalók alapvetően kétfajta ideológiához kötődhetnek: a tradicionális kereszténydemokrata, keresztény-szocialista ideológiához és a szocialista-szociáldemokrata eszmerendszerhez. Bizonyos tere lehet esetleg a liberális szellemiségnek is. Az általában jellemző két főirányzat azonban meggyőződésem szerint a szocialista-szociáldemokrata és a kereszténydemokrata lesz. Ezt valószínűsíti az, hogy mindkét irányzat lényegi eleme, a humanizmus, és a szakszervezeti mozgalom alapvető tartalma is az emberről való gondoskodás, az embercentrikusság. Ezért tulajdonképpen nincs is nagy távolság a két fő irányzat között.

Ha a különböző irányzatok szerencsés körülmények között, egy szervezeten belül jeleníthetők meg — mint például Ausztriában —, akkor elkerülhető, hogy a különböző ideológiák mentén önálló szakszervezetek jöjjenek létre és a munkavállalók megosztottsága ezen keresztül intézményesüljön. A többféle ideológiát felvállaló szervezet által képviselve érezheti jól magát bármely munkavállaló, s az egyes platformok a pártokkal is szorosabb kapcsolatra képesek, mint egy arctalan, sehova sem tartozó szakszervezeti tömörülés.

— Miképpen működik majd a platform, mire számíthatunk tevékenységében?

— Két vonulat lesz a jellemző működésében. Az egyik: a parlamenti választások során megfelelő pártok — és azok jelöltjei — támogatása, a másik pedig az érdekérvényesítés az aktuálpolitikában, az adott platformnak megfelelő értékrend szempontjából. A platformok léte, működése folyamatos kapcsolatot jelent, érdekérvényesítési lehetőséget kínál a pártok parlamenti tevékenységén keresztül is.

Ami a tagsági viszonyt illeti: előbb-utóbb mindenkinek színt kell vallania, legalábbis saját magával szemben. A platform lehetőséget nyújt ahhoz, hogy mindenki kifejezhesse azonosulását a számára legrokonszenvesebb értékrenddel. A konkrét működési forma majd kiforrja magát. Nincsenek merev keretek, a gyakorlat majd kitermeli a legcélszerűbb módszereket.

— A platformok létrejötte nem veszélyezteti az egységet, nem hat a közös fellépés ellen?

— Éppen a platformok megjelenése az, amely megakadályozhatja a szétszakadást a különböző ideológiák mentén. Másrészt a szakszervezet olyan, mint egy kis parlament, amely akkor jó, ha sokszínű, hiszen az egyes értékrendek csak egymáshoz képest, egymáshoz viszonyítva tudják tételezni magukat. Ami a munkavállalói érdekeket illeti: nem valószínű, hogy az sokféleképpen megfogalmazható. Az egyes ideológiák, pártok, platformok különböző utakat, módokat kínálnak ennek az érdeknek az érvényesítésére. A kollektív bölcsesség dönti majd el, hogy melyik út bizonyul kívánatosnak, és melyik járhatónak. Ami persze nem feltétlenül zárja ki egymást.

— Mi várható a Vasutasok Szakszervezetében?

— A vasutasok sem tudják megspórolni maguknak a színvallást. El kell dönteniök, hogy melyik politikai erő mutatja fel a legjobb megoldásokat a vasút talpraállításában és saját maguk boldogulásában. Közvetve arról is dönteni kell, hogy milyen irányba haladjon az ország. A szakszervezetek általában és a VSz a MÁV-on belül a legnagyobb szervezett erőt jelentik, ezért nem lehet közömbös számunkra a jövő évi parlamenti választás kimenetele. A platformosulás megkönnyíti ebben az aktív közreműködést, hiszen tisztább, áttekinthetőbb politikai viszonyokat teremt, s egyben erősebb kötődést jelent az egyén számára. A mai szétesett, atomizálódó társadalomban ez is nagyon sokat jelent.

Ne felejtsük: a szakszervezetek hagyományos funkciója a közösségteremtés, a kohéziós erő kifejezése, hiszen az érdekérvényesítésnek csak a munkavállalók együttes fellépésével van esélye. A platformok létrejötte és érdemi működése ezt az érzést és felfogást erősítheti.

Kárpáti Sándor

Gyereket nevelni „főállásban" is lehet

(Folytatás az 1. oldalról.)

kisebb gyermek a 8. életévét betöltötte (abban az esetben két évvel meghosszabbítható), vagy ha két kiskorú gyermek mellett oktatási intézmény nappali tagozatán tanuló gyermek is van a családban. Ez utóbbi esetben a kérelemhez az oktatási intézmény igazolását is csatolni kell, a tanulói viszony fennállásáról. A méltányossági döntés előkészítése érdekében a jegyzőnek környezettanulmányt kell készíteni. A kérelmezőnek természetesen biztosítania kell a környezettanulmány eredményes elvégzését.

Ugyancsak új szociális ellátási fajta a beteg gyerek ápolása, gondozása céljából *a szociális törvény alapján bevezetett ápolási díj.*

Ápolási díjra jogosult a jegyes kivételével valamennyi hozzátartozó, ha az önmaga ellátására szoruló hétévesnél idősebb, de tizennyolc évesnél fiatalabb, súlyosan fogyatékos beteg gyermek ápolását ellátja.

Nem állapítanak meg ápolási díjat, ha a gyermek két hónapot meghaladóan nevelési-oktatási, egészségügyi vagy szociális intézményi ellátásban részesül. Ugyanilyen elbírálás alá esik, ha a jogosult terhességi-gyermekágyi segélyben, gyermekgondozási segélyben, gyermeknevelési támogatásban, táppénzben, baleseti táppénzben részesül. Kizáró tényező az is, ha az ápolási díjra jogosult nyugellátásban, illetőleg nyugdíjszerű ellátásban vagy munkanélküli ellátásban részesül, továbbá az is, ha az ápolási díjra jogosult munkát végez és munkaideje havi teljes munkaidő felét meghaladja.

Az ápolási díj összegét a települési önkormányzat képviselő-testülete állapítja meg, azonban összege nem lehet kevesebb az öregségi nyugdíj legkisebb összegénél. Az ápolási díjból 6 százalékos nyugdíjjárulékot kell levonni. Az ápolási díj iránti kérelmet a települési önkormányzathoz kell benyújtani. A kérelemhez csatolni kel a házi gyermekorvos arra vonatkozó szakvéleményét, hogy a gyermek súlyosan fogyatékos.

A szociális törvény új módon szabályozta a lakásfenntartási támogatást. Ennek értelmében a települési önkormányzat lakásfenntartási támogatást nyújthat annak a családnak vagy személynek, aki a településen elismert minimáliis lakásnagyságot és minőséget meg nem haladó lakásban vagy nem lakás céljára szolgáló helyiségben lakik és lakás hasznosításából származó jövedelemmel nem rendelkezik.

Különösen indokolt a lakásfenntartási támogatás akkor, ha a lakásfenntartás indokolt költségei elérik vagy meghaladják az egy háztartásban élő közeli hozzátartozók és a lakásigény mértékének meghatározásánál figyelembe vett más személyek összjövedelmének 35 százalékát, és az egy főre jutó havi jövedelem nem haladja meg az öregségi nyugdíj mindenkori legkisebb összegének kétszeresét.

A lakásfenntartási kiadások körében figyelembe kell venni a lakbért vagy albérleti díjat, a lakáscélú pénzintézeti kölcsön törlesztő részletét, a fűtés díját, illetve költségeit, a csatornahasználati díjat, a szemétszállítás költségeit, valamint az önkormányzat rendeletében meghatározott mértékig a villanyáram, a víz- és gázfogyasztás költségeit. Az önkormányzat rendeletében lakáskarbantartási költségek figyelembevételét is előírhatja.

Lakásfenntartási támogatás ugyanazon lakásra csak egy jogosultnak állapítható meg, függetlenül a lakásban élő személyek és háztartások számától.

A megállapított támogatás egy évre szól, a kérelem megújítható. A támogatás célja, hogy az arra rászorultaknál a lakhatás feltételeit biztosítsa.

Széles kört érint a szociális törvény új rendelkezése, mely azon munkanélküliek támogatását szolgálja, akik munkanélküli járadékra már nem jogosultak. Ennek keretében a települési önkormányzat a megélhetése alapjául szolgáló jövedelem pótlására támogatásban részesíti azt a munkanélkülit, akinek családjában az egy főre jutó havi jövedelem nem haladja meg az öregségi nyugdíj mindenkori legkisebb összegének 80 százalékát.

A jövedelempótló-támogatás iránti kérelemhez csatolni kell a munkaügyi központ igazolását arról, hogy a kérelmezőt munkanélküliként nyilvántartja, és a kérelmező a foglalkoztatási törvény alapján járó ellátásokat már kimerítette. A megállapított támogatás feltételeinek fennállását az ellátást megállapító önkormányzat évente felülvizsgálja.

Dr. Garabon Sándor

Átadták a kiskundorozsmai Ro—La-terminált

(Folytatás az 1. oldalról)

sel együtt 5 hónap alatt megvalósult. Majd így folytatta:

— *Az új terminál elkészülte nagy lépést jelent a fejlődésben, nemcsak a MÁV Rt., hanem az ország számára is.* E beruházás lehetővé teszi, hogy a 24 speciális alacsony rakfelületű kocsiból álló 4 pár szerelvény évente 60 ezer kamiont emeljen át az országon. A terminál teljes befejezése biztosítja a műszaki hátteret, hogy más irányokba is megindulhasson a forgalom. Tervezzük, hogy Lenti és Szeged között, a roman, bolgár, olasz, szlovén forgalmat visszük vasútra. Megindult a Budapest—Ljubljana Ro—La-forgalom, melyet Olaszország, illetve Záhony felé tervezünk kibővíteni.

Tomcsányi István, a HUNGAROKOMBI ügyvezető igazgatója a kamionforgalom felkészüléséről tett jelentést.

Schamschula György közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter ünnepi beszédében nagy jelentőséget tulajdonított annak a ténynek, hogy a kiskundorozsmai terminál az első, kormányzati támogatásból megvalósult beruházás.

— Azért fáradozunk, hogy megmentsük Magyarország útjait a nyomasztó kamionforgalomtól, csökkentsük a baleseteket és mentesítsük a lakosságot a környezeti ártalomtól — mondotta összegezésül a miniszter. Szólt arról is, hogy a kamionok vasúton való átvitele érdekében tovább kívánnak lépni, s terveik szerint a jövőben a kamionforgalom 20 százalékának útvonala a vasút lesz. *Több európai kisországgal közös tranzit- és közlekedéspolitika kialakítását tervezik.*

A miniszter átvágja a nemzetiszínű szalagot

Ünnepi beszédét befejezve szalagátvágással üzembe helyezte a Ro—La-terminált, s azt üzemeltetésre átadta *Tóth Imre* igazgatónak. Ezt követően felbúgtak a kamionok motorjai, majd egymás után gördültek fel az indulásra váró szerelvényre.

A kiskundorozsmai Ro—La-terminál létrehozásában és beüzemelésében kiemelkedő munkát végzőknek kitüntetéseket, elismeréseket adtak át. A „Közlekedésért" szakmai érem kitüntetést kapta: *Ábrahám Lajos* igazgatóhelyettes (Szeged), *dr. Csaba Attila* miniszteri főtanácsos (KHVM), *Horváth György* műszaki ellenőr (Szeged) és *Völgyi Miklós* főosztályvezető-helyettes (Vezérig.). A MÁV vezérigazgatója 11 főt pénzjutalomban részesített, míg 7-en Igazgatói Dicséretet vettek át.

S végül egy-két érdekesség az új terminálról. Rendkívül rövid idő alatt, mindössze 68 nap alatt épült meg. A szükséges bontási munkák befejezése után többek között 925 vfm rakodóvágány épült, 8270 nm új burkolat (ezen 53 kamionállás van) és 2710 nm új aszfaltszőnyeg készült el, s 13 ezer köbméter földet mozgattak meg. A terminál korszerű térvilágítást kapott, a rakodóvágány fölé villamos felsővezetéket építettek és elkészültek a szükséges biztosítóberendezési, távközlési összekötetések (telefax, telex és számítógépek). A MÁV, a VÁM szakemberei részére megfelelő elhelyezést biztosítottak, a gépkocsivezetők részére pedig várakozó és szociális helyiségeket alakítottak ki. A munka kivitelezője a MÁV szentesi Vasút, Híd- és Mélyépítő Kft.-je volt, több alvállalkozó közreműködésével.

Gellért József

125 éves a Magyar Államvasutak (3.)

Tolnay Lajos a legelső elnök-igazgató

Gróf Mikó Imrétől — 1870. április 21-én — az a *Gorove István* vette át a közmunka- és közlekedési minisztérium irányítását, akit őfelsége, *Deák Ferenc* bölcs tanácsára, 1867-ben, a kiegyezés első kormányába földművelési, ipari és kereskedelmi miniszternek nevezett ki. A korabeli újságok így jellemezték őt: *„Magyarország történetében egyik legjelentősebb korszak Gorove István közgazdasági minisztersége. Nagy látókörű ember lévén, munkatársainak megválasztásában mutatta meg kitűnő tehetségét. Gazdasági cikkei jelentek meg a hírlapok hasábjain. Ezenkívül a javaslat egy új vámtarifa tárgyában című tanulmánya keltett nagy feltűnést."*

Állását *Horváth Boldizsár* igazságügy-miniszterrel egy időben a muncipális törvény megszavazása alkalmával hagyta el, melyet a benne foglalt liberális rendelkezések miatt nem tartott összeférhetőnek. Élete végéig nagy erőssége volt a kormánypártnak, de egészsége és életereje lassan hanyatlott, ezért a nyilvános szerepléstől fokozatosan visszavonult.

Gorove Istvántól egy év és két hónap után, 1871. június 21-én, *gróf Tisza Lajos*, a későbbi miniszterelnök, *Tisza Kálmán* öccse vette át a tárca irányítását. A vasútépítés az ő miniszterségé alatt érte el csúcspontját. Az újonnan üzembe helyezett vasútvonalak száma önmagáért beszél: *1871-ben 924, a következő évben 972, majd 1873-ban 866 kilométer hosszú vonal épült.* Igaz, hogy ezeknek a vasútvonalaknak a törvényjavaslatai nagyobbrészt gróf Mikó Imre és Gorove István miniszterségé idején kerültek a törvényhozás elé. Ez azonban cseppet sem kisebbíti Tisza Lajos érdemeit. A gyorsütemben épült vasútvonalak üzembehelyezésével alaposan felduzzadt minisztériumi ügyintézés és újabb vasutak törvényjavaslatai az ő miniszterségé alatt zökkenőmentesen mentek végbe. Ő hagyta jóvá a legelső magyar szolgálati és illetményszabályzatot. S ugyancsak *az ő nevéhez fűződik a MÁV vasútépítés- és üzletkezelésének az egyesítése.*

A m. kir. államvasutak legelső magyar nyelvű szolgálati és illetményszabályzata 1872. augusztus 1-jén lépett érvénybe. Az átszervezett MÁV első üzletigazgatósága pedig alakilag már 1872. július 1-jén, ám a valóságban augusztus 1-jén kezdte meg működését. Első elnök-igazgatója *Tolnay Lajos* volt. Gazdag vasúti pályafutása az ellentmondásoktól sem volt mentes.

Tanulmányainak a befejezése után, mint mérnök, az 1862-ben épülő *pest—losonci* vasút építésénél helyezkedett el. Onnan 1865-ben a *kassa—oderbergi* vasúthoz szerződött, ahol hamarosan főmérnök lett. 1870 végén pedig — 33 évesen — a *duna—drávai* vasút igazgatójává nevezték ki. Abban az időben Gorove István közmunka és közlekedési miniszter felfogásával nem egyezett, hogy a vasútépítések ügye idegenek kezében van. Talpig becsületes, magyar ember lévén a vasútépítészeti igazgatóság vezetőjét, a német ajkú *Thommer Achillest* leváltotta és helyébe Tolnay Lajost nevezte ki. Alig egy év múltán, 1872-ben újabb előléptetés következett. Gróf Tisza Lajos miniszter rendeletére a vasútépítészeti igazgatóság A osztálya beolvadt a MÁV üzletigazgatóságába, és a m. kir. államvasutak üzletigazgatósága néven önállósult, míg a vasútépítészet B osztályt, mint mellérendelt m. kir. vasútépítészeti főfelügyelőséget a társulati pályák építési felügyeletével bízták meg.

Amikor átvette a MÁV vezetését, az országban már 5000, az államvasutaknak pedig mindössze 400 kilométer hosszú vasútvonala volt. Neki jutott osztályrészül, hogy nemcsak vezetnie kellett a gondjaira bízott szervezetet, hanem ki kellett alakítani az önálló vasútpolitikát. Abban az időben, előljárói utasítás nélkül, a minisztérium ellenére, ez nem volt könnyű feladat. De ő megoldotta.

A magyar vasúthálózatban akkor még volt egy idegen érdekeket szolgáló *cs. kir. szabad osztrák államvasút*, mely nyugati fővonala révén, az egész magyar vasúti közlekedést dirigálni akarta. Tolnaynak minden erejére szüksége volt a kamatgaranciás *„vasútfoszlányok"* egyesítésére és az osztrák vasút vezető szerepének megdöntésére. *Olyan magyar vasútpolitikát alakított ki, amiről azokban az években nagyon sokan álmodni sem mertek.* Egyik merész tervének volt az eredménye az 1882. évi kiegyezés. *(Nem tévesztendő össze az 1867. évivel. A szerző.)* melyben már az államosítást az osztrák—magyar államvasút magyar vonalára nézve 1895-től kezdve biztosították.

Tolnay Lajost a nemzeti célok megvalósítása irányította minden cselekedetében. A *tiszavidéki vasút* megszerzése is az ő érdeme. Ugyszintén a *duna—drávai vasút* állami kezelésbe vétele, a *pécsi vasút* biztosítása, a *pest—zimonyi vasút* megszavazása. Elnöksége idején *Rochlitz Gyula* tervei alapján épült — az 1884. augusztus 16-án felavatott — budapesti központi pályaudvar, amelyet ma Keleti pályaudvarként ismerünk.

Olyan ember volt, akinek a hatalmat és a tekintélyt csak jelképesen adták. A többit ő teremtette meg magának. Az ő hatalma a tudásra és a szeretetre épült. *A MÁV holnapjának alapítója, a vasúti szemelyzet megértő atyja, Széchenyi élő szelleme volt.* Ezért keltett országszerte nagy megdöbbenést, amikor hire ment, Tolnay Lajos tizenhárom év után, melyet életéből a m. kir. államvasutaknak szentelt, távozik beosztásából.

Hogy 48 évesen miért kellett a MÁV élérő távoznia?

Korabeli sajtócikkek szerint azért, *mert egyre „veszélyesebb" dolgokat művelt.* Intézkedései miatt a német nyelvű újságok már korábban piszkálni kezdték. Felülről pedig egyre gyakrabban figyelmeztették: *ha ismét meglepetést szerez, személyesen teszik felelőssé.* Egyebek között a központi (Keleti) pályaudvar magasra rúgó építési költségeit is tőle kérték számon.

Az intrikák ellen és a maga igazáért harcoló Tolnay Lajos *Baross Gáborral is szembekerült.* Helyzetét végül is a vasminiszter átszervezési javaslatával tették lehetetlenné. E javaslat szerint a MÁV vezetését négy igazgató között osztották fel. Tolnaynak nem volt más hátra, mint lemondani. *Kemény Gábor* báró miniszter őszinte köszönetével állásából felmentették és évi 3000 forinttal nyugdíjazták. 1918. április 21-én 81 éves korában halt meg Budapesten. A Kerepesi temetőben (a Krajcsovics család sírboltjában) alussza örök álmát.

A MÁV első elnök-igazgatójának nem kevesebb érdemei vannak, mint a kis „állampályából" nagy és tekintélyes vasutat épített, a magyar nemzetnek pedig egész Európában tiszteletet, elismerést szerzett. Egyszóval, *a MÁV történetében Tolnay Lajos korszakot alkotott.* Nevét mégis homály fedi.

Visi Ferenc

★

IRODALOM:

Miklós Imre: A Magyar vasutasság oknyomozó története, Újhelyi Géza: A Vasútügy története.

Kormányhatározat alapján

Biztonsági szabályzatok léptek hatályba

Az 1071/1991. (XII. 27.) kormány számú határozata alapján ágazati biztonsági szabályzatokat kellett kidolgozni. Ennek sorába tartoznak a 17/1993. (VII. 1.) KHVM számú rendeletével hatályba léptetett *„Az egyes veszélyes tevékenységek biztonsági követelményeiről szóló szabályzatok".*

A vasúti közlekedést közvetlenül érintik a vasútüzemi munkák, a vasútépítési és -fenntartási munkavégzésssel összefüggő biztonsági követelményekre vonatkozó előírások, továbbá a gépjárműjavítást tartalmazó biztonsági szabályzat. A hatálybalépést követően érvényét veszti a Közlekedési Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály gépjárművekre vonatkozó fejezete.

A biztonsági szabályzatok kiadása, a munkavédelmi jogszabályi rendszer korszerűsítési folyamatának egy fontos állomása, amely a vasúti munkabiztonsági előírások egységes, szakterületi szabályozását is eredményezte.

A biztonsági szabályzatokat a Közlekedéstudományi Intézet ezzel a feladattal megbízott munkacsoportja végezte. Több tervezet készült, amelyeknek a véleményezésébe a Vasutasok Szakszervezetét is bevonták. Véleményünket írásban és szóban rendszeresen kifejtettük. Ezeket a véleményeket és javaslatokat a tervezet készítői figyelembe vették, és többségük az átdolgozott tervezetben helyet kapott.

A hatálybalépést megelőzőleg a KHVM igazgatási és jogi főosztálya egyetértését kérte a kiadáshoz. Egyetértő véleményünkkel egy időben *javasoltuk, hogy kezdjék meg a MÁV és a GySEV területén a vasúti belső utasítások, munkavédelmi szabályzatok és szabványok átdolgozását.* Szükségesnek ítéljük ennek a munkának az elvégzését, s ennek során ki kell szűrni a munkabiztonsági szabályzásban fellelhető ellentmondásokat, átfedéseket, párhuzamos szabályozásokat.

Mit tartalmaznak a vasútüzemi munkákra érvényes előírások? Mi az új bennük?

A Vasútüzemi Biztonsági Szabályzat (továbbiakban: VüBSZ) hatálya kiterjed minden vasútüzemi tevékenységre, függetlenül attól, hogy milyen szervezeti vagy tulajdoni formában történik. *Mi tekinthető vasútüzemi tevékenységnek?* Ezt is tételesen megfogalmazták a következők szerint:

„Vasútüzemi tevékenységnek kell tekinteni valamennyi közforgalmú és saját használatú kötött pályás közlekedésforgalmi, kereskedelmi tevékenységének szervezését, előkészítését, és az üzemeltetéshez szükséges vontató és vontatott járművekkel történő lebonyolítását."

A vasútüzemi tevékenység összetett, és ezért volt indokolt, hogy a VüBSZ-ben előírásra kerüljenek a gép, ember, munkakörnyezet kapcsolatrendszerét szabályozó munkabiztonsági követelmények. Például a munkavégzés személyi követelményei, a munkahelyek, munkaeszközök kialakításának biztonsági előírásai. Fontos része a szabályzatnak a magatartási szabályok, például a munkairányítás.

A VüBSZ-ben nagy terjedelemben kapott helyet a munkavégzés biztonsági követelményeinek leírása. Ezen belül a tolatási munkák biztonságától a veszélyes anyagok szállításának biztonsági követelményéig minden olyan tevékenység, amely a vasútüzemre jellemző.

A VüBSZ követelményei szigorúak, de érvényesíthetők valamennyi vasútüzemi tevékenységet ellátó munkáltatónál. Amennyiben a szabályzat előírásainak eleget teszünk, bizakodhatunk abban, hogy ennek hatása a foglalkozási, üzemi balesetek számának és súlyosságának csökkentésében lesz lemérhető.

Egy másik fontos biztonsági szabályzat, amely hatályba lépett, a vasútépítés és a -fenntartás biztonsági követelményeit foglalja össze. Felépítése hasonló a VüBSZ-hez, azzal az eltéréssel, hogy hatálya csak a vasútépítési és -fenntartási tevékenységre terjed ki. Nem terjed ki a speciális építési mód szerint létesített építményekre, például fogaskerekűre, kötélpályára stb.

Mit ért a szabályzat vasútépítési és -fenntartási tevékenységen? Vasútépítési, -fenntartási tevékenységnek kell tekinteni valamennyi közforgalmi és saját használatú kötött pályás közlekedés al- és felépítményeivel, üzemeltetésével, távközlési és biztosítóberendezési hálózatával, létesítményeinek építési és fenntartási feladataival kapcsolatos szervezési és műszaki intézkedéseket, előírásokat.

A MÁV-nál, a GySEV és a MÁV alapítású kft.-knél több száz közúti gépjármű üzemel. Ezért is indokolt, hogy ezúton is felhívjuk az érdekeltek figyelmét a gépjárműjavítás biztonsági szabályzatának hatálybaléptetésére.

A biztonsági szabályzatok rövid ismertetésével kívánjuk felhívni szakszervezetünk munkavédelmi aktivistáinak a figyelmét a szabályzatok előírásainak betartására. **(pásku)**

Fuvar van, de menni kell utána

Bátaszéken a holnapért dolgoznak

Aki igazán szép, tiszta peront és rendezett állomást akar látni, annak nyugodt szívvel ajánlom Bátaszéket. Nem hiszem, hogy csalódni fog. Amikor *Szalai János* intézőnek, az állomás „gazdájának" ezt megemlítem, ahelyett, hogy örülne, csak keserűen mosolyog.

— Nincs forgalmunk, hát legalább a környék legyen rendben. Higgye el az emberek nem szeretnek lézengeni, ácsorogni feleslegesen. Igaz, én is megkövetelem a rendet, tisztaságot, de teszik ők a dolgukat szó nélkül is. Söpörnek, takarítanak naponta akár többször is. Sajnos, bőségesen belefér az idejükbe, annak ellenére, hogy a szolgálatukat maradéktalanul ellátják.

— Mennyit csökkent a forgalmuk?

— *Pár éve átlagosan naponta 3 kocsit adtunk fel. Idén éppen az év 10. napján ment el a harmadik kocsi. Pontosan egyhuszadára csökkent a forgalmunk és javulás csak nagyon lassan várható.*

— Milyen a vállalatok „rakodási kedve"?

— Amelyik nem szűnt meg, az is alig-alig képes jelenleg feladásra. A helyi mezőgazdasági termelőszövetkezet és az Erdőgazdaság exportra egyáltalán nem ad fel, pedig ez hozná az igazi eredményt. A Tégla és Vázkerámia Üzem pedig teljesen megszűnt. Nem kedvez a jelenlegi gazdasági helyzet egyetlen termelőüzemnek sem. A Téglagyár „romjain" ugyan most alakult egy osztrák—magyar vállalkozás, de idő kell, hogy beinduljon. A környező gazdasági egységek pedig nehézkesen mozdulnak. Ahogy mondani szokták: *„fuvar azért van, de menni kell utána!"* Szó szerint kocsinként kell megszervezni, ha azt akarom, hogy legyen teljesítmény. Márpedig azért állított ide a MÁV, hogy az érdekeit képviseljem. Az érdekei között pedig alighanem az a legfontosabb, hogy a munka folyamatosan menjen. Pénz csak akkor lesz, ha forgalom lesz. Itt, rajtunk ez eddig sem múlott és ezután sem fog. Átmenő és elegyfeldolgozó állomás vagyunk. Sajnos, most gyakran nincs mit feldolgozni, de biztos vagyok abban, hogy lesz ez még másképp is!

— A személyforgalom?

— Átlagos. A bevételek nem estek vissza. Ez is azt mutatja, hogy a vasútra szükség van. *Bátaszék és környékén meghatározó szerepe volt a vasútnak és a vasutasságnak. A* községnek és ennek a térségnek ezután is szüksége lesz ránk. Most az a legfontosabb feladat, hogy a mindennapi működőképességünket meg tudjuk őrizni és bármikor „kéznél legyünk". A létszámmegszabásunk 124 fő. Jelenleg 117 munkatársammal, ha szűkösen is, de eleget tudunk tenni a feladatainknak.

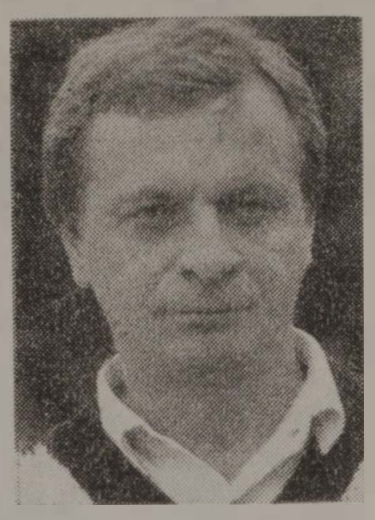
G. Szűcs László

Záhony helyzete ma is különleges

Vasutas nem születik, a szakmát tanulni kell

Beszélgetés a VSz-intézőbizottság titkárával

Amikor gépkocsival Kisvárda felől Záhonyba érkeztem, s a város centrumában a vasútállomás után érdeklődtem, a megszólított úgy nézett rám, mintha azt kérdeztem volna; tessék már megmondani, merre van az Északi sark? Az útbaigazítás után *Pöhacker Attilát*, a vasutas-szakszervezet záhonyi intézőbizottságának titkárát szépen berendezett irodájában találom.



— Ez a kulturált környezet a szakszervezet elismerését jelenti? — kérdeztem.

— Ezt az irodát örököltem. Kilencvenben választottak meg, s azt hiszem „tényezők" vagyunk a magunk ötezernél nagyobb létszámú tagságával.

— Talán először a gondokról beszéljünk...

— Abban sajnos nem szűkölködünk. Ha csak a mai napot említem, semmilyen áru nem érkezik.

— Ez azt jelenti, hogy erre a napra nincs fizetés?

— De van. A tavaly bevezetett új tarifarendszer semmiféle teljesítményt nem ismer el, egyet azonban honorál: a szakképzettséget, s a vasútnál eltöltött időt. Záhony speciális helyzetben van, hiszen van egy átrakórészleg is, ahol közel hatszázan teljesítményben dolgoznak.

— Erre akartam kilyukadni, nincs átrakás, nincs pénz...

— Nekik nincs, de ez a kiszolgálóegységeket nem érinti. Az viszont tény, hogyha nincs munka, az emberek csak szédelegnek.

— Ami a lehető legroszszabb.

— Így van, mert hozzászoknak a kényelemhez.

— Az unatkozók a kocsmát is megkeresik?

— Ezt már nagyon kevesen merik megtenni. Akit tőlünk ittasság, vagy hasonló súlyos fegyelmi vétség miatt elbocsátanak, annak a környéken úgyszólván semmi lehetősége sincs, hogy elhelyezkedjen.

— S van akit másért küldenek el?

— Folyik a vasút racionalizálása, s ez létszámleépítéssel jár, de az már nem jó, amikor ez százalékosan történik. Meg kell mondani, hogy mit kell elvégezni, ehhez hány ember szükségeltetik, s hogyan kell a feltételeket biztosítani. Egyes helyeken már ott tartunk, hogy a leépítések a forgalom biztonságát veszélyeztetik.

— Tudja, nekem erről az jut eszembe, hogy ahol két-három év alatt nem volt tűz, ott megszüntetik a tűzoltóságot. Mert mi a nyavalyának fizessük őket. Aztán, ha kigyullad a főokos háza, elsősorban azt keresik, ki a hibás, hogy nem volt tűzoltó. Gondolom ez így van a vasútnál is?

— Tökéletesen igaz, de ennél van súlyosabb probléma is. A vasutas nem születik — ezt a szakmát tanulni kell —, s nincs olyan, hogy odaállok, aztán csinálom. S ha valaki elment tőlünk, teljesen bizonytalan, hogy visszahívható-e? A majdan helyére beállót pedig jóideig oktatni, tanítani kell. A vasúti munka teljesen speciális tevékenység, leszámítva mondjuk a lakatos, és esztergályos szakmát, s akkor még a helyi sajátosságokról nem is beszéltem. Én úgy érzem, nagyon nagy hiba, hogy a társadalom úgy foglalkozik a vasúttal, ahogy.

— Én azt mondanám, sehogy...

— Pedig mi olvasmit is teszünk, hogy védjük a környezetet, s az országot megkíméljük ettől az eszelős közúti forgalomtól. Erre szolgál a kamionok vasúton való szállítása. De az egy lehetetlen állapot, hogyha hozzánk jön egy kereskedő, aki vasúti áruszállítást kér, nem tudunk pontos időpontot mondani, hogy ezt mikorra tudjuk vállalni.

— Valamikor törvény írta elő, hogy a dolgozó hány órát dolgozhat egyvégtében, s ha többletidőre kényszerítették, ezt a szakszervezetnek kötelessége volt megakadályozni. Ez most, hogy van Záhonyban, ahol az előbbi mondatai szerinti időbeosztást számolni szinte lehetetlenség?

— A mostani törvény — hála istennek — ezt sokkal szigorúbban kéri számon. Tizenhét óránál többet senki sem dolgozhat.

— Ezt mondja a törvény. És mit szól ehhez a dolgozó, aki a többletórából korábban pluszpénzhez jutott?

— Kicsit zúgolódtak a munkaszerződés ellen, talán nem is a pénz okán, hanem a megszokás miatt.

— Ezt nehéz elhinni. Akinek pénz kell, azt nem érdekli a hogy és miként.

— Talán ennek kivédésére szolgál a rehabilitáció. Nagyon sok olyan dolgozónk van, aki ilyen jellegű bérezésben dolgozik, s az esetleges bérkiesést — vagy csökkenést — a vasút kiegyenlíti.

— Tartok tőle, hogy a 60 éves átrakó munkást ez már aligha érdekli.

— Sajnos, így van, de ilyen életkorú aktív munkást még véletlenül sem találna. Legfeljebb a kiszolgáló egységekben, portásként, vagy hasonlóként.

— Ideérkezésemkor talán egy ilyen emberrel találkoztam, aki nagyon udvariasan irányított útba.

— Ilyenek vagyunk mi, itt Záhonyban. Sajnos, alkalmanként még mindig vörös Záhonynak neveznek. Hogy miért? Ezt ne taglaljuk, mert ez ma már ostobaság, s az egykori kiemelt vasútállomás egy kegyetlen és nagyon nehéz munkát végző csomópont a kiemeltség feltételei nélkül. Dolgozunk, vagyunk és szeretettel várunk mindenkit, aki munkánk, gondjaink után érdeklődik. Záhonyt azonban fél nap alatt nem lehet megismerni.

Veégh Ádám

Hajdúnánás és a vasút

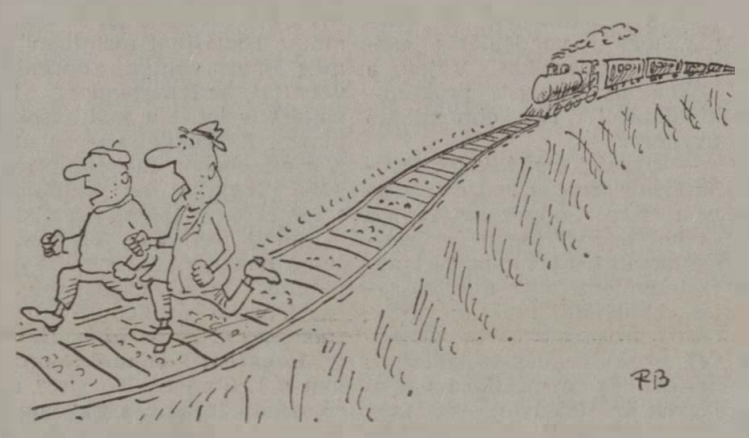
Azok a dunántúliak, vagy akár fővárosiak, akiknek a sors kegyetlen rendeltetéséből fakadóan délelőtt tíz órakor támad halaszthatatlan dolguk Hajdúnánáson, bölcsen teszik, ha már előző nap este vagy éjszaka útnak erednek. Hogy miért? Mert szűkre szabott országunk — ahol egy korszerű vadászgép képtelen megfordulni a határok megsértésének kockázata nélkül —, vasúti közlekedése nem enged egyéb alternatívát. Vagy odaérni hajnalban, vagy elkésni... Egyszóval a hajdúnánásiak szerint Budapest sokkal messzebbre esik városuktól, mint azt a kilométer-távolság kifejezi.

Azt feltétlenül tudni kell, hogy maga Nánás egy szittyós, lápos vidék viszonylag szilárd pontjára települt, megközelítése, vagy ha úgy tetszik elhagyása éppen ezért soha nem volt problémáktól mentes. Korabeli feljegyzések szerint útjain kétlovas fogat száraz időben 8, nedves időben 4 mázsa rakománnyal közlekedhetett, ám „istentelen" meteorológiai viszonyok között két lónak az üres szekér két-három kilométerre való elvontatása is egy órát vett igénybe. Ki ne akart volna változtatni eme áldatlan állapotokon?

A kormány már 1854-ben tervbe iktatta egy hajdúvárosokat érintő vasútvonal megépítését. Természetesen ebből Nánás sem akart kimaradni, ezért 1000 forintot és a vonal építésén ledolgozandó egyéves közmunkát ajánlott föl, ha a nyomvonal őket sem kerüli el. Némi huzavona, tervmódosítások és „pótfelajánlások" után a nánásiak erőfeszítését siker koronázta. *A városka vasútállomására 1884. augusztus 24-én, délután 4 órakor befutott az első vonat.* Nánás ekkor még fejállomás volt, a vonatok ide érkeztek, innen indultak vissza Debrecenbe. Ez az állapot azonban nem tartott sokáig. Egy évvel később a város megszavazta, hogy a Bükszentmihály (ma Tiszavasvári) felé tovább építendő vonal részére a közlegelő területét ingyen átengedi, amiből kitűnik, hogy a vasút ekkor még osztatlan népszerűségnek örvendett.

Mára kissé módosult a helyzet, ami indokolható az alaposan megdrágult fuvardíjakkal, a körülményes elegytovábbítással, a rossz fővonali csatlakozással és még sok egyébbel. A statisztika az áruszállítás terén a „legénekesebb". Eszerint két évvel ezelőtt 2301 rakott kocsi hagyta el az állomást, míg leadásban 871 kocsi érkezett. Idén az év közepéig mindössze 28 kocsi volt a feladás, és a kirakott kocsik számát is csupán a likviditási kiegyenlítésként ide küldött búza tornászta négyszáz fölé. Utasforgalomban hasonló, már-már katasztrófaszintű csökkenés tapasztalható kézenfekvő magyarázattal. A busz olcsóbb, gyorsabb, a tömegek ezt választják még akkor is, ha kozel sem tudja azt a „komfortot" nyújtani, mint egy vasúti kocsi. Hajdúnánástól Budapest vasúton 260, közúton 210 km távolságra esik, de ugyanez vonatkozik Eger, Miskolc vagy Nyíregyháza viszonylatára is. Nánáson ugyan született egy használható gondolat az utasok egyrészének visszahódítására. A vonalon fekvő öt város és Budapest közötti közvetlen összeköttetés megteremtésére állítsanak be egy olyan vonatot, amelyen átszállás nélkül lehet elérni a fővárost. Nos, az elképzelés nem tűnik rossznak, kár, hogy a papírról azóta sem tudott lelépni...

Thorday Zoltán



— Ha nem jön hamarosan egy váltó, nagy bajban leszünk!
(Rák Béla rajza)

Indóházi mulatság

A centenáriumi bizottság zsűrije végigjárta a 100 éves Szentes—Hódmezővásárhely HÉV vonalát. A zsűri minden közbeeső állomáson megállt, Szegváron, Mindszenten, Mártélyon és Hódmezővásár-Népkerten. Kijelölték a hat centenáriumi emléktábla helyét az épületeken.

Az elhelyezésre kerülő azonos dombormű figurája a görög—római és kelta—gall mondavilágból jól ismert Mercurius istent ábrázolja. Őt többek között az utak istenének is nevezték. A feliratot a domborműhöz illő antik „castella" betűtípussal tervezte *Vigh László*, a szentesi Koszta József Múzeum főrestaurátora, átvéve a Millénium historikus hangulatát. Mercurius figurája a szárnyas sapkával arra is utal, hogy milyen gyorsan valósult meg 1892—93-ban a HÉV Szentes és Hódmezővásárhely között. Azért is örülünk az újszerű emlékezésnek, mert eltér a már-már sablonossá váló vontatóeszközök ábrázolásától és a sírkőhatástól, amit a kőbevésett feliratok keltenek. Az allegorikus emléktáblák kivitelezője *Börönte László* szentesi keramikusmester. A zsűrinek az volt a döntő szempontja, hogy minél többen figyeljenek fel arra, hogy a vonalszakasz 100 évvel ezelőtt épült ki, és hogy mire képes a közös cél érdekében az alkotó erő.

A vaspálya és a gőzösök révén a vasutasokkal a legkisebb helyeken is megjelent a nagyvilágra nyitó urbanizációs hatás. *A vasúti restik az érkező vonatok fogadása ürügyén a helyi közélet gyűjtő fókuszává váltak.* Itt pletykáltak a hölgyek, akik mindent tudni véltek, de hasznos ismeretek is cserélődtek. A korabeli képek mutatják a peronon sétáló helyi dámákat, ahol valóságos divatbemutatókat tartottak. Az urak szivarozva glaszszáltak, a polgárok söröztek. Ehhez a kibontakozott társasági formához tekintélyt adott a rend jelenlévő büszke őre, a szolgálatban posztoló, pedáns öltözetű és viselkedésű vasutas.

Az akkor Szentesig nyúló szárnyvonal egyik legemlékezetesebb ünnepélye a fennállásának ötödik évébe lépő pályaház és egyben az első magyar vasútépítő, gróf *Széchenyi István* születésének századik évfordulóját ünneplő polgárság indóházi mulatsága volt 1891. szeptember 20-án.

Ritka látványnak voltak tanúi vasárnap délután az érkező vonat utasai. *A peronon ugyanis Pöschl karmester vezénylésével az első budapesti női zenekar üdvözölte az érkező vonatot, s mulattatta a nagy számban kivonult közönséget.* A zenekar tagjai valamennyien fekete ruhába voltak öltözve, hajukban és vállukon színes szalaggal. Késő estig játszottak itt különféle dallamokat. Este pedig a vendéglő kertjében rendeztek sikeres zeneestélyt. A ritka látványosságért Kass vendéglőst illeti az érdem.

Az 1892—93-as telet keménynek jegyezték fel. Tél ide, vagy oda, az élet nem állt meg. A Jótékony Nőegylet „dominóbáljára" *Jászai Mari* jött vasúton Szentesre az iparos ifjak szórakoztatására. A bevételt *Baross Gábor* szobrára gyűjtötték.

A múltat felidézve az idei vasútcentenáriumi ünnepségre nagy lelkesedéssel és anyagi hozzájárulással készülnek az érintett városok és községek önkormányzatai, mert a vasút és az emlékezés szívügyük.

F. P.

Protestálás a MÁV Vezérigazgatóságához

Amikor egy alkalommal a MÁV új menetrendjének életbelépése után a Volán dolgozóival beszélgettem, derűs nyugalommal mondták, hogy az utasforgalom meghódításáért a vasúttal folyó konkurenciában egyetlen egy lépésre sem volt szükségük, mert öngólt lőtt magának a MÁV. Ezek után felmerül a kérdés: vannak-e ellenérdekeltségű személyek a MÁV-nál, vagy csak a közömbösség, a körültekintés hiánya szülte anomáliáról van szó? Bárhogy van, Szentes és vonzáskörzetéből az új menetrenddel megtörtént a tervszerű utaselterelés, és megvalósult a fajlagos költségnövelés.

Az egyik legkirívóbb tény a Szentes—Szeged között átszállás nélkül közlekedő 7747-7742-es vonatpár menetrendje. Korábban ez a közlekedési lehetőség közkedvelt volt, mert azoknak az utasoknak az igényét jól kielégítette, akiknek rövid ideig tartó ügyintézése volt Szegeden, a megyeszékhelyen. Aki ezzel a vonattal utazott, az már a munkaidő kezdetére megérkezhetett valamelyik hivatalba. Ügyintézés után pedig el lehetett érni a 10 órakor Szentesre visszainduló közvetlen vonatot, amely 11.23 órakor megérkezett a célállomásra. Akinek pedig több időre volt szüksége, annak ott volt egy késő délelőtti vonat, amellyel Szentesre utazhatott. Ezekkel a kedvező utazási körülményekkel szemben mi van ma?

Most a 10 óra helyett 40 perccel korábban, 9.20 órakor indul vissza Szeged-Rókusról a közvetlen vonat. Tehát gyors ügyintézésre nincs lehetőség. Ugyanakkor ez a vonat egy órát várakozik Hódmezővásárhely állomáson, s ráadásul még öt perccel később ér Szentesre. Ez a vonat a 67 kilométeres utat 2.08 óra alatt teszi meg, amelyben a természetes egy-két perces várakozásokon felül 70 perces értelmetlen ácsorgást iktattak be. Most ezt kapták a szentesiek és a vonal menti községek lakói. Az utas pedig nem tűri ám a tétlen várakozást. Az emberek szidják a MÁV-ot, és autóbuszra szállnak. Egyébként a szentesi utazó szolgálatos vasutasoknak is ez a véleménye, amikor egy spontán beszélgetés szakszerű érvelését hallgattam.

A régi menetrend szerint, aki nem érte el a közvetlen vonatot Szegeden, az hódmezővásárhelyi átszállással, valamivel később, de hazaérhetett Szentesre. Most ez a lehetőség is megszűnt. A 7714-es számú vonat ugyan 11.16 órakor közlekedik Szeged-Rókusról, de az új menetrendben Szentes felé elhagyták a csatlakozást. A kényszerű várakozásra ítélt utas így a Szentesről 6.12 órakor Szegedre induló vonattól csak 15.02 órakor tud visszaindulni, és csak 16 óra 13-kor érkezhet haza a 7221 számú vonattal. Ezt a MÁV-„szolgáltatást" alig veszik igénybe az emberek, inkább a sűrű járatú autóbuszokra szállnak fel.

Beszélgettem szolgálati függősége miatt egy magát megnevezni nem kívánó, széles látókörű vasutassal, akinek a véleményén szintén el lehet gondolkodni.

— Az új menetrenddel saját térfelünkre adtuk a támadó ellenfélnek a labdát, hogy az ellenérdekeltségű ellenfél gólt lőhessen a hálónkba. Saját magunk mérjük a vereséget a helyközi vasúti személyközlekedésre. A tarifa merev zónahatárai is az elterelés irányába hatnak. Itt van például a Szentes—Hódmezővásárhely között Szegvár esete. A község két állomása más-más zónatarifába esik, pedig kevés a távolság közöttük. Legmagasabb szintű nyilatkozatok közhírül adták, hogy egyetlen vasútvonalon sem szüntetik meg a forgalmat. A hivatalos közlést senki nem vonja kétségbe, de ahol elnéptelenedik a vasúti forgalom, ott ugye a racionális tények máshogy hozzák döntéshelyzetbe az illetékeseket? Ebbe az irányba tett negatív lépést a menetrendszerkesztés, amikor az utasérdekkel szembefordultak a Szegedről Szentesre közlekedő 7742-es számú vonat esetével is. Az utast tervszerűen vagy spontán el lehet terelni a vasút használatától, és bizonyítani lehet egy koncepció érvelését, de visszaszerezni annál nehezebb lesz.

A rossz bizonyítványt lehet magyarázni, de az a tényeken semmit nem változtat. A diagnózis ismert. A betegség nem gyógyíthatatlan, csak jó orvos kell hozzá, aki a műtétet a köz érdekében elvégzi.

Fogas Pál

Fazekas Lajos

Felelős vagyok

Felelős vagyok a hazámért,
minden magyarjáért, e népért.
Felelős vagyok a földért, hol
küzdve-hullva annyi hős nép élt.

Felelős vagyok szárba-szökkent
magvakért, kalászos mezőkért,
ahol vihar-űző fohásszal
s verejtékezve annyi ős élt.

Felelős vagyok a vadakért,
a tiszta tükröző patakért.
— Úgy érkezem meg, s úgy fogadnak
mindenütt, mint aki hazatért.

Hotel Sopron

Ablak a városra

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. a hagyományos vasúti alaptevékenység, a személy- és árufuvarozás mellett, a hetvenes évek közepétől folyamatosan bővítette szolgáltatásait. A ki- és beutazó turizmus élénkülésének hatására előbb az idegenforgalomba kapcsolódtak be. Sopronban és Budapesten utazási irodát nyitottak. A budapesti ez év január 1-jétől, Lokomotív Travel Kft. néven önálló lett, a soproni pedig, nevének megtartásával – Lokomotív Tourist – vállalati hatáskörben maradt.

Az utazási irodát később melegkonyhás éttermek, s egyéb vendéglátós egységek kialakítása, majd a Lokomotív Szálló, illetve a GySEV büszkesége, a *Hotel Sopron* követte. Az így kiépült idegenforgalmi és vendéglátó-hálózat irányítására, két évvel ezelőtt létrehozták a *Raabergast Igazgatóságot.* Élére a szálloda menedzserigazgatóját, *Prátser Ferencet* nevezték ki, akinek „főhadiszállása" ma is a Hotel Sopronban van. Ott kerestem fel és arról beszélgettünk, hogy a Raabergast milyen szolgáltatásokat nyújt a Sopronba és környékére látogató hazánk fiainak és a régiót egész évben nagyszámban felkereső külföldi turistáknak.

Az igazgató a vendéglátással kezdte ismertetőjét. Mint mondotta: *a Hotel Sopron, melynek júniusban ünnepelték tízéves születésnapját, az üzleti és a konferenciaturizmus meghatározó központjává vált nemcsak a városnak, hanem a nyugati országrésznek is.* Ebben a nagyobb múlttal rendelkező Hotel Lővért is túlszárnyalták. A város gazdasági kamarájának kimutatása szerint, a Hotel Lővérben 1990—92. végéig 48 konferenciát rendeztek 3800 részvevővel. A Hotel Sopronban, ugyanebben az időben, *136 hasonló rendezvényen 16 400 vendég vett részt!* Ám az utóbbi években nemcsak a külföldieknek, hanem a hazai üzleti és tudományos élet vezetőinek is kedvelt szállodája lettek. A vendégek között politikusok és közéleti személyiségek is gyakran megfordulnak. A burgenlandi tartományi főnök magyar partnereivel is rendszerint ott találkozik.

— Mitől ilyen vonzó a Hotel Sopron? — kérdeztem Prátser Ferenctől.

— *Elsősorban attól, hogy ez a szálloda úgy, ahogy megépítették, ablak a városra.* Itt minden együtt van ahhoz, hogy a kedves vendég jól érezze magát. Az egy- és kétágyas fürdőszobákat minibár, színes televízió, nemzetközi távhívásos telefon egészíti ki. Konyhája is első rangú. A két mesterszakács, *Gálos István* konyhafőnök és helyettese, *Rákóczi László* a gasztronómia széles választékát kínálja a vendégeknek. Az étlapon magyar, nemzetközi és soproni specialitások bőven találhatók. Még az ínyencek számára is tartogatnak különlegességet.

— Elárulná, hogy mi az?

— Étlapunkon így ajánljuk: *„süthet, mint őseink ezer éve".* Ez abból áll, hogy a vendég a megrendelt nyershúst a hozzávalókkal megkapja és éttermi asztalánál egy körülbelül 30×20 cm méretű, speciális, felforrósított kövön, a nyilvánosság előtt sütheti meg kedvenc pecsenyéjét.

— Mi tartozik még a Hotel Sopronhoz?

— Az étterem mellett söröző, drinkbár. Az ötventől kétszáz személyig tagolható konferenciaterem klimatizált és természetes megvilágítású. A teniszsportot kedvelőknek két salakos pálya áll a rendelkezésükre. Van egy kisméretű uszodánk, gyermekjátszóterünk, szalonnasütő helyek. A szálloda első emeletén kondicióterem, szauna és szolárium áll rendelkezésre. Szóba került a Lokomotív Szálló is. Mint megtudtam, felújítás miatt hosszú ideig zárva volt. Szórakozóhelyiségeit azonban már átadták rendeltetésének. A szállodai szobákat pedig októbertől vehetik birtokba a vendégek.

— A Hotel Sopron és a Lokomotív Szálló elsősorban az igényesebb vendégek számára nyújtanak pihenési és szórakozási lehetőséget. A műemlékekben gazdag Sopront és környékét azonban a „kispénzű" turisták és diákok is nagyszámban látogatják. Számukra milyen programokat és étkezési lehetőségeket kínál a Raabergast, illetve utazási irodája, a Lokomotív Tourist?

— Ami a vendéglátást illeti, *tizenkét egységünknek fele melegkonyhás étterem.* Sopron állomáson, a volt resti helyén üzemelő *Mátyás étterem és bisztró* olcsó árakkal, változatos ételekkel várja a vendégeket. Felnőtt- és diákcsoportok étkeztetésére is van lehetőség. A városnéző turistáknak ajánlhatom a *Bécsikapu borozót.* Ez Sopron egyetlen melegkonyhás borozója. Közvetlen mellette található a Hotel Sopron kisgalériája. *Fertőszentmiklóson,* a vasútállomás közvetlen szomszédságában található a négyszáz személyes *Halászcsárda.* Ott nagyobbrészt a külföldieket, az Old Timer gőzmozdony vontatta szerelvénnyel hozzánk érkező turistákat étkeztetjük. Természetesen a magyarok is szívesen látott vendégek. Nagycenken, a Széchenyi Múzeumvasút végállomásánál van a *Pályavendéglő,* ahol egyszerre akár százhatvan vendéget is tudnak étkeztetni. Az ő specialitásuk a vadhúsból készült ételek. Csorna állomáson, szintén a volt resti helyén, *kisvendéglő üzemel,* étlapján házias készítésű ételeket kínál az oda betérőknek.

— A felsorolásból is kitűnik, hogy a vendéglátás gazdag és választékos. Vajon a Lokomotív Tourist programkínálatáról is elmondható ugyanez?

— *Utazási irodánknak meghatározó szerepe van a térségben.* Bár Sopron határváros és helyzeténél fogva fő üzletágunk a beutaztatás, természetesen emellett a kiutaztatással, belföldi utak és városnéző programok szervezésével, fizetővendég-szolgálattal, belföldi és nemzetközi vasúti jegyek árusításával, sőt még valutaváltással is foglalkozunk. Ezenkívül teljeskörű információt nyújtunk Sopronról és környékének nevezetességeiről.

A Lokomotív Tourist színes nyomású kiadványai közül említést érdemel a *„Vendégváró Sopron '93"*, a hat nyelven megjelent *Városi kalauz*, a *Tájak, Korok, Múzeumok* kiskönyvtára sorozatban napvilágot látott *Sopron*, és a *Nagycenki Múzeumvasút*, hogy csak néhányat említsek. A belföldi és külföldi programjaikat, az utazási és üdülési lehetőségeket pedig könnyen áttekinthető füzetekben, szórólapokon ismertetik. Garantált programjaik közül is kiemelkedik a városnézés a római kori Sopronban, a kirándulás a Fertő tó körül, a soproni, a fertődi és más környéki kastélyok zenei rendezvényei.

Sok látnivalót kínál Nagycenk, ahová nemcsak közúton, hanem vasúton is el lehet jutni: *Fertőbozig a nagyvasúton, onnan pedig kisvasúton.* A 4 km hosszú, keskenynyomközű kisvasútnak egyik végpontja Fertőboz, míg a másik Nagycenk, amelynek állomásán ma is kisiskolás gyerekek látják el a szolgálatot. A nagycenki végállomás mellett található a szabadtéri kisvasúti járműskanzen, vele szemben pedig a Széchenyi Kastélymúzeum, amelyben a legnagyobb magyarnak állítottak emléket.

Nagyon érdekesek, ezért vasutasoknak külön is ajánljuk azokat a programokat, melyeket az utazási iroda a burgenlandi tartományi kiállítás megtekintésével egybekötve állított össze. Burgenland fővárosában, Eisenstadtban október 2-ig minden kedden és pénteken koncertet rendeznek az Esterházy-kastélyban. A tartományi múzeumban pedig novemberig tekinthető meg *„A neandervölgyi ősemberek és Európa kezdetei"* című kiállítás. Egy másik programajánlat a *fraknói vár* megtekintése. Ezekre és más hasonló eseményekre a belépődíjat a Lokomotív Touristnál forintban is meg lehet váltani. Sopronból vonattal, kedvezménnyel, forintért is lehet a kiállításokra utazni. A fraknói várhoz utazók esetében a menetjegy magába foglalja az autóbusz-transfer és a belépő árát is.

Ennyit ízelítőül. Természetesen ennél sokkal színesebb a paletta, jóval gazdagabb a helyi, a ki- és beutazó programkínálat. Érdemes élni vele. Hogy hol található Sopronban a Lokomotív Tourist? Első számú irodája a történelmi belváros központjában, az *Új utca 1.* szám alatt. A csodálatosan szép, új irodaházat június elején vették birtokukba, alatta a római kori *Fórum Scarbantia Múzeummal*, ami külön érdekes látványosság.

A vendégváró GySEV, miként a műemlékekben gazdag Sopron, az őszi hónapokban is gazdag programokkal várja a turistákat.

Visi Ferenc

Egy arc, egy gép

A Vasutasnapi angyalföldi mozdonyparádé egyik méltán érdekes színfoltja volt a DB stuttgarti nosztalgiapark kezelésében levő háromrészes motorvonat. Fénykorában TEE (Transz Európa Expressz) vonatként robogott. Itt a mozdonyparádén csendes eleganciával tűrte a látogatók megmegújuló rohamát.

Az ünnepség szünetében ismerkedtem meg *Josef Schoph* főmozdonyvezető oktatótiszttel. 1942-ben, a bajorországi Regenben született. 1956-ban géplakatos tanuló volt, '59-ben szakmunkás lett, 1961-ben gőzmozdonyvezetői-vizsgát tett. Később megszervezte a dízel- és villamosmozdonyvezetői-vizsgát is. Kedvenc útvonala volt München—Frankfurt—Köln. 1970—73-ig oktató-mozdonyvezető, később két éven át újra minden típuson utazott mint főmozdonyvezető.

A német vasutas-szakszervezet tagja. Két nagy gyermeke van. Mi is szívesen járnak nosztalgiautakra, bemutatókra. (Képünkön: *Josep Schop* a vezetőfülkében.)

T. T.

Lövészverseny Hatvanban

A Hatvani MÁV Lövészklub az idén is megrendezte a serdülő fiú és leány, az ifjúsági fiú és leány, valamint a felnőtt nő és férfi légpuska és kispuska 20 lövéses versenyét.

A versenyen a rendező klubon kívül részt vettek, Marikaz, Lőrinci, Petőfibánya, valamint a hatvani rendőrkapitányság és a vadásztársaság versenyzői.

A verseny helyezettjei oklevélben és tárgyjutalomban részesültek, melyet *Balázs Béla* MÁV-klubtitkár adott át.

Állásajánlat

Budapesti Távközlési Főnökség: *számviteli vezető.*

Budapest—Nyugati Szertárfőnökség: *raktárkezelő, lángvágó szakmunkás, vagy betanított munkás, bontótelepi segédmunkás, telepőr.*

Terézvárosi Pft. Főnökség: *pályamunkás*

Székesfehérvár Pft. Főnökség: *pályamunkás*

Szolnok Pft. Főnökség: *pályamunkás*

MÁV Központi Osztószertár: *rendész, raktári munkás*

MÁV Menetjegyiroda: *nemzetközi utazási felvilágosító*

Villamos Fenntartási Főnökség, Budapest: *villanyszerelő*

MÁV Anaygellátási és Külkereskedelmi Igazgatóság: *külkereskedelmi bonyolító.*

Gépészeti Főnökség Budapest—Keleti: *gyenge- és erősáramú villanyszerelő, járműszerelő lakatos, hőtechnikus, elektroműszerész.*

Anyagellátási és Külkereskedelmi Igazgatóság: *raktári adminisztrátor, raktárkezelő, villanyszerelő, pénzügyi ügyintéző.*

Budapesti Epület és Közmű Főnökség: *víz-gáz, csatornaszerelő, központifűtés-szerelő, épületgépész, belső ellenőr, jogtanácsos, építészmérnök, épület gépészmérnök.*

BEIG Menetjegyelosztó csoport: *adminisztrátor.*

Budapest—Déli Állomásfőnökség: *jegyvizsgáló (új felvételes is).*

Érdeklődni lehet: Bp. Üzletigazgatóság MHO. Czihóné. Telefon: 01/15-47 vagy 114-3899.

Személyeskedés helyett csak a tényeket

Régi olvasója vagyok a lapnak, sok értékes információt kapunk általa. Úgy látom, hogy alapvetően a reálisat, az igazat írják.

A június 18-i számban jelent meg *Thorday Zoltán* tollából a Több önállóságot adni az állomásfőnököknek c. cikk, amely igen zavaros, e lapra nem jellemző, „sárral dobálás" is van benne.

Nézzük sorjában, mivel a nyilatkozó nyírbátori állomásfőnök (*Kiss János* úrnak) én adtam át az állomást, így ismerem a helyzetet. Nevezett III. csoportú állomásfőnök, a pártbizottság befolyásolására lett Kocsordról áthelyezve sokak megdöbbenésére. Vezetése alatt az állomás dolgozóinak ügyeibe az akkori üzemfőnökségnek több esetben be kellett avatkozni.

Nem emlékszik, hogy olyan eset is volt, amikor saját forgalmistája kilökte az irodából. De a kereskedelmi szolgálat belső mechanizmusát sem tudta helyretenni(?).

A nyilatkozat előtt el kellett volna döntenie, hogy az üzemfőnökség irányítása mellett hogyan tudta az igazgatósággal rendezni dolgait, ha az nem engedte. Tudomásul kellene venni, hogy a vasútnál az önállóság viszonylagos, főleg ilyen nehéz helyzetben. A szolgálati felsőbbség nem jó kedvében alkalmaz esetenként szigorú szabályozást.

Végül az 1978-as üzemfőnökség létesítésénél az akkori mátészalkai állomásfőnök lett kinevezve, helyettesei pedig olyan állomáson voltak korábban rendelkező szolgálattevők, ahol a Kiss úr még nem is szolgált.

Az a tény, hogy az üzemfőnök-helyettes közel két év után üzemfőnöki megbízást kapott, az ugye nem egyik napról a másikra történt, különösen, ha közben az állomásfőnöki tanfolyamot — tudomásom szerint kitűnő eredménnyel elvégezte.

A fentieket személyeskedés nélkül, igazságérzetem miatt mindenképpen szerettem volna a szerkesztőség tudomására juttatni.

Tisztelettel:
Kardos Gyula
főfelügyelő
ÜVF kirendeltség

Az újságírónak nincs módja a nyilatkozó minden mondatát ellenőrizni és oka sem mondandójában rosszhiszeműséget feltételezni. A cikkben szereplő nyírbátori állomásfőnök is kifejthette véleményét, mint ahogyan az ön válaszának is helyt adtunk. Mindenesetre mi is jobban örülünk a személyeskedés helyett a tényeknek. (A szerk.)

Rádióamatőrök kongresszusa

A Magyar Vasutas Rádióamatőrök az olaszok lemondása miatt rendezik az idén (szeptember 23—27. között) Budapesten a vasutas rádióamatőrök 32-ik kongresszusát. A magyarok öt éve tagjai a FIRAC-nak, s egyelőre hetven tagot számlálnak. A kongresszus rendezésében szponzorok támogatását remélik.

Budapest-Nyugati pályaudvar állomásfőnökség felvételt hirdet — MÁV-on belüli áthelyezéssel — az alábbi munkakörbe:

— *személypénztáros*
— *kocsirendező*
— *váltókezelő*
— *idegen nyelvet beszélő információs*
— *jegyvizsgáló, vezető-jegyvizsgáló*

Érdeklődni lehet a 01/49-60 vagy a 01/42-01 üzemi telefonszámokon.

Felvétel kezdőknek, haladóknak

A Vasutasok Szakszervezete Zene- és Képzőművészeti Iskolája felvételt hirdet az 1993/94-es tanévre kezdőknek, haladóknak, kategóriaszerző vizsgára, és főiskolára készülőknek. Hangszeres képzés klasszikus és szórakoztató zenei tanszakokon, hangképzés és korrepetálás az ének tanszakon. Szolfézs, zeneelmélet, zenekari gyakorlat, valamint tánc és musical szövegírás oktatása.

A képzőművészeti körben festészetet, szobrászatot és grafikát tanítanak.

Beíratkozás: 1993. augusztus 23-tól szeptember 10-ig, 10—18 óráig, pénteken 16 óráig. Bővebb felvilágosítás: Budapest, VII., Rózsa utca 22. szám alatt. Telefon: 142-4128, 122-4682.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 269-7746, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6145. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. AUGUSZTUS 27.

Az áfa miatt nem sokat emelkedik a létminimum

MSZOSZ: kétezer forint legyen az adómentes étkezési hozzájárulás

Bár pontos számítások még nincsenek, annyi biztos, hogy az áfamódosítás miatt a 11 800 forintos letminimum még 12 ezerre sem emelkedik — mondja *Vörös Péter*, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) tárgyalócsoportjának vezetője. A szakszervezet közgazdászai tragédiának tartják, hogy a belső államadósság néhány év alatt a nulláról ilyen magasra szökött.

— A 2800 milliárdos adósság azért ijesztő, mert négy évvel ezelőtt egyáltalán nem létezett még — mondja Vörös. Ez azt jelenti, hogy mára az összes adósság nyolcvan százaléka a belső, s csak húsz százaléka a külföldi tartozás. Az MSZOSZ szakértői szerint ezt a hatalmas összeget a gazdaság élénkítésére kellene fordítani. Az csak fokozza a gazdasági nehézségeket, ha ez a pénz csak a költségvetés hiányát egyenlíti ki. Az MSZOSZ a valódi gazdaságélénkítést fogja sürgetni az Érdekegyeztető Tanács (ÉT) szeptember 3-ai ülésén. Ehhez arra van szükség, hogy az államkötvényekért kapott pénzt a gazdaságba forgassa vissza a kormányzat, hogy léptessen életbe takarékossági intézkedéseket, ne emelje az államigazgatásra szánt összegeket. Az MSZOSZ közgazdászai szerint az adóemelés csak csökkenti a költségvetés adókból befolyó bevételeit, mert egyre inkább a törvények kijátszására sarkall. Ezért javaslatuk az adók, járulékok mérséklése és párhuzamosan a szigorúbb beszedésük.

— Az áfaemelés elsősorban az eddig nullakulcsos háztartási energia árában okoz érzékeny változást majd — mondja *Vörös Péter*. — Itt az emelkedés tíz százalék. Másik érzékeny pont a tömegközlekedés árának emelkedése lesz, az élelmiszereknél nem lesz jelentős változás. *A négy- és tízszázalékos emelkedés összességében még tíz százalékkal sem növeli a megélhetés költségeit.*

Az MSZOSZ a természetbeni juttatások adómentessége mellett lesz a szeptemberi ÉT-tárgyaláson, ahol a jövő évi költségvetést és az adórendszer módosítását viszi a munkaadók és a szakszervezetek elé a kormány. Vörös leszögezi: az a fejlett világ egyetlen országában sem szokás, hogy a munkavállalók természetbeni juttatásait megadóztassák. Ha ez nálunk megtörténne, akkor bizonyosra vehetjük az ebédpénz, a ruhapénz, a bérkiegészítés teljes eltűnését, mert a munkáltatóknak ilyen adóterhek mellett már nem érné meg adni. Eddig az étkezési jegy havi ezer forintig adómentes volt, az MSZOSZ nem a megadóztatás, hanem az adómentes határ felemelését kívánja elérni az ÉT-n. Terveik szerint a minimálbérhez kellene kötni az adómentes étkezési hozzájárulást. A szakértők húsz százalékra gondolnak, ez — ha január elsejétől tízezerre emelkedne a most kilencezres minimálbér — kétezer forint lenne.

AZ MSZOSZ-BEN

Megalakult a kereszténydemokrata-keresztényszocialista platform

Beszélgetés dr. Péter Mihály ügyvezető elnökkel

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségében augusztus 16-án megalakult a kereszténydemokrata-keresztényszocialista platform. Az alakuló kongresszus megalkotta alapszabályát, elfogadta programját és célkitűzéseit. Megválasztotta az ügyvivői testületet és a munkabizottságok vezetőit. Az ügyvivői testület ügyvezető elnökévé dr. Péter Mihályt, a vasutasszakszervezet alelnökét választották. A platform céljairól, működésének feltételeiről, szervezeteinek kialakításáról beszélgettünk az új platform elnökével.

— Miért éppen most alakult meg a platform, kötődik-e az augusztus 20-i nemzeti ünnepünkhöz, amikor nemcsak első királyunkra, mint államalapítóra emlékezünk, hanem a keresztény hit felvételére, amely a magyarságot az európai államok sorába emelte?

— Tudatosan választottuk augusztus 20-a közelébe eső napot. Ezzel is kifejezésre akartuk juttatni, hogy platformunk célja és feladata a keresztény értékrendet valló szervezet kialakítása az MSZOSZ-en belül. A platform a keresztény szellemiség gazdag és nemes hagyományaira épül és ezt mi a magunk részéről *Szent Istvánig* visszamenőleg eredeztetjük, aki utódait arra buzdította, hogy legyenek toleránsak egymással szemben. Felebaráti szeretetre hívta fel alattvalói figyelmét. A mi alapelvünk „szeresd felebarátodat, mint magadat" bibliai elv vezérel bennünket. Ezen elvek valóraváltásánál, zászlóbontásunknak nem lehet aktuálisabb dátuma, mint augusztus 20-a. Ez a mi első üzenetünk azokhoz a szakszervezeti tagokhoz és szervezetekhez, akik keresztény elveken nyugvó munkavállalói érdek-érvényesítésében kívánnak együttműködni.

— Hogyan foglalhatók össze a platform célkitűzései?

— Célunk az MSZOSZ és tagszervezetein belül az érdekvédelem, az érdekérvényesítési tevékenységet a keresztény világnézet szellemében befolyásolni. Következetesen felvállaljuk a munkavállalók, nyugdíjasok és az ifjúság érdekvédelmét. Ezt elsősorban a magyarországi értékálló hagyományokkal rendelkező, programjában keresztény elveken nyugvó és a munkavállalói érdekeket megjelenítő társadalmi, civil és karitatív szerveződésekkel együttműködve kívánjuk megvalósítani.

— Miben különbözik a platform programja feladataiban, eszközrendszerében, módszereiben az MSZOSZ programjától?

— Mi az MSZOSZ-en belül olyan platformot hoztunk létre, amelynek tagjai a keresztény értékrendet vallják. Ez nem jár együtt kötelező vallásgyakorlással de a társadalom szilárd magasabb erkölcsi szintű normái iránt fogékony.

Kiállunk olyan politikai rend mellett, amely legjobban biztosítja a demokráciát, a szabadságot, az önrendelkezést, az emberi méltóságot, a személyes kibontakozási lehetőséget, az igazságosságot és ezen értékek megbecsülését.

Programunk fundamentuma: kiállás a családért, mint a társadalom legfontosabb alapjáért. Célunk elősegíteni a fiatalok képességeinek teljes kibontakoztatását, tisztességes megélhetését, családalapításuk lehetőségeit. Mindenkinek legyen képességeinek, képzettségének megfelelő munkahelye, ahol becsületes munkával a tisztességes megélhetés biztosított. Elutasítunk minden olyan felfogást és gyakorlatot, amelyek a társadalomban hátrányosan megkülönböztetik az embereket fajra, vallásra, nemzetiségre, nemre, életkorra tekintettel. Platformunk tagjai programunkat, célkitűzéseinket, állásfoglalásainkat öntevékenyen, lelkiismeretileg szabadon, személyükben képviselik. A szakszervezeti szövetségekben is alakulóban vannak az

(Folytatás a 2. oldalon.)

Lesz-e létszámleépítés a vontatási főnökségeken?

A vontatási főnökségeken működő alapszervezeteink jelzése alapján szereztünk tudomást arról, hogy 1993 második felében elbocsátásokat tervez a MÁV. A vasutasságban meglévő bizonytalanságot ismételten felerősítő információ hátteréről, illetve a vasutasok munkahelyének védelmében megtett lépéseinkről szeretnénk az alábbiakban részletes tájékoztatást nyújtani, amely remélhetőleg megnyugtatásul szolgál tagjaink számára.

Az 1992. december 22-én megalakult gépészeti intézőbizottság céljai közt legelső helyet a munkahelyek megőrzése foglalja el. E törekvése eredményeként jött létre 1993. február 3-án az a kollektív szerződés erejű létszám-megállapodás, mely a kocsitisztítási tevékenység bérbeadásában érintett munkakörökön kívül más foglalkoztatási csoportok esetében megakadályozta az elbocsátásokat.

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottsága már a korábbi években szorgalmazta korrekt létszámnormák kidolgozását valamennyi vontatási munkakörre, mely mérhetővé és kiszámíthatóvá tehetné az elvégzendő feladatokhoz szükséges kocsiszolgálati, műhelyi és alkalmazotti létszámokat.

Ez az elképzelés a gépészeti főosztálynál a munkáltató megfogalmazása szerint nyílt kapukat döngetett, melynek eredményeként 1992 novemberében készült el a vontatási főnökségeken foglalkoztatott létszám, mintegy 80 százalékát átfogó létszámnorma-tervezet.

A létszámnormák véleményezése ekkor még az üzemi tanácsok jogköreit gyakorló szakszervezetek feladata volt, ennek megfelelően 1993 márciusában megkezdődtek a tárgyalások a gépészeti főosztály és a GIB között. A február 3-i megállapodás ismeretében intézőbizottságunk tárgyaló csoportja többször is kifejtette azt a véleményét, miszerint a létszámnorma bevezetését csak 1994 januárjától fogadjuk el. Az addig rendelkezésre álló időt pedig a munkáltató és szakszervezetünk álláspontjának mind közelebb hozására kell fordítani, annak érdekében, hogy később a lehető legkevesebb feszültséget okozza a norma alkalmazása.

Ebben a légkörben folytatódtak a tárgyalások, amikor a MÁV elhatározta és elrendelte a gépészeti főosztálynak, hogy 1993. július 1-jétől vezesse be az általa elkészített létszámnormát.

A rendelkezés megjelenését követően a GIB a véleményezési folyamat egyoldalú megszakítása miatt 1993. július 12-én kifogást nyújtott be a gépészeti főosztály vezetésének. A kifogásban azon véleményünknek adtunk hangot, miszerint a norma alkalmazása elbocsátásokkal és létszámátcsoportosításokkal nem járhat az érvényben lévő megállapodások miatt.

Az 1993. július 26-án folytatott egyeztető tárgyalás eredményeként létrejött megállapodás tartalmi részét az alábbiakban szó szerint idézzük:

„— A GF kiadta, hogy az 1993. július 1-jén. Gy. 83 143 03. GF C. kiadott létszámnorma munkáltatói intézkedés alapját nem képezheti, az erre való hivatkozással végrehajtott vagy kedvezményezett intézkedéseket vissza kell vonni.

— Az 1994. évi létszámmegállapítás előkészítéseként a GF és a VSz GIB a létszámnorma alkalmazásáról — a szolgálati helyek létszámszükségletének ismeretében — 1993. október 29-ig további tárgyalásokat folytatnak."

A megállapodást a MÁV részéről *Kisteleki Mihály* főosztályvezető, a GIB részéről *Pszota Árpád* titkár írta alá.

Az eseményeknek ugyancsak rendkívül fontos részét képezi, hogy a tárgyalásokat megelőző levélváltás során a MÁV az 1993. február 3-i létszám-megállapodást érvényesnek, és magára nézve betartandónak minősítette.

Bízunk abban, hogy az ismertetett tények eloszlatják a létszámnorma bevezetésével együtt felröppent baljós híreket.

Karácsony Szilárd
GIB-titkárhelyettes

Ülésezett a Nyugdíjas Alapítvány segélyezési bizottsága

A Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány segélyezési bizottsága július 12-én első alkalommal ülésezett. A segélyezési bizottság 6 tagú. Három személyt a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata, 1—1 főt a MÁV Vezérigazgatóság és a GySEV, 1 személyt pedig — aki egyúttal a titkári teendőket is ellátja — a Vasutasok Szakszervezete delegált.

Az első ülésig 152 segélykérelem érkezett, amelyekből 124-et a bizottság egyhangúlag elfogadott, 19-et elutasított és 9-et kiegészítésre, adatpótlásra visszairányított. *A 124 segélykérő részére összesen 382 ezer forintot fizettek ki.*

Az alapítvány alapelve a rászorult vasutas nyugdíjasok segélyezése. A segélyezés feltétele:

a) A vasutas intézményektől öregségi, rokkantsági nyugdíjba vonult dolgozóknak adható, akik legalább a nyugdíjazást megelőző 5 éves egybefüggő MÁV munkaviszonnyal rendelkeznek.

b) A kérelmezővel egy háztartásban élők egy főre jutó jövedelme a mindenkori kettős ellátás összegét nem éri el, vagy — a kérelmező létfenntartását veszélyeztető anyagi helyzetbe kerül, amit külső segítség nélkül nem tud megoldani, vagy — váratlan, rendkívüli élethelyzetbe kerülés miatti eseti többletkiadása révén (például betegség, elemi kár stb.) indokolt anyagi segítségre szorul.

Az a) és b) pontban foglaltak együttes fennállása esetén adható az alapítványi segély.

Felhívjuk a figyelmet a segélykérő lap minden egyes rovatának pontos, olvasható kitöltésére, a nyugdíjasszelvény(ek) csatolására és a kérelmező aláírása sem hiányozhat. A pontatlanul kitöltött, aláírás nélküli kérelmet a segélyezési bizottság nem tudja tárgyalni. A segélykérő lapokat kizárólag a Nyugdíjas Alapítvány 1068 Budapest, Benczúr u. 41. vagy 1426 Pf. 27. címre küldeni.

Gyermeküdültetés Kenesén. Képriportunk az 5. oldalon.
(Jurkievicz Tibor felv.)

MEGTALÁLNI A KÖZÉPUTAT

A szakszervezetek szerepe a bérezésben

Az egységes szemlélet kialakulását az eltérő érdekek gátolják

Most, hogy megalakultak az üzemi tanácsok, a szakszervezetek érdekvédelmi tevékenységének három kulcsfontosságú területe maradt: a munkahelyek védelme, az elbocsátások elkerülése, a kollektív szerződések megkötése, az elért eredmények megtartása, továbbiak megszerzése, valamint a munkavállalók díjazásában az elérhető legkedvezőbb helyzet elérése.

Azon lehetne vitatkozni, hogy a felsorolt témák közül melyik a legfontosabb, mert nyilvan ez függ a munkavállaló egyéni helyzetétől is. Akinek nincs veszélyben a munkahelye, az mást tart elsődlegesnek, mint az a dolgozó, aki a felmondás fenyegetettségében él.

A kiemelt érdekvédelmi tevékenységen túlmenően természetesen egyéb feladatokat is ellátnak a szakszervezetek (pl. jogi tanácsadás, képviselet, tájékoztatás stb.). E cikkben a szakszervezeteknek általában — kiemelten a Vasutasok Szakszervezetét — a bérek kialakításában betöltött szerepét kívánom felvázolni, főleg azért, mert talán ez a legvitatottabb területe az érdekvédelemnek. Két vonatkozásban is elégedetlenek a munkavállalók a bérezésben betöltött szakszervezeti munkával:

— egyrészt általában keveslik azt a mértéket, amelyet bérfejlesztésként a szakszervezetek kiharcolnak,

— másrészt a munkavállalók jelentős része elégedetlen a bérek (béremelések) elosztásával, úgy érzik, hogy az a munkakör, amelyhez tartoznak, magasabb bért (béremelést) érdemelne.

Érdemes a kétféle béralkut külön vizsgálni, abból a szempontból, hogy a szakszervezeteknek, melyek a lehetőségei általában, és milyenekkel rendelkezik a Vasutasok Szakszervezete, figyelemmel a vasút sajátos helyzetére.

Alku a béremelés mértékéről

A béremelés mértékére vonatkozó tárgyalásokon figyelembe kell venni a szakszervezeteknek a következő szempontokat:

— az előrebecslések szerint milyen mértékű infláció várható,

— az adott vállalatnál milyen a munkavállalók bérhelyzete (ezen belül hogyan alakulnak az átlagkeresetek más nemzetgazdasági szektorokhoz képest, milyen mértékű volt az előző évi bérfejlesztés és van-e annak áthúzódó hatása stb.),

— milyen a gazdálkodó szervezet általános gazdasági helyzete, milyen következményeket vonhat maga után a béremelés (pl. esetleg nagyobb létszám elbocsátása stb.),

— nagyon fontos azt is figyelembe venni, hogy az adott gazdálkodó szervezet milyen helyet foglal el az ország életében (általában kulcsfontosságú szerepet játszónak tekintik az energiaszektort, a közlekedést, néhány szolgáltatást stb.),

— mennyire tud hatni az adott szakszervezet a munkavallalók tömegeire.

Természetesen a Vasutasok Szakszervezete a bérfejlesztesi tárgyalásoknál valamennyi tényezőt mérlegel, kiegészítve azzal a lehetőséggel, hogy a legutóbbi tárgyalások alkalmával igénybe vette a kormánnyal való tárgyalást is, mivel a MÁV nem volt abban a gazdasági helyzetben, hogy bérfejlesztést biztositson. *A tárgyalások alkalmával a MÁV területén működő más szakszervezetekkel sikerült teljes együttműködést elérni, s így újabb eredményt produkálni.* A felsorolt szempontok érvényesítésében a Vasutasok Szakszervezete értékelhető eredményeket ért el a múlt évi bértárgyalásokon. Az inflációt 1993. évre akkor 17—20 %-ra becsülték, ehhez képest sikerült elérni, hogy a vasutasok átlagbére kb. 20—22%-kal emelkedjék (átlagosan 16 % alapbér-növekedés és kb. 5%-os bérnövekedés a múlt évi bér jellegű intézkedések áthúzódó hatásaként).

Az más kérdés, hogy ma már az látszik, hogy az infláció eléri a 23—24%-ot, és ehhez képest a vasutasok reálbére csökken.

Az elmúlt év végén a legnagyobb nehézséget a MÁV gazdasági helyzete jelentette, amelyet akkor a kormány segítséget igérő támogatásával átmenetileg sikerült áthidalni.

Ki kell emelni, hogy a vasút a legtöbb ország életében kulcsfontosságú szerepet tölt be, így a működőképesség fenntartására a kormányoknak fokozott figyelmet kell fordítani (nagyobbat, mint amelyet jelenleg a magyar kormány).

Azt a szempontot, amely szerint a vasutas munkavállalók átlagbére elmaradt más területeken foglalkoztatottak bérétől, és ezt az elmaradást egy magasabb bérnöveléssel kellene csökkenteni, nem sikerült érvényesíteni. *Ennek elsődleges oka a MÁV igen kedvezőtlen gazdasági helyzete, amely miatt most kiemelt béremelésre nem kerülhetett sor.*

Utólag is megállapítható, hogy a bértárgyalások eredményes sikerében sokat segített a vasútnál működő szakszervezetek egységes fellépése, de különösen az a támogatottság, amely a vasutas munkavállalók széles köreinél megnyilvánult (ideértve a figyelmeztető sztrájkot is).

A bérek felosztása

A bérek felosztásán valójában csak a bérfejlesztési, béremelési keretek nagyobb munkaköri csoportokra, egyénekre való felosztását kell érteni. Az osztás elvileg többféleképpen is történhet. Például mindenki egyforma összeget kap, vagy egyforma százalékos mértékű béremelésben részesül, vagy a közvetlen szolgálati vezető határozza meg a béremelés összegét, vagy előre meghatározott tarifarendszer szerinti béremelést állapítanak meg. Más módszer is elképzelhető, illetve a felsorolt módozatok kombinációja szerint lehet eljárni.

A MÁV-nál két éve a tarifarendszer szerinti bérfejlesztés valósul meg, ahol a fő vitatéma a tarifaráállási szint és biztosított bérfejlesztés mértéke, amelyeket a korábban elfogadott béremelési keretből kialakitani.

A béremelési keretből végrehajtható intézkedések fölötti vitát a Vasutasok Szakszervezete három síkon folytatja:

— a munkáltatóval, akinek érthetően, saját elképzelései vannak,

— a társszakszervezetekkel, amelyek saját tagjaik érdekében eltérő véleményeket, álláspontokat képviselnek,

— a Vasutasok Szakszervezete belső szervezeteivel, amelyek ugyancsak saját tagjaik speciális érdekeiért lépnek fel.

Mielőtt az érdekszférák bemutatására kitérnék, ismertetni kell, hogy a bérfejlesztés mértékére vonatkozó érdekek a vasút jelenlegi bérszabályozási (tarifa) rendszerében hogyan érvényesíthetők. Arról már volt szó, hogy minden csoport (egyén) és a képviseletüket ellátó érdekképviseleti szerv törekvése a rendelkezésre álló bérfejlesztési keretből minél nagyobb hányadot (mértéket) biztosítani tudjon tagjai részére. Ezt ma elsősorban a bérszabályozási rendszer módosításán keresztül lehet elérni. Ennek két útja van. Olyan szabályt kell érvényesíteni, amely bizonyos csoportokat kedvezően érint (pl.: képzettségi szintek, tanfolyamok, vizsgák kedvezőbb elbírálása, vagy a gyakorlati idők más módon való figyelembevétele stb.). A másik lehetőség annak elérése, hogy egyes munkaköröket magasabb bérosztályba sorolják.

Tehát, akkor, amikor a bérbesorolási szabályok módosításáért folyik a harc, gyakorlatilag az átlagos béremelésen belül a magasabb bérfejlesztést kívánják elérni. Ezt csak mások rovására lehet megtenni, mivel a bérezésre, bérfejlesztésre rendelkezésre álló összegek emiatt a törekvés miatt nem lesznek magasabbak. *Ezért a szakszervezeteknek is nagyon meg kell gondolni, hogy mikor, miért állnak ki, hiszen tudatában vannak, hogy azt csak más tagjaik rovására érvényesithetik.*

A MÁV-nál az érdekegyeztetés során a legkényelmesebb helyzetben a Mozdonyvezetők Szakszervezete van, mert egy homogén munkaköri csoport érdekeit képviseli. Általában az tapasztalható, hogy sok munkavállaló nem ismeri, hogy a bérszabályzat számára kedvező módosításával elérhető magasabb bér (bérfejlesztés) csak más munkavállalók hátrányára valósítható meg. Biztosan vannak olyanok is, akiket az nem zavar, hogy a részükre előnyös intézkedés másoknál hátrányt okoz. Érdemes röviden áttekinteni az idei bérfejlesztés tárgyalásait, és elemezni, hogy különböző megnyilvánulások mögött milyen érdekek húzódtak meg.

A bérfejlesztési keret felosztásánál a munkáltató arra törekedett, hogy az alapbéremelések vonzataira (műszakpótlék, átlagbérrel díjazott idők stb.) minél nagyobb összeget vonjon le. *Ezzel a biztonságosabb gazdálkodás feltételeit kívánták megteremteni és ez tartalékolási lehetőséget is jelenthetett volna.* A szakszervezetek a tervezett összeg jogosságát vitatták és elsősorban a VSz számokkal bizonyította az elfogadható mértéket. Végül a VSz javaslatához közelálló összeg került elfogadásra.

A munkáltató az átlagos alapbér béremelési mértékén belül kötelező százalékos mértékű béremelést is tervezett, hiszen a kitűzött tarifaráállás szint mellett viszonylag sokan anélkül nem részesülhettek volna béremelésben. Ide tartoztak volna az alacsonyabb bérosztályba soroltak és a központi igazgatás dolgozói. *A VSz a munkáltató javaslatait támogatta, de szinte valamennyi más szakszervezet ezzel nem értett egyet.* Különösen érdemes kiemelni a Mozdonyvezetők Szakszervezetét, akik kizárólag abban voltak érdekeltek, hogy ne legyen kötelező béremelesi mertek, csak kizárólag a tarifaráállás-szint kerüljön meghatározásra. Álláspontjuk érthető, mert a mozdonyvezetők szinte valamennyien a tarifa 70 %-án álltak, és így a béremelésük mértéke csak a ráállási szint emelésétől függött. A kötelező emelés bérkihatása korlátozta a ráállási szint meghatározását. A VSz-nek viszont számos tagja (alacsonyabb osztalyba tartozók, budapesti pályaudvaron dolgozók, igazgatás területén lévők) kimaradtak volna a béremelésből, mert a tarifaráállási szintjük már meghaladta a 80—85 %-ot.

Ebben a vitában érthetetlen volt más szakszervezetek (pl. VADESZ) álláspontja, amelyek szintén nem kívántak kötelező emelést, hiszen a tagjai nagyrésze csak a kötelező emelésből részesülhetett. Hosszan tartó vita után kompromisszumos megállapodás született, amely szerint a 70 %-os ráállási szintet 82,4 %-kal emelték (ez 17,7 %-os béremelésnek felel meg) és a 100 %-os ráállás alattiak 6 %-os mértékű emelésben részesültek.

Eltérő vélemények a szakszervezeteken belül

Az természetes, hogy egy heterogén összetételű tagsaggal bíró szakszervezetnél az egyes csoportok érdeke eltérő lehet. Talán ezeket a különböző nézeteket a legnehezebb egyeztetni és ezekből egy közös álláspontot kialakitani. Milyen témákban alakulnak ki a leggyakrabban eltérő nézetek?

A bérrendszer néhány alapkérdésében (például legyen-e a vezetőnek lehetősége a tarifa szerinti alapbér differenciálásában, milyen mértékű legyen az egyes bérosztályok, bértételek közötti különbség, a gyakorlati idő számításánál milyen időket vegyenek figyelembe, stb.).

Az egyes munkakörök fizetési osztályba sorolásánál és az ott meghatározott feltételeknél, mennyi legyen az éves bérfejlesztési keretből az alapbéren kívüli bérelemekre fordítható rész? Legyen-e és ha igen, milyen mértékű ún. kötelező alapbér-emelési mérték és az kikre terjedjen ki?

A szakszervezeten belüli konkrét nézetkülönbségekből itt csak néhányat emelek ki, azokat, amelyek rendszeresen visszatérnek és jellemzőnek tekinthetők.

Az új bérrendszer elkészitésekor és azóta is a módositásoknál mindig felmerül annak igénye, hogy a bérrendszer tegyen lehetővé a szolgálati vezető részére bizonyos mértékű differenciálást (esetleg a tarifától csak felfelé) és ezzel elismerhetnék a kiemelkedő munkavégzést. Többen ellenzik ezt a fajta bérmegállapítást, hivatkozva a vezetők elfogultságára. Eddig a vita még mindig a fix tarifarendszert kívánók javára dőlt el, igaz, csak csekély szavazattöbbséggel. A tárgyalásokon a VSz vezetői (szakértői) ezért ezt az álláspontot képviselik. A differenciálás pártiak viszont joggal vetik fel, hogy az ő érdekeiket nem kellően képviselik a tárgyalásokon résztvevők.

Többen felvetik az egyes osztályok és bértételek közötti különbségek helytelenségét, azt javasolva, hogy legyen a magasabb osztályoknál nagyobb bérkülönbség, mint az alacsonyabbaknál, csak kevesen vannak az ilyen módositást igénylők.

A legtöbb észrevétel, javaslat az egyes munkakörök magasabb fizetési osztályba sorolásánál hangzik el. A múlt év őszén a különböző tagozatoktól, területi intéző bizottságoktól összesen több mint 130 munkakör feljebb sorolására érkeztek kérelmek. Nyilvánvaló, hogyha ezeket a feljebb sorolási igényeket érvényesítik, azok elégedetlenségét váltja ki, akik besorolása nem változott. Ugyanakkor azzal a következményekkel is jár egy-egy munkakör feljebb sorolása (hiszen az igény is erre irányul), hogy a magasabb osztályba sorolt munkakörben dolgozók 10—20 %-os fizetésemelésben részesülnek. *Mivel ennek forrása csak a béremelési keret lehet, ezért csökken az általános béremelési mérték.*

A szakszervezetnek nagyon meg kell gondolni, hogy milyen feljebbsorolási javaslatokat támogat, hiszen egy-egy munkakör magasabb osztályba sorolása más munkaköröknél okozhat feszültséget és mások béremelését mérsékli. Viszont, akik kérése kellő támogatást nem kap, úgy érzik, nem képviselik megfelelően érdekeiket.

Ott is jelentkezik érdekellentét, amikor az alapbéren kívüli bérelemek (pl. műszakpótlék, készenléti díj stb.) *megállapításáról van szó.* Akik ilyeneket rendszeresen kapnak, azt szeretnék, ha ezek összege, mértéke minél magasabb lenne. Akik viszont ebből nem részesednek, abban érdekeltek, hogy ezek összege minél kevesebb legyen, hiszen akkor több marad az alapbérekre, illetve azok emelésere. Általában itt abban lehet kiegyezni, ha az ilyen fizetéselemeken nem történik változtatás.

Legyen-e biztosított béremelés?

Még egy vitára okot adó témát szeretnék kiemelni. *Legyen-e biztositott béremelés?* Itt azok, akiknek bére a kötelező ráállási szintnél magasabb, abban érdekeltek, hogy ilyen béremelés legyen, lehetőleg minél nagyobb mértékben, hiszen egyébként a fizetésemelésből kimaradnának. Ezek közé tartoznak a budapesti pályaudvarok dolgozói, az alacsonyabb és legmagasabb fizetési osztályba tartozók. *A vidéki munkavállalók és a középső fizetési osztályba tartozók abban érdekeltek, hogy ne legyen biztosított béremelés, mert ebben az esetben az átlagos tarifaráállási szintet magasabban lehet meghatározni.* A kérdés felvetésében megjelenik a budapesti és vidéki szolgálati helyek érdekellentéte. Nehéz volt ebben az esetben olyan álláspontot képviselni, amelyet mindenki el tudott fogadni.

Talán az a néhány gondolat, amelyet vázlatosan ismertettem, megfelelően érzékelteti, hogy a bérkérdésekben nincs és nem is lehet egységes szemlélet, mivel az érdekek eltérőek. A VSz tárgyalóinak mégis egyfajta véleményt kell képviselni, és ehhez ki kell alakítani azt a „középutat", amelyet vélhetően a legtöbben el tudnak fogadni. Ha valaki úgy érzi, hogy az ő érdekét nem képviselték kellően, annak csak az lehet az oka, hogy nem a többség érdekét képviselte, illetve sértette mások érdekét. Közeleg az az idő, amikor ismét tárgyalni kell a bérrendszer esetleges változásairól és a bérfejlesztés mértékéről, a végrehajtás részleteiről. A véleményt nyilvánítók, a javaslattevők jó ha arra is gondolnak, hogy a meg nem valósuló elképzeléseiknek milyen objektív okai lehettek?

Dr. Simon József

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

AZ MSZOSZ-BEN

Megalakult a kereszténydemokrata-kereszténnyszocialista platform

(Folytatás az 1. oldalról.)

azonos eszmerendszerre épülő platformok.

— Elképzelhető-e ezek között a platformok között együttműködés, pl. a munkástanácsok, kereszténydemokrata-kereszténnyszocialista és az MSZOSZ azonos platformja között; Ha igen, várható-e, hogy ez az együttműködés elősegíti a szakszervezeti egységet vagy az együttes fellépést az érdekvédelem területén?

— A munkástanácsoktól ilyen együttműködési ajánlatot már korábban kaptunk. Erre mi pozitívan válaszoltunk. Meggyőződésünk, hogy törvényesen működő szakszervezeti szövetségekbe létrejövő kereszténydemokrata-kereszténnyszociális platformok közös célja, hogy segítse a keresztény szakszervezeti tagoknak alapelveiket és értékképzeteiket tudatosítani, megszilárditani és elmélyiteni. A platform olyan szakszervezeti tagok világnézeti közössége, akik a kereszténnyszociális tanítás elveit vallják. Ezek az elvek és erre épülő cselekedetek képezhetik az alapját a közös együttműködésnek a szakszervezeti tevékenységben, különösen gazdasági és szociális területen. Mi az MSZOSZ-en kívüli szakszervezetekben és azok szövetségeiben nem ellenséget látunk, hanem a munkavállalók szövetségeit, partnereit. Bízunk abban, hogy az azonos platformok közös eszmerendszere erősíteni fogja az együttműködést és az együttes fellépést. Ennek egyik feltétele a türelmesség, a pluralitás tiszteletbentartása, az egyetértés legszélesebb alapjainak a megteremtése.

— Az alakuló kongresszus megteremtette-e a lehetőségét annak, hogy az MSZOSZ tagszervezetein belül létrejöjjenek az ágazati, regionális kereszténydemokrata-kereszténnyszocialista platformok?

— Örömmel és nem kis megelégedéssel tájékoztatom a lap olvasóit, hogy amint a platform megalakulásáról a nagy nyilvánosság értesült, egyre-másra hivtak telefonon, arról érdeklődve, hogyan alakíthatók meg a helyi platformok. Ez számunkra jó előjel. Alakuló kongresszusunk elfogadott alapszabálya kimondja, hogy „Az MSZOSZ szövetségét alkotó ágazati, szakmai tagszervezetek létrehozhatják a kereszténydemokrata-kereszténnyszocialista platform helyi szervezeteit". A platformnak tagja csak olyan személy lehet, aki egyben az MSZOSZ valamely tagszervezetének is tagja. Kettős tagság nem megengedett.

Ennek szellemében megkezdtük az MSZOSZ tagszervezetein belül a platformok kialakítását. A Vasutasok Szakszervezetén belül lényegében összeállt azoknak a tagoknak a tömörülése, akik a platform magját alkotják. Várhatóan az év végére regionális-területi szinteken is kialakulnak a platform szervezetei. Erős szervezetek létrejöttével érvényre tudjuk juttatni a platform célkitűzéseiben megfogalmazott elveket. Várjuk mindazokat, akik elveinkkel, célkitűzéseinkkel egyetértenek, lépjenek a platform tagjai sorába. Nem vagyunk egy pártnak sem lekötelezettjei, de kötelességünknek tartjuk, hogy a szakszervezeti tevékenységünket a keresztény értékrend szellemében végezzük.

P. J.

Választási előzetes

Munkavállalók képviseletét a parlamentben

Melyik legyen a jövő évi parlamenti választások napja? Négy százalék helyett öt százalékra emelkedjék-e az úgynevezett alsó küszöb? Csökkentsék-e a parlamenti képviselők számát? Maradjanak-e a listás választás jelenlegi arányai? Egykamarás vagy kétkamarás legyen-e a parlament? Hogyan lehetne elérni, hogy rövid, tisztességes és olcsó legyen a választási kampány? Milyen elvek alapján foglalkozzék a tömegtájékoztatás a kampánnyal?

Megannyi kérdés. Folynak a műhelymunkák, a viták, az egyeztetések. Készül a választási törvény módosítása, zajlanak a kampány kérdéseit tisztázó tanácskozások. És készülődnek az egyes pártok is, mind a parlamentiek, mind a parlamenten kívüliek. A darabokra hullott kisgazdapárt is helyre akarja állítani a kisgazdaegységet, miként a szétforgácsolódott szociáldemokraták is az egységes párt létrehozásán fáradoznak, a továbbinál eredményesebb szereplés érdekében. A pártok között is megindultak a puhatolózó beszélgetések, felgyorsultak a szövetségkeresések. Ki kivel, és ki, kivel nem.

Az igazi, a hivatalos kampány ideje még odébb van, de gyakorlatilag már beindult a választási felkészülés intenzívebb szakasza. Szaporodnak az ezzel kapcsolatos rendezvények, készülnek a programok, zajlanak a nyilatkozatháborúk, folynak a találgatások az erőviszonyok pontosabb felmérésére, az esetleges befutóra, a lehetséges és kívánatos kormánykoalícióra. Megjelentek a magukat győztesnek kikiáltott pártok, pártvezérek is, *ismerünk már (ön)jelölteket is a miniszterelnöki posztra.*

Sok még a nyitott kérdés, amely válaszra vár. Kérdés, kell-e ezzel foglalkoznunk nekünk, szakszervezeti tagoknak? Nem korai-e még, s egyáltalán, ránk tartoznak-e? *Igen, ránk tartoznak, mert érintettek és érdekeltek vagyunk. A bőrünkre, a zsebünkre megy a dolog. Jövőnk függ tőle, gyermekeink és unokáink holnapja és holnaputánja alakul általa.* Mi nemcsak munkavállalókként és nyugdíjasokként jegyezzük státusunkat, hanem felelős állampolgárokként, akiknek joga és kötelessége a választás, a szavazás, a beleszólás a magunk, családunk és az ország sorsának formálásába.

A gondoktól gyötört századvégén, a veszélyektől terhes *ezredforduló küszöbén nem engedhetjük meg magunknak a hűvös közönyt, az előkelő kívülállást.* Nem asszisztálhatunk a részvétlenségnek, az érdektelenségnek. 1994-ben nem ismételhetjük meg a tagadás választását. Mert nem(csak) valakik és valami ellen kell szavaznunk, hanem valakikre és valamire. Arra és azokra, akikben leginkább bízunk, amitől a legtöbbet várhatunk a négyéves tapasztalatok alapján. Egyet kell értenünk a köztársasági elnök minapi nyilatkozatával: „... *Minden országnak olyan kormánya és parlamentje van, amilyet megérdemel.*"

Szerencsés lenne, ha jövőre tudatos(abb)an választanánk. Nem pusztán érzelmektől indíttatva, s főként nem indulatból. Gondoljuk végig higgadtan és alaposan, hogy milyen következményekkel járt a szerkezeti aránytalanságot mutató, féloldalas parlament megválasztása 1990-ben. Mert aránytalanul féloldalasra sikeredett. Egy-két kivételtől eltekintve nem kerültek be szakszervezeti tisztségviselők, nem fogalmazódtak meg és nem kaptak képviseletet a munkavállalói érdekek, de legalábbis gyengén, minimálisan.

A saját bőrünkön érzett, alapvető tanulság, hogy — miként a tulajdonosok a nekik megfelelő embereket —, *nekünk, a bérből és fizetésből élőknek, a nyugdíjasoknak a szociális igazságosság képviselőit kell bejuttatnunk az Országgyűlésbe.* Oda, ahol a legfontosabb döntések születnek.

Hol tartunk ezekben a dolgokban, milyen esélyünk van rá, mit tehetünk ennek érdekében? Ilyen összefüggésben, napjainkban előtérbe kerülnek az érdekképviseletek és a pártok kapcsolatai.

Figyelmet érdemelnek a munkaadók köreiből érkező hírek. A Gyáriparosok Országos Szövetsége, a Vállalkozók Országos Szövetsége, az Iposz és az Ipartestületek Kamarája elhatározta a szorosabb együttműködést és a közös álláspont kialakítását gazdaságpolitikai kérdésekben. A választásokra készülve különböző munkaanyagokat készítettek, amelyek egyebek között az érdekképviseletek és a pártok viszonyát is elemezték. Rögzítették például, hogy csak azokat a pártokat támogatják, amelyek egyértelműen szétválasztják a politikai és a gazdasági funkciókat, majd huszonegy pontban foglalták össze a gazdaság legsürgetőbb teendőit.

És mi újság a munkavállalókat képviselő szakszervezetek házatáján, mindenekelőtt a legnagyobb szakszervezeti szövetség, az MSZOSZ berkeiben? *Megérlelődött az a felismerés és az igény arra, hogy oldódjék a törvényhozás aszimmetriája, kapjon nagyobb helyet benne a munkavállalói problémák képviselete.* Legyen ez erőteljesebb vonulata a parlament munkájának. Fontos ugyan a szakszervezetek részéről a lobbyzás, de ott kell lenni, ahol a döntések születnek. A személyes jelenlétet, a tevőleges közreműködést semmi sem pótolhatja.

A készülődés folyamatában nem véletlen, hogy az MSZOSZ-en belül megalakult a szocialista—szociáldemokrata, és a kereszténydemokrata—keresztényszociális platform. Az sem pillanatnyi rögtönzés műve, hogy az utóbbi időben fokozatosan kialakult és erősödött az MSZOSZ és az MSZP kapcsolata. Ennek megjelenését és hasznát láthattuk már a kisbéri időközi választásokon és a májusi tb-önkormányzatok megválasztásakor.

A bérből és fizetésből élők képviselete két módon erősödhet a parlamentben: *ha önálló szakszervezeti emberként indulhatnak képviselők a pártok listáin,* vagy adódnak olyan pártok, amelyek programja garantálja a munkavállalók érdekeinek érvényesülését — függetlenül attól, hogy hány szakszervezeti tisztségviselőt állít a párt jelöltül. Arra természetesen nem számíthatunk, hogy tömegével lesznek ilyenek, de azt remélhetjük, kiválasztódnak majd alkalmas és vállalkozó szellemű jelöltek.

Hogyan vélekednek minderről a pártok, például a Magyar Szocialista Párt? Meghatározó személyiségeik nyilatkozataiból az derül ki, *hogy a szocialisták természetesnek tartják olyan képviselőjelöltek állítását, akik a szakszervezeti mozgalomban dolgoznak.* Abból indulnak ki ugyanis, hogy Magyarországon mind jelentősebb tényezőkké válnak a szakszervezetek a munkavállalók érdekeinek védelmében és képviseletében. Úgy vélik ezért, hogy a parlamentbe jutott szakszervezeti képviselők egyaránt tudják képviselni a szocialista párt törekvéseit és a munkavállalók érdekeit. Azt tervezik, hogy a 176 egyéni körzetben 15-20 olyan jelöltje lesz a szocialista pártnak, akik jelenleg a különböző konföderációkban, ágazati szakszervezetekben és helyi szervezetekben tevékenykednek. Közülük lesznek megyei és országos listákon is. A legtöbb jelölt az MSZOSZ-ből került ki, de lesznek a SZEF-ből, az ÉSZT-ből, és nem kizárt az Autonómoktól, a Ligától és a Munkástanácsokból érkező jelöltek állítása sem. Szélesebb körből lesz tehát a választék.

Jelenleg is tartanak az előkészületek, most ennyi mondható. Milyen esélyekre számíthatunk, hogyan alakulnak az erőviszonyok, milyen szakszervezeti magatartást kíván az, ha a szocialisták kormányra kerülnek és milyenre, ha ellenzékben maradnak? — ez még nagyban függ a továbbiaktól. Lesz még miről írni és gondolkodni, hiszen már most ősszel felgyorsulnak az események, magasabb fordulatra kapcsol mind a pártpolitika, mind a munkaharc, s benne az érdekvédők tevékenysége.

Kárpáti Sándor

Szemtől szemben a kisnyugdíjasokkal

Az alacsony és a közepes nyugdíjjal rendelkező, kiszolgált vasutasok nyomasztóban érzik a megélhetés gondjait. Elégedetlenek a kormánnyal, amely nem változtat lényegesen helyzetükön. Csak a három év dimenziójában látják romló életkörülményeiket.

A szentesi vasutas nyugdíjasok érzik a közösség erejének a szükségességét. Részükre minden hét csütörtökjén fogadó napot tartanak. Ők a Vasutasok Szakszervezetének a keretében tartják fenn megtalált közösségüket.

Dora Tóth Imrétől, a szentesi csomópont nyugdíjas szakszervezeti csoportjának a főbizalmijától megtudtam, hogy jelenleg 335 nyugdíjas tartja szakszervezeti tagságát. Augusztusban elküldték tiltakozó levelüket az országgyűlési képviselők Budapest Széchenyi rakparti irodájába. Levelükben az országos mozgalomhoz csatlakozva kifejtik elégedetlenségüket az egyre súlyosbodó megélhetési terhek miatt. Megalázónak tartják az áfa-emelés úgynevezett kompenzációját, amelynek összegéért 18 vagy 28 kilogramm kenyeret lehet vásárolni annak a nyugdíjasnak, aki jogosult az egyszeri kompenzációra.

Milyen jövedelemzónában helyezkednek el a szentesi vasutas nyugdíjasok? Az átlag havi 11 ezer 500 forint, amelyen belül vannak 6000 és 17 ezer forintos nyugdíjak. Sokan egy nyugdíjból ketten élnek. Sajnos a legidősebb korúak nyugdíja messze lemaradt az inflációtól és a megélhetési költségek növekedésétől. Sok évvel korábban kellett volna végrehajtani egy egyszeri alapnyugdíj kiegészítést. A nyugdíjemelések képtelenek alapvetően javítani a kisnyugdíjasok helyzetén. A lemaradó jövedelem és a növekvő költségolló egyre szélesebbre nyílik.

Zeke Imre bácsi 87 éves. Egyszerű beosztású vasutas volt, hosszú szolgálati idővel ment nyugdíjba. Feleségével a 14 ezer forint nyugdíjból élnek.

— Anyagilag mekkora mozgástere van a nyugdíjas csoportnak? — kérdeztem *Dora T. Imre* főbizalmitól.

— Lehetőségeink szerények és korlátozottak. A legjobban rászorultakat segélyben részesítjük, amelyre két forrásunk van. Gazdálkodásunk ebbe az irányba tolódott el. A vállalati keretből egy alkalommal átlag 1200, a szakszervezetiből pedig ezer forintot tudunk fizetni. Másra és kulturális célokra bizony alig-alig jut valami. Azért még ebben az évben is megtartjuk októberben az uzsonnával egybekötött találkozónkat. Jelzésértékű, hogy a tagdíjbefizetési morál közel 100 százalékos. A tagsággal a bizalmiakon keresztül szoros a kapcsolat. Az ő révükön nyugdíjasaink tájékozottak a vasút életéről és rendszeresen megkapják a Magyar Vasutast.

Nem a politika, hanem a közösség igénye és segítő ereje tartja össze a csoportba tartozó vasutasokat. Akiknek más társasági körük van, vagy magasabb a kulturális, közéleti igényük, azokat lazább szálak fűzik a szervezett közösséghez.

Fogas Pál

— Ha megdobálják kővel a vonatot, én visszadobom kenyérrel!

(Rák Béla rajza)

55 millió veszteség érte a vasutat

A romániai vasutassztrájk okozta veszteségekről egyelőre nincsenek még pontos adatok. A sztrájk idején mintegy 45 millió forint bevételtől esett el a MÁV. A végleges összeg azonban elérheti az 50—55 millió forintot is. Emellett a magyar és a nyugat-európai vasúti társaságok számára ma még felbecsülhetetlenek a károk, amiket az okozhat, hogy a fuvaroztatók esetleg elvesztik bizalmukat a régióbeli vasútl áruszállítás iránt.

Macskajaj, megállapodás

A politikai érzelmek hullámvasútján a társadalombiztosítás ügye az elmúlt hónapokban imponáló magasságokba emelkedett és aggasztó mélységekbe zuhant. A köztársaság elnökével az élen a társadalom jobbik része a demokrácia nagy kihívásának tekintette a tb-választások sikerét. Nem sokkal később viszont a megválasztott tb-elnökségek díjazása körüli botrány sokakban kétségeket ébresztett az új testületek tisztessége iránt. Alaptalanul abban a tekintetben, hogy a két elnökség nem tett törvénytelen lépéseket: másfelől viszont a díjazás körül kialakult botrányról nem a sajtó tehetett.

A botrány elcsitulásában nagy része van annak az örvendetes ténynek, hogy a tb-választásokon „győztes" és „vesztes", „régi" és „új" szakszervezetek nem estek egymás torkának. Az MSZOSZ nem követelte a vagyoni rendezés megváltoztatását, holott a Liga és a munkástanácsok előzetesen több ingatlant kaptak, mint amilyen arányban aztán a társadalombiztosítási és üzemi tanácsi választásokon szerepeltek. Másfelől a Liga új vezetősége bölcsen nem szította, hanem csillapította a vita lángját, s a többi konföderációt és a munkaadók képviselőit sem hozta lázba a kánikulai botrány. Mindez örömhír, hiszen a társadalombiztosítási önkormányzat politikai megosztottsága nagyobb kárt okozna a biztosítottaknak, mint amekkora kárt okozhat a tb presztizsének az a tény, hogy elnöksége díjazást szavaz meg magának, s a legnagyobb szakszervezet vezetői 1993 nyarán esetleg nyugati kocsira cserélik az egészen idáig használt Ladájukat.

A tb-önkormányzatok ezzel együtt kiállták a vihart, s az egység e héten már meg is hozta első gyümölcsét. Szabó Iván megállapodásra jutott Nagy Sándorékkal a vagyonátadás elvi feltételeit illetően. Új törvény születik majd, módosítják az ÁV Rt. működéséről szóló jogszabályt és természetesen kijelölik az átadandó ingatlanokat is. Ez utóbbiakról nyilván egészen a vagyonátadás pillanatáig folyik a vita, hiszen mindkét fél a legjobb kondíciókat szeretné kiharcolni magának. De ha ezt a tárgyalóasztalnál, józan kompromisszumokkal teszik, akkor kár túlzott jelentőséget tulajdonítani az alku egyes fázisainak. A tárgyalások eddigi eredményeiről a kormány és a tb-önkormányzatok képviselői emlékeztetőt írtak alá, és remény van arra is, hogy a novemberre ígért négyszázalékos nyugdíjemelésből legyen valami. A kormány aligha egyezett volna bele mindebbe, ha a tb-önkormányzatok képviselői egymással marakodnának.

A demokrácia természetéhez a botrányok is hozzátartoznak. A botrányok heves gesztusaira persze macskajajos másnap következik. Profinak az tekinthető, aki ilyenkor a sértődés külső jele nélkül képes csendben tovább dolgozni. A tb-önkormányzatok túlélték az első botrányt, remélhetőleg tanultak is belőle, s őszre jó esetben sor kerül a vagyonátadásra. Tb-botrány — másmilyen botrány is —, megjósolhatjuk, lesz még a jövőben: de fontosabb, hogy legyen nyugdíj, emberhez méltó egészségügyi ellátás, jó szociális rendszer.

Hegyi Gyula

Vörös szemafor

„Kész téboly" — mondta *Ion Iliescu* elnök a román mozdonyvezetők hétnapos sztrájkjának közepén, amikor már az egész Balkánon megbénult a vasúti forgalom, és körvonalazódni látszott a több milliárdos kár. Ráadásul az elszánt munkabeszüntetőket még az sem hatotta meg, hogy az államfő — érzelmi húrokat pengetve — arra hivatkozott, maga is vasutascsaládból származik. Tovább tartották magukat a sztrájkolók, mígnem a nyolcadik napon a kormány rendkívüli intézkedései letörték a vasutasok ellenállását.

Manapság már nem újdonság a sztrájk sem Romániában, sem más országokban. Ám ilyen horderejű munkakonfliktus után érdemes újragondolni az összefüggéseket és a következtetéseket. Például azt a tényt, hogy a vasút, s általában a közlekedés mennyire stratégiai ágazat, és sebezhetősége okán milyen mértékben „alkalmas terep" a sztrájkra. Augusztus közepén ugyanis nemcsak a román vasutakon mutatott vöröset a szemafor, hanem a magyar—román határon, a török—bolgár—görög határállomásokon is. Ferihegyen a magyar légi karbantartók helyzeték kilátásba a leállást bérköveteléseik nyomatékául, a szerbek meg — a belgrádi hajóblokádnak megfelelően — visszatartották a magyar uszályokat.

„Kész téboly" — ismételhetnénk a román elnököt, de talán az is elegendő, ha azt mondjuk: bizony ilyen világot élünk. Nem babra megy a játék, sokágú konfliktusról van szó. Amikor mondjuk egy szolnoki mozdonyvezető értesült brassói kollégái sztrájkjáról, bizonyosan szolidáris volt velük. Ám amikor belegondolt abba, hogy ez hány millió forint kárt okoz nekünk is, valószínű, más is megfordult a fejében.

Hírlik, a román közvélemény vegyes érzésekkel kísérte a munkabeszüntetést. Megkönnyebbült, amikor véget ért, de ellenérzésekkel vette tudomásul a hatalom megtorló akcióit. Érthető az utazóközönség türelmetlensége, hiszen egy sztrájk sok kellemetlenséggel jár és nagy károkat okoz. De hát ilyen a sztrájk, ezért a nyomásgyakorlás, az érdekérvényesítés legkeményebb eszköze. Az is érthető, hogy a román közvélemény ellenérzésekkel fogadta a hatalom fenyegetéseit, a tömeges elbocsátások kilátásba helyezését, a karhatalmi erők és a nyugdíjas mozdonyvezetők igénybevételét. Bizonyára igazuk volt a hatalom képviselőinek, amikor azt mondták a vasutasok bérköveteléseire, hogy azok teljesíthetetlenek.

Ám nyilvánvaló, hogy a munkavállalók is meg voltak győződve igazukról, hiszen megmondták, hogy „*a mozdonyvezetők egyszer tévedhetnek, őket csak egyszer lehet becsapni*". És ők is bevetették fegyvertárukat: a munkabeszüntetés mellé az éhségsztrájkot, a zsil-völgyi bányászok szolidaritását, az általános sztrájk kilátásba helyezését, és azt, hogy a felelősségre vonást megelőzendő, valamennyi sztrájkoló vezetőnek kiáltotta ki magát, feloszlatva a sztrájkbizottságot.

De hol maradtak a kompromisszumok? Miért nem került sor párbeszédre, a kölcsönös engedményekből sarjadó közeledésre? Hiszen ez a fő útvonal a munkaharctól a munkabékéhez, a megegyezéshez. Talán ezért is rúgott a kár 320 milliárd dollárra, meglehet ezért is született ilyen értékelés: nincsenek győztesek, csak vesztesek, veszteségek.

— kárpáti —

125 éves a Magyar Államvasutak (4.)

Jóléti intézmények

A vasutaknál világszerte hagyományai vannak a jóléti intézményi rendszernek. A vasutak ugyanis abból indultak ki, hogy bár a munkaadó és az alkalmazott között az érdekeknek feloldozhatatlan közössége áll fenn, mégis a kölcsönösség általánosan elismert törvényein alapulnak. A rendszer célja az volt, hogy fűzze szorosabbra a viszonyt, egyrészt a vasutak vezetői, mint a társaságok tőkéjének őrei, s a felelősség viselői, másrészt az alkalmazott személyzet, mint a szolgálat jó ellátásának tényezői és a pénzügyi sikerek kivívói között.

A munkaadói intézetek és intézkedések biztosították a vasúti alkalmazottakat a munkanélküliség ellen, s biztosították továbbá a betegségek, a munkaközben előforduló balesetek, a korai rokkantság és halálozás esetére. Ezeket az intézkedéseket az érdekeltek a világon mindenütt nagyra becsülték.

A vasúti személyzet maga is igyekezett saját jólétét előmozditani. Olyan intézmények alapitását és működtetését kezdeményezte, amelyekben tagjainak anyagi támogatást, önképzést és szórakozást nyújthatott.

A vasúti alkalmazottak javára létesített intézmények között legrégibb a betegség esetén való segélyezés. Ahol a személyzet magánegyesülés útján nem gondoskodott a segélyezésről, ott a vasútvállalatok szerveztek intézeteket, amelyekbe személyzetük közül — mai szóhasználattal élve — a fizikai munkások tartoztak belépni, mérsékelt tagsági díjjal. Ennek fejében nemcsak orvosi ellátást és gyógyszereket, hanem gyógyászati segédeszközöket, a keresetükben beállott veszteségekért némi kárpótlást és temetési költségtérítést is kaptak.

Az egészségügyi szolgálatot a vasutaknál egy főorvos vezetése alatt alkalmazott vonali és helyi orvosok látták el.

A legfontosabb jóléti intézmény: *a betegsegélyezés, a baleset-biztositás s a nyugdijintézetek.*

Magyarország is azok közé az országok közé tartozott, ahol a vasutak megnyitásának első napjától gondoskodtak a megbetegedett alkalmazottakról. Az évi fizetéssel véglegesen kinevezetteknek például betegség esetén rendszerint egy éven át meghagyták fizetésüket és lakásrészüket, a munkások ellátására pedig külön intézetet alapítottak. Ez az intézet az 1891. évi XIV. tc. életbelépésével a betegsegélyző pénztár nevet vette fel.

A vasútvállalatokat a kezdeti években — beteg alkalmazottaik támogatására — kormányhatósági szabályzatok kötelezték, majd az 1876. évi XVI. tc. 76. §-a állami felügyelet alá vonta a vasutakon és a hajókon annak ellenőrzését, hogy kellő számú orvost alkalmaznak-e, továbbá az épülő vasutaknál és a forgalomnál dolgozó munkásoknak az elhelyezését, megbetegedésük esetére ápolásukat biztosították-e.

Az 1891. évi XIV. tc. már nem a vasutakat, hanem az alkalmazottakat kötelezte, s felsorolta mindazokat az ipari és kereskedelmi vállalatokat, amelyekben az alkalmazottaknak nemre, korra és honpolgárságra való tekintet nélkül betegsegélyző pénztárhoz kell tartozniuk, ha fizetésüknek, illetve bérüknek egy napra eső összege 4 forintnál nem nagyobb. Ugyanez a törvény kimondta, hogy a közlekedési vállalatok betegsegélyző pénztárai továbbra is fennállhatnak.

A törvény szerint a betegsegélyző pénztárnak tagjai betegsége esetén az alábbi segélyezést köteles nyújtani: *húsz héten át orvosi segélyt, gyógyszereket, a befizetés alapjául szolgáló összeg felével egyenlő táppénzt, nőknél négy hétig gyermekágyi segélyt, halála esetén temetési segélyt a befizetés alapjául vett összeg húszszoros értékéig.*

A betegsegélyző pénztár, ha erejéből tellett, nagyobb összegű segélyt is nyújthatott, de a táppénz a befizetés alapjául szolgáló napi kereset 75 százalékát nem haladhatta meg. A betegsegélyezés az egyévi időtartamot nem léphette túl. A temetési segély a napi kereset negyvenszeresénél nagyobb nem lehetett. A taggal egy háztartásban élő családtagokat díjtalan orvosi segélyben és gyógyszerekben részesíthette. A családtag halála esetén temetési segélyt adhatott, mely a napi kereset húszszorosánál nagyobb nem lehetett.

A betegsegélyző pénztár a megállapított segélyezés helyett kórházi teljes ellátást is nyújthatott, s ha a betegnek voltak olyan hozzátartozói, akiket eltartott, az ingyenes kórházi ellátáson felül még a táppénz felét is ki kellett fizetni a hozzátartozók részére.

A tagok járulékát a munkaadó volt köteles fizetni. Úgy, hogy annak egyharmad részét ő adta, kétharmad részét pedig az alkalmazottja béréből vonta le. A magyar kir. államvasutak betegsegélyző pénztára az 1981. évi XIV. tc. alapján a napi 4 forintot meg nem haladó kereset 3 százalékából álló járulékkal működött. *A vasút kettőt a tagok keresetéből vont le, egyet pedig sajátjából adott.* Ennek fejében nyújtotta azokat a segélyeket, amelyeket a törvény megállapított, továbbá azt, amit a pénztár gazdálkodásából még lehetővé vált: így például a tag feleségének szülési átalányt, a nő tagok számára, speciális gyógyfürdőkre pénzbeli segélyt, szanatóriumi gyógykezelésre minden tagnak utalványt.

A vasút alkalmazottait a betegsegélyző pénztárba való belépése egyrészt a törvény, másrészt a szolgálati rendtartás kötelezte.

A vasút-igazgatóságok mindenütt körütekintően gondoskodtak a munka közben előforduló balesetek következményeinek az enyhítéséről. A gondoskodásnak ennél a formájánál is az önkéntes és törvényesen kötelező biztosítással találkozhatunk.

Magyarországon a századforduló utáni években került az Országgyűlés képviselőháza elé a munka közben előforduló balesetekből a munkásokra háruló károsodás törvényes szabályozása. Annak ellenére, hogy az Országgyűlés erre többször is utasította a kormányt, ez csak az 1907. évi XIX. tc.-vel teljesedett be. Ez a törvény újból szabályozta a munkás-betegsegélyezést és életbe léptette a baleset-biztosítási kötelezettséget.

A törvény szerint baleset-biztosítási kötelezettség ala estek nemre, korra, a fizetés és a bér nagyságára való tekintet nélkül mindazok, akik a törvényben felsorolt vállalatoknál akár állandó, akár ideiglenes alkalmazásban voltak. A biztosítást az országos munkás-betegsegélyező és baleset-biztosító pénztár eszközölte, melynek helyi szerveiül a kerületi munkásbiztosító pénztárak szolgáltak. Az ország 96 kerületre volt felosztva. *A vasutak a baleset-biztositas alá eső alkalmazottaikat kötelesek voltak a kerületi munkásbiztositó pénztárnak bejelenteni, mégpedig abban a kerületben, ahol a vállalat székhelye volt.*

A vasutak által, az alkalmazottaik javára létesített különböző munkaadói intézetek közül talán legfontosabb a nyugdíjintézet. A vasutak nemzetközi kongresszusa a múlt század végén kétszer is foglalkozott ezzel a kérdéssel. Az 1892. évi szentpétervári kongresszuson elfogadott határozata ezzel kapcsolatban kimondta: *„A nyugdijintézet létesitése a vasúti vállalatra nézve erkölcsi kötelesség és eszköz mindazoknak a jó és igaz szolgálatoknak megjutalmazására, amelyekkel az ő érdekeit a nála alkalmazott személyzet előmozditotta. Ez az erkölcsi kötelesség nem terjed többre, mint az arról való gondoskodásra, hogy a személyzetnek a munkaképtelenségéből kezdve élete végéig tartó, s részben az özvegyre és árvákra is átmenő nyugdijat biztositson."*

A m. kir. államvasutaknál a nyugdíjintézet, mely mintául és jó például szolgált a többi magyar vasutaknak is 1870. április 1-jén lépett életbe. Ennek az intézetnek hivatalból a tagjává vált mindenki akit az állami vasutak szolgálatában végleges minősítéssel évi fizetéssel kineveztek. A kezdetben alig ötszáz tagot számláló intézet a MÁV hálózatának rohamos növekedésével fokozatosan nőtt terebélyesedett.

Visi Ferenc

Nehéz a búcsú **(Rák Béla rajza)**

Negyvenegy évi szolgálat után

„Nekem a mozdonyok ma is hiányoznak"

Az idei vasutasnap központi rendezvényén a Vezérigazgatói Dicséret átvételére szólítottak között volt *Vas Sándor* is, aki ez év tavasza óta már nyugdíjas. A kitüntetés átvétele után beszélgettünk 41 éves vasúti pályafutásáról.

Vas Sándor anyai ágon vasutas dinasztiából származik, így kötődése a vasúthoz érthető. Azok közé tartozik, akik a Műszaki Egyetem közlekedési karát még Szolnokon kezdték, majd a befejezést már a fővárosban élték meg. Szerényen jegyzi meg, hogy 1957-ben egyetemi diplomáját jeles eredménnyel vette át. Mint mondotta már korábban is vonzódott a gépészethez, a gőzösök világához.

Nagy örömére Békéscsabára az akkori fűtőházba került, mérnök gyakornoknak. *Itt szerezte meg a szakvizsgákat, közben volt fűtő, vezetett gőzmozdonyt.* Innen 8 és fél hónapig Vésztőre helyezték műszaki reszortosnak, aztán Kecskemét, Szeged következett. 1961 februárjában került a szegedi igazgatóság vontatási osztályára, a mozdonycsoportba. Itt valamennyi létrafokot végigjárt, volt főelőadó, csoportvezető, osztályvezetőhelyettes, 1981 őszétől osztályvezető, illetve később a KSZO megalakulása után főmérnök. Vasúti pályafutásának utolsó éveit a katonai osztály, majd a vasútbiztonsági iroda élén töltötte.

Hosszú utat tett meg, de szíve mindmáig a gépészetnél maradt. Ide köti számtalan emlék, sok-sok öröm és gonddal teli hétköznapok.

— 1958-ban tettem le a motorvezetői vizsgát. Nekünk felsőfokú végzettségüeknek egyéni felkészülés volt előirva, s csak az utolsó két hétben vonultunk be a tanfolyamra. Ott, ilyen rövid idő alatt is olyan barátság szövődött, amely a mai napig is megmaradt. Immár 35 éve minden évben találkozunk — emlékezik vissza, nem kis nosztalgiával.

Első munkahelyéhez, Békéscsabához sok emlék fűzi. Itt volt mozdonyvezető, négy hónapig keményen meg kellett dolgoznia. Alaposan megismerte ezt az embert próbáratevő munkát, s a későbbiekben mindenkor becsülte az itt dolgozókat. Hiszen abban az időben az utazók sokkal több időt dolgoztak, többet voltak távol. Nem volt ritkaság a 250 órás távollét sem. Békéscsabán életében először vezetett gőzmozdonyt, ma is élénken emlékszik a 377-es Kacsára.

Külszolgálati ideje alatt, különösen a kisfűtőházakban szinte mindennel kellett foglalkoznia. *Itt lehetett igazán megismerni a gépeket és az embereket.* Később az igazgatóság vontatási osztályán, előbb a szénirányítással, a kerekek összeállításának megszabásával, újítási ügyekkel, kazánvizsgákkal foglalkozott. Irányítása alá tartozott a kiskunhalasi vontatási főnökség, amely tudvalevőleg igen erős tranzit forgalmat is ellát.

— Legalább huszonöt éven át a mozdonyvezetők képzésében is részt vettem. Évente 2—3 tanfolyam fejeződött be, mintegy 1500 főt tanítottam, akik az ország minden részéből jöttek. *Elektrotechnikát, később a vontatási utasitásokat, fűtőberendezéseket oktattam.* Bizony nem mindenkinek volt kedvenc tantárgya az elektronika, de esténként bejártam egy kis korrepetálásra, s így nem volt baj a vizsgákon. Szerencsémre mindig megtaláltam a megfelelő hangot a hallgatókkal, s ma is nem egyszer előfordul, hogy vonatra várva a vezetőállásból integetnek, s invitálnak, hogy ott utazzam. Ha tehetem ezt az alkalmat nem szalasztom el. Ez számomra mindig nagy boldogságot jelent.

Hosszú évek alatt résztvevője volt a vontatási nemek váltásának, a vasútüzem korszerűsítésének. Adódik a kérdés:

— Melyik időszakot szerette jobban?

— *Nehéz erre válaszolni. Talán a gőzös volt számomra a legkedvesebb. Az kivánta a legteljesebb embert, mert lényegesen nehezebb volt rajta a munka.* Napjainkban viszont az elméleti felkészülés kap nagyobb szerepet. Ha a mozdonyok közül kell választani, kettőt emelnék ki: a 424-est és az M 62-es mozdonyokat. Ezek álltak hozzám a legközelebb. Örülök annak is, hogy tevékeny részese voltam a dizelről villamos vontatásra történt átváltásnak, a területünkön megvalósult fejlesztéseknek.

— Pár éve a gépészettől egészen más területre került. Nem volt az idegen?

— Egyáltalán nem. Különösen a VBI területén, ahol a gépész ember jól tudja kamatoztatni korábbi tapasztalatait. Gondolok itt elsősorban a balesetek okainak vizsgálatára, a következmények elhárítására, illetve a megelőzésre. Nyugodtan állíthatom: itt sem szakadtam el a gépészettől.

— Tavasz óta nyugdíjas. Mit csinál?

— Van egy kis kertem, igyekszem bepótolni a korábbi lemaradást. Aztán itt van a gyermekkorom óta tartó nagy szenvedély: a díszmadártenyésztés. Kiállításokat is szervezek, Szegeden augusztus 20-án immár a 29.-et. S természetesen a család sem maradhat ki a mindennapokból, az unokáim is igénylik a nagypapa társaságát. S mindemellett soha nem feledkeztem meg a legfontosabbról: az emberi kapcsolatokról. Szerencsémre a jó kedvem soha nem hagyott cserben. De azért a mozdonyok ma is hiányoznak.

Gellért József

Állomásfőnök nyugdíj előtt

Kovács Lajos állomásfőnökkel abban a szobában beszélgettünk a balatonföldvári vasútállomás épületében, amely egykoron *Horthy Miklós* váróterme volt bálványosi vadászatai alkalmával. Ide érkezett Pestről jövet, innen ment tovább kedvelt passziójának színhelyére, majd ide érkezett vissza, s indult haza a fővárosba. A többször átépített állomásfőnöki szobában ma már semmi sem emlékeztet arra, hogy ez a helyiség a kormányzó váróteremeként szolgált.

Kenderesi újratemetése újból reflektorfénybe állította *Vitéz Nagybányai Horthy Miklós* személyét, így érthető, hogy balatonföldvári emléke előjött, s az is természetes, hogy a riportalany és a riporter is kicserélte — eltérő véleményét — az újratemetés tényéről és hatásáról. E friss aktuálpolitikai esemény azonban nem befolyásolt bennünket abban, hogy figyelmünket a vasútra, a vasutasok kérdéseire összpontosítsuk.

— Melyek azok a témák, amelyeket feltétlenül meg akar említeni a lap olvasóinak?

— Három dolgot mondanék: a vonalak villamosítását, a kulturált utazást és az egyenruha-ellátást.

— Akkor kezdjük, menjünk sorban.

— Ha kevés a pénzünk, akkor miért kell elkezdeni egyszerre két vonal villamosítását. A harmincas és a negyvenes vonalról beszélek. Célszerűbb lenne, ha előbb befejeznénk az egyiket, és utána kezdenénk hozzá a másikhoz.

— Nézzük a kulturált utazás gondjait.

— Ehhez nem elég csak meghirdetni a kereskedelmi vasút tervét. *Nem elég akarni, tenni is kell.* Mit és hogyan? Javítani kell az utazóközönség, a szállító felek kiszolgálását. Tiszta váróteremre, vécékre, peronokra van szükség. Ha nem intézkedünk, akkor oda jutunk, hogy lassan a nagy gaztól nem találnak be az emberek az állomásokra. Több jegypénztárgépre is szükség lenne. Az idegenforgalmi szezonban valutabeváltókat kellene felállítani az állomásokon. Ez a javaslat már korábban felmerült, kezdeményeztük is, de a megvalósítás elakadt fönn.

— Hogyan látja az egyenruha-ellátást?

— Ne a kollektív szerződések szabályozzák az egyenruha-ellátásban részesülők körét és viselésük idejét. Jobb lenne, ha külön utasítás készülne, amely hosszabb időre rendezné az egyenruha-ellátást és -viselést. Mivel a kollektív szerződést állandóan módosítják, a hosszabb távra szóló szabályozás nemcsak ésszerűbb lenne, de gazdaságosabb is.

— Mielőtt megköszönöm tömör válaszait, kérem, váltsunk néhány szót az Ön személyéről. Úgy tudom, nyugdíjba készül.

— *Igen, ha minden terv szerint halad, akkor jövő év áprilisában nyugállományba vonulok. Eljött ennek is az ideje.*

— Hogyan éli ezt meg, miként készül rá?

— Vasutas családból származom, apám is a sínek világában élte le az életét. Én 1951 márciusa óta állok a MÁV szolgálatában, 1975 óta vagyok állomásfőnök a Balaton partján. Jövő év tavaszán 43 év szolgálati idő áll mögöttem. Milyen érzésekkel tölt el mindez? Felemás érzésekkel. Ennyi idő után nem könnyű megválni attól, amit megszoktam. Összenőttem a vasúttal. De azt is megvallom, hogy az utóbbi tíz év változásait már nehezen éltem meg. Végleg elválni azonban nem akarok, mert ha akarnék, se tudnék. Itt dolgoztam végig az életemet, nem is volt más munkahelyem a vasúton kívül.

(Kárpáti)

Útközben

Nem tudom ki, hogy van vele, engem felettébb boszszant, ha a szerelvény kocsijai kívül-belül koszosak, ha a kellemetlen szagot árasztó WC-kben a legalapvetőbb higiéniai eszközök hiányoznak.

Augusztus első felében úgy adódott, hogy két egymást követő héten Sopronban volt dolgom. Mindkét alkalommal a Lővér expresszel utaztam. Még ez a helyjegyköteles, expressz sem kifogástalan. A szerelvényben található kocsik többsége — enyhén szólva — megette már a kenyere javát. Arról nem is szólva, hogy az 1. osztályú kocsik ülésfejtámláinak védőhuzatai koszosak, szakadtak. S mint egyik útitársam megjegyezte: *ő ahányszor a Lővérrel utazik, mindig talál hasonló kifogásolni valót.*

Önkéntelenül adódik a kérdés: olyan szegény a MÁV, hogy már a mosatásra sem jut pénz? Vagy talán emberi mulasztásról van szó? Egyáltalán ellenőrzi valaki az expresszek tisztaságát, kiszerelését? Az ilyen és hasonló esetek miatt az utasok joggal bosszankodnak.

Győrbe érve is történt olyan eset, ami mellett nem lehet szó nélkül elmenni. Annál is inkább, mivel vasutasok a történet főszereplői.

Amikor a mozdonycsere és a fékpróba után elérkezett az indulás ideje, szóban és sípjelzéssel többször is elhangzott a felhívás a beszállás befejezésére. Vonatunk azonban nem mozdult. Kinézve az ablakon azt látom, hogy az előttünk levő 2. osztályú kocsi végénél két fiatal vasutas, fittyet hányva a jelzésekre, zavartalanul beszélget. A menesztőnek „beugrott" ügyeletes tiszt is elvesztette a türelmét, mert kikelve magából alaposan kiosztotta őket.

— Veletek még nem ismertették a parancskönyvet, amely szerint a vonat csak bezárt ajtókkal indulhat az állomásról?

— De igen! — válaszolta az egyik.

— Hát akkor? . . .

— Mi most nem vagyunk szolgálatban. Az ajtók becsukása különben is a kalauz dolga.

Amit ezután kaptak — jogosan! — azt nem hiszem hogy hamarosan elfelejtik. Ehhez zárszóként csak annyit, ha mi vasutasok a kedves utastól elvárjuk, hogy a vonatra történő felszálláskor csukja be maga után az ajtót, akkor önmagunkkal szemben is legyünk következetesek, a feljebbvalóval pedig tisztelettudóak.

Egyébként a Lővér expressz némi késéssel folytatta útját Sopronba, ahova pontosan érkezett.

R. V. F.

Vasúttörténeti Alapítvány

A Csongrád megyei cégbíróságon vették nyilvántartásba a Vasúttörténeti Alapítványt, amelynek célkitűzéseit az alapítók így összegezték: „A vasuti tortenelem targyi eszkozeinek, emlekeinek felkutatasa, osszegyujtese, rendszerezese es ezen eszkozok es emlekek megorzese, felujitasa, apolasa, kiallitasokon történő bemutatasa. Vasuttörténeti kutatások támogatasa, a vasút iránt érdeklődő, tehetséges pályakezdő fiatalok segítése Az 1928-ban létesült Kecskeméti Gazdasagi Vasút eszközeinek gondozása, megóvása, helyi skanzenben történő bemutatása, valamint az ott lévő 490 033 szamu, Bugaci Kispöfögő gőzmozdony üzemelésének figyelemmel kísérése."

Az alapítvány nyitott és ahhoz barmely természetes es jogi személy kapcsolódhat, bármilyen szellemi, dologi, vagy penzbeni felajánlással. Mukodese nyilvános, közérdekű, s az alapítvány eszközeivel, kiállításaival a vasút múltját, jelenét kívánja megismertetni a vasút iránt érdeklődőkkel.

Bemutatkozási területük főként regionális jellegű. Egyrészt Kecskemét Kk állomáson kívánnak létrehozni egy vasúti skanzent. Mint azt az alapítók elmondottak nem kívánnak a szolnoki skanzennek vetélytársai lenni, ők kizárólag csak a keskenynyomközu vasút emlekeinek szeretnének otthont adni. Eppen ezert a keskenynyomkozu vasúttal kapcsolatos valamennyi targyi emléket, a kisvasuton használt járművet, vagy azt kiszolgáló berendezést, technikai eszközt szívesen elfogadnak és azt elhelyezik leendő skanzenjükben.

Elsősorban a még működő MAV es erdei vasutak tamogatására számítanak. Mindenfele segítségről, támogatásról *Csendom Lajost*, a kecskeméti vontatasi kirendeltség vezetőjét kérik értesiteni. (Telefon: 06-41-05.)

Működésük masik területe Szegeden egy állandó vasúttörténeti kiállítas letrehozasara irányul. Természetesen itt is számítanak a vasútbarátok segítségére, a vasúti tárgyak, emlékek összegyujtésére.

Címük: Vasúttörténeti Alapítvány 6724 Szeged, Boross J. u. 4 B. (MÁV Oktatási Főnökség) Számlaszám: MKB Rt. Szeged 285-12992.

(Gellért)

Fazekas Lajos:

Jelek

Vadvizek tukrét
a szelek összetörtek.

S a napsugarakat
a vizek törik össze.
A taj ezer darab —
dombja, síkja, gödre.

Mint mély tenyér-jelek.
árkok sötétlenek.

Madárként verdes az ag,
a törzs magára marad,
mint fáradt nagyapák,
gorcsos és hallgatag.

Kedvezményes színházbérlet

A Vasutasok Szakszervezete ezúton is tájékoztatja a színházszereto vasutasokat, hogy a József Attila Szinház a vasutasok részére az 1993/94-es évadra kibocsátotta az „Egri István" elnevezésű berletet, amelyet kedvezményes áron vasarolhatnak meg a vasutasok és családtagjaik.

Az alábbi hat előadasos műsortervből négyet választ ki a színház igazgatósága.

A musorterv:

1. *Arthur Laurent* — Sole Styne — Stephen Sondheim: Gypsy (musical)
2. *Molnár Ferenc:* Olympia (vígjáték)
3. *Neil Simon:* A nagymama (színmű)
4. *Scarnicci-Tarabusi:* Kaviár és lencse (komédia)
5. *Beaumarchais:* A sevillai borbély (vígjáték)
6. *Fejes Endre:* A fél város megbolondult (ősbemutató)

Az előadások időpontja: vasárnap 10 óra 30 perc. Várhatóan minden hó első vasárnapján, de ennek egyeztetése még folyamatban van. Jegyek 1993. szeptember 5-ig a szakszervezeti bizottságok útján igényelhetők az üzletigazgatósági, illetve üzletvezetőségi székhelyeken működő művészeti rendezvényszervező csoportoknál, illetve a VSz szervezeti és szervezési ügycsoportjánál a 19-77/134-es telefonszámon.

Köszönet a segítségért

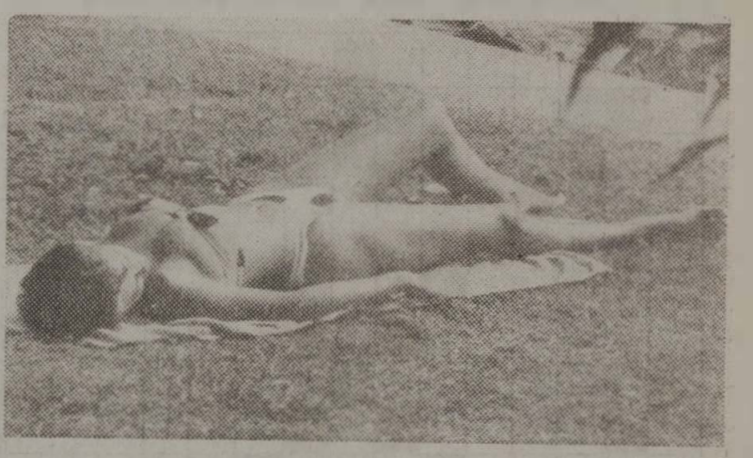
Feleségem és leányom augusztus 12-én Romániából utaztak haza a 361-es számú vonattal. Püspökladanyon feleségem rosszul lett, eszméletét vesztette. Egy ismeretlen utas szólt a forgalmi szolgálattevőnek, aki azonnal intézkedett. Rövid időn belül a helyszínre érkezett a mentő. Elsősegélynyújtás után tovább utazhattak saját felelősségükre. Szerencsésen hazaérkeztek. A nagy ijedtség miatt senkinek sem tudták megköszönni a segítseget. Ezúton mondok köszönetet az állomás dolgozóinak es a mentőorvosnak. Emberségből jelesre vizsgáztak.

Jakab Benjámin
MÁV nyugdíjas főellenőr
a nyugdíjas alapszerv elnöke

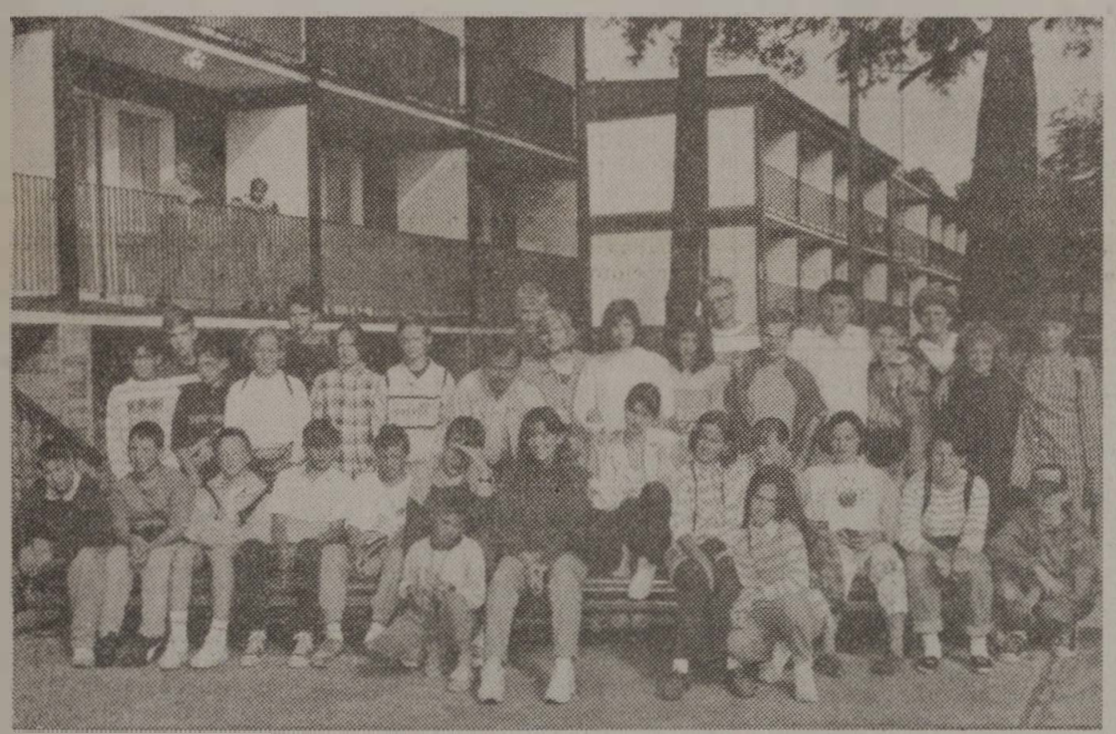
Kenesei pillanatképek

Augusztusban befejeződött az idei vasutas gyermeküdültetés. Öt turnusban közel kétezer diák tölthetett el két hetet a balatonkenesei üdülőben. Szécsi Lajos üdülővezető elmondotta, hogy turnusonként 350-400, fiatal pihenhetett itt. Csereüdülés keretében 372 külföldi — görög, szlovák, belga, német, lengyel, spanyol és francia — diák volt nálunk. Kasza Lajos táborvezető, a szegedi MÁV nevelőotthon vezetője sorolta a sok szines programot, a sportolási és kulturális lehetőségeket. A gyermekek felügyeletét pedagógusok és egyetemisták látták el. Itt mindenki jól érezte magát.

(Jurkievicz Tibor képriportja)



Csereüdülésen Lengyelországban



Lengyelországi csereüdülésen vehetett részt július 30-tól augusztus 14-ig huszonkilenc vasutas gyerek. A Balti-tenger partján, Dziwnowekben levő tábor jó szórakozási, pihenési lehetőséget biztosított a nyaraló vendégeknek. A vidám rendezvényeken — táncverseny, play back show, szépségverseny — eredményesen szerepeltek a magyarok. Népszerűek voltak a futball-, a röplabda- és a tollaslabda-mérkőzések is. A figyelmes vendéglátók több emlékezetes kirándulást szerveztek. Jártak többek között Szczecinben, a nagy kikötővárosban, ahol megtekintették a XIV—XV. században épült Szent Jakab-templomot és a hercegi várat. Megcsodálták a Wolini nemzeti parkot is. (Képünkön a magyar csoport tagjai láthatók.)

Kínos történetek

Nem tudom, hány száz, vagy hány ezer vasutassal beszélgettem zsurnalisztai pályafutásom soran, mondhatom legtöbbjük — legyen az pályamunkas, vagy állomásfőnök — segítőkészen állt rendelkezésemre és adott meg minden, az olvasókat érdeklő felvilágosítást. Csupán nyolc-tíz olyan „alanyra" akadtam, akikkel szemben nagyon nehéz volt „viselkedni". És az évek soran lassan összeállt, megfogalmazódott egy szakmai tétel: az újságíró legnagyobb erénye a türelem legyen!

A mai napig nem tudom, bosszankodjak, avagy nevessek a déli határvidék egyik haromvágányos állomásának főnökén, aki húszperces beszélgetésünk röpke ideje alatt háromszor kérte el az igazolványomat. Nyomaszt a kétség, talán azt hitte, az UDBA (a magyar ÁVH-nak megfelelő szervezet volt) átdobott ügynöke faggatja őt? Negyedszerre a falu közepéig utánam kerekezve „igazoltatott", de ekkor már ő volt nekem nagyon „udba"... Csak nem mutattam.

Emlékszem arra a masinisztára, aki Battonyán kategórikusan megtiltotta, hogy a csehszlovák csucstechnikát képezo Bz-motorkocsi rajta legyen a felvetelen. Amikor a lehető legudvariasabban arrább hessegettem őt, testével takarta el a pályaszámot. Mit tehet az ember ilyen faramuci helyzetben? Vitázni? Minek? Megvártam amíg az „ügyeletes éber elvtárs" elfárad, csak akkor kattintottam el a gépet.

F. állomás jó messzire esik a fővarostól, fél nap oda, fél nap vissza az utazás. A főnök barátságosan betessékel irodájába, csak akkor komorul el tekintete, amikor elmondom honnan, miért jöttem. Nem, nem! Ő nem nyilatkozik! (Hiszen nem is nyilatkozatot kértem tőle, csupán egyszerű tájékoztatást. .) Micsoda? Magnetofon? Nahát, oda meg végképp egy szót sem! Különben is a jogi osztály engedélye köll . Meg már csak két év van a nyugdíjig...

A beszelgetés kezd kinosra fordulni. Nyomakodik elő a megjegyzés, hogy szerintem aki egy, a vasút belső ügyeivel is foglalkozó lap elöl elzárja az egyáltalán nem titkos információkat, azt én azonnali hatályval fölmenteném középvezetői pozíciójából. Váltótisztítóként aztán tényleg nem lenne köteles válaszolni. Dehát az ember ilyet nem mond, elköszönök és megállapítom, hogy a mai napom pocsékba ment.

H. állomásfőnöke minden további nélkül hajlandó kozreadni szolgálati helyének „viselt" dolgait, ám a magnót tegyem el, mert neki személyiségi jogai vannak. Semmi probléma, megtanultam írni is, vagjunk a dolgok közepébe. Jó — bólint a főnök. — De a neve nem szerepelhet a riportban, mert neki személyiségi jogai vannak. Ilyenkor azért az ember fejébe tolul a vér, de aztán csak elmormolok magamban egy idegcsillapító imát: „... *és legyenek meg néked a te személyiségi jogaid...*"

Hogy olykor mennyire fontos a türelem, talán a következő eset példázza a legszemléletesebben.

A vasuttal partnerkapcsolatban álló cég igazgatojara várni kell. Amig megjon beultetnek az irodájába, amely úgy fest, mint az izraeli nagykövetség arab terrortámadas után tíz perccel. Dobozok, flakonok, tégelyek minden négyzetcentiméteren. Kotrok magamnak egy fel zsebkendőnyi helvet az asztal sarkán, hogy legalább a jegyzettömböt le tudjam rakni.

Belép az igazgató, kezdődhet a riport. Némi számadatra is szükség lenne, a diri fölpattan, beletúr az előtte tornyosodó irathalomba, majd szemrehányóan rámrivall.

— *Itt volt egy dosszie! Hová lett?*

Homlokomat kiveri a víz. Lehet, hogy motozás következik? Most kellene fölállni, mondani neki valami magvasat, aztán köszönés nelkül otthagyni. Szerencsére a dosszié megkerül, anélkül, hogy elveszett volna. Igaz, az asztal túlsó végéről. Befejezzük a riportot, indulok kifelé. Az igazgató még utánam szól:

— *Aztán nehogy hülyeségeket írjon!*

Véreres szemekkel fordulok vissza, nyelvem hegyén a válasz: ha hülyeségeket mondott, én csak hülyeségeket tudok írni. Ám jobbik eszemre hallgatva lenyelem a megjegyzést.

Thorday Zoltán

Mongol—magyar tárgyalások

A két vezérigazgató kicseréli az aláírt okmányokat

Augusztus 9—11-e között Budapesten tanácskozott *Ras Radnabazerin*, a mongol vasút vezérigazgatója kollégájával *Csárádi Jánossal*. A megbeszélésen szó volt az Európa—Ázsia közötti személy- és áruforgalomról, a tranzitszállításokban a vasút részarányának növelési lehetőségeiről.

A múlt évben Mongólia fővárosában, lánbátorban tartott tanácskozáson a volt szocialista országok közlekedési miniszterei és vasútjainak vezérigazgatói vettek részt. Ekkor választották meg az OSZZSD (a szocialista országok vasútjainak nemzetközi szervezete) soros elnökévé a mongol vasút vezérigazgatóját és megalakították a vasutak vezérigazgatóinak tanácsát. A szervezeti változtatást indokolta, hogy több országban a korábban egységes vasutak szétváltak, önállósultak.

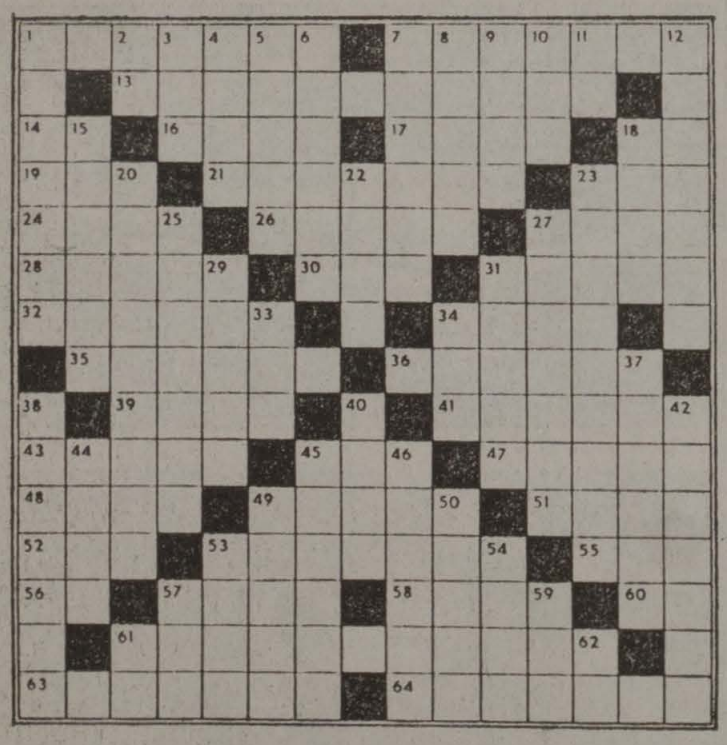
A budapesti tanácskozáson először írtak alá konkrét megállapodást nemcsak a már említett részarány növeléséről, hanem a két vasút közötti gazdasági- és tudományos együttműködéséről, az operatív kapcsolattartáshoz szükséges feltételek kialakításáról.

Véglegesítették azt a korábbi megállapodást, hogy a volt szocialista országok vasútigazgatóinak következő tanácskozását Budapesten tartják, november 2. és 5-e között.

Lövészverseny Hatvanban

A közelmúltban a hatvani vasutas lövészklub versenyt rendezett, amelyen 87 fiatal vett részt. Eredmények: a légpuska 20 lövéses számában első *Hegymegi Péter* (serdülő fiú); kispuska 20 lövéses számában 1. helyezett *Szabó Tünde* (ifjúsági leány); ugyancsak ebben a kategóriában a fiúk közül első lett *Szikuru Tamás*. A felnőtt nők közül *Lengvári Csabáné*, a felnőtt férfiak közül pedig *Bártfai Tibor* lett a győztes. Valamennyien a MÁV lövészklub versenyzői.

Hossza 24 kilométer



Vízszintes: 1. Rövidített női név. 7. Átlagos díj. 13. Elemi erejű. 14. Állóvíz. 16. Torzszülött. 17. Burokban van! 18. Aktinium vegyjele. 19. Korszak. 21. **Egy földrajzi név.** 23. Hegy Kréta szigetén. 24. Göngyölegsúly. 26. Vissza: az időmérő. 27. Az öregek támasza! 28. Női név. 30. Latin én. 31. Szőrmekabát. 32. ... válni, állásba visszahelyezni. 34. Kutyus. 35. ...tázik, anekdotákat mond. 36. Angyal. 39. Radioaktív vegyi elem. 40. N-nel a végén hebehurgya. 43. Nincs ott időben. 45. Hogy, oroszul. 47. Délamerikai gyíkfajta. 48. Német tengeralattjáró. 49. Cseremiszek. 51. Féltíz utca! 52. Nak párja. 53. Remus testvére. 55. Az állóvíz. 56. Kripton vegyjele. 57. Derűre következik. 58. Kenusok közt található! 60. Omszk folyója. 61. Testtan. 63. Pest megyei községbe való. 64. Táblafestménnyel.

Függőleges: 1. Orvosi műszer. 2. Skálahang. 3. Keverve lóg. 4. Szibériai folyó. 5. Putnok melletti település. 6. Hegycsúcs a Csíkihavasokban. 7. Ilyen verseny is van a Balatonon. 8. Pénztartó is, írásmű is. 9. Vissza: az évszakok istennője a görög mitológiában. 10. Rés, néplesen. 11. Kertet művel. 12. Félsziget és állam Mexikóban. 15. Nagyvárad román neve. 18. Kapod ellentéte. 20. A IV. századi kereszténység eretnek mozgalma. 22. Afrikai ország. 23. Abu Abdallah Mohammed (1302—1377) arab utazó. 25. Vastartalmú mészkő. 27. Gázlángos égő. 29. Apró élősködők. 31. Egy szlavóniai városban lakik. 33. Olasz, német, norvég autójelzés. 34. Mozi része! 37. Fuvola. 38. Büzös borzok. 40. Madár is, gép is. 42. ..ogia, rovartan. 44. Figyelmes. 45. Két egykori törvívó fivér családi neve. 46. A hideg teheti az emberrel. 49. Erkölcsi szabály (ék. hiány). 50. A hunok közeli rokonai. 53. Európai főváros. 54. Színházi alkalmazott. 57. Nagyobb, mint a pálca. 59. A vonat pályája. 61. Sódar szélei. 62. Német viszonyszó.

Beküldendő: annak az országnak a neve, amelyikben a vízszintes 21. található.

Beküldési határidő: szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Venezuela.

Könyvutalványt nyertek: Tóth Zsófi, Budapest, Petzval József u. 15., 1115; Nagy György, Celldömölk, Széchenyi út 14., 9500; Kórógyi László, Szentes, Nagyörvény u. 41., 6600; Zalánfi Árpád, Salgótarján, Fáy András krt. 72., 3100; Vara Istvánné, Zsuk, Kossuth tér 21., 4627.

Miért kell az utasításból szabályzatot készíteni?

Augusztus 18-án tartotta soros értekezletét a forgalmi utazó tagozat ügyvivő testülete. A tanácskozás két témakörrel foglalkozott. Az első a MÁV Vezérigazgatóság forgalmi főosztálya által előterjesztett szabályzat-tervezet a forgalmi utazó személyzet vezénylői tevékenységének ellátásáról. Ez a szabályzat az F. 9-es számú utasítás helyett lépne életbe. A munkáltató által elkészített anyagot a testület nem találta megfelelőnek.

A legfontosabb kifogások: *miért kell egy utasításból szabályzatot készíteni azon pontok meghagyásával, amelyek a dolgozókra nézve kedvezőtlenebbek.* Miért próbálta meg a munkáltató az anyagba becsempészni a létszámnorma megszabásánál a VSz által mindvégig elutasított 1 + 0 közlekedést, melyet szakszervezetünk ezután sem tud elfogadni. A szabályzat a neve ellenére sem szabályoz sok gyakorlati kérdést, más kérdéseket viszont túlszabályoz.

Mindezek ellenére az ügyvivő testület a szabályzat megalkotását szükségesnek tartja. A módosító indítványok bedolgozásával a gyakorlatban jól alkalmazható szabályzat születhet.

Második napirend volt a központi üzemi tanács felállítása.

(Fridrich)

Lakáscsere

Elcserélném Budapest VIII., Szigony utcai 2 szoba összkomfortos, telefonos önkormányzati lakásomat nagyobb önkormányzati lakásra (külső kerület vagy Pest környéke előnyben). Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi, vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Eladom ceglédi 50 nm-es, 2 szobás összkomfortos öröklakásomat. Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi, vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Elcserélném 49 nm-es budapesti komfortos önkormányzati lakásomat nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén, minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Budapest VIII., Diószeghy Sámuel u. 9/c. I/12. Ispán.

Eladó a gyulaji erdő vadrezervátumának szomszédságában, panorámás környezetben 460 négyszögöl szőlő, gyümölcsfákkal, présházzal. Irányár: 100 ezer forint. Érdeklődni lehet levélben vagy személyesen: **Faragó János**, Gyulaj, Dózsa Gy. u. 52. 7227 (Tolna megye).

Elcserélném várpalotai, központi helyen lévő komfortos, napos (nem panel), magasföldszinti önkormányzati lakásom budapesti MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: esténként a 185-7500-as telefonszámon, vagy levélben: Ercsényi, Budapest, Fehérvári út 46. III. 3 1119.

Elcserélném budapesti 46 nm-es komfortos szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, hasonló vagy kisebb önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet: **Guzina Gyula**, 132-9759, 131-3132 telefonszámokon.

Eladó üdülőkörzetben, Budapesttől 60 km-re, Tass központjában, másfél szobás, komfortos, kertes családi ház, állattenyésztésre alkalmas melléképületekkel. Irányár: 950 ezer forint. Érdeklődni lehet: munkanapokon a 06-76-351-758-as telefonszámon. **Molnárnénál.**

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű első emeleti, másfél szobás, komfortos, megvásárolható, vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy önkormányzati, Budapest környéki lakásra. Érdeklődni lehet: 19-77, vagy a 122-1395/187-es telefonszámon. 8-tól 16 óráig.

Elcserélném 3 szobás, komfortos, 90 négyzetméteres, szép világos, budapesti MÁV-lakásomat másfél, kétszobás önkormányzati lakásra, vagy Budapesthez közeli kertes házra. Érdeklődni lehet: **Both Zoltánné**, Budapest, Fiumei út 24/C.

Elcserélnénk 32 négyzetméteres, egyszobás komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat kétszobás, hasonló jellegű lakásra (tanácsi lakás is érdekel). Érdeklődni lehet: **Nagy Zsolt**, Budapest, Keresztúri út 39—41., III. ép. fszt. 3.

MACOK

Egy pénteki napon érkeztünk lányommal a mátraaljai kis faluba a szülői házhoz. Már csak a 71 esztendős apám él ott, nem számított a jövetelünkre. A fák megbarnult levelei, a kertekben meggyújtott elszáradt növények kesernyés illata jelezte számunkra, hogy ide is beszökött az ősz. Enikő lányom nem élvezi az érett illatokat lebbentő szél csodás varázsát, a lenyugodni készülő felpuffadt vörös begyű napot — ő éhes. Azt találgatja, hogy vajon mit főzött-sütött neki papa.

Az öreg az udvar kispadján, a cseresznyefa alatt üldögélt, amikor betoppantunk, és Hektort, a kétéves német juhász kutyát trenírozta.

— *Miért nem üzentetek, hogy jöttök* — korholt bennünket. Most nem tud illően fogadni, a házban nincs főtt étel, pedig ő szereti valamilyen finomsággal várni a vendéget. Van ugyan puha füstölt szalonna és kolbász a padlás öreg gerendái alatt, de a lányom már nem örvend az ilyen nehéz ételeknek. A tegnap készített fejtett bablevesből sincs már elegendő, így hát egy gyorsan elkészíthető, laktató ételt ajánl.

— *Együnk mackot gyerekek!* — jelenti ki ellenkezést nem tűrő hangon, és már indul is a konyhába. A lányom felújjong örömében, mert ismeri e régi ételt, nagyanyáink szegénység szülte hétköznapi eledelét. Apám is az anyjától tanulta elkészítését, mert hiszen ha más nem is, de krumpli és liszt mindig volt a kamrában.

A korgó gyomor mindannyiunkat cselekvésre késztet. A lányom szalad a pincébe krumpliért, apám a kiszolgált palacsintasütőt emeli le a spejz rozsdás vasszegéről. Én a — változnak az idők, illetve nincs új a nap alatt —, teljes őrlésű búzalisztes zacskót teszem az asztalra. Meghámozzuk a nyolc közepes nagyságú kövér krumplit —, de sokat szívtam friss keményítő szagát a konyhában —, aztán bő vízben többször lemossuk. Apám már hozza is a régi reszelőt és biztos mozdulatokkal, akkurátus tempóval a fehér tálba reszeli valamennyit. Nem bízza a lányomra, hiszen még megsértheti a kezét.

— *Nyolc evőkanál . lisztet szórj bele* — utasít apám, aztán a kopott fakanállal gondosan összekeveri a masszát. Sót és egy pici borsot hint bele, majd egy kis vizet. Amikor elég sűrűnek, de engedelmesen folyékonynak találja az elegyet, megköszöni az asszisztenciát.

— *A sütés az én dolgom. Készítsétek a lapos tányérokat!*

Az öreg ezután a palacsintasütőbe csurgat egy evőkanálnyi olajat, megforgatja türelmesen, majd beleönt egy szedőkanál masszát. Serceg, pirul a tészta, a konyhát elönti valami semmihez sem hasonlítható étvágygerjesztő illat. Két perc múlva széles késsel fordítja a másik oldalára a piros tésztát, majd amikor az is megsült, gyakorlott mozdulattal csúsztatja egy lapos tányérra. Enikő csak erre a pillanatra várt. Rohan a kamrába és hozza a nyáron kifőzött rózsabarack lekvárt. Jó vastagon megkeni vele a forró lepényt, összegöngyöli és már majszolja is a párolgó ínyencséget.

Mi türelmesen kivárjuk amíg kisül a 10-12 darab tészta, aztán tányérunkba téve egyet-egyet, rásimítunk egy kanál tejfölt. Felsóhajtok: *milyen kitűnő ez a macok!*

Néprajzkutatókra vár a feladat, hogy a névadás történetét felfedjék. Én megelégszem az ízével ...

(Kaszala)

Zeneiskolánk sikere

A Rock Színház művészeti igazgatója, dr. Miklós Tibor az alábbi levelet küldte PAPP PÁLNAK, szakszervezetünk elnökének.

„Tisztelt Elnök úr!

Engedje meg, hogy őszinte elismerésemet fejezzem ki abból az alkalomból, hogy a Vasutas Zeneiskola idén végzett növendékei közül a Színművészeti Főiskola operett-musical tanszakára nyolc fiatal nyert felvételt.

A színházi életben ez azért kimagasló eredmény, mert a főiskolára a többszáz jelentkező közül összesen 18 főt vettek fel és ennek a létszámnak közel a felét az Önök iskolájának növendékei alkotják. A Vasutas Zeneiskola körülbelül 3-4 éve egyre meghatározóbb szerepet tölt be a zenei és művészeti életben az utánpótlás nevelésével. Ez köszönhető a zeneiskola vezetőségének, akik olyan neves művészeket nyertek meg az oktatási feladatok ellátására, mint *Toldi Mária, Szinetár Miklós, Kulka János, dr. Garay Attila, Malek Miklós.*

Színházunknak külön öröm ez az eredmény, mert évek óta az utánpótlásunk fő bázisát képezi a Vasutas Zeneiskola. Biztos vagyok benne, hogy a főiskolára bekerült nyolc fiatal élete során nem felejti el, hogy pályája a »Vasutasból« indult. Még egyszer őszintén gratulálok és kívánom, hogy a vasutas-szakszervezet a jövőben is hasonló elkötelezettséggel támogassa a kultúra és a művészet ügyét."

Értesítés

A MÁV EBSE — volt Rudolf Egyesület — vezetősége értesíti tagjait, az érdeklődőket, hogy 1994. január 1-jétől az üdülésre való jelentkezés feltételei az alábbiak szerint változnak.

	Jelentkezés határideje	Üdülési díj befiz. határideje
Előszezon	november 1.	december 5.
Főszezon	április 1.	május 5.
Utószezon	július 15.	augusztus 5.

Üdülőinkben hét-, illetve tizennégy napos turnusok vannak. Az előszezoni és főszezoni beosztásuk a következő:

	Parádfürdő tel.: 06/36-364-202	Hajdúszoboszló tel.: 06/52-362-826
Előszezon	január 4—17-ig	jan. 6—19-ig
	január 18—31-ig	jan. 20.—febr. 2-ig
	február 1—14-ig	febr. 3—16-ig
	február 15—24-ig	febr. 17.—márc. 2-ig
	márc. 1—14-ig	márc. 3—16-ig
	márc. 15—28-ig	márc. 17—30-ig
	márc. 29.—ápr. 11-ig	márc. 31.—ápr. 13-ig
	ápr. 12—25-ig	ápr. 14—27-ig
	ápr. 26.—máj. 9-ig	ápr. 28.—máj. 11-ig
	máj. 10—23-ig	máj. 12—25-ig
	máj. 24.—jún. 6-ig	máj. 26.—jún. 8-ig
	Parádfürdő tel.: 06/36-364-202	Hajdúszoboszló tel.: 06/52-362-826
Főszezon	jún. 7—20-ig	jún. 9—22-ig
	jún. 21.—júl. 4-ig	jún. 23.—júl. 1-ig
	júl. 5—18-ig	júl. 7—20-ig
	júl. 19.—aug. 1-ig	júl. 21.—aug. 3-ig
	aug. 2—15-ig	aug. 4—17-ig
	aug. 16—29-ig	aug. 18—31-ig

Az 1993. évi őszi idényben Hajdúszoboszló és Parád gyógyfürdőre még várunk jelentkezőket a 142-3165-ös telefonon, tízszázalékos kedvezménnyel.

Tanfolyamok a Széchenyi Művelődési Házban

Az ősztől induló oktatási évadban sokféle tanfolyam közül válogathatnak a művelődési ház látogatói. Két év alatt szerezhetik meg az érettségit a gimnáziumi magánvizsgára előkészítő tanfolyamra beiratkozók. A tandíj az I. osztályban 4500 forint.

Angol, német, francia és spanyol nyelvből, kezdő, középhaladó és haladó szinten tanulhatnak az érdeklődők. A nyelvtanfolyamon a tandíj: 2600 forint/félév. Akik szakmát szeretnének tanulni választhatnak a virágkötő, manikűrös, pedikűrös, szemfelszedő oklevelet adó tanfolyamok közül.

A tanfolyamokra a beiratkozás augusztus 16-tól szeptember 1-ig naponta 13—17 óráig. Bővebb felvilágosítás a 82-18, vagy a 1692-881-es telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41 1068
Telefon, városi: 142-0551, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6157. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. SZEPTEMBER 10.

Megalakult a központi üzemi tanács

Tizenhárom tagból tizenegy a VSz képviselője

Augusztus 31-ével befejeződtek a MÁV Rt.-nél az üzemitanács-választások. Hátravan ugyan még a központi üzemi tanács alakuló ülése, de tagjait augusztus 31-ével már megválasztottak az üzemi tanácsok elnökeiből és az üzemi megbízottakból álló választó testületek értekezletei.

A MÁV Rt.-nél több száz üzemi tanács és üzemi megbízott megválasztására került sor májusban. A megválasztott tanácstagok és megbízottak száma kettőezer körüli.

Az üzemi tanácsok létrehozásával a szakszervezetek, köztük a Vasutasok Szakszervezete számára a megmérettetést is jelentette. Miután túl vagyunk a választásokon elmondhatjuk, hogy a VSz a vasutasság bizalmából megerősödve került ki ebből a versengésből.

A VSz jelöltjei iránti bizalom igazolja, hogy az elmúlt négy év munkáját a vasutasság elismerte, s megítélése szerint ez a szakszervezet eredményesen képviselte a vasutasság erdekeit a munkavállalókat érintő területeken. Jellemzőül: a tizenhárom tagú MÁV Rt. központi üzemi tanácsában 11 fő képviseli a Vasutasok Szakszervezetét, egy-egy személy a Mozdonyvezetők Szakszervezetét és a VDSZSZ-t. Ez a tény nagy felelősséget hárít a VSz-re annál is inkább, mivel az üzemi tanács a munkáltató szervezeti rendszerébe illeszkedik, de a munkáltatótól független szervezetként működik. Jogállásuk, feladatkörük más mint a szakszervezeteké.

Ez a felismerés vezette a VSz vezetőit és testületeit, amikor jelöltjeiket széles körű közvélemény-kutatás alapján hozták javaslatba. Követelménynek tekintették, hogy a megválasztott tanácstagok felkészültségben feleljenek meg az elvárásoknak és arányosan kapjanak képviseletet a MÁV Rt. szakszolgálatainak munkavállalói. Erre példa a MÁV Rt. központi üzemi tanács tagjainak megválasztása, amire augusztus 23-a és 31-e között került sor. A központi üzemi tanács tagjait hat szakszolgálat üzemi tanács képviselőiből alakult választói értekezletek titkos szavazással választották meg. A betöltendő helyeknél a létszámarány, a jelölteknél a felkészülés volt a mérce. Ennek alapján az üzemviteli szakszolgálat 5, a gépészeti szakszolgálat 3, pályagazdálkodási és építési szakág 2, távközlési és erősáramú biztosítóberendezési szakág és a területi igazgatósági központok 1—1 főt választottak a központi üzemi tanácsba. A szakszolgálati jelölőgyűléseket nyugodt légkör, tolerancia jellemezte. A választások mindenütt a törvényes előírások szellemében zajlottak le. Érdekes színfoltja és talán a jövőbeni együttműködés lehetőségeit előrevetítő felszólalása hangzott el Gaskó Istvánnak, a VDSZSZ ügyvezető elnökének az üzemviteli szakszolgálat választói értekezletén. Gaskó úr szakszervezete jelölőbizottsága szóvivőjeként arra kérte a VSz többségű választói értekezletet, hogy egyetlen jelöltjüket az üzemi tanácsban a VSz-küldöttek támogassák, mivel e támogatás nélkül megválasztásának nincsenek esélyei. Megértést kért a VSz küldötteitől, további együttműködésüket ajánlva a munkavállalói érdekegyeztetés területén. Kilátásba helyezte a még meglévő szakadékok szűkítését, áthidalását a két vasútnál működő szakszervezet között. A VSz küldöttek gáláns magatartásának köszönhetően a VDSZSZ jelöltje annyi szavazatot kapott, amennyi elegendő volt megválasztásához.

Szavaznak a központi üzemi tanács tagjaira

A lezajlott választások bizakodással tölthetik el a választókat, különösen azokat, akik felfigyeltek a központi üzemi tanács tagjainak bemutatkozó beszédjükre. A jelöltek egyöntetűen arról biztosították választóikat, hogy tevékenységük összmunkavállalói érdekeket szolgál. Eleget kívánnak tenni azoknak a törvényes jogositványoknak amelyek az üzemi tanácsokat megilletik. Nem feledkeztek meg szakszolgálatuk és régióik saját érdekeinek érvényre juttatásáról sem.

A választások befejeződtek. Jöjjenek a tettek. A szürke hétköznapok minden órája cselekvést kíván a több ezer vasutas üzemitanács-tagtól. Olyan időszakban kezdik meg munkájukat az üzemi tanácsok, amikor a vasút megújhodás előtt áll.

Az üzemi tanácsoknak befolyásolniuk kell azokat a döntéseket, amelyek a munkavállalók széles körének az érdekeit és a vasút érdekeit egyaránt szolgálják. Ezek közé soroljuk, mint megoldásra váró feladatokat a vasúti törvénnyel összhangban a MÁV Rt. kereskedő vállalkozói vasúti strategiájához igazodó szervezeti keretek kialakítását, a vasút működőképességének, folyamatos erősítését, új beruházások, és fejlesztések beindítását, az elmaradt fenntartási munkák pótlását, a munkakörülmények javítását.

Fontosnak tartjuk a vasútüzem és a vagyonvédelem hatékonyabb prevencióit, a szociális és jóléti ellátások megőrzését, további bővítését, a vasútegészségügy működési feltételeinek javítását. Mindezek olyan hozzáértő szakembereket, a közéletben jártas, önzetlen munkavállalói képviselőket igényelnek, akik az üzemi tanácsokban hozzáértően tudnak tevékenykedni a feladatkorükbe utalt kérdésekben.

Bízunk benne, hogy a VSz jelölése alapján megválasztott tisztségviselők ennek szellemében- és érdekében eredményesen fognak tenykedni az elkövetkező két évben. A következő üt.-választásokon a jól végzett munkájuk alapján szakszervezetünk ismét bátran fog választói elé állni, kérve azok további bizalmát.

P. J.

A MÁV Rt.-nél 1993. év során létrehozott központi üzemi tanács tagjai

1. *Közgazdasági és Anyaggazdálkodási Szakág* (1993. 08. 23.)
   Bánszegi József (VSz) okt. gép. ügyint., Debrecen Osztószertár Főnökség
2. *Gépészeti Szakág* (1993 08 24.)
   Izsák Csaba (VSz) mozd. felvigyazó, Nagykanizsa VF.
   Kacsó Károly (MOSZ) mozdonyvezető Celldömölk VF.
   Szabadi László (VSz) Út. mozd fel., Bp. Ferencváros VF
3. *Pályagazdálkodási és Építési Szakág* (1993 08. 25.)
   Budai Zoltán (VSz) pályamester, Veszprém Pft.
   Szöllősi István (VSz) szakaszmérnök, Kiskunhalas Pft.
4. *Területi Igazgatósági Központok* (1993. 08 26.)
   Erdős Károly (VSz) előadó, Debreceni Ig.
5. *Távközlési Erősáramú és Bizt. ber. Szakág* (1993. 08 26.)
   Rózsa Sándor (VSz) üzemvezető, Miskolc TBF.
6. *Üzemviteli Szakág* (1993. 08. 31.)
   Dr. Péter Mihály (VSz) alelnök, Bp. Kőbánya felső állomás.
   Horváth István (VSz) állomásirányító, Bp. Ferencváros állomás.
   Pintér János (VSz) segédvezénylő, Miskolc Tiszai pu.
   Czirják Ferenc (VSz) forgalmi oktató, Mátészalka állomás.
   Deák Zoltán (VDSZSZ) üzemmérnök, Bp Déli pu.

A változó munkahelyű dolgozók is jogosultak közlekedési díjra

Szakszervezetünk hosszú idő óta szorgalmazza a munkáltatónál a változó munkahelyen foglalkoztatott dolgozok kiküldetési költségtérítésének rendezését. Ez ügyben szamtalan levélváltás történt. A MÁV elzarkózott a kérdés átfogó rendezésétől.

A MÁV Rt. arra az álláspontra helyezkedett, hogy a dolgozóknak kiküldetési díjra, illetve élelmezési költségtérítésre azért nincs alanyi joguk, mert a Munka Törvénykönyve kifejezetten az állandó munkahelyen történő foglalkoztatás esetében írja elő a költségtérítést.

Szakszervezetünk jogi szolgálata a debreceni Munkaügyi Bíróságnál indított e tárgyban munkaügyi pert — az érintett dolgozók megbízásából —, amelyet megnyert.

A MÁV Rt. jogértelmezését nem fogadta el sem az el őfokú Munkaügyi Bíróság sem — MÁV fellebbezés folytán — az ügyet másodfokon tárgyaló Megyei Bíróság.

A bíróság megállapította — egyezően szakszervezetünk álláspontjával —, hogy alapvetően helytelen a MÁV ilyen jogértelmezése. A kiküldetési költségtérítés nem a Munka Törvénykönyve 35. §-a, és nem is a kollektív szerződés keretel között bírálható el, hanem kifejezetten az ezt szabályozó 23/1989. (III 12.) MT. sz. rendelet előírásai szerint. A hivatkozott rendelet nem tartalmaz olyan megkötést, vagy kizárást, hogy a változó munkahelyre felvett dolgozók ne részesülhetnének ebben a költségtérítésben.

Értelmezte a bíróság a Munka Törvénykönyve 35. § (3) bekezdését is. Kimondta, hogy az itt használt állandó munkahely megjelölés nem a változó munkahely fogalmának elhatárolását jelenti. A MÁV Rt. legfeljebb akkor érvényesíthetné ezt az álláspontját, ha a munkaszerződésben a változó munkahely megjelölés mellett kifejezetten utalás, megállapodás történt volna a dolgozók erre való tekintettel kedvezőbb munkabér díjazására, vagyis, ha alapbérüket magasabb összegben — belefoglalva a költségtérítést is — állapították volna meg.

Mivel ilyen kedvezőbb bérezési feltétel kikötésére nem került sor, megállapította a bíróság, hogy a kiküldetési díjak megvonása *törvénysértő volt.*

Erre való tekintettel szakszervezetünk felkérte a MÁV Rt. vezérigazgatóját, hogy a MÁV Rt összes változó munkahelyű dolgozójánál visszamenőleges hatállyal rendezze a költségtérítés folyósítását, illetve a munkavállalók részére történő kifizetését.

Dr. Papp Dezső
Debreceni jogi szolgálat

Svájci vasúti járműbeszerzés

A Svájci Szövetségi Vasutak (SBB) a következő években jelentős befektetéssel megújítja, korszerűsíti járműparkját. Az úgynevezett Vasút—2000 típusú új mozdonyokból 20-at vásárolnak. Az európai régiók közötti EuróCity közlekedés követelményeinek megfelelő vasúti személykocsikból 60-at, a teherkocsikból pedig 300-at szereznek be.

Az SBB igazgatótanácsa ehhez a fejlesztéshez 300 millió svájci frankot hagyott jóvá, ami az 1993 évi induló árfolyamon mintegy 17,5 milliárd forintot jelent.

Óvodát avattak

Önfeledten játszó gyerekek — Fotó: Tüttő Tibor

Rákospalotán, az ország egyik legnagyobb MÁV-lakótelepén, nehány száz méteres körzetben három napközotthonos óvoda is található. A háromból egynek az önkormányzat, kettőnek a MÁV volt eddig a gazdája. A mult idő használatát az indokolja, hogy ez az arany mostantól fordított arányban változott. A két óvoda közül, egyiket a MÁV augusztus 31-én ünnepélyes külsőségek között átadta az önkormányzatnak.

A most átadott gyermekintézményt a volt Landler Jenő járműjavító 1981 ben — nagyon sok társadalmi munkával — hozta létre. Az üzem közben megszűnt, s mivel az igény minimálisra csökkent, az óvodát be kellett zárni. Az egyik csaknem másfél évig állt kihasználatlanul. A korszerű, a mai követelménynek kiválóan megfelelő épületet bún lett volna sorsára hagyni. Ezért a MÁV megkereste a kerületi önkormányzatot és a közös hasznosítást kezdeményezte, miközben kezdetét vette az átalakítás. Egyik részében a MÁV üzemorvosi és fogorvosi rendelőt alakították ki, a másikban pedig egy szociális óvodát liszt- és tejérzékeny, valamint cukorbeteg gyerekek részére. Ezek a kicsik eddig nem mehettek az óvodai közösségbe, mert ellátásukat főként diétás étkeztetésüket ott nem lehetne megoldani.

A szépen berendezett speciális óvoda díszkulcsát augusztus 31-én *Csárádi János*, a MÁV Rt vezérigazgatója ünnepélyes külsőségek között adta át a XV. kerületi önkormányzat képviselőjének. Mint mondotta: *a MÁV-nak több százezer forintjába került a felújítás, de megérte, mert jó ügyet szolgál.*

A díszkulcsot átvevő *Pálinszki Antal*, a kerületi önkormányzat művelodesi és sportbizottságának elnöke vette át. Megköszönte a MÁV nemes gesztusát és bejelentette, hogy az óvoda szeptember 1-jétől már fogadja a gyerekeket. S élve az alkalommal azt is elmondta, hogy mint MÁV-telepi lakos, ennek a szép gyermekintézménynek az elődjében, amely ezen a helyen állt, ő maga is járt óvodába.

Az ünnepélyes átadáson jelen volt *Rigó Zoltán*, a budapesti üzletigazgatóság vezetője, *Papp Pál*, a VSZ elnöke és *Győri István* alelnök is.

(visi)

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsának állásfoglalása

a társadalombiztosítási önkormányzatok megalakulása óta végzett munkáról

A Szövetségi Tanács áttekintette a társadalombiztosítási önkormányzatok megalakulását követő időszak tapasztalatait és a következő álláspontot alakította ki:

1. Megelégedéssel vette tudomásul, hogy az önkormányzatok létrejöttével, működési rendjük feltételeinek megteremtésével, az alapszabály elfogadásával a biztosítottak, a járulékfizetők érdekeit valóságosan képviselő új demokratikus intézmények alakultak meg. A testület a két alap konszolidált helyzetének megteremtésére irányuló erőfeszítéseket (vagyonnal történő ellátás, a korábbi és jövőbeli hiányok rendezésének módja, a kinnlévőségek eredményes behajtása, a profiltisztítás stb.) és a hosszú távú eredményes működés megalapozását szolgáló lépéseket támogatja. Képviselőin keresztül azt kezdeményezi, hogy az önkormányzatok tevékenységéről a biztosítottak széles körben reális ismereteket szerezzenek és teremtődjenek meg a feltételei annak, hogy a leglényegesebb döntések előkészítésében és a hozott intézkedések tapasztalatainak összegzésében a biztosítottak, illetve a járulékfizetők valós szerephez juthassanak.

2. A Szövetségi Tanács jóváhagyólag tudomásul vette a két önkormányzat elnökének azt a korábbi döntését, miszerint lemondanak tiszteletdíjukról.

A testület ugyanakkor érthetetlennek tartja és visszautasítja azokat a — éppen a tiszteletdíjak ürügyén keletkezett —, hangulatkeltő, a tényeket félremagyarázó, esetenként figyelembe nem vevő, így a közvéleményt hamisan, egyoldalúan tájékoztató híradásokat, nyilatkozatokat, amelyek kárt okoztak, illetve kívántak okozni az önkormányzatoknak. Különösen sajnálatos, hogy a szükséges tájékozottság, tárgyszerű ismeretek hiányában, egyoldalú véleményalkotással néhány felelős politikus és közéleti személyiség is hozzájárult a zavarkeltéshez.

3. A Szövetségi Tanács örömmel veszi tudomásul, hogy a közös szakszervezeti és társadalombiztosítási önkormányzati erőfeszítések eredményeként az elfogadott törvényekkel összhangban sor kerül a közalkalmazottak, ezen belül az egészségügyi dolgozók béremelésére.

A testület ugyanakkor megdöbbenéssel tapasztalja, hogy a munkájuk alapján többször bírált, és az ellenőrző szervek által is elmarasztalt állami vagyonkezelő szervek a társadalombiztosítás vagyonnal történő ellátására vonatkozó országgyűlési és kormányhatározatokra igen késedelmesen reagálnak vagy egyáltalán nem mutatnak hajlandóságot azok végrehajtására. E tarthatatlan helyzet megszüntetésére a Szövetségi Tanács azonnali intézkedéseket tart szükségesnek.

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat által tárgyalt témák

Közgyűlés:

1993. június 18.:
Alakuló ülés

1993. július 30.:
— Alapszabály elfogadása
— A Nyugdíjbiztosítási Alap 1994. évi költségvetésének fő kérdései;
— Javaslat az 1993. évi kiegészítő nyugdíjemelésre;
— Tájékoztató a tb informatikai rendszerének továbbfejlesztését szolgáló világbanki projektről;

Elnökség:

1993. június 22.:
— Az 1992. évi zárszámadás, az 1993. évi költségvetés, az állami pótköltségvetés tb-re gyakorolt hatása. Valamint az 1994. évi költségvetés;
— A világbanki hitel feltételei;
— A vagyonjuttatás kérdései;
— Az alapszabály-tervezet elvi kérdései;

1993. június 29.:
— A tb 1992., 1993. és 1994. évi költségvetésének fő kérdései;
— A világbanki projekt egyes kérdései;

1993. július 2.:
— Tájékoztató a Nemzetközi Valutaalappal folytatott tárgyalásokról;
— Beszámoló a Világbank képviselőivel az informatikai projektről folytatott tárgyalásokról, az ebből adódó feladatok;
— Az 1993. évi hiány fedezetét szolgáló 5 Md Ft kötvénykibocsátás előkészítése;
— Konzultáció a vagyonjuttatás kérdéseiről:
— Konzultáció az alapszabály-tervezet fő kérdéseiről:

1993. július 6.:
— A nyugdíjemelés kérdései;
— Az alapszabály-tervezet áttekintése;

1993. július 16.:
Együttes ülés az Egészségbiztosítási Önkormányzat Elnökségével
— Az alapszabály-tervezetek egyeztetése, megvitatása;
— A világbanki hitel kérdései;
— Az 1992., 1993. és 1994. évi költségvetés fő kérdései;

1993. július 20.:
— Tájékoztató az 1993. VII. 19-én lefolytatott kormány—tb önkormányzati egyeztetésről;
— Az 1993. évi kiegészítő nyugdíjemelés kérdései;
— A módosított alapszabály-tervezet áttekintése;

1993. július 27.:
— Az alapszabály-tervezet áttekintése, a beérkezett pontosító javaslatok elfogadása;
— A Nyugdíjbiztosítási Alap költségvetési kérdéseinek áttekintése, állásfoglalás-tervezet kialakítása a közgyűlés számára;

1993. augusztus 16.:
— Tájékoztató az 1993. VIII. 16-i kormány—tb önkormányzati egyeztetésről, a tb-alapok hiányának rendezésével, vagyon juttatással, kintlévőségek csökkentésével a profiltisztítással, az állami garancia érvényesülésével kapcsolatos kérdésekről. A költségvetés-tervezet elkészítésénél e tárgyalásból adódó feladatok.
— A világbanki projekthez kiírt tender bírálóbizottságába történő delegálás;

1993. augusztus 26.:
— A Nyb. Alap 1993. IX. 13-i közgyűlés elé terjesztendő költségvetési-törvény tervezetére vonatkozó előterjesztés-, és jogszabály-tervezet vitája;
— A nyugdíjágazat 1993. évi fejlesztési tervének módosított költségigénye;

1993. augusztus 30.:
— A Nyugdíjbiztosítási Alap 1994. évi költségvetésére vonatkozó közgyűlési előterjesztés-, és törvénytervezetek véglegesítése;
— Az 1993. évi kiegészítő nyugdíjemelésre, valamint a nyugdíjemelés rendszerére vonatkozó közgyűlési előterjesztés-, és jogszabály-tervezetek véglegesítése;
— A megyei igazgatási szervek elhelyezésével kapcsolatos előterjesztések;
— A Származékos kölcsönmegállapodás előkészítéséhez eldöntendő kérdések;
— A Fejlesztési Iroda tenderkiírásal kapcsolatos előterjesztése.

MESTERKEDÉS

Az alábbi olvasói véleményt a 168 óra című közéleti hetilapban leltük. Olvasóink körében is érdeklődést kiváltható témája miatt tesszük közkinccsé!

Mélyen tisztelt Szerkesztőség!

Nem fogok elbujdosni vagy életem hátralévő ideje alatt lehajtott fejjel járni csak azért, mert annak idején fegyelmezett baloldaliként a tb-önkormányzatok mellett foglaltam állást, a választásokon az MSZOSZ-re adtam szavazatomat abban a meggyőződésben, hogy ez a szervezet fogja a leghatékonyabban képviselni érdekeimet. Számítottam arra is, hogy győzelem esetén nem kevesen lesznek, akik azon mesterkednek, hogy akadályozzák, legalábbis fékezzék a tb-önkormányzatok sikeres tevékenységét — felhasználva a legváltozatosabb eszközöket, ideértve a törvénymódosító kísérletektől a destruálásig mindent. Legutóbb *Forgách Pál* és *Ferge Zsuzsa* lépett ki látványosan a tb-önkormányzatból, arra hivatkozva, hogy ilyen módon kívánnak tiltakozni a testület azon döntése ellen, hogy az elnökségnek horribilis tiszteletdíjat szavazott meg. Túldramatizálták, túlpörgették magukat, ugyanis ha valóban széles társadalmi érdekből cselekednek, akkor a helyükön maradva léptek volna fel *Nagy Sándorék* feltételezett erkölcstelen anyagiassága ellen, így azonban jogunk van feltételezni, hogy kilépésük nem egyéb a farizeuskodásnál, vagy egyszerűen nem vállalták a feladat kockázatát és az azzal járó felelősséget.

Felfogás kérdése, hogy a kifogásolt összeg tisztességes vagy sem, nagysága pedig sok vagy kevés.

Ha tisztességtelen, akkor az elnökséggel együtt a parlamenttől kezdve a legkisebb gazdasági társaságig mindenkit meg kell kövezni, mert mindenütt az volt a legelső —, hogy a saját tiszteletdíjukat (vagy aminek nevezték) meghatározzák.

Ha sok a megszavazott összeg, akkor érdemes emlékeztetni a közvéleményt arra, hogy ez az összeg nagyságrendileg kisebb, mint amennyit a politikai szférában egyesek zsebre tesznek, csakhogy ez utóbbiról nem illik a nyilvánosság előtt beszélni.

Nem ártana némi toleráncia, meg kellene várni, hogy a tb-önkormányzatok megmutathassák mire képesek, miként tudnak sáfárkodni a rendelkezésükre álló eszközökkel, pénzzel, és ezek ismeretében kellene megítélni, hogy mire és mennyit érdemelnek.

A lakosság értetlenül szemléli, amint bizonyos politikai erők kielégíthetetlen becsvágytól, hatalmi érdektől vezérelve miként próbálják felpumpált álproblémával a tb-önkormányzatok ellen hangolni a közvéleményt, felszítani az ellenszenvet, mit sem törődve azzal, hogy ezek egyszer elpukkadnak, roncsai alá temetve a vétkesek mellett az ártatlanokat is.

Ami engem illet, mindenesetre továbbra is fenntartom azon véleményemet, hogy a munkát értékének megfelelően meg kell fizetni, tehát ha *Nagy Sándor* és csapata képes lesz megóvni a nyomortól és a korai haláltól, felőlem annyit kereshet, amennyit nem szégyell, lehet olyan gazdag, hogy a lábtörlője is halasi csipkével lesz szegélyezve, esküszöm, hogy nem fogom megszólni érte. Ezzel szemben, ha nagy pénzért megelégednek a statisztaszereppel, akkor nem lesz nálam hangosabb ellendrukker. **Nagy István**

Megegyezés született az ÉT-ben

Kölcsönös kompromisszumok

Kölcsönös kompromisszumok, engedmények és „meditálások" után megegyezés született szeptember 4-én, az Érdekegyeztető Tanács munkaadói, munkavállalói és kormányzati képviselői között.

Eszerint jövőre a személyi jövedelemadóban az adómentes sáv alsó határa 110 ezer forint lesz, s 550 ezer forinttól 44 százalékra emelkedik az adókulcs. Ugyanakkor a nyugdíj- és egészségbiztosítási járulék levonható lesz az adóalapból. Az adómentes étkezési hozzájárulás összege ezer forintról 1200 forintra növekszik. *Megszűnik a havi 200 forintos alkalmazotti kedvezmény, ezzel együtt a szolidaritási alapba fizetendő munkavállalói járulék 1,5 százalékra csökken.* A társasági adó kulcsa a jelenlegi 40 százalékról 36 százalékra mérséklődik. Bevezetik a minimáladót, amelynek alapja a korrigált árbevétel 2 százaléka lesz (a tervezett szerint 1,5 százalék lett volna). A szakmunkástanulók foglalkoztatása esetén elszámolható adókedvezményt viszont havi 1000 forintról 1500 forintra emelik.

A foglalkoztatáspolitika finanszírozása kapcsán egyetértettek azzal, hogy *a foglalkoztatási alap bevétele jövőre 21,4 milliárd forint legyen.* A szolidaritási alapba befizetendő munkáltatói járulék 7 százalékról 7,2 százalékra nő. S ezzel együtt a bérgaranciaalap létrehozásához a költségvetés 600 millió forinttal járul hozzá. A munkaadók az alap folyamatos működtetéséhez a bér 0,3 százalékát fizetik be. Az alap a felszámolás alá kerülő vállalatoknál segít majd a bér- és végkielégítés kifizetések teljesítésében.

A megállapodásban a Mezőgazdasági Szövetkezők és Termelők Országos Szövetsége, valamint a Magyar Iparszövetség különvéleménye is megfogalmazódott: ők ugyanis nem értettek egyet a minimáladó bevezetésével, valamint a munkáltatói járulék emelésével.

A kormány képviselői vállalták: megvizsgálják a szövetkezeti részjegyjegyzéshez és befizetéshez kapcsolódó befektetési kedvezmény lehetőségét.

A felek megegyeztek abban is, hogy az ÉT ez év októberében megtárgyalja a foglalkoztatási, a szociálistörvény módosítására, a bérgaranciarendszer bevezetésére, a családi pótlék rendszerének átalakítására, a jövő évi béremelésekre és a minimálbérre vonatkozó javaslatokat.

★

Az Érdekegyeztető Tanács szeptember 4-i plenáris ülésének napirendjén a jövő évi gazdaságpolitikai elképzelések, a költségvetés különös tekintettel a jövedelemadókra, a foglalkoztatásra és a szociális ellátásra — szerepeltek.

A kormányzati oldalt vezető *Szabó Iván* kijelentette, hogy a jövő évi gazdaságpolitika kidolgozásakor a kormány három fő cél összehangolására törekszik: a külső és belső pénzügyi egyensúly megtartására, a gazdasági növekedés feltételeinek erősítésére, s az infláció további fékezésére. A pénzügyminiszter szerint, a GDP idén várhatóan 1-3 százalékkal mérséklődik, amelyben az export jelentős — 10-15 százalékos — csökkenése jelenti a legnagyobb gondot. Ennek ellenére nagyarányú leértékelésre ne számítson senki — tette hozzá.

Szabó Iván aláhúzta: a kormány szigorú jövő évi költségvetést terjesztett elő, amelyben a deficit GDP-hez viszonyított mértékének csökkentését, s ezzel a vállalkozói forrásigény jobb kielégítését célozta meg. Úgy vélte, hogy jövőre az egyensúly javítása, a gazdasági teljesítmény, az export, a beruházások szerény növekedése, s a lakossági fogyasztás csökkenésének megállítása reálisan elérhető. *A munkavállalók és a munkaadók azonban teljesen másképp ítélik meg a jövő évi gazdaságpolitikai elképzeléseket.*

Azon a véleményen voltak ugyanis: irreális 1-3 százalékos gazdasági növekedésre számítani jövőre. Különösen annak fényében, hogy 1993. első félévében a korábbinál is kedvezőtlenebb folyamatok indultak el a gazdaságban. Megalapozatlannak tartották a kormányzati prognózis export- és beruházási növekedésre vonatkozó adatait is a két oldal képviselői. Kifogásolták, hogy miközben a szaporodó államigazgatási szerveknél egyre jellemzőbb a pazarlás, a gazdaság más területein egyre több a megszorítás. A költségvetési deficit csökkentése érdekében határozott kormányzati lépéseket szorgalmaztak. Miután kiderült: igen távol esik egymástól a kormányzat és a másik két oldal jövő évi gazdaságpolitikával kapcsolatos véleménye, áttértek az 1994. évi adótörvények megtárgyalására.

A munkaadók kijelentették, hogy nem értenek egyet a minimáladó bevezetésével, s hogy nem tudják elfogadni a természetbeni juttatások után fizetendő 44 százalékos adót sem. Kifogásolták a devizanapidíjak megadóztatását is. Ismételten hangsúlyozták, hogy nem értenek egyet a bérgaranciaalap létrehozásával, hiszen ezáltal tovább növekszenek a munkáltatók terhei.

A munkavállalók viszont mind a minimáladó bevezetését, mind a bérgarancia-alap létrehozását üdvözölték. A devizanapidíjak megadóztatását viszont ők is kifogásolták. Követelték, hogy az adómentes jövedelem alsó határa 120 ezer forint legyen, a 44 százalékos adókulcs csak az egymillió forintnál magasabb jövedelműeket terhelje, s a természetbeni juttatások a mindenkori minimálbér 20 százalékáig legyenek adómentesek. Ezt követően hosszú egyeztetések, „meditálások", s kölcsönös engedmények után két különvélemény mellett — a három oldal képviselői megegyeztek.

★

Hogyan értékelik a váratlanul gyors sikert a munkavállalók és a munkáltatók képviselői? Erre kértünk választ *Nagy Sándortól*, a szakszervezetek, és *Orbán Istvántól*, a munkaadók szóvivőjétől, s megszólaltattuk *Szabó Iván* pénzügyminisztert is.

Nagy Sándor: Érezhető a tb-választás jótékony hatása.

„Nem múlt el nyomtalanul az üzemitanács- és a tb-választás" — nyugtázta a szakszervezetek megerősödését *Nagy Sándor*. A szakszervezeti vezető szerint ma már kisebb hangerővel is el lehet érni ugyanazt az eredményt, mint egy éve. Másrészt könnyítette a megállapodást, hogy a társadalombiztosító önkormányzata külön tárgyalt a tb ügyeiről, ami korábban még az ÉT feladatai között szerepelt; illetve külön megállapodást kötnek a közalkalmazottak is a béremelésük ügyében. S kevéssel a parlamenti választások előtt természetes, hogy a kormány — s remélhetőleg a parlament is — nagyobb súllyal mérlegeli majd a szociális szempontokat a gazdasági döntések során, mondja az MSZOSZ és a nyugdíjbiztosító elnöke. *A szakszervezetek egyébként ezekkel a körülményekkel már a tárgyalás előtt számoltak.* Nagy Sándor szerint az is fontos szempont lehetett a kormány számára, hogy a tb-vel és az ÉT-ben való megállapodás híján a Nemzetközi Valutaalappal kötendő szerződés kerülne veszélybe. A munkavállalóknak tett engedményeken kívül a szakszervezeti vezető a vállalkozók nyereségadójának csökkentését tartja jelentős eredménynek.

Orbán István: a nyereségadó csökkentése komoly eredmény.

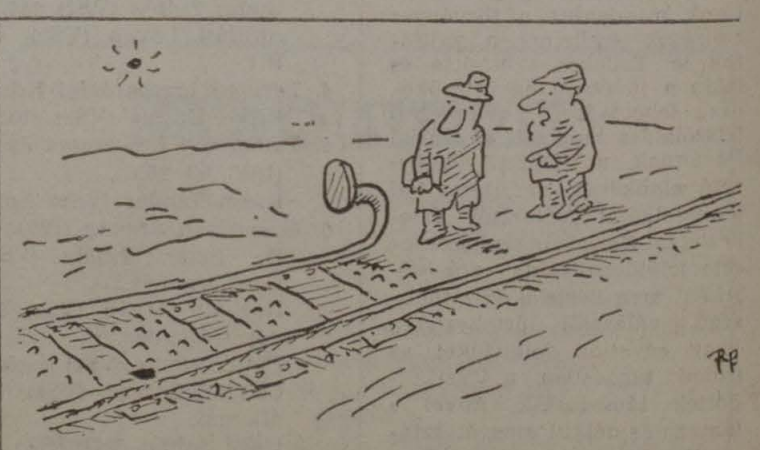
„Végre, igazi vállalkozásösztönző lépésre szánta magát a kormány", értékelte a társasági nyereségadó csökkentését a munkáltatók soros elnöke. *Orbán István* a természetbeni juttatások egy részének megadóztatását, illetve a minimáladó bevezetését kudarcnak ítéli. A nagy vita a félszázalékos bérgaranciaalap-hozzájárulás körül Orbán szerint nem az összeg nagysága miatt keletkezett, hanem azért, mert ezzel újra drágább lett a munkaerő. Nem tartja reménytelennek a gazdasági helyzetet, a rövid sikeres tárgyalás oka szerinte valószínűleg az, hogy a tárgyalópartnerek megtanulták: *nem ellenségek csak azért, mert némely dologban nem értenek egyet.* Lehet, hogy kezdünk belejönni a gyakorlatba, summázta Orbán, aki úgy véli: a gazdaság nem viseli el a politika diktálta „nyergelj-fordulj" váltásokat, ezért is helytelenítené, ha a megbízatásának végén járó kormánnyal nem kellene komolyan veendő egyezségeket kötni.

Szabó Iván: nem vették el a képviselők mozgásterét sem.

Nyilvánvalóan a parlamentet sem a beterjesztett kormány-előterjesztés, sem az itteni megállapodás szó szerint nem köti le — jelentette ki a megállapodást követően érdeklődésünkre *Szabó Iván*, akit arról kérdeztünk, hogy sikerül-e neki az itt elfogadott javaslatokat keresztülvinni a parlamenten. A pénzügyminiszter hozzátette, hogy nem vették el a képviselők mozgásterét sem, hiszen a költségvetésen belül belső átcsoportosításra továbbra is van lehetőségük, de az általános tartalék kisebb része is rendelkezésükre áll.

Szabó Iván a tárgyalást nagyon sikeresnek tartja, mert azon a mozgástéren belül, amit a költségvetésben az érdekegyeztetésre félretettek, azon belül sikerült megállapodni. Kilencmilliárd forintba „került" ez a nap — mondotta. S úgy látja, hogy a kompromisszummal inkább a munkavállalói oldal volt elégedett, de meggyőződése, hogy a munkaadókra sem raktak nagy terheket. Sőt, véleménye szerint a jövőre nézve, az ő mozgásterük is lényegesen nőtt.

A pénzügyminiszter úgy véli, hogy nem töltötték hiába a szeptember 4-i napot, s az a társadalmi nyugalom, ami a külföldi befektetők számára vonzóvá tette az országot, az továbbra is fennmarad. Véleménye szerint egyébként sem a kormány, sem a parlament részéről nem érheti kritika a tárgyaláson részt vevő kormányzati képviselőket, tekintettel arra, hogy a kormányzattól előzetesen teljes felhatalmazást kapott rá.



— Itt fogyott el a beruházásra adott pénz
(Rák Béla rajza)

Első félévi mérleg

A MÁV létszám- és bérhelyzete

Az átlagbérek 17,2 százalékkal emelkedtek

A MÁV 1993. évi gazdasági helyzetének megalapozása szakszervezetünknek is sok gondot, nehézséget okozott, hiszen a múlt év őszén egyéb kedvezőtlen jelenségek mellett tömeges elbocsátást, a béremelések elmaradását irányozta elő a vasút vezetése. A több hónapig tartó egyeztetőtárgyalások, sztrájkfenyegetettség és figyelmeztető sztrájk együttes hatására változtak meg a létszámcsökkentés és bérezési tervezetek a munkavállalók részére még elfogadható formában.

Mivel az év nagyobb része eltelt, az I. félévi adatok alapján érdemes áttekinteni a létszám- és bérhelyzetet, hogy az mennyire felel meg a *„megállapodásokban”* foglalt követelményeknek. Az mindenki előtt ismert, nem kerül sor tömeges elbocsátásokra és volt béremelés a vasútnál.

A MÁV 1993. évi foglalkoztatási tervében az szerepel, hogy létszámot szakszolgálatonként kell felülvizsgálni és a megszabásokat a tényleges szükséglethez igazítani. Összességében a múlt évhez képest a MÁV teljes munkaidős létszáma 21 071 fővel, 21,1 százalékkal csökkent, így az I. féléves átlagos létszám 78 564 volt. A létszámleépítés nagyobbik része (11 478) privatizáció útján valósult meg, míg a második részének különböző jogcímeken szűnt meg a munkaviszonya. A tervezettnél kisebb mértékű volt a munkáltató által kezdeményezett munkaviszony-megszűnés. Létszámfölös címén a tervezett 6000 helyett 4500 embernek kellett felmondani (ebből végkielégítést kapott 3741 fő). A többi munkavállaló munkaviszonya természetes fogyás (nyugdíjazás), kilépés, és egyéb jogcímen szűnt meg. A MÁV 1993. június havi létszáma 75 924 volt. Arra számítanak, hogy az év végi záró-létszám 75 000 körül alakul.

Az I. félévi létszámcsökkenés a tervezettet közel ezer fővel meghaladja. A vázolt mértékű létszámcsökkenés annak ellenére következett be, hogy eddig nem került végrehajtásra a gyermekintézmények, a zenekari főnökség alapítványba adása (körülbelül 400 fő), illetve az építési géptelep főnökség, az építőgép-javító üzem és az Utasellátó Mozgószolgálat (körülbelül 1600 fő) tervezett privatizációja.

A létszámcsökkentési célkitűzések megvalósítását nagyban segíti az 1991. november óta érvényben lévő létszámfelvételi tilalom. A vasút létszáma azonban egyes munkakörökben olyan mértékben csökkent, amely már a feladatok ellátását akadályozza. Ezért olyan esetekben, amikor a hiányzó létszámot nem lehet belső átcsoportosítással pótolni, engedélyezték a létszámfelvételt. A fél év során összesen 644 személy került ilyen ok miatt felvételre. A tervszerű utánpótlás érdekében a szakágak lehetőséget kaptak arra is, hogy július—szeptember hónapokban vasúti szakképzettséget szerző pályakezdő fiatalokat felvegyék. Az ilyen felvételek mellett is be kell tartani az előírt létszámkereteket. Az elbocsátások csökkentését és a tervszerű munkaerő-utánpótlást egyaránt szolgálják azok az átképző tanfolyamok, amelyeket rendészeti és jegyvizsgálói munkakörökben szerveznek. *1992. augusztusától 1993. július 31-ig összesen 50 ilyen tanfolyam volt, ahol összesen 380 jegyvizsgáló és 761 rendész kapott képesítést.* Ilyen tanfolyamokat jelenleg is tartanak. Érdemes átképző tanfolyamokat szervezni azért is, mert ehhez a foglalkoztatási alapból támogatást adnak. A Munkaügyi Minisztérium az eddigi tanfolyamokhoz 82,6 millió forintot utalt át a MÁV-nak.

A létszámalakulást szakszolgálatonként vizsgálva megállapítható, hogy a csökkentési kötelezettségeknek — az építést kivéve — valamennyi szakszolgálat eleget tett. Az építésnél fennálló elmaradás a két főnökség (építési géptelep, építőgép-javító üzem) függőben lévő privatizációjából ered.

A béremelésekre a MÁV-nak az év elején három forrás állt rendelkezésére:

— a kormány által rendelkezésre bocsátott keret,

— a létszámcsökkenés felszabaduló bérének 50 százaléka,

— a vállalati bérköltség.

A bérfejlesztési keretből több féle bérnövekedés következett be, amelyek közül a legfontosabbak a következők:

— alapbéremelés (április 1-jétől 16 százalék) és ennek pótlékvonzatai,

— a soros előléptetések bérvonzata (január 1-jétől),

— a bérrendszer minimális módosításának bérigénye (január 1-jétől),

— a minimálbér 9000 forintra történő felemelésére (február 1-jétől),

— a múlt évi részmunkaidős foglalkoztatás idénre áthúzódó hatása (június hó),

— az Mt. módosítás bérvonzatai (átlagbérszámítás, növelt szabadság stb.) január 1-jétől.

— a 13. havi fizetésre fordított többletbér,

— a kollektív szerződés módosításából eredő bértöbblet (például munkaköri szünet munkaidőből való biztosítás stb.) (január 1-jétől).

A felsorolt bérnövelő tényezők együttesen 563 millió forinttal haladták meg a bérfejlesztésre több forrásból rendelkezésre álló keretet. Ezt az összeget a munkáltató különböző intézkedésekkel (például a tervezettet meghaladó létszámcsökkentéssel) ez év végéig meg akarja takarítani. Az I. félévben a MÁV munkabérekre összesen 11,9 milliárd forintot fizetett ki, és ez 76 millióval, 0,6 százalékkal több az időarányosan felhasználható bérnél. A bérhelyzet azonban csak látszólag ilyen kedvező. Hiszen eddig a felhasználható bért nem csökkentették a tervezettet meghaladó létszámcsökkenés bérének 50 százalékával, amely összeg bérezésre viszont nem használható fel. Tehát a II. félévben még a bérgazdálkodás egyes gazdálkodószervezeteknek sok gondot okozhat.

Szinte valamennyi alapbéren kívüli bérelem növekedése jelentősen meghaladja az alap-, illetve átlagbérnövekedés mértékét. Ennek elsődleges okai azok a jogszabályi változások, amelyeket az új Munka Törvénykönyve, kisebb mértékben a kollektív szerződés tartalmaz. Így az úgynevezett egyéb bérkifizetések közel négyszeresére növekedtek. Ide tartoznak a felmondási bérek, amelyek az I. félévben jelentkeztek, így várhatóan a II. félévben csak kisebb összegben merülnek fel.

Külön figyelmet érdemel, hogy a le nem dolgozott időre (szabadság, igazolt díjazott távollét stb.) járó kifizetések 150 százalékkal nőttek. Ezt két tényező idézte elő: egyrészt a jogszabály ezekre az időkre a korábbinál nagyobb összegek kifizetését írja elő, másrészt jelentősen emelkedtek a távol töltött napok számai (szabadságnapok és a tisztségviselők igénybevett munkaidő-kedvezménye is). Közel kétszeresére nőtt a túlóra, illetve a heti pihenőnapi díjazás összege. Ez jelzi, hogy ismét növekedni kezd a munkavállalók rendes munkaidőn túli igénybevétele. Több mint 40 százalékkal emelkedtek a készenléti, ügyeleti díjak és 30 százalékkal a műszakpótlékra fordított kifizetések.

Azt tervezik, hogy a II. félév során ezeket a kifizetéseket felülvizsgálják, és hatékony intézkedéseket tesznek az ilyen jellegű bérköltségek visszaszorítására.

Az átlagbérek az I. félévben havi átlagban 17,2 százalékkal emelkedtek, ezen belül az alapbérek 11 százalékkal nőttek. A viszonylag magas átlagbér növekedésnek több oka is van: az egyik az, hogy erre az időszakra esik az elmúlt évi ideiglenes részmunkaidő alkalmazásának ez évi kihatása, a másik az új Munka Törvénykönyve szabályai miatti bérnövekedés. *Feltétlen szerepet játszik a növekedésben a korábban említett alapbéren kívüli kifizetések jelentős növekedése is.*

Nehezíti az átlagbérnövekedés reális értékelését az, hogy a különböző béremelési intézkedések a félév során más-más időpontban kerültek bevezetésre. Az látszik valószínűnek, hogy éves szinten az átlagbérek 15-16 százalékkal nőnek, és ez bizony kevesebb, mint az országos átlagos bérnövekedés és lényegesen elmarad az inflációtól is. Tehát jelentős lesz a vasutas munkavállalóknál a reálbércsökkenés. Az egyes szakszolgálatok bérhelyzetét vizsgálva kiemelést érdemel, hogy forgalmi és építési szakszolgálatoknál az elmaradó privatizáció nem tervezett bérkiáramlást okoz. A késedelmes kiválás július hónaptól havi 40 millió forint olyan bérkifizetést igényel, amit sem a vállalati, sem a szakszolgálati bérköltségterv nem tartalmaz. *Indokolt lenne az érintett szakszolgálatoknál olyan bérkorrekció, amely ezekre a kifizetésekre fedezetet ad.*

A szakszolgálati átlagbérnövekedés 13,9—24,8 százalék között van, az alapbérváltozás pedig 8,8—20,1 százalék között szóródik. Az átlagbérek a legnagyobb mértékben (24,8 százalékkal) a közgazdasági szakágnál növekedtek, a legkisebb emelkedés (13,9 százalék) viszont a vasútigazgatósági központoknál következett be. Az eltérő mértékű növekedésnek több oka is van. Az egyik, hogy a tarifarendszer szerinti alapbéremelés az egyes területeken eltérő mértékű alapbéremelést eredményezett, a másik ok az, hogy az alapbéren kívüli kifizetések az egyes szakágaknál eltérő nagyságrendűek.

Összefoglalva megállapítható, hogy az I. félévre jellemző volt a tervezettet meghaladó létszámcsökkenés, és a tervezetthez közelálló bérnövekedés. Az átlagbér-emelkedés mértéke elmarad a nemzetgazdasági átlagtól, de különösen az infláció mértékétől.

Dr. Simon József

Szokatlan ÉT

Lejárt a vészterhes (néha botrányos) ÉT-tárgyalások kora.

Így is van ez rendjén, hiszen a negyedik év végére a kormány megtanulta, hogyan kell kiegyezni a szakszervezetekkel és a munkáltatókkal. Nincs szükség hosszas „előkészítő” fenyegetésekre. (Eddig a kormány csak akkor engedett, ha végképp sarokba szorították. Emlékezzünk csak a tavalyi Kupa-féle ÉT-megállapodásra... Alaposan megizzasztották a szakszervezetek politikusait — s a munkaügyi minisztert — a tárgyalást megelőző hetek, hónapok.)

Átfogó gazdasági-szociális megállapodás ugyan nem született a most szeptember 4-i tárgyaláson, de a jövő évi költségvetéshez a pénzügyminiszter megszerezte a munkáltatók és a szakszervezetek támogatását. A kilencmilliárdos üzleten mindenki nyert. Legtöbbet talán a szakszervezetek, amelyek a bérből élők számára többek közt adómentességet szereztek 110 ezer forintig, valamint 1200 forintos nem adózó étkezési hozzájárulást. A vállalkozók váratlanul nagy engedményként 36 százalékos nyereségadót kaptak az eddigi 40 százalékossal szemben. A kormány pedig támogatókat a költségvetés parlamenti vitájához.

Az eredetileg kétnaposra tervezett tanácskozáshoz végül elég volt egy hosszú szombat. Szokatlan dolog. Szokatlan, de cseppet sem váratlan.

Nagy Sándor szerint — aki tb-elnökként már jó hónapja tárgyal a pénzügyminiszterrel — éppen az teszi egyszerűvé a megállapodást, hogy ma már a közalkalmazottak januári bérrendezéséről, a tb sorsáról és a munka világára vonatkozó intézkedésekről külön-külön tárgyalnak az érintettek. Nem minden az ÉT-ben dől el. A májusi üzemitanács- és tb-választás eredménye pedig tekintélyesebbé tette a szakszervezeteket, hangjukhoz ma már szükségtelen az erősítő.

A munkáltatókat képviselő *Orbán István* úgy látja, hogy az asztal körül ülők *„kezdenek belejönni a gyakorlatba”*, már nem látják ellenségnek egymást akkor sem, ha nem értenek egyet. Mára a tárgyalók megállapodtak magukban, *„nincsen az a morzsányi elégedetlenség, ami megkeserítené az egész tárgyalás mézét”.*

Mindezek — bár igazak — nem adják az eset világos indokát. A parlamenti kormánytöbbség vészes csökkenése nélkül szinte biztosan nehezebb dolguk lett volna *Szabó Iván* tárgyalópartnereinek. (Emlékezzünk csak a tavalyi ÉT-re, ahol éjfélig tartó egyezkedés után is hajszálon múlott: sztrájk vagy megállapodás követi-e az emberpróbáló tárgyalást. *Kupa Mihály* személyes tekintélyére volt szükség, hogy a társminisztert meggyőzze: makacssága végzetes lehet.) Másrészt a választások előtti év végén már nem szerencsés frontot nyitni a szavazókkal szemben. Sokkal ésszerűbb néhány olyan engedményt tenni önként, ami politikai tőkévé válhat a kampány során.

Így hát véget ért a vészterhes ÉT-tárgyalások kora, s talán a szokatlanok követik. A szokatlan ÉT-k, ahol minden úgy megy, mint egy jól működő demokráciában: a kormány a gazdaság működtetőire bízza a rájuk tartozó dolgokat, azok pedig élnek jogaikkal.

Ó-Varga Judit

A tagsághoz fordulunk

Bizalmat kér a Vasutasok Szakszervezete

Ez év július 1-jétől a Magyar Államvasutak Részvénytársasággá alakult. A gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI-os törvény előírja, hogy felügyelőbizottságot kell választani. Az 1992. évi CV törvény rögzíti, hogy a felügyelőbizottság tagjainak 30%-át a munkavállalók saját maguk közül választják. Esetünkben a kilenctagú felügyelőbizottság 3 tagja kerül megválasztásra 1993. szeptember 21—22-én.

Ismertetjük a felügyelőbizottság, az alapító által eddig megbízott tagjainak névsorát: **Dr. Enyedi Miklós** Pénzügyminisztérium, főosztályvezető; **dr. Kerkápoly Endre** egyetemi tanár, **dr. Tillman Lajos** ügyvéd, **dr. Petőfi László** főosztályvezető-helyettes KHVM, **dr. Soósné dr. Dobos Mária** KHVM, **Antal Ernő** Postabank vezérigazgató-helyettes.

A felügyelőbizottság munkavállalói képviselőit a MÁV-nál a három reprezentatív szakszervezet által külön-külön állított lista alapján külön szavazással választják meg.

A listás szavazás lényege: az a lista nyer, amely minimálisan az érvényesen leadott szavazatok legalább 83%-át megkapja. Ebben az esetben a lista mindhárom jelöltje mandátumhoz jut. Amennyiben a szavazatok aránya a 83%-ot nem éri el, ebben az esetben annak a szakszervezetnek a jelöltjei is bekerül a felügyelőbizottságba, amely a szavazatok 17%-át meghaladó mértékben megszerzi.

A Vasutasok Szakszervezetének célja, hogy legalább a szavazatok 67%-ának birtokában többségi arányban képviselhessük a vasutas dolgozókat és szakszervezeti tagságunkat a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságában.

Mit jelent a munkavállalók számára az átalakulás és a felügyelőbizottságban való képviselet?

Kezdetben talán nagyon keveset. Azonban a munka során az igazgatótanács által meghozott stratégiai döntéseknek a munkavállalók érdekeit is biztosító kialakítását juttatja érvényre.

A Vasutasok Szakszervezete bízik abban, hogy az átalakulás megteremti az esélyt a MÁV és az állam kapcsolatának hosszabb távú rendezésére és arra, hogy a vasutas munkavállalók optimistán tekintsenek a jövőbe, bízva abban, hogy elismert vasúti munkahelyük van.

Kérjük a kollégákat, hogy lehetőségeikhez mérten tegyenek meg mindent — az idén vélhetőleg az utolsó választás sikeres lebonyolításáért.

★

A felügyelőbizottság 9 tagú lesz és ebből három főt a munkavállalók a szakszervezetek által összeállított „listás” szavazás formájában választhatnak.

A szavazólapról kitűnik, hogy a MÁV-nál működő másik két érdekképviseleti szerv 4—4 személyt tüntet fel a listán, a Vasutasok Szakszervezete viszont csak 3 fő nevét szerepelteti. Ennek oka, a másik két szervezetnek a VSz-szel szembeni elfogultságában, a választási szabályoknak számunkra hátrányos és önkényes alakításában keresendő.

A Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa határozata alapján szakszervezetünk három vezetőjét jelöli a felügyelőbizottságba, olyan személyeket, akik már bizonyították, hogy méltók a munkavállalók bizalmára.

Dr. Péter Mihály alelnök-jogtanácsos, a VSz közgazdasági és jogi tevékenységének vezetője; **Pallos György**, alelnök-rendszerszervező, a VSz szervezeti, szervezési és kulturális tevékenységének irányítója; **Győri István** alelnök-szociálpolitikus, a VSz szociálpolitikai és társadalombiztosítási tevékenységének irányítója.

A Vasutasok Szakszervezete vezető testülete, illetve a „jelöltek” tisztelettel kérik a vasút minden munkavállalóját, **szavazzanak a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeire!**

Ha így tesznek, érdekeik képviselete a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságában maradéktalan lesz.

A Vasutasok Szakszervezete úgy döntött, hogy költséges választási kampányt nem folytat, mert azzal is hangsúlyozni akarja, hogy az érdekvédelem kasszáját erre a célra nem kívánja igénybe venni! **Bízzon a Vasutasok Szakszervezetében!**

Budapest, 1993. szeptember 6.

Vasutasok Szakszervezete Választási Bizottsága

Vizsgálják a történteket

Augusztusban egy halálos és egy súlyos, életveszélyes üzemi baleset történt a vasúton. Az egyik halálos baleset K. állomás 4. számú váltója és páros oldali bejárati jelzője között következett be. A pályamunkás csapat előmunkása irányításával felépítményfenntartási tevékenységet folytatott. A csapatban két hegesztő könyöksín-feltöltő hegesztést végzett. A munkához szükséges aggregátort a TVG pótkocsiján a munkahelytől körülbelül 10 méterre helyezték el. A hegesztők munkájára az előmunkás ügyelt. Ő látta el az állomás felőli oldalon a felügyelői teendőket is. A forgalmi iroda és az előmunkás között zavartalan rádió kapcsolat volt.

A munka irányítója a munkáscsapat részére negyedegykor ebédszünetet rendelt el. Erről rádión tájékoztatta a forgalmi irodát és azt is közölte, hogy ebédszünet után a munka megkezdéséről ismét tájékoztatni fogja a forgalmi irodát.

A pályamunkások az őket szállító mikrobusznál kezdték meg az ebédszünetet, amely körülbelül 50 méterre állt a hegesztők munkahelyétől. Az ebédszünet alatt az agregátor erős zajjal tovább üzemelt. A hegesztők anélkül, hogy az előmunkástól engedélyt kértek volna a munka ebédszünet alatti folytatására, el kezdtek hegeszteni és köszörülni. A munkavégzést rövid időre megszakították, majd F. J. hegesztő ismét sínköszörülésbe kezdett. Az aggregátor zaja elnyomta a köszörülés hangját, így a pihenő csapat figyelmét nem keltette fel. A Budapest felől 12 óra 33 perckor érkező gyorsvonat mozdonyvezetője észlelte a vágánytengelyben tartózkodó dolgozót, a bejárati jelzőnél „figyelj” jelzést adott. Erre a pihenő csoport is felfigyelt és kiabálni kezdtek F. J.-nek, hogy vigyázzon, de ő a közeledő vonatot csak akkor vette észre, amikor az már csak pár méterre volt tőle, s a tragédiát már nem kerülhette el.

A mozdony a hegesztőt elütötte és 13 méter távolságra kilökte, aki a helyszínen azonnal életét vesztette. Az eddigi megállapítások szerint nem zárható ki, hogy több emberi mulasztás, fegyelmezetlenség is közrejátszott a baleset előidézésében. F. J. 36 éves volt. Hátrahagyott egy özvegyet és két kiskorú gyermeket.

Ugyanezen a napon egyik kft.-énk telephelyén súlyos életveszélyes sérülést szenvedett E. T. 24 éves hegesztő és autószerelő. E. T. egy Robur típusú gépkocsi alatt dolgozott, amelynek a kerekei ki voltak szerelve. A javítóműhelyben a gépkocsit felbakolták. 7 óra 30 perckor egy javítandó Multikár járművel jártak be a műhelybe. A hibás járművel a vezető nem tudott megállni, s ezért nekiütközött a felbakolt Roburnak, s azt arról lelökte. A kerekek nélküli jármű teljes súllyal ráesett az alatta lévő E. T. hegesztőre, aki ennek következtében súlyos, életveszélyes sérülést szenvedett. A sérültet a kft. vidéki telephelyéről helikopterrel szállították a budapesti baleseti kórházba. A baleset részletes körülményeinek vizsgálatát a balesetvizsgáló bizottság még nem zárta le.

Pásku Jenő

Hasznos tudnivalók

Anyasági ellátások, várandósági pótlék

1993. január 1-jétől — a megszűnt anyasági segély helyett — havonta várandósági pótlék illeti meg a Magyarországon állandó jelleggel tartózkodó magyar állampolgárt és a Magyarországon érvényes letelepedési engedéllyel rendelkező nem magyar állampolgárt a terhesség orvos által igazolt 4. hónapjától, ha a jogosultat a terhesség 13. hetéig Magyarországon terhesgondozásba vették. *Ha terhesgondozásba vételre később került sor, a várandósági pótlék ettől a hónaptól jár.*

A várandósági pótlék összege a családi pótlék összegének megfelelően alakul azzal, hogy az a korábbinál eggyel nagyobb gyermekszám alapján megállapított összegben jár. Például: fiatal házaspár első gyermekét várja, a terhes nőt — akit a terhessége 13. hetében, 1993 májusában terhesgondozásba vettek — 1993 májusától havi 2750 forint várandósági pótlék illeti meg a szülést megelőző hónapig.

Kétgyermekes család harmadik gyermekét várja, az anyát várandósági pótlék címén havi 3750 forint illeti meg.

Ikerterhesség esetén is a fentiek szerint kell eljárni, azonban a szülést követően a másik gyermek után járó várandósági pótlékot, valamint a várandósági pótlék havi összegét ki kell egészíteni.

Például egygyermekes családban az anya második gyermekét várja, megállapítják azonban az ikerterhességet. Az anya várandósági pótlék címén a szülést megelőző hónapig havi 3250 forintot kap, a szülést követően ki kell fizetni a második gyermekre járó havi 3750 forintot, és az előzőekben kifizetett havi 3250 forint és a 3750 forint különbözetét.

A várandósági pótlékot az erre a célra rendszeresített nyomtatványon lehet igényelni. A nyomtatványt a terhesgondozó bocsátja a terhes nő rendelkezésére, azzal, hogy a terhesgondozó orvos az előírt igazolást a nyomtatványon kiállítja.

A személyesen benyújtott igények esetén a terhes nő terhesgondozó-könyvét is be kell mutatni, melyet a „várandósági pótlékok igényelt" szöveg bejegyzése után vissza kell adni. *Ha a terhes nő munkahelyén társadalombiztosítási kifizetőhely működik, a várandósági pótlékot választás szerint igényelheti a kifizetőhelyen vagy a lakóhelye szerint illetékes társadalombiztosítási igazgatóságnál.*

A gyermek születésétől a biztosított szülő nő részére terhességi-gyermekágyi segély jár, ha a szülést megelőzően két éven belül legalább 180 napon át biztosított volt. További feltétel, hogy a szülés a biztosítás fennállása alatt vagy a megszűnését követő 42 napon belül történt.

A terhességi-gyermekágyi segély jár abban az esetben is, ha a szülés az előbbiekben említett 42 napon túl történt, feltéve, ha az anya táppénzben, gyermekgondozási díjban, baleseti táppénzben részesül, ennek megszűnése után is fennáll a jogosultság, ha a szülés a megszűnést követő 28 napon belül történt.

A terhességi-gyermekágyi segély a szülési szabadságnak megfelelő időtartamra jár (24 hét).

A terhességi-gyermekágyi segély összege a naptári napi átlagkereset összege (100%-os táppénz), ha a szülő nő a szülést megelőző két éven belül 270 napi biztosítási idővel rendelkezik. Ennél kevesebb biztosítási idő esetén a terhességi-gyermekágyi segély a naptári napi átlagkereset 65%-a.

A segély kiszámításának szabályai változtak azokban az esetekben, amikor a szülő nő a szülés évében vagy a szülést megelőző naptári évben nem rendelkezik (rendelkezett) 180 napi keresettel annál a munkáltatónál, ahol a szülés kezdetekor biztosított (volt). Ebben az esetben a segély alapját képező átlagkeresetet az érvényes minimálbér kétszeresének harmincad részében kell megállapítani. Ha azonban a tényleges, illetőleg a szerződés szerinti keresete a minimálbér kétszeresét nem éri el, a naptári napi keresetet a tényleges keresetet kell figyelembe venni.

A terhességi-gyermekágyi segélyre való jogosultság és az ellátás mértékének megállapításánál biztosítási időként kell figyelembe venni a biztosítási időn kívül a táppénz, a gyed idejét is, továbbá az oktatási intézmény nappali tagozatán egy évnél hosszabb ideje folytatott tanulmányok idejét.

A terhességi-gyermekágyi segély iránti igényt a munkáltatónál kell benyújtani. Ha a munkáltatónál társadalombiztosítási kifizetőhely működik, a terhességi-gyermekágyi segélyre való jogosultságot megállapítja, és az ellátást folyósítja, ha nincs kifizetőhely, „munkáltatói igazolványt" állít ki, és az illetékes társadalombiztosítási igazgatósághoz kell továbbítani (3 napon belül).

Gyermekgondozási díjra az a biztosított jogosult, aki terhességi-gyermekágyi segélyben részesült vagy ennek hiányában rendelkezik a terhességi-gyermekágyi segélyhez szükséges jogosultsági feltételekkel, és a gyermek gondozása céljából fizetés nélküli szabadságot vesz igénybe. Gyermekgondozási díjra jogosult az is, aki a gyermekgondozási segély folyósítása alatt szül, és terhességi-gyermekágyi segélyre nem jogosult, kivéve a felsőfokú oktatási intézmény nappali tagozatos hallgatóját, aki szülés esetén gyermekgondozási segélyre jogosult. *Ebben az esetben gyermekgondozási díjként az öregségi nyugdíj legkisebb összegének harmincad része jár.*

A gyermekgondozási díj a terhességi-gyermekágyi segély lejáratát követően, a gyermek kétéves koráig jár. Aki terhességi-gyermekágyi segélyben nem részesült, a gyermekgondozási díjat legkorábban a gyermek születése napjától veheti igénybe.

A gyermekgondozási díj összegét a terhességi-gyermekágyi segély alapját képező naptári nap átlagkeresetéből kell kiszámítani. Ennek 75%-a, ha a jogosult rendelkezik kétévi folyamatos biztosítási idővel, 65%-a, ha az előírt biztosítási idővel nem rendelkezik.

Az, aki gyermekgondozási díjra azért jogosult, mert a gyes folyósítása alatt szült, gyed címén az öregségi nyugdíj legkisebb összegének harmincad részére jogosult, kivéve, ha a korábbi gyermeke után igénybe vett gyed összege kedvezőbb volt.

A terhességi-gyermekágyi segélyben részesült biztosított a gyermekgondozási díjat már a terhességi-gyermekágyi segély igénylésekor benyújthatja, kérheti ennek lejárta után is. Egyidejűleg igazolnia kell a fizetés nélküli szabadság igénybevételét is.

Terhességi-gyermekágyi segély és a gyed folyósítása alatt munkát végezni nem szabad. Ha a munkáltatónál kifizetőhely van, az ellátást a kifizetőhely állapítja meg és folyósítja.

Dr. Garabon Sándor

Hullámverő platformok

Minden újnak vannak ellenzői. Mert szokatlan, meglepő. Így van ez a szakszervezeti mozgalomban is. Itt talán még inkább, hiszen több mint évszázadosak a hagyományok.

Várható volt, hogy az MSZOSZ-en belül megalakult szocialista-szociáldemokrata és a kereszténydemokrata-keresztényszociális platformok ellenérzéseket is kiváltanak. Feltehetően még azok is dilemmával küzdöttek és küzdenek, akik kezdeményezték a platformok létrejöttét és helyeslik működésüket.

Nem csoda hát az ellenvélemények megjelenése azok részéről, akik nem értik vagy nem akarják érteni, hogy miről van szó, akik elvetnek minden újító mozzanatot, akik eleve ellenérzéssel fogadnak mindent, ami az MSZOSZ-ben történik, különösen, ha az jó a legnagyobb szakszervezeti szövetségre nézve.

Már az először megalakult szocialista-szociáldemokrata platformmal kapcsolatban is hallhattunk felhangokat, jóllehet az meglehetősen általánosan elismert tény, hogy a szakszervezetek természetes helye a baloldal, s rendszerint a baloldali pártokkal keresnek szövetséget. A kereszténydemokrata-keresztényszociális platform létrejötte azonban több fenntartást váltott ki, hangosabbak voltak a különböző indíttatású ellenvetések.

★

A Népszava egyik olvasója azt írta levelében, hogy *„csak néztem, mint a moziban"*, amikor meghallotta a televízióban a kereszténydemokrata-keresztényszociális platform megalakulásának a hírét. *„Talán Csurka előfutára lesz"* — írta, majd kérdésekkel folytatta: *„Nem tudom, a tagoknak kell-e származásigazolás, keresztlevél? Vagy ha nem keresztény a vállalati dolgozó, akkor át kell keresztelkednie? És ha ateista, akkor nem képviselik az érdekét? Esetleg ki kell lépnie?"*

A túlzó, ironikus hangvételű megjegyzések, kérdések szemléletesen tükrözik az olvasói levél szerzőjének véleményét. Pedig mint régi szakszervezeti tag azt írja: *„Tudom, hogy a szakszervezet a munkavállalók érdek-képviseleti szerve, függetlenül vallási, etnikai hovatartozástól, pártállásra való tekintet nélkül."*

Keményebb, több kifogást tartalmazó ellenvélemény *Bátonyi Sándoré*. A Szolidaritás Szakszervezeti Munkásszövetség elnökének cikke a Pesti Hírlap augusztus 26-i számában jelent meg: *„Hogy mit meg nem élünk?"* címmel.

A szerző „blődségnek", „ateista merényletnek", „a kádári csemeték nagysándori—horni találmányának" nevezi a kereszténydemokrata-keresztényszociális platform létrejöttét, amely „több legvet üt egycsapásra... Arra tesz kísérletet az a csoport és taktikai sugallmazói, hogy a jövő évi parlamenti választások kampányidőszakában — a tb-választások megtévesztő propagandáján felbuzdulva — megtévesszék, becsapják a választókat."

Nehezményezi a Szolidaritás elnöke, hogy a platform a Szolidaritás értékét is képviselni akarja (mintha erre csak az általa vezetett szakszervezeti szövetség lenne hivatva). Kifogásolja, hogy a *„SZOT—MSZOSZ-alakulat"* gátat emel a kereszténvi, a szolidaritási elveket valló szövetségek növekedésének, kirekeszti őket, *„elorozza"* markáns alapértékeit, és a maga keretei közé vonja azokat.

Nem meglepőek *Bátonyi* zavaros vádjai, hiszen a Szolidaritás elnöke tulajdonképpen semmivel sem ért egyet, amely így-vagy úgy az MSZOSZ-t érinti. Úgy látszik, nehezen éli meg az MSZOSZ talpon maradását, megerősödését, nem tudja megemészteni a májusi választásokon elért elsöprő győzelmét, s ennek következményeit.

Emlékezetes, hogy Bátonyi nem értett egyet a szakszervezeti szövetségek tavaly szeptemberi kiegyezésével, a volt SZOT-vagyon felosztásával, bojkottálta a tb-választásokat. Most meg láthatóan ingerli az MSZOSZ-en belüli platformok megjelenése, attól tartva, hogy ez tovább növeli a legnagyobb szakszervezeti szövetség befolyását, formálja arculatát.

★

Kétségtelen, kellemetlen érzés, ha a dolgok, jelen esetben a szakszervezeti politika, nem a saját szájunk íze szerint alakul, hanem megy az a maga logikája szerint, s a változásokat kifejező események követik a kor követelményeit. Mert a lényeg ez. A különböző eszmerendszerek, s a nekik megfelelő értékek és értékrendek akkor is jelen vannak a szakszervezetekben, ha azoknak nem adunk legális szervezeti keretet, mozgásteret, nyilvános megjelenési fórumot.

A platformok erre nyújtanak lehetőséget. Azok is, amelyek ezek után alakulnak. Erre ugyanis az alapszabály lehetőséget ad. A szakszervezetek, mint ismeretes heterogének. Ideológiailag, politikailag különbözőek, sokszínűek, hiszen tagjaik túlnyomó többsége pártonkívüli. A pártok tagjai és szimpatizánsai többféle párthoz, politikai csoportosuláshoz kötődnek. A legtöbben a szocialista-szociáldemokrata, illetve a kereszténydemokrata-keresztényszociális eszmerendszerhez és az ezek értékrendjét megjelenítő pártokhoz.

★

Az érzelmi, politikai világnézeti kötődés azonban nem jelentheti azt, hogy a platformok a pártok szócsövei legyenek, politikájuk kiszolgálóivá váljanak. Ez ellentétes a szakszervezetek természetével, amelynek alapvető hivatása a munkavállalók, a nyugdíjasok érdekeinek védelme, és képviselete. A platformok tevékenységének a mércéje is az, hogy mennyiben járulnak hozzá a fő feladat teljesítéséhez.

Ezt pedig jövőbeni működésük gyakorlata dönti majd el. Addig is legyünk bizalommal irántuk, segítsük munkájukat úgy, hogy ne az ellendrukkereknek, a veszélyek hangoztatóinak szállítsák az érveket, hanem azokat erősítsék, akik reményeket fűznek érdekvédelmi szolgálataikhoz.

Kárpáti Sándor

Táborozás a Magas-Tátrában

A Vasutas Természetjárók Szövetsége (VTSZ) az idén, hagyományaihoz hiven, központi szervezésű túrájának egyikét külföldön, a hazai turisták körében rendkívül népszerű Magas-Tátrában rendezte — augusztus 6. és 12. között — 126 személy részvételével.

Szálláshelyül a Salgótarjáni Expressz Utazási és Szálloda Rt. és a tarjáni Természetbarát Egyesület által üzemeltetett tátralomnici sportkempingbeli összkomfortos sátortáborára esett választásunk, mivel elhelyezkedése fenyveserdővel övezett tágas réten, közelsége a hegység megragadó szépségű völgyeinek, gerinceinek, csúcsainak bejáráshoz ideális feltételeket teremtett. A tábor komfortfokozata (fóliával védett 2-3-4 személyes sátrak, dobogóra helyezett hálózsákos, szigetelőlapos fekvőhelyek, hideg-meleg vizes blokkok, félpanziós ellátással) minden igényt kielégített.

Nem vasutas tagjainkat a BVSC autóbusza szállította a helyszínre. A busz a túranapokon a hosszú túrákon részt vevőket juttatta el a beszállási helyekre, utána 3 napon át kultúrprogramokat bonyolított le. Jártunk Késmárkon, Lőcsén, a Bélai cseppkőbarlangban, a Zsaliari falumúzeumban és a Dobsinai-jégbarlangban.

A különböző nehézségi fokozatú túrák vezetését *Nagy Ottó, Rósa László, Szabó Rózsa, dr. Vizkelety László* és *Vadászy Pál* szövetségi vezetőségi tagok vállalták magukra. A túrák során többen megmászták a Fehértavi-csúcsot (2230 m), a Nagy-Morgáscsúcsot (2037 m), a Krivánt (2494 m), a Lirencz-hágót (2314 m), a Tengerszem-csúcsot (2499 m), a Kis-Viszokacsúcsot (2429 m), a Vöröstorony-hágót, a Lengyel-nyerget, a Rovátkát és az Osztervát (1984 m) stb. A túrákon minden korosztály képviseltette magát. A legfiatalabb 8 éves, a legidősebb 76 éves volt.

A túranapokon ragyogó napsütésben, páratlan szépségű kilátásban volt részünk a csúcsokon és a völgyekben egyaránt.

A táborozás ideje alatt 103 természetjáró augusztus 10-én részt vett az ótátrafüredi Grand Hotelben a Magyarországi Kárpát Egyesület megalakulásának és a szervezett magyar természetjárás 120. évfordulója alkalmából rendezett díszünnepségen és fogadáson, valamint az emléktúrákon. (Bélai-Tátra gerinctúra. Tar-pataki vízesések, gerlachfalvi csúcsmászás.) A rendezvényt, amelynek fővédnöke és szónoka *Jeszenszky Géza* külügyminiszter volt, *Rigó Zoltán* elnök is meleg szavakkal köszöntötte a VTSZ nevében.

Természetjáróink az utolsó napon poprádi városnezés után a Rákóczi expresszel tértek haza Budapestre.

V. P.

Cukrászból vasutas

Farkas Szilvia személypénztáros Balatonföldváron. Menetjegyet ad, információkat nyújt az érdeklődő utasoknak, telefonál, bemondja az érkező és induló vonatokat. Többféle tevékenységet végez egyszerre. Ahogy elnézem, ügyesen, szakszerűen, jó kommunikációs készséggel. Ismerkedjünk meg vele kicsit közelebbről.

— Huszonkét éves vagyok — mondja magáról a mindig mosolygós, szőke hajadon. — Cukrász szakmunkás voltam egy évet Kaposváron, majd két évet presszóban dolgoztam Nagyberkiben. Három év után jöttem át a vasúthoz, 1991-ben.

— Hogyan született meg az elhatározás?

— *Véletlenül. Szóltak az ismerőseim, hogy van felvétel és jelentkeztem.*

— És azután?

— Nagyberki megállóhelyen lettem jegykiadó őr. Egy esztendő után középfokú forgalmi szolgálattevői tanfolyam következett Pécsett. Ez nyolc hónapig tartott, majd egy hónapos gyakorlat következett. Ezután átkerültem a kaposvári létszámba, ahonnan kirendeltek Balatonföldvárra ez év júniusában. Azóta dolgozom a jelenlegi munkahelyemen.

— Két éve van a vasút szolgálatában. Hogy érzi magát?

— *Köszönöm jól. Nem bántam meg, hogy ide jöttem. Ez a munka fizikailag könnyebb, több a szabad idő is, mint a vendéglátóiparban. Elégedett vagyok a fizetésemmel is.* Jelenleg az alapom 19.600 forint, plusz a műszakpótlék és az étkezési hozzájárulás. (És persze a levonások.) Jó a légkör, segítünk egymásnak.

— Látom, sok a német ügyfél. Jól jönne a német nyelvtudás.

— Hát bizony. Különösen ilyenkor, a főszezonban rengeteg a német turista. Néhány szót, mondatot tudok, és kézzel-lábbal megértjük egymást, de érezzük, hogy legalább alapfokon beszélni kellene a németet, a még pontosabb és teljesebb kiszolgálás érdekében.

— Mire kell koncentrálni ebben a munkakörben, milyen a jó személypénztáros?

— *Jól kell tudni számolni, hiszen pénzzel dolgozunk. Igaz, a pénztárgép segít. Ismernünk kell a szabályokat, a különféle kedvezményeket, a menetrendet.*

— De vannak dolgok, amelyekre nincs szabály

— Valóban. Nagyon fontos a megfelelő hang, a türelem, az udvariasság. Ha nem értik meg információnkat az emberek az első hallásra, el kell mondanunk akár többször is, anélkül, hogy ingerültté, dühössé váljunk. Ez gyakran nem is olyan könnyű feladat, mert bizony vannak „nehéz utasok", akik reklamálnak, vitatkoznak a jegypénztár ablaka előtt, hogy miért ilyen drága a jegy.

— Hogy áll a szakszervezettel, tagja-e az érdekvédelmi szervezetnek?

— Tagja voltam és tulajdonképpen jelenleg is tagja volnék, de ezzel most nemigen foglalkozunk. Nem is nagyon tudom megítélni, hogy mostanában hogyan mennek a dolgok. Amikor beléptem a szakszervezetbe — önként tettem —, arra számítottam, hogy lesz értelme, haszna, valamire jó lesz. Erről azonban úgy igazából, nem tudtam meggyőződni.

— Mire számít, mit hoz a jövő?

— Egyelőre maradok a vasútnál. Jelenleg nem vágyom máshová. Remélem, ez az érzésem hosszú időre szól.

— Kárpáti —

A GySEV KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL

Autósvonatok viszik Isztambulba a szabadságra utazó vendégmunkásokat

A televízió jóvoltából milliók láthatták, hogy a nyár elejétől a legnagyobb forgalmú közúti-határátkelőknél — Hegyeshalomnál, Sopronnál, Nagylaknál, Gyulánál és Röszkénél — mekkora torlódást okozott a Németországból szabadságra haza-, majd visszautazó török vendégmunkások gépkocsiáradata. Pedig az idén már — a kamionokhoz hasonlóan — speciális autószállító szerelvényeken, vasúton is sokan utazhattak. Méghozzá a GySEV aktív közreműködésével. S magától értetődik, hogy ezek az autósvonatok hazánkon keresztül, szinte észrevétlenül haladtak át.

Hogyan jutott ehhez az üzlethez a GySEV és honnan indította az autósvonatokat?

Mint *Józsa Károlytól*, a GySEV Vezérigazgatóság forgalmi és gépészeti főosztályvezetőjétől megtudtam, egy müncheni székhelyű cég, az OPTIMA Tours utazási iroda szervezte meg a török vendégmunkások vasúton történő szállítását, amibe üzleti partnerként sikerült bekapcsolódniuk. Az autósvonatokat Burgenlandból, a GySEV Fertő vidéki mellékvonalának egyik állomásáról, Frauenkirchenből indították és visszaútban is oda futottak be a szerelvények. Érdekes, látványos ez a munka — tette hozzá a főosztályvezető.

Miután a GySEV vezetői lehetővé tették, hogy közelebbről is megismerhessem ezt az új szolgáltatást, éltem a lehetőséggel.

Egy augusztusi hétköznap kora délelőttjén *Horváth Ottónak*, a GySEV Soproni Igazgatóság határforgalmi előadójának társaságában, Fertőszentmiklós állomásról, közúti gépkocsival indultunk a *Fertőd—Pamhagen* útvonalon. Érdekes volt látni, hogy azon a néhány kilométeres magyar szakaszon mennyi turista pedálozott velünk szemben, az országút mellett kiépített kerékpárúton.

— A Fertő tó osztrák oldalán végig kiépült már a kerékpárút — világosít fel kísérőm. — S mivel a magyar oldalon is vannak olyan szakaszok, ahol külön sáv áll a kerékpárosok rendelkezésére, hozzánk is sokan átjönnek. De a *Fertőszentmiklós—Pamhagen—Neusiedl am See* között közlekedő vonatainkon is lehet a kerékpárral együtt utazni. Ezt az osztrák túrázók közül sokan kihasználják.

Frauenkirchenbe érkezve nem volt nehéz kitalálni, hogy miért ezt az állomást jelölték ki a török autósvonatok „terminájává". *Két fontos szempont is mellette szólt. Egyrészt, mind a vasúti, mind a közúti fővonalak közelébe, de mégis félre eső helyen van.* Másrészt ez az állomás a körzet cukorrépagyűjtő állomása. Mint ilyen, hatalmas kiterjedésű beton felületű rakodóterrel rendelkezik, közepén két vágánnyal. Ezt a rakodóteret iparvágány köti össze az állomási vágányokkal.

— *Az autósvonatok a répavágányokon rakodnak, a személy-, illetve a fekvőhelyes kocsik pedig az állomás első vágányán állnak* — magyarázza Horváth Ottó. — *A vámvizsgálat és a műszaki ellenőrzést a rakodóteren végzik.* Ha ez megtörtént, egy dízelgéppel behozzák az állomásra, miután a két szerelvény egyesül, utána indulhat.

— Milyen útvonalon közlekednek ezek a vonatok?

— Pamhagenen át Fertőszentmiklósig, onnan Győrig a GySEV vonalán. Győrtől Budapest-Ferencvároson át Kelebiáig a MÁV hálózatán, gyorstehervonati menetrendben. A legtöbb autósvonat célállomása Isztambul.

— Mikortól meddig van igény az autósvonatokra?

— *Az idén május 29-én indult az első.* Attól kezdve fokozatosan erősödött a forgalom. A nyári hónapok — június, de főként július és augusztus — jelentik a csúcsidőszakot. *Júliusban például naponta kettő, volt amikor négy vonat is indult.* Augusztus elejéig az Isztambulba induló, azóta a visszafelé jövő forgalom az erősebb.

— A Frauenkirchenbe egyszerre tömegesen érkező török autókonvojok nem okoztak ellenszenvet a lakosság körében?

— *Amikor híre ment, hogy ezt az állomást jelöltük ki, hallatszottak tiltakozó hangok, de sikerült a lakosságot megnyugtatni.*

Ezt egyébként a GySEV Vulkaprodersdorfban lévő igazgatóságán is megerősítették, ahová a Fertő tót északon megkerülve, a délutáni órákban érkeztünk. Ott találkoztam *Hans Lampel* forgalmi igazgató-helyettessel és *Simon Csabával*, a soproni igazgatóság forgalmi osztályvezetőjével. Ők is megerősítették, hogy az autósvonatok rendben közlekednek. Kihasználva az alkalmat, a GySEV ausztriai vonalain a személyforgalom alakulása iránt is érdeklődtem, Hans Lampel a következőket mondotta:

— *Ausztriában a lakosság körében már polgárjogot nyert az a felismerés, hogy vasúton gyorsabb, biztonságosabb a munkábajárás. Az, hogy ma már egyre többen hagyják személyautójukat az állomások parkolójában, az itt Burgenlandban is jól lemérhető.*

— *Kétségtelen, hogy ehhez a FOR bevezetése és az ütemes menetrend kialakítása is hozzájárult* — kapcsolódott a beszélgetésbe Simon Csaba. — *Ez a személyforgalom ugrásszerű növekedését eredményezte.*

— Mit jelent ez számokban kifejezve?

— *Néhány évvel ezelőtt az évi utasforgalmunk jóval alatta volt a kétszázezernek. Az idén pedig várhatóan elérjük vagy talán meg is haladjuk az egymilliót* — válaszolta Hans Lampel.

Már a hosszúra nyúlt beszélgetés után indulni készültünk, amikor *Wilhelm Lampel* igazgató megérkezett Bécsből, ahol a magánvasutak vezetőinek értekezletén vett részt. Miután a tanácskozás tapasztalatairól röviden tájékoztatta helyettesét, örömmel újságolta, hogy a közeli napokban milyen nagy megtiszteltetésben lesz része. A GySEV-nél eltöltött negyvenévi vasúti szolgálatát Budapesten is elismerik.

Lampel úr pályamunkásként kezdte és végig járva a ranglétrán, számos középvezetői beosztás után, immár 12 éve áll a GySEV vulkaprodersdorfi igazgatósága élén. Ennek a hosszú, gazdag vasúti pályának az elismeréséül — augusztus 11-én — *Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter Baross Gábor-díj, *dr. Berényi János*, a GySEV elnök-vezérigazgatója pedig Elnök-vezérigazgatói kitüntetésben részesítette.

Visi Ferenc

Százegyven esztendeje épült a cegléd—félegyházi vasútvonal

Százegyven évvel ezelőtt, 1853. szeptember 3-án nyitották meg a cegléd—félegyházi vasútvonalat. Ettől kezdve Bécstől Félegyházáig, majd 1854. március 4-től Szegedig lehetett vonaton utazni.

Forgassuk vissza az idő kerekét! 1845-ben Kecskemét és Kőrös városának nemes és nemzetes elöljáróiból megalakul a Czegléd—Kecskeméti fiók vasútvonali társaság ideiglenes választmánya, amelynek célja volt e két város közlekedését javítani és a városokat bekapcsolni az ország vérkeringésébe. 1846. augusztus 17-én Kőrösön gróf *Zichy Ferenc*, a Középponti vasúttársaság igazgatója, Kőrös és Kecskemét város elöljárói jegyzőkönyvet vettek fel, amelyben rögzítették a vasútépítéssel kapcsolatos főbb teendőket. Ezt a jegyzőkönyvet tekintjük a vonal „alapító okiratának". Az irat kilenc pontban foglalja össze a két város és a vasúttársaság közti megállapodást. Többek között rögzítették, hogy a városok a földet ingyen adják; az építési határidő 1848. december 31. *Megállapodtak abban is, hogy az alkalmazottak helybeni születésűek legyenek.*

Az építkezés költségeinek fedezésére a vasúttársaság részvényeket bocsátott ki. Kecskemét városa 40 részvényt váltott.

1847. február 28-án megalakult a szeged—kecskeméti vasúttársaság. A Középponti vasúttársaság ereje már gyengült. Az építkezés lassan haladt. A vasúttársaság épülőfélben lévő vonalait a Délkeleti Államvasút váltja meg 1850. március 7-én. 1851-ben Kecskemét a Császári és Királyi Pénzügy Minisztériumhoz fordul segítségért. Báró Rotschild bankár 800 ezer forintot kölcsönzött a vasútépítéshez, amely a következő két évben jó ütemben haladt.

A korabeli építési naplóból tudjuk, hogy két építésvezetőség — a Czegléd *Beyer* és a szegedi *Pichl* főmérnökök vezette építésvezetőség — építette a vasutat. Az 1853. márciusi napló szerint a *Beyer* építésvezetőségen naponta 1026, a *Pichl* építésvezetőségen pedig 2014 ember dolgozott. 230 kétlovas fogat látta el a fuvarozói teendőket.

1853. augusztus 28-án tartották a műszaki átadást és a próbamenetet. A 7,5 mérföld hosszú Czegléd—Félegyháza közötti szakaszt 1 óra és 18 perc alatt tette meg a próbavonat, vagyis 45 km/óra átlagsebességgel. 1853. szeptember 3-án egy különvonat közlekedett, amely reggel 6 óra 55 perckor indult Pestről és délben, 11 óra 13 perckor érkezett Félegyházára. *A különvonatot a Félegyháza nevű gőzös vontatta.* Rövid tartózkodás után visszaindult Kecskemétre, ahol a magas császári és királyi katonai és polgári előkelőségeket nagyszerű ebéd várta. Az eseményről részletesen beszámolt a Pesti Hírlap is.

A megépült vonal állomásai: Kőrös, Kecskemét, Páka, Félegyháza. Kezdetben naponta egy vonat közlekedett Pestről Félegyházára és vissza. Az 1870-es években a keleti expressz Budapestről hetenként kétszer, szerdán és szombaton indult, Budapestre kétszer: hétfőn és csütörtökön érkezett. Az 1889. évi menetrend szerint Budapest—Kecskemét között naponta 2 személyvonat, 2 omnibuszvonat és 2 expresszvonat közlekedett. A menetidő: személyvonattal 3 óra 3 perc, expresszvonattal 1 óra 55 perc! (Ma a 704-es gyors menetideje 1 óra 18 perc.)

Közben 1855. január 1-jén a Délkeleti Államvasutat megváltotta a Cs. K. Szabadalmazott Osztrák Államvasút-társaság. A kiegyezés után 13 esztendővel, 1880-ban, a társaság 25 éves évfordulója alkalmából végre teljesíti a magyar kormány kívánságát és ígéretet tesz arra, hogy magyar vonalain a német anyanyelvű személyzet megtanul magyarul. A társaság közben, a magyar kormány sürgetésére, 1882. december 21-én a Cs. K. Szabadalmazott Osztrák—Magyar Államvasút-társaság nevet vette fel. A vonalat 1891. január 1-jén a XXV. törvénycikk értelmében államosították.

Felföldi Károly

Indítson vonatot a MÁV

Tornanádaskáról Szlovákiába

Sok kiránduló utazna vasúton Kassára

Vasutas turistáknak csak ajánlani tudom az ország egyik legszebb fekvésű települését, amelynek ráadásul műemléki „apropója" is akad, a középkori alapokra épített Hadik-kastély „személyében". És akit idejövet elnyom az álom, azt sem fogják három állomással odább leszállítani, mivel az Edelény—Aggtelek útirányon át közlekedő vonatoknak Tornanádaska a végállomása.

— A háború után a személyvonatok sokáig Hídvégardóig jártak — idézi föl a múltat *Grega Ernő* vonali tartalékos forgalmi szolgálattevő. — Az jóforgalmú megálló-rakodóhely volt, közeli kőbányával, erdészeti és termelőszövetkezeti rakterülettel. Aztán a hatvanas évek közepén megszüntették a személyforgalmat, ám áruforgalmára jellemző, hogy nemrég még kétezer tonnás vonatok közlekedtetését tervezték Hídvégardóról. Más kérdés, hogy a mindössze 98 méteres rakodóvágányra miként gondoltak ennyi kocsit beállítani. A gazdasági válság aztán megoldotta e dilemmát is. Az egykor forgalmi szolgálattevővel üzemelő szolgálati hely néhány kocsis szénleadását ma már „eladminisztrálgatja" a tornanádaskai főnök is.

Maga Tornanádaska is élt már szebb napokat — derül ki *Grega Ernő* szavaiból. A falu határában bányászott meszkövet itt rakták vasúti kocsikba, de kinek kell ma már az építőanyag?

A személyforgalom viszont ma is jelentősnek mondható, annak ellenére, hogy Tornanádaskának mindössze 750 lakosa van. Vonzáskörzetéhez olyan települések tartoznak mint Tornaszentjakab, Bódvalenke, Becskeháza és az immár vasút nélkül maradt Hídvégardó, összességében mintegy hatezer lakos. A gazdasági „hanyatlás" ellenére még mindig tekintélyes a hivatásforgalomban utazók száma.

— *Azért itt már észre lehet venni a csökkenést* — álltja a forgalmi szolgálattevő. — Pár éve a bejáró vonatokon már Tornanádaskáról való indulás után alig maradt ülőhely, pedig akkor még hét-nyolc kocsival közlekedtek a vonatok, ma az ötkocsis szerelvény már hosszúnak számít. Mostanság inkább hétvégeken fordul elő zsúfoltság, amikor a diákok is útra kelnek. A legutóbbi áremeléskor azért rosszabbra számítottam, ezzel szemben úgy látom, akiknek muszáj az így is megy, de akinek nem muszáj, az is útra kél.

— Úgy tudom, a vágányok jelenleg is átvezetnek Szlovákiába. Nem lehetne-e ezt valamiképpen hasznosítani?

— Szerintem érdemes lenne megpróbálni, legalább a nyári szezonban, vagy hétvégeken. A legközelebbi szlovák területen negyven kilométer. Vonaton csak Hidasnémetin keresztül, majd kétszáz kilométeres kerülővel lehet elérni. Autóbusszal rengeteg iskolás kirándul a határ tulsó oldalára és a szlovákok is át-átrándulnak. Meg kellene kísérelni egy vonatpár beállítását és ha nem válik be, még mindig meg lehet szüntetni.

Thorday Zoltán

Nőtt a sebességkorlátozások száma

Pályafenntartási konferencia

— 1969 óta szép hagyománya a pályafenntartási szakszolgálatnak, hogy háromévenként szinte rendszeresen összejön a szakma, hogy rövid előadásokba tömörítve értékelje produktumát, illetve a vasút aktuális témáinak megoldásában megtalálja a helyét, szerepét, feladatát — kezdte beszédét *Tóth Imre*, a szegedi üzletvezetőség igazgatója a Közlekedéstudományi Egyesület Szegedi Területi Szervezete és a MÁV Rt. közös rendezésében az augusztus 26—27-én Szegeden megtartott IX. országos pályafenntartási konferencia megnyitóján.

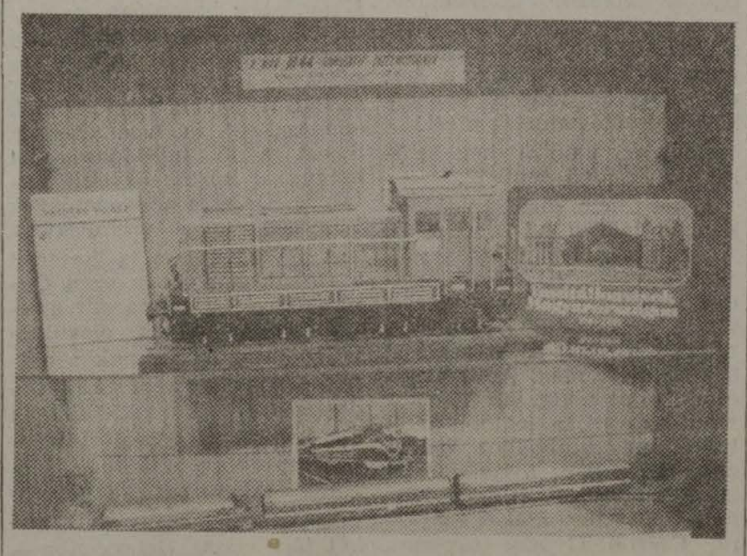
A MÁV Nevelőotthonban tartott tanácskozáson mintegy 170 pályafenntartással foglalkozó vasúti szakember vett részt. Ott voltak a pályaépítéssel foglalkozó kft.-k és a vasúti munkával kapcsolatos intézmények, egyetemek szakemberei is. *A kétnapos konferencián közel 20 előadás hangzott el a vasúti pályafenntartás jelenlegi helyzetéről és a soron lévő feladatokról.* Az előadások aktualitását növelte, hogy a MÁV szervezeti átalakításával együtt az építési és pályafenntartási szakszolgálat szervezetében is változás következett be, hiszen az építési főnökségek, valamint az ÉHF-ek nagyrésze privatizálódott, emiatt megváltozott a munkáltatás és más feladatok kerültek súlypontba.

Hogy milyen lesz a pályafenntartás jövőképe? Erre az egyik előadás során kaptak választ a jelenlévők. Alapvetően változik az elvégzendő feladat. Az eddigi építési, felújítási szemlélettel szemben erősíteni kell a felügyeleti, karbantartási szemléletet. Hiszen a szakszolgálat alapvető feladata a pályafelügyelet, diagnosztika, karbantartás, zavarelhárítás, beruházási, felújítási munkák ellenőrzése. A beruházási, felújítási munkák elvégzését nemcsak amiatt kell az erre specializálódott külső szervezetek részére meghagyni, mivel ezt a számviteli törvény előírja, hanem amiatt is, hogy a szakszolgálat létszáma, felszereltsége, költségszintje ezt nem teszi a jövőben lehetővé. Az említett feladat-módosításokból adódnak a további teendők is.

A tanácskozáson szó volt a pályák állapotáról is. Megtudtuk, a szükséges anyagi források hiányában eltolódott a vasútvonalak átépítése, romlott a pályák állapota, ezzel együtt nőtt a sebességkorlátozások száma. A jelenlévő szakemberek az új szervezeti formák létrejöttétől, az új vasúti törvény elfogadásától e téren is várnak kedvező változást. Hiszen a vasútnak nagy szüksége van a jó pályafenntartásra, biztonságos állapotú vasútvonalakra. *Nem tartható sokáig az az állapot, hogy a vonatok sebessége a pályákon az ezzel foglalkozó szakemberek felelősségvállalásának mértékétől függjön.*

Az említetteken túl, a konferencia programjában előadás hangzott el a kereskedő vasút és a pályafenntartás munkakapcsolatáról, a vágányzárakról, a kombinált fuvarozás szegedi eredményeiről, a pályafenntartási szakemberek képzéséről. Kiemelt szerepet kapott a nagy sebességű pályák gyakorlati megvalósításának a kérdése, az építéssel, fenntartással kapcsolatos feladatok. Ezen belül is a Budapest—Hegyeshalom közötti vasútvonal jövője, átépítése.

Gellért József



Első alkalommal rendeztek Szolnokon szeptember első hetében nemzetközi vásárt, amelyen a MÁV is bemutatkozott. Pavilonjában vasúti modellekkel és korhű dokumentumokkal mutatták be a vasút fejlődését. Képünkön Kamarás János mozdonymodellje

(Tüttő Tibor felvétele)

Halálozás

Rövid szenvedés után, életének 73. évében elhunyt **Csoltó László** nyugalmazott MÁV igazgató, a Központi Szállítási Tanács egykori titkára. A vasúthoz, középiskolai tanulmányainak befejezése után, a harmincas évek végén került. Pályája a szlovákiai Tornalja állomáson kezdődött, majd a második világháború befejezése után Miskolcon és az igazgatóság középállomásain szolgált különböző beosztásokban. Miskolcról előbb a budapesti igazgatóságra, majd a vezérigazgatóságra helyezték. Pályafutásának következő állomása a Központi Szállítási Tanács titkársága volt, ahol előbb főelőadó, majd csoportvezetőként dolgozott. 1957-ben pedig a KSZT titkárának nevezték ki.

Temetése augusztus 24-én volt a Farkasréti temetőben.

Sportrepülők külföldről

Mozgalmas nyár Farkashegyen

A MÁV Repülő és Ejtőernyős SE tagjai közül sokan az idei nyár jelentős részét a farkashegyi repülőtéren töltötték. Májusban az osztrák sportrepülőkkel rendeztek közös tábort, majd a tanév befejeztével a vasutas szülők gyermekeit látták vendégül.

Ezúttal is több mint száz általános iskolás fiú és lány üdülhetett egy-egy héten át a festői szépségű környezetben, s vehetett részt a hagyományosan változatos, izgalmas programokban. A játékos vetélkedők, kirándulások, sportrendezvények közül természetesen most is az ejtőernyősök, hőlégballonosok, sárkányrepülők, repülőmodellezők bemutatói voltak a legnépszerűbbek. *Ám a legnagyobb élményt sokak számára azok a percek jelentették, amelyeket vitorlázó, illetve motoros repülőgépekkel tölthettek a magasban.* Nem véletlen, hogy a táborozás végén ahány gyermeket megkérdeztem, mind nagyon elégedett volt.

Közéjük tartozott a miskolci *Gáspár Emese*, aki már negyedszer üdült Farkashegyen, de jövőre is szeretne visszajönni. A hasonló korú *Zólyomi Gabriella* szintén Miskolcról érkezett, ő viszont most volt itt először, s életében először repült.

— *Nem féltem. Csodálatos élményt jelentett számomra az első felszállás. Ezt nagy kár lett volna kihagyni!* — mondta lelkesen a földetérés után.

Csaknem szóról szóra ugyanezt hangoztatta a veszprémi *Gerecs Krisztina*, aki szintén itt emelkedett először a magasba. A három esztendővel fiatalabb *Beke Júlia* viszont már korábban is jó néhányszor repült, mivel édesapjával (régi repülőmodellező) gyakori látogatója a repülőtereknek. Ha „nagy" lesz, valószínűleg elkezdi az aktív sportrepülést... *Matula István* (ő Maglódról jött, s immár 15. alkalommal szállt fel) szintén nagyon várja, hogy betöltse a 15. életévét, s elkezdje a vitorlázórepülő-kiképzést. Emellett a sárkányrepülés is vonzza. Nagyon szeretne jövőre (azaz negyedszer) is e tábor lakója lenni. A pécsi *Sándor Tamás* még „csak" másodszor üdült Farkashegyen, de reméli, belőle is „négyszeres gyermektáboros" lesz. Mert ez az üdülés minden gyereknek „ritka jó buli"!

Alighogy elült a gyerekzsivaj a MÁV Repülőotthon körül, megkezdődött a háromhetes nemzetközi repülőtábor. A németországi Ettlingenből Körmendi Károly motoros pilóta (ő már régóta rendszeresen visszatérő kedves vendég), Landauból *Jochen Ritter* főoktató vezetésével érkezett népes csoport — 6 repülőgéppel. Angliából *Rotter Lajos* aranykoszorús vitorlázórepülő (az egykor világrekordot repült híres magyar pilóta fia), aki kétüléses „Góbé" repülőgépét is elhozta, és tartós használatra a MÁV-osok rendelkezésére bocsátotta, ami az adott helyzetben rendkívül jól jött. S ugyancsak külföldről, Svájcból érkezett *Nyári Emil* pilóta.

A táborzárón *Jochen Ritter*, a Landaui Repülőklub főoktatója elismeréssel beszélt a repülőtér kedvező adottságairól, szép környezetéről, az itt szerzett repülőélményeikről, valamint a házigazdák segítőkészségéről. Bíznak benne, ha majd újra Magyarországra jönnek repülni, az időjárás a távrepüléshez is kedvező lesz. Ő egyébként Németországban is szoros kapcsolatban áll a vasutasokkal, mivel Bonnból — ahol jelenleg él és dolgozik — gyakran vonattal teszi meg a mintegy 250 kilométert a landaui repülőtérig.

Bár a kánikulai hőség miatt idén nem terveztek látványos repülőnapot augusztus 20-ára, mégis olyan sok érdeklődő kereste fel a sportrepülőteret, hogy — a Jetstream közreműködésével — mégis érdemes volt „összehozni" egy látványos műrepülő- és ejtőernyős-bemutatót. A hangulatot tovább fokozta a repülésért, a légi sportokért közismerten lelkesedő *Vincze Lilla*, a népszerű énekesnő alkalomhoz összeállított műsora.

Sajnos, a nyárnak vége van, ám a vitorlázórepülők szombaton és vasárnap változatlanul a repülőtéren töltik szabadidejüket, s szívesen látják a repülés iránt érdeklődőket.

Büki Péter
Fotó: **Büki Barbara**

Gyorsabb mozdonyok

Az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) a Die Deutsche Bahn című szakmai folyóirat tájékoztatása szerint új nagy sebességű villamos mozdonyokat szerez be. Az új mozdonyok az 1012-es sorozatszámot kapják, s az ÖBB vezetése hármat rendelt belőlük. Az első három nagy sebességű és teljesítményű villamos vontatójármű mintegy 210 millió schillingbe (30 millió márkába) kerül, ami 1993-as árakon mintegy 1,6 milliárd forintnak felel meg. A mozdonyok villamos berendezéseit az ABB, az Elin és Siemens vállalatok gyártják, s a három neves cég gyártási koordinációját a Siemens látja el.

Az eddigi nagy sebességű, 1044 sorozatú mozdonyok még tirisztoros részvezérléssel készültek. Az 1012-es sorozatú nagy sebességű villamos vontatójárműveket azonban már váltakozóáramú hajtási elemekkel és aszinkron vontatómotorokkal gyártják. Az 1012-es sorozatú mozdony valójában univerzális vontatójármű lesz, amit a nagy sebességű vasúti személyszállító vonatok mellett a nehéz tehervonatok szállítására is felhasználják majd. Az új vontatójárművek legnagyobb sebessége eléri a 230/kilométer/órát, a mozdony vontatási teljesítménye 6 ezer kilowatt (mintegy 8150 LE).

Az 1012-es sorozatú új villamos mozdonyokat mikroszámítógépekkel vezérelt irányítástechnikai elemekkel és a németországihoz (DB) hasonló vonali vonatbefolyásolásra alkalmas berendezésekkel szerelik fel.

Jelenleg az Alpok jelentős részén elterülő Osztrák Köztársaság nyugati vasútvonalán, a Bécs—Salzburg szakasz rendelkezik a 200 kilométer/órás nagy sebességű közlekedésre alkalmas műszaki feltételekkel.

Orosz Károly

A felelőtlenség ára

Hatan vesztették életüket a síneken

Augusztus 14-én hat halálos áldozatot követelő baleset történt Makón, az úgynevezett újvásártéri közúti-vasúti kereszteződésben. A *Barát Ferdinánd* által vezetett Dacia személykocsi 6 utasával — a fénysorompó tiltó jelzése ellenére — a sínekre hajtott, és a Hódmezővásárhely felől érkező személyvonattal ütközött. Öt utas azonnal szörnyethalt, egy személy a kórházba szállítás után vesztette életét.

Tudósítónk a tragikus baleset után a személyvonat mozdonyának vezetőjével, a 32 éves *Szabó Józseffel* utazott a vezérálláson a Szentes—Hódmezővásárhely—Makó vonalszakaszon, és a baleset körülményeiről beszélgettek.

— *1979 óta dolgozom a MÁV-nál, 1981-től vagyok mozdonyvezető* — mondja *Szabó József*. — *Többnyire a Szentes—Hódmezővásárhely—Makó vonalon teljesítek Szolgálatot, a pályát jól ismerem.*

— Hogyan történt a baleset?

— Én voltam annak a Bz típusú motorvonatnak a vezetője, amellyel a tragikus baleset történt. Bal oldalról hirtelen egy csattanást hallottam. Nagylak felől körülbelül 80 kilométeres sebességgel jött egy személygépkocsi, amely nem is fékezett a kereszteződés előtt. A gépkocsit nem láthattam, mert közelről csak az ütköző feletti magasságot lehet észlelni a vezérlőfülkéből. A karambol Makó-Újvásártér megállónál történt. Itt a fénysorompó hat év óta hibátlanul működik. Azon a szombati napon is jelezte a tilosat.

— Mi történt az összeütközés után?

— A baleset 10 óra 05 perckor következett be. Egy éppen ott lévő taxis CB-rádióján azonnal hívta a mentőket. Az összeroncsolódott szürke Daciát a 64 éves *Barát Ferdinánd* vezette, akivel együtt a helyszínen életét vesztette egy 18, egy 30 és egy 46 éves nő meg egy hároméves gyermek. A hatodik áldozatot a makói kórházba szállították, de életét nem sikerült megmenteni. A gépkocsi szerencsétlenül járt utasai román állampolgárságú magyarok, kiszombori lakosok voltak.

Negyven perc múlva már a rendőrségi és a vasútbiztonsági helyszínelés is elkezdődött. A Bz-motor is megsérült, de „járóképes" maradt. Vétlenségem annyira egyértelmű volt, hogy a helyszínelés befejezése után, 12 óra 30 perckor már folytathattam szolgálatomat, annak leteltéig, 20 óráig.

— Volt lelkiereje tovább dolgozni?

— A tragédia mély nyomot hagyott bennem, ha nem is látszik rajtam. Nyugodt típusú ember vagyok. Nem ért szolgálatképtelenséget okozó stresszhatás. Mozdonyvezetői szolgálatom alatt ezelőtt egy lovas kocsival és egy gépkocsival hasonló jellegű balesetem volt, de személyi sérülés nélkül. Érthetetlen a halállal kacérkodó emberi felelőtlenség és figyelmetlenség. Emiatt ismét hatan fizettek életükkel.

Fogas Pál

Három vasutascsapat a magyar labdarúgás élvonalában

Hosszú évek óta nem volt rá példa, hogy labdarúgásunk élvonalában egyszerre három vasutascsapat szerepelt volna. Most van. Az NB I. 1993/94. évi bajnokságának őszi—tavaszi fordulójában a BVSC, Dreher, a Szombathelyi Haladás VSE és a Debreceni VSC küzd a pontokért. S ha a Nyíregyháza nem kényszerül búcsúra, akkor most négyen szerepelnének a legjobbak között.

Igen, ha...

De hagyjuk a feltételezéseket, maradjunk a tényeknél. A három NB I-es csapat közül a BVSC-Dreher mellé a Haladás és a DVSC a második vonalból rájátszás nélkül az NB II. Nyugati és Keleti csoport bajnokaként került fel.

Milyen esélyekkel indultak az augusztus 14-én kezdődött bajnokságban?

Kezdjük a BVSC-Dreherrel. *Tavalyi önmagához képest nemcsak a játékosállomány összetétele, hanem a szakvezetés is sokat változott.* Ami a szakvezetést illeti: a klubnak sikerült megnyerni a kuvaitból hazatért *Mezey Györgyöt*. A labdarúgó-szakosztálynál ő tölti be a szakmai igazgatói posztot. Amikor a hároméves szerződést aláírta, *Tóth István* szakosztályvezető azt nyilatkozta a Nemzeti Népsportban, hogy a BVSC-Dreher legnagyobb erősítését az ő személye jelenti. *Garaba Imrét* megerősítették a vezető edzői tisztében. Egyik segítőtársának azt a *Dajka Lászlót* szerződtették, aki a Honvédban évekig együtt játszott *Garabával*, s *Mezey* keze alatt voltak válogatottak. Most ismét az ő irányításával látják el az edzői feladatokat.

Mint szakmai igazgató *Mezey György* felel a labdarúgószakosztályért, mindenekelőtt az első csapat szakmai munkájáért. Ez érthető, hiszen az ő szereplésük a mértékadó. *Mezey* nevezi ki a vezető edzőt, valamint közvetlen segítőtársait, de a játékosok igazolásánál, „vásárlásánál" is övé a végső döntés joga. Hogy kikkel erősítettek? A teljesség igénye nélkül íme néhány név: *B. Szabó, Zentai, Árki, Pecha*, az egykori MTK-s, *Boda, Negrau* és *Filipovics*. De erősítésnek számít az is, hogy *Bognár György* újabb egy évre a BVSC-Dreher játékosa.

Mezey György, aki edzői pályájának első sikeres éveit a BVSC-ben kezdte, terveiről még a bajnoki rajt előtt — úgy nyilatkozott, hogy ebben a bajnokságban a stabilitás elérése, a 8-10. hely megszerzése, a következőben a hat közé kerülés, majd a nemzetközi szereplés elérése a cél.

Hogy mi valósul meg belőle? Azt a jövő dönti el.

A két újonc közül, tulajdonképpen igazán egyik sem az. A Szombathelyi Haladás például egyévi NB II-es „vendégszereplés" után került vissza, az élvonalba és a harmincadik NB I-es szereplését kezdte most meg. Amikor kiestek, mint ahogy az ilyenkor lenni szokott, a legjobb játékosok más klubokhoz igazolnak. Így volt ez a Haladásnál is. A válogatott *Illés* a Kispest-Honvédba, *Elekes* Siófokra, *Csertői* Győrbe távozott.

Glázer Róbert edző a megmaradt tapasztalt játékosok mellé tehetséges fiatalokból alakította ki csapatát. Hogy helyesen döntött, azt az elért eredmények igazolják. A bajnokság megnyerése mellett a Magyar Kupában is derekasan helytálltak. A döntőt a Ferencvárossal vívták, Szombathelyen, s az Üllői úti visszavágón sem játszottak alárendelt szerepet. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy a kupa sorsát a 11-es rúgások döntötték el a Fradi javára.

A Haladásban nem sok változás történt. *Glázer Róbert* maradt a vezető edző. A csapat gerincét a bajnokságot nyert csapat játékosai alkotják. Jelentősebb erősítésnek két volt Haladás-játékos, *Bognár Zoltán* és *Elekes Attila* visszatérése számít.

A Debreceni VSC-nek két év után sikerült kiharcolnia az NB I-es szereplés jogát. A Haladáshoz hasonlóan, a „Loki" is jobbára olyan fiatal labdarúgókból áll, akik lelkesedésből, küzdenitudásból már az NB II. Keleti csoportjának élbolyasaként is bizonyítottak. S ezt a jó tulajdonságukat magukkal hozták az első osztályba. De erre az eredmények tükrében még visszatérünk.

A DVSC abban is hasonlít a Haladáshoz, hogy az a *Garamvölgyi Lajos* maradt a vezető edző, akinek elévülhetetlen érdemei vannak a csapat eredményeiben. Ami pedig az erősítést illeti, csak szerényebb képességű játékosokkal tudtak erősíteni. Közülük talán az örökifjú 37 éves *Gracsov* az — a BVSC-ből tért vissza Debrecenbe —, aki még nagy veszélyt jelent az ellenfél kapujára. Rajta kívül még közel fél tucatnyi idegenlégiós egészíti ki az újonnan igazoltak listáját.

S ami a három vasutascsapat szereplését illeti, vegyes a kép. A rajt a DVSC-nek sikerült a legjobban. A „Loki" négy forduló után veretlenül, 7-3-as gólaránnyal 8 ponttal(!) a Fradi mögött, második helyen áll a táblázaton. Ezzel szemben a Haladás 2 ponttal a 11. A BVSC-Dreher, pedig 1 ponttal, elképesztően rossz, 3-12 negatív gólaránnyal zárja a táblázatot. Az egy döntetlen és a három vereség — ebből a Fraditól és a Békéscsabától, pályaválasztóként elszenvedett megalázó 5-1, illetve 4-0 arányú vereség — önmagáért beszél. Pontosabban arra utal, hogy valami nincs rendben a Szőnyi úton. Ezt a feltevésünket látszik igazolni, hogy szeptember 6-án, két nappal a negyedik forduló után, a labdarúgó-szakosztály vezetősége, közös megegyezéssel, szerződést bontott *Garaba Imrével* és helyébe *Egervári Sándort* szerződtette a BVSC-Dreher első csapata vezető edzőjének. Neki jut az a nem éppen hálás szerep, hogy helyes vágányra irányítsa a csapat csonkavágányra jutott vonatát.

Természetesen a negyedik forduló után, messzemenő következtetést még korai lenne levonni. Ám, az eddig elveszített pontokat már nem lehet megszerezni. Ez mindenképpen hátrányt jelent, mind a Haladásnak, mind a BVSC-nek. Meggyőződésünk, hogy a szakvezetők és a játékosok mindent elkövetnek, hogy az őszi időny hátralévő mérkőzésein és a tavaszi fordulóban javítsanak a mérlegen.

Visi Ferenc

Hivatal és szakértelem

Időszaki kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban

Szeptember 1-jén, *Hivatal és szakértelem, 125 év a közlekedés hatóságai* címmel időszaki kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban. *Katona András* főigazgató köszöntötte a megnyitó résztvevőit, köztük *Gyurkovics Sándort*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium közigazgatási államtitkárát. Ezután *Tóth István*, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója mondott megnyitóbeszédet. Hangsúlyozta, hogy a Magyar Államvasutakhoz hasonlóan, 125 évvel ezelőtt, 1868-ban alakult meg az első független közlekedési hatóság, a magyar kir. vasúti és hajózási főfelügyelet. Mint hatóságnak, a megalakulásától kezdve nagy szerepe volt és van napjainkban is a különböző közlekedési létesítmények üzembe helyezésének, s működésének az engedélyezésében. Ebből is lemérhető, hogy a felügyelet elsősorban jogalmazóként, más szervekkel együttműködve végzi munkáját.

Tóth István a közlekedési felügyelet történelmének vázlatos ismertetése után elmondotta, hogy a kiállításon látható emlékek döntő többsége dokumentumokból áll, de néhány tárgyat, köztük napjainkban is használt műszert is bemutatnak. Így például kiállították a közlekedési alkalmasság vizsgálatára, illetve ellenőrzésére szolgáló műszert. Láthatók videók, s találhatók gyakorló tesztlapok is.

A kiállítást *Gyurkovics Sándor* államtitkár nyitotta meg. Folytatta Tóth István főigazgató gondolatait, külön kiemelte a Közlekedési Főfelügyelet és a területi felügyelőségek szerepét, mely szerint a jogalkotást, a közlekedés biztonságát és zavartalan működését kell szolgálniuk.

A megnyitóbeszédek elhangzása után a vendégek — a MÁV és a különböző közlekedési ágazatok, intézmények vezetői, munkatársai — a múzeum vezető munkatársai kíséretében megtekintették a kiállítást.

A megnyitó után egyébként a múzeum vezetőitől megtudtuk, hogy a *„125 éves a Magyar Államvasutak"* című kiállítás nyitva tartását december 31-ig meghosszabbították.

vi —

Hibaigazítás

Lapunk 15. számában cikket közöltünk az MSZOSZ-nél megalakult platformról, amelynek neve helyesen: kereszténydemokrata — keresztényszociális platform.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 142-0551, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6185, Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. OKTÓBER 1.

Sopronban rendezték

Közlekedési miniszterek együttműködési konferenciája

Szeptember 23-án Sopronban rendezték meg Ausztria, Csehország, Horvátország, Magyarország, Szlovákia és Szlovénia közlekedési miniszterei-nek együttműködési konferenciáját. A soproni találkozó folytatása volt az év elején Bécsben megkezdődött konzultációs sorozatnak. Az osztrák fővárosban úgy határoztak a miniszterek, hogy találkozóik során aktuális témaköröket tekintenek át. Sopronban a közúti és vasúti árufuvarozás szervezeti, környezetvédelmi és infrastrukturális kérdéseiről tárgyaltak.

A régió közlekedési miniszterei — felismerve közös érdekeiket az európai tranzit közlekedéshez történő csatlakozásban — a fő hangsúlyt a közvetlenül kapcsolódó útirányok egyeztetésére helyezték. Kiemelten foglalkoztak a tanácskozáson részt vevő országok közlekedéspolitikájának — főként tranzitpolitikájának — összehangolásával, a régió infrastruktúra-fejlesztési igényeinek megfogalmazásával. Az erre vonatkozó közös álláspontjukat a Pán-Európai Közlekedési Miniszteri Konferencia soron következő krétai ülésén akarják megismertetni Európa közlekedési miniszte-reivel.

Részletesen tárgyaltak ezeken kívül a közlekedési politika harmonizálásáról, a tranzitpolitikára, a kombinált fuvarozás továbbfejlesztésére, a közlekedési munkamegosztásra (vasút — közút) vonatkozó közös tervekről. *A miniszterek egyetértettek abban, hogy összehangolt cselekvésre van szükség a nemzetközi közúti forgalombiztonság és a környezetvédelem gondja.nak megoldása érdekében.*

A konferencia résztvevői megtekintették a GySEV konténerterminálját, amelyet 1988-ban avattak, és kitűnő példája Ausztria és Magyarország jó együttműködésének. Dr. *Berényi János*, a GySEV elnök-vezérigazgatja elmondotta, hogy a Ro-La-terminál teljes kiépítése az év végéig lezárul. 1993. január 1-jétől pedig osztrák beruházással, hároméves vasúti fejlesztési ciklus indult Sopronban. Ez azért is fontos, mert itt évente 4-5 millió tonna áru mozog.

A konferencia témáival kapcsolatos magyar álláspontot és az eddig megtett hazai intézkedéseket — a vendégminiszterek jelenlétében — *Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter sajtótájékoztatón ismertette.

A harmadik konferencia rendezését Horvátország vállalta. A közlekedésbiztonsági szakemberek részére pedig — a bécsi és soproni konferencia szellemében — Szlovákia rendez értekezletet.

— ar —

Vasútijármű-kiállítás

— *Okos ötlet volt, hogy a MÁV különjáratokat indít az őszi BNV-re* — hallottam az elismerő szavakat, azon a villamosmotor-vonaton, amely délelőtt 10 óra után indult a Nyugati pályaudvarról Kőbánya-Teherpályaudvarra.

Az ötlet valóban dicséretes volt. Hiszen nemcsak a Nyugatiból, hanem Budapest-Kelenföldről Ferencváros—Kőbánya—Kispesten át is közlekedtek a vásári különjáratok.

A hazai járműipart a Ganz—Hunslet képviselte néhány új motormellékkocsival, illetve az UIC Z1 norma követelményeinek megfelelően kialakított, termes kivitelű személykocsival. Ez a korszerű személykocsi a 200 km/óra sebességű vasútvonalakon biztosít gyors, kényelmes utazást.

A DWA német vagongyártó cég emeletes személykocsija és speciális tehervagonja vívta ki az érdeklődők és a szakemberek elismerését. Az emeletes személykocsival nemcsak a kiállítás látogatói ismerkedhettek, hanem az utazóközönség is. A BNV bezárása óta ez a kocsi a budapest—szobi fővonalon menetrendszerű járatokban közlekedik. S ha elnyeri az utazóközönség tetszését és a MÁV Rt.-nek pénze is lesz rá, előfordulhat, hogy ilyen típusok beszerzésére is sor kerülhet.

A MÁV szakembereinek tetszett a DWA kéttengelyes, elcsúsztatható oldalfalú tehervagonja is. Nagy előnye, hogy elsősorban az időjárásra érzékenv, nagy mennyiségű és rakodólapos áruk szállítására alkalmas. A kiállításon látható volt a Miskolci Tiszavas MÁV Járműjavító Kft. új autószállító vagonja, s a MÁV nosztalgia-járműparkjának egyik csodálatosan szép példánya, az 1912-ben gyártott 2347-es pályaszámú étkezőkocsi, melyben a MÁV Nosztalgia Kft. emléktárgyakat, levelezőlapokat, könyveket és különböző kiadványokat árusított.

A BNV területén levő MÁV-pavilonban kiállítás várta a látogatókat. A pavilon tárgyalójában pedig a MÁV Rt. vezetői találkoztak a partnerekkel. Ugyancsak a pavilonban bélyegezték le az utasok kedvezményes menettérti jegyét.

(Képriportunk a 4. oldalon)

(vf)

Alakuló ülést tartott a MÁV Rt. központi üzemi tanácsa

Dr. Péter Mihályt választották elnöknek

Szeptember 13-án a MÁV Rt. Vezérigazgatóságának kistanácstermében megtartotta alakuló ülését a MÁV Rt. központi üzemi tanácsa.

Horváth István, a központi üzemi tanács szóvivője tájékoztatta lapunkat az alakuló ülés eseményeiről. Az alakuló ülésen a MÁV vezérigazgatójának képviseletében megjelent *Benczédi Mihályné* vezérigazgató-helyettes, aki köszöntötte az ülés résztvevőit és jókívánságait fejezte ki eredményes, jó együttműködést kívánt a tanácsnak. Egyben tájékoztatást adott az rt. megalakulásáról, a MÁV első féléves eredményéről, azokról a gazdálkodási nehézségekről, amelyekkel a MÁV Rt.-nek szembe kellett néznie. Vázolta az év II. félévi gazdálkodási célkitűzéseit, a gondokat. Reményét fejezte ki, hogy az üzemi tanács a munkavállalói érdekeket figyelembevéve segíti a MÁV Rt.-t abban, hogy el tudják érni azokat az eredményeket, amelyeket a MÁV Rt. vezetése számbavett.

Az alakuló ülés 13 tagú központi üzemi tanácsának tagjai megválasztották a tanács elnökét. Tizenegy igenlő szavazat és két tartózkodás mellett a tanács elnökének *dr. Péter Mihályt*, a VSz alelnökét választották meg.

Az ülés ezután ügyrendi kérdéseket tárgyalt. Ezen belül eszmecserét folytattak a tanács ügyrendjéről és megállapodásáról, amelyeket a Munka Törvénykönyve ír elő az üzemi tanácsok részére. A tanácsülés egyhangúan abban állapodott meg, hogy minden tanácstag érdemben vázolja elképzeléseit, javaslatait az ügyrend és a megállapodás szövegéről. A javaslatokat a soron következő központi üzemi tanács ülése tárgyalja meg.

(Pásku)

Az Országgyűlés napirendjén a vasúti törvénytervezet

A vitában felszólalt képviselők aggódnak a vasút sorsa iránt

Az Országgyűlés szeptember 13-án, a késő délutáni órákban vitatta meg a vasútról szóló törvényjavaslatot. Az előterjesztést, a módosító javaslatokkal együtt kapták kézhez a képviselők. A vitában a bizottságok közül egyedül a környezetvédelmi bizottság állított előadót. A képviselők közül négyen kértek szót. Valamennyien a vasút fennmaradása, ennélfogva helyzetének tisztázása és fejlesztésének megoldása mellett emelték fel szavukat.

DR. DARÓCZY ZOLTÁN

A környezetvédelmi bizottság előadója a törvényjavaslathoz érkezett olyan módosító javaslatokat ismertetett, melyekkel behatóan foglalkoztak. A bizottság nevében, végezetül azt ajánlotta a tisztelt Háznak, hogy támogassák a javaslatukat. Meggyőződésük ugyanis, hogy a magyar vasút fennmaradása és fejlesztése jelentősen befolyásolja az ország környezetével, annak állapotával kapcsolatos problémákat.

TÓTH SÁNDOR,

a Kereszténydemokrata Néppárt tagja azzal kezdte mondanivalóját, hogy frakciójuk változatlanul bizonytalanságban van, és fontolgatja a törvény megszavazását. Hogy miért? Ezt így indokolta:

— *Továbbra sincs tisztázva előttünk a vasút helyzete, mert a közlekedéspolitikai koncepció, aminek már meg kellett volna születnie, hiányzik.* Ilyen formában a parlament előzetes koncepciók nélkül nem döntött a vasút feladatáról, helyéről, a környezetvédelem szerepéről a közlekedés fejlesztésében; *nincs meghatározva, hogy a költségvetés milyen arányban vállalja majd a vasút fenntartását és működését.* Tehát nem látunk garanciát arra, hogy az a költségvetési hányados, ami a tisztelt Házra lesz bízva, sok vagy kevés. A törvény elodázza a vasút és az állam szerződéses kapcsolatát. Amiatt is aggályaink vannak, hogy már — a törvényt megelőzve — a pályavasutat a kereskedő vasúttól leválasztották.

A képviselő ezután elmondotta, hogy amikor vasutasokkal találkozik, mindig azt kérdezik: *mi lesz kórházaikkal, melyeket fillérjeikből építettek?* A törvényjavaslat szerint ez a minisztérium felügyelete alá kerülne, ami talán nem volna baj, de ezt az intézkedést túlságosan is gyorsnak tartják. Az egészségügyi ellátást ilyen formában nem érezzük kellően biztosítva.

A mostani törvény a módosításokkal sem változhat a „rövid gondolkodáson". A közlekedéspolitikai koncepció teremtette volna meg azt a lehetőséget, hogy egy ilyen fontos törvény hosszú időre időálló legyen.

TOMPA SÁNDOR (MSZP)

— Szeretném emlékeztetni képviselőtársaimat, hogy az általános vitában *Hatvani Zoltán* vázolt fel egy víziót arról, hogy ennek a törvénynek az elfogadása nyomán mi vár a Magyar Államvasutakra és egyáltalán a magyar vasúti közlekedésre — kezdte felszólalását. — E tekintetben közelebb kerültünk ehhez a vízióhoz. *Ugyanis azokra a koncepcionális felvetésekre, amelyek az általános vitában — kormánypárti és ellenzéki padsorokból egyaránt — elhangzottak, nem igazán kaptunk érdemi válaszokat.* Az ezt részleteiben is kifejtő módosító indítványaink jelentős része nem talál visszhangra, illetve nem talált az előterjesztő részéről támogatásra.

Melyek voltak ezek a koncepcionális kérdések? Az egyik az, hogy szerettük volna, ha a vasúti törvény kapcsán a vasutak feladatáról, tevékenységéről körültekintőbb, precízebb megfogalmazást kaptunk volna vissza a törvény vitája során. Erre nem került sor, többek között azért, *mert a szinte mindenki által hiányolt közlekedéspolitikai koncepció nem ismert a parlament előtt.* Tehát valahogy úgy vagyunk, hogy a gomb már kész van, a kabátot még nem látjuk. Valami olyan gondolatkörbe kellett magunkat beleszorítani, hogy nem látjuk a kereteket, nem látjuk azokat a prognózisokat, amelyek gazdaságpolitikai, környezetvédelmi és egyéb oldalról megalapoznák számunkra, hogy mihez alkotunk törvényt. Így aztán maradtak azok a fogódzók, amelyek közlekedéspolitikai tézisek révén voltak ismertek előttünk.

A második nagyobb témakör kapcsán, amint áttanulmányozzuk ezt az együttes jelentést, szintén szembetaláljuk magunkat: *koncepcionális vita bontakozott ki a vasút finanszírozásáról. Erre sem kaptak a módosító javaslatokat megfogalmazó képviselőtársaim egyértelmű javaslatot.*

További bizonytalanságok vannak amiatt is, hogy nem sikerült a finanszírozási rendszert világossá, áttekinthetővé tenni, legalábbis a jelenlegi állapotában ez derül ki. És — mint ahogy erre *Tóth Sándor* képviselőtársam utalt — *nagy kérdőjelek fogalmazódtak meg a vasútegészségügy, a vasutas társadalombiztosítás sorsát, jövőjét illetően.* Nem megnyugtató számunkra az a fordulat, amellyel az előterjesztő egyetértett, amely annak idején a gazdasági bizottság módosító indítványaként került be az együttes jelentésbe.

Szeretném felelevéníteni, illetve módosító indítványainkon keresztül figyelmükbe ajánlani a szocialista párt javaslatait. Egyrészt felvetettük azt a koncesszióról szóló szabályozást és annak tarthatatlanságát, amely benne van a törvényjavaslatban. Mi egy elég radikális módosító javas-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Az időskorúak nem passzív tagok

Ülésezett szakszervezetünk nyugdíjasválasztmánya

Szeptember 16-án ülést tartott a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjastagozatának választmánya, amelyen részt vettek: *Győri István* és *Pallos György* alelnökök, valamint a vezérigazgatóság képviselője. *Feleky Pál* elnök megnyitószavai után a testület rátért az első napirendi pont tárgyalására, amelynek témája *a vasútegészségügy* átszervezése és jövője (lett volna).

A feltételes mód azt jelzi, hogy érdemi tárgyalásra nem került sor, mert a napirend előadója, *Rajkai Zsolt* államtitkár — más irányú elfoglaltsága miatt — nem tudott megjelenni, és helyettest sem küldött maga helyett. Így *Pallos György* adott tájékoztatót a kialakult helyzetről, jelezve, hogy hamarosan találkozik az államtitkárral és erről informálja a választmányt. A testület úgy foglalt állást, hogy — tekintettel a téma fontosságára — később meghatározott időpontban visszatér a vasútegészségügy áttekintésére.

Ezután Feleky Pál adott szóbeli tájékoztatót a választmány eddig végzett munkájáról. Elmondta, hogy a különböző érdekvédelmi problémák gondozása mellett *a tb-önkormányzatok megválasztása* állt tevékenységük középpontjában. Közölte, hogy ezért a munkáért levélben mondott köszönetet *Nagy Sándor, Czerván Mártonné dr.* és *Papp Pál.*

A tb-önkormányzatok választásáról egy átfogó *írásos jelentés* készült. A részletes, alapos elemzés szól az előkészületekről, a kampánymunka tapasztalatairól és a jövő feladataihoz segítséget nyújtó következtetésekről. Ez utóbbiakról érdemes külön is szólni.

Az MSZOSZ jelöltjeire adott magas szavazati arány bizonyítja — állapítja meg a jelentés —, hogy az aktív vasutas dolgozók és a nyugdíjasok *támogatják* az MSZOSZ-ben tömörült szakszervezetek által képviselt érdekvédelmi programot. Ez az aktivitás a tagság állásfoglalása volt az MSZOSZ mellett. *Nincs tehát reális alapja annak a régóta erőltetett vitának, hogy melyik szakszervezeti szövetségben van a helye a Vasutasok Szakszervezetének.*

A választási sikerek nagyobb *felelősséget* rónak a VSz-re is. Reálisan és önkritikusan elemeznie kell a mozgalom jelenlegi helyzetét és — a tagság véleményére alapozva — meg kell határoznia a soron lévő kongresszus feladatait. Egy céltudatosabb szervezetépítés érdekében az új körülményekhez igazodó program, alapszabály és pénzügyi gazdálkodási rendszer megalkotása szükséges.

A tb-választás során felmutatott aktivitás ismét bizonyította, hogy a szakszervezet létszámának 40 százalékát kitevő nyugdíjastagság nem passzív tömeg, akikről csak „gondoskodni kell". Az időskorúakat érdekli a társadalom és a vasút jelene, jövője, ezért gyakorlati tetteket is vállalnak. Ugyanakkor igénylik és elvárják, hogy az aktív dolgozók szakszervezeti bizottságai, vezető testületei érdemben foglalkozzanak sajátos gondjaikkal.

Szükségesnek látszik, hogy az ágazati szakszervezeti vagyon használati jogával, majd annak végső felosztásával foglalkozó tárgyalásokon legyen téma a nyugdíjasok alapszervezeti működési feltételeinek anyagi támogatása. Kívánatos annak kezdeményezése, hogy a nyugdíjasok egyetlen vasutas-szakszervezetbe, a VSz-be tömörüljenek és közösen biztosítsák működési feltételeiket. *Célszerű a lakóterületeken folyó érdek-képviseleti munka megerősítése. Korszerűsíteni kell a nyugdíjastagozat alapszabályát, működési rendjét.*

A VSz nyugdíjasválasztmánya javasolja, hogy a nyugdíjas-alapszervezetek vezetősége vonja be a választási kampány során megismert, jól dolgozók aktivistákat, értékelje a szervező- és propagandamunka tapasztalatait, állandósítsák a bevált módszereket.

(Folytatás a 3. oldalon.)

„Kísértet járja be (Európát) a MÁV-ot (a kommunizmus), a VDSZSZ kísértete!" A vasutasok mégsem bizonyultak babonásnak!

Előzetes információink szerint a választáson a legtöbb szavazatot a Vasutasok Szakszervezete jelöltjei kapták. (Írásunk a felügyelőbizottsági választásról a 3. oldalon.)

Az Országgyűlés napirendjén a vasúti törvénytervezet

(Folytatás az 1. oldalról.)

latot nyújtottunk be. Azt javasoltuk, hogy a koncesszióról szóló fejezet teljesen maradjon el. A gazdasági bizottsági viták során ugyanis kiderült, *hogyha koncesszióban gondolkodunk a vasút fejlesztéséről, akkor csak néhány olyan fővonal jöhet szóba, amely egyébként is gazdaságosan működtethető lenne,* és esetleg koncessziós vasúti társaságként is szóba jöhet, azonban éppen azt a közszolgálati, közszolgáltatói tevékenységet ilyen alapon nemigen lehet megvalósítani. *A koncessziós rendszerre való áttérés arra lesz jó, hogy újabb szakaszok, újabb vasútvonalak bezárására kerüljön sor,* mert a fenntartók majd nyilatkozni fognak arról, hogy nem látnak rá finanszírozási módot, nincsenek eszközeik, és kérni fogják a koncessziós pályázat kiírását. A kis forgalmú, bár a térség szempontjából nagy jelentőséggel bíró szárnyvonalakra azonban nem lesz koncessziós pályázó. Ezek után nem tehet mást a társaság, mint megszünteti azt a szárnyvonalat.

A másik javaslatcsomagunk pedig — ez a *Boros László* képviselőtársammal beadott módosító javaslatcsomagnak a része — arról szólt, *hogy a törvény keretében helyezze el a Magyar Államvasutak, a legnagyobb állami vállalat, a legnagyobb közszolgáltató vállalat helyét.* Definiálja azt, hogy mit értünk a Magyar Államvasutak alatt? Milyen viszonya és helye lesz a Magyar Államvasutaknak a jövőben a magyar vasúti hálózatban? Milyen kapcsolata lehetne a költségvetéssel? Milyen a kormány szerepe a Magyar Államvasutak, ma már Magyar Államvasutak Részvénytársaság működtetésében, s milyen kötelezettségekkel kell, hogy bírjon?

A szocialista párti képviselő még két olyan témakörre hívta fel a Ház figyelmét, amelyben szintén nem kapták meg a bizottságokban a támogatást, azonban nagyon fontosnak tartanák, ha a szavazáskor támogatnák ezeket a módosító indítványokat. Az egyik módosító indítvány a vasúti közlekedés biztonságára, biztonságtechnikai fejlesztésére vonatkozó programot javasol kidolgozni és hosszabb távra elfogadtatni.

— Nem hiszem, hogy ezt szükséges volna részletesebben indokolni — hangsúlyozta *Tompa Sándor.* — Véleményünk szerint azok a balesetek, szerencsétlenségek, amelyek szintbeli vasúti kereszteződésekben és egyéb, a vasút területén működő létesítményeknél, üzemegységeknél történnek, indokolttá tették volna, ha egy ilyen paragrafus bekerüljön a törvényjavaslatba.

Harmadikként, mint ahogy már jeleztem, a vasútegészségügy problémaköréről szerettem volna még a szocialista párti módosító indítványok kapcsán szólni. Nos, mi — elsősorban a vasutas érdek-képviseleti szervezetek véleményére támaszkodva — egy olyan megoldást javasoltunk, hogy a törvényjavaslatban az szerepeljen: *továbbra is önálló vasútegészségügyi szolgálatra van szükség, és ezen önálló vasútegészségügyi szolgálathoz tartozzanak a vasutas biztosítottak.* Ennek megvan a magyarázata: a vasutas társadalom hagyományosan hozzájárult ennek az intézményhálózatnak a beruházásaihoz, fenntartásához, működtetéséhez.

Ehhez kapcsolódott az a módosító indítványunk, amely azt kívánta rögzíteni, hogy jelenleg is és a jövőben is a vasutasok, a vasútnál dolgozók ezen az önkéntes társadalombiztosítási alapon keresztül hozzájárulhatnak a vasútegészségügy szervezetének működtetéséhez, fenntartásához. Mi tehát egyrészt szerettük volna rögzíteni a jelenleg is fennálló gyakorlatot, azt, hogy a vasutasok pénze is benne van ebben a vasút-egészségügyi szolgálatban, másrészt azt, hogy ezt egy önálló szervezeten belül tudjuk elképzelni.

Gondolatait azzal zárta, hogy bár sok ponton javult és egyértelműsödött a vasútról szóló törvényjavaslat, a szocialista frakció az elfogadását mégsem támogatja.

DR. PELCSINSZKI BOLESZLÁV (SZDSZ)

A képviselő elöljáróban emlékeztetett arra a módosító javaslatra, melynek lényege az, hogy az állam biztosítsa a tulajdonában lévő vasúti pályák és tartozékaik működtetését. A kormány előterjesztése ezzel szemben mindössze azt mondaná ki, hogy az állam hozzájárul ezekhez a költségekhez. Ha a kormány-előterjesztés kerül elfogadásra, a hozzájárulás mértéke feltehetően a mindenkori költségvetés állapotának a függvénye lesz, nem pedig a fenntartáshoz elengedhetetlenül szükséges pénzeszközök biztosítása. *Előreláthető, hogy amennyiben kevés lesz a pénz a pálya fenntartására, akkor azt feltehetően a mellékvonalak fenntartása fogja megsínyleni, nem pedig a fővonalaké.*

— *A mellékvonalak közül most is nagyon sok igen rossz állapotban van, mert évtizedek óta keveset költöttek rájuk. Kételyeim vannak ezért egyes vonalak további működésével, működőképességével kapcsolatban.* Arra nem gondolok, hogy bizonyos mellékvonalak teljes megszüntetése szóba jöhetne, ezt egyébként a kormány is többször cáfolta, az azonban elképzelhető, hogy a forgalom átmenetileg szünetelhet emiatt — mutatott rá, majd így folytatta:

— *A hozzáértők véleménye szerint a néhány évi szünetelés is nagyon súlyos károsodást okozna a pálya állapotában, nem is szólva az érintett régió életében. Néhány évtizeddel ezelőtt, a vágányok felszedése következtében nagyon sok település vált hátrányos helyzetűvé, és sorvadásnak is indult. Ne kövessünk el hasonló hibát, hosszú távon gondolkodjunk, hiszen a vasút szerepe rövid időn belül felértékelődhet.*

Mire gondolok, amikor ezt mondom? Arra, hogy az úthálózat és a hozzá kapcsolódó hidak állapota nem kifogástalan, nem bírná el azt, hogy hirtelen a vasútról nagyobb forgalom terelődjön át a közutakra. A hidak esetében nagyon gyakori a súlykorlátozás. Választókerületemben, a vésztői vonalon is fennáll az átmeneti szüneteltetés veszélye, és többek között a Vésztőt és Szeghalmot összekötő híd is tíztonnás súlykorlátozás alatt áll. *Alig képzelhető el, hogy a vasúti összeköttetés nélkül a teherforgalom zökkenőmentes legyen.*

DR. KISS RÓBERT

A szintén szabaddemokrata képviselő történelmi visszatekintéssel kezdte. Mint mondotta: a vasutak jelenlegi struktúrája másfél évszázad alatt fejlődött ki, amelynek során mind nagyobb önellátásra törekedett. Úgy látszott, hogy az üzemeltetés is így gazdaságosabb. A vasúti pályák építésére és fenntartására, a vasúti létesítmények építésére saját építőipari üzemeket, a járművek javítására saját járműjavító üzemeket, az új járművek gyártására vasúti járműgyártó vállalatokat hoztak létre, önálló egészségügyi hálózatot létesítettek. Mindezek ugyanakkor hosszabb távon igen bonyolult vállalati struktúrát eredményeztek, amely igen kiterjedt igazgatási apparátust igényelt.

A vasút szervezete meglehetősen elbürokratizálódott. Egyre kevésbé tudott alkalmazkodni a változó követelményekhez. A személy- és áruforgalom egy részét át kellett engedni a konkurens közlekedési ágaknak, elsősorban a közúti közlekedésnek. *A közúti közlekedési vállalatok jelentős előnyre tettek szert a vasúttal szemben, mivel a közúti pályahálózatot az állami építés tartja fenn, a vállalatoknak csak a szállítással összefüggő üzemeltetési, kereskedelmi munkát kell végezni.* Különösen a kis közúti közlekedési vállalatok igen alacsony rezsiköltséggel tudnak dolgozni.

A közlekedési ágak közötti reális versenyt nem teszi lehetővé, ha a vasút költségeibe a pályaépítés és -fenntartás költségeit is beszámítjuk, a közúti közlekedés esetében pedig nem. A MÁV mindkét ágazata, a pályavasút és a vállalkozó vasút egyaránt rendkívül leromlott állapotban van. Mint ismeretes, a pályavasút jelenlegi állapotának szinten tartása is évente többmilliárdos költségvetési támogatást igényel.

A sebességkorlátozás a MÁV hálózatának 32 százalékán van érvényben, ennek „eredménye" az, hogy az elmúlt évihez képest az idei vasúti menetrendben a menetidők több vonalon jelentős mértékben meghosszabbodtak. Ami a fejlesztést illeti, például a 160 kilométer/órás sebességre alkalmas pálya fenntartási költsége körülbelül kétszerese a 100 kilométer/óra sebességre alkalmas pályának, és az építési költségeknél is hasonló arányokkal számolnak. *A leendő vállalkozó vasút gördülőállománya ugyancsak elnasználódott.* A MÁV vontató járműveinek, mozdonyainak törzsállománya több mint huszonöt éves. Selejtezési idejük lejárt, pótlásuk óriási összegeket igényelne. A személyszállító vasúti kocsik legnagyobb része szintén elavult, a nemzetközi forgalomban való részvételük ezért nagyon korlátozott. A teherforgalomban részt vevő vasúti kocsik műszaki állapota is kritikán aluli. Európában Románián kívül talán a MÁV vagonparkja van a legjobban elhasználódva. Több száz vagy több ezer vagon vár javításra.

A képviselő rámutatott:

— *a vállalkozó vasút is csak az állami költségvetés támogatására hagyatkoznat.* Ha a MÁV bevételei nem fedezik a fenntartást, a szükséges beruházásokat, az állam pedig nem tud, vagy nem akar kellő mértékben a költségekhez hozzájárulni, akkor az átalakulás után a vállalkozó vasút sem fog olyan pályahasználati díjat fizetni, mely fedezné a pálya költségeit. Ha a költségvetés akkor sem fog kellő támogatást adni a pályavasútnak, akkor a probléma elodázódik.

A törvényben természetesen nem azt kellett volna meghatározni, hogy pályahasználati díjként milyen összeget tartozik fizetni a kereskedő vasút, és milyen összeget kell az államnak a vasúti infrastruktúra fejlesztésére fordítania, hanem az elveket kellett volna rögzítenie. Az állami infrastruktúra fejlesztési kötelezettségeinek megállapításánál abból kell kiindulni, hogy az utazóközönség alapvető érdeke az eljutási idő rövidítése, amelynek fő eszköze a sebesség növelése a vasúton. A sebesség növekedésének legfőbb akadálya az infrastruktúra elhanyagolt állapota. *Nyilvánvaló, hogy a vasút akkor üzemel gazdaságosan, ha a pálya és a járműpark műszaki színvonala összhangban van,* amelyet főleg az engedélyezett sebesség fejez ki.

Az államnak tehát arra kellene kötelezettséget vállalnia, hogy a vasúti infrastruktúra műszaki állapota mind a sebességmutató, mind az engedélyezhető tengelyterhelés szempontjából összhangban legyen a kereskedő vasút járműparkjára vonatkozó ugyanezen paraméterekkel. Ezért irányult legfontosabb módosító javaslatunk arra, hogy az állam anyagi kötelezettségvállalását egyértelműen meg kell állapítani, vagyis a közszolgáltatási tevékenységeket minden körülmény között biztosítani kell.

A vasút környezetbarát fuvarozási mód, melynek kitüntetett szerepet kell adni a tömegközlekedésben és az árufuvarozásban, versenyképessé kell tenni az egyéni közlekedéssel és a kamionos szállítással szemben.

Szólt a képviselő még arról is, hogy véleményük szerint a vasúti dolgozók sokéves áldozatos munkájával kialakult magas szintű egészségügyi szolgáltatás megőrzésének biztosítására az érdek-képviseleti szervezetek, a szakszervezetek egyetértési jogával kell a törvénynek garanciát nyújtania.

Ez a törvény a vasút problémáinak megoldásához csak akkor visz közelebb, ha az említett garanciákat is tartalmazza.

Mivel több képviselő nem jelezte felszólalási szándékát, az elnök a vitát lezárta. A vitában elhangzottakra *Rajkai Zsolt,* közlekedési, hírközlési és vízügyi minisztériumi államtitkár válaszolt.

RAJKAI ZSOLT

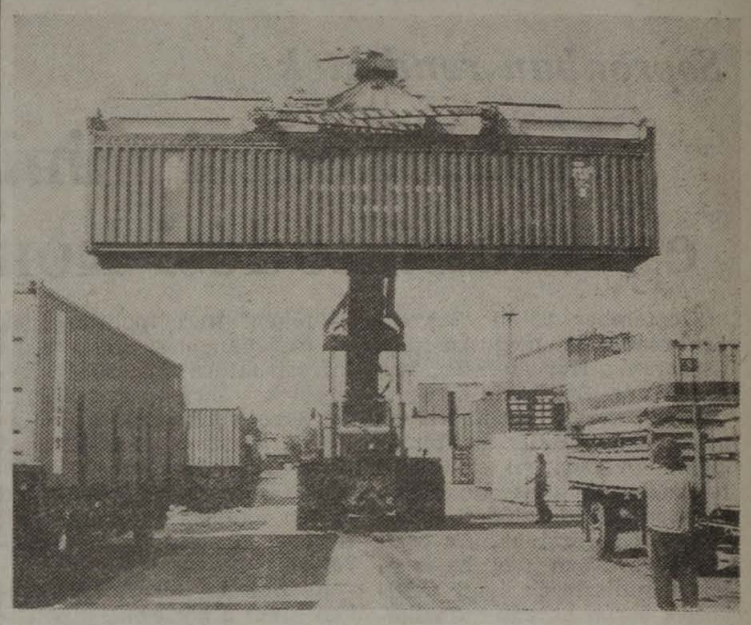
— A határozathozatal előtt részletes választ fognak majd a tárca képviselőitől hallani. Viszont néhány félreértést szeretnék most eloszlatni, a képviselőtársak által, talán hiányos információ vagy nem kellő utánajárás miatt elmondott, néhány olyan problémát ismertetni a tisztelt Házzal, amely föltétlen ismereteket kíván.

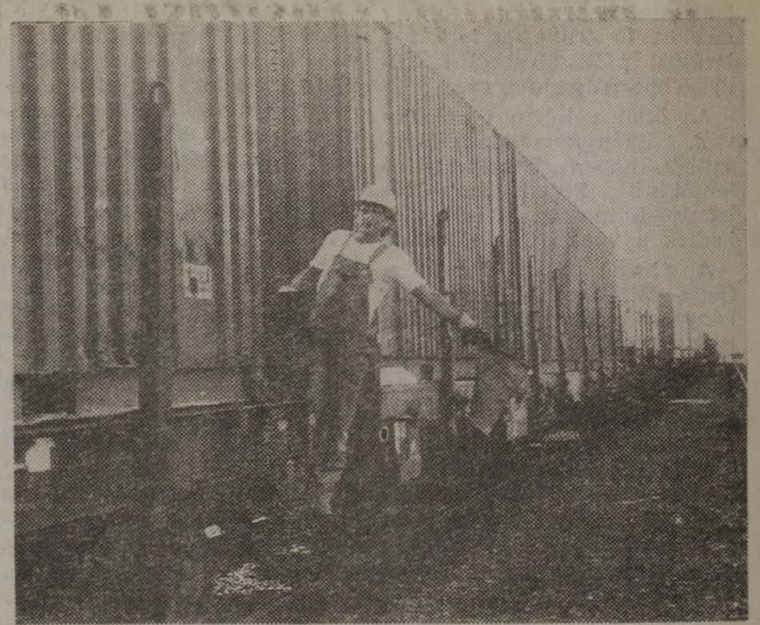
Először is a MÁV egészségügyi intézményrendszeréről szeretném azt elmondani: *nem áll szándékában sem a tárcának, sem a kormánynak, hogy államosítsa a MÁV egészségügyi intézményrendszerét, csupán arról van szó, hogy megfelelő jogi mederbe kell terelni az intézményrendszer működését.* Történetesen az államháztartási törvény nem teszi lehetővé, hogy a költségvetés által támogatott intézmények bármelyike vállalati rendszerben működjék. Ez az egyik ok. A másik pedig az, és ez talán sokkal fontosabb, a hangsúly is ezen van: *minden vasúti vagy volt vasúti dolgozónak szeretnénk biztosítani azokat az egészségügyi ellátási jogokat és intézményeket, amelyeket korábban igénybe vett.* Hiszen éppen azok az intézmények, illetve vállalkozások, amelyeket több képviselőtársam is említett, a járműjavítás, a járműgyártás, az építési főnökségek és más intézmények, ide sorolva a vendéglátást vagy a vasutas egészségügyi intézményrendszert is, ezeknek java része más gazdálkodási szférába kerül, vállalkozásokká, részvénytársaságokká alakulnak. Amennyiben ezek továbbra is csak a Magyar Államvasutakhoz tartozó egészségügyi ellátást biztosító intézmények maradnának, tehát nem vasút-egészségügyi és nem közös működtetésű, akkor ezek a volt MÁV- vagy vasúti dolgozók kikerülnének abból az ellátási körből, amelyet az ő fillérjeikből is megépített intézményrendszer biztosít. *A célunk az volt az átalakítással, illetve az egészségügyi intézmények jogi keretbe történő beszabályozásával, hogy ezek a dolgozók továbbra is fenntarthassák a jogukat ezekhez az intézményekhez.*

A másik gondolat, amely a MÁV-pályatestek felbontását illeti, s amelyet Tompa Sándor képviselő úr és mások is említettek. Nos, való igaz, hogy azon a vonalon, ahol nincs forgalom, teljesen fölösleges üres vonatokat üzemeltetni. Itt valóban szóba kerülhet részleges üzemszünet; *de számítva arra, hogy egy gazdasági fellendülés következtében majd szükségessé válik ezeknek a vonalaknak az üzemeltetése, felbontásukról szó sem lehet.* Hogy milyen intézkedések alapján és hogyan történt például éppen a bodrogközi kisvasút felbontása, az MSZMP irattárában fellelhető, és kérem képviselőtársaimat, ott nézzenek utána, hogy milyen állami, pártállami döntések következtében fosztottak meg egész országrészeket a vasúti ellátástól — fejezte be válaszát az államtitkár.

Konténervonatok

Budapest-Józsefváros és Hamburg között 1992 márciusa óta közlekednek konténeres-irányvonatok. Hetente öt pár konténervonat indul Hamburgba és ugyanennyi érkezik Józsefvárosba. A rakodást 40 tonna teherbírású Belotti-rakodógép (első képünk) és egy sínen guruló bakdaru végzi. Ferencvárosból is indulnak konténervonatok Olaszországba. Második, harmadik képünkön Szomora László és Lázár Zoltán kocsirendezők munka közben.





(Jurkievicz Tibor képriportja)

Vonattal Európába

A Locomotív Travel ajánlata vasutasoknak

A Locomotív Travel Utazási Iroda az őszi hónapok kiutazási programjának összeállításánál a vasutasokra is gondolt. Európa három, műemlékekben és idegenforgalmi látványosságokban gazdag országába, Ausztriába, Olaszországba és Franciaországba szerveznek vonatos utat, amely elsősorban a FIP szabadjegygyel rendelkezőknek előnyös. Lássuk a kínálatot:

A Franciaországba tervezett kilencnapos út programja a következő: Párizs, Tours, Blois, Strasbourg, Colmar nevezetességeinek a megtekintése és egy Párizs—Biaritz—Párizs viszonylatú utazás, TGV Atlantique szupervonattal. Irányár: 20 500 forint.

A másik tiznaposra tervezett út, Ausztrián át, Olaszországba vezet. Az út főbb állomásai: Bécs, Velence, Róma, Sorrento, Pompei, Capri, Firenze, Innsbruck. Irányár: 23 500 forint.

A harmadik, hétnapos vonatos utat az osztrák síparadicsom központjába, Innsbruckba szervezik. A programok is onnan indulnak, Feldkirchbe és Churba, Voralbergbe, a Bodeni-tóhoz, Bregenzbe, Lienzbe, Veidenbe és Salzburgba. Az utóbbiba oda a Hobe Tauerin útvonalon, vissza korridervonattal Németországon át. Irányár: 22 500 forint.

Mindhárom program sok látnivalót, kényelmes utazást kínál. A csoportokhoz az utazási iroda utaskísérőt biztosít. Az elhelyezés 2-3 ágyas, zuhanyozós szállodai szobákban — reggelivel — történik.

A tervezett három út 20 személy jelentkezése esetén indul. Jelentkezni lehet a Locomotív Travel Kft. budapesti irodájában. Cím: 1011 Budapest, Szilágyi Dezső tér 1. Telefon: 201-9397, 201-1807, vagy 1052 Budapest, Türr István u. 8. Telefon: 118-7591, 118-8293. (v. f.)

Az időskorúak nem passzív tagok

(Folytatás az 1. oldalról.)

erősítsék a szakszervezet iránt kialakult érdeklődést.

A napirend vitájában felszólalt *Győri István*, a VSz alelnöke, a Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat vasutas képviselője is. Megerősítette, hogy szoros kapcsolatot kíván tartani a nyugdíjas-választmánnyal, és tájékoztatott a Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat három hónapos tevékenységéről. Elmondta, hogy az önkormányzatban MSZOSZ-frakció működik, kemény munka folyik azért, hogy behozzák a lemaradásokat és minél előbb konkrét eredményeket tudjanak felmutatni. Az eddig megtartott 3 önkormányzati ülésen és 14 elnökségi értekezleten olyan fontos témákat tárgyaltak, mint az elmúlt évi és a jövő esztendei költségvetések tapasztalatai, illetve előirányzatai, a hitelek, az alapszabály megalkotása, a nyugdíjak. Kitért a képviselő a mesterségesen gerjesztett, nagy vihart kavart tiszteletdíjvitára is, és megerősítette, hogy *Nagy Sándor* és *Sándor László* lemondtak tiszteletdíjukról. *Jelezte azt is, hogy az MSZOSZ vezetői hosszabb távon nem akarnak a tb-önkormányzatok élén állni.*

— Nagy felelősség a tb-önkormányzatokban dolgozni — hangsúlyozta *Győri István* —, mert jelentős összegekkel gazdálkodunk, sok a kinnlévőség, amelynek egy részét (legalább) be kell hajtani. Szólt az idei nyugdíjemelésről és a távlati elgondolásokról. Kilátásba helyezte a tb kívánatos profiltisztítását, a két önkormányzat kettéválását. Napirenden szerepel a nyugdíjrendszer korszerűsítése, az információs rendszer fejlesztése. Az MSZOSZ-képviselők azt tervezik, hogy országos körútra indulnak, így akarják tájékoztatni a biztosítottakat az önkormányzatok munkájáról és terveiről, s így kívánnak tájékozódni az emberek véleményéről, igényeikről.

Győri István tájékoztatója után még számtalan kérdés, javaslat hangzott el — az özvegyi nyugdíjaktól a Nyugdíjasok Pártjának tevékenységéig —, amelyekre az alelnök válaszolt. Ezután a testület elfogadta a szóbeli tájékoztatókat, az írásos jelentés következtetéseit pedig határozattá emelte.

— Lejár a négy esztendő, az alapszabály értelmében új választásokat kell tartani — kezdte tájékoztatóját a VSz soron lévő feladatairól szóló napirend előadója, *Pallos György* alelnök. Eszerint október 15-től elindulnak az alapszervi választások, amelyeken január végéig megválasztják a bizalmiakat, főbizalmiakat. Ez alkalommal meg kell választani (vagy újraválasztani) a kongresszusi küldötteket is. Ez feladatot jelent a nyugdíjastagozatnak is, hiszen ott is szüksége van egy olyan feladattervre, amely tartalmazza az új tisztségviselők kiválasztásának és a kongresszusi küldöttek megválasztásának idősorrendjét.

A tájékoztató szerint elkészül a választási szabályzat, amely — kötelező jelleggel — tartalmazza a választások lebonyolításának a rendjét. Hasonlóképpen elkészül a módosított alapszabály, amelyet vitára bocsátanak. Jelenleg van programja a VSz-nek, ám szükség van a változó körülményekhez igazodó új cselekvési programra. Olyanra, amely a tagság véleményét, javaslatait is tartalmazza. Megkerülhetetlen a tagdíjfizetés új rendjének kidolgozása, mely minden bizonnyal változtat majd a jelenlegi arányokon.

A jelenlegi szervezeti keretek is áttekintést követelnek, hiszen a részvénytársasággá alakulás változásait figyelembe kell venni a szakszervezet szervezeti felépítésében, működésében is. A felügyelőbizottság megválasztása, az 57 kft. létrejötte a vasút területén azt jelzi, hogy olyan változások történtek, amelyeket a szakszervezeti testületek felállásában, létszámában sem lehet figyelmen kívül hagyni. Erre utal az Országos Vasutas Kulturális Egyesület megalakulása is.

A továbbiakban *Feleky Pál* néhány aktuális kérdésről szólt. Jelezte, hogy a nyugdíjasok minden kongresszusi bizottságban jelen akarnak lenni. Bejelentette, hogy *Molnár Györgyöt*, az MSZOSZ nyugdíjasbizottsága alelnökévé választották. Felhívta a figyelmet október elsejére, az *Idősek Világnapjára*. Ez annál is inkább figyelmet érdemel, hiszen 1993 az idősekkel való szolidaritás éve is. Az elnök annak a szándéknak adott kifejezést, hogy a nyugdíjasok nem egyszerűen rétegbizottságként, hanem a vasutas nyugdíjasok szervezeteként kívánnak működni.

A testület végül a Nyugdíjas Alapítvány segélyezési bizottságának munkájáról hallgatott meg rövid információt.

A VSz nyugdíjasválasztmánya a következő ülését október 18-án tartja, amelynek napirendjén a választási program és a MÁV Rt. szociálpolitikája szerepel.

Kárpáti Sándor

Milyen intézkedéseket tett a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat?

A társadalombiztosítási önkormányzati választások óta egyre gyakrabban találkozunk a napilapokban, a tévé képernyőjén a tb-vel kapcsolatos hírekkel, eseményekkel. A közvélemény, elsősorban a nyugdíjasok milliói kísérik figyelemmel a tb önkormányzatok testületeinek döntéseiről, javaslatáról nyilvánosságra hozott közleményeket.

A választások után például a Nyugdíjfolyósítási Önkormányzat három közgyűlést tartott. Az átalakuló közgyűlésen megválasztott elnökségnek, akinek kezében összpontosul az operatív munka, eddig több, mint 10 ülése volt. Lapunk olvasói előtt már ismert, hogy a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzatban a vasutas munkavállalóknak egyetlen képviselője foglal helyet, Győri István, a VSZ alelnöke személyében. Vele beszélgettünk arról, hogy mit végeztek eddig a képviselők, hogyan ítéli meg az önkormányzat kezdeti lépéseit? Mit vár ő, és mit várhat az általa képviselt közel másfél százezer vasutas nyugdíjas?

— *A tb önkormányzati képviselői munka nagyon összetett, lelkiismeretes és szakszerű munkát igényel* — jelenti ki Győri István. — Ezt igazolja a legutóbbi közgyűlés is, ahol dönteni kellett olyan kérdésekben, amelyek a további önkormányzati munkát megalapozzák és a nyugdíjasok további életére is hatnak. Ilyen például az egyszeri 4 százalékos, kilenc hónapra kiterjedő, novemberben esedékessé váló nyugdíjemelés, amely gyakorlatilag az 1993. január 1-je előtt valamilyen címen megállapított nyugellátásra, járadékra stb. terjed ki.

A közgyűlés javaslata alapján, (amit még a parlamentnek jóvá kell hagyni) a 4 százalékos emelést a szeptemberben megemelt 4 százalékos nyugdíjra vetítve határozzák meg. *A kiegészítő nyugdíjemelés négy százalékos összege 9 hónapra számítva összhangban van a nyugdíjbiztosítási alap 1993. évi lehetőségeivel.* Ennek forrása az alap várható nagyobb bevétele, valamint az alapra vonatkozó 1992. évi garanciaszabályból adódó költségvetési-térítés felhasználása. Az intézkedés döntően a Nyugdíjbiztosítási Alapot érinti, kisebb mértékben az Egészségbiztosítási Alap kiadásaiban jelentkezik.

Az egyösszegű nyugdíjemelés összetevői továbbra is tartalmazzák az eddig követett szisztémákat. Történetesen a legalacsonyabb és a legmagasabb emelések összeghatárának limitjét, és a nem társadalombiztosítási ellátások emelését is. A nyugdíjasok örömére az 1994. január elsejétől az induló nyugdíjakba beépül az emelések egy hónapra eső része. Majd ezt követi az 1994. évre esedékes nyugellátások rendezése, amire szintén a közgyűlés tesz javaslatot a parlamentnek.

Ezenkívül még több fontos előterjesztést vitatott meg a közgyűlés és hagyott jóvá.

A közgyűlés elé került például az alapszabály tervezete is.

— Megítélésem szerint az alapszabály tervezete úgy felépítésében, mint tartalmában összhangban van az 1991. LXXXIV. a társadalombiztosítási önkormányzati igazgatásról szóló törvény alapszabályra vonatkozó előírásaival. — mondotta Győri István. — *Keretei nem lépik túl a törvény által az alapszabályban utalt szabályozandó kérdéseket.* Ezek közül kiemelnék olyan jogosultságokat, amelyek az önkormányzat további eredményes működésének egyik feltétele lehet. Ez pedig a helyi, területi testületek létrehozásának meghatározása az alapszabályban. Gondoljunk arra, hogy ez lehetőséget biztosít a vasutas társadalombiztosítási önkormányzat létrehozására az Egészségbiztosítási Önkormányzat helyi szerveként. Az önkormányzati munka színvonalát, rugalmasságát pozitívan befolyásolhatja az alapszabályban a közgyűlés, annak elnöksége és felügyelőbizottsága közötti munkamegosztás, valamint az a jogosultság, amely lehetőséget ad tagozatok és bizottságok létrehozására.

Jó jelnek tekinthető, hogy az előirányzatoknál tételesen megjelennek a nyugdíjalap likviditási tartalékának visszapótlására számításba vehető kiadások. A bevételeknél a költségvetés jelentős emelésel számol. A tervezett hiány ellenére a Nyugdíjbiztosítási Alap 1994. évi költségvetési tervezete megfelelő garanciát jelent ahhoz, hogy a nyugellátásokban a folyamatosság biztosított legyen, úgy a nyugdíjfolyósítás, mint a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat és a Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság működésében.

Annak ellenére, hogy a költségvetés tervezetét megalapozottnak lehet mondani, találhatók benne bizonytalansági faktorok, mivel több tétele prognosztizált adatokra épül. De ez nemcsak erre a költségvetésre jellemző. (Lásd az állami költségvetést, amit rendszeresen pótköltségvetések követnek.) A Nyugdíjbiztosítási Alap 1994. évi költségvetéstervezete még tartalmaz olyan ellátásokat, amelyeket csak átmenetileg finanszíroz a tb, de már a gyes kiadásai ebből a körből kikerülnek. Ezt már 1994-től a központi költségvetés finanszírozza. Ennek az ellátási körnek minden eleme 1997 végéig kikerül az alap költségvetéséből.

Az önkormányzat közgyűlése eszmecserét folytatott a nyugdíjrendszer emelésének módosításáról szóló előzetes szakmai vitaanyagról.

Pásku Jenő

Hurrá, szavaz(t)unk!

Ifjúkorom egyik kedvenc filmje, amelytől — némi ferdítéssel — a jelen írás címét kölcsönöztem, a sztálini időszak szovjet úttörőtáborának mesterségesen idillikus világáról mutatott — akkoriban nem kevés bátorságra való — ironikus képet. Persze a történet természetesen happyenddel zárult.

Mostanában a hajdanvolt úttörőkéhez hasonló felhőtlen boldogság szakadt a vasutas társadalom nyakába: megválaszthatták a részvénytársasággá átlényegült MAV felügyelőbizottságának munkavállalói tagjait. E célból külön választási szabályzat készült, kiadmányok keletkeztek, serény ülésezés kezdődött a startvonalnál esetleg mutatkozó tolongás elhárítása, a jelöltek és az önjelöltek számának mérséklése céljából. A MÁV illetékes apparátusa és két szakszervezet éberen őrködött, nehogy veletlenül is ocsú (például közvetlenül a munkavállalók által állított személy) keveredjék az igazhitű jelöltek seregének tiszta búzája közé.

Miért e gúnyoros hang?

Mert meggyőződésem, hogy a lezajlott választás ebben a formában és ilyen tartalommal értelmetlen, fölösleges és (éppen ezért) drága. Tisztességtelen dolog ugyanis az embereket úgy választás elé állítani, hogy közben nem áruljuk el nekik (vagy szándékosan eltorzítjuk), tulajdonképpen miről is kell dönteniük. S mivel a választás lebonyolítása rendeletileg a szolgálati főnökök feladatául íratott elő, akik a parancsot engedelmesen végrehajtották, az egész kicsit a nem is oly régen volt HNF-jelöltes választásokra emlékeztet, amikor az urna elé terelt választó 99 százalék körüli megjelenési aránnyal és 99 százalék körüli támogatással demonstrálta az (egyetlen igaz) ügy és annak (személyesen amúgy kevéssé ismert) letéteményesei iránti odaadását.

No de itt több jelölt közül lehetett választani!? — mondhatná az érdeklődő, még bízván az ügy demokratikus természeteben.

Lehetett volna, ha a jelöltek nem zárt listát alkotnának. Ebben az esetben ugyanis külön-külön nevekre nem lehetett szavazni, vagyis a felügyelő-bizottsági képviselők megválasztása a MÁV-nál szakszervezetek közötti választássá silányult. Ilyet korábban már mások is kívántak rendezni, ám a dolog abszurditása oly nyilvánvaló volt, hogy az ötlettől kiagyalói is gyorsan elálltak. A munkavállaló ugyanis általában "azzal" választ szakszervezetet, hogy belép oda. Ha pedig nincs vele megelégedve, akkor kilép belőle. *Önmagában is választási eredmény tehát az egyes szakszervezetek taglétszáma.* Volt nemrégiben egy, a dolgozók teljes körét érintő szavazás az üzemi tanácsok létrehozására. Ez is pontosan megmutatta az egyes szakszervezetek támogatottságát.

De mindez nem elég. Mivel a dolog valaki(k)nek szívügye, időt, energiát és milliókat nem kímélve újabb teljes körű választást kellett tartani három rendes tag és egy póttag megválasztása céljából.

Mi is lesz ezek feladata?

Ismeretes, hogy a részvénytársaságot hét fős igazgatótanács irányítja. Az igazgatótanács (és az ügyvezetés) döntéseit ellenőrzi utólag a felügyelőbizottság, amely általában negyedévente egyszer ülésezik. Mivel a felügyelőbizottság kilenc tagú és többségi szavazással foglal állást az általa tárgyalt ügyekben, a három munkavállalói tagnak véleménye kifejtésére igen, de a döntések érdemi befolyásolására nincs lehetősége. Ennyi.

Ehhez képest a MÁV berkein belül egyesek által keltett csinnadratta akkora, mintha legalábbis vezérigazgató-választásra került volna sor. Akinek nem kell a tagsággal vesződnie, nem kell érdekvédelemmel foglalkoznia, akinek csak a tagtoborzás a fontos, könnyen fordít időt, energiát és pénzt ilyesmire. Egy valamire persze nagyon jó az ilyen megmozdulás: munkáltatói segédlettel reklámozhatja magát az olyan szervezet is, amelyik a korábbi megmérettetéseken — saját öntömjénezéséhez képest — gyengén szerepelt, hiszen neve most — választási alternatívaként — minden szavazólapon szerepel. Valószínűleg szavazatok is esnek rá ott, ahol egyébként semmi keresnivalója nem lenne. A listás szavazásnak van egy érdekes tulajdonsága: nem a legtöbb szavazatot kapott lista egésze lesz a befutó, szerencsés esetben már 17 százalékos támogatottsággal is mandátumhoz lehet jutni.

Elnézem az egyik szervezet nem kifejezetten olcsónak tűnő színes kiadványait. Amerikai stílus, amerikai pénzen, a magyar szakszervezeti mozgalom rongálására. A húszas évek orosz konstruktivista festőit megszégyenítő absztrakt rajzolat mellett magabiztos arcok néznek a jövőbe. Ami szerintük belátható. A mozgalmi zsargon válogatott közhelyeinek a papíron szereplő gyűjteményétől eltekintve két vonatkozásban valóban belátható lehet a jövő. Az egyik az, hogy a listás szavazás sajátosságai folytán az első helyen szereplő jelölt, vagyis a szervezet vezetője biztos befutó, a többiek funkciója ez esetben pedig az, hogy díszként szerepeljenek a csoportképen. A másik biztos dolog az, hogy a befutó a felügyelőbizottságon keresztül megszerezhető (majd csűrhető-csavarható) információkon túl nem kevés tiszteletdíj birtokába is jut. *Ez pedig ugye, megér egy kis felhajtást.*

A felhajtás méreteit illetően egyes hírek szerint a szóbanforgó — de általunk megnevezni nem kívánt — szervezet mintegy 15 millió forintot költött a felügyelőbizottsági választás kiadványaira és kampányára. Futotta ebből bőven kis ajándéktárgyakra, üveggyöngyre, csecsebecsére is, a választók érzelmeit és szimpátiáját felkorbácsolandó. Ami úgyis csak addig érdekes, amíg az illető a voksát leadja. Méltó módon egy demokratikus, magát a népért elkötelezett szervezethez. Annak idején a gyarmatosítók sem tettek másként a bennszülöttekkel. Eleinte. És azzal a különbséggel, hogy ők a sajátjukat osztogatták.

Hogyan lehetett volna az ügyet másként csinálni?

A világ fejlettebb tájain — ahol szakszervezetek működnek — természetes az, hogy felügyelőbizottsági funkciókba az adott szakszervezet vezetőtestülete delegál tisztségviselőket, kiindulva abból, hogy választott vezetők lévén ezek feltehetően külön procedúra nélkül is bírják munkatársaik bizalmát. Ha pedig nem, akkor a szakszervezetben sem maradnak sokáig. *Ez a megoldás nálunk is járható lett volna, akár taglétszámot, akár az üt-választásokon elért támogatottságot véve alapul a mandátumok kiosztásához.* Az ügy maga ugyanis — talán látható az eddigiekből — nem ér annyit, mint amit a körülötte mesterségesen felkavart hangoskodás, az erőszakos kivagyiság sugall.

Félreértés ne essék, nem a teljes körű szavazás által kínált demokratikus eljárás és döntés jogát kívánom elvitatni. Ebben az esetben viszont nem lett volna szabad elkövetni azt, hogy csak a szakszervezetek állíthassanak jelöltet, elősegítve ezt azzal, hogy az egyéni képviselők indulását már maga a választási szabályzat is jóformán ellehetetlenítette. Az márcsak külön hab a tortán, hogy a jelöltállításra szóló felhívás akkor érkezett meg a legtöbb szolgálati helyre, amikor annak határideje lejárt. Egyeseknek úgy látszik, igen komoly érdekük fűződött ahhoz, hogy az egész eljárás nagy kapkodással, egy elfuserált választási szabályzat alapján, egy csomó szabálytalansággal megtűzdelve bonyolódjék le. Hamarosan talán azt is megtudjuk, hogy miért.

Meggyőződésem, hogy a fentiek szellemében végbement választás a szakszervezetekre nézve fog majd hasznosítható tanulságokkal járni, nem pedig arról szól majd, ami a neve. A felügyelőbizottság tevékenységének tartalma — rajtuk kívül álló okok miatt — alig tudatosulhatott a választókban, mint ahogy az a körülmény sem, hogy a három választott tag a kinevezett hat taggal szemben a felügyelőbizottság döntéseit nehezen tudja majd befolyásolni.

A dolgok érdemi befolyásolására egy másik választás eredményeként kerülhet sor. Ez a választás az eddigi jelek szerint 1994. nyarán lesz majd.

A Vasutasok Szakszervezete — szerencsére lévén egyéb feladata is — nem állt be abba a kórusba, amely a felügyelőbizottsági választással kapcsolatos játékszabályok megalkotása és az ez irányú kampány körüli zajongásban fejeződött ki. Meg bizonyos csalafintaságban is, hogyha már valakik nem tudnak gyorsabban futni, legalább a mellettük futót igyekezzenek elgáncsolni. Amihez — ki tudja milyen megfontolásból — buzgón statisztált a MÁV illetékes apparátusa is.

A Vasutasok Szakszervezetének nincs és a jövőben sem lesz pénze az előzőekben bemutatott propaganda céljaira. Akkor, amikor a MÁV de facto csődben van, amikor újabb elbocsátások vannak napirenden, amikor bizonytalan a kollektív szerződés és a jövő évi bérfejlesztés sorsa — ami köztudomásúlag szintén nemcsak a hangerő nagyságán múlik — akkor egy szakszervezetnek arra kell figyelmét és erejét fordítania, amit tagsága elvár és megkövetel tőle. A Vasutasok Szakszervezete ennek szellemében működött az elmúlt időszakban és — ha a szükséges bizalmat megkapja — nem tesz másképp a jövőben sem. Ebből következik, hogy a felügyelőbizottsági részvételt is súlyának megfelelően kezeli; nem alábecsülve, de nem is túlértékelve.

Ehhez még egy dolog tartozik. A köszönet és az elismerés kifejezése azon kolléganők és kollégák részére, akik minden bizonytalanság és megtévesztő manőver dacára szeptember 21—22-én szavazataikkal a Vasutasok Szakszervezetét támogatták. Végezetül, a dolog még akár jól is elsülhet. Hiszen ne felejtsük el, hogy az a bizonyos film — minden nehézség dacára — hepienddel fejeződött be.

● ● ●

Ez az írás még a választás lebonyolítása előtt keletkezett. Megjelentetését azért halasztottam el, hogy feltételezett vagy ismertté vált személyes összefüggései a választók magatartását és ezen keresztül a szavazás kimenetelét semmilyen vonatkozásban ne befolyásolják.

Papp Pál

A gyerekek tüzet raktak

Leégett egy családi ház

A VSz harmincezer forint segélyt adott

Jászfényszaru határában álló, üszkös-falú tanyaépületet álljuk körül Cs. J. népes családjával, gyermekeivel, vejével és unokáival. A 10 tagú család álmában sem gondolta, hogy az ősznek, a télnek úgy mennek elébe, hogy nem lesz tető a fejük felett, nélkülözni kell a téli ruháikat, az alapvető háztartási eszközöket.

Mi is történt Cs. J. tanyáján? Szeptember 11-én a nap úgy kezdődött, mint máskor. Cs. J. szokásos időben munkába indult a hatvani MÁV-szertárba, ahol már 33 éve dolgozik. A felnőtt családtagok, akik mindannyian a munkanélküliek keserű kenyerét eszik, szintén elmentek hazulról ügyes-bajos dolgaikat intézni. *Négy 6-8 éves gyerekkel Cs. asszonylánya maradt otthon, aki a gyerekekre felügyelt.* Reggeli háztartási teendőit végezte az egyik szobában, körülötte a gyerekek elmélyülten játszadoztak. Időközben Cs. két fiú unokája kiment az udvarra játszani. Ezután Cs. Zsuzsanna, aki a gyerekek felügyeletét ellátta, fél kilenckor a szobában lévő egyik gyerek sírására figyelt fel, és füstszagot is észlelt. Kirohant az udvarra. Akkor látta, hogy a főépület közelében álló melléképület kigyulladt. A tetőszerkezet égett. Hozzákezdett az oltáshoz, de a kútban lévő szivattyú felmondta a szolgálatot. Eközben sem feledkezett azonban meg arról, hogy nyolcéves testvérét átküldje a szomszédba, riasztani a tűzoltókat. J. város tűzoltóságának becsületére válik, hogy a riasztást követően 15 percen belül a helyszínen voltak. Sajnos, ez idő alatt a melléképület teljesen leégett és a tűz átterjedt a lakóházra is. A tűzoltóknak 3 órás megfeszített munkájába került megfékezni a tüzet. Így sikerült megmenteni az épület tetőszerkezetét, az egyik szoba berendezését, az istállókat.

V. K.-né szertárfőnökségi VSz szakszervezeti titkárral szemléljük a helyszínt, amely szívszorongató látvány számunkra, annak ellenére, hogy a család minden épkézláb tagja a tűzkár következményeinek helyreállításán dolgozik. A családfőtől kérdezzük, tudják-e már a tűz keletkezésének okát. A válasz Igen. Amikor a két gyerek kiment játszani, az épület előtt tüzet raktak. Ez terjedt át a melléképületre, s onnan a tanya épületére. A két kisgyermek megrémült és „elbujdosott". A tűz eloltása után ez jelentette a legnagyobb gondot. Körülbelül 4 órás keresés után találtak rá a megszeppent lurkókra a keresésükre indult emberek.

A család felnőtt tagjai szomorúan mondják, hogy a ház nem volt biztosítva. Káruk kb. 400-500 ezer forint. Itt a tél. Legfontosabbnak tartják, hogy a házat még a hideg idők beállta előtt lakhatóvá tegyék. Ebből mindenki kiveszi a részét. A szobákat már megtisztították, a falak, az épen maradt ajtók, ablakok festése folyik. A kisépület helyreállítására még nem is gondoltak. Az ott tárolt ingóságok elvesztésén keseregnek. Itt tárolták a család ruhatárát, tartalék ágyneműket és egyéb értékesebb háztartási eszközöket, élelmiszereket.

Az udvaron látjuk az összeégett mosógépet, porszívót, s minden olyan elektromos háztartási gépet és készüléket, amelyek egy mai átlagos háztartásban megtalálhatók.

Egy keresetből hogyan tudják rövid időn belül pótolni ezt a nagy kárt ahhoz, hogy visszatérjen a normális életvitel? Elsősorban a család összefogásával. *Cs. J. megilletődve szól arról, hogy a munkahelyén a Vasutasok Szakszervezetének helyi bizottsága azonnal nyolcezer forint gyorssegélyt utalt ki részükre.* Tették ezt annak ellenére, hogy a 101 tagú szakszervezet tagdíjbevétele kevés. A szakszervezeti bizottság és a szolgálati főnökség képviselői a helyszínen járva tapasztalták a család nagy kárát, ezért egyéb úton is segítséget akarnak nyújtani. Ezután N. L. szolgálati főnökkel arról beszélgettünk, hogy milyen segítséget tud nyújtani a munkáltató a károsult dolgozójának.

— A kárt magunk is felmértük — mondja — s ennek alapján véleményeztük Cs. J. munkatársunk kérését, hogy nyújtsunk segítséget selejtes építési anyagokkal, bútorokkal, hogy minél előbb lakhatóvá váljon a házuk. A kérést megalapozottnak találtuk és támogatjuk. Számbavettük azokat a lehetőségeket, amivel rendelkezünk. Tudomásunk szerint felettes szervünk is megértéssel kezeli a kérést és keresi a segítségnyújtás lehetőségét. A VSz szakszervezeti bizottságával közösen kértük dolgozóinkat, hogy pénzzel is segítsék munkatársukat.

A vasutas-szakszervezet Cs. J. családját harmincezer forint gyorssegélyben részesítette.

Pásku Jenő

Tagozati ülés

Kezdődjön el a bérfejlesztési tárgyalás

Szeptember 20-án ülésezett a VSz műszaki kocsiszolgálati tagozatának ügyvivő testülete, amely első napirendként megtárgyalta az úgynevezett kocsiszolgálati vonatellenőri új munkakörrel kapcsolatos pályázati felhívást, illetve a beosztással járó feladatokat. Erről szeptember 14-én már tárgyaltak a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti főosztályán, ahol a tagozat véleményezte ezt a munkáltatói intézkedést.

Ezután *Zubály Bertalan* tagozatvezető tájékoztatta az ~~ügyvivőket~~ a gépészeti főosztály elképzeléseiről, a formaruhával, a kocsivizsgáló lámpával és a rádió ellátással kapcsolatban. Hamarosan pozitív változásokra lehet számítani.

Az ülés résztvevői határozatot hoztak arról, hogy az 1994. évi bérfejlesztési tárgyalásokat a VSz-nek azonnal meg kell kezdeni a vezérigazgatósággal. A tagozat többek között javaslatot készített a jövő évi bértarifa-táblázathoz is.

TALPMASSZÁZZSAL GYÓGYÍT

A természetgyógyász mozdonyvezető

Feleségével együtt olyan betegeken is segítettek akikről az orvosok már lemondtak

Amikor megbeszéltem Istvánnal és Ildikóval a találkozót, úgy gondoltam, hogy egyetlen érdekessége a természetgyógyász párnak az, hogy István főállásban mozdonyvezető. Nem sejtettem, hogy ennél sokkal különösebb emberekkel hozott össze a sors. Annyit tudtam róluk, hogy jó néhány betegen sikerült segíteniük. Ezért aztán eleinte nem értettem, hogy miért olyan bizalmatlanok, amikor a módszerükről kérdezek, hiszen a talpmasszázsról és a bioenergiáról már igen sokat lehet évek óta hallani. Ők kértek meg arra is, hogy ne a teljes nevükön szerepeljenek. Egy velük készült újságcikk nemrégiben jó néhány dolgot kiforgatott velük kapcsolatban.

— *Nem szeretném, ha megismétlődne velünk az a múltkori eset. Maradjunk annyiban, hogy az egyik budapesti vontatási főnökségen dolgozom* — magyarázza *István*.

— Igen érdekes párosítás, hogy valaki mozdonyvezető és természetgyógyász egy személyben. Mikor és hogyan került a vasúthoz?

— Lassan húsz éve vagyok mozdonyvezető. A nyíregyházi főiskolán mezőgazdasági gépészként végeztem, és egy hirtelen ötlettel, hátat fordítva az eredeti szakmámnak, elhelyezkedtem a vasútnál. Két év alatt kitanultam a mozdonyvezetést. Nagyon szerettem ott dolgozni, jó volt a kollektíva. Aztán kilenc év után Kaposvárra kerültem. Egyébként eredetileg Kaposvár környéki vagyok. Ez idő tájt a Magyar Vasutasnak is dolgoztam. Cikkeket írtam. Később egy bizonyos újságcikkem miatt nemkívánatos személy lettem a főnökségen. Értettem a szóból, eljöttem Kaposvárról, és majdnem egy évre a vasúttól is. Ekkor, 1985-ben kerültem Pestre.

— Lehetne egy kicsit több bet hallani erről az ominózus újságcikkről? Olyasmiről írt, ami nem aratott osztatlan sikert a főnökeinél?

— *Nagyon-nagyon szolidan kritizáltam a vasút vezetését, jobban mondva, az akkori körülményeket.* Nagyjából arról írtam, hogy harminc kilométeres sebességgel robogunk a vonattal, mert annyi a megengedett sebesség azon a vonalon. Nem látjuk a síneket a gaztól. De talán jobb is így, mert ha látnánk, akkor még gyalog sem mernénk végigmenni a pályán. Persze abban az időben nemcsak én, hanem még mások is otthagyták a vasutat. Én egy évig bírtam a távollétet, aztán itt egy budapesti szolgálati főnökségen helyezkedtem el.

— Mi hozta vissza? Nagy a felelősség, nehéz a beosztás.

— Hogy miért szeretem a kötött pályát, a mozdonyvezetést? Erre van egy találó mondás a vasútnál: ha mindenki mindent elront, a mozdonyvezető még helyrehozhatja, megmentheti a helyzetet. Saját kérésemre a tartalék szolgálatnál dolgozom az állomáson, így állandó a beosztásom, tizenkét óra egyhuzamban.

— Azt most már értem, hogy miért dolgozik még mindig a vasútnál, de arra is kíváncsi lennék, hogyan lesz egy mozdonyvezetőből természetgyógyász? Mit szólnak mindehhez a kollégái?

— Úgy öt-hat éve láttam az egyik újságban egy talprajzot, amely az úgynevezett reflexpontokat ábrázolta. Ebben az időben ez még teljesen újnak számított Magyarországon. *Először magamon próbáltam ki a módszert, aztán a rokonságon és ismerősökön is gyakoroltam a talpmasszázst.* Természetesen, ha egy kollégám jött hozzám valamilyen panaszával, rajta is próbáltam segíteni. Később elvégeztem egy tanfolyamot is, tehát papírom is van erről. Sőt több tanfolyamon okítottam a „talpazást" a hallgatóknak.

— Szóval elég volt egy rajzot látni, hogy megtanulja és kifejlessze magában ezt a képességét?

— *Az emberek különféle adottságokkal születnek e világra, ám ez az adottság valamilyen oknál fogva nem mindig kerül a napvilágra.* Ugyanez a helyzet Ildikóval is, akiben szintén megvolt egy bizonyos érzékenység, egy adottság, ami aztán tudatosult benne is. Most pedig már együtt dolgozunk, mert a mi módszereink csak együtt alkalmazhatók eredményesen. A mai tudásunk egy kétéves, sokszor keserves és fájdalmas tanulási folyamatnak az eredménye.

— Mi az, amiben kiegészítik egymást, a gyakorlatban hogy néz ki ez a közös gyógyítás?

— Mielőtt találkoztunk, Ildikó is keresett valamit, végigcsinált jó néhány természetgyógyászati tanfolyamot, ám egyikkel sem volt teljesen megelégedve. Mindegyikben talált valamit, ami működött, de egyik módszert sem találta maradéktalanul meggyőzőnek. Ekkor jött rá, hogy magában kell keresni azt az energiát, amit végül is a közös munka során meg is talált. Úgy ismerkedtünk meg, hogy talpmasszázzsal kezeltem őt, mivel az orvosok nem tudtak mit kezdeni a betegségével. Miközben a talpmasszázst végeztem, egyszer csak el kezdett „látni". Tudom, hogy ez nagyon furcsán hangzik, de kaptunk egy erőt, amit csak együtt szabad a jóra, a betegségek gyógyítására használni.

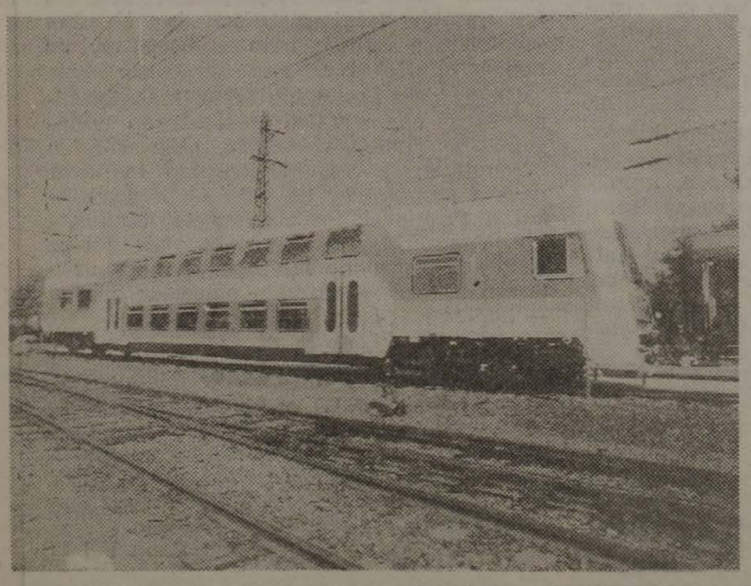
— Hogy érti azt, hogy Ildikó elkezdett „látni"?

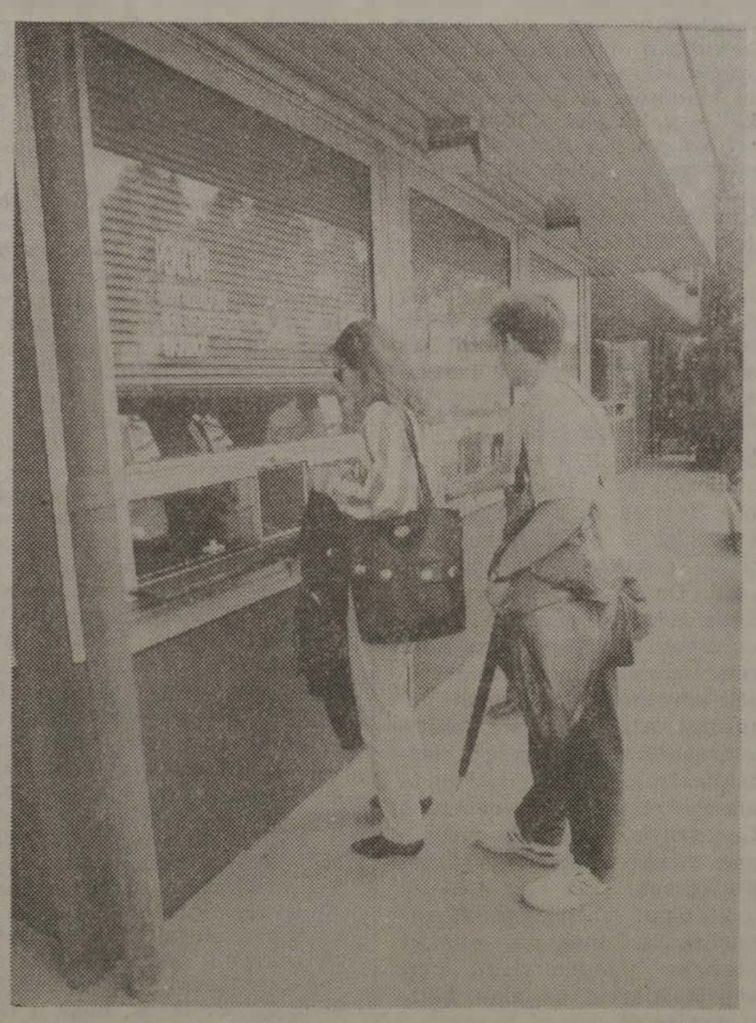
— Az emberi testen belül a különböző szerveket látja, mégpedig úgy, mintha egy színes röntgenkészüléken át nézné az embereket. *Mi ketten ezzel a közös módszerünkkel szinte teljesen biztos diagnózist tudunk adni a betegségről.* Amit a beteg talpán észlelek, azt Ildikó látja is, sőt sok esetben pontosítja, kiegészíti az én diagnózisomat. Persze amikor én talpazok, Ildikó nincs a szobában, s megmondom a betegnek, hogy milyen egészségbeli problémái vannak. Csak ezután jön be Ildikó. Ekkor a beteg lefekszik erre az ágyra, és mi mögé ülünk, s a feje fölé teszem a kezem. Ez a fényadás, kisugárzás kell ahhoz, hogy Ildikó lássa a beteg belső szerveit a feje búbjától a lába hegyéig.

— Nyilván ez a dolog telepatikus úton működik önök között. Miután elég régóta ismerik és szeretik egymást, Ildikó valahogyan ráérez erre az ön által felállított diagnózisra, és annyira ráhangolódik erre, hogy látja is maga előtt képi formában.

— *Egészen más alapon működik, nincs itt szó semmiféle telepátiáról.* Már említettem, hogy kaptunk egy erőt, mégpedig a Teremtőtől. Ezt az Istentől kapott erőt csak a gyógyításra fordíthatjuk. Minden betegnek elmondjuk, ugyanezt. *Ha ezt elfogadja és tényleg meg akar gyógyulni, akkor a saját hite erejével, segítségével ez sikerül is.* Az emberek szeretik a hókuszpókuszokat, de mi semmi ilyesmivel nem szolgálhatunk. Maradnak azok a fantasztikus, szinte csodás gyógyulások, amiket a hálás volt betegeink bizonyítani is tudnak. Szinte nincs olyan betegség, amit ne lehetne meggyógyítani, ha hisznek benne, ha hisznek a Teremtő mindenható, gyógyító erejében. Ennek köszönhetően meddő asszonyokon lehetett segíteni, megmaradt a lába az érszűkületesnek, a reumás panaszok megszűntek, a gyomorbeteg meggyógyult. Az olyan betegek egy részénél is eredményt tudtunk elérni, akikről pedig a kezelőorvosaik már lemondtak. Persze vannak, akiken már nem lehet segíteni, mert az ő idejük már lejárt itt a Földön. Nekik abban tudunk segíteni, hogy a haláluk könnyű legyen és megtalálják az utat a Teremtőhöz. Mi nem akarunk mást, mint segíteni az embereken. *Nem akarunk szembe kerülni az orvosokkal.* Egyszerűen azt szeretnénk, hogyha lehetőséget kapnánk arra, hogy megméretessünk és a tudásunkat objektív módon bizonyíthassuk. Ezért arra kérjük a MÁV Kórház orvosait, tegyék lehetővé, hogy a magunk módszerével megvizsgálhassunk néhány beteget, akikről mi nem tudunk semmit, de ők már diagnosztizálták őket. Nagyon szívesen vállalkoznánk erre a kísérletre!

Kovács Györgyi





A kiállításra az Árpád sínautóbusz vitte a vendégeket

Sokan megtekintették a görliczi vagongyár termékét, az emeletes vonatot

A vásár látogatói a MÁV pavilonjában pecsételtették le menetjegyüket

(Tüttő Tibor felvételei)

MÁV-magazin díjtalanul

A nyugat-európai vasúttársaságokhoz hasonlóan szeptember elsejétől a MÁV Rt. InterCity vonatain és az expressz szerelvények első osztályú kocsijaiban új ingyenes kiadvánnyal, a MÁV-magazinnal találkozhatnak az utasok. A kiadvány megjelentetése nem terheli a nehéz helyzetben lévő vasút forrásait. A kiadói jogokat ugyanis egy gazdasági társaságnak adták át. A politikától, vallási propagandától mentes, hatvanezer példányban megjelenő magazin célja a vasúti szolgáltatások körének bővítése, és ezzel az utazási idő jobb eltöltésének segítése.

Kerékpárjával együtt vonatra szállhat az utas

Mint ismeretes, a MÁV ez év május 23-tól két vonalon — a Budapest—Nyugati pályaudvar—Vác—Szob, valamint a Budapest—Déli pályaudvar—Székesfehérvár—Nagykanizsa között — kísérleti jelleggel bevezette, hogy az utasok együtt utazhassanak kerékpárjukkal. Ennek a szolgáltatásnak a bevezetését kerékpáros-szervezetek és az utasok már régóta szorgalmazták. Az igénybe vehető vonatok kerékpár-képjellel megjelölt személykocsijaiban — általában az első és utolsó kocsik kijelölt szakaszában, illetve peronjain — 2-4 kerékpárt, a poggyásztérben ennél többet lehet szállítani.

Sokan éltek a lehetőséggel. Érthető, hiszen így nagyobb távolságra is kényelmesen el lehetett jutni. Azok pedig, akiket valamilyen kedvezmény — tanuló, nagycsaládos, havijegy, nyugdíjas stb. — megilleti, azt is igénybe vehetik. Természetesen a kerékpárjegyet a kilométer távolságnak megfelelően —, kivéve a vasutasokat —, külön meg kell váltani. *A vasutasoknak es a díjmentes utazásra jogosult hozzátartozóiknak, az eddigi gyakorlatnak megfelelően, díjmentes elszámolást kell kérni az állomások pogygyász-, ahol ilyen nincs, ott a jegypénztárától.*

A nyári hónapok kedvező tapasztalatai alapján a MÁV a kerékpárral történő együtt utazást augusztus 28-tól kiterjesztette teljes hálózatára. Az igénybe vehető állomások és megállóhelyek jegyzékét a vasútállomásokon is közzé tették. Ezeken az állomásokon — térben és időben némi korlátozással — az InterCity és nemzetközi vonatok kivételével minden vonat igénybe vehető a kerékpárral való együttutazásra.

A vezérigazgatóság személyfuvarozási főosztályán elmondották, hogy korlátozó intézkedéseket is bevezettek. Ezek szerint szombaton, vasárnap es ünnepnapokon az IC és a nemzetközi vonatok kivételével, valamennyi vonat első és utolsó kocsijában a kijelölt helyeken, kocsitípusoktól függően 2-4, illetve 8 poggyásztérben ennél több kerékpar szállítható időben korlátozás nélkül.

Hétfőtől péntekig — munkanapokon — Budapest és a vidéki városok elővárosi, illetve hivatásforgalmában közlekedő helyközi (regionális) vonatokon reggel 8 óráig és délután 14—15.30 óráig *csak a vonat utolsó kocsijában, illetve poggyásztérében* — a kijelölt helyen és darabszámban — szállítható *kerékpár együttutazással.* A korlátozások bármely vonat együttutazásra kijelölt poggyászterében, a villamosmotorvonatok motorkocsijában kialakított poggyásztérben, a poggyászkocsikban és a különkocsikban szállított kerékpárokra nem vonatkoznak.

Végezetül néhány fontos tudnivaló: *minden utas 1 kétkerekű, együléses, motor nélküli kerékpárt vihet magával.* Az egyes kocsitípusokon a kerékpárok rögzítéséről az utasnak kell gondoskodni. Erre legalkalmasabb a fémből készült kampó, melylyel a csomagtartóra lehet a kerékpárt felakasztani. Ez a kerékpáros szervezetek segítségével beszerezhető, de egyes vasútállomásokon is megvásárolható.

(visi)

Úri muri

Horthyról persze még nagyon sokat lehetne beszélni, mondani azonban már csak keveset. Mindenesetre érdekes az az elkeseredett igyekezet, amivel egyes körök szeretnék tisztára mosni „őfőméltósága" szennyesét. A válasszal aztán a másik tábor sem maradt adós. Nem csodálkoznék, ha egy harmadik csoport meg bebizonyítaná, hogy *Horthy* tulajdonképpen jó elvtárs volt, csak hát a körülmények... No de elszaladt a fantáziám, hívei szerint a kormányzó eleve nem lehetett rossz ember, ha kommunistákat akasztatott. Bár — mondják megint mások — a több száz áldozat egyrésze halála pillanatáig nem tudta meg, mi fán is terem az a „komenizmus"...

*

Kenderesig hosszú az út, az ember törvényszerűen összeakad néhany volt vasutas kollégával. Mikor mondom hová tartok, ők is elmondják véleményüket.

— *Az még csak rendben van, hogy hazahozták Mindszentyt, de ez a Horthy valahogy nem fér bele a képbe. Kit fogunk még újratemetni? Gömböst, Szálasit, netán Hitlert?*

Hát... — bizonytalanodom el az utolsó név hallatán. Ha egyszer a németek nem vállalják...

*

Egy szó sem igaz abból, amit a sajtó világgá kürtölt. Én egyetlen minisztert, államtitkárt, de még egy fia országgyűlési képviselőt sem láttam. Sem hivatalosan, sem magánemberként. Pedig elhihetik, jól körülnéztem a Kisújszállástól Kenderesig közlekedő motorvonat mind a hat kocsijában...

*

Aztán módosul a kép. A temetőhöz vezető keskeny utacskában állami gépkocsik sora fékez, a tömeg miatt tovább jutni lehetetlenség. Föl-nattannak az ajtók, a színen *Boross Péter* és *Lezsák Sándor* jelenik meg szépen vasalt testőreik kíséretében. Néhány tenyér tapsra verődik, Boross és Lezsák azonban biccentésre sem méltatja a megjelenteket, elvonulnak a sorfal között.

Később érkezik még néhány állami autó, hogy ezek kicsodák, nem tudni, csak az biztos — mint mellettem valaki megjegyzi — ez nem a pórnép, ami ruházatukból is kitűnik. Alig hiszem, hogy öltönyüket a Vörös Október Férfiruhagyár konfekcióosztályán szabták... Arrább egy középkorú mágnáskisasszony „fölösleges" sofőrért kiált, merthogy Audijával tíz méterrel arrább kellene gurulni. Úri muri Kenderesen...

★

A szokásos hozsannázó szónoklatokkal kezdődik a szertartás. Ami szépet és jót el lehet mondani, azt itt elmondják. Csodálom, hogy ezektől a cukros-szirupos tirádaktól nem kezd emelkedni Horthy koporsója és lebeg a föld felett, mint Mohamedé.

★

Ceausescu román diktátornak már a nyolcvanas évek közepén kedvenc szófordulata volt, hogy Magyarországon horthysta restauráció folyik. Hogy röhögne most a markába a vén gazember, ha ezt a napot megélhette volna...

A szertartást követően a tömeg az egykori Horthy-villához vonult, ahol leleplezték a kormányzó mellszobrát. A nagy lelepleződés azonban eddigre már megtörtént...

Néhány kenderesi vasutast megpróbálok „vallomásra" bírni, mi a véleményük erről a mégiscsak hivatalossá tett cirkuszról. Ám sematikus válaszuk — „ilyen még nem volt Kenderesen" — megérteti velem, kár ezt a kérdést erőltetni, ebben az országban már minden megtörténhet, jobb, ha az ember Brecht szellemében cselekszik: „A szív teljeből szól a száj, de jaj nekem, ha pofázom." Így aztán tényszerű dolgokról beszélgetünk *Szűcs Lajos* állomásfőnökkel.

— *Az biztos, hogy ekkora forgalma még soha nem volt Kenderesnek.* Reggel és délelőtt végeztünk egy hevenyészett utasszámlálást, e szerint mintegy háromezren érkeztek a faluba vonattal, nyilván enynyien is fognak visszautazni. Valószínű, hogy ez a szám a bevételeinkben nem fog realisan mutatkozni, hiszen a látogatók jórésze hetven éven felüli. Az önkormányzat kérésére mentesítő vonatokat állítottunk be, annak ellenére, hogy senki nem fizet értük. A polgármester közölte, hogy pénzük erre a célra nincs, de amennyiben fönnakadás lesz a forgalomban, úgy a vasútnak kell elvinnie a balhét...

★

Közben *Kéri Kálmán* beszél, mondja a magáét. Vagy inkább ordítja. Ha valaki nem tudná ki is ez a Kéri Kálmán, nos őszerinte Magyarország igazságos háborút folytatott a Szovjetunió, a kommunizmus ellen. Ha ez így van, kalandra magyar! Üzenjünk hadat a legközelebbi kommunista ország, Kína ellen!

Csak egyetlen apró problémával kell szembenézni. Hová a frászba tesszük azt a cirka hatszázmillió hadifoglyot...?

★

Egyszóval a temetést a sok mellébeszélés és magánemberezés ellenére is sikerült kormányszintre emelni. És ha valaki tud a sorok között olvasni, az világosan láthatja, hogy a kormány milyen sorsot szán a közrendűek társadalmának, ha úgy tetszik a „NÉP"-nek. Hogy is mondta *Antall József?* Lélekben tizenötmillió magyar miniszterelnöke szeretne lenni? Hát kedves miniszterelnök úr, ezek után kérem, engem töröljön a listájáról...

Thorday Zoltán

Tájak, korok, múzeumok

Lassan két éve, hogy a Magyar Vasutas hasábjain hírt adtunk arról, hogy a Tájak, Korok, Múzeumok Egyesületen belül új klubot szervezünk a MÁV-dolgozók, -nyugdíjasok és családtagjaik részére. A MÁV Széchenyi Klub 1991 szeptemberében alakult. Tagjai sorába nagyon sok különféle korú és foglalkozású vasutas jelentkezett és azóta sokfelé utaztunk, kirándultunk. Célunk a *legnagyobb magyar* szellemi örökségének ápolása, hazánk minél szélesebb körű megismerése. A tájak, korok, múzeumok különböző pályázatain részt veszünk. Az idén a *Baross-év* alkalmából sok értékes barokk műemlékekben gazdag várost felkerestünk. Többek között olyan csodálatos kisvárosokat, falvakat, tájegységeket, ahol eddig nem jártunk, mint például Majkpuszta és Magyarpolány.

Ez év április 20-tól klubnapjainkat minden második kedden 15—19 óra között tartjuk a Budapest VI., Bajcsy-Zs. út 25. szám alatti MÁV pinceklubban, az Utasellátó SC természetjáró szakosztálya hasonló érdeklődésű csoportjával együtt, melyet több éve *Haraszti Gábor* vezet. Negyedéves közös programjainkat a klubnapokon osztjuk ki, és akkor lehet jelentkezni a kül- és belföldi vonatos, illetve a nem túl drága, különbuszos színvonalas kirándulásokra. (Például Burgenland, Safari park stb.)

Szeptember 21-én ünnepélyes klubnapot tartottunk, melynek keretében megemlékeztünk *gróf Széchenyi Istvánról* születésének évfordulóján.

Koteszekné Kováts Ria
klubvezető

A MÁV Rt. és a rendőrség jó együttműködését példázza, hogy Szolnok állomáson szeptember 2-án Sipos István vezérigazgató-helyettes, rendőrök szállítására alkalmas elektromos targoncát adott át dr. Fazekas Attila megyei rendőrfőkapitánynak.
(Tüttő Tibor felvétele)

Vasutasok jelentették a bazilikatüzet

Mint azt a sajtó hírül adta, szeptember 5-én kigyulladt az Esztergomi Bazilika kupolájának faszerkezete.

— Reggel, negyed hat után éppen fékpróbáztunk, amikor valamilyen furcsa fényt vettem észre a bazilika tetején — idézi föl az eseményeket *Banai Lajos* kocsivizsgáló. — Mivel az állomásról nagyszerűen rálátni az építményre, nem lehetett kétségem, amit a kupola körül látok, az nem vörös fényű lámpa, hanem lángnyelvek. Azonnal rohantam a forgalmiba, *Molnár Béla* szolgálattevő már tárcsázta is a tűzoltóságot.

Az esztergomi vasutasok gyors intézkedésének köszönhetően nem érte nagyobb kár az 1822—1869 között épült főszékesegyházat és belső muzeális értékű berendezései is épségben maradtak!

T. Z.

Együttműködési megállapodás

Szakszervezetünk a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezetének vasúti tagozata; a Vasúti Alkalmazottak Szövetsége (MTSZSZ—Vadesz) a további eredményes érdekvédelmi munka folytatásához szükségesnek tartja az azonos érdekeltségű szakszervezetekkel való együttműködés kialakítását.

1990 februárjában alakult újjá a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete, néhány héttel később pedig a MÁV-on belül annak vasúti tagozata. A műszakiak körét később bővítettük az alkalmazotti területen dolgozókkal is. Ebben a körben igyekszünk tevékenykedni, szakmailag bővebb információhoz juttatni tagjainkat, szakmai továbbképzésekkel, tanácsadással, a privatizáció területén különböző szolgáltatásokkal.

Szervezéspolitikai megfontolásból célszerűnek láttuk a Vasutasok Szakszervezetével a kapcsolat felvételét bizonyos szakmai kérdésekben, mint például az alkalmazotti létszám optimális kialakításában, valamint a továbbképzés, oktatás területén.

A tárgyalások folyamán az alább olvasható megállapodás jött létre a két szervezet között, amit remélhetőleg a legjobban sikerül majd közösen kidolgoznunk.

Keressük további szervezetekkel is a kapcsolatot, az eddigi korrekt együttműködésre való tekintettel, munkánk minél eredményesebbé tétele érdekében.

Buzásné Putz Erzsébet
MTSZSZ-elnök

A Vasutasok Szakszervezete, valamint a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete—Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége együttműködési megállapodást kötött.

Az együttműködés célja:

A MÁV Rt. és az érdekeltségi köréhez tartozó gazdasági társaságok, szervezetek, intézmények alkalmazotti területen dolgozó munkavállalóinak közös érdekképviselete.

Az együttműködés gyakorlati formája:

1. Közös álláspont kialakítása az érdekképviselet azon területén, ahol párhuzamosan mindkét szervezet jelen van.

2. A gazdasági vezetéssel közösen felmérni és a tényleges szükségletnek megfelelően beállítani a szükséges értelmiségi és alkalmazotti létszámot.

3. A műszaki és gazdasági mérnöki-technikusi réteg szociális-egzisztenciális helyzetét optimálissá kell tenni. Az alkalmazotti réteg munkakörülményeit, tényleges leterheltségét a gazdasági vezetéssel közösen reális alapokra kell helyezni.

4. A két szervezet közösen szorgalmazza, lehetőségeinek keretein belül minden eszközzel segíti a műszaki és más értelmiségi csoportok rendszeres szakmai továbbképzését.

5. Mindkét szervezet kijelöli azt a személyt, aki a kapcsolattartásért felelős, élővé teszi azt.

6. Szükség szerint munkacsoportot hoz létre egy-egy konkrét feladat megoldására.

7. A felek vállalják, hogy az együttműködés körébe tartozó ügyekről, történésekről egymást haladéktalanul, korrekt módon tájékoztatják.

8. A megállapodó felek kijelentik, hogy egymás önállóságát, autonómiáját tiszteletben tartják, azt nem sértik meg. Az együttműködés kapcsán egyenrangú félnek tekintik egymást, a társszervezetre nézve hátrányos kijelentést, cselekedetet nem tesznek.

Budapest, 1993. szeptember.

Papp Pál,
a VSz részéről

Buzásné Putz Erzsébet,
a VADESZ részéről

Nemzetközi jegyiroda

A közelmúltban Pécs állomáson vagy ahogyan a helybeliek nevezik: *a főpályaudvaron, nemzetközi menetjegyirodát adtak át rendeltetésének.* A magyar és a külföldi utasok ezentúl az állomáson is megválthatják menet- és helyjegyüket bármely nemzetközi járatra, azok háló- és fekvőhelyes kocsijaira is. Természetesen az utasok az új jegyirodában elővételben is megvásárolhatják jegyüket.

A tájékozódást, a könnyebb eligazodást szolgálják a magyar, a német, az angol és a horvát nyelvű prospektusok. S ha valaki szóban kér bel- és külföldi menetrendi tájékoztatást vagy a különböző országokban érvényes kedvezmények iránt érdeklődik, ott helyben tájékoztatják.

A pecsi üzletigazgatóság, mint megtudtuk, a személyszállítási szolgáltatások további bővítését tervezi. Már dolgoznak a frankfurti nemzetközi helyelosztó központtal való közvetlen kapcsolat kiépítésén. Az állomáson hamarosan lehetőség lesz a valuta átváltására is. Tervezik továbbá autóbuszjegyek árusítását, nemcsak a helyi járatokra, hanem a budapesti közlekedési eszközökre, a metróra, a villamosokra és az autóbuszokra egyaránt.

Pécs állomás nemzetközi jegyirodája minden nap hajnali 5.30-tól este 19 óráig tart nyitva.

Vasutasfeleség turai népviseletben

Druszák vagyunk. Ez akkor derült ki, amikor a Láng Művelődési Központban megtartott népművészeti kiállításra beajánlották a turai asszonyt, vagyis *Győri Istvánné* vasutasfeleséget. Versenyen kívül érkezett. Előtte két vagy három táviratot is vitt neki a posta, hogy föltétlenül jöjjön a menyecskeruhával. Jött is. Minden tűöltését ismeri, mert ő hozta létre. Szép turai népviselete a hatalmas terem közepére került egy próbababára, amelyiket meg az ugyancsak versenyen kívül kiállító *Heps Edéné* dunakeszi pedagógus hozott el, segítendő az „öltöztetést". Egy másik baba, s ugyancsak turai viseletben szintén ott virított, s a kézimunkák szépséges csokra is arra vall, hogy Marika, a turai asszony sokoldalú teremtés.

A hangját is hallatta. A megnyitón énekelt népdalokat, vidámakat, s könnyeket csalogatókat. Nagy tapssal jutalmazták. Ez történik mindenütt, ahová meghívják énekelni. Idén Gödöllőn, a művelődési házban lépett fel területi műsoron. A rendezők elfelejtették a műsorban fellépők nevét, hovatartozását közölni, de amikor Marikának verődtek össze a tenyerek, valaki bekiabálta, hogy *Győriné*, Turáról. Ő maga talán nem is hallotta, kifelé mentében.

A szünetben, a fellépéstől még pirulóan mondta, hogy minden fellépős rajtavaló a sajátja, a fekete pántos lakkcipőt is éppen előtte vette, hogy ne kelljen senkire szorulnia. Többször találkoztunk tehát a januári összeismerkedés óta. Amikor az idősek III. nemzetközi fesztiválja volt, kis turai menyecskét, kézimunkákat állítottunk ki tőle a kongresszusi központban. Most szeptember közepén az Életet az Éveknek idősek klubjának éneklő, s versmondó „szekciójában" baráti társaságban üdvözöltük egymást. Emlékeztettem egy korábbi meghívásra, mely szerint szeretettel várják október 14-én Angyalföldre a Jakab utca 2—4-be, hogy énekeljen az ott működő Kézfogás Klub tagjainak. (Azóta kiderült, hogy egy sokadik életévét taposó Terikét is köszöntenek majd a remélt dalokkal.) Munkáról, családról is adódott már beszélgetésünk. Férje, fiai Pestre bejáró vasutasok. Egyik fia családos, a másik még katona. De így is, úgy is kirepültek a szülői fészekből. Az ő szülei még élnek. Szerencsére pár utcányi a távolság, így ő szinte mindig kéznél van, hogy segítsen.

D. M.

Csak a kutya törődik vele

Azt, hogy a Nógrád megyei Bánk vasútállomással a kutya sem törődik, még a legádázabb MÁV-ot bíráló sem mondhatja. Kutya ugyanis van — Dorka névre hallgat — igaz, hogy csöppnyi, meghatározhatatlan fajtájú keverék szuka, de eztán sokáig senki és semmi.

Az esetleges érdeklődőt pedig ő aligha tudja eligazítani, már azért sem, mert nincs erre „kompetenciája", nem lévén a MÁV dolgozója. Gazdája, *Laczi Istvánné* viszont igen, de ő meg négy éve Fóton szolgálattevő, s így csak lakója az apró állomásépület egyik részének. Már nincs jegykiadás, nincs tárcsás ember, nincs forgalmista, csak betört ablakok, jókora szemétkupacok, szóval az enyészet nyilvánvaló kísérő jegyei.

A MÁV három éve szüntette meg az emberi irányítást, s bár vonat közlekedik, fogadni már nem fogadja senki, illetve néha-néha a korábban említett kiskutya. Azt viszont ő sem tudja megakadályozni, hogy nyáron a szomszédos diszkó felhevült látogatói „mókás" jókedvükben a még megtalálható padok egyikét ne a sínekre rakják — volt rá példa — s egyáltalán ha történik bármi — intézkedjen.

Eszem ágában sincs nosztalgiázni, s egykori szép emlékeket emlegetni, de abban biztos vagyok, egy „állomáskát" így magára hagyni elég furcsa szemléletet tükröz. Azt is tudom, értelmetlen dolgokat fölösleges fenntartani, de azt döbbenten vettem tudomásul, hogy az állomástól alig 100-150 méterre található sorompót egymást váltva négy ember kezeli ma is, akkor, amikor legjobb esetben háromóránként halad el vonat. Esküszöm, sajnálom ezt a négy embert, s elképzelni sem tudom, mi a csudát csinálnak a

Laczi Istvánné

köztes időben. Terítőt horgolnak? Horgásznak a közeli tóban, esetleg magamagukkal teniszeznek a szintén itt található teniszpályák egyikén? Aztán sajnálom *Laczi Istvánnét* is — bár amilyen jókedvű embernek tűnik, ő szorul legkevésbé sajnálatra — aki jópár órát utazik fóti szolgálati helyére, miközben szolgálati lakása — s így az elhagyott bánki állomás is — szép lassan az enyészetté fog válni.

S a dologban van még valami esetleg később realizálódó jelenség. A vác—romhányi vasútvonal nem hinném, hogy a megszüntetendő vonalak közé tartozna, bár most általában csupán egy kocsival közlekednek a „szerelvények", s a teherforgalom is visszaesett, de van. Félek, nehogy az történjen, pár év múlva — amikor remélem újra talpra állunk —, hogy csak egy kóbor kiskutya tudja megmutatni, hol volt a bánki vasútállomás...

Veégh Ádám

Pozsonyi járműparádé

Az újév napjával önállóvá vált szlovák állam szeptember 11—12-én ünnepelte a Pozsony—Bécs közötti gőzüzemű vasút megindulásának 145. évfordulóját.

1840-ben állították üzembe a pozsony—pozsonyszentgyörgyi lóvasutat, melyet 1846-ban Nagyszombatig meghosszabbítottak. Ez volt a mai Szlovákia első vasútvonala, amelyen 1872. október 10-ig „lóvonatok" közlekedtek, ezt követően álltak át gőzüzemre. (Egyébként a lóvasút pozsonyi állomásépületét néhány éve restaurálták. Így ez ma a vasúti architektúra egy igen értékes darabja lett.)

A második pozsonyi vasút, mely Gansendorfnál csatlakozott a korábban elkészült Bécs—Breclav vonalhoz, már eleve gőzüzemre készült. Az első gőzvonat 1848. augusztus 20-án futott rajta végig. Így ez a nap a mai ZSR legelső gőzüzemű vonalának évfordulója. A jubileum jó alkalmat kínált a szomszéd vasutak közti barátság elmélyítésére.

Az ünnepi rendezvényre a szlovák vasút az évfordulós vonal másik városának, Bécsnek képviselőin kívül meghívta a — most már külön vasútként működő — cseh (CD) és a MÁV képviselőit.

A vasúti járműbemutatóval egybekötött rendezvényen a MÁV Keleti, Északi, nagykanizsai, és mezőhegyesi szolgálati helyeinek mozdonyai szerepeltek. A jól szervezett, színvonalas parádén a járműbemutatáson kívül a programban szerepelt az ünnepi vonat. Ennek szerelvénye a korabeli Pressburgi Vasút három kocsijából állt. Megtekinthető volt az osztrákok kocsiba épített mozdonyszimulátora, volt terepvasút, modellárusítás, vásárolni lehetett a legkülönbözőbb vasúti könyveket, képeslapokat.

A látogatók tájékozódását szemléletes helyszínrajz segítette. Színvonalas volt a büfé. A rendezők lehetővé tették a műhely megtekintését. Szenzációs volt a főpályaudvar és a vontatási főnökség között pendlizö „ingaszerelvény", a vonat két végén lévő szlovák 310 sorozatú, illetve az osztrák „Licaon" becenevű parányi gőzmozdonyokkal.

A sok egyéb szolgáltatás felsorolásán kívül kiemeljük a rendezvény meglepetését, a pozsonyi *Milos Slávik* főmérnök által összeállított és már a helyszínen vásárolható járműkatalógust, amely a bemutatott mozdonyok ismertetőjét tartalmazta.

Holcsik Ferenc

Fesztiválgyőzelem Olaszországban

A Pécsi Vasutas Koncertfúvószenekar szeptember 9-től 10-ig tartózkodott az olaszországi Riva del Gardán és Mirandola városában. A történet 1992-ben, a Siklóson rendezett Fúvószenekari Várfesztiválon kezdődött, ahol felvették a kapcsolatot Mirandola város fúvószenekarával. Most lehetőséget kaptunk a Riva del Gardán rendezett nemzetközi versenyfesztiválon való részvételre.

A versenyző zenekarokat három csoportba sorolták: kis, közép és nagy kategóriába. A zsűri a német, a francia, a holland, a svájci, az amerikai és az olasz zenei élet kiválóságaiból állt. A mi zenekarunk szeptember 4-én lépett fel, utolsó versenyző zenekarként. A kötelező darab egy kortárs belga zeneszerző *A diagram* című műve volt. Emellett *Lendvay Kamilló* Fesztivál nyitányát adtuk elő. Az utolsó hangok után a teremben uralkodó döbbent csendet a felállva éljenző közönség vastapsa váltotta fel. Az elérhető 100 pontból 97.5 ponttal abszolút első helyezést értünk el, megelőzve ezel 22 nyugati zenekart. Művészeti vezetőnk *Neumayer Károly* — akivel tíz éve együtt dolgozunk — elnyerte a legjobb karmester címet. Különdíjként három napos meghívást kaptunk Riva del Gardára, egy későbbi időpontban. Az általunk nyert díjak összértéke 11 millió líra volt.

Bokor Ferenc

Válaszolt az illetékes

Lapunk augusztus 13.-i számában Protestálás a MÁV Vezérigazgatósághoz címmel cikket közöltünk a vasúti menetrend fogyatékosságával kapcsolatban. A cikkre Perger Imre személyfuvarozási főosztályvezető válaszolt.

„A 7742-es számú vonat korábbi közlekedését a Maros expressz, valamint a Szabadkáról Szegedre 9 órakor érkező vonatoktól Hódmezővásárhely felé közvetlen csatlakozás biztosítása miatt választottuk. A menetrendváltozást követően az ellenőrzések és az állomásoktól kapott jelzések, valamint az ezzel szinte egyidőben a Szentesi Élet című városi hetilap július 13-i számából szerzett tapasztalatok bizonyították, új menetrendje az utasok igényének nem felel meg. Az hogy a 7742-es számú vonat előbb említett két vonattól a csatlakozási igény jelentéktelen.

A fentiek alapján a Szegedi Üzletigazgatóság forgalmi és személyfuvarozási osztályainak intézkedésére a 7742-es számú vonat 1993. augusztus 1-jétől Szeged állomásról 45 perccel később, 9.55-kor indul. Hódmezővásárhelytől a menetrend változatlan. Az intézkedés azt bizonyítja, hogy az utazási igényeket figyelemmel kísérjük. Az utasforgalom mérése, az adatok feldolgozása, elemzése, a menetrend módosítása és az utazó közönség felkészítése a változásra mintegy két hónapot is igénybe vesz."

Kedves Olvasóink!

Minden év utolsó negyedévében elküldjük megrendelőinknek, a szakszervezeti bizottságoknak a Magyar Vasutas következő évi előfizetési csekkeit. Teszszük ezt azért, hogy az szb-éknek, a nyugdíjas-alapszervezeteknek legyen ideje újabb előfizetőket toborozni, illetve az ezzel járó adminisztratív munkát elvégezni. Az idén is hasonlóan cselekszünk, azonban minden eddiginél több segítséget és megértést várunk a szakszervezeti bizottságok tisztségviselőitől, elsősorban azoktól, akiknek íródik ez a tradicionális hagyományokkal rendelkező újság.

Mihez kérjük a segítséget? Szakszervezeti központunk pénzügyi helyzete már nem teszi lehetővé, hogy a jövőben is szinte teljes egészében egyedül finanszírozza a Magyar Vasutas nyomdai előállítási költségeit. Időközben mint tudjuk, a lapelőállítás minden tétele emelkedett. Nem tartható tovább az 5 forintos példányonkénti lapár, hiszen az csak a műveleti költséget és a papír árát fedezi.

Ha színvonalasabb, formailag is tetszetősebb újságot akarunk készíteni, akkor az eddigi előfizetési költséget a duplájára, azaz 10 forintra kell emelni. Ez lehetővé tenné egy színesebb, könnyebben olvasható, ofszet nyomdai eljárással készülő sajtótermék előállítását. Élesebb képek, színes címek, a szakszervezeti életet tükröző rovatok szolgálnák az olvasók igényeit. Mindennek nélkülözhetetlen feltétele sajnos az áremelés, mert a központi költségvetésből erre a célra nem lehet több pénzt fordítani.

Választani kell tehát: a szakszervezeti mozgalmat szerető tisztségviselőink, olvasóink vagy vállalják a többletköltség terheit, vagy továbbra is megelégszenek egy elavult nyomdatechnikával készülő újság formájával és tartalmával.

Bízunk abban, hogy elsősorban a szakszervezeti bizottságok központi megrendeléseikkel segítik erőfeszítéseink megvalósítását, a szakszervezeti hírközlés, tájékoztatás korszerűsítését! Nem engedhetjük meg, hogy a közel százéves múltra visszatekintő Magyar Vasutas a közöny áldozata legyen!

Tegye lehetővé minden szolgálati helyen a szakszervezeti bizottság, hogy 1994-ben ez a lap már nagyobb példányszámban jusson el tagjainkhoz, amely elsősorban az érdekvédelmi munkában kíván hasznos partner lenni. Rendeljék meg, olvassák és terjesszék a megújuló Magyar Vasutast! Ehhez kérjük tisztelt olvasóink tevékeny közreműködését!

Lakáscsere

Eladó Budapesttől 70 kilométerre Táplószelén 3 szobás családi ház, vagy elcserélhető budapesti lakásra. (Ipari áram, zárt kert, gáz, telefon befizetve.) Érdeklődni lehet: 8—16 óráig a 19-77/313-as üzemi telefonszámon. Este a 121-4719-es városi telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII. Szigony utcai 2 szoba összkomfortos, telefonos önkormányzati lakásomat nagyobb önkormányzati lakásra (külső kerület vagy Pest környéke előnyben). Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Eladom ceglédi 50 négyzetméteres, 2 szoba összkomfortos öröklakásomat. Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi, vagy a 134-271-es városi telefonszámon.

Elcserélném 49 négyzetméteres budapesti, komfortos önkormányzati lakásomat nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén, minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Budapest, Diószeghy Sámuel u. 9/C. I. em. 12. Ispán.

Eladó a gyulaji erdő vadrezervátumának szomszédságában, panorámás környezetben 460 négyszögöl szőlő, gyümölcsfákkal, présházzal. Irányár: 100 ezer forint. Érdeklődni lehet levélben vagy személyesen: Faragó János Gyulaj, Dózsa György u. 52. 7227 (Tolna megye)

Elcserélném várpalotai, központi helyen lévő komfortos, napos (nem panel) magasföldszinti, önkormányzati lakásom budapesti MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: esténként a 135-7500-as telefonszámon, vagy levélben: Ercsényi, Budapest, Fehérvári út 46. III. em. 3. 1119.

Elcserélném budapesti 46 négyzetméteres komfortos szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, hasonló vagy kisebb önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet: Guzina Gyula, 132-9759, 131-3132 telefonszámokon.

Eladó üdülőkörzetben, Budapesttől 60 km-re, Tass központjában, másfél szobás, komfortos, kertes családi ház, állattenyésztésre alkalmas melléképületekkel. Irányár: 950 ezer forint. Érdeklődni lehet: munkanapokon a 06-76-351-758-as telefonszámon Molnárnénál.

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű első emeleti, másfél szobás, komfortos megvásárolható vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy önkormányzati lakásra, Budapest környéke előnyben. Érdeklődni lehet: 19-77/187-es vagy a 122-1895/187-es telefonszámokon 8-tól 16 óráig.

Elcserélném 32 négyzetméteres, egyszobás, komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat kétszobás hasonló jellegű lakásra (tanácsi lakás is érdekel). Érdeklődni lehet: Nagy Zsolt Budapest, Keresztúri út 39—41. III. ép. fsz. 3.

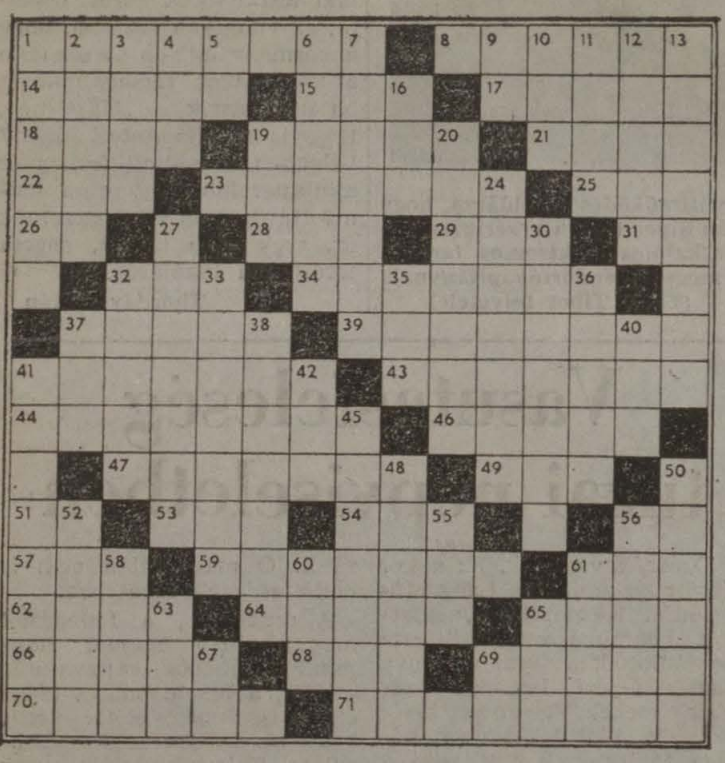
Véradó vasutasok

Hatvan vasútállomáson immár harmadszor rendeztek térítésmentes véradónapot, amelyen 60 donor 24 liter vért adott a hatvani kórház vérellátó állomásának. Ebben az évben az előző önkéntes véradónapokat is figyelembe véve, 175 liter életetmentő vért biztosítottak a műtétekhez és a betegek gyógyításához. Az idén még egy alkalommal november 16-án is lesz véradás.

Halálozás

Szomorú szívvel tudatjuk, hogy szeptember 13-án életének 46. évében tragikus körülmények között meghalt Aschner Júlia Szilvia. Hamvait október 8-án 13 órakor, a római katolikus vallás szertartása szerint Lakitelken helyezzük örök nyugalomra. Utána 14 órakor gyászmise lesz. (Molnár Róza) Telefon: (02)-32-89; (1-1654-237); Gábor Istvánné: (53-313-380).

Ország is, város is, sőt...



Vízszintes: 1. Nevezetes csata színhelye az I. világháborúban. 8. Az USA egyik állama. 14. Európai határfolyó. 15. Vonatkozó névmás. 17. Bihari község. 18. Mértani test. 19. Ab ovo. 21. Hegycsoport az Észak-keleti Kárpátokban. 22. Kis keverék! 23. Valakinek a cselédje. 25. Becézett szülő. 26. Kicsinyítő képző. 28. Pitláner darab! 29. ... szentpéter, Vas megyei község. 31. Papírmérték. 32. Harag. 34. A bejövő ellentéte. 38. Ötöl-... 39. Vérszegénységgel kapcsolatos. 41. Afrikai nyelvcsalád. 43. Háromrészes strandkomplé. 44. Xenophon egyik művének címe. 46. Nógrádi falu, végek nélkül. 48. Svájci város Tessin kantonban. 50. ...rráns, szokásostól eltérő. 51. Olasz és osztrák autójelzés. 53. Ridegben van! 54. Akna darab! 56. Tantál vegyjele. 57. Részben elmegy. 59. Betűpótlással körvonalak. 61. Attila népe. 62. Pest megyei község. 64. Alea... est. 65. Hideg szél az Adrián. 66. Egy orosz város lakója. 68. Visszaken! 69. Keletturkesztáni folyó. 70. Pióca. 71. Indiai műeposz.

Függőleges: 1. Gondolkodásmód. 2. Hónap közepe. 3. Osztrák város. 4. Menyasszony. 5. Nátrium vegyjele. 6. Ünnepélyes búcsú iskolától, ballagás. 7. Világrész. 9. Réz szélek. 10. Spanyol, svéd, osztrák autójelzés. 11. Szabolcs megyei község. 12. Zsiráfféle állat Afrikában. 13. Szerb kártyajáték. 16. Boltozata. 19. Békaporonyt. 20. Csapadékot megállapító eszköz. 24. Remete. 27. Város az Odera mellett. 30. Vissza: női fürdőruha, névelővel. 32. Egyiptomi férfinév. 35. Kézzel jelez. 36. Fordított női név. 37. Régi kínai császári dinasztia. 38. Elégedetlenkedni. 40. Végek nélküli puncs. 41. Kanadai kikötőváros. 42. ...ály, uralkodó. 45. Német pincsikutya. 48. Tarokk, jól megkeverve! 50. **Egy földrajzi név.** 52. A Dráva mellékfolyója. 55. Direktermő szőlőfajta. 56. Torino. 58. Keletkezik. 60. Elméleti fejtegetés. 61. Évszakok istennője a görögöknél. 63. Fölé ellentéte. 65. Nem jár egyedül. 67. Olasz névelő. 69. Kettőzve egy városunk neve.

Beküldési határidő: október 15.

Beküldendő annak az országnak a neve, amelyikben a függőleges 50. alatti található.

Az előző kersztrejtvény megfejtése: Svájc.

Könyvutalványt nyertek: Bálint István, Szank, Béke út 70. 6131; **Bíró Lászlóné,** Záhony Szebecse út 11. 4625; **Kiss Károly,** Szerencs, Kandó Kálmán u. 1. 3900; **Kováts Ágnes,** Budapest, Nyírpalota u. 15. 1157; **Treszka Zoltán,** Záhony, Ady E. út 19. 4625.

PÁLYÁZAT!

Amatőr vers- és novellapályázatot hirdetünk!

A pályázaton azok részvételére számítunk, akik eddig még nem jutottak szóhoz egyéb fórumokon, vagy műveiket csak a Sineszhez hasonló amatőr újságok közölték.

A díjazás mindkét kategóriában azonos:

I. díj:	10 000 forint
II. díj:	5 000 forint
III. díj:	4 000 forint
IV. díj:	3 000 forint
V. díj:	2 000 forint
VI. díj:	1 000 forint

További információ a Sinesz újságnál. Cím: 1012 Budapest, (Déli pu.) Krisztina krt. 37/A. Telefon: 01/55-83-as üzemi szám.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 142-0551, 122-9872, üzemi: 19-17
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6195. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 18–19. SZÁM A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1993. OKTÓBER 22.

Tanácskozott az országos választmány

Jövő év tavaszán rendezik a VSz XIII. kongresszusát

Október 25-én kezdődnek az alapszervezeti választások

Október 14-én ülést tartott szakszervezetünk országos választmánya. A tanácskozás elsődlegesen az 1993/94. évi szakszervezeti választások és tennivalók jegyében határozott meg feladatokat.

Konstruktív vita után a testület jóváhagyta a választások ütemezését és feladattervét, mely szerint az alapszervezeti választásokat október 25. és december 20-a között kell megtartani. A XIII. kongresszus 1994 tavaszán ül össze. A küldöttek számát a választmány 255 főben határozta meg.

A testület egyetértett abban, hogy a kongresszus érdemi munkájának alapvető feltétele a küldöttek alkalmasságán kívül, hogy összetételük hűen tükrözze a Vasutasok Szakszervezete tagságának összetételét. Ennek érdekében a küldöttek kiválasztásánál és megválasztásánál fő szempontnak tartja a szakmai, területi és réteg szerinti hovatartozását, továbbá azt, hogy a küldöttek között megfelelő arányban foglaljanak helyet a szakszervezeti titkárok mellett a bizalmiak és más szakszervezeti tisztségviselők. Figyelmet kell fordítani továbbá a társadalmi és függetlenített tisztségviselők arányára, életkor és nem szerinti összetételükre.

A küldöttek keretszámának elosztása középszervenként történt. Megválasztásukra a szakszervezeti alapszervezeteknél kerül sor. A testület állásfoglalása alapján a megfelelő szakmai és rétegképviselet biztosítása érdekében szoros együttműködésre van szükség a területi, szakmai, valamint rétegszervezetek testületeinek vezetői között. Az egyeztetés során döntenek a területi, szakági, tagozati és rétegszervezetek vezetőinek delegálási lehetőségéről is.

Elfogadta a testület a Vasutasok Szakszervezete választási szabályzatát is, mely egyrészt segítséget ad valamennyi alapszervezetnek a választások demokratikus előkészítéséhez és lebonyolításához, másrészt módot ad a tagsági ellenőrzésre.

(A választási szabályzatot, valamint a választások ütemés feladattervét lapunk következő számában közöljük.)

A testület napirendjén szerepelt a VSz program-, valamint új alapszabály-tervezete is. A választmány mindkét tervezetet tagsági vitára alkalmasnak tartotta. (A programtervezetet lapunk 2. oldalán, az alapszabály-tervezetet pedig következő számunkban közöljük.)

Mindkét tervezet végleges kialakításához kérjük és várjuk tagságunk véleményét, javaslatát. Az előkészítő befejeződött. *Most az alapszervezeteken és a tagságunkon a sor, hogy valamennyi munkavállaló iránt érzett felelősséggel vegyen részt a VSz programjának, alapszabályának kialakításában.* Válassza meg a végrehajtásra alkalmas tisztségviselőket, szilárdítsa meg a személyi és anyagi feltételeket. A választmányi ülés napirendjén szerepelt az MSZOSZ-hez való viszonyunk, a társadalombiztosítási választások tükrében.

A Vasutasok Szakszervezete 1993. március 17-i soron kívüli kongresszusa az országos választmányt bízta meg azzal, hogy a társadalombiztosítási választások eredményétől függően foglaljon állást, a Vasutasok Szakszervezete MSZOSZ tagságának tárgyában.

A választás az MSZOSZ fölényes sikerével zárult. Az elért eredményben jelentős szerepe volt a Vasutasok Szakszervezete választott tisztségviselői, tagjai áldozatkész, megfontolt, a realitásokat figyelembe vevő részvételének mind a kampány időszakában, mind a választáson. *Külön is ki kell emelni nyugdíjas szakszervezeti tagjaink cselekvő részvételét.* Az országos választmány ezúton is köszönetét és elismerését fejezi ki a választás előkészítésében és a választáson részt vevő valamennyi szakszervezeti tagnak, munkavállalónak és szakszervezeti tisztségviselőnek.

Az eredmények ismeretében az országos választmány álláspontja szerint nem áll fenn olyan ok, illetve körülmény, amely megkérdőjelezné szakszervezetünk MSZOSZ-ben való szövetségi tagságát.

A választmány elfogadta szakszervezetünk 1993. évi költségvetését és feladatokat határozott meg a további gazdálkodással, az 1994. évi költségvetés irányelveivel kapcsolatban.

A bér- és foglalkoztatáspolitikai, valamint a kollektív szerződést érintő feladatok vonatkozásában a választmány a következő állásfoglalást hozta.

A MÁV Rt.-nek az 1994-es foglalkoztatási és bérintézkedésekről, valamint a kollektív szerződésről készített tervezetei sértik a vasutasok érdekeit és szakmailag megalapozatlanok. A MÁV Rt. Vezérigazgatóságának javaslatai ellentétben állnak a szeptember 30-i érdekegyeztető tárgyaláson elhangzottakkal.

A Vasutasok Szakszervezete követelései teljesülése érdekében mindvégig kész a tárgyalásra a kormányzattal, de ha e tárgyalások nem vezetnek eredményre, nem garantálhatják a tartós munkabékét. Az országos választmány ilyen esetre megbízta a Vasutasok Szakszervezete központi sztrájkbizottságát, hogy tegye meg a szükséges előkészületeket.

Felhívás a VSz tagjaihoz!

Tisztelt Tagtársunk!

Az elmúlt három évben több alkalommal tapasztalhatta, hogy nemcsak a szakszervezeti munka változott meg, de szakszervezeti tagnak lenni is más. Felelősséget jelent saját sorsunkért. Ma az érdekképviseleti tagság aktív részvételt kíván.

Szakszervezetünk, a Vasutasok Szakszervezete folyamatosan tájékoztatta tagjait a várható munkáltatói intézkedésekről és a szükséges szakszervezeti lépéseket időben megtette.

Nagyon nehéz, „vasutast" próbáló évek vannak mögöttünk. Évről évre nehezebb elérni a megfelelő tartalmú kollektív szerződés megkötését és az évenkénti méltányos bérfejlesztés elérését.

Mára egyértelművé vált, hogy a vasutasoknak továbbra is az érdekharc valamennyi eszközét igénybe kell venniük ahhoz, hogy követeléseink megállapodássá váljanak.

Az ön bizalmára támaszkodva 1990 óta többször gyűjtöttünk aláírásokat, tiltakoztunk vagy éppen figyelmeztető sztrájkot hirdettünk. Eredményesen.

Az ön aktív részvétele is hozzájárult, hogy a MÁV-nál ez idáig tömeges elbocsátásokra nem kerülhetett sor, hogy a vasutasok eddig nem maradtak kollektív szerződés nélkül, hogy az érdekképviselet betölthette feladatát.

Ma, amikor meghirdetjük az alapszervezeti választások kezdetét és a soros kongresszus előkészületét, megköszönjük eddigi bizalmát, melyet a jövőben is igyekszünk szolgálni.

Az előttünk álló igen nehéz hónapokban is kérjük további figyelmét és aktív részvételét kezdeményezéseinkhez, támogatását az ön érdekében vállalt céljaink megvalósításához.

Papp Pál
Vasutasok Szakszervezete

Az Országgyűlés elfogadta a vasúti törvényjavaslatot

Az Országgyűlés három héttel a vita lezárása után, október 5-én hozta meg a határozatot a vasútról szóló törvényjavaslatról. A határozathozatal, illetve a módosító indítványokról történő szavazás előtt, Schamschula György közlekedési, hírközlési, távközlési és vízügyi miniszter kért szót.

Bevezetőjében utalt arra, hogy a törvényjavaslatról ez év áprilisa óta folytatódott a vita a Parlament bizottságaiban és a plenáris üléseken, ugyanakkor a képviselőktől is számos módosító indítvány érkezett. A javaslatok többsége érdemben járult hozzá a törvényjavaslat tartalmának kialakításához, melynek a szerkezete áttekinthetőbb, szövege pontosabb lett. A módosító indítványok között azonban olyanok is voltak, amelyeket tartalmi és egyéb szempontból sem támogattak.

A miniszter elmondotta, hogy a vasút feladatának meghatározásáról folytatott vitában a legtöbb kritika a közlekedéspolitikai koncepció hiányát illette. Erre külön is kitért. Mint mondotta a közlekedéspolitikai koncepció szükségességét ő sem vitatja, úgy vélte azonban, hogy az Országgyűlésnek korábban elküldött *„A Magyar Közlekedéspolitikai koncepció tézisei"* és *„A magyar vasutak távlati fejlesztési programja"* a törvényjavaslat vitájához megfelelő eligazítást adtak. Egyben tájékoztatta a tisztelt Házat arról, hogy a magyar közlekedéspolitikai koncepción még dolgoznak és azt ebben a ciklusban az Országgyűlés elé terjesztik.

Ezután kitért azokra az aggályokra, amelyek a vasút finanszírozásával kapcsolatban felmerültek. A következőket mondotta:

— *A vasútnak pályavasútra és vállalkozó vasútra való szétválasztása és a pályavasút működéséhez a költségvetési hozzájárulás elve megegyezik az Európai Közösség vasútfinanszírozási koncepciójával, amelyre a törvényjavaslat épül.* Az európai közösségi szabályokkal összhangban a vasúti társaságot csupán számviteli szempontból választjuk szét pályavasútra és vállalkozó vasútra. Ezzel kapcsolatban nem egy értetlenkedést kellett végighallgatnunk, hiszen az emberek nagy része nehezen tudta megérteni mit jelent az, hogy a vállalkozó és pályavasútra való szétválasztás csupán egy számviteli elhatárolás kérdése. Úgy érzem azonban, hogy a legtöbb képviselőtársamat sikerült ez ügyben felvilágosítani és a megfelelő információkkal ellátni.

(Folytatás a 3. oldalon.)

Nincs szükség darura

Az ÖBB új szállítási módot mutatott be Kelenföldön

Az Osztrák Szövetségi Vasutak magyarországi árufuvarozási képviseletének szervezésében, eddig nálunk nem alkalmazott szállítási módot mutatott be a Kelenföldi pályaudvaron. A bemutatóra az árufuvarozásban érdekelt vasúti, közúti szállítóvállalatok szakembereit és a nagy fuvaroztatók képviselőit hívták meg.

A bemutatót a házigazda MÁV Rt. nevében *Rigó Zoltán*, a budapesti üzletigazgatóság vezetője nyitotta meg. Az új szállítási mód szakmai ismertetőjét *Rüdiger Steinhauer*, a Multi lift kft. képviselője és *Herbert Haulich*, az ÖBB vezérigazgatóság logisztikai osztályának főelőadója tartotta. Az ismertetőt bemutató követte.

Az ACTS, azaz a gördülőkonténer komplex szállítási rendszernek három fő eleme van:

— vasúti pőrekocsi, speciális vezetősínnel,

— gördülőkonténer,

— speciális közúti jármű.

Mi a rendszer lényege? Bor *József*, az ÖBB budapesti árufuvarozási képviselője elmondotta, hogy ez a daru nélküli, speciális konténer fel- és lerakási mód elsősorban az olyan fuvaroztató cégek számára kínál kedvező lehetőséget, amelyek nem rendelkeznek iparvágánnyal. A speciális gépjármű a konténer fel- és lerakását percek alatt elvégzi. S ha az ügyfél megrendeli, házhoz szállítja. Az eljárás az eddig ismert kombinált szállítási módoknál jóval egyszerűbb és olcsóbb, amellett környezetbarát.

(vf)

Vágányfelújítások — forgalomkorlátozással

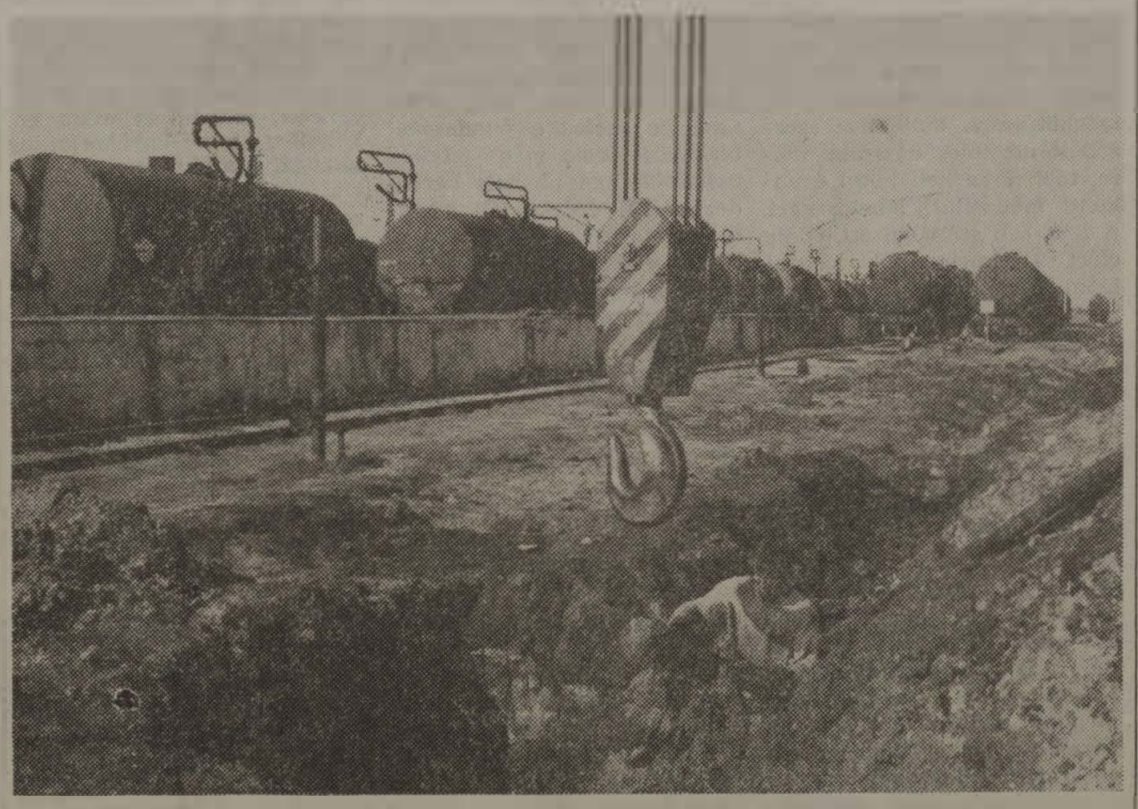
A Déli pályaudvaron október 11-én kezdődött és előreláthatólag december 1-jéig tart a ki- és behaladó vonatok által leginkább igénybe vett vágányok teljes felújítása. Ezzel egy időben *Budapest—Albertfalva—Nagytétény* között is korszerűsítik a vágányokat. Emiatt mindkét helyen forgalmi korlátozásokat vezettek be.

A MÁV Rt. Vezérigazgatóságának forgalmi főosztályán elmondták, *hogy a forgalomkorlátozás 21 személyvonatpárt érint.* Ezek — a munkák ideje alatt — a Déli pályaudvar helyett Kelenföldről indulnak, és odáig közlekednek. A változás főként a székesfehérvári, a hegyeshalmi és a pécsi fővonalon közlekedő személyvonatokat érinti. A gyors- és expresszvonatokat továbbra is a Déliből indítják és oda is érkeznek.

Budafok—Albertfalva—Nagytétény között folyamatos vágányzárban dolgoznak a pályaépítők. Emiatt a székesfehérvári vonalon közlekedő vonatok, a munkák befejezéséig, *kerülő útirányon, Budafok-Hároson át közlekednek.* Így nem Érd alsón, hanem Érd felsőn állnak meg. A kerülő útvonal miatt nem érintett állomások — Nagytétény, Nagytétény-Érdliget és Érd alsó utasait autóbuszokkal szállítják.

Idekívánkozik az a hír is, mely szerint a közlekedési tárca, a MÁV Rt., továbbá az érintett megyék önkormányzatainak a képviselői vonalbeutazáson vettek részt a budapest—hegyeshalmi fővonalon. Ezt követően Győrben sajtótájékoztatót tartottak. *Gál István* a Közlekedési, Hírközlési, Távközlési és Vízügyi Minisztérium főosztályvezetője ismertette a fejlesztés alapját és célját. A rövidesen induló rekonstrukció célja, hogy vasúton 2 óra alatt el lehessen jutni Budapestről Bécsbe, vagy az osztrák fővárosból Budapestre.

(visl)



Komoró állomáson mentesítik az olajszennyeződéstől a talajt. (Záhonyi riportunk a 6. oldalon. Végh Ádám felvétele)

Tagsági vitára bocsátva

A Vasutasok Szakszervezetének programtervezete

I. TÁRSADALMI, POLITIKAI ÉS GAZDASÁGI FELTÉTELEK

— Az 1990-ben bekövetkezett politikai rendszerváltozás során Magyarországon az államszocialista társadalmi berendezkedés helyett többpártrendszerű parlamenti demokrácia jött létre.

A politikai rendszer általános várakozással és reményekkel kísért megváltozása a szakszervezeti mozgalom számára is lehetővé tette a korábbi kötöttségek megszűnését. A gondok mérséklésébe, a gyors felemelkedésbe vetett bizalom azonban részben az örökség súlya, részben az 1990 óta bekövetkezett hibák és következetlenségek miatt rövid idő alatt illúziónak bizonyult.

Ugyanígy át kell értékelni a szakszervezetek által 1990-ben érthető okokból meghirdetett és vállalt politikamentességet is, hiszen minden ami a lakosság, így a bérből és fizetésből élők létfeltételeit befolyásolja, a politika színterén dől el, így a szakszervezeteknek — függetlenségük megőrzése és tagságuk világnézeti sokszínűségének tiszteletben tartása mellett — a politikai érdekérvényesítés lehetőségeivel is rendelkezniük kell.

— A gazdasági rendszerváltozás rendkívül nehézkesen, megrázkódtatásokkal terhelten, alacsony (és egyre csökkenő) gazdasági teljesítmény mellett megy végbe. Növekszik a munkavállalók kiszolgáltatottsága, a munkáltatói szervezetek mindennapjait elbocsátások, a munkáltatási feltételek romlása, folyamatos reálkeresetveszteség jellemzik.

A munkavállaló kiszolgáltatottságát súlyosbítja a hatalmi tényezők által sugallt és gyakorolt szakszervezetellenes magatartás politikai, jogi és gazdasági vonatkozásban egyaránt.

— A magyar szakszervezeti mozgalom és annak meghatározó része az MSZOSZ-ben tömörült, magát 1990 körül mind célkitűzéseiben, mind szervezetében, mind személyi összetételében megújított ágazati szakszervezetek csoportja a megpróbáltatások és a vele szemben alkalmazott diszkriminatív eljárások ellenére nem semmisült meg, az 1990-től kezdve folyamatosan rákényszerített és az önként vállalt megmérettetéseken kiemelkedő eredménnyel szerepelt. E szervezetek változatlanul a munkavállalói érdekek alapvető hordozói, ebből eredően érdekvédelmi ügyekben viselt szerepük és felelősségük is rendkívül nagy.

II. ÉRDEKKÉPVISELETI CÉLKITŰZÉSEK

Az általános gazdasági visszaesés, a gazdasági kapcsolatok szétzilálódó, a gazdálkodás tényezőinek egymással szembeni következetlenségei és türelmetlensége a Magyar Államvasutakat sem hagyják következmények nélkül. *A vasút — és az azt működtető vasutasság — helyzete a műszaki lepusztulás, a munkáltatási feltételek romlása és a reálkeresetveszteség következtében egyre kilátástalanabb.* A szállítási teljesítmények — és ezen keresztül a bevételek — folyamatos csökkenésére mind a közlekedési kormányzat, mind a vasút vezetése defenzív módon reagál, s a problémák megoldását elsősorban egy alacsonyabb foglalkoztatási szint megtalálásában keresi. A vasutasságban — az 1990 táján tapasztalható pozitív várakozással ellentétben — nő a bizonytalanság és egyre kevesebb a hit, hogy az eddig megvalósított és a továbbiakban bevezetni kívánt szervezeti és egyéb átalakítások az ő javukat szolgálják.

— *A leépülő gazdaság és a recessziós környezet feltételei között működő, napi operatív beavatkozásra, „kézivezérlésre" kényszerülő vasútirányítás a szakszervezetet is új helyzet elé állítja.* A Vasutasok Szakszervezete folyamatosan és következetesen fellép a gazdaság és ezen belül a MÁV irányítási hatékonyságának javításáért. Alapvető követelménynek tartja, hogy a döntéshozók az emberi tényezőt a döntéshozatal valamennyi szintjén minden más körülménynél és tényezőnél — a gazdaság működőképességének megőrzésénél és az előirányzott muszaki fejlesztéseknél is — nagyobb figyelemmel mérlegeljék és ennek megfelelően kezeljék.

— Szakszervezetünk központi célkitűzése a következő években a korábbi vívmányok megtartása mellett a stabilizáltabb élet- és munkakörülmények megteremtése, az egyes területeken bekövetkezett relatív megszüntetése. Céljai elérése érdekében a Vasutasok Szakszervezete kész az érdekérvényesítés valamennyi eszközének igénybevételére, a szolidaritás elvének és gyakorlatának messzemenő alkalmazására.

— Szakszervezetünk visszautasít minden olyan intézkedést, amely a rövid távon elérhető költségcsökkentés érdekében munkahelyek és munkaköri státusok megszüntetését eredményezi és ezzel a közvetlen munkavállalói érdekkel rellem mellett visszafordíthatatlan gazdasági leépülést okoz.

1944-től a MÁV létszámát stabilnak kell tekinteni, számottevő létszámcsökkentés már nem következhet be. Kisebb mértékű létszámváltozás indokolt esetben — kizárólag az érintettekkel történt egyeztetés után — szervezeti átalakítás (privatizáció) következtében történhet. A természetes létszámfogyás miatti csökkenést a továbbiakban új dolgozók felvételével kell pótolni. Fő munkaerőforrásnak ennek keretében is a korábban létszámfölössé vált dolgozókat és a vasúti szakképesítést nyert pályakezdő fiatalokat kell tekinteni. A szükségessé váló átcsoportosítások érdekében átképző tanfolyamok működtetésére van szükség. A vasúti közlekedést kiszolgáló, ellátó gazdasági és egyéb szervezetek (szociális intézmények, egészségügyi, kft.-k stb.) létszámát is stabilizálni kell. Koncesszióba adás esetén a munkaerő-foglalkoztatás mértékének meghatározásában, valamint versenykiírások esetén a tenderfeltételek kialakításában szakszervezetünk igényli a közreműködést. *Állami- vasúti megrendeléseknél a működési területen lévő munkavállalókat, szervezeteket előnyben kell részesíteni.*

— Szakszervezetünk működési területén minden munkáltatónál alapvető követelmény a kollektív szerződés megkötése. A kollektív szerződést lehetőleg hosszabb időre, több évre kell kötni, évenkénti módosítási lehetőséggel. A KSz-ben szabályozott, eddig elért eredményektől visszalépni nem lehet. A hasonló profillal tevékenykedő önálló gazdálkodó szervezetek (például kft.-k) számára ágazati kollektív szerződést is készíteni kell.

— A következő években a vasutas munkavállalók reálkeresetének növekednie kell, az abszolút értelemben és a nemzetgazdaság egyéb ágazataihoz viszonyítva mutatkozó elmaradást fokozatosan meg kell szüntetni. *Az évenkénti nominál béremelés legalább két-három százalékkal haladja meg az infláció mértékét.* A kereseteken belül meghatározó szerepet kell kapniuk az alapbéreknek, ezzel párhuzamosan az egyéb kereseti elemeket is (például műszakpótlék) a jelenlegi arányban szükséges megtartani. A vasutas dolgozók besorolási és alapbérrendszerét folyamatosan tovább kell fejleszteni, ennek érdekében működését évente felül kell vizsgálni.

— A szociális és egészségvédelmi feladatok tekintetében kiemelten kell kezelni a munkakörülmények és a munkásellátás javítását, a balesetmegelőző tevékenységet, valamint a foglalkozási baleseteket szenvedettek érdekvédelmét. Fontos feladat a vasutas társadalombiztosítási önkormányzat létrehozása, ezen keresztül a nyugdíjasok folyamatos érdekvédelme, valamint a vasútegészségügyi szolgálat önállóságának, működési körének megőrzéséért és fejlesztéséért való hatékony fellépés. A működő jóléti intézményeket meg kívánjuk őrizni, illetve az anyagi lehetőségek figyelembevételével szorgalmazzuk fejlesztésüket. Ennek érdekében meg kell tartani az üdülőket és az üdültetési kedvezményeket. Javulnia kell a ruhaellátás színvonalának. Az üzemi étkeztetés kedvezményeiben maximálisan ki kell használni az adószabályok által biztosított kedvezményeket.

— Nem szabad elhanyagolni a szabadidő hasznos eltöltését szolgáló programok felkarolását, a közösségszervező feladatokat, a kulturális, sport és egyéb, a művelődést és a közösségi lét gyakorlását és erősítését szolgáló rendezvények szervezését és támogatását.

III. A SZAKSZERVEZET BELSŐ MŰKÖDÉSI FELTÉTELEI

— Ahhoz, hogy szakszervezetünk a kitűzött feladatokat mind részleteiben, mind egészében meg tudja valósítani, működésének és tevékenységi jellemzőinek hatékonyságán javítani szükséges. *Egyértelművé kell tenni, hogy a mai és a jövőben várható körülmények közepette a szakszervezet nem lehet önsegélyező egyesület, nem lehet jótékonysági intézmény, nem lehet utazási iroda, még akkor sem, ha ezeket a feladatokat bizonyos ideig még fel kell vállalnia.* Egy plurális berendezkedésű, érdektagolt társadalomban a szakszervezet csak közösségszervező, a munkavállalók egymás iránti szolidaritását megvalósító, érdekeiket hatékonyan érvényesítő intézmény lehet.

— Az előzőekben megfogalmazott célkitűzéseknek kell alárendelni a szakszervezet szervezeti felépítését úgy, hogy abban a laikus demokrácia és a szakértő demokrácia egyaránt kifejeződhessen. Az érdekképviselet vonatkozásában erősíteni kell az alulról szerveződést, míg a szervezetműködtetés hatékonnyá tétele a mainál centralizáltabb irányítást kíván. A szervezeti felépítés megváltoztatásához elkerülhetetlen a finanszírozási rend megváltoztatása, illetve e két tényező együttes kezelése.

— Mind a szervezet átalakításánál, mind a tisztségviselők kiválasztásánál tekintettel kell lenni arra a követelményre, hogy a szakmai érdekképviselet a munkáltatók szervezeti felépítéséhez, döntéshozatali pontjaihoz igazodjon, míg a szervezetműködtetési és politikai természetű feladatokat és kapcsolódásokat a területi elv alapján kell megszervezni.

— *A mai magyar szakszervezeti mozgalom, illetve ezen belül a vasutas munkavállalói érdekvédelem a szakszervezeti pluralizmus keretei között működik.* Az ebből fakadó negatív tapasztalatok mellett a kialakult versenyhelyzet pozitív kihívást is jelenthet. A korábbi évek gyakorlatával ellentétben kiemelt figyelmet kell fordítani a tagszervező munkára, hiszen a szakszervezeti tagság megléte nem természetes adottság. *A tagszervezést elsődlegesen oktatással, közösségek létrehozásával, pozitív propagandával, nem pedig mások bírálatával vagy lejáratásával kell megvalósítani.* Ennek ellenére fontos szakszervezetpolitikai cél a vasút működő önálló érdekvédelmi szervezetek akcióegységének, illetve — hosszabb távon — szervezeti egységének helyreállítása.

— Alapvető követelmény a szakszervezeti munka elismertségének növelése, mind a társadalmi, mind a főfoglalkozású tisztségviselők tekintélyének javítása, illetve ennek elősegítése. Fontos, hogy a szakszervezeti tevékenység az életpálya szerves része lehessen, a tisztségviselő számára — a teljesítmény, a gyakorlat és a fokozatosság figyelembevételével — perspektívát és előmeneteli lehetőséget nyújtson. A jelenleginél jobban kell segíteni a szakszervezeti tevékenységből kiváló tisztségviselők szakvonali integrálódását. Ez a körülmény a jövőben a különböző tisztségek vállalásának alapvető — előzetesen tisztázandó — feltétele legyen.

— A Vasutasok Szakszervezete tagságán belül az aktív dolgozók mellett jelentős hányadot képviselnek a nyugdíjas szakszervezeti tagok. *A róluk való gondoskodás* — élethelyzetükből más intézmények hiányából és az esetenkénti közömbösségből adódóan — *kiemelt szakszervezeti feladat.* Nyugdíjas tagjainkról a VSz választmánya gondoskodik, amely saját programján keresztül kapcsolódik a VSz szervezetéhez és általános célkitűzéseihez. A nyugdíjasokkal kapcsolatos feladatokat külön programtervezet tartalmazza.

— *A Vasutasok Szakszervezete tagságán belül külön gondoskodást igényelnek a sajátos helyzetű rétegek, így a nők és a fiatalok.* Érdekeik megjelenítését és érvényesítését önálló szervezeti keretek között is meg kell teremteni és ezek működését mind erkölcsileg, mind gyakorlatilag támogatni szükséges.

— A Vasutasok Szakszervezete az üzemi és közalkalmazotti tanácsokkal folyamatos és közvetlen együttműködést alakít ki, egyéb szervezetekkel, intézményekkel és testületekkel létrehozott partneri viszonya a munkavállalói érdekérvényesítés céljait szolgálja.

— A Vasutasok Szakszervezete valamennyi tevékenységében meghatározónak tekinti a nyilvánosság és a szabad véleménykifejtés érvényesülését.

E programnyilatkozat célja elsődlegesen az, hogy a közeljövőben sorra kerülő szakszervezeti választások — és a szervezet megújulása — során olyan tisztségviselők kapjanak bizalmat társaiktól, akik ismerik a feladatokat, tudják mire vállalkoznak, választóik érdekében cselekednek és az egységes vasutas szakszervezet hívei.

Megújulás előtt az ifjúsági tagozat

Szeptember 27-én. Gárdonyban, az ifjúsági tagozat tanfolyamán jelenlévő 30 VSz-tag elhatározta, hogy a Vasutasok Szakszervezete ifjúsági tagozatát, a jelenkor követelményeinek és megfogalmazott igényeinek megfelelően, átformálja.

Céljaink:

— a vasutas fiatalok markánsabb érdekképviselete,

— szociális körülmények javítása,

— egzisztenciális érdekeinek érvényesítése,

— profi érdek-képviseleti tisztségviselők nevelése, felkészítése,

— kulturális és sporttevékenységük megszervezése.

Várjuk minden 35 év alatti vasutas szakszervezeti tag jelentkezését, érdeklődését.

A VSz ifjúsági tagozat működési szabályzattervezete, a tanfolyamon részt vett fiataloknál megtalálható. így bővebb felvilágosítással is tudnak szolgálni.

Vasutasok Szakszervezete ifjúsági tagozata

TISZTELT KOLLÉGA(NŐ)!

Tudom, hogy mennyire elfoglalt vagy, és mennyire nehéz téged már valami új ügynek megnyerni, én mégis arra kérlek: *az időből szánj egy órát nekünk, fiataloknak.*

A szakszervezeti marketingről, illetve magáról a tisztségviselői munkáról az alábbiakat vallom: *a szakszervezet, és azon belül egy tagozatnak is fontos, hogy programot alkosson és a program mellé olyan személyeket állítson, akik elhitetik, hogy a program megvalósítható és ez az emberek számára kedvező eredményt hoz.* A dolgozók azok iránt táplálnak bizalmat, akik képesek elhitetni magukról, hogy gyógyírt találnak a különböző bajokra. Csak azok maradnak hosszútávon az élen, akik kiszámíthatóak, későbbi tetteikben konzisztensek maradnak jelenkori ígéreteikkel, nyomon követik az emberek rezdüléseit, feltérképezik és kielégítik igényeiket. Ki kell váltanunk az emberekből azt az érzést, hogy mindig kéznél vagyunk, ha baj van. Fontos, hogy tevékenységünk mindennapos, természetes munkaként tűnjön fel.

A vasutas fiatalok eddig nem érezték, hogy érdekeik és sajátos problémáik szakszervezeten belüli megjelenítésére van lehetőség, életkori sajátosságaikból adódóan a kulturális és sporttevékenységgel kapcsolatos nagyobb igények kielégítésére éppen az ifjúsági tagozat vállalkozik. Hiszem és vallom, a tagozaton belüli tevékenység megszerettetheti a kollégákkal a közösségi életet, kedvet és képzettséget adhat a további lépésekhez, így az ifjúsági tagozatnak fontos szerepe lesz a jövő szakszervezeti tisztségviselőinek „kitermelésében".

Tudom, hogy szükség van „profi" érdek-képviseleti dolgozók „kinevelésére", éppen ezért az ifjúsági csoportok megalakulása után, az alapszervezetek terhére, kísérleti jelleggel új oktatási programot szeretnénk kipróbálni a miskolci területen. Olyan tisztségviselőket kívánok képezni (lehetőséget adni fiatal kollégáknak, hogy azzá váljanak), akiknek a tananyaga kiterjed a szakszervezeti alapismeretektől a menedzserképzésig, vezetéselmélettől a tárgyalástechnikáig.

Arra kérlek, hogy a környezetedben keress olyan fiatal kollégát (tagot vagy tisztségviselőt), aki lát(hat) fantáziát és lehetőséget az ifjúsági tagozatban, és akar is tenni a sikeres működés érdekében. Segíts abban, hogy minél több fiatalhoz eljusson anyagunk, így lehetőségük legyen a csatlakozásra. A tagozatunkra te, mint tisztségviselő is támaszkodhatsz: *olyan pluszt szeretnénk nyújtani* — minden díjfizetés nélkül — *a fiataloknak, amit csak a Vasutasok Szakszervezetének tagjaként kaphatnak meg.*

A nyilatkozat hátoldalán lévő információs rovattal és egy számítógépes program segítségével szeretnénk a jövőben naprakész információval rendelkezni (például kit iskolázhatunk be egy adott tanfolyamra). *Keresd a kapcsolatot a területed ifjúsági tagozatának képviselőjével!* Írásom egyes pontjait vitatva, remélem olyan új gondolatok ébrednek benned, melyek előbbre vihetik ügyünket.

Bízom benne, azt a néhány percet, amelyet e sorok olvasására szántál, és azt a néhány telefonhívást, amelyet ezután fogsz megtenni, nem tartod felesleges időpocsékolásnak.

Tisztelettel:

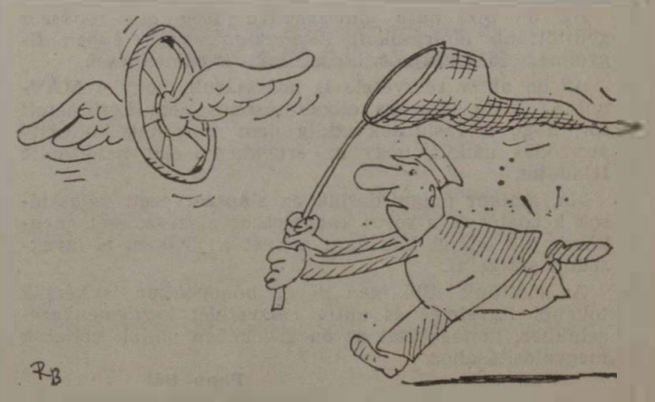
Csáki Zsigmond
Kál-Kápolna szb-titkára

Vasutas fiatalok találkoztak Szegeden

A Vasutasok Szakszervezetének újjászervezése előtt álló, ifjúsági tagozata, szeptember 17—19-én, Szegeden rendezte meg hagyományos vasutas ifjúsági találkozóját. Az ország minden részéből mintegy 80 vasutas fiatal érkezett, a Tisza-parti városba. A gazdag programnak kiemelkedő eseménye volt az az ifjúsági fórum, amelynek szónoka *Győri István*, a VSz alelnöke volt.

A fórum során szó volt a VSz munkájáról, a választásokról, az ifjúsági érdekvédelemről. A program keretében a résztvevők megtekintették az üzletvezetőség központjában működő KÖFÉ-t, ismerkedtek Szeged város nevezetességeivel, és ellátogattak Ópusztaszerre, a Nemzeti Emlékparkba és játékos sportvetélkedőn, illetve rockdiszkón szórakoztak.

— g —



Kép szöveg nélkül (Rák Béla rajza)

A felmondást indokolni kell

A létszámleépítés munkajogi kérdései

A munkaadó kötelezettségeiről

Alig több mint egy hónappal ezelőtt sajtótájékoztatón jelentették be a MÁV vezetői, hogy vége a „mélyrepülésnek". Ehhez képest meglepő és megdöbbentő, az a napokban megjelent újsághír, hogy a MÁV a közeljövőben tízezer vasutas elbocsátását tervezi. Szakszervezetünk elnöke azonnal tiltakozását jelentette be. Téves az az elképzelés, hogy a MÁV-nál a 24 milliárdos deficit, elbocsátásokkal megoldható, a tervezett elbocsátás mindössze 5 milliárd megtakarítást eredményezne. A tapasztalok azt mutatják, hogy az eddigi létszámleépítések sem váltották be a hozzájuk fűzött, munkáltatói reményeket.

Végre el kellene dönteni, hogy a válság utáni várhatóan fejlett nemzetgazdaságnak mekkora vasúthálózatra és mennyi alkalmazottra lesz szüksége. Azt is figyelembe kellene venni, ha most optimális szint alá süllyed a leépítés, a későbbi fejlesztés, kiképzés, többe fog kerülni, mint a megtartás. Ezért nem lehet egyetérteni olyan meglehetősen sűrűn hangoztatott véleménnyel, hogy a jelenlegi teljesítményekhez (tehát a válság mélypontjához) kell igazítani a létszámot. Ez súlyos tévedés lenne, elsősorban a munkáltató szempontjából, de nemzetgazdasági szempontból is.

Most, hogy ismét felröppent az elbocsátások híre, az érdeklődés középpontjába kerültek a létszámleépítés szabályai.

Az 1991. évi, IV. tv. értelmében, ha a MÁV Rt. fél éven belül munkavállalói létszámát legalább 50 fővel tervezi csökkenteni, e döntésről és annak indokairól köteles tájékoztatni a munkaviszony rendes felmondását megelőző, három hónappal a létszámleépítéssel érintett főnökségek szerint illetékes munkaügyi központokat, valamint a MÁV-nál működő üzemi tanácsot.

E kérdésben az üzemi tanácsot, a Munka Törvénykönyve 65. § (3) bek. A) pontja értelmében, véleményezési jog illeti meg.

Fontos tudni, ha a munkáltató, a fenti előírásokat megsérti, nem három hónappal előbb vagy esetleg egyáltalán nem kéri ki az üzemi tanács véleményét, akkor a munkáltató intézkedése a Munka Törvénykönyve 67. §-a értelmében, érvénytelen.

Az előbbiekben ismertetett törvényi szintű szabályozás kiegészítéseként, lényeges érdekvédelmi, illetve együttműködési szabály került felvételre, a MÁV kollektív szerződésbe (15. §). Ennek értelmében, a munkáltató köteles az illetékes érdek-képviseleti szervek (szakszervezetek) előzetes véleményét kikérni az átszervezésre, valamint a dolgozók nagyobb csoportját érintő munkáltatói intézkedések tervezeteire vonatkozóan.

Fentiekben idézett szabályok értelmében, a MÁV Rt.-nek, mint munkáltatónak az üzemi tanács és a szakszervezetek véleményét, a tervezett létszámleépítés tekintetében, egyaránt ki kell kérnie. E két szervezet elősegítheti az intézkedések megalapozottságát, a humánus elvek figyelembe vételét.

További alapvető előírás a foglalkoztatási törvényben: a munkaadó minden olyan létszámleépítésre vonatkozó döntésről, amely 30 nap alatt legalább tíz főt érint — az előbbiekben említett tájékoztatáson túlmenően —, az érintett munkavállalókat, továbbá az érintett munkaügyi központot a rendes felmondást megelőzően, 30 nappal tájékoztatja. A munkaadó egyúttal köteles közölni az elbocsátani kívánt dolgozók nevén kívül az utolsó munkakörét, szakképzettségét, átlagkeresetét, valamint a munkaügyi központ kérésére, minden olyan információt, amely a munkavállaló újrafoglalkoztatását elősegíti.

Az érdek-képviseleti szerveknek (szakszervezeti tisztségviselőknek) *alapvető feladatuk annak vizsgálata, hogy a fenti előírásokat betartjak-e, amennyiben nem, a munkáltatói intézkedést törvényességi szempontból, meg kell támadni.*

A munkaadónál a létszámleépítés végrehajtására a munkavállalók képviselőit is magában foglaló bizottságot kell létrehozni. A bizottság munkavállaló képviselőit, az üzemi tanács jelöli ki. E bizottság feladata, hogy meghatározza a létszámleépítés végrehajtásának elveit, valamint annak időbeli ütemezését, továbbá dönt a létszámleépítéssel érintett munkavállalók részére — a jogszabályok alapján, alanyi jogon járó juttatásokon felüli juttatások odaítéléséről.

A leépítésre kijelölt munkavállalók munkaviszonyának megszüntetésénél, az általános munkajogi előírásokon túlmenően tekintettel kell lenni arra is, hogy a felmondás csak akkor közölhető (kézbesíthető), ha az előbb említett tájékoztatás közlésétől, 30 nap eltelt. Ha ezen előírást megsértik, a felmondás érvénytelen.

A MÁV kollektív szerződés 15. §-a előírja, hogy a tájékoztatást a munkaadó nemcsak a munkaügyi központnak és a munkavállalónak, hanem a szakszervezetnek is köteles megadni. Ez elengedhetetlenül szükséges, a munkavállalók részére nyújtott érdekvédelmi tevékenység kifejtése szempontjából.

A létszámcsökkentés során, az érintett munkavállaló munkaviszonya megszüntetésének módja: *a munkáltatói rendes felmondás.* A munkáltató köteles felmondását megindokolni. Az indoklásból a felmondás okának világosan ki kell tűnnie. Vita esetén, a felmondás indokának valóságát és okszerűségét a munkáltatónak kell bizonyítania. A munkáltató felmondásában köteles meghatározni azokat a tényeket, illetve körülményeket, amelyekből okszerűen következik, hogy a munkáltató működése mellett, a munkavállaló munkájára, továbbá foglalkoztatására nincs szükség.

A felmondások előtt vizsgálni kell, hogy az érintett munkavállaló nem áll-e felmondási tilalom, illetve felmondási korlátozás alatt.

A Munka Törvénykönyve 90. § (1) bek. értelmében, a munkáltató nem szüntetheti meg rendes felmondással a munkaviszonyt, a következőkben felsorolt esetekben:

— betegség miatti keresőképtelenség esetén,

— a beteg gyermek ápolására, táppénzes állományba helyezés, illetve e célból adott fizetés nélküli szabadság esetén,

— közeli hozzátartozó otthoni ápolása vagy gondozása céljából adott fizetés nélküli szabadság esetén,

— terhesség esetén, a szülést követő hatodik hónap végéig,

— a gyermek gondozása céljából adott fizetés nélküli szabadság esetén,

— sor- vagy tartalékos katonai szolgálat esetén.

A felmondási tilalom fenti időtartamra és plusz 30 napra szól. Abban az esetben, ha a munkáltató ilyen körülmény, illetve ennek megszűnését követő 30 napon belül mond fel, ez jogellenes, a munkáltató felmondását jogellenesnek kell tekinteni. A felmondási tilalom nem vonatkozik arra a dolgozóra, aki nyugdíjjogosultságot szerzett.

A Munka Törvénykönyve 90. § (2) bekezdése felmondási korlátozást határoz meg, azon munkavállalókra vonatkozóan, akiknél az öregségi nyugdíjra való jogosultság megszerzéséig öt év van hátra. A felmondási korlátozás azt jelenti, hogy a munkáltató csak különösen indokolt esetben szüntetheti meg rendes felmondással a munkavállaló munkaviszonyát.

A törvényben szereplő különös indok megállapításához olyan súlyos ok szükséges, amely mellett a munkáltató részére tarthatatlanná válna vagy aránytalan terhet jelentene a munkaviszony további fenntartása. Ha a felmondási korlátozás alatt álló dolgozó alkalmas a munkáltatónál meglevő másik munkakör ellátására, munkaviszonyát mindaddig nem lehet felmondással megszüntetni míg ilyen munkahelyre áthelyezhető.

A költségvetési kapcsolatok *követi, melynek mértéke 30 nap.* Ez az alapidő a munkáltatónál munkaviszonyban töltött 3 év után öt, 5 év után tizenöt, 8 év után húsz, 10 év után huszonöt, 15 év után harminc nappal, 20 év után hatvan nappal meghosszabbodik, összesen tehát 90 napra emelkedik.

Munkáltatói rendes felmondás esetén a dolgozót a felmondási idő felére fel kell menteni, a munkavégzés alól. *Erre az időre a dolgozót átlagkereset illeti meg.*

A Munka Törvénykönyve 95. §-a értelmében, a munkavállalót végkielégítés illeti meg, ha munkaviszonya a munkáltató rendes felmondása vagy jogutód nélküli megszűnése következtében szűnik meg.

A végkielégítés mértéke, a munkáltatónál munkaviszonyban töltött, legalább 3 év esetén egyhavi, 5 év esetén kéthavi, 10 év esetén háromhavi, 15 év esetén négyhavi, húsz év esetén öthavi, 25 év esetén hathavi átlagkereset. A végkielégítés mértéke háromhavi átlagkereset összegével emelkedik, ha a munkavállaló munkaviszonyát a munkáltató az öregségi nyugdíjkorhatár betöltését megelőző öt éven belül szünteti meg.

Az M. T. 95. §-a alapján, végkielégítésben részesülő MÁV-dolgozó végkielégítését (kedvezmények megváltása címén) ki kell egészíteni a következők szerint: ha MÁV-munkaviszonya legalább 10 év, kettőhavi, 15 év, háromhavi, legalább 20 év, öthavi, legalább 25 év, hathavi, legalább 30 év, héthavi átlagkeresettel. Az ilyen dolgozót a belföldi vasúti kedvezmény és a munkásszálláson való elhelyezés mindaddig — legfeljebb azonban a munkaviszony megszűnését követő év végéig — megilletik, amíg másik munkáltatónál munkaviszonyt nem létesít vagy vállalkozásba nem kezd.

A menetkedvezményt — a munkavállalót megillető időtartamig — a családtagjai részére is biztosítani kell.

Dr. Garabon Sándor

Az Országgyűlés elfogadta a vasúti törvényjavaslatot

(Folytatás az 1. oldalról.)

A költségvetési kapcsolatok szerződési alapra helyezése a jelenleginél kedvezőbb helyzetet eredményez a magyar vasút számára. Pozíciójavulást jelent a MÁV részére az a kormánydöntés is, amely szerint hiteltartozásai jelentős részét a bankok — az ipari vállalatokhoz hasonlóan — államkötvényre cserélhetik. A reorganizációs program kidolgozása folyamatban van, és rövidesen ez is az Országgyűlés elé kerül. Ez lesz tulajdonképpen a tizenharmadik olyan magyar nagyvállalat, amelynek a szanálása, helyzetének költségvetési rendezése megtörténik. Azokra a képviselői kifogásokra: *miért fogalmaz a javaslat úgy, hogy a költségvetés csak hozzájárul az állam tulajdonában levő vasúti pályák működtetéséhez, a miniszter elfogadhatónak tartotta azt a módosító indítványt, amely szerint az állam a központi költségvetésből biztosítja — a használó által fizetendő pályahasználati díjra is figyelemmel — a pályák működtetését.*

A kisforgalmú vasutak felszámolását érintve ezeket hangsúlyozta:

— A koncesszió nem hozható összefüggésbe a mellékvonalak felszámolásával, hiszen a pályázat kiírója mindig az indokolt igények figyelembevételével dönt arról, hogy a működtetést koncesszió útján vagy más módon oldja meg. Nem érzem ezért reálisnak azokat a jó szándékú aggodalmakat, amelyek a koncessziótól féltik a vasutat. A jól jövedelmező vasútvonalakat a meglévő vasúti társaságok nem fogják feladni, a gazdaságtalanok üzemeltetésének szüneteltetéséhez pedig hatósági engedély szükséges, amely megfelelő garanciát jelent. Amint ezt már ebben a Házban többször is elmondtam, *ez alkalommal is megnyugtatom képviselőtársaimat, hogy a vasútvonalak felszámolására nem kerül sor.*

— A tárgyalások során javasolták a vasúti közlekedés biztonságtechnikai fejlesztésére vonatkozó program kidolgozását — folytatta a miniszter. — Tájékoztatásul megemlítem, hogy időközben a kormány határozott a nemzeti közlekedésbiztonsági programról, és ezt a tárca hivatalos lapjában közzétettük. A program vasúti fejezete elemzi a baleseti okokat, értékeli a vasút közlekedésbiztonsági helyzetét, és meghatározza a szükséges intézkedéseket. Ezek miatt újabb program kidolgozását szükségtelennek tartom.

A vasútegészségügy kérdésével több módosító indítvány is foglalkozott. A tervezett változtatás — mint ahogy arra a részletes vita során *Rajkai Zsolt* államtitkár is utalt — *a vasutas-társadalom szerzett jogait nem sérti, a jogosultság mértékét és személyi körét negatívan nem érinti. Éppen ellenkezőleg, a vasutas-biztosítottak személyében a törvényjavaslat a korábbinál szélesebben határozza meg a vasút-egészségügyi ellátásban részesülők körét.* A törvényjavaslat elkülönült önálló és egységes vasút-egészségügyi szervezetről rendelkezik, amelyben nemcsak a MÁV Rt.-nél dolgozó, hanem a többi vasutas-biztosítottat is feljogosítja gyógyító-megelőző, valamint teljes körű üzemegészségügyi ellátásra, továbbá közegészségügyi és járványügyi szolgáltatás igénybevételére. *Így lesz a törvény elfogadásával valóban a vasutasoké és nemcsak az egy meghatározott körben dolgozóké a vasút-egészségügyi szervezet.*

A törvény rendelkezései kellő garanciát nyújtanak az egységes vasút-egészségügyi intézményrendszer jelenlegi szerepének és funkciójának megőrzésére is. (Erre — a VSZ álláspontját kifejtve — lapunkban még visszatérünk.)

A miniszter végül kiemelte, hogy a törvényjavaslat kidolgozása során fokozott figyelmet fordítottak a környezetvédelemre. A vasúti közlekedés maga is környezetkímélő közlekedési mód. Ezenkívül a törvényjavaslat több helyen külön is kiemeli az épített és természeti környezet védelmét. Így például: *a vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó koncepciókat az épített és természeti környezet védelmével össze kell hangolni,* a koncessziós pályázati kiírásoknak pedig tartalmazniuk kell a koncessziós tevékenység környezet- és természetvédelmi követelményeit.

A miniszter végezetül megköszönte a képviselők jobbító szándékú észrevételeit és figyelmét, majd arra kérte a tisztelt Országgyűlést, hogy az elmondottak figyelembevételével szavazzanak a módosító indítványokról, a törvényjavaslatot pedig fogadják el.

A Tisztelt Ház a miniszter összefoglaló beszéde után — az alapjelentés sorrendjét követve — egyenként szavazott a benyújtott módosító javaslatokról, majd 128 igen, 40 ellenszavazattal és 48 tartózkodás mellett a vasútról szóló törvényjavaslatot elfogadta.

A KKDSZ és a Levegő Munkacsoport javaslatai

Csökkenthető a költségvetési hiány

Az állami költségvetési törvény megalkotása a parlamenti demokrácia működtetésének egyik legfontosabb döntése. Különösen igaz ez olyan helyzetben, amikor széles társadalmi rétegek elégedetlenek helyzetükkel. A társadalmi béke megőrzése szempontjából sem mellékes, hogy az ország szűkös erőforrásait milyen közcélokra fordítják.

Ezeket az összefüggéseket szem előtt tartva a Közgyűjteményi és Közművelődési Dolgozók Szakszervezete és a Levegő Munkacsoport összefogott, és módosító indítványt készített a kormány 1994-es költségvetési tervezetéhez. A szakértők bevonásával elkészült javaslatcsomag tartalmát *Vadász János,* a KKDSZ országos titkára és *Lukács András,* a Levegő Munkacsoport vezetője ismertette a Közszolgálati Szakszervezetek Szövetsége Puskin utcai székházában — nagy érdeklődés mellett — tartott sajtótájékoztatón.

A két civilszervezet indítványa szerint 211 milliárd 754 millió forint csoportosítható át a költségvetés tervezetében. Ezzel 25 milliárd forinttal csökkenthető a jövő évi költségvetés tervezett 250 milliárdos hiánya. A számítások szerint 159,7 milliárddal növelhető a bevétel a társasági adó, a vám- és importbefizetések szigorításával, de az üzemanyagok termékdíjának 50 fillérről 1 forintra való emelését is szorgalmazzák.

A kiadások csökkentésének forrásai közt első lenne az országgyűlési képviselők „végkielégítésének" megvonása, de drasztikusan csökkentenék a honvédelemnek nyújtott támogatást is. *A javaslatok szerint az áfakulcsok alsó határát 6 százalékra lehetne mérsékelni, míg 29 százalékban kellene a felső határt megszabni.* Felül kellene vizsgálni a külföldi tehergépjárművek, illetve csomagolóanyagok adóját. A javaslatok között az is szerepel, hogy a jelenlegi 30-ról 40 százalékra növekedjen a személyi jövedelemadónak a települési önkormányzatoknál maradó hányada.

Az átcsoportosítható forrásokat — a javaslat szerint — a környezetvédelemre, a kulturális intézmények működésének támogatására, a közalkalmazotti és köztisztviselői bérek fejlesztésére fordítanák.

Az előterjesztők nem titkolták, hogy javaslataikkal — amelyeket elküldtek a parlamenti képviselőknek, az országos szakszervezeti szövetségeknek és a különféle civil szerveződésekhez — nyomást szeretnének gyakorolni a törvényhozásra.

Információink szerint máris több parlamenti képviselő jelezte, hogy támogatják a javaslatokat.

K. S.

A Suzuki gyáróriásból nem profitált a vasút

Az ember hajlamos elhinni, hogy ahol az állomástól ötszáz méterre fölépül egy gyáróriás, ott megpezsdül a vasúti élet is. Szerelvény szerelvényt követ, először építőanyag tízezer tonnái, majd autók, vonatszám... Arany Elemér, Esztergom állomásfőnöke néhány mondattal eloszlatja tévhitemet.

— Az építkezésből nem sokat profitáltunk, a generálkivitelező az építőanyagot a környékről szerezte be. A cementgyárnak például kihasználatlan volt a teherautóparkja, szállítással kombinálva olcsóbban adták a cementet. A sódert meg a Dunáról hozták, oda sem kellett vasúti kocsi.

— Most viszont már termel a gyár...

— Belföldi szállítás — talán érthető okokból — egyelőre nincs. Egytételnyi export nemrég ment át a határon, de mivel a speditőr szlovák volt, az autókat is Szlovákiában rakták vasúti kocsira. Hogy a Suzuki-programban a későbbiek során milyen mértékben vesz részt a magyar vasút, e pillanatban nem tudok válaszolni. Jó volna, ha nekünk is jutna valami, hiszen teherforgalmunk a helyi ipar megszűnése miatt legalább 95 százalékkal csökkent az elmúlt évekhez viszonyítva.

— Személyforgalom tekintetében mit hozott Esztergomnak az idei nyár?

— Mindenekelőtt egy új „oszlopcsarnokot"... Két évvel ezelőtt külsőleg renoválták ugyan a felvételi épületet, ám a belsejébe akkor nem néztek bele. Most egy statikai vizsgálat során megállapították; a fagerendák elkorhadtak, cserére szorulnak, ezért a födémet alá kellett dúcolni. Az a baj, hogy az emeleten két család is lakik, elhelyezésük nem tartozik a könnyen megoldható problémák közé. Ettől eltekintve nem panaszkodhatunk a nyári személyforgalomra. A főváros és Komárom felől is sokan keresték föl a műemlékben gazdag idegenforgalmi centrumot.

—thorday—

MEGALAKULT A VOKE

A vasutas művelődési intézmények visszanyerhetik jó hírnevüket

Beszélgetés Pallos Györggyel, a VSz alelnökével

A vasutasok önművelődésének egy évszázadra visszamenő hagyományai vannak. Már a múlt század '70-es éveiben kialakultak a vasutasság ön- és jogsegély egyesületei. Ezzel egy időben, de különösen a MÁV megalakulásával, elsősorban, a MÁV által épített lakótelepeken létrejöttek a vasutasotthonok és -egyletek, amelyek a vasutasság sokrétű sport és kulturális fejlődését szolgálták. Ki ne hallott volna azokról a vasutasdalárdákról, tánccsoportokról, színjátszó egyesületekről, sportklubokról, amelyek egy része, még ma is országos hírű.

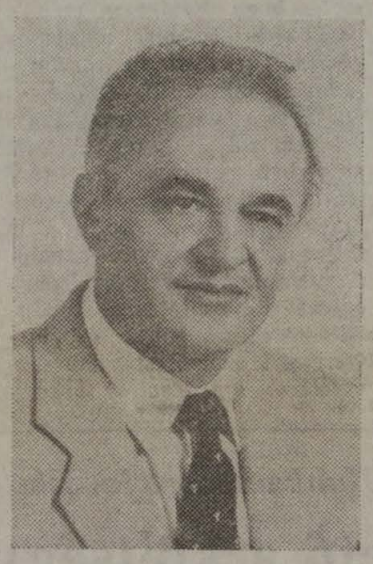
A vasutasság önművelődését az államvasutak vezetése mindig támogatta, de ennek szervezésében, működésében meghatározó szerepe, a Vasutasok Szakszervezetének volt. Az 1945-ös rendszerváltást követően, a vasutasok öntevékeny művelődését szolgáló intézmények és az azokban folyó munkák irányítása, a Vasutasok Szakszervezetének működési körébe került. Ez év júniusától 21 MÁV-állagban nyilvántartott művelődési ház közül, 17-nek a MÁV a tulajdonosa, illetve kezelője, háromnál a Vasutasok Szakszervezete a tulajdonos, de használatra átadta az egyesület részére.

A művelődési házak működéséhez szükséges kiadásokat, a kulturálisalap-támogatás, a MÁV-nak nyújtott szolgáltatás ellenértéke, a befolyt bevételek, valamint a szakszervezeti támogatás fedezik. Hasonló rendszerben működnek a könyvtárak is. A közismert gazdasági feltételek lehetetlen helyzetbe hozták a kulturális intézményeket, veszélybe került a létük.

A legkedvezőbbnek az intézmények egyesületi formában történő működtetése és a Vasutas Kulturális Alapítvány létrehozása ígérkezett. Ilyen előzmények után alakult meg, a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület. Az egyesületet 23 alapító tag hozta létre, köztük a Vasutas Kulturális Alapítvány. (Erről már korábban hírt adtunk lapunkban.) A művelődési intézmények jövőjéről beszélgettünk Pallos Györggyel, a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület elnökével, szakszervezetünk alelnökével.

— A vasutas művelődési házak, kulturális intézmények, évtizedekig a művelődni vágyó vasutasok fellegvárai voltak. A rendszerváltás után az intézmények nehéz helyzetbe kerültek. Milyen intézkedések születtek megmentésükre?

— Nagyon fontos intézkedésnek tartjuk a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület (VOKE) és a kulturális alapítvány létrehozását. A VOKE keretében működő művelődési intézmények finanszírozása, a jövőben teljesítménycentrikus alapelvekre épül. A MÁV és a VOKE évente szerződést kötnek a MÁV-szervekkel és munkavállalói közösségekkel, az általuk megrendelt kulturális szolgáltatásokra megfelelő díjazás ellenében. A használók létesítményeik egy részét, bérleti díj ellenében bérbe adják. Reklámtevékenységet folytatnak, elsősorban a MÁV szolgáltatásait reklámozzák. Állami támogatást igényelnek és kapnak. Részt vesznek különböző pályázatokban. A megnyert pályadíjakat és az esetenkénti önkormányzati céltámogatásokat beépítik költségvetésükbe. Az alaptevékenységükből befolyó díjak is növelik bevételüket. E forrásokból fedezik működésük költségeit: az alkalmazottak bérét, az üzemeltetési költségeket, az anyagköltséget, valamint rendezvényi költségeket és a MÁV-nak fizetendő, helyiségbérleti díjakat.



Még az egyesületi formában történő működtetésnek a kezdeténél tartunk. Ezt a formát jó elgondolásnak tartjuk. Természetesen sikere attól függ, hogy az intézmények vezetői, munkatársai, hogyan tudnak élni a lehetőségekkel. Egy bizonyos, a vasutas művelődési intézményeket, nem lehet és nem szabad bezárni. Erre egyik biztosíték, hogy a MÁV vezetése szívügyének tekinti az intézmények folyamatos működését és olyan irányú tevékenységének finanszírozását, amely összhangban van a MÁV humánpolitikai érdekeivel. További biztosíték, hogy a művelődési házak munkatársai már eddig bizonyították ötletességüket, találékonyságukat. Emellett a Vasutasok Szakszervezete továbbra is részese marad a vasutas művelődésnek és azt anyagilag is támogatja.

— A Vasutas Országos Közművelődési Egyesület, hogyan segítheti a művelődés ügyét, az intézmények talpon maradását?

— Az egyesület országos hatáskörű, önálló jogi személy, amely saját alapszabállyal, képviselettel és elkülönített gazdálkodással rendelkezik. Feladataik közé tartozik az alapító intézmények működési tevékenységének, országos szintű összehangolása és ezek népszerűsítése, támogatása. Felkutatja az elérhető pénzügyi forrásokat és azokat az intézmények tényleges tevékenységét figyelembe véve, osztja el ezenkívül képviseli az önszerveződés útján létrejövő művelődési intézmények érdekvédelmét.

Ezeknek a feladatoknak a valóra váltása útján látjuk biztosítottnak, hogy az egyesület beválik. Ehhez időre van szükség, de mi derűlátóak vagyunk.

— Ösztönzi-e a VSz a jól működő művelődési házak vezetőinek, munkatársainak anyagi érdekeltségét. Visszanyerhetik-e ezek az intézmények régi, jó hírnevüket?

— Igen. Korábban is erre törekedtünk. A művelődési intézmények felügyeletét eddig a helyi VSz szakszervezeti bizottságai látták el, munkáltatói jogokat gyakoroltak az intézmények vezetői felett. Az intézmények tevékenysége szorosan kapcsolódott a fenntartó MÁV-gazdálkodószervekhez, kulturális teljesítményük dotálása mindig kifejezésre jutott. Most, a vasútérdekű munkákat megrendelő szolgáltató viszony keretében működnek az intézmények, és ezt számla ellenében téríti a MÁV. A jó teljesítmény az alkalmazottak jövedelmében is kifejezésre jut. A kultúra ugyan nem olyan áru, mint a zöldség, mégis ára van, amit meg kell fizetni és azokat is, akik ezeket az értékeket szolgáltatják. Mi ezt az elvet és gyakorlatot támogatjuk.

Azoknak a vasutasintézményeknek, amelyek az egyesület tagjai, ma is jó hírük van. Székhelyükön, nemcsak a vasutasság körében élveznek megbecsülést, hanem az önkormányzatok, a települések lakossága is számon tartja a patinás intézmények tevékenységét, amely része, sokszor meghatározó tényezője, a város művelődéspolitikájának. Ahol a vasutas művelődési intézmények tudtak alkalmazkodni a megváltozott társadalmi, politikai, gazdasági viszonyokhoz, ott a régi, jó hírnevük továbbra is fennmaradt.

Pásku Jenő

Fórum

A közelmúltban a szolnoki vasúti járműjavító kft. VSz nyugdíjastagozata fórumot rendezett, amelyre meghívták *Győri Istvánt*, a VSz alelnökét is. A volt MÁV járműjavító 700 nyugdíjasa vett részt az eseményen. Záporoztak a kérdések. Ami az időbe belefért, arra helyben feleletet adott az alelnök. Több, a nyugdíjastagozatot érintő kérdésre — előzetesen konzultálva állami-társadalombiztosítási szervekkel — írásban válaszolt.

Az írásbeli válaszok egy része a nyugdíjasokat vagy azok egyes csoportjait érintették. Az egyéni problémákra is kitért. A legtöbb esetben a válaszok megelégedésére szolgáltak mindazoknak, akik kapták.

Ifjú képzőművészek tárlata

A vasutas körből tizenketten mehetnek főiskolára

Ifjú képzőművészek munkáiból nyílt tárlat a Fővárosi Művelődési Ház Fehérvári úti kiállítótermében. A vasutasszakszervezet Zeneiskolája a képzőművészeti kör huszonhat fiatal tehetsége számára teremtette meg ezt a nagyszerű bemutatkozási lehetőséget október 6-a és 14-e között. Az apropó sem mindennapi: az idén a vasutas iskolának nem kevesebb mint tizenkét növendéke nyert felvételt a Képző-, illetve az Iparművészeti Főiskolára. Olyan eredmény ez, ami immár sokadszor irányítja rá a figyelmet az iskolában folyó oktató-, nevelőmunkára.

A kiállítást a műfajok gazdagsága jellemzi: a festmények és szobrok mellett vannak itt grafikák, gobleinek, csakúgy mint kisplasztikák, fotómontázsok és viaszfigurák. Változatosak a témák is. Aki azt gondolná, hogy fiatal művészekhez csupa vidám és derűs alkotás illik, annak rá kell jönnie: *ezek a fiatalok komolyan, néha már-már komoran szemlélik a világot.* Van persze sok nyugalmat és derűt sugárzó mű: virágcsendéletek, tájképek, portrék.

A megnyitóra benépesült a bemutatóterem: a művészeken és családtagjaikon kívül eljött *Pál Gábor*, az iskola igazgatója, és megtisztelte az eseményt *Kő Pál* szobrászművész, a Képzőművészeti Főiskola tanára is. Természetesen nem hiányzott a „mester": *Benedek György* szobrászművész sem, aki immár húsz esztendeje fáradhatatlanul oktatja az iskola növendékeit, s akinek kezei közül számtalan művész került már ki.

Megnyitó beszédében *dr. Feledy Balázs*, a világkiállítási programiroda kulturális igazgatója méltatta az iskola szerepét a jövő művészeinek nevelésében. A kiállított munkákra a szakmai igényesség a jellemző — mondta. A fiatal alkotók között vannak olyanok is, akik már régebben a főiskola hallgatói, de rendszeresen visszajárnak a körbe.

A másodéves szobrász, *Balikó András* neve az Uborka című televíziós műsorból ismerős. *Kő Pál* tanítványai.

— Az érettségi után, 1985-ben jelentkeztem a vasutas iskolába — mondja. *— Akkor még jobbára csak hobbim volt a képzőművészet. A Műszaki Egyetemre jártam három évig, aztán rájöttem, hogy nem az az én világom.* Újabb másfél évi kemény munka következett Benedek mesternél, míg felvettek a képzőművészetire.

Legkedvesebb emlékei közé tartoznak azok a napok, amelyeket Bogláron, a művésztelepen töltöttek. Benedek György munkáját nagyra becsüli, és úgy tervezi, ha lesz rá lehetőség, ő maga is visszajön majd a fiataloknak szobrászatot tanítani.

Bendel Judit most jutott be a főiskolára a festő-restaurátor szakra. Közel hetven jelentkezőből vették fel a második legjobb pontszámmal. Másfél évig tanult a vasutasban. *Ahogy mondja, ismerősöktől szerzett tudomást erről az iskoláról.* Naponta részt vett a foglalkozásokon, este 5-től 8-ig. A kiállításon látható egyik alkotását — Piero della Francesca: Az urbinói hercegné képmása című művének reprodukcióról készült másolatát — a boglári művésztelepen készítette.

Főleg a reneszánsz kor és a gótika áll közel hozzá.

— Jól érzem magam a főiskolán, mégis sokszor visszavágyom a vasutasba — mondja. *— Visszajárok most is, megmutatom a munkáimat Benedek mesternek, és kikérem a tanácsát.*

A „vasutas" iskola igazgatójától, *Pál Gábortól* megtudtuk: a képzőművész körben évente 120-150 fiatalt oktatnak, természetesen különböző szinten. A kezdők egészen apró gyerekek, akik itt ismerkednek meg a festészet, a szobrászat, a grafika és a rézkarc alapjaival. A nagyobbak között is a legtöbben hobbinak és nem leendő hivatásuknak tekintik a képző- és iparművészetet.

Van azonban egy külön csoport, ahová azok jelentkeznek, akik főiskolára készülnek. Közülük tavalyelőtt kilencen, a múlt évben pedig nyolcan vették sikeresen az akadályt. Az idén tizenkét ifjúnak sikerült a felvételije. A siker persze nem véletlen. Nemcsak a leendő művészek kemény munkája fekszik benne, hanem a vasutas iskolának az a törekvése, hogy mindenben a legjobbat nyújtsa az ifjú tehetségeknek.

Erre garancia egyrészt az oktató, Benedek György hozzáértése; másrészt az a rendkívül fontos körülmény, hogy a fiataloknak naponta biztosítanak akt-, illetve fejmodellt. Ez a sikeres főiskolai felvételik egyik titka. Évente két alkolótáboron is részt vehetnek az ifjú képzőművészek: a Vasutas Szakszervezet balatonboglári üdülője az előszezonban két hétig rendelkezésükre áll, ősszel pedig Kárpátalján tölthetnek el szép napokat. Ezek a táborok is hozzásegítenek ahhoz, hogy a kör tagjai igazi alkotóközösséggé formálódjanak.

Csop Veronika

Belgiumi tanulságok

Magyar szakszervezeti delegáció tanulmányozta Flandria életét

A Flamand—Magyar Együttműködési Társaság és a Justitia Pax Bizottsága szervezésének gyümölcseként, nyolcfős magyar szakszervezeti delegáció tanulmányozhatta Flandria életét, az ott működő keresztény szakszervezeti mozgalom működését.

A meghívottak között részt vett a programban *dr. Péter Mihály*, a Vasutasok Szakszervezete alelnöke is. A Belgiumban látottakról villantunk fel mozaikot, a Magyar Vasutas tisztelt olvasóinak ennek okán, mert hisszük, hogy a tapasztalatok jelentős része, nálunk is hasznosítható.

Belgium flamand tartománya, a történelmi Németalföld része, szebbnél szebb városkáival csábítja a látogatókat. Tiszta emberi léptékű, jellegzetes vöröstéglás, kőcsipkés épületek alkotta városai műemlékek sokaságát rejtegetik.

SINT-NIKLAAS, MECHELEN, LEVVEN, ANTWERPEN, BRUGGE, OOSTENDE, BRUSSEL, a látogatás egy-egy állomásaként, más és más arcát mutatta be a tartománynak. Mégis egy dologban mindenütt azonosan gondolkodnak az ott lakó polgárok. *Ez pedig nem más, mint a szolidaritás eszméje, amely a civil világ társadalmi működtetésének alapja.* Az emberek nyitottságát és barátságát tapasztalni lépten-nyomon, fölemelő érzés volt. Látni, hogy társadalmukban milyen erővel működik az önszerveződés, a helyi és országos keresztény szakszervezeti mozgalom, amely 1 300 000 tagot tömörít soraiban, tiszteletre méltó.

E ténynél már csak az a mechanizmus érdekesebb, ahogyan a szervezetek kiépültek és holdingenben működnek. Túlzás nélkül állítható a szakszervezeti mozgalom működéséről, hogy a náluk megszokott, állami feladatok jelentős részét átvállalta. Így szövetkezeteivel, bankjával, biztosító intézetével, utazási irodájával, jelen van a gazdaságban.

Betegsegélyező rendszerével, társadalombiztosítójával, kórházaival, üdülőivel, a munkanélküliek ellátásával, működteti a szakszervezet a szociális ellátó funkciót. Gyógyszerelosztójával, utógondozó intézetével segíti az egészségesebb társadalmat. (Tagjai részére 100 százalék kedvezményt ad gyógyszertáraiban). Mindenről, mindenütt informál saját sajtójával. Napi- és hetilapot ad ki és támogatja a kisközösségek helyi sajtóját.

A kérdésre, mindezt miből teszi?, világos választ kaptunk. *A keresztény szakszervezeti tagok, egységesen 375 frank tagdíjat fizetnek, és azoknak a feladatoknak esetében, amelyeket az állam helyett valósítanak meg, állami támogatásból.*

E szerepvállalás, amely a szolgáltatásokat közelhozza az állampolgárokhoz, azt is indukálja, hogy a szakszervezeti mozgalomban számolatlanul tevékenykednek, saját életük jobbátételéért, társadalmi munkát végezve a tagok. Tevékenységük logikája pedig abban rejlik, hogy mindezt saját életük, családjaik, kis közösségeik sorsának jobbításáért teszik.

Tudják, hogy mindazt a munkát, amelyet elvégeznek, már nem kell az államtól kérni, hisz akkor is csak önmagukhoz fordulhatnának. Igaz, ez a társadalmi gyakorlat nem újkeletű, nem egyik napról a másikra épült ki, ilyen szerteágazó módon. *1904-ben már működött a Belga Keresztények Szakmai Egyesületének Általános Titkársága*, és 1909-ben már a működő 16 flamand szövetség unióba lépett, a szolidaritás esélyének kihasználása és a társadalom által elvárt feladatok ellátása céljából.

E történelmi hagyományokra épültek rá mindazok a szervezetek, amelyek ma szolgálják Belgium polgárait. Ebben a szolgálatban pedig részt vesz minden társadalmi erő, az egyének pedig nem azt keresik, ami elválasztja őket egymástól, hanem ami összeköt. Tíz nap utazás, emberek sokaságával való megismerkedés után, úgy tűnik, ez a legfontosabb tanulság, amelyet az utazó, életre szólóan magával hozhatott.

Köszönet érte flamand barátainknak, akik ezt áldozatvállalásaikkal lehetővé tették számunkra.

Ács Károly

A brüsszeli kőcsipkés épület

A Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat nyílt levele Magyarország idős állampolgáraihoz

Tisztelt idős honfitársaink!

Engedjék meg, hogy a Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat és a magam nevében őszinte tisztelettel és megbecsüléssel köszöntsem Önöket az „Idősek világnapja" alkalmából. Teszem ezt annak a testületnek az elnökeként, melynek tagjai idén májusban az Önök iránti felelősségük tudatában vállalták, mindent megtesznek annak érdekében, hogy a mai nyugdíjasoknak és a jövőben nyugdíjassá váló munkavállalók millióinak egy élet munkájával kiérdemelt, biztonságos, nyugodt idős kora lehessen.

Az ünnep sem feledtetheti azonban, hogy ma sem, de minden jó szándékú törekvés ellenére a közeli jövőben sem mondhatjuk majd el, hogy a magyar társadalom valóban azt nyújtja idős állampolgárainak, amire ők hosszú évtizedes munkájukkal joggal igényt tarthatnak. Az elmúlt évtized gazdasági válságából, a gazdasági átalakulásból fakadó terhek túlságosan is nagy része nehezedik a nyugdíjasok vállaira, miközben Önöknek a fiatalabb korosztályoknál már kevesebb esélye, lehetősége van e terhek súlyán önerőből enyhíteni. S bár mindenki tisztában van az ország súlyos gazdasági helyzetével, valójában semmivel sem magyarázható az a tény, hogy ma a 2.5 millió nyugdíjas átlagnyugdíja alig éri el a 11 ezer forintot, és 33 százalékuk nyugdíja alatta marad a 9 ezer forintnak.

Önök ennek ellenére — vagy éppen ezért — bizalmat szavaztak a Nyugdíj-biztosítási Önkormányzatnak a májusi választásokon, részvételükkel lehetővé tették, hogy ez az igen fontos új intézmény létrejöhessen. Tették ezt annak tudatában, hogy sem a választási kampány során, sem az önkormányzat megalakulását követően senki nem ígérte — mert nem ígérhette —, hogy pusztán az önkormányzat létrejöttétől egy csapásra minden meg fog változni. Bíztak ugyanakkor abban — s ezt a bizalmat, ezúton is köszönöm minden megválasztott és delegált képviselő nevében —, hogy ez a testület az Önök által megválasztott képviselők minden egyes fillért, lehetőséget megragadnak annak érdekében, hogy minél rövidebb időn belül emelt fővel, szégyenkezés nélkül állhassanak Önök elé köszöntőt mondani.

A Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat alig 3 hónapja létezik. Mégis, több millió magyar választópolgár, köztük az Önök támogatásával a háta mögött az önkormányzatnak sikerült a nyugdíj-biztosítási alap hiányait a kormánnyal rendeznie. Hamarosan megindulhat a társadalombiztosítás részére történő vagyonátadás. A Nyugdíj-biztosítási Önkormányzatnak sikerült megtalálnia azokat a forrásokat, amelyekből legalább részben ki lehet egészíteni az idei évre korábban eldöntött nyugdíjemelést. A Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat által a parlament elé terjesztett javaslat az eredetileg előirányzott márciusi és szeptemberi nyugdíjemelést követően novemberben újabb, 9 hónapra visszamenőleg kifizetésre kerülő, 4 százalékos nyugdíjemelést kezdeményez. Ennek összegét nem a januári, hanem a már megemelt szeptemberi nyugdíjakra számítják ki és szándékaink szerint annak egyhavi összegével az 1994. januári nyugdíjak is megemelkednek.

Jómagam és valamennyi önkormányzati képviselőtársam tudja, hogy nagyon is kis segítség ez sok százezer nyugdíjas rendkívül súlyos gondjainak enyhítéséhez. De úgy gondolom, hogy ezek a lépések is jelzik, hogy a két önkormányzat az Önök érdekeinek képviselete, a tevékeny, békés időskor anyagi biztonságának megteremtése érdekében kezdte meg munkáját.

Végezetül engedjék meg, hogy a Nyugdíj-biztosítási Önkormányzat nevében kívánjak Önöknek erőt és jó egészséget, kellő türelmet, és ha lehet jó kedélyt a gondok elviseléséhez, és talán ma már nem alaptalan reményt arra, hogy idős éveiket javuló szociális biztonságban élhetik le.

Nagy Sándor,
a Nyugdíjas-biztosítási Önkormányzat elnöke

EGY SZEMÉLYPÉNZTÁROS ARCKÉPÉHEZ

Nem tud aludni, ha nem megy a vonat

— Tizenkilenc éve állok a vasút szolgálatában — kezdi vallomását *Szabó Lajosné*, a balatonföldvári állomás személypénztárosa, aki egyedül neveli két gyermekét. — Szántódon voltam pénztáros, majd forgalmista, de teljesítettem szolgálatot Szabadi-Sóstón és Zamárdiban, és voltam tartalékban is. Közel egy éve dolgozom Balatonföldváron személypénztárosként, itt is lakom két gyermekemmel, szolgálati lakásban.

— Hogy érzi magát, hogy megy a munka?

— Köszönöm jól vagyok. Jó a munkaköröm, elfogadhatók a munkakörülmények, megértésben dolgozunk a kollégákkal. Itthon vagyok, és Földvár különben is a legszebb hely a Balaton partján.

— Mennyi a fizetés?

— Húszezer-ötszáz az alapom plusz műszakpótlék. Van túlóra, étkezési hozzájárulás. Elégedett vagyok. Szeretem a vasutat, mellette éltem mindig. *Nem tudok aludni, ha nem megy a vonat.* Akkor ébredtem fel, amikor az első villanymozdony jött, mert nem hallottam a megszokott zajt. A gyerekek is megszokták, hogy az ablakaink mellett robognak el a szerelvények.

— Szóval elégedett. Nagy szó ez mostanában.

— Sajnos, csak egy pénztárgépünk van, az is gyakran elromlik. Kettő kellene. Azt is javasolnám, hogy az egy napra szóló jegyeket nem kellene visszaváltani — a jelenleg érvényben lévő rendelkezésekkel szemben —, mert az utas reggel megváltja a jegyét, és délután jön visszaváltani. Vagyis leutazta, de nem kezelték a jegyet, hiszen ilyen rövid idő alatt — egy-két állomás között — nem is lehet. Ilyen jegy meglehetősen sok van. És erre ráfizet a vasút. Száz kilométeren alul nem volna szabad visszaváltani.

— Egyébként milyenek az utasok?

— Rendetlenek, tisztelet a kivételnek. Szemetelnek a vonatokon és az állomásokon is. A diszkósok, a kopasz fiatalok éjszaka randalíroznak. Összetörik az üvegeket, kaviccsal dobálják az ablakokat, leszerelik a számtáblákat, a hamutartókat, a szemétládákat, kidobálják a tűzoltókészüléket és a kocsik üléseit. Elképesztő a vandalizmus.

— Tagja-e a szakszervezetnek, hogyan látja az érdekképviseletet?

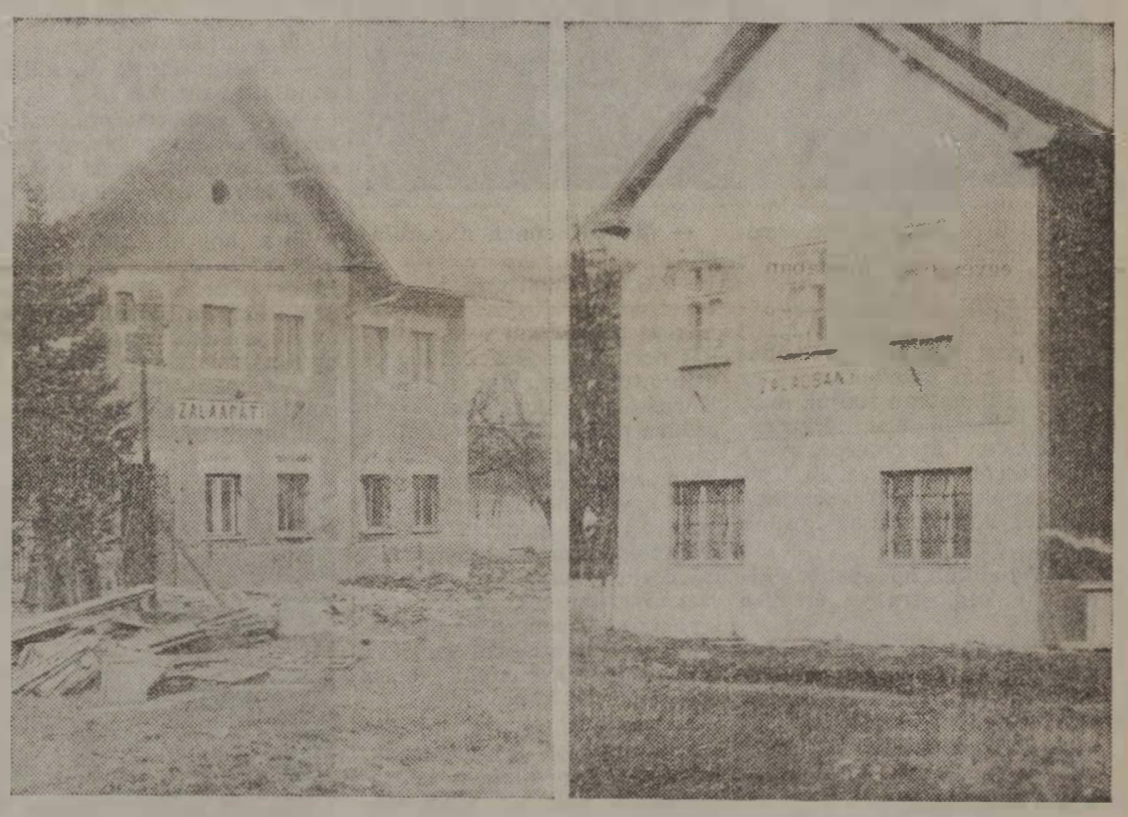
— A Vasutasok Szakszervezetének voltam tagja, de azután átléptem a Vasutasok Szabad Szakszervezetébe. Egy hónappal ezelőtt azonban onnan is kiléptem. Egy év alatt két kis Mikulás-csomagot kaptam, másban nem segítettek. Gondolkozom azon, hogy ismét visszalépek a VSz-be, mert az még mindig jobb. És hát 18 évig tagja voltam.

— Mit vár a szakszervezettől?

— Azt várom, hogy ne nélkülünk döntsenek. Kérdezzenek meg minket is a bennünket érintő kérdésekben.

— kárpáti —

Vasútállomások vágányok nélkül



Az inkább hírhedt, mint híres 1968-as közlekedéspolitikai koncepció többek között halálra ítélte a Balatonszentgyörgy—Zalabér—Batyk közötti egyébként jó személyforgalmú mellékvonalat is. Igaz, utóbb a vágányokat „csak" Sármellék és Zalaszentgrót között szedték föl. Kerek évfordulókon emlékezni illik nevezetesebb halottainkra! Nos, az említett vonal két vasútállomása — Zalaapáti és Zalacsány — így fest, immáron vágányok nélkül, húsz évvel a megszüntetés után...

T. Z.

Az országos választási bizottság beszámolója a társadalombiztosítási képviselők választásáról

A társadalombiztosítási képviselők választásáról szóló törvény értelmében az országos választási bizottság beszámol az országgyűlésnek a társadalombiztosítási képviselők választásáról. Eszerint a május 21-én megtartott társadalombiztosítási képviselő-választásokon a választásra jogosult 7 894 960 választópolgárból 3 049 371 (38,62 százalék) szavazott, ezért a választás az 1993. évi XII. törvény 36. §. (3.) bekezdése alapján érvényes.

Az egészségbiztosítási önkormányzat képviselőire leadott érvényes szavazatok száma 2 894 235. Az elérhető mandátumok száma összesen: 30. A listák által elért mandátumok száma:

Munkástanácsok Országos Szövetsége 4; Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés 2; Keresztényszociális Szakszervezetek Országos Szövetsége 2; Autonóm Szakszervezetek Országos Koordinációja 1; Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája 4; Szakszervezetek Együttműködési Fóruma 2; Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége 15.

A nyugdíjasbiztosítási önkormányzat képviselőire leadott érvényes szavazatok száma: 2 917 118. Az elérhető mandátumok száma összesen: 32.

A listák által elért mandátumok száma:

Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája 3; Munkástanácsok Országos Szövetsége 3; Autonóm Szakszervezetek Országos Koordinációja 1; Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés 2; Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége 18; Keresztényszociális Szakszervezetek Együttműködési Fóruma 3.

A választások az egész országban rendben, a legteljesebb nyilvánosság előtt zajlottak le. Tudatos, szándékos rendzavarás nagyon ritkán fordult elő, a választások tisztaságát a választási szervek és a munkacsoportok biztosították. A Belügyminisztérium választási irodája a választások előkészítésénél és lebonyolításánál biztosította az országos választási bizottság részére is a zavartalan működéshez szükséges személyi, technikai és tárgyi feltételeket. A választás eredményes, törvényes megszervezéséhez az ország lakosságának felelősségteljes magatartásán kívül segítséget nyújtott a nemzetközi és a hazai nyilvánosság, a tömegkommunikáció megkülönböztetett figyelme is.

A választási szervek tevékenységével kapcsolatban bírósági eljárás nem indult, ezért az országos választási bizottság által közzétett adatok a választás végleges eredményét tartalmazzák.

Felhívás!

A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete, tagszervezőket keres. Minden olyan aktív nyugdíjas jelentkezését várjuk, aki elkötelezettnek érzi magát, e munka iránt. A vasút és a közlekedés területén kell tagokat szervezni. *Díjazás, jutalékrendszerben.* Kötetlen munkaidő, rendkívül jó nyugdíj-kiegészítési lehetőség. Jelentkezés: személyesen: Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete, 1064 Budapest, Podmaniczky u. 75. Telefon: üzemi: 01-43-42, városi: 153-2611.

ÁLLÁSAJÁNLAT

MÁV-on belüli áthelyezéssel:

Budapesti távközlési főnökség: számviteli vezető; Északi vontatási főnökség: számviteli vezető; Bp.-Nyugati szertárfőnökség: lángvágó szakmunkás vagy betanított munkás, bontótelepi segédmunkás; Bp.-Keleti gépészeti főnökség: kocsitisztítási művezető; Bp. épület- és közműgazdálkodási főnökség: víz-gáz, csatornaszerelő, központifűtés-szerelő, épületgépész, belső ellenőr, jogtanácsos, építészmérnök, épületgépészmérnök; BEIG menetjegyelosztó csoport: ügyviteli alkalmazott.

MÁV-on belüli áthelyezéssel, illetve újfelvételes is: Terézvárosi pft. főnökség: pályamunkás; Bp.-Déli állomásfőnökség; rendész; Bp.-Nyugati állomásfőnökség: rendész; Bp.-Keleti állomásfőnökség: rendész; Bp.-Ferencváros állomásfőnökség: rendész; Bp.-Józsefváros állomásfőnökség: rendész, raktárnok, nehézgépkezelő, fűtő.

Érdeklődni lehet: Bp. üzletigazgatóság MHO. Ügyintéző: *Czihó Andrásné.* Telefon: 01/15-47, .agy 114-38.9.

Kecskeméti kisvasutak

Hazánk átalakulását követően örvendetesen gyarapodnak a hagyományőrző csoportok, egyesületek és alapítványok. Ilyen a mi vidékünkön a kecskeméti kisvasúton épülő vasúti skanzenje, ami kizárólag a bugaci vasút történetének szeretne maradandó emléket állítani, a kecskeméti kisvasutak kiinduló állomásán, Kecskemét-Átrakó állomáson.

Az igen hasznos kisvasutat előbb Kiskunmajsáig, majd törökfai elágazással Kiskőrösig építtette Kecskemét városa. Kezdetben a kisvasút bement a Kecskemét-Rávágy térig. Nem kis forgalmat bonyolított le 1925-től 1944-ig. Autóbuszok nem lévén, személyforgalma és áruforgalma is bőven volt.

Kecskemét fejlődése, főképp az E5-ös és a Halasi út felszabadítása miatt a Rávágy teret a MÁV felszámolta. A forgalom egyre kisebb lett. Az én időmben volt még valamennyi áruforgalom, amit alsón raktunk át a kisvasútra, a nehezen kezelhető árut az eredeti nagyvasúti kocsiban átrakás nélkül, zsámolyon vittük a rendeltetési helyére, a két vonal állomásaira. Előfordult, amikor üresen vittünk ki nagyvasúti fedett kocsit, hogy abban a romlandó árut zsámolyon a nagyvasútra hoztuk.

Volt olyan idő is, amikor alsó mellé terveztük behozni a kisvasutat, ami lényegesen megjavította volna mindkét vonal forgalmát, úgy mint Kiskőrösön van megoldva, nem így átrakón és Kiskunmajsán, amit évek óta nehezen lehet megközelíteni. Szerencsére a homokvilág szorgalmas honpolgárai nem engedték felszedni a kisvasutat, amit még ma is szeret a tanyavilág népe, habár az utasforgalom nagyrésze átterelődött a Volánhoz, a szaporodó gépkocsik és burkolt utak kiépítése az áruforgalom jórészét is átvette.

Sok vita után a megmaradt kisvasútra nagyon ráférne a korszerűsítés, de ennek költségét a kisvasút bevétele nem fedezi, ha csak vissza nem kerül a hírös város kezelésébe.

A bugaci puszta még tartja magát, de el tudnám képzelni Szank bevonását is, amelynek nemcsak három temploma, hanem három kultúrháza is van. Egyikében a gyulafehérvári *Gy. Szabó Béla* festő- és fametszőművész sok alkotását hagyományozta a falunak, ahol több esetben tett látogatást, az akkori református lelkész családjánál, a nemrég Szekszárdon elhunyt kiváló történész, *dr. Esze Tamásénál.* A művész itt nemcsak jól érezte magát, de megragadta a táj szépsége, a homokbuckás, borókás vidék, amit sok művében meg is örökített. Lenyűgözően ír az akkori idők szépségeiről a hegyóriásokhoz szokott, világot járt művész.

Igazán szép és szakszerű vasúti múzeum van Pakson. Ilyet kellene a kisvasútról csinálni Kecskemét-Átrakó állomáson, ahol hasonlóan ki lehetne alakítani külön forgalmi, fűtőházi és pályafenntartási részleget.

Bálint István

Emléktábla

Közös emléktáblát állított a MÁV Debreceni Üzletigazgatósága, a Debreceni Postaigazgatóság és a város polgármesteri hivatala az 1944. évi légitámadások során szolgálat közben hősi halált halt vasutas és postás dolgozók emlékére. Az emléktáblát Debrecenben a nagyállomás falán helyezték el. A fehér márványlapot szeptember 1-jén délelőtt leplezték le, majd a felsorolt szervezetek képviselői koszorút helyeztek el alatta.

Nyitóelőadás

Tájékoztatjuk azokat a vasutasokat, akik a József Attila Színház 1993/94-es színházi évadban kedvezményes Egri József bérlettel rendelkeznek, hogy a bérletsorozat első előadása november 7-én lesz. A nyitóelőadás darabja: *Arthur Laurents—Jule Styne—Stephen Sondheim:* Gypsy (musical). Főszerepben: *Galambos Erzsi.* Az előadás kezdete: 11 óra.

A kevés áru is rapszodikusan érkezik

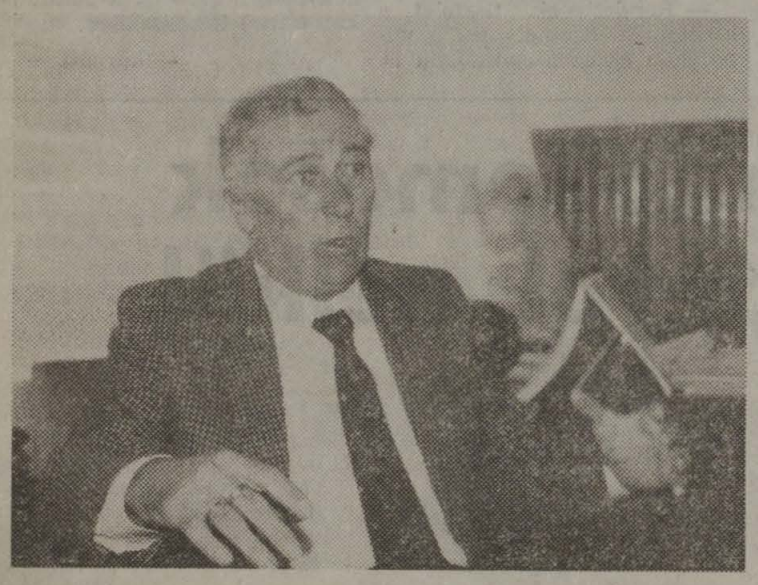
Beszélgetés dr. Lőrincz Sándor üzemigazgatóval

Napjainkban a záhonyi üzemigazgatóság sok gonddal küzd. Régebben – mint tudjuk – alig győzték az áruátrakást, mindig kevés volt a létszám, a rakott szerelvények sokaságától nem lehetett látni a síneket. Most sajnos az áruhiány a jellemző. Hogyan élik meg ezeket az ínséges napokat, a záhonyi átrakókörzet dolgozói? Erről beszélgettünk dr. Lőrincz Sándor üzemigazgatóval.

— Sajnos a kevés áru is rapszodikusan érkezik — kezdi a beszélgetést az üzemigazgató. — Nem rendelkezünk előzetes információval, azzal kapcsolatban, hogy mikor jön az áru, ezért sem az átrakáshoz szükséges gépeket, sem a munkaerőt nem tudjuk előre tervezni. Körülbelül ezerféle árut kezelünk, amelyek átrakása különféle technológiát igényel.

— Záhony és Csop állomások azonos munkát végeznek?

— Igen. Mindkettő fogadóállomás. Mi a keletről érkező



áruval foglalkozunk, több speciális körzetben. Ezeket a körzeteket „udvaroknak" nevezzük. Az ottani munkák szervezése a gazdaságosság miatt előrelátást igényel. Mi sajnos — mint már mondottam — az utolsó pillanatban tudjuk meg, hogy milyen áru érkezett. Emiatt az átrakógépeket, a munkaerőt csak később irányíthatjuk oda. A körzetben például 96-féle olajat fejtünk át.

— Az elmúlt hónapokban kipattant olajbotrány érinti-e önöket?

— Szerencsére nem. A Magyar Államvasutaknál a gázolaj, illetve fűtőolaj azonos áruféleségként szerepel. Mi csak fuvarozzuk.

— Hány ember dolgozik az üzemigazgatóságon?

— Hatezer ember dolgozik, 84 négyzetkilométeren. Naponta 25 ezer tonna árut mozgatunk meg. A kapacitáskiesést igyekszünk kompenzálni. Több szolgáltatást végzünk: például zsákolás, tárolás, osztályozás. De mindezekkel sem tudjuk pótolni a kiesést.

— Bizonyára tud arról, hogy Záhony polgármestere szeretné, ha ez a terület különleges gazdasági övezetté válna. Mit jelentene ez a vasútnak?

— Most még korainak tartom ezt minősíteni. A MÁV részéről mindenesetre van fogadókészség. Gazdaságossági szempontból mindenképpen kedvező lenne, hiszen az ideérkező árut mi osztályozzuk, csomagoljuk, tároljuk...

— Lőrincz úr! Ha én milliárdos lennék, mennyi pénzt kellene adnom önnek, hogy ne legyenek gondok a záhonyi körzetben?

— A sok millió forintot mindenekelőtt a felújításra fordítanám. Raktárakat építenék, és olyan gépeket vásárolnék, amelyek kielégítenék az áruátrakás igényeit. A cement zsákolása például nem gépesített. De dolgozunk egy Trieszt—Kijev „tengely" kialakításán is, amely Délnyugat-Európa és Északkelet-Európa vonalon történő kamionszállítást oldaná meg.

— Mennyi ennek a realitása?

— Már folytattunk kísérleteket, amelyek igen kedvezőnek bizonyultak. A kamionokat normálkocsikra raktuk, és átjutottunk az alagutakon, a Kárpátokon, átrakodási procedúra nélkül. Közös vállalkozásokat is igyekszünk létrehozni a térségben. Ilyen például egy szenet importáló cég, amely a közép-szibériai bányákból hozza a szenet, amit mi osztályozunk és osztunk szét az erőműveknek, tüzéptelepeknek. Ebben a vállalkozásban 30 százalékkal vagyunk érdekelve. Ezenkívül olasz céggel is van kapcsolatunk.

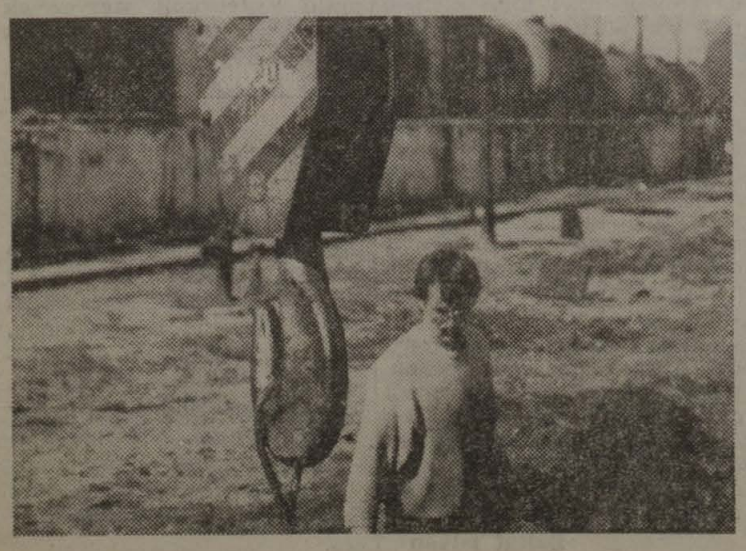
— Eddig főleg technológiáról, munkáról beszélgettünk. Milyen a kapcsolata a beosztottakkal, voltak-e elbocsátások?

— Csak fegyelmezetlen vasutasokat küldtünk el, az itt maradottaknak igyekszünk biztosítani a balesetmentes munka feltételeit. Az utóbbi időben a szakszervezetekkel is kevesebbet vitatkozunk. Persze a szociális körülmények nem a legideálisabbak. De mindent megteszünk annak javítása érdekében, hiszen mi sem akarunk rosszat a dolgozóknak.

— Ezt mondja a kapitalista is...

— Az okos kapitalista tudja, hogy ez mennyire fontos. Ha figyelmen kívül hagyja a dolgozók érdekeit, előbb-utóbb megbukik. Elgyötört emberekkel nem lehet jó munkát végeztetni.

Veégh Ádám



A létbizonytalanság a legfőbb gond

Záhony az érdekvédők szemével

A fejlődés kulcsa a szakszervezet és az üt jó együttműködése

Amikor *Pöhacker Attila* kalauzolásával kiindulunk a záhonyi pályaudvar sínpárjai melletti épületből — a vasutas-szakszervezet záhonyi körzetének szakszervezeti központjából — Komoró felé vesszük az irányt. Az autóban folytatott kedélyes társalgásunk hirtelen elakad, amikor kiszállunk a helyszínen. Nyomasztó látvány tárul elénk.

A véhasszonyok nyarának kellemes napsütésében délelőtti csönd fogad. Mozdulatlan kocsisorok állnak a síneken, s a koromfekete olajtartály-vagonok tőszomszédságában, a vágányok mellett, egy csapat vasutas birkózik azzal, hogy a nagy mennyiségű, szétáradt olajat kiszivattyúzza a földből, s valamennyire megtisztítsa a környező terepet.

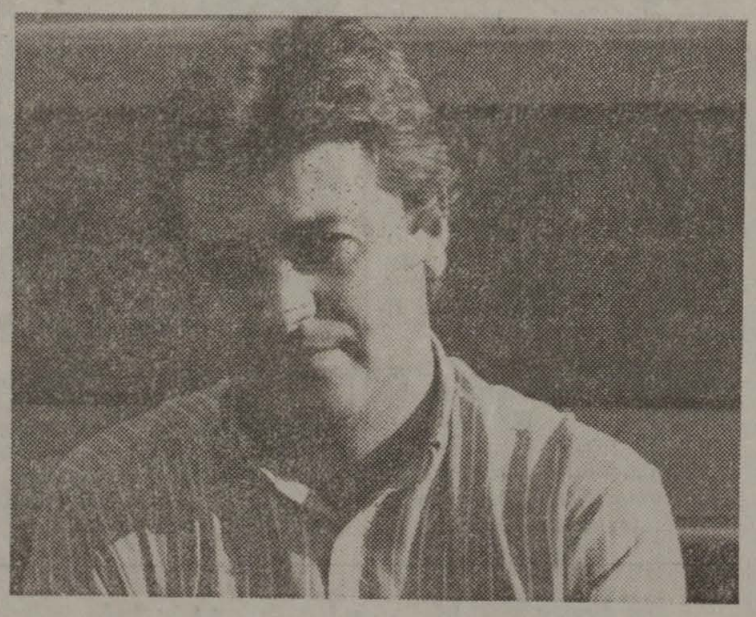
A pakura mennyisége, a szennyezett föld nagysága lehangoló és elgondolkodtató. Hiába: mindennek ára van, a nagyarányú olajszállítmányoknak, átrakásoknak, tárolásuknak, de annak is, ha nincs belőlük elegendő. Sokféle tényezőnek kellene összejönnie ahhoz, hogy a dolgok az elképzelések szerint alakuljanak.

Eperjeske rendező-pályaudvaron *Bogacsevics János* felügyeleti pályamester, szb-titkár fogad.

— *Ötven emberért felelek, mind az ötven tagja a Vasutasok Szakszervezetének* — kezdi a tájékoztatást.

— Hogyan élnek itt, milyen gondjaik vannak?

— Az emberek munkakedvét leginkább a bizonytalanság befolyásolja. Erős a stabilitás iránti igény. Fárasztóak az állandó változások. Mi lesz velünk, hogyan alakulnak a dolgok? — ezek a főkérdések. Nincs pénz a beruházásokra, pedig nagyon időszerű a vágányok javítása, az egész rendező-pályaudvar felújítása. Ha kereskedelmi vasút akarunk lenni, akkor annak is lennie kell, amin szállítunk.



Bogacsevics János

Hogy a bizonytalanság a legfőbb probléma, azt *Petró János* csoportvezető lakatos, főbizalmi is megerősíti a vontatási főnökségen. — *Záhony a volt Szovjetunióból élt, most meg másképpen van. Talán a jelenlegi létszám megmarad, hiszen tovább már nemigen lehet csökkenteni. Már most is kevesen vagyunk.* Ez alá már aligha mehetünk. Sajnos, a fiataloknak nincs elhelyezkedési lehetőségük. Nincs perspektívájuk. Veszélyben van az utánpótlás biztosítása. Ilyen módon a vasút a saját jövőjét veszélyeztetheti.

— Elégedettek a bérekkel?

— Nem vagyunk elégedettek. Nincs arányban a végzett munkával. A fiatalabbak 14 ezer körül keresnek, az idősebbek 20-21 ezret nettóban. Nekem három gyermekem van. A 21 ezer nettó mellé kapok 11 300 forint családi pótlékot. Kevés. Pedig itt voltam ipari tanuló, és azóta is itt dolgozom.

A gépesített rakodási főnökségen *Furda István* szb-titkár a házigazdánk, aki tizenhat éves kora óta vasutas itt Záhonyban. Az 53 éves tisztségviselő korábban munkavédelmis volt, 1976 óta függetlenített munkatárs, majd 1990 óta szakszervezeti titkár, amikoris a tagság hívta vissza ebbe a funkcióba.

— Emelkedett-e a szakszervezet tekintélye a tb-választások és az üzemi tanácsok választása óta? — kérdezem a tapasztalt tisztségviselőt, aki itt minden lépcsőt ismer.

— Igen, emelkedett az ázsiónk, kívülről nem tudtak szétverni bennünket. Két választás legitimált minket. A legnagyobb alapszervezet a miénk. Az 1716 dolgozóból 1671 fő szakszervezeti tag. Ez 97 százalékos arány!

— Tehát minden rendben?

— *Azt nem mondanám. Csökkentek a szakszervezeti jogosultságok. Ezt számonkérik tőlünk a szervezett dolgozók. Jogosan. Úr keletkezett a tevékenységünkben.*

— De jöttek az üzemi tanácsok.

— Az oszdd meg és uralkodj jegyében. Az üzemi tanácsok nem érdekvédelmi testületek. Az üt. a vezetés része, döntéseiket csak a kollektív szerződés alapján hozhatják. A munkáltató ugyanakkor dönthet az üt. véleményének figyelembe vétele nélkül is. Az üt. még sok tekintetben bizonytalan, az útkeresés állapotában van. *A fejlődés kulcsa a szakszervezet és az üzemi tanács jó kapcsolata, érdemi együttműködése.*

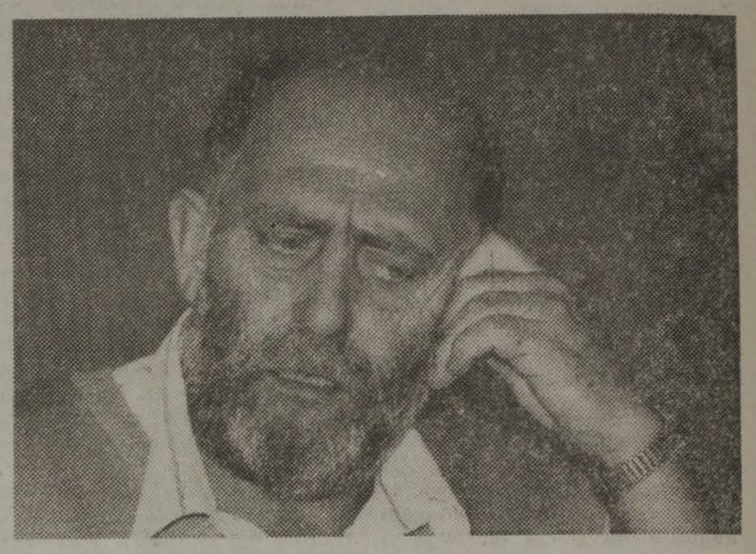
— Mit emelne ki az érdekvédelmi munkából?

— 1993. június 11-től 1992. január 1-jéig visszamenőleg 14 bérszámfejtő dolgozónak a bértarifáját — a Legfelsőbb Bíróság ítélete alapján — a 8-ból a 11-be, illetve a 7-ből a 10-es fizetési osztályba kell sorolni. Ez is a szakszervezet érdekvédelmi tevékenységének eredménye.

A legnagyobb gondunk a létbizonytalanság. Ez az oka annak is, hogy az emberek nem mernek nyíltan beszélni. Féltik a munkahelyüket.

— Sohasem volt könnyű a szakszervezeti tisztségviselő dolga, de mostanában különösen nehéz.

— *Valóban. Egy alapszervi titkárnak egyszerre kell lenni jogásznak és adóügyi szakembernek, közgadásznak és munkaügyisnek.* Ismernie kell az embereket személyes gondjaikkal, családi problémájukkal együtt. Így lehet csak konkrét érdekvédelmet végezni. Minden egyes csavarra szükség van. Így van ez a szakmai munkában és így van az érdekvédelemben is. Egy érdekünk van: az összvasutasság közös érdeke. Az a tapasztalat, hogy az elbocsátások esetén a maradó munkavállalóknak nem lesz több a bére, de nagyobb lesz a koldusok száma. Én ezt a kenyeret úgy ettem, hogy gyerekem a diploma megszerzése után 9 hónapig munkanélküli lett — diplomás feleségével együtt — és nem a végzettségének megfelelően tudott elhelyezkedni. A másik fiam is munkanélkülivé vált. Ezért (is) tudom megérteni az embereket.



Furda István (Fotó: Veégh)

— Van-e valamilyen ajánlása, üzenete — az alapszervezeten túl — a szakszervezeti szövetségeknek, a nagypolitikának?

— *A vasútnál működő szakszervezeteknek nem egymás ellen kellene harcolniuk, hanem egymással összefogva, szolidárisan.* Nem csak a szakági érdekeket kell képviselni, hanem — mindenféle beosztástól függetlenül — az egységes vasutas érdekeket szükséges szem előtt tartani. Más szakszervezeti szövetségekről azt mondanám: Ahol nincsenek igazi gondolatok, valódi tettek, ott csak szavak maradnak, márpedig szavakból, ígéretekből csak ideig-óráig lehet sikereket elérni. A nagypolitika? Nem értek egyet az olyan szemlélettel, amely nem 10 millió állampolgár érdekeinek megfelelően hoz törvényeket, hanem a pártpolitikai érdekeket rangsorolja előre.

— Mivel egészítené ki a fentieket, miben összegezné közös tájékozódásunk tapasztalatait? Ezt már *Pöhacker Attilától*, a záhonyi területi titkárok tanácsának titkárától kérdezem.

— *Záhonyt és körzetének speciális tevékenységét a vasutasok döntő többsége még mindig nem ismeri elég alaposan.* Ezért fontos, hogy minél többen tájékozódjanak az itteni helyzetről, dolgozóink életkörülményeiről. Szükséges ez a következőkért is: Záhony földrajzi helyzeténél fogva is az elmúlt rendszerben — a sokat hangoztatott szovjet—magyar barátság jegyében — politikai tényezőként is szerepelt. Az igazság viszont az, hogy a magát szocialistának tartott társadalmi formációban az emberek — és főként a fizikai munkások — kapitalista viszonyok között, kizsákmányolva dolgoztak, és dolgoznak ma is, a munkaerejük által létrehozott értékek töredékéért.

— Ezek alapján hogyan rangsorolná az érdekvédelmi teendőket?

— Alapvetően meghatározó a földrajzi helyzetünk, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye infrastruktúrája, iparának fejlettségi foka. Ebből következik a legfontosabb feladatunk: *a 80 ezer regisztrált munkanélküli problémáinak a gondozása.* Az, hogy a jól képzett vasutas szakembereknek — mozgásterükön és lehetőségeiken belül — biztos megélhetést, hosszabb távon biztos jövőt nyújtsunk. Mind e mellett a 22-es csapdáját éljük át.

— Mit jelent ez?

— Azt, hogy a jelenlegi szállítási teljesítményekhez képest bizonyos munkakörökben — és nem kifejezetten fizikai munkakörökben — jelentkezik létszámfölösleg, amelyet kezelni kell. *Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy a vasutasság társadalmi megítélése — bérben — alatta marad más, a társadalom szempontjából fontos szolgáltatásoknak, illetve tevékenységeknek.*

A rendszerváltás utáni 1-2 évben az emberek még bíztak az ígéretekben. Ezért úgy érezték, hogy önmaguk is, minden külső segítség nélkül, a szolidaritás mellőzésével meg tudják oldani gondjaikat. Később, a kezdeti vadkapitalizmus kialakulásával egyidőben egyre inkább rádöbbentek, hogy önmagukban a munkáltatókkal szemben mérhetetlenül kiszolgáltatottak. Ezért mindinkább erősödik az együvétartozás akarata.

— Több felől halljuk a serkentést, és magunk is érzékeljük, hogy a színvonalasabb szakszervezeti munka érdekében jónéhány kérdést újra kell gondolni. Hogyan vélekedik erről?

— Egyetértek. Megszűnt a pártállami szakszervezetek legitimitási problémája. *Új kihívásoknak kell megfelelniük a szakszervezeteknek és tisztségviselőiknek. Lényegesnek tartom, hogy az emberek többsége szelektálni tudott az ígérgető demagógia és a realitások, a szakértelem között.* A Vasutasok Szakszervezetében az elmúlt három és fél évben több olyan, a változó élet diktálta követelmény került előtérbe, amelynek megoldása elodázhatatlan. Biztató jel annak felismerése, hogy az 1990-ben elfogadott alapszabály már egyre inkább gátja a hatékony érdekvédelemnek. A szakszervezeti érdekképviseletnek igazodnia kell a szakmai csomóponthoz, amely, sajnos, erősen centralizált. Ugyanakkor egy olyan nagy szervezetnek, mint a VSz, működéséhez meg kell találnia azokat a formációkat, amelyek kellően ötvözik a kiscsoportok, a munkahelyek szakszervezeti tagságának véleményét, akaratát az összvasutasság érdekeivel, hosszú távú céljaival.

Az új alapszabálynak olyannak kell lennie, amely szem előtt tartja a legfőbb érdekeket, teret ad a kezdeményezésnek, a tagsági akaratnak, átöleli a vasút struktúráját. Vagyis: maximálisan érvényre juttatja azt az elvet, hogy a szakszervezeti munkát az emberekkel az emberekért kell végezni.

Fontosnak tartom a kongresszus előtt, hogy modern, arra alkalmas tisztségviselő újra bizalmat kapjon és az arra méltatlanok leköszönjenek. *Megkerülhetetlen a tagdíjmegosztás újragondolása is.* Erőfeszítéseinknek arra kell irányulniuk, hogy a kongresszusra való felkészülés során — figyelemmel a parlamenti választásokra is — az új kihívásoknak megfelelő egységes, harcos, ütőképes szakszervezet alakuljon ki. Ebben bízom. Ez a bizalom egyfajta tagsági igényt is tükröz.

Kárpáti Sándor

Európa leghosszabb új építésű vasútvonala Spanyolországban

Madrid és Sevilla között 1992 áprilisa óta üzemel Európa leghosszabb új építésű nagy sebességű vasútvonala. A nagy sebességű spanyol vonatszerelvények — az Alta Velocidad Espanola-k, vagyis közismertebb nevükön az AVE-vonatok — már a sevillai világkiállítás idején is közlekedtek. Az AVE ma már a Spanyol Államvasutak (RENFE) nagy sebességű személyszállítással foglalkozó önálló vállalata.

Az új építésű nagy sebességű vasútvonal 471 kilométer hosszú, tehát a regi Madrid—Sevilla vonalán mintegy 100 kilométerrel rövidebb. Valójában az új vonal Madrid—Atocha pályaudvarnál kezdődik, amelynek a legnagyobb részét újonnan építették, illetve egy részét az új műszaki követelményekhez alakították. A régi, de fiatalos stílusú állomási csarnok ma a vágányok helyett egy kisebb botanikus kertet foglal magába és oldalt, a homlokzat hátterében, alig észrevehetően ma a Spanyol Államvasutak értékesítési információs és könyvelési állomásai, valamint az utasok kiszolgálását célzó szervizberendezései találhatók.

A tulajdonképpeni állomás közvetlenül a pályaudvari vágánymezők előtti térhez csatlakozó, újonnan felépített, magas betonból és rozsdabarna acélból létesített utascsarnok. *Ebben hét vágányt az európai szabvány szerinti, normálnyomtávra (1435 mm) építettek meg, amely a Madrid—Sevilla új vonalon üzemeltetéséhez szükséges.* A mellettük húzódó másik nyolc vágányt a spanyol szélesnyomtávra (1668 mm) építettek, amelyek a régi és új spanyol vasútvonal-hálózat csatlakozási lehetőségét biztosítják.

A nagy sebességű vasúti pálya nyomvonala előbb a kasztíliai magasfennsíkon át eléri a tengerszint feletti 600 métert, aztán a Toledótól délre fekvő hegyekben még ennél is magasabban, a normál-null pont felett 800 méteren robognak a szerelvények. Ciudad Realig ismét az eredeti magasságra esik vissza a pálya szintje, hogy a Sierra Morena hegység áttörésénél újra 800 méter magasságba törjön. Sevilla, a 471 kilométer hosszú új építésű nagy sebességű vonal másik végpontja, azonban csak kevéssel a tengerszint felett fekszik.

Az új Madrid—Sevilla vonal az európai normál nyomtávra (1435 mm) épült, azonban a nagy sebességű vonal több állomásán a spanyol szélesnyomtávú (1668 mm) vasúti és gyorsvasúti szakaszok csatlakozó részei is megmaradtak. *Nemcsak a nyomtáv, hanem a vasúti felsővezeték feszültsége is eltérő az új építésű, nagy sebességű vonalon, a hagyományos spanyol szélesnyomtávú vonalakhoz képest.* Az új vonalon az európai szabvány szerint 25 KV/50 Hz a felsővezeték feszültsége, miközben Spanyol Államvasutak (RENFE) régi vonalai 3 ezer volt egyenfeszültséggel üzemelnek. Az új vonalon tizenkét energiaátalakító-állomás üzemel, amely a spanyol villamos hálózatból kapott energiát a megfelelő feszültség és frekvencia értékekkel táplálja a vasúti felsővezeték-rendszerbe.

Jelzéstechnikailag az új vonalat nyolc területre osztották, amelyek közül valamennyit elektronikus állítóművel szerelték fel. Az üzemi folyamatot, vagyis az új vonalon a vasútüzemet mégis a Madrid—Atocha pályaudvaron üzemelő-irányító központból vezerlik és felügyelik. *A spanyol nagy sebességű AVE-szerelvények a német (DB) vonali vonatbefolyásolási rendszerrel közlekednek.* A jelzőberendezésekért és a telekommunikációs eszközökért az új vasútvonalon a SEL—Alcatel cég vállalt felelősséget.

A Madrid—Sevilla nagy sebességű vonalon, a jobb vonalvezetés révén, lerövidülő távolsággal és az európai közlekedési rendszerhez illeszkedő nagy sebességgel a menetidőt kevesebb mint a felére sikerült csökkenteni. Attól függően, hogy az AVE-szerelvények megállás nélkül közlekednek, vagy a vonalon fekvő Ciudad Real, Puertollano és Cordoba állomásokon megállnak, a menetidő 2 óra 45 perc, illetve 2 óra 55 perc.

Az AVE-szerelvényekben három kocsiosztály található: egyik a turisták számára, a másik a preferáltaknak, és van egy úgynevezett klubosztály, ami a hazai komfortkocsikhoz hasonló, de annál még sokoldalúbb szolgáltatásokat kínál. A menetdíj — amelynek nagysága a napszakoktól is függ — a turistaosztályon a Madrid—Sevilla viszonylatra 6000—8400 peseta (mintegy 100—140 német márka), a klubosztályon pedig 11 800—16 500 peseta (195—275 német márka) volt 1992-ben.

A spanyol AVE-vonatokon a komfortosság gyakorlatilag a francia TGV-szerelvények színvonalának felel meg.

A turistaosztályon a kocsi közepén húzódó közlekedő folyosó két oldalán két-két ülés található. A másik két osztályon a középső közlekedő egyik oldalán egy, a másik oldalán két személy számára van ülőhely.

Az úgynevezett klubosztályon a folyosó egyik oldalán lévő kettős üléseket ajtó nélküli fülkerendszerben alakították ki. A klubosztályon a megváltott menetjegy árába azt is bekalkulálták, hogy *az utasokat a repülőgépek fedélzetén megszokott módon egy menüvel és italokkal is ellátják.* A többi tehát nem a klubosztályon utazó utas, az úgynevezett kávézó- (büfé)-kocsiban — saját költségére — fogyaszthat egyszerűbb elkészítésű ételeket és különböző italokat. A büfékocsiban az utasok azonban a vásárolt ételt, italt állva fogyaszthatják el.

Nem kevés büszkeséggel emlegetik a német vállalatok, hogy a világrekordnak is beillő 33 hónap alatt — amelyből gyakorlatilag csak 24 hónap volt a tiszta kivitelezési idő — a 471 kilométer hosszú, új építésű spanyol vonalat elkészítették és a szerelési munkákat is befejezték. *A Madrid—Sevilla nagy sebességű projekt teljes költsége 7,4 milliárd német márka* (1993. évi induló árfolyamon mintegy 392 milliárd forint) volt, melyből a német részarány 1,5 milliárd márka.

A német ipar a nagy sebességű spanyol AVE-szerelvényekhez 75 villamos mozdonyt is szállított. Ezekből 15 villamos vontatójárművet Németországban gyártottak a müncheni Krauss—Maffei cégnél, melyeket a Siemens cég mint a jövő európai villamos mozdonyát, a váltakozó áramú 25 kV, 50 Hz-es felsővezeték-rendszere és a 3000 volt egyenfeszültségre alkalmas villamos berendezésekkel egyaránt felszerelte. Így a kétáramnemű mozdonyokkal az új vasútvonalon az SNCF vonalaihoz csatlakozás után a francia TGV-k és az AVE-szerelvények egyaránt közlekedhetnek.

Tervezik, hogy a Talgo-vonatoknál is alkalmazni fogják ezeket a mozdonyokat. Ebben az esetben a nyomtávnak megfelelő átalakítható kerékpárokra lesz szükség, hogy a régi, 1668 mm nyomvonalakon a Talgo-szerelvényeket, az új építésű 1435 mm nyomtávolságú vonalakon pedig az AVE nagy sebességű vonatokat is továbbíthassák.

A tervek szerint Córdobán keresztül Malagába, Sevillán keresztül Cadizba és Huelvába is nagy sebességű közlekedési kapcsolatot létesítenek.

Orosz Károly

KANADÁBAN

Kettős konténereket szállító vonatok

Kanadában egyre több konténer a süllyesztett rakfelületű kocsikon, egymásra helyezve folytatja útját a vasúti szállítási rendszerben. Tulajdonképpen a Kanadai Vasutak volt az első vasúttársaság, amely a belföldi kettőskonténer-szállításra szervizhálózatot létesített. A kettőskonténer-szállítás, vagyis az egymásra helyezett, szabványos méretű konténerek vasúti továbbítása csak akkor lehetséges, ha az űrszelvény ezt megengedi. Az nyilvánvaló, hogy a nagy távolságokkal jellemezhető észak-amerikai ország földrajzilag kiválóan alkalmas az új teherszállítási rendszerre. A távolságok lényegesen nagyobbak Kanadában, mint akár Európában is.

Ugyanakkor a kanadai vasúthálózaton kevesebb olyan vasúti műtárgy van, mint a közúti-vasúti keresztezést biztosító létesítmények és alagutak.

Talán még ennél is lényegesen fontosabb, hogy a vonatok továbbításához, a vasútüzem bonyolításához nem alkalmazzák a nálunk megszokott vasúti elektromos felsővezeték-rendszert, mert gyakorlatilag csak dízelvontatás van Kanadában. A kanadai vasúttársaságok arra törekednek, hogy az ország fő vasútvonalain a konténerprofilok szabadságát biztosítsák. Éppen ennek az eredménye, hogy jelenleg a CP-Rail egy projekt keretében az űrszelvény 51 centiméterrel történő megnövelését végzi az egyik kanadai államban: Brit-Kolumbia különböző vasúti alagútjaiban.

A CP-Rail Vasúttársaság 1994-ig megépíti a St. River Clair folyó alatt a 9,5 méter magas második víz alatti alagutat. Ezzel a bonyolult és költséges munkával Sarnia, Ontario, Port Huron és Michigan között szabaddá válik a vasúti pálya a duplakonténeres szállítás részére. Ennek eredményeként Kanada és az Amerikai Egyesült Államok között a Toronto—Chicago vasútvonalon bonyolíthatják a kettőskonténeres teherforgalmat. Eddig ezeket a kocsikat (vonatokat) kompok segítségével kellett átvinni a folyó túlsó partjára, ami költséges és hosszadalmas művelet volt.

A konténerek szállításához Kanadában nemcsak a hagyományos négytengelyes vasúti kocsikat alkalmazzák, hanem újabban a három és öt egységből álló, úgynevezett „Spinecars" és „Five-paks" süllyesztett rakfelületű, kapcsolt vasúti kocsikombinációt is. A „Five-paks" egység például öt szorosan kapcsolt vasúti kocsiegységet tartalmaz. A rakodófelületenként felrakható tömeg 74,3 tonna, és a felrakható konténerek összes hossza mintegy 108 méter.

— orosz —

A VSz pénzsegélyt adott

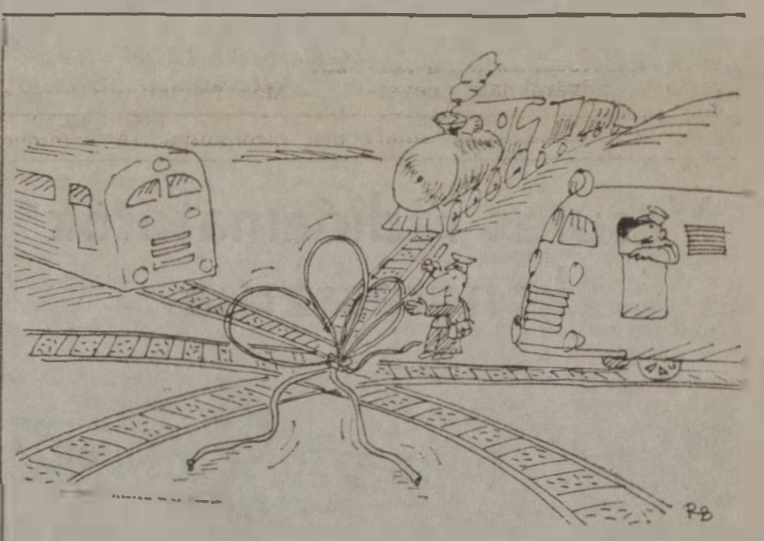
Özvegy, két gyermekkel

Nyugalmat áraszt P. település erdőövezte tanyája, ahol F. J.-né lakik. A szép környezet sem tudja feledtetni velünk azt, hogy miért jöttünk ide, amikor az udvaron gyermekét babusgató, feketébe öltözött törékeny özvegyet meglátjuk. *Győri István*, a VSz alelnöke közli jövetelünk célját. Elmondja, hogy a Vasutasok Szakszervezete tagságának szolidaritásából 50 000 forintot hozott a családnak, persze tudva azt, hogy ezzel a család fájdalmát nem lehet enyhíteni, a hirtelen elvesztett férjet pótolni.

Már lapunkban hírt adtunk arról, hogy F. J. hegesztőt augusztus 26-án halálos üzemi baleset érte. Hátrahagyta 31 éves özvegyét és két kiskorú gyermekét. Az elhalt az eddigi vizsgálatok szerint elsősorban ügybuzgalmának lett az áldozata. Az udvaron minden a kezе munkáját dicséri. Özvegye szerint olyan ember volt, hogy még a lakodalmán sem itta meg a pezsgőt. Hatévi házasságuk alatt vásárolták a több mint egyholdas tanyát. Maguk építették fel családi otthonukat. Befejezése azonban még az özvegyre vár, aki gyeden van és két apró (kettő- és ötéves) gyermeket nevel. A kert és az állatok gondozása is az ő feladata.

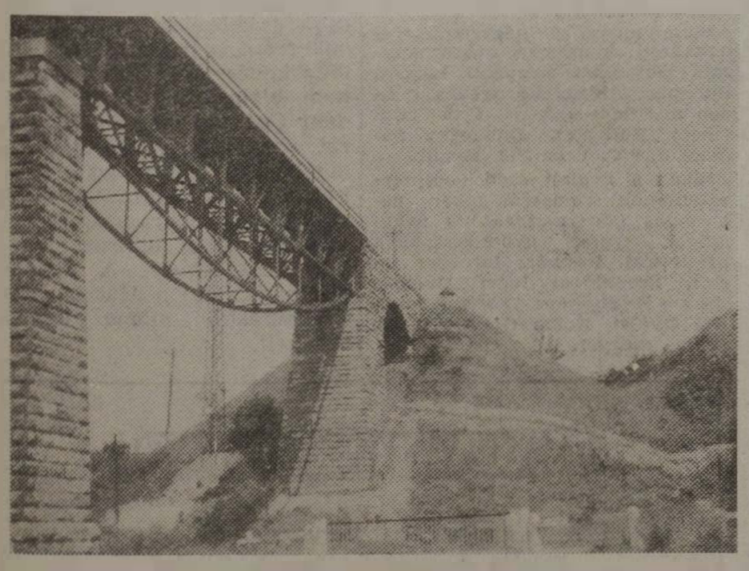
Fel-felszakadnak a könnyei amikor arról beszél, hogy a kisfiú már nem fog emlékezni az edesapjára. Az 5 éves kislány még mindig hazavárja. Az özvegy csak magára számíthat, mert a szülők távol élnek és betegesek. Volt férje munkatársai azonban nem hagyják magára a családot. A vigasztaló szó mindig jólesik. F. J.-né erős akarattal folytatja a ház befejezését, és azt szeretné ha gyermekei ezután sem szenvednének semmiben hiányt.

P. J.



Vasúti csomópont (Rák Béla rajza)

Mi lesz a sorsa?



Bizonytalan jövő elé néz a híres-hírhedt biatorbágyi vasúti viadukt. 1931. szeptember 13-án *Matuska Szilveszter* innen robbantotta le a bécsi gyorsvonatot. A forgalom áterelését követően szomszédságában mozdonypark létrehozását tervezték, ez azonban pénzügyi okokból elmaradt. Az elmúlt húsz év alatt a hídon gyakorlatilag semmilyen karbantartás nem történt, a szerkezet rendkívül rossz állapotba került. Elhangzottak olyan vélemények is, amelyek egyszeri költséggel a lebontás mellett kardoskodtak. A helyzet azért remélhetőleg nem ennyire egyszerű, hiszen — tetszik, nem tetszik — az építmény történelmünk egy darabkája, mint ilyet pedig nem elpusztítani, hanem megóvni kell!

— t. z. —

A parancsmegtagadó

Kántor István, a tatabányai vasútállomás forgalmi szolgálattevője igazán nem panaszkodhat, hogy eseménytelenül telt el eddigi élete.

— Ha nem tapintatlan a kérdés, mi történt a kezeddel?

— 1980-ban Eperjeske rendezőn dolgoztam. Gurításkor egy kocsit nem fogott meg rendesen a vágányfék, kaptam a sarut, rohantam utána, de már nagyon kicsi volt a távolság, a kerék a saru fejéhez csapta a kezemet, három középső ujjam mindjárt ott maradt.

— Az alkalmasságot vizsgáló vasúti orvosok nem gördítettek akadályokat a további pályafutásod elé?

— A baleset után mindjárt lecsoportosítottak, forgalmi munkakörben nem dolgozhattam tovább. Közben megnősültem, Oroszlányba kerültem málházói munkakörbe. Csináltam, csináltam, de soha nem szerettem ezt a munkát, viszsza akartam kerülni a forgalomhoz. Csakhogy egyetlen orvos sem vállalta a felelősséget, hogy visszaminősít első csoportossá. *Végül az igazgatósági főorvos közbenjárására mégiscsak sikerült. Azóta is forgalmi szolgálattevőként dolgozom.*

— Kanyarodjunk vissza a hetvenes évek közepéig. Vasutaztál, vasutaztál, aztán egyszer csak „estve jött a parancsolat, violaszín pecsét alatt..."

— Igen, megkaptam a katonai behívót. Nekem ez egy óriási lelki tusát jelentett. Vallásos családban nőttem föl, édesanyám Jehova tanúi közé tartozott, apám református hiten élt. Nekem kezdettől fogva rokonszenvesebbek voltak édesanyám tanításai, azt is láttam, hogy hitközösségének tagjai egészen más életvitelt folytatnak, mint az egyébb vallások gyakorlói, vagy — talán nem sért senkit a fogalmazás — a hitetlenek. Mi komolyan vesszük Jézus Krisztus egyik első parancsát: *szeresd felebarátodat, mint tenmagadat!* Eme parancsolat alapján pedig nem lehet, hogy fegyvert fogjak talán éppen hittársam ellen. El kellett döntenem, képes vagyok-e kiállni Jehovai tanúi elvei mellett, vagy a könnyebbik utat választva bevonulok. *Nehéz dolog volt a döntés, mert az is írva vagyon: adjátok meg a császárnak, ami a császáré, de adjátok meg Istennek, ami az Istené.* A „császári" törvény pedig úgy szólott, hogy a haza védelme minden magyar állampolgár kötelessége. Hosszas vívódás után én az isteni törvény mellett szavaztam, a behívóparanccsal nem a nyíregyházi fegyházi laktanyában, hanem a debreceni katonai bíróságon jelentkeztem. Ott elmondtam a szolgálatmegtagadás indokait, mire közölték, hogy ebben az esetben le vagyok tartóztatva.

— Gondolom, nem arra számítottál, hogy ezért a lépésedért ott helyben szentté avatnak...

— Nem, pontosan arra számítottam, ami végül is bekövetkezett, *két hét előzetes után két év és tíz hónapot kaptam, amit Baracskán kellett letöltenem.*

— Hogyan telt el az előzetes, majd a kevés híján három év?

— Természetesen megpróbáltak a lelkünkre beszélni, de meg kell mondjam, erőszakot nem tapasztaltam. Ennek ellenére voltak közöttünk akik úgymond jó útra tértek, mert nem bírták elviselni a börtön zártságát. A Bibliát és egyéb vallási irodalmat viszont keményen tiltották, ha valakinél hasonlót találtak, az nem kerülte el a fogdát. Én emiatt egyszer kaptam tíz nap sötétzárkát, de ezt is el lehetett viselni.

— A szabadulást követően rögtön visszavettek a vasútra?

— Minden további nélkül, amiben talán közrejátszott az akkori létszámhiányos helyzet is, no meg az, hogy a régi kollégáim, a főnökeim szerettek velem dolgozni. *Egy pillanatig sem éreztették, hogy börtönviseltként tértem vissza közéjük.*

— Magyarországon a „másság" egyesek szemében büntetendő, de legalábbis útálandó cselekedet, vagy állapot. Soha nem érezted, hogy környezeted vallási meggyőződésed miatt ferde szemmel néz rád, vagy éppen gúnyolódik?

— Szabadulásom után hallottam megjegyzéseket, de igyekeztem magam túltenni rajtuk, nem venni sértésnek a nyilvánvalóan bántó szándékot. Így aztán lassan elhallgattak ezek a hangok.

— A katonai szolgálatmegtagadás abból indult ki, hogy „felebarátaimra nem emelek kezet". Szélsőséges politikai helyzeteket élünk át, amikor minden megtörténhet. Jön az ellenség, megölik a szüleidet, a feleségedet, a gyermekeidet és te mégsem fogsz ellene fegyvert? Hiszen a felebarátság ilyen esetekben azért erősen megkérdőjelezhető.

— Én csak a Bibliára, Jézus Krisztus tanításaira hivatkozhatom: ha megütik az egyik orcádat, tartsd oda a másik feledet is! Azt persze nem tudhatom, hogy konkrét esetben mi volna az emberi reakcióm. A természetes az lenne, ha nem gerjednék haragra, mivel mi hiszünk abban, hogy Jézus ezeréves királyságában feltámadunk, és akkor újra találkozhatom az én elpusztított, megölt családommal. Én tehát nem fogok fegyverrel menni a gyilkosra, legfeljebb is földi törvényekre bízom a földi ítélkezést...

Thorday Zoltán

A BVSC vívói köszöntötték a 80 éves dr. Nedeczky Lászlót

A BVSC vívó szakosztályában, a megalakulás, 1949 óta eltelt csaknem négy és fél évtized alatt nagyon sok alkalom adódott az ünneplésre. A vasutas vívók ugyanis a hazai és a nemzetközi versenyeken — világbajnokságokon, olimpiákon — úgyszólván menetrend szerint „szállították" a bajnoki érmeket. A legnagyobb sikert az 1972. évi Müncheni Nyári Olimpián érték el. A magyar csapatban helyet kapott hat vasutas vívó, *dr. Fenyvesi Csaba, dr. Kamuti Jenő, Kamuti László, Gerevich Pál, Erdős Sándor* és *Bóbis Ildikó*, egyéniben és csapatban három arany-, három ezüst- és egy bronzérmet szerzett. Ez az egyedülálló teljesítmény azt jelentette, hogy Münchenben a BVSC, minden idők legeredményesebb szakosztálya volt.

A bajor fővárosban sikeresen szerepelt vívók már abból a Tanács körúti (ma Károly körút) iskolából kerültek ki, amelynek létrehozása *dr. Nedeczky László*, a szakosztály egykori vezetőjének a nevéhez fűződik. A magyar vívó életben ő volt az első, aki nagy létszámú gyermektanfolyamokat szervezett. A BVSC vívóiskolájában rendszeresen, évről évre 250-300 gyerek ismerkedett meg a vívással.

A szakosztály vezetője az utánpótlás nevelése mellett arra is nagy gondot fordított, hogy a pengeforgatók ne csak a páston, hanem a tanulásban is vigyék valamire. A BVSC-ben alig akadt olyan vívó, aki ne tanult volna valamilyen felsőfokú tanintézetben. Az ismertebb vívók többsége az orvosi és a jogi pályát választotta.

A kivételes szervezőkészséggel és nagy diplomáciai érzékkel, mai szóhasználattal élve: *menedzseri tulajdonságokkal rendelkező Nedeczky dr.*, a szakosztályi élet irányítása mellett számos társadalmi tisztséget töltött be a magyar vívósportban. A hatvanas és a hetvenes években — akkor még jutott pénz a sportra —, a vasutas-szakszervezet sportosztályának megbízásából, mint a vasutas vívók szakfelügyelője, ő szervezte meg az évente megrendezett vasutas bajnokságokat.

A vívószövetségben ma is aktívan tevékenykedik. A Tokaj expressz nemzetközi párbajtőr versenyt is ő —, az idén a 24-et rendezik — jószerével a semmiből indította el. Hogy ebbéli törekvéseit siker koronázta, abban annak is nagy része van, hogy a vasút és a vívószövetség korábbi és mai vezetőiben is megértő támogatókra talált.

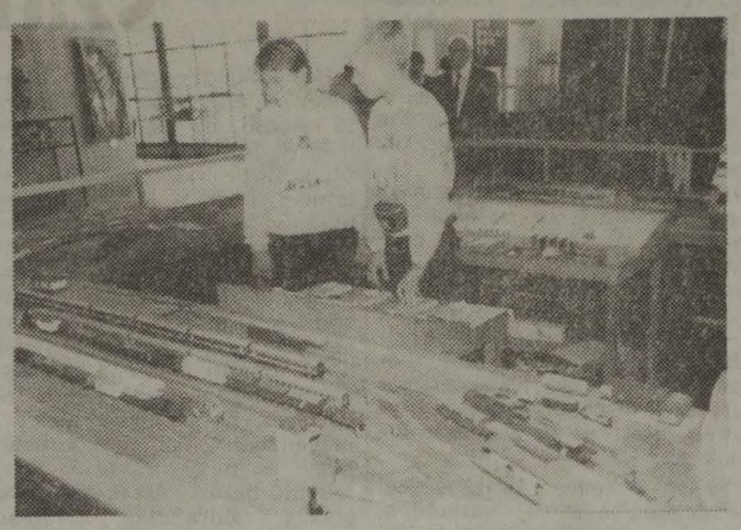
Az utóbbi évtizedben a BVSC vívói kevesebbet hallatnak magukról, mint a szakosztály fénykorában. Az ünneplésre, a bajnokok köszöntésére is ritkábban van alkalom. A régi, jó szokások a névnapok, jeles születésnapok megünneplése azonban nem ment feledésbe. Legutóbb október 4-én volt a vívóteremben meghitt, családias ünnepség. A BVSC vívói a kicsiktől a nagyokig — *egykori szakosztályvezetőjüket, dr. Nedeczky Lászlót köszöntötték 80. születésnapja alkalmából.*

A köszöntők sorát *Kamuti László* szakosztályvezető nyitotta meg. Az edzők nevében *Beliczai Sándor*, a versenyzők képviseletében *Szekeres Pál* gratulált Laci bácsinak. Őket a 86 éves *dr. Bay Béla*, az egykori sikerek kovácsa, a BVSC és a válogatott mestere követte. A vívólányok egy-egy szál rózsával kedveskedtek. Végül a szakosztály ajándékát *Alföldi László*, a szakosztály elnöke adta át.

Visi Ferenc

Október 1-jén nyílt

Nemzetközi vasútmodell-kiállítás a városligeti Repülési Múzeumban



A városligeti Petőfi Csarnok épületében lévő Repülési Múzeumban október 1-jén nyílt meg a *XL. Nemzetközi Vasútmodell Verseny és Kiállítás.* Az eseményt a Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete (MAVOE) valamint a Közlekedési Múzeum szervezte. A kiállítást *Kisteleki Mihály*, a MÁV Rt. Vezérigazgatóság gépészeti főosztályának vezetője nyitotta meg.

Beszédében, egyebek között hangsúlyozta, hogy a MAVOE — amely rendszeresen részt vesz az Európai Vasútmodellezők Szövetségének munkájában — évek óta megrendezi országos bemutatóit és gyakorta szerepel külföldön is. A mostani kiállítás az idén 125 éves Magyar Államvasutak jubileumi megemlékezései záróakkordjának is tekinthető. Hasznosnak tartotta az egészséges versengést, amely lehetőséget biztosít az amatőrtechnika fejlesztésére, a kézügyesség és a szépérzék növelésére, a vasút különféle ágazatainak megszerettetésére. Az itt szerzett tapasztalatok a gyakorlatban is érvényesíthetők.

A kiállításon a hazaiakon kívül cseh, német, orosz, román és szlovák versenyzők alkotásait szemlélhettük meg. A bemutatott tárgyak száma 101. Ezek között szerepelnek gőz-, dízel- és villamosmozdonyok, különböző rendeltetésű vasúti járművek (páncélvonat is), állomásépületek, közúti villamosok, terepasztalok működő szerelvényekkel. Kiemelten emlékeztek meg az idén harmincéves M61-es (NOHAB) és V43-as villanymozdonyokról.

A modelleket előzőleg nemzetközi zsűri bírálta el. A pontozás szigorú szabályok szerint történt a mérethelyesség, a működőképesség és a kivitelezés minősége szempontjából. Az egyes kategóriákban 5 első, 16 második, és 24 harmadik díjat osztottak ki, további négy munkát elismerő oklevéllel jutalmaztak. *Az egyik első helyezést a MÁV 601 sorozatú gőzmozdonya érte el.* Erről a típusról tudni kell, hogy építésének idején Európa legnagyobb szerkocsis gőzmozdonya volt. A MÁV részére 1914—1920 között 60 darab készült. Hármat a Török Keleti Vasútnak gyártottak 1918-ban. (L.: *Mezei István:* Mozdonyok. Műszaki Könyvkiadó, 1986.)

A gazdag anyag alapos megtekintése után alkalmunk nyílott arra, hogy a nemzetközi zsűri elnökétől, *dr. Károly Imrétől* megkérdezzük: hogyan értékelhető a rendezvény színvonala, eredményessége?

— *Előljáróban annyit, hogy mind zsűritársaimban, mind bennem jó benyomást keltett. Elégedett vagyok a sok fáradságot és nagy hozzáértést tükröző tárgyakkal. Nehéz volt az elbírálás, a döntés, de ez mindenkor így volt.* A MAVOE jó úton jár, elképzelése, igyekezete meghozta gyümölcsét. Jellemző, hogy a korábbi versenyeken 15-20 magyar résztvevő volt, most 58-cal találkozhattunk. Rendkívül örömteljes, hogy egyre több a fiatal modellező, akik a szabadidő tartalmas eltöltését biztosító foglalatosságnak ezt a módját választják. Állandóan bővül azok száma, akik a csúcstechnológia alkalmazására törekednek. Ez a műanyag- és fémöntésben, a rézlemezek maratásában nyilvánul meg elsősorban — fejezte be válaszát a zsűri elnöke.

Említésre érdemes és tiszteletre méltó, hogy az egyik vitrin a magyar vasútmodellezés néhány közelmúltban elhunyt eredményes művelőjéről emlékezik meg. Itt kell utalnunk arra, hogy a Közlekedési Múzeum járműmodell-gyűjteménye világhírű.

Egyébként a kiállítást — amelynek megnyitásakor alkalmi postabélyegzőt használtak — október 17-ig látogathatják az érdeklődők. Bizonyára élményekben gazdagodva térnek vissza otthonukba.

Horváth Károly

Wartburg a vagonok között

Próbakatasztrófa Szentesen

Katasztrófaelhárítási és mentési gyakorlatot szervezett a szentesi tűzoltóság október 5-én a MÁV, a rendőrség a mentőszolgálat és honvédség közreműködésével.

A baleset az Ipartelepi út és a Téglagyár út kereszteződésében lévő közúti-vasúti átjáróban történt. A fénysorompó tilos jelzése előtt áthaladásra várakozó Wartburg személygépkocsiba hátulról beleszaladt egy teherfurgon, és a személygépkocsit az időközben odaérkező tehervonat két vagonja közé lökte. A Barkas az ütközéstől a töltés melletti árokba borult. A gépkocsiban ülők közül egy személy meghalt, kettő súlyos, életveszélyes, egy pedig könnyebb sérülést szenvedett.

A mentést végző szakembereknek 40 perc állt a rendelkezésükre, hogy feladataikat végrehajtsák.

Az ütközést észlelő vonat vezetője, *Baranyai István* a pálya melletti telefonhoz szaladt és máris jelentette Szentesnek a történteket. Két perc múlva szirénázva két mentő érkezett a helyszínre és azonnal megkezdték a sérültek ellátását. Rövid időn belül a helyszínen voltak a tűzoltók és a rendőrség is. A tűzoltók riasztották a MÁV műszaki mentőit, akik 5-6 percen belül megérkeztek.

A gyakorlat befejezése után *dr. Gáti Zoltán* tűzoltó alezredes, a Csongrád megyei tűzoltóparancsnokság tűzoltási és mentési osztályvezetője így összegezte a látottakat.

— *A gyakorlat célja az volt, hogy a résztvevők megismerjék egymás képességeit. Ez sikerült, amit a látottak igazoltak. Jól együttműködtek a különböző szervezetek, mindenki ismerte teendőit.*

A legnagyobb gondot az érintett szervek közötti lassú és nehézkes információáramlás jelentette. Már pedig ilyen esetekben perceken múlhat egy-egy ember élete. Továbbá időveszteséget okozott az az engedélyeztetési procedúra is, mellyel a mentéshez szükséges darut a honvédségtől megkapták.

Az alezredes elismerően nyilatkozott a MÁV műszakiak gyors munkájáról is.

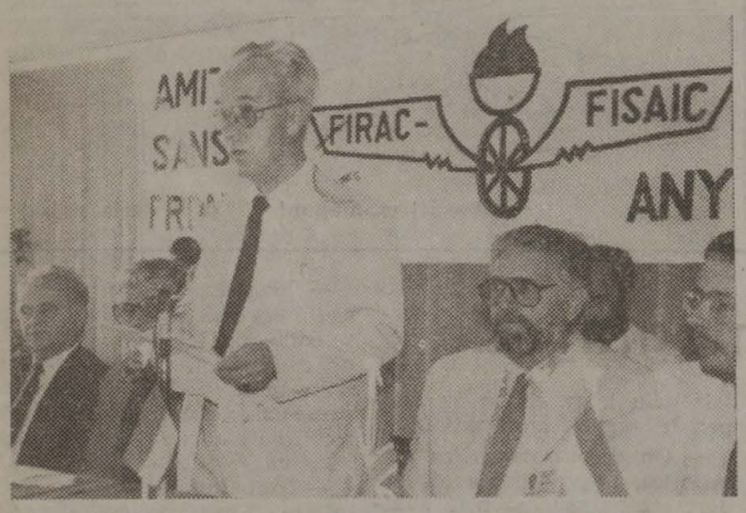
G. J.

Nomád táborozók

A miskolci Vörösmarty Művelődési Ház évek óta szervez nyári nomád sátortáborozást felső tagozatos gyerekek részére. Barátnőmmel együtt én is résztvevője voltam az idei tábornak. A régi ismerősök mellett — akikkel évek óta együtt táborozok — új barátnőkkel és barátokkal ismerkedtem meg, hiszen budapesti, szerencsi, balmazújvárosi vasutasgyerekek is Szentléleken töltöttek egy hetet. Sokáig emlékezetesek maradnak számunkra az ott töltött napok, a sátorozás öröme, az éjszakai túrázás, a barlanglátogatások, a diszkó, az „esőt űző" tábortüzek és a nagynagy beszélgetések *Tirpák Zsolttal* és *Katona Attila* táborvezetőkkel. Reméljük, hogy jövőre ismét találkozunk majd Szentléleken.

A 36 táborozó nevében:
Medgyesi Anett,
Miskolc

Vasutas rádióamatőrök kongresszusa



A megnyitó ünnepség elnöksége

A középkorú mozilátogatók még emlékeznek egy francia filmre, melyben egy halászhajón súlyos mérgezésben szenvedő kisfiú életét a rádióamatőrök segítségével, nemzetközi összefogással megmentik.

Ennek a világszerte népszerű, és hasznos mozgalomnak 170 képviselője találkozott Budapesten, szeptember 24—25-én, a vasutas rádióamatőrök nemzetközi kongresszusán. A Hotel Rózsadomb szálloda halljában örömmel szóríthattak kezet egymással a vasutas rádióamatőrök, akik eddig csak az éter hullámain találkoztak egymással. Az esemény házigazdája *Pallos György*, a VSz alelnöke, a FISAIC elnökségi tagja volt.

Dr. Ferenczy Imre, a FIRAC magyar nemzeti csoportjának elnöke üdvözölte a résztvevőket, majd átadta a szót *Wilhelm Roer* úrnak, a nemzetközi szövetség elnökének, aki többek között elmondotta, hogy az amatőr mozgalom általános gondja a rendelkezésükre álló hullámsávok folyamatos csökkenése. A magyar vasutas rádióamatőrök ötévi tagság után rendezhették ezt a nemzetközi kongresszust, amely önmagában is elismerése a magyar rádióamatőrök tevékenységének. A résztvevők szeptember 25-én egy közös balatoni kiránduláson búcsúztak egymástól. Jövőre Németország lesz házigazdája a kongresszusnak.

Kép és szöveg: **Tüttő Tibor**

Dzsúdóbajnokság Miskolcon

Miskolcon, a városi sportcsarnokban rendezték meg az idei felnőtt I. osztályú női és férfi egyéni dzsúdóbajnokságot, amely egyben az utolsó nagy erőpróbának számított a hamiltoni (Kanada) világbajnokságra utazó válogatottaknak, míg a juniorok számára Eb-válogatót is jelentett. Így a sérüléséből alig felépült *Hajtós Bertalan* kivételével lényegében a teljes hazai élmezőny tatamira lépett. S a házigazda MVSC — a város vezetésének támogatásával — meg is tett mindent a verseny színvonalához méltó lebonyolításért. Olyannyira, hogy még a szakemberek közül is sokan felvetették: ilyen feltételek között akár az Európa-bajnokság megrendezését is megpályázhatnák.

A vasutas sportolók közül *Vészi Klára* (Pécsi VSK) érte el a legszebb sikert — bajnoki aranyérmet nyert a 48 kilogrammos hölgyek között. S a második legjobb teljesítményt szintén női versenyző, *Ballér Barbara* (Szentesi VSC) produkálta: ezüstérmes lett az 56 kilogrammos súlycsoportban.

Bronzérmet nyertek: *Illyés Miklós* (MVSC, 65 kg), *Bíró Tamás* (Ceglédi VSC, 65 kg), *Csoma Gábor* (MVSC, +95 kg), *Virág Mónika* (MVSC, +72 kg). Negyedik helyen végzett: *Csermely Edit* (MVSC, 72 kg). Ötödik lett: *Heidrich Balázs* (MVSC, 78 kg), *Tóth Zoltán* (Szentesi VSC, 86 kg), *Szigetvári Zsolt* (PVSK, +95 kg), *Fekete Mónika* (Szentesi VSC, +72 kg) és *Vandróczki Katalin* (MVSC, +72 kg).

Büki Péter

Vasutas Kupát nyertek

Nyolc csapat részvételével rendezték meg a VIII. országos Vasutas Vándorkupa horgászversenyt a halasi Sóstón. A Kiskunhalasi MÁV Rt. Lokomotív HE csapata ezúttal harmadszor bizonyult legjobbnak, s így végleg elnyerte a Vasutas Kupát. A második helyen Nyíregyháza, a harmadikon Mezőtúr vasutas csapata végzett.

ALAPÍTVÁNY

A MÁV nevelőotthont és óvodát működtető alapítványt hozott létre a „Vasutasgyermekekért" névvel anyagi nehézségei miatt. A kaposvári önkormányzat az alapítványt megbízta a nevelőotthoni és óvodai közfeladatok ellátásával.

Lakáscsere

Elcserélném 47 négyzetméteres, 2 szoba összkomfortos MÁV-lakásomat 1 szoba komfortos (lehetőleg gázfűtéses) lakásra (önkormányzati is lehet) MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: **Nyíri Ildikó** 1062 Budapest, Bulcsú u. 4. fszt. 5.

Elcserélném kettő szoba, fürdőszoba, összkomfortos tiszafüredi szolgálati lakásomat hasonló szolgálati lakásra Füzesabony, Eger, Kál-Kápolna vagy környékére. Érdeklődni lehet: 03/19-30, vagy 03/18-86-os üzemi telefonszámokon.

Eladó Budapesttől 70 kilométerre Tápiószelén 3 szobás családi ház, vagy elcserélhető budapesti lakásra. (Ipari áram, zárt kert, gáz, telefon befizetve). Érdeklődni lehet: 8—16 óráig a 19-77/313-as üzemi telefonszámon. Este a 121-4719-es városi telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII., Szigony utcai 2 szoba összkomfortos, telefonos önkormányzati lakásomat nagyobb önkormányzati lakásra (külső kerület vagy Pest környéke előnyben). Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Eladom ceglédi 50 négyzetméteres, 2 szoba összkomfortos öröklakásomat. Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Elcserélném 49 négyzetméteres budapesti, komfortos önkormányzati lakásomat nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén, minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Budapest, Diószeghy Sámuel u. 9/C. I. em. 12. Ispán.

Eladó a gyulaji erdő vadrezervátumának szomszédságában, panorámás környezetben 460 négyszögöl szőlő, gyümölcsfákkal, présházzal. Irányár: 100 ezer forint. Érdeklődni lehet levélben vagy személyesen: **Faragó János** 7227 Gyulaj, Dózsa György u. 52. (Tolna megye).

Elcserélném várpalotai, központi helyen lévő komfortos, napos (nem panel) magasföldszinti, önkormányzati lakásom budapesti MÁV lakásra. Érdeklődni lehet: esténként a 135-7500-as telefonszámon, vagy levélben: Ercsényi 1119 Budapest, Fehérvári út 46. III. em. 3.

Elcserélném budapesti 46 négyzetméteres, komfortos szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, hasonló vagy kisebb önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet: **Guzina Gyula** 132-9759, 131-3132 telefonszámokon.

Eladó üdülőkörzetben, Budapesttől 60 km-re, Tass központjában, másfél szobás, komfortos, kertes családi ház, állattenyésztésre alkalmas melléképületekkel. Irányár: 950 ezer forint. Érdeklődni lehet: munkanapokon a 06/76-351-758-as telefonszámon, **Molnárnénál.**

Répakampány

Az elmúlt évekhez hasonlóan az idén is szeptember 20-án indult a répakampány a Hatvani Cukorgyárban. Vasúton és közúton megindult a cukorrépa beszállítása. Az idén kevés a répatermés, ezért nem biztos, hogy a Mátravidéki Cukorgyárak selypi gyárát üzemeltetik. Előreláthatólag hatvan napig tart a kampány. Vasúton mintegy 184 ezer tonna répára számítanak, közúton pedig 76 ezer tonna vár beszállításra. A gyár a kampány idején Hatvan vasútállomástól kilenc embert igényelt.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 142-0551, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti, a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6515. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

ÁRA: 5 Ft.

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. NOVEMBER 2.

Csökkentek a teljesítmények, halmozódnak a veszteségek

A MÁV Rt. pénzügyi-gazdasági lehetőségei, foglalkoztatási és bérintézkedési terve

A MÁV a lecsökkent áruszállítási teljesítmények miatt az 1992. évet *11 116 millió forint veszteséggel zárta,* a pénzforgalmi hiányt rövid lejáratú hitelfelvétellel pótolta.

Az 1993. évre elfogadott terv — amely az 1992. évi teljesítmények gyakorlatilag változatlan szintjével számolt — a nullszaldós gazdálkodást célozta meg. *Ez a terv kiindulásában tartalmazta a kormány 10,2 milliárd forintos és a MÁV 10 milliárd forintos veszteségcsökkentő intézkedését.*

A szállítási teljesítmények azonban a belgazdasági teljesítmények visszaesése, a nyugat-európai országok recessziója és a kelet-európai országok elmélyült gazdasági válsága következtében váratlanul gyorsan csökkentek. *A várható áruszállítási teljesítmény 42,8 millió tonna, az eredetileg tervezett 51,3 millió árutonna helyett.*

A teljesítménykiesés következtében az áruszállítási bevételek lecsökkentek, az ebből előállott pénzforgalmi hiányt a tervezettnél több hitelfelvétellel kellett pótolni, aminek kamatterhe tovább rontja a gazdasági eredményt.

Az 1993. évi veszteség várható nagysága a fentiek következtében 16,3 milliárd forint. A veszteség 88,5 milliárd forint költség, valamint 72,6 milliárd forint bevétel egyenlegeként áll elő.

E bevételekből 13,6 milliárd forint a költségvetési hozzájárulás:

— *fogyasztói árkiegészítés 6,1 milliárd forint,*

— *termelési árkiegészítés 4 milliárd forint,*

— *bérek támogatása 2,7 milliárd forint,*

— *végkielégítés finanszírozása 0,8 milliárd forint.*

A fentieken túl a kormány a pályaberuházásokhoz 4,2 milliárd forintot biztosított.

A hitelkonszolidációra vonatkozó tárgyalások folyamatban vannak. A hitelkonszolidáció realizálása esetén is fennmarad még 42,3 milliárd forint rövid lejáratú kötelezettség a veszteség és a befagyott követelésállomány miatti pénzforgalmi hiány következtében.

Ezekkel a kötelezettségekkel 1994-ben is számolni kell a MÁV pénzgazdálkodásában.

A kötelezettségek közül főbb tartozások az alábbiak:

— *az üzemanyag-szállítóknak 1,5 milliárd forint,*

— *az anyagszállítóknak és MÁV kft.-knek 7 milliárd forint,*

— *a társadalombiztosításnak 15,9 milliárd forint,*

— *APEH-nak és VPOP-nak 1,9 milliárd forint.*

Az 1994. évi tervkoncepció a személyszállítási teljesítmények további visszaesésével számol a tendenciák alapján. Az előirányzott teljesítmény 148 millió utas és 8077 millió utas-km.

Az áruszállítási teljesítményeknél az 1993. évben bekövetkezett nagy visszaesés után csak kisebb mértékben prognosztizál további csökkenést a MÁV. Az áruszállítási teljesítmény 1994. évi előirányzata 40,8 millió árutonna és 6903 millió á/t/km.

A várható bevétel, a fentiek alapján, 65 milliárd forint, a költségelőirányzat 93,3 milliárd forint, vagyis az *1994. évi veszteség 28,3 milliárd forint.*

A veszteség az 1993. évhez viszonyítva 12 milliárd forinttal emelkedik, az alábbi főbb okok miatt:

— A személyszállítás bevétele a kisebb teljesítmény folytán csökken, menetdíjemeléssel nem lehet számolni a fizetőképes keresletre való tekintettel, *így a bevételkiesés 1,2 milliárd forint.*

— A költségeknél átlagosan 10 százalék termelői árváltozással számol a tervkoncepció, amelynek az árhatás költségnövelő vonzata *2,7 milliárd forint.*

— Lízingszerződések alapján bekövetkező költségtöbblet *1,7 milliárd forint.*

— Karbantartás valumennövelése *1,4 milliárd forint.*

— Kamatköltség többlete *1,5 milliárd forint.*

AZ 1994. ÉVI FOGLALKOZTATÁSI ÉS BÉRINTÉZKEDÉSEK TERVE.

Foglalkoztatási terv

A Magyar Államvasutak Rt. 1994—96. évi üzleti tervében lefektetett alapelvek szerint a foglalkoztatás fő követelménye a vasút teljesítményéhez racionálisan igazodó személyzet biztosítása minden tevékenységi szinten.

A fentiekből következik, hogy az 1994. évre a munkaerő-gazdálkodási feladatok a várható teljesítményekre alapozva, azok összetétele alapján határozhatók meg. A már ismert döntések, a prognózisok és a prognosztizálható intézkedések alapján olyan következtetések vonhatók le, mely szerint a MÁV Rt. működéséhez szükséges létszámnak folyamatosan tovább kell csökkennie. A termelékenységet mutató számadatok elemzéséből látható, hogy az alaptevékenység teljes munkaidőben foglalkoztatott létszámára vetítve a képzett tonnakilométer 1989-től folyamatosan csökkent. Ennek oka, hogy 1992-ig a teljesítménycsökkenés meghaladta a létszámcsökkenés mértékét, az élőmunka-ráfordítás tendenciája kedvezőtlen volt. Ez indokolja azt a célkitűzést, hogy *a prognosztizált teljesítménycsökkenéshez hasonlóan csökkentsük az élőmunka-ráfordítást.*

A MÁV Rt. gazdálkodási helyzetének javításához tehát követelmény a hatékonyság, az élőmunka-ráfordítás további romlásának megakadályozása.

A vállalati szintű számításokat az egyes szakszolgálatok feladatainak ellátást befolyásoló műszaki-technikai, szervezeti szabályozási adottságokra, valamint a tervezett

(Folytatás a 3. oldalon.)

A kollektív szerződés tervezetét érdeksértőnek tartja a VSz

Nem engedjük elvenni, amit már kivívtunk!

A Magyar Államvasutak Rt. Vezérigazgatósága október 14-én átadta a MÁV Kollektív Szerződés 1994. évi tervezetét, a foglalkoztatásra és a bérintézkedésekre vonatkozó javaslatokkal együtt. A Vasutasok Szakszervezete aznap éppen ülésező Országos Választmánya a lapunkban teljes terjedelmében közölt javaslatcsomagot — első olvasatra — érdeksértőnek minősítette. A minősítés bizvást kijelenthető, többszöri elolvasás és tanulmányozás után is megalapozott, bátran kiegészíthető azzal, hogy a tervezetben megvalósuló direkt és burkolt szabályok olyan jelentős jövedelemcsökkentést tartalmaznak — főleg a nem nappalos munkarendben foglalkoztatottak számára (mintegy 36 ezer fő) —, amely egyszerűen elfogadhatatlan. Érthetetlen a munkáltatói magatartás. Pontosan azok jövedelmét tervezi jelentősen csökkenteni, akiktől egyébként a legtöbbet követeli, akiknek munkakörülményei az átlagosnál lényegesen rosszabbak.

Szakszervezetünk az október 20-i tárgyaláson kijelentette, nem tartjuk elfogadható tárgyalási alapnak a munkáltató tervezetét, mi a jelenleg hatályos kollektív szerződés hatályának meghosszabbításáról kívánuk tárgyalni, annak szükséges pontosító, az alkalmazás egységesítését szolgáló módosításáról. Ettől függetlenül az átadott tervezetet nem lehet úgy tekinteni, mintha nem lenne.

A munkavállalóknak elemi joga, hogy megtudják, mire mondta az őket képviselő Vasutasok Szakszervezete országos választmánya, hogy alapvetően érdeksértő, és hogy elfogadhatatlan.

Mivel a tervezet igen terjedelmes, ezért a teljesség igénye nélkül összeállítottam egy ünnepinek nem nevezhető csokrot állításaink bizonyságaként.

Feltétlen először említendő a tervezet 15. §-ában foglalt szabályozás, amely az MT 96. §-ához kapcsolódóan felsorolja azokat az eseményeket, melyek bekövetkezésekor a munkáltató jogosult a rendkívüli felmondás jogát gyakorolni. E szabályozás a ma hatályos kollektív szerződés (továbbiakban: KSZ) 74. §-ában található. A jelenlegi szabályozás a Munka Törvénykönyvével összhangban meghatározza a nem vitatható rendkívüli felmondási okokat. A munkáltatói tervezet pedig úgy fordítható le, hogy a ma is hatályos szabályok mellett — ezeken túlmenően — *egyéb okok* miatt is gyakorolható a rendkívüli felmondás. (Szabadon választottá nyilvánítottak a kötelező gyakorlatok). Az új szabály amellett, hogy antihumánus, jogbizonytalanságot okozna, ellentétes a Munka Törvénykönyvében foglaltakkal is.

Ha egy vasutas a mai foglalkoztatási biztonság (ami a bizonytalanságtól alig különböztethető meg — legalábbis a munkáltatói szándék szerint) mellett arra vetemedik, hogy önként rendes felmondással megszünteti MÁV munkaviszonyát, vagy ha létszámcsökkentés esetén nem fogad el (bármely) más munkakört, amit neki volt szíves a munkáltató felajánlani, arra menthetetlenül lesújt a tervezet 15. §-a.

Az ugyanis azt tartalmazza, hogy az előbb említett esetek során a munkaviszony megszűnése a munkavállaló hibájából következett be, ezért három évig alkalmazására nem kerülhet sor.

Bizonyára nála jobb munkaerő a más munkáltatótól elbocsátott, vagy más munkáltatónál felmondott, gyakorlattal, szakismerettel nem rendelkező állampolgár. Rájuk ugyanez a tiltás nem vonatkozik, ők nem bűnösök, nem kitaszítottak. Az abszurditást fokozza, hogy e szabályozás címe: **„Előnyben részesítés a munkaviszony létesítésénél".** (Ha ez előnyös elbírálás, akkor jöjjön inkább a fokozott hátrány!)

Nem csekély figyelmet fordít a tervezet a munkaidőalap minél hatékonyabb kihasználására. Alacsonyabb szakmai szinttel bíró munkáltatók a cél érdekében arra vetemednek, hogy szervezési intézkedésekkel biztosítsák a folyamatos munkáltatást, a munkaidő egésze alatt. Erre inspirálja őket a Munka Törvénykönyve is, amely 150. §-ban azt mondja (rövidítve), hogyha a munkavállalót nem látják el munkával (állásidő) vagy átmenetileg az előírtnál rövidebb munkaidőben (részmunkaidő) foglalkoztatják, úgy őt a kiesett időre személyi alapbére megilleti. No a MÁV ennél dörzsöltebb, ezen időket egyszerűen nem tekinti munkaidőnek, így szabadulván alapbér-fizetési kötelezettségétől, megtoldva azzal, hogy megteremti a feltételeit annak, hogy készenléti jelleg címén a napi kötelező munkaidőt akár 12 órás mértékig felemelje. Nézzük sorjában, mit mond a tervezet e kérdéskörökben.

Készenléti jellegű az a munkakör, amelyben a munkaidő kihasználtsága, állandó jelleggel (egy naptári év vagy egy menetrendi időszak alatt) az 50%-ot nem éri el.

(Tervezet 16. § 3. pont.) Az ügy jelentős szépséghibája, hogy a leterheltségre irányuló felmérés, szakmailag felkészült munkaidő elemzésre képes szakértők részvételével a MÁV-nál, az egész hálózatot tekintve, évek óta nem készült. A menetrendváltozások pedig az utóbbi három év ez irányú eseményeit tekintve mind időben, mind tartalmukban kiszámíthatatlanok. Feltétlen hangsúlyozandó az a tény, hogy e szabályozás elsősorban a kisforgalmú állomásfőnökségek dolgozóira vonatkoztatható, akiknek a bértarifa az alacsonyabb intenzitású végzésüket 20-30 százalékkal alacsonyabb bérek alkalmazásával már kellően ellentételezte.

Ugyanezen munkavállalói körben fejti ki hatását legmarkánsabban az a tervezett módosítás (24. §), mely az osztott munkaidőre vonatkozik. A ma hatályos szabályozás szerint osztott munkaidő alkalmazása minimum 4 óra és 6 óra munkaidő megszakítást tesz lehetővé, illetve szükségeltet. Az új szabály már 2 órás munkaidő-megszakítást is lehetővé tesz (kellő szervezéssel ennyi már csak csak összejön egy éjszakás szolgálatban).

Ha a munkaidő-megszakítás időtartama a munkavállaló, a munkáltató rendelkezése alapján, szolgálati helyén köteles eltölteni, erre az időre a munkahelyi készenlétre járó díjazás illeti meg.

Érdemes e szabálynál egy kicsit hosszabban elidőzni. Ha a szegény vasutasnak nincs módja (mert hogy hova menjen, sétálni a mezőre?) a 2 órára, vagy maximum 6 órára hazamenni és visszatérni, úgy a munkáltató nem rendel el semmit, a dolgozó ingyen (és örülve annak, hogy nem zavarják ki az esőre), a szolgálati helyén marad, őrzi a MÁV értékeit, meg a sajátját, esetleg felveszi a telefont, esetleg fűti a szolgálati helyiséget — szóval valahogy elboldogul. Ha viszont fennáll a veszélye, hogy eltekeregne az eszemadta, akkor el kell rendelni, hogy maradjon — és kész. Illetve nem egészen, mai szabályaink szerint ez esetben alapbére 50%-a illeti meg a dolgozót, az új szabály ezt a túlzó mértéket 35%-ra csökkenti, amely mérték a munkahelyi készenléti díjazással egyezik meg.

Persze az igazi készenlétnek pihenési (alvási) lehetőséget is biztosítanak, de nem csekély díjazás fejében. Az

(Folytatás a 6. oldalon.)

A MÁV Rt. Vezérigazgatóság épületének főbejáratánál lévő vasutasmártírok emléktáblájánál október 23-án koszorúzási ünnepséget rendeztek. Az 1956. évi forradalomról Csárádi János vezérigazgató és Rajka Zsolt közlekedési, hírközlési, távközlési és vízügyi minisztériumi államtitkár emlékezett meg, majd koszorúzásra került sor. A VSz koszorúját Papp Pál elnök helyezte el

(Tüttő Tibor felv.)

A MOL Rt. megrendelésére

Tartálykocsikat gyárt a fehérvári Vagon Kft.

A MÁV volt járműjavítói közül az év elejétől a székesfehérvári is társasági formában. *MÁV Vagon Kft.* néven működik. Profilja szerteágazó. Fő megrendelői a Dunaújvárosi Vasmű Acélművek Kft.-je, a BKV, a Ganz-Hunslet és a MOL Rt. és különböző magánfuvarozó cégek.

Vasúti tartálykocsikból egy-egy szériát már korábban is gyártottak. *Az idén a MOL Rt. megrendelésére* — referenciaként — *öt tartálykocsit gyártanak.* A 80 köbméteres, 90 tonna összsúlyú kocsik, amelyeket a nagykanizsai DKG-East céggel közösen készítenek, a nyugat-európai igényeknek is megfelelnek. A kft. vezetői abban reménykednek, hogy a MÁV, amelynek tehervagonparkja rég megérett a selejtezésre, szintén vásárol majd ezekből a korszerű tartálykocsikból.

Az év eddig eltelt időszakában, pontosabban a háromnegyed év tükrében, kedvezően alakult a kft. helyzete. Megrendelésük van, likviditási gondjaik nincsenek. A társasággá történt alakuláskor erősen megcsappant létszám is megváltozott. Az elmúlt hónapokban az alkalmazottak számát hússzal növelték. S az évi mérleg is jól alakul. A kft. vezetői szerény eredményre számítanak.

— vf —

A Vasutasok Szakszervezete választási szabályzata

A választások elvei:

A Vasutasok Szakszervezete, mint országos — ágazati feladatokat is ellátó —, szakmai szakszervezet, alapvető célja és feladata, hogy

— tevékenységével elősegítse az alapszervezetekbe tömörült szakszervezeti tagság élet- és munkakörülményeinek javítását, érdekei képviseletét és érvényesítését,

— elismertesse a vasút és vasúti tevékenységgel összefüggő gazdasági társaságoknál, egyesületeknél, intézményeknél, alapítványoknál végzett munka, társadalmi helyét és szerepét,

— teremtse meg a VSz-hez tartozó munkavállalók, nyugdíjasok és munkanélkülivé váltak érdekvédelmének egységét,

— segítse elő a VSz szervezeti keretein belül kialakult eszmei, politikai, világnézeti tömörülések, platformok megjelenését.

A szakszervezeti mozgalom legjobb hagyományainak szellemében, feladatának tekinti tagsága, valamint a tényleges és nyugdíjas társadalmi rétegek valósághű tájékoztatását.

Tagja a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének, de célazonosság esetén, együttműködik más, a szövetséghez nem tartozó szakszervezeti tömörüléssel is.

A munkavállalók hatékonyabb érdekvédelme céljából együttműködik az üzemi-, közalkalmazotti tanácsokkal (megbízottakkal).

Alapvető feladatának ellátása, működőképességének javítása céljából, olyan szervezetet alakít ki és működtet, amelyben a tagság érdekeinek megjelenítése és érvényesítése a a leghatékonyabb.

Az egységes szakszervezet működésének alapvető feltétele, a tagság érdekeit figyelembe vevő célok és feladatok következetes meghatározása és végrehajtása, minden szinten.

A Vasutasok Szakszervezete XIII. kongresszusát megelőzően, az alapszervezeteknél a tagság szándékával és aktív közreműködésével kell létrehozni, megerősíteni, a különböző testületeket, megválasztani a szakszervezeti tisztségviselőket.

Azoknál az alapszervezeteknél, ahol 1993. évben — vagy a szervezeti átalakulás után — teljes körű szakszervezeti választások voltak —, a tagság véleményének figyelembe vételével — nem szükséges új választásokat tartani, a kongresszusi küldöttek megválasztását kivéve (amennyiben kaptak keretet).

A szakszervezeti testületek létrehozásánál figyelembe kell venni a szakmai, területi, valamint a munkahelyi szerveződési formát, a szakszervezeti jogosítványokat és döntési pontokat.

A hatékony működés érdekében a „tisztújítás" során célszerű törekedni az eredményes munkát végző, választott tisztségviselők, továbbá az üzemi- és közalkalmazotti választások során, a tagság bizalmát élvező, a feladatok ellátására alkalmas és azt vállaló VSz-tagok jelölésére.

Az alapszervezetek működési lehetőségük figyelembevételével, a VSz választási szabályzata, valamint a szervezeti felépítésre vonatkozó ajánlás figyelembevételével, saját hatáskörben alakítják ki szervezeti felépítésüket, határoznak a szakszervezeti csoportok, a szakmai tagozatok, réteg- és munkabizottságok létrehozásáról, azok létszámáról, a tisztségviselők köréről.

A választási szabályzat előírásait, a VSz valamennyi szervezeténél be kell tartani.

A több mint 40 ezer — szakszervezetünkhöz tartozó — vasutas-nyugdíjas, választásra történő mozgósításáról és a tisztségviselők választásáról, a sajátosságok figyelembevételével, az országos nyugdíjastagozat dönt.

A választás szabályai

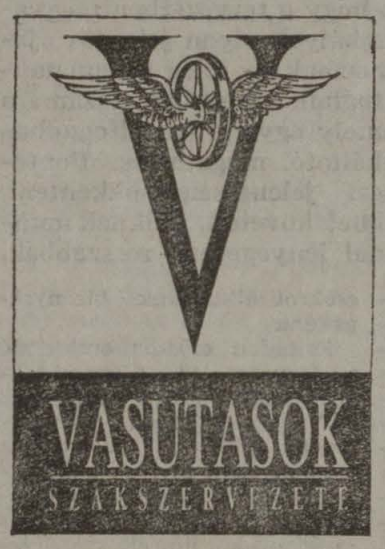
Választók köre:

A Vasutasok Szakszervezete, valamennyi tagja választhat közvetlen vagy küldöttei útján.

A választás módjáról — közvetlen vagy közvetett, egyfordulós, többfordulós — a tagság dönt.

Választhatók köre:

a) Bármely tag választható, bármely tisztségre (kivétel lásd b. pontban leírtakat), amennyiben nyilatkozik a jelölés elfogadásáról.



b) Nem választható szakszervezeti tisztségbe az a tag, aki más szakszervezetnek illetve szakszervezeteknek is tagja, továbbá az a szakszervezeti tag, akinél az „összeférhetetlenség" esete áll fenn.

c) Országos vezető testületbe történő megválaszthatóság további feltétele, legalább egyéves vasutas-szakszervezeti tagság.

Határozatképesség.

Közvetlen választás esetén:

— egyfordulós választás (összevont taggyűlésen), amennyiben a szavazásra jogosultak, legalább kétharmada a választói értekezleten megjelent (igazoltan, valamint tartósan távol lévőket, nem kell beleszámítani.)

— többfordulós választás, amennyiben a választásra jogosultak legalább kétharmada leadta szavazatát.

Közvetett választás esetén (küldöttértekezleten):

— amennyiben a megválasztott küldöttek, legalább kétharmada megjelent a választói értekezleten.

Amennyiben a választói értekezlet nem határozatképes, úgy azt 14 napon belül meg kell ismételni. Megismételt, összevont taggyűlés esetén elegendő, az 50 százalék plusz egy fő megjelenési arány.

A jelölés módja:

A választásokat a Vasutasok Szakszervezete, valamennyi szintjén, jelölőmunkának kell megelőznie.

Ezt a munkát a taggyűlés, illetve vezető testületek által megválasztott jelölőbizottság — jelölő személy végzi, a jóváhagyott szervezeti felépítés, illetve a létrehozandó testületek összetételének megfelelően.

A jelölőbizottság választásának időpontját úgy kell ütemezni, hogy legyen elegendő idő a tagsággal történő elbeszélgetésre és a munkát a választói értekezlet előtt, legalább 10 nappal be tudja fejezni. (A jelöltek névsorát ugyanis 10 nappal a választás előtt ki kell függeszteni), a szervezet működési területén.

A jelölőbizottság köteles a jelölni kívánt szakszervezeti taggal elbeszélgetni és írásban nyilatkoztatni arról, hogy a választhatóság feltételeinek megfelel és vállalja a jelölést.

Alapszervezeteknél csak az a dolgozó jelölhető, illetve választható meg, aki az adott alapszervezet létszámába tartozik.

A választói értekezleten a jelölést végző személy előterjesztése alapján, egyszerű szótöbbséggel döntenek arról, hogy a jelöltek felkerüljenek a szavazólapra.

Név és funkció szerint kell javaslatot tenni:

alapszervezeti és középszintű választáson:

— szakszervezeti csoport vezetője, helyettese,

— főbizalmi, helyettese,

— az alapszervezet (középszerv) titkára,

— az alapszervezet (középszerv) elnöke,

— a pénzügyi ellenőrzőbizottság elnöke,

— etikai bizottság vezetője (amennyiben létrehozzák),

— szakmai tagozat vezetője,

— kongresszusi, területi, szakági küldöttek jelölésekor, kongresszuson az elfogadott alapszabály szerint.

A jelölést követően a szavazati jogú résztvevőknek lehetőségük van további jelölésre.

A jelöltek ebben az esetben is akkor kerülnek fel a szavazólapra, ha az egyszerű többséget megkapták.

Az ily módon jelöltek nevét a javaslat elhangzásának sorrendjében kell megszavaztatni és a szavazólapra felvenni.

Amennyiben az előzetesen elkészített jelölőlistához képest nincs változás, egyszerű többséggel hozott döntés alapján, a jelölőlap szavazólapként felhasználható.

A szavazás formái:

— nyílt szavazás,

— titkos szavazás.

Nyílt szavazás:

a) Közvetlen és egyfordulós választás esetén:

Amennyiben nincs többesjelölés, a szavazati jogú résztvevők egyszerű, 2/3-os többséggel dönthetnek a nyílt szavazás mellett. (A szavazás formájáról a jelölést követően kell dönteni.)

b) *Közvetett választás esetén:*

Csak alapszervezeti szinten 1. pontban leírtak szerint.

A javaslatot a levezető elnök (vagy a jelölést végző személy) terjeszti elő.

Megválasztottnak az tekinthető, aki a szavaztok több mint felét megkapta.

Titkos szavazás:

Titkos szavazással történik a választás:

— kongresszuson,

— középszintű választásokon,

és minden olyan esetben, ha többes jelölés van.

Fentieken túl, titkos szavazással kell választani, ha a résztvevők, nem a nyílt szavazás mellett foglalnak állást. (Lásd az a) pontot.)

Titkos szavazás módja:

Ha a szavazólapon nincs többes jelölés, a titkos szavazás során, a szavazóknak jogukban áll:

— a szavazólapot változatlanul hagyni,

— bárkinek a nevét kihúzni és helyébe más nevet beírni vagy a szavazólapon bárkinek a nevét kihúzni. Ez esetben a szavazólapon kevesebb név szerepel, a megválasztandók számánál.

Ha a szavazólapon egy tisztségre, tagságra több név szerepel, a szavazóknak a titkos szavazás során;

— a szavazólapon az elfogadott létszámnak megfelelően a felesleges nevet (neveket), ki kell húzni,

— ezenfelül, jogukban áll bárkinek a nevét kihúzni, helyette más nevét beírni vagy bárkinek a nevét úgy kihúzni, hogy helyette nem írnak be más nevet a szavazólapra.

Megválasztottnak az tekinthető:

— név és tisztségre történő jelölés esetén:

aki a szavazatok legalább 50 százalékát, plusz egy fő szavazatát megkapta,

— testületi tagok (listás jelölés) esetén:

aki a legtöbb, de minimum a szavazatok 50 százalékát, plusz egy fő szavazatát megkapta.

Szavategyenlőség esetén:

az érintettekre vonatkozóan, meg kell ismételni a választást, mely a megjelent küldöttek kétharmadának döntése alapján, nyílt szavazással is történhet.

Érvénytelen az a szavazólap, amelyről nem derül ki egyértelműen a szavazó szándéka; ilyen például, ha

— a meghatározott létszámnál több név szerepel rajta,

— összefirkálták, összetépték vagy más módon felismerhetetlenné tették.

Amennyiben az érvénytelen szavazatok száma meghaladja a szavazatok felét, úgy a szavazást, a helyszínen, de legkésőbb 14 napon belül meg kell ismételni.

(Többfordulós választás esetén, a szavazatok összeszámlálását követő, 14 napon belül.)

A szavazás eredményét a szavazatszedő bizottság elnöke ismerteti és azt a választói értekezlet jegyzőkönyvében többfordulós választás esetén, külön a választásról készített jegyzőkönyvben rögzíteni kell. A szavazólapokat a szavazatszedő bizottság 30 napig, kifogás esetén a kifogás elbírálásáig köteles megőrizni.

A választás eredményét, az adott szervezet működési területén nyilvánosságra kell hozni.

A választás elveinek, szabályainak megsértése esetén, a választók 30 napon belül kifogást emelhetnek, a felsőbb szervnél, mely döntéséről, 30 napon belül köteles írásban értesíteni a kifogást kezdeményezőt (kezdeményezőket).

Kongresszus esetén, az 1989 IV. tv. Egyesülési Törvény 10. paragrafus 1. pont szerint.

A megválasztott tisztségviselők mandátuma, a megbízatás időtartamára (választási ciklus) érvényes.

Megbízás megszűnik:

— az időtartam lejártával,

— lemondással (lásd 1. számú melléklet),

— visszahívással, (lásd 1. számú melléklet),

— a tisztség megszűnésével (például szervezeti változás),

— a tisztségviselő szakszervezeti tagsága a testület működési területén megszűnik,

— összeférhetetlenség esetén (lásd 1. számú melléklet).

Választási ciklusban megüresedett tisztség pótlása:

— kooptálással,

— választással történhet.

Megüresedett tisztség, kooptálással történő pótlására, csak a választott tisztségviselők egyharmadának arányában van lehetőség. Amennyiben ennél nagyobb arányú (a választási ciklusban) a megüresedett tisztségviselői helyek száma, új választást kell kiírni.

A kooptálással történő cserét is utólag jóvá kell hagynia a kooptálást követő taggyűlésnek, illetve küldöttértekezletnek.

Ütem- és feladatterv

az 1993/94. évi szakszervezeti választásokra

A Vasutasok Szakszervezete 1990. május 29-én, 30-án tartotta XII. kongresszusát.

A hatályos alapszabály értelmében a VSz négy évente tartja soros kongresszusát, melyet alapszervezeti választásoknak kell megelőznie.

Tekintettel arra, hogy a megválasztott tisztségviselők mandátuma a következő teljes körű választásokig tart, az 1993/94. évi választások előkészítése és lebonyolítása értelemszerűen a jelenleg funkcionáló tisztségviselők, (testületek) feladata.

Fentiek figyelembevételével a szakszervezeti választásokat az alábbi ütemezés szerint kell megtartani.

I. A VÁLASZTÁSOK IDŐRENDI ÜTEMEZÉSE

Alapszervezeti választások: 1993. október 25.—1993. december 20.

Felelősek: az alapszervezetek vezetői, a területileg illetékes középszervek, a VSz szervezeti és szervezési ügycsoportja, a középszervhez nem tartozó alapszervezeteknél.

VSz XIII. kongresszusa: 1994. március 31-ig.

Felelősek: a VSz elnöke.
a VSz alelnökei,
a Vasutasok Szakszervezete Országos Választmánya.

Középszervi választások: (a XIII. kongresszuson elfogadott alapszabállyal, illetve kongresszusi határozattal összhangban) 1994. április 30-ig.

Felelősek: A VSz — XIII. kongresszuson választott — vezető tisztségviselői, középszervi titkárok, szakágak vezetői.

II. FELADATTERV

1. Választások ütem- és feladattervének elkészítése, beterjesztése a területi és tagozati tanács, majd az országos választmány részére: *jóváhagyásra.*

2. Vasutasok Szakszervezete választási szabályzatának elkészítése, beterjesztése a területi és tagozati tanács, majd az országos választmány részére: *jóváhagyásra.*

3. Javaslatkészítés a kongresszusi küldöttek számára, delegálásuk módjára, beterjesztése a területi és tagozati tanács, majd az országos választmány részére: *jóváhagyásra.*

Határidő: anyagok elkészítésére: 1993. október 5., megtárgyalásra: 1993. október 14.

Felelős: Pallos György alelnök.

4. Vasutasok Szakszervezete programtervezete (tagsági vitára).

Határidő: elkészítésre: 1993. október 5. területi és tagozati tanács, majd országos választmány ülésére: 1993. október 14.

Felelős: Papp Pál elnök.

5. Vasutasok Szakszervezete alapszabály-tervezet (tagsági vitára)

Határidő: elkészítésre: 1993. október 6., területi és tagozati tanács, majd országos választmány ülésére: 1993. október 14.

Felelős: Pallos György alelnök.

6. Tisztségviselők felkészítése a választási munkára.

Határidő: 1993. október 30.

Felelős: Pallos György alelnök, területi tagozati tanács tagjai.

7. Területi és tagozati tanács, országos választmány:

— jóváhagyja a kongresszusi előterjesztéseket:

— beszámoló,

— alapszabály-tervezet,

— tagdíjmegosztás új rendje, (tervezet),

— kongresszusi határozattervezeteket,

— megbízza a kongresszuson közreműködő személyeket és bizottságokat,

— meghatározza a kongresszus időpontját és a meghívottak körét,

— javaslatot tesz a kongresszus napirendjére.

Határidő: területi és tagozati tanács: 1994. február 10., országos választmány 1994. február 20.

Az országos választmány tagjainak feladata (a fentieken túl).

Aktív részvétel a választások előkészítésében, folyamatos segítségnyújtás — a helyszínen is —, a választások szabályossága, „tisztasága" céljából.

A középszerv vezetőinek feladata:

— A választások beindítása előtt össztitkári értekezleten:

— tisztségviselők felkészítésében való aktív közreműködés (feltételek biztosítása),

— kongresszusi küldöttek keretszámának alapszervezetekre történő leosztása,

— az alapszervezetek választási ütemtervének begyűjtése,

— ütemterv készítése az alapszervezeti választások helyszíni segítésére,

— az ütemtervek 1 példányának a VSz szervezeti és szervezési ügycsoportja részére történő megküldése.

Határidő: 1993. november 15.

— Az alapszervezeti választói értekezletek jegyzőkönyvének, az alapszabály, valamint a programtervezetről kialakított testületi állásfoglalásoknak, valamint a kongresszusi küldöttek adatlapjainak és a nyilatkozatok begyűjtése, megküldése a VSz szervezeti és szervezési ügycsoport részére.

Határidő: 1994. január 10.

Az alapszervezetek feladata:

— A választások előkészítése és lebonyolítása, a VSz választási szabályzata szerint.

— A választás ütemtervének megküldése a területileg illetékes középszerv részére (a középszerv által meghatározott határidőre)

A választások után:

— a választási értekezlet jegyzőkönyvének, az alapszabály, valamint a programtervezetről — a tagsági vita alapján — kialakított állásfoglalásoknak, valamint a kongresszusi küldöttek adatlapjainak megküldése a területileg illetékes középszervek részére (a középszerv által meghatározott határidőre).

Vasutasok Szakszervezete munkaszervezetének feladata:

— A kongresszusi dokumentumok, és a választásokkal összefüggő szabályzatok, írásos anyagok elkészítése,

— a kongresszust előkészítő testületi ülések szervezése,

— a kongresszus feltételeinek biztosítása,

— a tisztségviselők felkészítésében való részvétel,

— a választói értekezletek előkészítéséhez, megtartásához (elvi) segítségadás.

Budapest, 1993. október 4.

Csökkentek a teljesítmények, halmozódnak a veszteségek

A MÁV Rt. pénzügyi-gazdasági lehetőségei, foglalkoztatási és bérintézkedési terve

(Folytatás az 1. oldalról.)

átalakításokra épülő létszámtervezés alapozta meg. *Mivel az 1994. évi gazdálkodási körülmények munkaerő-megtakarítást eredményező műszaki fejlesztésre nem adnak lehetőséget, a szakszolgálati létszámterveket a jelenlegi helyzet alapulvételével kellett elkészíteni.* A munkaerőtervek a működőképességhez még éppen elégséges létszám figyelembevételével készültek. A szakszolgálatok 1994. évi feladatainak ellátásához szükséges teljes munkaidős létszám — a fentiek figyelembevételével — 70 000 fő.

A folyó évi várható adatokhoz viszonyítva ez — éves átlagban — 7370 (9,53 százalékos) csökkenést jelent. Ahhoz, hogy éves átlagban a jelzett létszám teljesüljön, az 1994. XII. havi létszámnak 69 515 óra főre kell csökkennie, és mintegy 8484 fő munkaviszonyának kell különböző jogcímeken megszűnnie, figyelemmel a tervszerű munkaerő-utánpótlásra, a pályakezdő szakemberek alkalmazására és a szükséges minőségi cserékre is. Ez utóbbiak realizálása 2075 újfelvételes dolgozó felvételét indokolja, melyet kizárólag pályakezdő szakemberek alkalmazásával tervezünk megoldani.

Az 1994. évi létszámterv számol:

— az óvodák, bölcsődék, nevelőotthonok és a zenekari főnökség alapítvány formájában történő működtetésével,

— a pályafenntartási szakszolgálat két egységének gazdasági társaságba történő kivitelével,

— az anyaggazdálkodási tevékenység racionalizálásának számított eredményével,

— Záhony Gépesített Rakodási Főnöksége gazdasági társaságba történő kivitelével.

További tartaléka a munkaerőtervnek a belső átcsoportosítás lehetősége. Elsősorban a forgalmi igények által indokoltnál nagyobb létszámú mozdonyvezető munkakör és a forgalmi munkakörök *(forgalmi utazó, váltókezelő, forgalmi szolgálattevő)* közötti átcsoportosítás lehetőségével kell felszámolni ez utóbbi területen még tapasztalható túlórafelhasználást. A számításba jöhető létszám 100-150 fő.

A JÖVŐ ÉVI BÉRINTÉZKEDÉSEK LEHETŐSÉGEI

Az előterjesztés első részében bemutatott üzleti terv meghatározó paraméterei azt eredményezik, hogy az 1994. már a harmadik olyan év, amely komoly veszteséggel zárul, s az így halmozott veszteség rendezésére reális alternatíva nincs. Ebből következően a vállalat helyzete jelentősen meghatározta a jövő évi bérintézkedés lehetőségeit.

Az 1994. évi bértömeg terv — *24 655 millió forint* —, amely 700 millió forinttal (az 1993. április 1-jei bérfejlesztés áthúzódó hatásával) haladja meg a bázisszintet.

A bértömegen belül az 1994. évre tervezett létszámcsökkenés, privatizálás, társasági kiválás — 7370 — *felszabaduló bére képezi a jövő évi bérintézkedések forrását. Ennek összege 2261 millió forint, így az áthúzódó hatással együtt rendelkezésre álló forrás 2961 millió forint.*

A bérintézkedés keretéből kell biztosítani:

a) Az 1993. április 1-jei bérfejlesztés áthúzódó hatását, ennek bértömege 700 millió forint, amely az átlagbért 3,26 százalékkal növeli;

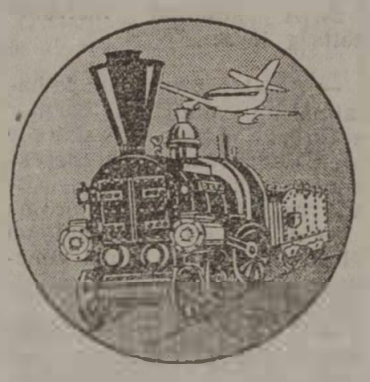
b) A bértarifa-rendszerben a szolgálati idő növekedéséhez bértételemelés kapcsolódik, nevezetesen 3 évenként 1 bértétel.

Ez a soros előlépés a jövő évben várhatóan a rendszer hatálya alá tartozók közül, *mintegy 13-14 000 főt érint.* Tartalmazza a bérrendszer továbbá a soronkívüli előléptetés intézményét, amely a besorolt létszám 1 százaléka, mintegy 700 fő lehet.

A bértarifarendszerrel összefüggő soros és soron kívüli előrelépések bérigénye *122 millió forint.*

c) A bértarifarendszer folyamatos karbantartásának szükségességét is számításba kell venni. *A tervezett módosítások bérigénye 212 millió forint,* amely számításba vehető módosítások bérkihatását tartalmazza.

d) A rendelkezésre álló keretből bérnövelésre fordítható 1807 millió forint, amely tartalmazza az alapbérnövelést és annak változó illetményekre gyakorolt hatását. Tisztán alapbér növelésére fordítható 1446 millió forint. Ebből a ke-



retből az 1993. évi várható átlagos alapbérhez viszonyítva 9,3 százalékos növekedés biztosítható. Az alapbérnövelés lehetőségét elhelyezve a jelenleg hatályos tarifarendszerben, azt jelenti, hogy a jelenlegi 82,4 százalékos tarifa minimum 6 százalékkal növelhető, azaz 88,4 százalék körüli minimális tarifaérték határozható meg.

e) Az alapbérnöveléssel összefüggésben — a kollektív szerződés tervezett módosítását figyelembevéve — a 13. havi alapbér növekménye 120 millió forinttal terheli a bérintézkedések keretét.

A bérintézkedési lehetőségek együttesen 13,8 százalékos mértékű átlagbér-növekedést eredményeznek.

Az 1993. év gazdasági eredményeinek ismerete és az 1994. évre elfogadott üzleti terv képezheti a bérfejlesztési intézkedések konkrét javaslatának alapját.

A felvázolt lehetőségen túl — más bérfejlesztési forrás hiányában —, ebben a gazdálkodási helyzetben felelősséggel, nagyobb mértékű bérfejlesztésre javaslatot tenni nem lehet.

Az összeállítás I. fejezetében körvonalazottakkal, valamint az új Munka Törvénykönyvében foglaltakra tekintettel az 1994. évi kollektív szerződés megkötésénél a munkáltató az alábbi változásokat tartja szükségesnek:

1. A kollektív szerződést kötő felek közötti kapcsolatrendszer fejezet

— a KSz (és a szerves részét képező szakági és helyi függelékek) megkötésének alanyai meghatározása, különös tekintettel a szakszervezeti oldalt érintő Mt. 33. paragrafusra. A KSz-szel kapcsolatos jog (megkötés, módosítás) első lépcsőként valamennyi szakszervezetet megilleti, az együttes joggyakorlás lehetetlensége esetén, az Mt. 29. paragrafusa szerint reprezentatív szakszervezetek kötik (és módosítják) a KSz-t (és a függeléket),

— a tárgyi és infrastrukturális támogatások KSz-ben történő rögzítése (eddig külön megállapodás rendezte a kérdést),

— a szakszervezeti tisztségviselőket megillető munkaidőkedvezmény igénybevételének korrekt, és a KSz egyéb rendelkezéseihez is igazodó szabályozása (a taglétszám hiteles közlése, az igénybevétel bejelentésének határideje stb.).

MUNKAVISZONY FEJEZET

— a munkavállalói jogellenes munkaviszony megszüntetés következményeinek rögzítése (háromévi alkalmazási tilalom, fokozott kártérítési felelősség),

— próbaidő kikötése,

— a munkaviszonyban töltött idő meghatározása (joghézagpótló-rendelkezés),

— a vállalati végkielégítés (illetőleg a jelenlegi úgynevezett kedvezménymegváltás) megszüntetése. A végkielégítést kizárólag a törvényi szabályozás szerint kell megállapítani,

— az eddigi taxáció helyett, a KSz a munkáltatói rendkívüli felmondás eseteinek csak egyes körét tartalmazza [lehetetlen az Mt. 96. paragrafus (1) bek. eseteit felsorolni, illetőleg célszerűtlen az eseteket a KSz-ben zártkörűen rögzíteni!].

MUNKAIDŐ FEJEZET

— a munkaidőkeret-képzés, valamint a munkaidő-beosztás szabályainak pontosítása, rugalmasabbá tétele (többhavi munkaidőkeret-képzés lehetősége, a munkaszüneti nap miatti munkaidő-csökkentés pontosítása, előkészítő és befejező munkák körének rögzítése, a munkakör készenléti jellegének meghatározása stb.),

— a produktív és improduktív idők éles elhatárolása, az improduktív idők díjazásának csökkentése (várakozási idő, osztott munkaidő stb.),

— a részmunkaidős foglalkoztatás lehetőségének és díjazásának meghatározása (a csökkenés mértékével arányos bér, különös tekintettel a foglalkoztatási törvényben rögzített visszatérítési lehetőségre),

— a kényszerszabadságolás és a szerződéses különmunka megszüntetése (tekintettel az illetékes szervek ezekkel kapcsolatos jelzéseire),

— a rendkívüli munkaidők mértékének évi 200 órában történő meghatározása (tekintettel az Mt. alapján megnövelt szabadidőkre, illetőleg a munkaidő kógens szabályaira).

A MUNKA DÍJAZÁSA FEJEZET

— az úgynevezett egyéb pótlék megszüntetése (a betanítást végzők pótlékai),

— a bérpótlékok mértékének csökkentése, illetőleg a törvényi szinttel való azonossága,

— túlmunka törvényi szinten (50 százalék),

— munkahelyi készenlét 35 százalék (a korábbi 50 százalék helyett),

— a műszakpótlék a törvényi szinten (20 és 40 százalék),

— jegyeladási jutalék csökkentése az áfa mértékével,

— a „13. havi fizetés" a gazdasági eredménytől függ, illetőleg (ha a kifizetés lehetséges) a szabályozás csak a ténylegesen munkában töltött időt veszi figyelembe.

SZOCIÁLIS ÉS JÓLÉTI JUTTATÁSOK FEJEZET

— az ellátásfajták változatlansága mellett jelentősen nő a térítési díjak mértéke; az önköltségre történő ráállás, különös tekintettel az adójogszabályok változására, (a vállalat által nyújtott kedvezmény adókulcsa 44 százalék!).

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK RT.

Nem tartható tovább

Túlzott áldozatvállalás ellentételezés nélkül

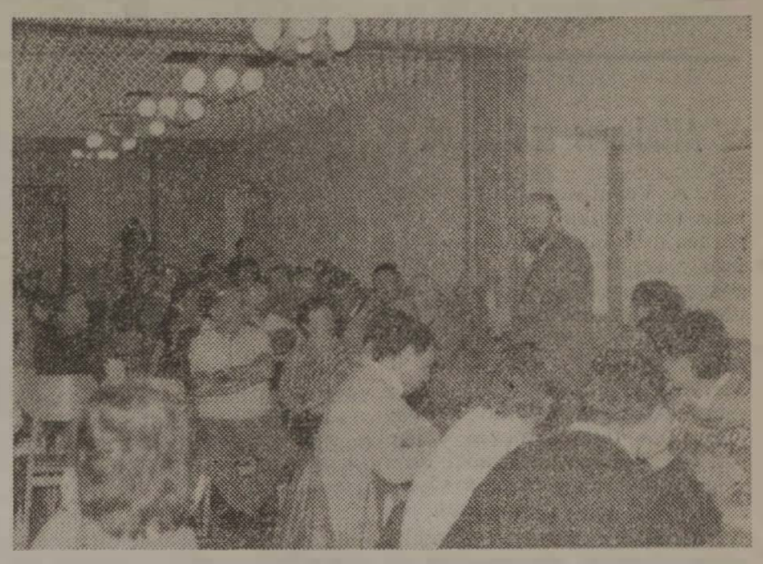
Szakszervezeti fórum a Nyugati pályaudvaron

A Nyugati pályaudvaron mintegy kétszáz fős hallgatóság előtt tartotta meg előadását *Papp Pál,* a VSz elnöke. Bevezetőjében drámai képet festett a vasút helyzetéről. Többek között elmondta, hogy a jelenlegi katasztrofális helyzet az önfinanszírozó vasút koncepciójából adódik. Az ez évi deficit 13 milliárd forint, de a sajtóban már elhangzott 16 milliárdos tétel is. Ugyanakkor, ha lépést akarunk tartani a nyugat-európai vasutakkal, ahhoz mintegy 240 milliárd forint beruházásra lenne szükség. Ezzel szemben az áll, hogy a pálya 40 százalékán sebességkorlátozás lesz érvényben a jövő évtől. A járműpark állapota szintén kritikán aluli.

Ezek együttesen mind olyan súlyos problémák, amelyeket önerőből megoldani képtelenség. Éppen ezért értelmetlen és céltalan olyan áldozatot hozni, mint a létszámleépítés, a kollektív szerződés megnyirbálása és a bérfejlesztés visszafogása. A MÁV Rt. tervei között szerepel, hogy az 1994. évi átlagos állományi létszám 70 ezer lesz a jelenlegi 75.5 ezerrel szemben. Ennek értelme erősen megkérdőjelezhető, hiszen például, ha elbocsátanak 3000 dolgozót, akkor az 1,5 milliárd bérmegtakarítást eredményezne évente. *Ezzel szemben például az új spanyol kocsik behozatalát ugyanekkora vámtétel terheli, amit még nem tudni, hogy ki fog megfizetni.*

A létszámleépítésen felül a vasutasság számára további megszorító intézkedéseket is kilátásba helyeztek. Ilyenek: a szociális juttatások szűkítése, a műszaki és túlórapótlék, valamint egyéb juttatások megnyirbálása. Az pedig egyenesen felháborító, hogy a 13. havi fizetést a MÁV gazdasági eredményétől tegyék függővé, ami köztudomásúlag jövőre is negatív lesz. Ezek ismeretében — *Papp Pál* kijelentette: — az, hogy a vasúton megosztott érdekképviseletek működnek, csak a munkáltatónak jó, illetve azoknak, akiknek ehhez személyes érdekük fűződik. Az érdekérvényesítés csak egységben lehet hatékony, mert ha erőinket felaprózzuk, akkor az egyes munkavállalói csoportokat ki lehet játszani egymás ellen.

A szünetben megkérdeztük a VSz elnökétől: *lesz-e sztrájk?*



— Hogy lesz-e, az azon múlik, hogyan alakulnak a létszám és bér ügyében a munkáltatói álláspontok. Azt azonban előre kell bocsátanom, hogy sztrájkolni senki sem jókedvében szokott, éppen ezért ezzel az eszközzel nagyon megfontoltan kell bánni, már csak azért is, mert a jelenlegi politikai szituáció bonyolultabb, mint az egy-két évvel ezelőtti. *Sajnos, lehetőségként nem hagyható el, hogy egy ilyen akcióra erővel válaszolnak.* Az olyan precedens sem szívesen látott dolog hogy valamiben sztrájk nyomására kelljen engedni. E megfontolások ellenére is úgy gondolom, ha bárki túlzott áldozatokat vár a dolgozóktól, és ennek ellentételezése minimális, akkor maga a vasutasság fogja eldönteni, hogy ezt tudomásul veszi-e vagy sem.

A sztrájk csak akkor lehet eredményes, ha olyat tudunk kicsikarni, amire a másik félnek van lehetősége, csak azt nem akarja megtenni. Fontos az is, hogy eredményes sztrájkot csak úgy lehet megtartani, hogy az a közvélemény szimpátiáját elnyerje, egyébként nehéz sikerre vinni a megmozdulást.

Az egyik bizalmi megkérdezte az elnöktől, hogy mi a VSz álláspontja a MÁV egészségügyi helyzetéről, majd megjegyezte: abban a MÁV-kórházban a vasutasok pénze fekszik, amit igazságtalan lenne, ha mindenki igénybe vehetne. Egy másik felszólaló így fogalmazott:

— *Most mondja meg valaki, hogy akkor, amikor egy egyszerű vasutas keres tizenötezer forintot, ezzel szemben az ÁV Rt.-nél felvesznek 60 millió végkielégítést, akkor miért ne sztrájkoljon?*

Papp Pál válaszában kitért arra, hogy az aláírásokat továbbra is gyűjtik a MÁV-egészségügy megtartása érdekében. Ez azért fontos, mert a jól felszerelt MÁV-egészségügyet valószínű, hogy a jobb jövedelmi pozíciókkal rendelkező állampolgárok vennék igénybe, és a vasutasok háttérbe szorulhatnak.

A második kérdésre elmondta, hogy valóban irritálják az embereket az ehhez hasonló ügyek, de sztrájkolni céltalanul akkor sem lehet. Vannak olyan kérdések, amelyek nem tűrnek halasztást. Ilyen például a bértáblázat rugalmasabbá tétele. Megfontolandónak nevezte hogy a bértarifa alkalmazkodjon a munkaerőpiac regionális eltéréseihez, és hogy a bértarifában az időarányos növekedés ne lineáris, hanem a kezdeti szakaszban progresszív legyen.

A továbbiakban leszögezte, hogy a tárgyalásokra azt az elképzelést viszik, hogy 9000 forintos minimálbérrel álljunk rá a 100 százalékos tarifaértékre. A kollektív szerződésnél alapvető követelménynek tekinti a jelenleg hatályos KSz meghosszabbítást.

A fórum délután folytatta munkáját. Ekkor *Varga Gyuláné,* a VSz Nyugati pályaudvari szervezetének titkára ismertette a szakszervezeti választásokra való felkészülési teendőket.

Tonzor Péter

A címzett ismeretlen...

Vasúti kocsikban tárolják a veszélyes hulladékot

A Bács-Kiskun megyei Kecel nevét igazából az elmúlt hetekben ismerhette meg az ország. Történt ugyanis, hogy a vasútállomással szomszédos Borker Kft. nagy mennyiségű „mosószert" vett át bértárolásra egy másik, környékbeli káeftétől. Egy napon aztán megdöbbenve tapasztalták, hogy a krómacél tartály falát a belétöltött anyag átrágta. Nosza, hamar átszivattyúzták az egészet egy másik tartályba, ám a dolog nem hagyta nyugodni a kft. vezetőit. Közben a környezetvédők is tudomást szereztek a „balesetről", próbálták fölvenni a kapcsolatot a megbízó káeftével, az azonban szőrén-szálán eltűnt, akár sohasem lett volna.

— Érkezett-e valamikor vasúton hasonló szállítmány Kecelre? — kérdezem *Pásztor Gábor* állomásfőnököt.

— Nincs tudomásom róla, ezek valószínűleg kamionnal léptek be az országba, szabályosnak tűnő papírokkal. A kilyukadt tartályból a kétes anyagot ugyan átfejtették, ám félő volt, hogy a második tartály is az első sorsára jut majd. Ekkor merült föl az az ötlet, hogy az ismeretlen, ám annál veszélyesebb folyadékot speciális vasúti kocsikban tárolják a visszaszállításig. Piroska gyártelepről meg is érkeztek a kénsavszállító tartályok, ám kiderült, hogy e nevenincs anyag tárolására alkalmatlanok. Így aztán egy borsodi vegyi üzemből hoztak nyolc tartálykocsit, ebből öt rakott most is ott áll a Borker Kft. iparvágányán.

— Tudnak-e valamit az eddigi vizsgálatok eredményéről? Mégis, mi lehet ez a titokzatos „lé"?

— Azt már megállapították, hogy van benne kénsav, sósav és kőolajszármazékok, de hogy végül is az egész milyen célt szolgál, mire használatos, azt nem tudták kideríteni. Többek között ezért is nem lehet földadni vasúti fuvarozásra. Azt is hallottam, hogy már folynak a tárgyalások az anyag Németországba való visszavitelére, de a németek szerint az illető kft. tőlük ezt megvásárolta, a továbbiakban semmi közük hozzá.

— Milyen mennyiségről van szó?

— Mivel még a fajsúly sem ismeretes, csak saccolni lehet: úgy kétszáz tonna körül lett átfejtve vasúti kocsikba. További gond, hogy ha egyszer földadásra kerülnek, le sem tudjuk mérni, mivel a mi mérlegünk nem alkalmas négytengelyes kocsik „mázsálására", a vonalon pedig tengelynyomás korlátozás van érvényben, tehát a tartályokat mindenképpen túlsúlyosként kell kezelni.

— Ha a krómacél lemezt egy anyag elkorrodálja, mi a biztosíték arra nézve, hogy a vasúti tartálykocsi ellenállóbb? Őrzi, ellenőrzi valaki ezeket a kocsikat?

— Az öt tartálykocsit a „Borker" kapun, kerítésen belül tárolja, a napi ellenőrzés is az ő feladatuk. Hogy mikor távozik Kecelről ez a nagyon is kellemetlen „vendég"? Legalább tíz oka van, amiért nem tudjuk útnak indítani, abból az egyik az, hogy fogalmunk sincs kinek a címére lehetne földadni.

(Thorday)

A Vasutasok Szakszervezete alapszabály-tervezete

Általános szabályok

1. A Vasutasok Szakszervezete (továbbiakban: VSz) országos működésű ágazati, szakmai szakszervezet. Nyitott a szervezethez csatlakozni kívánó szakszervezetek, alapszervezetek és természetes személyek előtt. A VSz ellátja a MÁV Rt.-nél a vállalati szakszervezeti feladatokat is, továbbá — felhatalmazás alapján — a kivált gazdasági társaságoknál gyakorolja a szakszervezeti jogosítványokat.

2. Önálló jogi személy, amely az önkéntesség elve alapján az alábbi munkáltatóknál, illetve munkavállalóknál látja el az érdekvédelmi feladatokat:
— a Magyar Államvasutak Rt., a Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút Rt. és
— más vasutak,
— a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság,
— a vasutas biztosítók,
— az Önkéntes Támogatási Alap,
— a Közlekedési Múzeum,
— a vasutas intézmények és egyesületek,
— a Vasutasok Szakszervezete alkalmazottai,
— a vasúthoz kapcsolódó tevékenységet ellátó vállalkozások, egyesületek, alapítványok, költségvetési intézmények,
— a fentiekből kivált gazdasági társaságok munkavállalói,
— a vasúti jellegű, oktatási intézmények oktatói, hallgatói,
— a felsorolt intézmények nyugdíjasai, valamint
— a fenti munkáltatóknál önhibájukon kívül munkanélkülivé vált VSz-tagok.

3. A VSz tagjainak képviseletét önállóan látja el. Céljai elérése érdekében támogatást keresve csatlakozhat: országos szakszervezeti szövetséghez, valamint a tagság felhatalmazása alapján szövetségre, koalícióra léphet bármely szervezettel. Szoros munkakapcsolatot alakít ki az üzemi tanácsokkal.

A VSz a működési területén tevékenykedő, önállóan bejegyzett más munkavállalói érdek-képviseleti szervezetekkel társult tagsági viszonyt létesíthet, szervezeti együttműködést valósíthat meg. Az együttműködés módjára vonatkozóan az abban részt vevő szervezetek megállapodást kötnek, amelynek szervezeti és pénzügyi feltételeit tartalmaznia kell. A megállapodást a VSz országos választmánya hagyja jóvá.

4. A VSz célja, hogy:

— tevékenységével elősegítse az alapszervezetekbe tömörült szakszervezeti tagság érdekeinek képviseletét, érvényesítését, élet- és munkakörülményeinek javítását,
— elismertesse a vasút és a vasúti tevékenységgel összefüggő vállalatoknál, társaságoknál végzett munka társadalmi helyét és szerepét,
— teremtse meg a VSz-hez tartozó munkavállalók, nyugdíjasok, özvegyek és önhibájukon kívül munkanélkülivé váltak érdekvédelmi egységét,
— biztosítsa a VSz szervezeti keretein belül kialakult eszmei, politikai, világnézeti tömörülések, platformok működési feltételeit.

5. A VSz

a) képviselői: elnök, kettő alelnök,

b) szimbóluma és pecsétje: az aranyszínű szárnyaskerék áttört, antik metszésű, kék színű „V" betű, alatta: Vasutasok Szakszervezete felirattal, kör alakú pecsétjén, a felirati körön belül a szimbólum,

c) lapja: a Magyar Vasutas,

d) székhelye: Budapest VI., Benczúr u. 41.

Működésének alapelvei

6. A VSz meghatározó alapelve, hogy biztosítsa:
— működésének demokratikus formáit,
— a tagság érdekeinek érvényre juttatását, a nyíltságot,
— a VSz-hez tartozó tagok önálló véleményének megismertetését, érvényesítését, nyilvánosságát,
— nyitottságát más érdekvédelmi, érdek-képviseleti szervezetek irányába,
— együttműködési készségét azon pártok, érdekképviseletek felé, akik a vasutasság érdekében hajlandók a VSz-szel együttműködni,
— a közmegegyezésen és szolidaritáson alapuló konszenzus megteremtésének lehetőségét,
— az elfogadott programok, határozatok következetes végrehajtását, melyet tagjaitól elvár.

Akcióképessége érdekében működését egységes szervezeti keretek között fejti ki.

Pártsemleges, de nem politikamentes szervezet, ezért — igény szerint — megteremti a különböző politikai irányzatok platformját.

A VSz működését a VSz kongresszusa által meghatározott tagsági díjból, természetes és jogi személyek adományaiból, egyéb bevételekből biztosítja.

7/a. Az alapszervezetek jogi személyek. Saját szervezeti és működési szabályzatuk, valamint költségvetésük alapján, választott képviselőik útján működnek, illetve ruházzák át jogosítványaik egy részét a vezető testületekre.

7/b. Az önállóan bejegyzett szakszervezetek, a szakági, szakmai érdek-képviseleti szerveik és a VSz elnöksége közötti megállapodásban rögzítetteknek megfelelően vesznek részt a szakszervezet munkájában. Ezen jogosítvánnyal csak a gazdasági társaságokkal működő szakszervezetek élhetnek.

8. A VSz munkáját minden szinten alkotmányos és törvényes keretek között végzi, közvetlenül, illetve választott képviselői útján, tagsági ellenőrzéssel.

A tagság feltételei, a tag jogai és kötelezettségei

9. A VSz tagjai lehetnek azon természetes személyek, akik a belépési nyilatkozat aláírásával elfogadták az alapszabályt.

— Nem kizáró ok a más szakszervezeti konföderációhoz tartozó szakszervezetben fennálló tagság, ha a személy ott nem tölt be választott tisztséget.

— Korlátozás nélkül kettős tagsági viszonyt létesíthetnek a VSz-szel azonos vagy más szövetséghez tartozó szakszervezetekben tagsággal rendelkező természetes személyek, ha nem választott tisztségviselők.

10. A tag felvétele ügyében az alapszervezet dönt.

11. Jogfenntartó az, aki sorkatonai szolgálatot teljesít, gyedben vagy gyesben részesül, önhibáján kívül munkanélkülivé válik, valamint — a tag kérelme és az alapszervezet elfogadása esetén — fizetésnélküli szabadságon van. A jogfenntartókat megilletik a tagsági jogok, a kötelezettségek őket is terhelik.

Tagfenntartó az, aki olyan munkahelyen dolgozik, illetve tanul, ahol nincs szakszervezet, vagy munkaviszonyhoz nem kötődő magánvállalkozói, szabadfoglalkozású tevékenységet folytat, továbbá hosszabb időn keresztül külföldön él.

A tagfenntartás csupán a szakszervezeti tagság folyamatosságát biztosítja, ezért a tagsággal együttjáró jogokat nem gyakorolhatja, és a tagok számára biztosított juttatásokban nem részesülhet.

12. **Megszűnik a tagsági viszony:**

— az alapszervezet vezetőségéhez benyújtott egyéni írásos kilépési nyilatkozattal,
— az alapszervezet döntése alapján kézírással,
— a szakszervezeti tag elhunytával,
— törléssel.

A tagsági viszony megszűnése esetén a tag minden joga és kötelessége megszűnik.

13. A tagsági viszony elismerésére — folyamatos tagdíjfizetés esetén — év végén, utólag az alapszervezet jogosult.

Ha a tagnak önhibáján kívül 6 hónapnál kevesebb tagdíjelmaradása van, azt visszamenőleg megfizetheti.

14. A szakszervezeti tag ellen az alapszervezete fegyelmi eljárást indíthat.

15. **A szakszervezeti tag jogai:**

a) Választó és bármely tisztségre választható, de országos vezető testületi tagsághoz legalább 2 éves VSz-tagsági viszony szükséges.

b) Munkavállalói jogainak, jogos érdekeinek védelméért tanácsért, támogatásért választott tisztségviselőjéhez és a felsőbb szakszervezeti szervekhez fordulhat.

c) Személyesen vagy választott tisztségviselői, képviselői útján részt vehet a szakszervezeti feladatok, állásfoglalások, döntések kialakításában, megvalósításában, azok végrehajtásának ellenőrzésében, számonkérésében, értékelésében.

d) Véleményét, észrevételeit a választott testületek előtt is szóban vagy írásban szabadon kinyilváníthatja. Sajtó útján történő közzétételét is kérheti.

e) Javaslataival, véleményével, észrevételével, beadványával, panaszával fordulhat alapszervezetéhez, de bármely felsőbb szakszervezeti fórumhoz közvetlenül.

f) A szakszervezet védelmét kérheti és kapja meg minden olyan esetben, amikor szakszervezeti tevékenysége miatt hátrányok érik.

g) A munkaviszonyából és más okból keletkező vitás esetekben jogosult szakszervezeti jogvédelemre.

h) A segélyezési szabályzatban rögzítettek szerint részére intézményes segély jár, más indokolt esetben pedig rendkívüli segélyt igényelhet.

j) Megismerheti az alapszervezet pénzügyi helyzetét, gazdálkodását, és választott tisztségviselői révén a szakszervezet vagyoni helyzetéről tájékozódhat.

A tagság érdekeit biztosító jogosultságokat az alapszervezetek az alapszabály szellemében készített szervezeti és működési szabályzatukban rögzítik.

k) A VSz bármely szervének törvénysértő határozatát bármely tag — a tudomására jutástól számított 30 napon belül — a bíróság előtt megtámadhatja, amely azonban a határozat végrehajtását nem gátolja.

l. Az önhibáján kívül munkanélkülivé vált tag (jogfenntartó tag) díjtalan munkába közvetítést igényelhet.

Ellenőrizheti és számon kérheti az általa vagy képviselője által választott tisztségviselő szakszervezeti munkáját, és kezdeményezheti a tisztségviselő visszahívását, amennyiben a visszahívási kezdeményezésével a választásra jogosult tagok legalább 10 százaléka egyetért.

16. **A szakszervezeti tag kötelességei:**

a) A VSz alapszabályának megismerése, betartása és annak szellemében való cselekvés.

b) Segítse a munkavállalói jogokat szabályozó hatályos jogszabályok érvényesülését.

c) Működjön együtt tagtársaival a szakszervezeti célok megvalósításáért.

d) Rendszeresen fizesse a kongresszus által meghatározott mértékű tagdíjat.

Szervezeti felépítés

Alapszervezetek

17. A VSz alapegysége az alapszervezet, amely létrehozható munkahelyen és lakóterületen.

Egy gazdálkodási egységnél egy alapszervezet működhet. Ettől eltérni csak az országos választmány döntése alapján lehet. Az alapszervezet tisztségviselőit a tagság választja meg.

18. Az alapszervezet legfelsőbb fóruma a taggyűlés, a küldöttgyűlés, összbizalmi gyűlés közül az a fórum, amelyet az alapszervezet a szervezeti és működési szabályzatban megjelöl. Ennek megfelelően az alapszervezet felépítését önállóan határozza meg — a VSz alapszabályával, a felsőbb testületek határozatával összhangban — és dönt testületeinek működési rendjéről, jog- és hatásköréről.

19. **Az alapszervezet joga:**
— A felsőbb testületekben önállóan — vagy más alapszervezetekkel együtt — küldöttet választani, képviseleti eljárásra felhatalmazni, beszámoltatni, illetve visszahívását kezdeményezni.
— Konkrét ügyekben, konfliktushelyzetben a VSz koordinációs lehetőségeit és támogatását igényelni.
— Igénybe venni a VSz által biztosított szakértői segítséget, oktatást, adatszolgáltatást, üdülést, sajtónyilvánosságot stb.
— Indítványokat, javaslatokat tenni a vezető testületeknek.
— Tagjai szociális rászorultsága esetén önsegélyezői feladatokat is elláthat.

20. **Az alapszervezet köteles:**

— A VSz alapszabályával összhangban saját szervezeti felépítési és működési rendjét kialakítani.
— Az alapszabályban foglaltaknak megfelelően együttműködni a VSz alapszervezeteivel a szolidaritás elve alapján.
— A VSz működéséhez, fenntartásához szükséges anyagi hozzájárulást a kongresszus által meghatározottak szerint biztosítani.
— Tervszerű működéséhez évente költségvetést készíteni.

Az alapszervezet jogutód nélküli megszűnése esetén vagyona a VSz tulajdonába megy át.

Szakmai és területi szervezetek

21. A VSz feladatai ellátása érdekében szakmai és területi középszerveket működtet.

22. Szakmai intézőbizottságokat kell létrehozni azonos szakági gazdálkodó körbe tartozó szervezetek alapszervezeteinek képviselete, szakmai érdekvédelmi tevékenységének koordinálása és támogatása céljából.

A szakmai intézőbizottságok működési körének meghatározása a VSz szervezeti és működési szabályzatában történik, a MÁV Rt. szervezeti felépítésével összhangban.

23. **A szakmai intézőbizottság köteles:**

— A VSz alapszabályával, valamint szervezeti és működési szabályzatával összhangban saját működési szabályzatát elkészíteni.
— Megválasztani tisztségviselőit, értékelni és ellenőrizni tevékenységüket.
— A működéshez rendelkezésre bocsátott pénzeszközökkel éves költségvetés alapján gazdálkodni.

24. **A szakmai intézőbizottság joga:**

— Az alapszervezetek felhatalmazása alapján a partner gazdasági vezetés hatáskörébe utalt érdekvédelmi kérdésekben a szakszervezeti jogosítványokat önállóan gyakorolni.
— A VSz vezető testületei által hatáskörébe utalt pénzügyi, személyi és érdekvédelmi kérdésekben dönteni.
— A feladat magasabb színvonalú ellátása érdekében tagsága igénye alapján saját szervezeti és pénzügyi keretein belül szakmai tagozatokat működtetni.
— Feladatai ellátása érdekében igénybe venni a VSz vezetőinek, felsőbb testületeinek támogatását, munkaszervezetét és eszközrendszerét.
— Indítványokat, javaslatokat tenni a VSz vezető testületeinek.

25. Területi intézőbizottságokat kell létrehozni az azonos területi és irányítási körbe tartozó szervezetek alapszervezeteinek képviselete, szervezetpolitikai tevékenységének koordinálása és támogatása céljából

A területi intézőbizottságok működési körének meghatározása a VSz szervezeti, működési szabályzatában történik, a MÁV Rt. szervezeti felépítésével összhangban.

26. **A területi intézőbizottság köteles:**

— Megszervezni a VSz által meghirdetett munkaharc akciókat, tisztségviselők képzését, szakszervezeti, kulturális és sportrendezvényeket, szakszervezeti tagságot érintő választásokat, kétirányú információáramlást.
— Kialakítani a szervezetépítés és tagszervező munka módszereit.
— Kapcsolatot tartani az országos és szövetség területi (megyei) képviseleteivel, az önkormányzatokkal.
— A VSz alapszabályával és szervezeti és működési szabályzatával összhangban elkészíteni saját működési szabályzatát.
— Megválasztani tisztségviselőit, értékelni és ellenőrizni tevékenységüket.
— A működéshez rendelkezésre bocsátott pénzeszközökkel éves költségvetés alapján gazdálkodni.
— A Vasutasok Szakszervezetén belül működő rétegszervezetek területi szervezeteit működtetni.

27. **A területi intézőbizottság joga:**

— A VSz vezető testületei által hatáskörébe utalt pénzügyi, személyi és érdekvédelmi kérdésekben dönteni.
— Feladatai ellátása érdekében igénybe venni a VSz vezetőinek, felsőbb testületeinek támogatását, munkaszervezetét és eszközrendszerét.
— Indítványokat, javaslatokat tenni a VSz vezető testületének.

28. **A VSz vezető testületei**
A VSz választott testületei:
a) kongresszus,
b) országos választmány,
c) elnökség,
d) központi etikai bizottság,
e) központi pénzügyi ellenőrző bizottság.

Kongresszus

29. A kongresszus a VSz legfelsőbb képviseleti és döntést hozó testülete. Tagjait a szakszervezeti tagok közvetlenül vagy képviselői útján választják, a delegálás módjáról a választmány dönt. A küldöttek mandátuma a következő soros kongresszus küldötteinek megválasztásáig tart. Megüresedett küldötti helyre csak az adott tagság delegálhat új tagot.

30. A kongresszus 4 évente tartja soros ülését. Soron kívüli kongresszust kell tartani, összehívni, ha arról a választmány minősített kétharmados többséggel, az ok és cél megjelölésével határoz. Az előkészítésről és az időpontról az országos választmány dönt. A négyévenkénti kongresszust alapszervezeti választásoknak kell megelőznie.

31. **A kongresszus feladata:**

a) Elfogadja, illetve módosítja az alapszabályt.

b) Megállapítja saját ügyrendjét.

c) Dönt bármely országos szövetséghez való csatlakozás, kilépés ügyében.

d) Elfogadja a VSz programját.

e) Meghatározza a szakszervezet nemzetközi kapcsolatainak rendező elveit.

f) Meghatározza a tagdíj mértékét, az alaprészesedés arányát, kialakítja a vagyonkezelés alapelveit.

g) Megvitatja az elmúlt kongresszus óta végzett munkáról szóló beszámolót, a PEB és az etikai bizottság jelentését, dönt ezek elfogadásáról.

h) Értékeli az országos választmány és az alsóbb vezető testületek munkáját, meghatározza jövőbeni tevékenységük irányát.

i) Megválasztja:
— a VSz elnökségét,
— központi pénzügyi ellenőrző bizottságát,
— a központi etikai bizottságot.

A VSz vezető tisztségviselőit:
— elnökét,
— két alelnökét,
— a VSz tiszteletbeli elnökét,
— a főpénztárosát.

j) Feloszlathatja a Vasutasok Szakszervezetét, illetve megállapíthatja megszűnését, és határoz vagyonáról.

A kongresszus határozatképes, ha a szavazásra jogosultak kétharmada jelen van. Az a), c), j), f) pontokban a határozathozatalhoz a szavazásra jogosultak minősített (kétharmados) többsége szükséges.

Országos választmány (45 fő)

32. A két kongresszus között a szakszervezet felső szerve, amely a kongresszus és a saját határozatai alapján a rá-

A VSz alapszabály-tervezete

ruházott jogosítványok alkalmazásával irányítja, vezeti a szervezet érdekvédelmi, szervezetpolitikai és pénzügyi tevékenységét. A választmány a szakszervezet tagságának és a kongresszusnak felelős munkájáért.

33. Tagjai:

— A VSz elnökségének tagjai.

— Alapszervezetek által név szerint megválasztott és delegált képviselők.

Delegálás a kongresszuson elfogadott — szakmai, területi, rétegképviseleti — alapelvek alapján történik.

A választmány tagjai nem helyettesíthetők, visszahívásukról, pótlásukról a delegáló szervezetek határoznak. Akadályoztatás esetén csak tanácskozási joggal helyettesíthetők. Visszahívásukat az országos választmány is kezdeményezheti.

34. A választmány feladat- és hatásköre:

a) Összehívja a kongresszust, előkészíti érdemi munkáját, meghatározza a delegálás módját.

b) Megalkotja saját és jóváhagyja az elnökség ügyrendjét.

c) Megalkotja a VSz szervezeti és működési szabályzatát, melyben rugalmasan változtatja a partner munkáltatói döntési pontokhoz a VSz szervezeti rendjét, az alapszabály keretei között.

d) A választási cikluson belül a kongresszuson választott személyeket — az elnök kivételével — kooptálhatja.

e) Dönt a VSz éves költségvetéséről, elfogadja az elmúlt év gazdálkodásáról készített beszámolót, beleértve a vállalkozói tevékenységet és a vagyonkezelést is.

f) Gyakorolja a munkáltatói jogot az elnökség — VSz-alkalmazásban lévő — tagjai felett.

g) Kinevezi a Magyar Vasutas főszerkesztőjét és a VSz központi munkaszervezetének vezetőit.

h) Gyakorolja az egyetértési jogot a VSz által kötendő létszám- és bérmegállapodásokat, valamint a kollektív szerződés megkötésében.

i) Dönt a VSz tagságát érintő munkaharc akciók meghirdetéséről, illetve más szervezetek által meghirdetett akcióhoz való csatlakozásról.

j) Konkrét feladatok elvégzésére utasítja az elnökséget, ellenőrzi és értékeli munkáját.

k) A VSz választott testületeit határozataival irányítja.

l) Állást foglal a VSz-t érintő szervezeti, politikai, társadalmi és gazdasági kérdésekben.

m) Meghatározza és ellenőrzi a VSz nemzetközi tevékenységét.

n) Elfogadja a szakszervezet segélyezési szabályzatát.

35. A feladatkörébe tartozó pontok közül az a), c), d), e), h), i) pontokban minősített kétharmados többséggel hozza határozatait.

A válaszmány akkor határozatképes, ha tagjainak kétharmada jelen van.

Elnökség

36. Az országos választmány két ülése között a VSz felső irányító testülete, az országos választmány operatív, végrehajtó szerve. Koordinálja és összehangolja a szakmai, területi és rétegszervezetek munkáját, irányítja — a vezető tisztségviselőin keresztül — a VSz szakapparátus tevékenységét.

37. Tagjai

a Vasutasok Szakszervezete — elnöke, két alelnöke, főpénztárosa, a nyugdíjas intézőbizottság képviselője.

38. Az elnökség feladat- és hatásköre:

a) Összehívja a választmányt, előkészíti érdemi munkáját, végrehajtja határozatait. E tevékenységének ellátása érdekében a VSz szervezetei és tisztségviselői által kötelezően végrehajtandó szervezetpolitikai feladatokat határoz meg, illetve koordinálja és ellenőrzi azok megvalósulását.

b) Kialakítja ügyrendjét, melyet a választmány hagy jóvá.

c) A VSz munkaszervezetének tagjai felett gyakorolja a munkáltatói jogot, és gondoskodik a választott tisztségviselők jogvédelméről. (Vagy: a VSz-szel munkaviszonyban állók felett...)

d) A feladatai ellátására állandó vagy ideiglenes munkabizottságokat hoz létre, ellenőrzi és értékeli tevékenységüket.

e) Eljár a tagok, illetve képviselőik útján előterjesztett konkrét sérelmek, panaszok ügyében.

f) Dönt minden olyan kérdésben, melyek nem tartoznak a kongresszus és a választmány kizárólagos jogkörébe.

g) Az elnökség szükség szerint, de legalább kéthetente ülésezik.

h) Határozatait egyszerű többséggel hozza, személyi kérdésben minősített kétharmados többség szükséges.

i) Akkor határozatképes, ha tagjainak kétharmada jelen van.

j) Meghívottakról a napirendek ismeretében az elnökség dönt.

Központi etikai bizottság

39. Feladata:

— Ellenőrzi és biztosítja a vezető testületek alapszabály és a szervezeti és működési szabályzat szerinti működését.

— A VSz szervei, tisztségviselői, tagjai közti konfliktusok kivizsgálása, javaslattétel azok feloldására.

Megállapításairól, javaslatairól a szervezeti és működési szabályzatban meghatározott testület dönt.

A központi etikai bizottság elnökét, két tagját és három póttagját a kongresszus választja, 4 évre.

Központi pénzügyi ellenőrző bizottság

40. A központi pénzügyi ellenőrző bizottság a kongresszus által név szerint, titkosan választott testület, amely pénzügyi, gazdasági hozzáértéssel, szakismerettel rendelkező tagokból áll.

41. Vezetője és tagjai nem lehetnek az ellenőrzés területén működő szakszervezeti választott testületnek a tagjai, és nem állhatnak szakszervezeti munkaviszonyban.

42. Jog- és hatásköre:

— Előzetesen véleményezi a VSz költségvetés-tervezetét.

— Az évközi módosításokról, beruházásokról, rendkívüli kiadások indokoltságáról, a gazdálkodásról véleményt, illetve beszámolót készít az országos választmány részére.

— Ellenőrzi a VSz pénzügyi gazdálkodását, számviteli rendjét, tulajdonát, ellenőrzéseivel segíti a gazdálkodás hatékonyságát, a takarékosság szem előtt tartásával.

— Vizsgálatot tart hatáskörében — központ és középszervek — minden olyan esetben, amikor a gazdálkodás rendjét vagy a vagyonkezelés szabályait sértő intézkedésre észrevétel vagy panasz érkezik. A szabálytalanság megszüntetésére intézkedik, határidőt ír elő, az érintetteknek válaszol, és tájékoztatja a választmányt és az elnökséget.

A Vasutasok Szakszervezete nyugdíjastagozatának programja

A Vasutasok Szakszervezete tagjainak 40 százaléka nyugdíjas, s mint csatolt alapszervezetek 83 önálló és 18 munkahelyi szervezethez tartoznak.

A nyugdíjas tagság érdekvédelmének tovább fejlesztésekor fontos kiinduló pont, hogy a mozgalom az aktív vasutasok érdekeivel összhangban végezze a nyugdíjas tagság képviseletét. Ezért a Vasutasok Szakszervezete struktúrájának és tartalmi munkájának olyan továbbfejlesztése szükséges, amely az aktív vasutasok valós érdekei mellett az eddigiektől határozottabban és önállóbban biztosítja a VSz nyugdíjas tagságának érdekvédelmét is.

Javítani szükséges a nyugdíjastestületek és alapszervezetek anyagi és személyi feltételeit a nyugdíjas vasutasok sajátos érdekeinek hatékonyabb feltárására és képviseletére, üzemi, lakóhelyi és országos szinten egyaránt.

Céljaink közül **első helyen szerepel: a nyugdíjak értékállóságának megőrzése és fejlesztése.**

A nyugdíjak értékállóságának lehetőségét alapvetően a nemzetgazdaság eredményes működése határozza meg. Ennek tudatában *támogatjuk a VSz-nek a MÁV hatékonyabb gazdálkodását elősegítő kezdeményezéseit.* Ezek között azokat a törekvéseket is, amelyek a vasutasok munkahelye védelméért folynak.

A nyugdíjasok szociális és gazdasági helyzetét befolyásoló kezdeményezéseket teszünk. Szakértő munkacsoportok útján képviseljük a tagság érdekeit különböző országos állami és társadalmi szerveknél. Továbbra is aktív szerepet vállalunk az Országos Nyugdíjas Kamara munkájában. Együttműködést kezdeményezünk a MÁV területén működő szakszervezetekkel és üzemi tanácsokkal a nyugdíjasok érdekvédelmében. Szoros munkakapcsolatot tartunk a nyugdíj- és egészségügyi biztosítási önkormányzat nyugdíjasok által delegált képviselőivel.

A nyugdíjak értékmegőrzése érdekében *támogatjuk az aktív dolgozók nettó és bérnövekedésével arányos nyugdíjfejlesztését.* Szükségesnek tartjuk a nyugdíjrendszer továbbfejlesztését. A nyugdíjemelés ideje évente fix időpontra legyen meghatározva *és minden év január 1-jétől december 31-ig terjedjen.* A fejlesztés biztosítsa, hogy a várható emelés mértékét a nyugdíjas maga is kiszámíthassa.

A nyugdíjak évenkénti fejlesztése — az alsó és felső határ meghatározása nélkül — a kötelező biztosítás alapján a szolgálati idő és a befizetett járulék alapján járjon minden arra jogosultnak.

A szociális szempontból indokolt nyugdíj-kiegészítéseket az állami költségvetés finanszírozza.

Az 1992-ben elkezdett régi, értékét vesztett nyugdíjak korrekcióját — az Országgyűlés határozatának megfelelően — fejezzék be.

Sürgetjük a nyugdíjtörvény mielőbbi módosítását, ezen belül az özvegyi nyugdíjak évek óta ígérgetett rendezését.

Fellépünk a nyugdíjas-jövedelmeket csorbító újabb adópolitikai intézkedésekkel szemben. Az adómentes jövedelem nagysága a növekvő inflációval arányosan évenként legyen újra meghatározva.

A szociális, társadalombiztosítási és egészségügyi ellátás megőrzése és fejlesztésének feladatai.

A Vasutasok Szakszervezete illetékes testületeivel együttműködve a MÁV és a VSz hatáskörébe tartozó üzemek kollektív szerződéseiben rögzítsék a nyugállományba került dolgozók szociális támogatásának lehetséges formáit és módjait.

Védjük a szociális területen eddig megszerzett vállalati pozíciónkat (vállalati segély, üzemi étkezési lehetőség, vállalati üdülés stb.).

Továbbfejlesztjük a *Vasutas Nyugdíjas Alapítvány* működésének rendszerét. Társadalmi akciókkal, kezdeményezésekkel segítjük az alap törzstőkéjének növelését, hogy a jövőben a segélyekre fordítható összegek emelkedjenek.

Személyekhez szóló tanácsadás, helyi kezdeményezések útján segítjük, hogy a jogosult és arra rászorult idős vasutasok önkormányzati segélyhez jussanak. Fellépünk a vasutas nyugdíjasok iránt e témában helyenként tapasztalható, hátrányosan megkülönböztető eljárásokkal szemben.

Együttműködünk az ÖTA-val az időszakos szociális gondozók férőhelyeinek betöltésében az arra rászorulók kiválasztásában. Az ÖTA vezetőtestületébe választott képviselőink útján kezdeményezzük — az intézményes segélyek korszerűsítése mellett — *a gyógyszertérítés és a gyógyászati segédeszközök támogatására fordítható összegek növelését.*

Országos programot szorgalmazunk szociális bérlakások és nyugdíjasotthonok létesítésére, hogy saját vagy magas költségű bérlakását fenntartani nem tudó idős emberek saját elhatározásukból jövedelmüknek megfelelő, emberséges életkörülmények közé kerülhessenek.

Követeljük, hogy a MÁV egészségügyi intézményekben a nyugdíjas biztosítottak is az eddigi jogaik megcsorbítása nélküli — a vasúti törvényben előírt módon — megkapják a VSz-biztosítottak részére járó ellátást.

Támogatjuk a vasutas nyugdíj- és egészségügyi biztosítási önkormányzat létrehozását.

A nyugdíjas vasutasok nevében képviselőket delegálunk ezekbe a testületekbe. *Ragaszkodunk az önálló vasutas nyugdíjigazgatóság fenntartásához.*

Határozottan fellépünk annak érdekében, hogy a társadalombiztosítás működését szolgáló — az Országgyűlés által elhatározott — 300 milliárdos állami vagyon sürgősen átadásra kerüljön. A kormány tartsa tiszteletben a demokratikus választással is támogatást kapott nyugdíj és egészségügyi biztosítási önkormányzat testületeinek döntéseit.

A szervezetépítés és a mozgalmi élet tartalmi fejlesztésének feltételei.

A nyugdíjas tagság elvárja a szakszervezettől, hogy törődjön többet szociális és gazdasági gondjai megoldásának segítésével. Ennek érdekében legyen határozottabb a nyugdíjasérdekeket is jobban kifejező szakszervezeti munka. A szakszervezet adjon több lehetőséget az együttes fellépésre, a vasutas szolidaritás kifejezésére, nyújtson támaszt a magány és kiszolgáltatottság körülményei közé került tagjainak. Legyen olyan szervezeti rendszer kiépítve, ahol az érdekképviselet ellátása mellett mód nyílik a tagok öntevékeny közösségi életére, a vasutas hagyományok ápolására, a kulturált emberi kapcsolatok fejlesztésére.

Közös érdek a vasutas nyugdíjasok szociálls helyzetét és a szakszervezeti munkát javító MÁV üzemi lehetőségek, eszközök folyamatos fejlesztése és az e téren elért eredmények megvédése.

A lakóhelyi érdekképviselet hatékonysága és a tagsággal kialakítandó közvetlenebb kapcsolat céljából — az üzemi munkahelyhez kapcsolódó alapszervezetek fenntartása mellett (ahol erre igény jelentkezik) — *támogatjuk a lakótelepeken, a kerületekben, a községekben működő vasutas nyugdíjascsoportok, alapszervezetek létrehozását.*

A szervezeti élet fejlesztése során építünk a vasutasklubokra és más kulturális intézmények *(Életet az Éveknek klubmozgalom)* lehetőségeire. Ott ahol ilyen intézményekben nyugdíjas VSz-tagok tevékenykednek, megalakítjuk a VSz nyugdíjascsoportját.

Az alapszervezetek életének tartalmi fejlesztése során kezdeményezzük, támogatjuk a klubjellegű, közösség teremtő formákat, módszereket.

Kezdeményezzük a nyugdíjas vasutasok egységes szakszervezeti érdek-képviseleti szervezetének megteremtését. Ennek objektív feltétele a nyugdíjas helyzetből fakadó érdekazonosság. *A vasúton működő szakszervezeteknek javasoljuk, hogy a nyugdíjas szakszervezeti tagok egységes szervezetbe, a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjasszervezetében tömörüljenek.* Ez épüljön a VSz nyugdíjas-alapszervezeteire. A különböző szakszervezetek a VSz közös vagyonának a rájuk eső részéből anyagilag is támogassák ezt a szervezetet.

Kezdeményezzük, hogy a VSz választott testületeiben a nyugdíjas tagság jelentőségének megfelelő képviseletet kapjon. A Vasutasok Szakszervezete alelnöke a VSz nyugdíjastagozatának mindenkori nyugdíjas elnöke legyen.

A VSz-kongresszusokon a nyugdíjas tagságot minden 2000 fő után egy küldött képviselje.

A nyugdíjas tagok egymás iránti szolidaritása, a rászorultak szociális segélyezése az alapszervezet pénzügyi helyzetétől függ. Az várhat el joggal támogatást, aki részt vállal a közös alap megteremtésében, fizeti az alapszabályban előírt tagdíját.

Az alacsony nyugdíjas-jövedelmeket figyelembe vevő, a nyugdíjakkal arányban álló, a nyugdíjemeléssel lépést tartó tagdíjfizetést tartunk indokoltnak.

Javasoljuk, hogy a tagsággal vitassuk meg milyen lehetőségei vannak egy levonásos tagdíjrendszer bevezetésének. *Milyen hatással lehetne ez az alapszervezet életére, a rászorulók szociális segélyezésére.*

Igényt tartunk arra, hogy a — VSz-vagyon használati jogáról, majd végső felosztásával foglalkozó — szakszervezetek közötti tárgyalásokon kerüljön napirendre a 40 ezer vasutas nyugdíjas szakszervezeti tag alapszervezeteinek színvonalasabb működését segítő központi pénzügyi támogatás biztosítása.

Javítjuk a tagság gazdasági, szociális, valamint mozgalompolitikai információját. Megszervezzük a választott alapszervezeti tisztségviselők rendszeres módszertani segítését, az aktuális feladatokra való felkészítését. A *Magyar Vasutas* című lapban nyugdíjasrovatot indítunk. Az MSZOSZ nyugdíjas választványának kiadványait az *Évtizedek* című lapot és a VSz-nyugdíjastagozat tájékoztatóját megnövelt számban eljuttatjuk az alapszervezetekhez.

A közösségi élet a klubmunka fejlesztése érdekében időközönként országos nyugdíjas vasutas kulturális szemlét rendezünk a nyugdíjasklubok és a szakszervezeti alapszervezetek öntevékeny előadói és művészeti csoportjai számára. Hazai és nemzetközi kedvezményes túrákat, kirándulásokat kezdeményezünk érdeklődő nyugdíjas tagok és családtagjaik részére.

Felvilágosító- és szervezőmunkával elősegítjük, hogy a vasutas nyugdíjas polgárok éljenek jogukkal és felelősségükkel, vegyenek részt az 1994-es évben a parlament és a helyi önkormányzatok megválasztásában.

Tisztelt Nyugdíjas Kollégák!

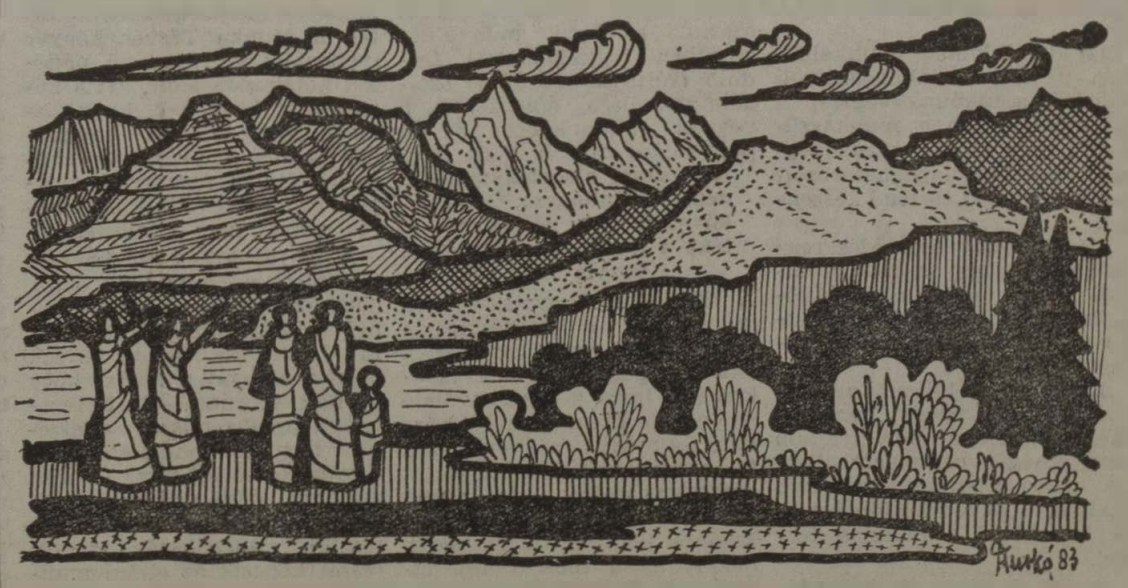
Szakszervezetünk a tagság érdekében tevékenykedik. A program ennek az elősegítését szolgálja. Öncélúvá válik a mozgalom, ha nem fejezi ki reálisan a tagság törekvéseit. A tagok aktív részvétele a feladatok kitűzésében és megvalósításában, szervezetünk erejét meghatározza.

A Vasutasok Szakszervezete a soron következő XIII. kongresszusra készül, kérjük kapcsolódjanak be ennek előkészítésébe.

Várjuk észrevételeiket, javaslataikat közös programunk kialakításához. Vegyenek részt a program megvalósítását segítő tisztségviselők megválasztásában.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
NYUGDÍJASTAGOZAT VÁLASZTMÁNYA

Budapest, 1993. október



Őszi táj (Durkó Gábor rajza)

A kollektív szerződés tervezetét érdeksértőnek tartja a VSz

(Folytatás az 1. oldalról)

osztott munkaidős dolgozó erre nem számíthat. Ő nem készenlétes, ő csak köteles a szolgálati helyén tartózkodni, elvégre ő akart vasutas lenni, és az is akar maradni.

Az utazói munkakörben foglalkoztatott munkavállalóknak a jelenlegi szabályozás szerint (KSZ. 20 §) munkaidő-megszakítás csak 6 óra (vagy több munkavégzés-kiesés után következik be, feltéve, hogy laktanyai vagy vendégszobai ellátásuk biztosított. A várakozási időre a személyi alapbér 50%-a illeti meg a dolgozót. A munkáltató tervezete (21. §) itt is jelentős változást tartalmaz. Megvalósítja az állomási dolgozók régi igényét, hogy az elbírálás legyen egyforma. (És lőn — legalábbis a tervezet szerint.) Ha a kieső idő eléri, vagy meghaladja a 2 órát, az megszakítja a munkaidőt és várakozási időnek minősül. Természetesen a díjazás az eddigi 50%-ról itt is 35%-ra csökkenne. Ezek után az már nem hat a meglepetés erejével, hogy a tervezet a laktanyai, illetve vendégszobai elhelyezést szóba sem hozza.

Megszűnne a tervezet szerint az a limit is, hogy a havi 250 órában maximált távolléti órának legfeljebb 15%-a lehet várakozási idő, a többi várakozási időt munkaidőként kell elszámolni.

A hatályos KSZ mind a forduló, mind az utazó szolgálatot ellátó dolgozókra vonatkozóan az egy szolgálatban eltölthető időtartam legkisebb mértékét 6 órában szabja meg. A munkáltatói tervezet ezt 4 órára csökkenti. E módosítással lényegesen megnőhet a munkavállaló szolgálatainak száma, a havi kötelező munkaidő-keret kitöltése érdekében. Jelentősen csökkenti a munkavállalók szabadidejét. Fel nem fogható, hogy e javaslat ötletgazdáját ugyan mely cél vezérelte. E módosítás ugyanis olyan mérvű költségmegtakarítást (szemben a többi hatékony javaslattal) közel sem eredményezhet, amennyiért a javaslat kapcsán keletkező ellenszenvet — akárcsak az ötlet szintjén is — felvállalni érdemes. A személyvonati fordulók és a tehervonati feladatok sokkal inkább más irányban determinálják az utazó szolgálatot ellátók munkaidő-beosztását, mintsem hogy e szabályt számottevő mértékben alkalmazni lehessen. A nem utazó fordulószolgálatos dolgozót sem túl értelmes dolog 4 órás szolgálatra vezényelni. Ha pedig valamely rejtett probléma megoldására született e gondolat, talán szerencsésebb lett volna azt a problémát nevesíteni.

Bár a jelenleg hatályos KSZ és a munkáltató tervezete is külön fogalomként szabályozza, egyszerre kell szólni a készenlét és az ügyelet szabályairól. Mindkét szabályozás eredendő jogforrása a Munka Törvénykönyve 126—129. és 149. paragrafusai. Ebben az alábbi, aránylag könnyen érthető, szövegrész található a készenlét kapcsán:

126. § (1) A munkáltató a munkavállalót kivételes esetben rendkívüli munkaidőben történő munkavégzésre kötelezi.

(2) Rendkívüli munkaidőben történő munkavégzésnek minősül a túlmunkavégzés, a pihenőnapon vagy munkaszüneti napon történő munkavégzés, illetőleg meghatározott helyen és ideig történő készenlét.

(3) Kollektív szerződés rendelkezése vagy a munkavállaló kérése esetén a rendkívüli munkaidőben történő munkavégzést írásban kell elrendelni.

128. § (1) A túlmunka (készenlét) elrendelése nem veszélyeztetheti a munkavállaló testi épségét, egészségét, illetve nem jelenthet személyi, családi és egyéb körülményeire tekintettel aránytalan terhet.

A 128. § (2) és (3) bekezdései az alkalmazás személyi korlátozását, a 129. § az elrendelhető mérték korlátozásait (naptári évenként 144 óra, kollektív szerződés eltérő rendelkezése esetén 200 óra) tartalmazzák. A 129. § (3) bekezdése szerint:

„Nem esik korlátozás alá — a 128. § (2) bekezdésben foglalt esetet kivéve — a túlmunka (készenlét), ha arra baleset, elemi csapás vagy súlyos kár megelőzésére, illetőleg elhárítása érdekében kerül sor.

A fentiekből egyértelműen kitűnik, hogy a hatályos KSZ és a tervezet által megegyezően hivatkozott Munka Törvénykönyve szabályozása szerint a készenlét rendkívüli munkavégzés kategóriába sorolandó, annak valamennyi alkalmazási előírása, alkalmazási korlátainak betartása mellett. Az említett jogszabályhelyek sem a 800 órát, sem az ügyeletet nem említik. Úgy vélem az a cél, amit a munkáltató az ügyelettel és a készenléttel elérni kíván, „nevezetesen" az üzemvitel zavartalanságának biztosítása, semmiféleképp nem minősül a Munka Törvénykönyve szerinti „kivételes" esetnek, hiszen ez a rendes üzemmenet folyamatos követelménye. Ily módon a joghelyre hivatkozás helytelen, az eddigi és a tervezett alkalmazás is ellentétes azon törvényi szabályozással, melyre hivatkozik.

A Munka Törvénykönyve 149. §-át, mint szintén hivatkozásul felhasználtat végezetül hagytam. E szakasz a következő fontos szabályozást tartalmazza:

149. § (1) készenlét esetén a személyi alapbér 25%-ának megfelelő munkabér jár. A munkáltató által meghatározott helyen eltöltött készenlét esetén a munkavállalót ennél magasabb összegű díjazás illeti meg.

149. § (2) Ha a készenlétet teljesítő munkavállalót munkára igénybe veszik, erre az időre túlmunkára vonatkozó szabályok szerint jár ellenérték, kivéve, ha a munkavállaló a készenléti díjat, és a túlmunka díjazását egyaránt magába foglaló díjban részesül.

Az ismertetett szabályozásból egyértelmű tehát, hogy a készenlét és az ügyelet munkajogi szempontból egy kategória, csupán a díjazás különbözteti meg őket oly módon, hogy az ügyelet esetében eleve feltételezni kell, hogy a készenléti szolgálat be fog következni. Az ügyelet mindig a munkahelyen, a *„munkáltató által meghatározott helyen"* történik, tehát több mint 25% illeti meg a munkavállalót, emellett túlóradíj tartalommal is bírnia kell a díjazásnak. A munkáltatói tervezet e lényeges tartalmi feltételnek a díjazás tekintetében nem felel meg. A lakáson töltött készenlét *„a munkáltató által meghatározott helyen"* történő készenlét, ha a kollektív szerződés ezt a szövegfordulatot alkalmazza, ily módon a 25%-os díjazás a törvényben szabályozottaknak nem felel meg.

A szintén a rendkívüli munkavégzés kategóriájába tartozó túlmunka esetében a munkáltató tervezete a túlmunka díjazását egyharmad résszel csökkentette. A hatályos KSZ szerint a havi munkaidőkeretben foglalkoztatott forduló (váltásos) és utazó szolgálatot ellátó dolgozókat a végzett túlmunkáért 75%-os pótlékolású díjazás illeti meg.

A tervezet e szabályt már nem tartalmazza, ebből következően a pótlék mértéke a törvényi minimum, vagyis 50%.

A korábbi tárgyalásokon a munkáltató e kérdéskörben rendre azzal érvelt, hogy azért akarja a pótlék mértékét csökkenteni, hogy a munkavállaló ne legyen érdekelt a túlórázban, ily módon csökkenthető a felhasznált túlóra mennyisége: szakszervezetünk, és ebben nem volt egyedül, drágábbá kívánta tenni a túlóráztatást, mondván, a munkáltató legyen a bérköltség vonatkozásában jobban ellenérdekelt. Most az a helyzet állt elő, hogy a mukáltató az eddig kötelezően elrendelhető 144 órás mértéket 200 óra/naptári évre kívánja emelni a túlórapótlék egyidejű csökkentése mellett. Elemi iskolai módszerrel kiszámítható, hogy a munkavállalót a tervezet szerint 200 óráért kevesebb díjazás illeti meg, mint a jelenlegi szabály mellett a 144 óráért. 56 óra ingyenmunka túlórázó dolgozónként nem is rossz eredmény. (Éves szinten egy-egy dolgozónál elérheti a 2,5% alapbércsökkenést.)

Az már csak hab a tortán — de minőségi —, hogy a tervezet, igaz kissé burkolt módon, a munkaidő-beosztás módosítása (19. §) címszó alatt általánosan megengedi a pihenőnapok áthelyezését. Ezt korábban is előszeretettel alkalmazott költségkímélő megoldás volt, csakhogy 1992. július 1. nevezetes dátum ebben az intézkedési körben. Az ekkor hatályba lépő új Munka-Törvénykönyve a kijelölt heti pihenőnapokat többre taksálja, mint a szabadon futó gyalogot a sakktáblán (pedig azt sem szabad csak úgy összevissza tologatni). Feltéve, de meg nem engedve, hogy e módosítás teret nyer, felvirágozva azon szolgálati vezetők orcáján a derű, akik ma sem jelölik ki a pihenőnapokat előre, sőt, van aki még utólag sem, mondván úgyis át lehet helyezni, minek a fölösleges adminisztráció. Fő a nagyvonalúság. Mint ahogy a tervezet 29. §-ában is tanúi lehetünk ennek.

Ismét napirendre került a részmunkaidős foglalkoztatás, mely egyszer már igen komoly viharok forrása volt. Az Mt. 150. § (2) bekezdése a gazdaságilag indokolt (ez a tervezetből nem derül ki, egyébként pedig a MÁV általában nehéz helyzetét megemlíteni ekkor nem elég érvanyag) esetben az előírtnál rövidebb munkaidőben való foglalkoztatást megengedi. Ebből a munkáltatónak közvetlen költségmegtakarítása keletkezik, a dolgozót pedig megilleti a személyi alapbére. Fordulószolgálatos és utazó dolgozó esetében megtakarítódik a műszakpótlék. Ez mind egyoldalú munkáltatói intézkedéssel megtakarítható költség.

A tervezet viszont azt javasolja, hogy az alapbér csökkenjen a munkaidőcsökkenés mértékével azonosan. Mivel több, e témáról nem íródik, e szabályból az is következhet, hogy egy munkavállaló csak havi 10 órát dolgozik és így bérének 90%-a megtakarítódik.

Ez már komolytalan javaslat — sértődés ne essék! — kissé gondatlan. Bizonyára a javaslattevők sem erre gondolnak, de hát a „végeken" még valaki ezt is képes lenne komolyan venni.

Heves és hosszú viták forrása volt a „KSZ-tárgyalásokon" a műszakpótlék mértékének meghatározásakor. Az érvek és ellenérvek csatájában azonban az alapelvek mindig tartották magukat, még ha a mérték vonatkozásában el is tértek az álláspontok. Soha nem vitatta igazán senki, hogy a vasútnál a műszakpótlék azon túlmenően, hogy bizonyos megszokotthoz kötötten a Munka Törvénykönyve meghatározott mértékű pótlékot kötelezően előír, azt a körülményt is el kell, hogy ismerje, hogy bizonyos munkakörökben a munkáltatás rendje egyáltalán nem rend, legalábbis is klasszikus értelmezés szerint nem kifejezhető.

A béртarifarendszer bevezetése előtt sok vita folyt arról, hogy az alapbérrendszer menynyi műszakpótlékot bír el. A MÁV vezetése sokszor és sok helyen elmondta, leírta, hogy az 1992. február 1-jén bevezetett alapbérrendszer alapvetően megfelel rendeltetésének. Egy bérezési rendszer — mint mindenki előtt világos — nem egyedül az alapbéreken keresztül minősíthető, szerves részét képezik az eltérő munkáltatáshoz kötődő különféle díjazások, még akkor is, ha más helyen kerülnek részletezésre. A műszakpótlék speciális díjazási forma, és bár nem vitatható, hogy a jelenleg hatályos szabályozás többfajta értelmezésre ad néhol lehetőséget (ezek kiküszöbölésére többször tettünk már javaslatot, hivatalosan, írott módon és szóban is)

a munkáltatói fejezetben szereplő módosítás nem a korábbi anomáliák megszüntetését célozza, egyszerűen csak a jövedelemelvonást valósítja meg.

A fordulós és utazószolgálatot ellátók műszakpótléka (folytonos és folyamatos munkarend esetén) egységesen 30%, a ma hatályos szabályok szerint. A munkáltató tervezete ezt megszünteti, helyette a délutáni (14—22 óra) munkavégzéshez 20%, az éjszakai (22—06) órára 40% műszakpótlékot irányoz elő. Négybrigádos fordulót alapul véve, feltételezve 7 nappali és 7 éjszakai szolgálatot könnyű kiszámítani, hogy alapbérre vetítve ez 10%-os jövedelemcsökkenést okoz.

Természetesen ettől lényegesen eltérő foglalkoztatási rendek is vannak, ahol a jövedelemcsökkentő hatás még súlyosabb amellett, hogy a foglalkoztatás rendszertelensége még fokozottabb. Amint erre már korábban is utaltam a Munka Törvénykönyve mértékétől el kell tekinteni, mert a foglalkoztatás vasúti módozatai szétfeszítik a törvényi kereteket. Az persze ismét más kérdés, hogy találni-e a körülbelül 36 000 érintett közül egy tucatnyit, akik erre a nyilvánvaló jövedelemcsökkentő javaslatra ne állnának meg — elgondolkodni — egy pillanatra vagy többre...

Akinek a MÁV szándékai felől még mindig kétségei lennének, annak talán még azt kell elmesélnem, hogy a MÁV tervezetében szereplő tizenharmadik havi fizetés címszava alatti szövegrész nem igazán arról tanúskodik, hogy a MÁV hogyan akarja ezt kifizetni, hanem arról, hogy mily módon lehet megszabadulni e nem kívánt eseménytől.

Ez munkavállalónként alapbérre vetítve több jövedelemveszteséget okozna, mint amennyi alapbérfejlesztési ígéretet tett a MÁV a legutóbbi javaslatai során.

Az eddig leírt MÁV-javaslatok jövedelemelvonási hatásai kapcsán bizonyára felvetődik az olvasóban, minek azt már tovább folytatni, hiszen a tervezetből eddig megismert részek után nyugodtan kimondható, úgy elfogadhatatlan, ahogy átadták. Ez való igaz. Mégis, legalább egy témakör még feltétlen említést érdemel — bár a kör ezzel még nem zárult le.

A külföldi napidíj régi Achilles-sarka a MÁV Kollektív Szerződésnek. A külföldi tartózkodások közül belföldinek értelmezi a határforgalomban részt vevő nem utazó dolgozókat, ők külföldön is magyarhonban lévőknek tekintendők (bár az országhatár ezt nem tudja).

Legrosszabbul az utazó személyzet járna a tervezettel, a háló- és komfortkocsi-kísérők, étkezőkocsikon szolgálatot teljesítők, valamint a gépjárműveken szolgálatot teljesítők (idegenvezető, gépjárművezető). Az ő jelenlegi napidíjuk a II. osztályú napidíj (irányadó napidíj 25%-kal emelt összege) 80%-a, ha a kinttartózkodás eléri, vagy meghaladja a 8 órát. 4 és 8 óra között az előbbi összeg 50%-a jár. A tervezet szerint 8 órát elérő, vagy meghaladó kinttartózkodás idejére a napidíj az alapösszeg 50%-a, 4 és 8 óra között az előbbi összeg 50%-a. Summa summárum, ez 50%-os csökkenés. Ehhez kommentár talán nem szükségeltetik.

A MÁV tehát sokat akar elvenni, amúgy megbecsült munkavállalóitól. Amit mi tudunk adni, azok közül most az a legfontosabb, hogy ne engedjük elvenni, ami egyszer már az önöké lett korábban, a mi közreműködésünkkel.

Orosz Péter

Emlékezés dr. Verebély Lászlóra

Kiállítás – Jubileum – Szoboravatás

A közelmúltban a Budapesti Műszaki Egyetem megünnepelte azt, hogy *Zipernowsky Károlyt*, a transzformátor egyik feltalálóját, száz évvel ezelőtt nevezték ki az első elektrotechnika tanszék professzorává. A milleneumi kiállításra már 200 km óránkénti sebességgel közlekedő villamosvontatású vasutat tervezett Budapest és Bécs között.

A BME Központi Könyvtára kiállítást rendezett az egyetem tanárai által az elmúlt száz esztendő folyamán írt könyvekből és a kezdeteket felidéző egyéb írásos anyagokból. Zipernowsky közvetlen utódaként 1929-től tanított *Verebély László*. Ki volt ő voltaképpen?

Száztíz évvel ezelőtt, 1883-ban Budapesten született. Egyetemi tanulmányait szülővárosában és Karlsruheben végezte, *gépészmérnöki* oklevelét 1906-ban nyerte el. Rövid németországi és angliai tanulmányút után az USA-ba ment és a Westinghouse Társaság elektrotechnikai gyárában műhelygyakornokként, majd mint tervezőmérnök dolgozott. Megszervezte a gépszámítást tudományosan ellenőrző csoportot és annak vezetője lett. *Villamosmérnöki* diplomáját az Államokban szerezte meg.

Tudásvágya és tenni akarása 1910-ben a Karlsruhe-i Műegyetemre irányította, ahol tanársegédként működött, később a budapesti Ganz Gyár próbatermének főnöke lett. Az 1913. év már az olaszországi Vado Ligure-ben találja; itt a *Kandó Kálmán* vezetése alatt álló és kizárólag a háromfázisú villamosmozdonyok gyártására berendezkedett Westinghouse Társaság vezetőmérnöke volt és részt vett az olasz vasutak villamosításában. Pályafutásának következő állomása Bécs, ahol a mozdonyok tervezését és gyártását irányította.

Budapestre 1918-ban tért vissza. A Ganz Gyárban már szerkesztés alatt állt Kandó Kálmán első fázisváltós próbamozdonya. A próbavonal energiaellátásának és felsővezetéki rendszerének, az ezzel összefüggő munkák irányítására a MÁV akkori, államtitkári rangban lévő elnöke, *Vázsonyi Jenő* létrehozta a MÁV Vonalvillamosítási Irodát, amelynek vezetésével *Verebély Lászlót* bízták meg. Első feladata a Budapest Nyugati pu.—Dunakeszi—Alag közötti vonalszakasz villamosítása volt. Az 1924 júliusában tartott Energia Világkonferencián már beszámolhatott a nyolc hónapja üzemelő Kandó-féle fázisváltós próbamozdony elméletéről és szerkezetéről.

Az 1928-ban üzembe helyezett *átalakított* próbamozdony működésének kedvező tapasztalatai alapján a magyar kormány még ebben az évben elhatározta, hogy elsőként a Budapest és Hegyeshalom közötti vonalat Kandó rendszerével villamosítja. (Az első *menetrend szerinti* villamosvontatású vonat Komáromig 1932-ben, Hegyeshalomig 1934-ben indult.)

Verebély László időközben kidolgozta a dunántúli villamosítási tervet, amelynek alapvető alkotása az általa kezdeményezett Bánhidai Erőmű megépítése volt. Ez tekinthető sikerekben gazdag élete főművének. Tudományos, technikai munkássága elismeréseként 1945-ben a Műegyetem rektorává nevezték ki. Korábban, 1937-ben a Magyar Tudományos Akadémia tagjává választotta és az maradt 1959-ben történt elhunytáig. Eredményes alkotótevékenységét számos egyéb kitüntetés is kísérte. Kossuth-díjat kapott 1953-ban, előzőleg több aranyérmet, pályadíjat, emlékérmet mondhatott magáénak.

Életútjának vázlatos ismertetésekor nem feledkezhetünk el kiemelkedő műszaki irodalmi tevékenységéről, amely a két jelentős elektrotechnikai ágazatot, a villamosvontatást és a villamosenergia-átvitelt ölelte fel. Ebben kiváló stílusán kívül segítségére volt angol, francia, német és olasz nyelvtudása. Elsősorban neki köszönhető Kandó Kálmán munkásságának külföldi publikálása. Egyébként kapcsolata a vasúttal soha nem szakadt meg: *élete végéig a MÁV villamosítási szaktanácsadója volt.*

A tudós professzor, *dr. Verebély László* emlékét és arcát a BME Egri József utcai egyik épülete aulájában a most leleplezett bronzszobor (Bondor István alkotása) is őrzi.

Horváth Károly

Irodalom: Fojtán István cikke, Vasút, 1983. 9. sz.; Mezei István: Mozdonyok. Budapest, 1986.; Vasúti Lexikon. Budapest, 1984.

A VASÚTÉPÍTÉS HŐSKORA

Megjelent a centenáriumi kiadvány

A Szentes—Hódmezővásárhely HÉV közelgő centenáriuma alkalmából készült és annak történetét felölelő, 30 oldalas kiadvány már kikerült a nyomdából. A részletes szaktanulmány is elkészült a HÉV történetéről *Rózsa Gábor* mérnök-múzeológus (Szentes), *dr. Kruzslicz István* levéltárvezető (Hódmezővásárhely), *Bede András* egyetemi halgató (Szentes) feltáró-, kutatómunkája nyomán.

A népszerű kiadvány és a centenáriumra készített Mártély műemlék állomását ábrázoló színes képes levelezőlapok iránt máris nagy az érdeklődés.

A vasút jelentőségét propagáló kiadvány fejezeteiben olvasható, hogy urbanizációt vitt a vasút a vidékre, hogy az akkori technikai eszközökkel milyen gyorsan épült a vasút.

Az epilógusban olvasható egy összefoglalás arról, hogy mit látna itt halála után *Baross Gábor*, aki 1892. május 8-i korai halála miatt nem érhette meg a HÉV avatását, amelynek előkészítő ügyeiben politikai ellenérdekeltségbe került *Sarkadi Nagy Mihály* szentesi polgármesterrel. A politkai lavina a vasútépítő polgármester 1892-ben bekövetkezett halálához vezetett.

A képes kiadványban látható *Laurencz Mihály* állomásfőnök megmaradt kiváló minőségű fényképe is, akinek áthelyezési okiratát 1893. október 16-án állították ki Aradon.

A visszaemlékezés epilógusában *Halmai László* fiatal vasútépítő mérnök a magyar vasút jövőképének vízlóján elmélkedik tépelődésében.

A részletes program első és hátoldalán Szentes állomás és laktanyája látható színes fényképen.

Fogas Pál

Jogszabály írja elő

Ki kaphat szociális segélyt?

Közismert, hogy a vasutasok nem tartoznak a jól fizetett rétegek közé. Sok a nagycsaládos, a nehéz élethelyzetben lévő dolgozó. A vasutas nyugdíjasok többsége a KSH szerint a létminimum alatt él.

A Vasutasok Szakszervezete szeretne segíteni abban, hogy az érdekvédelem, érdekérvényesítés mellett közérthető tájékoztatást adjon tagságának a jogszabályokban meghatározott lehetőségekről, változásokról. Egy ilyen téma az év elején elfogadott *„A szociális igazgatásról és szociális ellátásokról" szóló, 1993. III. törvény.*

Általános elvként elmondható, hogy a szociális törvény csak a legrászorultabbaknak, és a munkanélküliek ellátásáról szóló IV/1991. számú törvény juttatásaiból kimaradtaknak biztosít minimális segítséget. Az ellátási rendszer által biztosított juttatások és a helyi — lakhely szerint — szabályozott ellátási formák az önkormányzatoknál jelentkeznek.

A törvényben megfogalmazott feltételek esetén jár: a gyermeknevelési támogatás, a munkanélküliek jövedelempótló támogatása és az ápolási díj. Az önkormányzatok helyi szabályozási keretén belül biztosít olyan juttatási formákat, mint a lakásfenntartási támogatás, temetési segély, átmeneti segély. A törvény vonatkozik a magyar állampolgárokra, az állandó tartózkodásra jogosító igazolvánnyal rendelkező bevándorolt, és a menekültként befogadott személyre.

Az egyes szociális elemek igénybevételi, igénylési lehetőségeiről, eddigi tapasztalatairól tájékoztatjuk most olvasóinkat.

Gyermeknevelési támogatás

Igényelhető: a lakhely szerinti önkormányzat jegyzőjénél. *Igényelheti:* az anya vagy nevelőszülő, ha az alábbi feltételeknek megfelel:

— összeszámítva 180 napos biztosítási ideje van,

— saját háztartásában legalább három kiskorú gyermeket nevel (ideértve a diákotthoni elhelyezést is),

— a legkisebb gyermek a 3. életévét betöltötte, de a nyolcadik életévét még nem haladta meg,

— a családban az egy főre jutó jövedelem az öregségi nyugdíj háromszorosát nem éri el. (Ez 1993. szeptember 1-jétől: 19 800 Ft, 1994. január 1-jétől: 20 400 Ft),

— a kérelmező nem részesül gyermekgondozási segélyben, saját jogú nyugdíjban, nyugdíjszerű ellátásban vagy munkanélküli segélyben, illetve munkanélküli jövedelempótló támogatásban,

— az igénylő tényleges munkaideje a napi 4 órát nem haladja meg.

A lakhely szerinti önkormányzat által normatív módon biztosított — magyarul ennyi *jár* — havi támogatás mértéke azonos a mindenkori sajátjogú öregségi nyugdíj minimumösszegével. (Ez év végéig 6600 Ft, 1994. január 1-jétől 6800 Ft.)

A hároméves gyes lejárta utáni, sokgyermekes családnál az otthonmaradt feleség gyermeknevelési munkáját elismeri a társadalom munkaviszonynak, és ezért központi forrásból egységes „díjazást", támogatást biztosít.

A leírt feltételeknek megfelelő vasutas dolgozók igényjogosult, otthon gyermeket nevelő feleségei közül kevesebb, mint 500-an vették igénybe ezt a lehetőséget. A fővárosban különösen kicsi ez az arány. Előzetes információink szerint közel ezren vehetnék igénybe ezt a támogatást. A Népjóléti Minisztérium adatai szerint közel egymilliárd forint „megtakarítás" várható ezen a téren.

Munkanélküliek jövedelempótló támogatása

Igényelhető: a lakhely szerinti önkormányzatnál. (Ez is társadalmi járandóság, nem csak adható.) Ezen juttatás kizárólag a munkanélküli járadék helyett vagy annak lejárta után jár.

Jár még annak, aki a „munkanélküli járadék" után létesített — rövid ideig tartó — újabb munkaviszony megszűnése után a munkanélküli ellátásra még nem jogosult.

Kérheti (általános feltétel):

— a család egy főre jutó havi jövedelme nem haladja meg a mindenkori öregségi nyugdíj legkisebb összegének 80 százalékát. (Ez azt jelenti, hogy a család összes jövedelme alapján az egy főre jutó összeg az 5280 Ft alatt, 1994. január 1-jétől 5440 Ft alatt van.)

Nem adható (a teljes felsorolás nélkül) annak, aki:

— nyugdíjban, gyesen, gyermekgondozási-segélyben, gyermeknevelési támogatásban, illetve ápolási díjban részesül,

— a munkaügyi központtal történő együttműködést nem vállalta. (Az érintettek az illetékes munkaügyi központ információja alapján tudják, hogy ez a szakképzettségnél, iskolai végzettségnél eggyel alacsonyabb fokozatot jelent.)

— Olyan képzésben vesz részt, amelynek támogatottsága eléri (összesen) az öregségi nyugdíj legkisebb összegének 80 százalékát.

Gyakorlati tudnivaló: az önkormányzatoknál benyújtott támogatási igényhez csatolni kell az illetékes munkaügyi központ igazolását. A támogatás a család egy főre jutó összjövedelme alapján, de csak a *kérelmezőnek jár.* (Jelenleg: maximum: 5280 Ft.)

Összege: a jogosult (kérelmező) támogatása az egyéb jövedelemmel együtt — az öregségi minimál nyugdíj értékének 80 százalékáig terjedhet. (Jelenleg 115 ezer fő kapja. 5,6 milliárd Ft az ez évi ráfordítás.)

Ápolási díj

Az önkormányzat fizeti, a jogszabály csak minimális összeget határoz meg. Abban az esetben nemcsak igényelhető, hanem jár, ha a családban van:

— 2—18 év közötti, önmaga ellátására képtelen, állandó és tartós felügyeletre szoruló gyermek folyamatos otthoni ápolását végzi.

Adható: a 18. életévét betöltött hasonló helyzetű (hozzátartozó) otthoni ápolása esetén.

Nem jogosult az ápolási díjra a kérelmező, ha:

— terhességi-gyermekágyi segélyben, gyedben, gyesben, vagy gyermeknevelési támogatásban részesül,

— jövedelemszerző munkaideje a havi teljes munkaidő felét meghaladja, és nem nyugdíjas,

— ha a beteg gyermek (ápolt) 2 hónapot meghaladóan nevelési-oktatási intézményben, egészségügyi vagy szociális intézményben volt, ilyen ellátásban részesült.

Az önkormányzathoz benyújtandó kérelemhez csatolni kell a háziorvos szakvéleményét.

Az ápolási díj minimális mértéke:

— a 2—18 év közötti gyermek esetén a minimális öregségi nyugdíj legkisebb mértéke (jelenleg 6600 Ft/hó),

— a 18. életévét betöltött, önmaga ellátására képtelen, állandó és tartós felügyeletre, gondozásra szoruló hozzátartozó esetén minimumösszeg (az öregségi nyugdíj 60 százaléka, azaz jelenleg 4000 Ft).

Az ápolási idő — folyósításának idejéig — szolgálati időnek számít. Az önkormányzat köteles fizetni a nyugdíjbiztosítási részt, a díjban részesülő pedig az egészségügyi részt a támogatásból.)

Egyszerűbben fogalmazva: annak a vasutasnak, akinél a családban olyan, önmaga ellátására képtelen, állandó és tartós felügyeletre, gondozásra szoruló, súlyos fogyatékos gyermek van — például szellemi vagy testi fogyatékos —, és az otthoni ápolását a feleség végzi főmunkaidő helyett, jár az ápolási díj. Az állam ezt munkaviszonynak ismeri el. Ha ezt a munkát a nyugdíjas nagyszülő végzi, számára nem jár emiatt a díj. A nagykorú személy — például testvér, szülő — esetén, hasonló feltételek meglétekor adható az ápolási díj. A díjat kérelmező csak az ápolást végző személy lehet, és egyéb „kiegészítő" jövedelemszerző munkaideje a napi 4 órát nem haladhatja meg.

Lakásfenntartási támogatás

Keretszabályozásként, a korábbi lakbértámogatás helyett került a törvénybe. (Ezáltal a lakbérhozzájárulásban eddig részesülők elvesztették jogosultságukat. Újra kell ilyen címszó alatt a támogatást igényelni.)

A Népjóléti Minisztérium tájékoztatása szerint a keretlehetőség közel a tízszeresére emelkedett. Az önkormányzatok 6 havi haladékot kaptak, hogy a helyi, településen elismert minimális lakásnagyságot és minőséget meg nem haladó lakások alapján, a helyi szabályozást kidolgozzák. Így ez év augusztus, szeptember hónapban indult a támogatási forma.

A lakásban együttélő személyek közül csak a kérelmezőnek adható. A településen az önkormányzat által elismert minimális lakásnagyság és -minőség mellett „különösen indokolt" a támogatás, ha a lakásfenntartás összege — lakás, albérleti díj, kölcsöntörlesztés, fűtés, csatorna, szemétszállítás, villany-, víz-, gázfogyasztás költségei — az egy főre jutó havi jövedelem 35%-át eléri, és az egy főre jutó havi jövedelem az öregségi nyugdíj minimumösszegének kétszeresét nem haladja meg. (Ez jelenleg 13 200 Ft/fő, januártól 13 600 Ft/fő.)

A támogatás mértéke: az önkormányzatok eltérően szabályozzák. A havi átlag 2000—2500 Ft/hó körül van. Maximum 1 naptári évre adható, utána a kérelmet meg kell ismételni. Több helyen — önkormányzatnál — csak a fűtési szezonra adják. Vagy egyösszegben, vagy havi részletben. Sajnos, ez a támogatás adóköteles. A pénzbeni kifizetés helyett több önkormányzat természetbeni hozzájárulást biztosít (pl.: ingyenes tüzelőt, távfűtési, közüzemi díj átvállalását). Ez évben 6 milliárd Ft van e célra betervezve. (Az „állami megtakarítás" számításaink szerint kb. 500 millió Ft lesz.)

Temetési segély

Az önkormányzatok hatáskörébe adott segélyezési forma. A „keretszabályozáson" belül előírt minimális feltétel:

— Nem adható annak, akinek családjában az egy főre jutó jövedelem eléri az öregségi nyugdíj legkisebb összegének háromszorosát. (19 800 Ft/fő.) Az igénylőnek kifizetett összeg nem lehet kevesebb a helyben szokásos, legolcsóbb temetési költség 10%-ánál, de legfeljebb a teljes költség összegéig terjedhet.

Gyakorlati tudnivaló: Az önkormányzathoz beadandó kérelemhez mellékelni kell: az eredeti temetési számlát, amelyet vagy az egy lakásban (háztartásban) lakó nevére vagy a segélyt kérő nevére állítottak ki. (A halotti anyakönyvi kivonatot is be kell mutatni.)

Az átmeneti segélyről, amely az önkormányzati szociális segély helyett szerepel, a lap következő számában tájékoztatjuk olvasóinkat. A Népjóléti Minisztérium által javasolt módosításokat, végrehajtási rendelkezéseket is közreadjuk.

Kádár Miklós

Szingapúrból Bangkokba luxus Orient expresszel

Az elnöki lakosztály 3500 dollárba kerül

A híres Orient expressz ázsiai változata is életre kelt. Első útját szeptember harmadik vasárnapján tette meg Szingapúr és Bangkok között. A vonatot üzemeltető *Orient Expressz Hotels* annak a brit Sea Containess vállalatcsoportnak a része, amely 1982-ben — luxus kivitelben — életre keltette az egykori klasszikus Orient expresszt.

A rezesbanda indulójára és pezsgősüvegek durranása közepette elindult nosztalgiavonat első útján olyan hírességek is részt vettek, mint *Mahathir Mohamed* malajziai miniszterelnök, valamint *Mihály kenti herceg és felesége.* Az ázsiai járat a két város közötti 1943 kilométer hosszú utat két éjjel és egy teljes nap alatt teszi meg. A szerelvényen egyszerre 132-en utazhatnak. A fülkék kényelmesek. Mindegyikben van mosdókagyló, zuhanyozó sőt még toalett is. S ha az utasnak szüksége van mondjuk italra vagy ételre, csengetésre a szobapincér — akár a szállodákban — „házhoz" megy.

A luxusigényeket nemcsak a kényelmes fülkék és az elsőrangú kiszolgálás jelentik, hanem a két étkezőkocsi, a bárvagon, továbbá egy nyitott, de az esőtől és a naptól védett kilátókocsi. Igaz, hogy az útiköltség is tetemes. Szingapúrból Bangkokig egy személynek alig több mint ezer dollárt kell fizetni. Ám ha a vendégutas mondjuk elnöki lakosztályra tart igényt, a hozzá tartozó testőrszobákkal, azt potom 3500 dollárból már megúszhatja.

S ha valaki azt hiszi, hogy az ilyen költséges nosztalgiautazások iránt csekély az érdeklődés, az téved. Az ázsiai Orient expresszre a helyek felét, egy évre előre már lekötötték. A cég egyébként az üzemeltetés első évében 19-20 millió dollár bevételre számít.

(vf)

Az emberek érdekében érdemes cselekedni

Beszélgetés egy kitüntetett szb-titkárral

Az idei vasutasnapon kitüntetett szakszervezeti tisztségviselők között volt *Ruzsáli Józsefné,* a szegedi osztószertárfőnökség szb-titkára. Vele beszélgettünk munkahelyén életéről, a szakszervezeti mozgalom időszerű feladatairól.

Ruzsáliné a gimnázium elvégzése után került a vasútra. Nem véletlenül, hiszen édesapja, bátyja is itt dolgozott. A szeged-rókusi szertárba vették fel bérelszámolónak, később különféle tanfolyamok elvégzése után a bérelszámolók csoportvezetője, majd munkaügyi vezető, három éve pedig belső ellenőr.

— *Nagyon jó kollektívába kerültem, hamar megszerettem a szertári munkát, az itt dolgozókat* — emlékezik vissza. — *Mindig érdekelt az emberek sorsa, szerettem a közügyekben tevékenykedni. Így amikor felkértek, vállaljak munkát a szakszervezetben, azonnal igent mondtam. Előbb a helyi szb-ben, majd a területi intéző bizottság tagjaként dolgoztam. 1985-ben választottak meg az osztószertár-főnökség szb-titkárának.*

— Mekkora területen dolgoznak?

— Osztószerfőnökségünk területe igen széttagolt: hét munkahelyünk van. Szegeden kívül hozzánk tartozik a makói és a hódmezővásárhelyi raktárvezetőség is, közel százan dolgoznak nálunk. *Öttagú szb és 7 bizalmi fogja össze a tagságot.* A széttagoltság miatt különösen sok feladat hárul a bizalmiakra. Rajtuk keresztül minden kérdés eljut a munkatársakhoz. Rendszeresen tartunk taggyűléseket.

— Mindig van mondanivalójuk?

— Igen. Csupán utalnék az elmúlt időszak kiemelkedő eseményeire: a tb-önkormányzatok és az üzemi tanácsok megválasztására, amely eredményesen végződött. Nálunk a 7 tagú üzemi tanács minden tagja a VSz tagja. Szakszervezeti tagjaink igénylik az állandó információt, hiszen abból saját sorsunk alakulásáról is képet kapnak. *Manapság számukra a munkahely megtartása, megőrzése a legfontosabb szempont.* Az anyaggazdálkodási szakág soha nem volt reflektorfényben. Az elmúlt egy-két évben szakszolgálatunknál is érződik a változás. A vasút nehéz gazdasági helyzete tükröződik munkánkban: a beszerzések korlátozásában a készletek felhasználásában. S az utóbbi hetekben a létszámcsökkentés előrevetített árnyéka lebeg felettünk. Van tehát jócskán kérdés az emberekben.

— Mit tudnak tenni?

— Megpróbáljuk megnyugtatni őket, s átvészelni ezt a nehéz időszakot. A nálunk dolgozók nem nagy keresetűek, ezért méginkább ragaszkodnak munkahelyükhöz. Speciális a képzettségük, máshol nehezen tudnának elhelyezkedni. S az a tapasztalatom, hogy a jó szót, a meghallgatást mindig szívesen fogadják.

— Milyen most a titkár helyzete?

— Régen sem volt könnyű, most még annyira sem. Mások lettek a gondok, a problémák, emiatt az új körülményekhez kell igazítanunk a szakszervezeti munkát. Soha nem szabad elveszíteni a hitet, az emberek érdekében érdemes cselekedni.

Gellért

Legfontosabb alapelv a környezet védelme

Az Európai Közösség új közlekedéspolitikája

Az Európai Közösség közlekedése, 1982-től napjainkig dinamikusan fejlődött. Egyes, szakemberek szerint azonban, a jövőt illetően még nagyobb fejlesztésekre lesz szükség. Ez derül ki abból a könyvből is, amelyet a közösség a múlt év végén adott ki. A szerzők abból indulnak ki, hogy az egységes közlekedéspolitika kialakításában koránt sem tárták fel a tartalékokat. *A legfontosabb alapelvek egyike a környezet megvédése.* További cél a szabad piac a tisztességes verseny biztosításával. De nem elhanyagolható a közlekedési vállalatok versenyképességének, pénzügyi hátterének és minőségének a javítása sem.

Az Európai Közösség egész területén olyan közlekedési rendszereket képzelnek el, amelyek a közlekedési teljesítményeket hatékonyan, biztonságosan, a szociális feltételeket és a környezeti igényeket is magas színvonalon nyújtják.

A hatékony közlekedés az EK-szakértők véleménye szerint azt jelenti, hogy a lakosság és a különböző vállalkozások a belső piacon olyan közlekedési eszközökhöz jutnak, amelyek a minőségre és a teljesítményre igényt tartó szükségleteiket maximálisan kielégítik. Mindezt olyan kedvező költségviszonyok között teljesítik, amit csak a karbantartás és a továbbfejlesztés nagyobb távlatra kiterjedő biztosításával lehet elérni.

Azt a követelményt is megfogalmazták, mely szerint a közlekedési rendszereknek hozzá kell járulniuk a környezetvédelemhez és a környezettel összefüggő tartós fejlődéshez. Természetesen ezzel az is együtt jár, hogy a közlekedés minden igénybe vevőjének viselnie kellene a teljesítmények költségét. Megfogalmazták azt is, *hogy harmadik országokkal is fejleszteni kell a kapcsolatokat.* Különösen az olyan államokkal fenntartott kapcsolatoknak kell elsőbbséget adni, amelyek teher- és személyforgalma a közösség számára is jelentős.

A könyv szerzői közössége úgy gondolja, hogy a közeljövőben erősödik a verseny a közlekedés kínálatában, nemcsak a határokat átlépő közlekedésben, hanem a most még gyakran elszigetelt nemzeti piacokon is. Feltételezéseik szerint *a belső közlekedésben olyan helyzet is kialakulhat, amellyel szemben már az előkészített krízismechanizmusokat kell alkalmazni.* Bonyolult kérdéseket vethetnek fel például a kombinált közlekedés terén az infrastruktúrához való hozzájutással kapcsolatban előirányzott adminisztratív, műszaki és pénzügyi egyezmények.

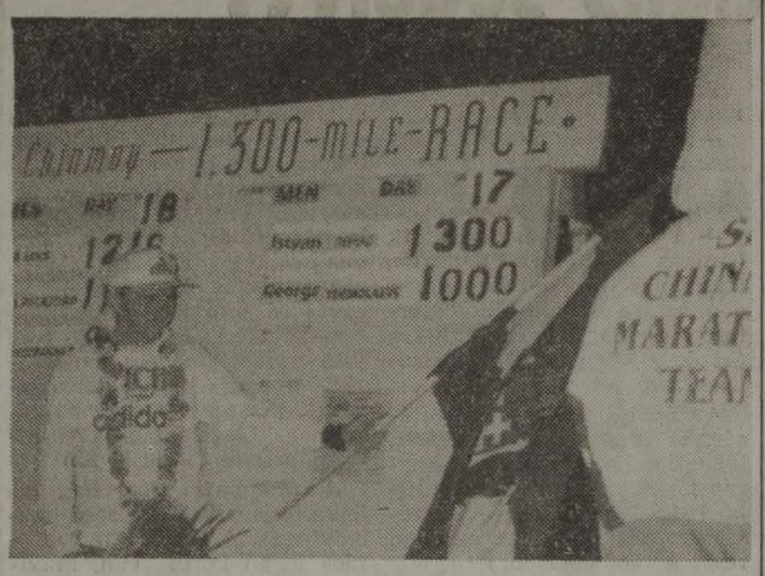
Végső következtetésként az is előfordulhat, hogy a közlekedési szektor jelentős szerkezetváltáson esik át.

R. V. F.

Az emberi akarat diadala

Beszélgetés a szegedi Sipos Istvánnal, a New York-i ultramaratoni hősével

Október 3-án, vasárnap délben nagyszerű hírt röpítettek világgá a telexgépek: a New York-i ultramaratoni versenyen Sipos István, a Szegedi VSE kitűnősége, 16 nap 17 óra 36 perc és 14 másodperces idővel, új világcsúcsot ért el az 1300 mérföldes (2092,147 km-es) távon.



A szenzációs futásról, hazaérkezése utáni napokban beszélgettünk. Elöljáróban elmondotta, hogy idén már nyolcadik alkalommal rendezték meg ezt a versenyt és eredményei alapján, a meghívással nem volt gondja. Tavaly azzal búcsúzott a szervezőktől: *„visszajövök, s az 1300 mérföldön indulok és világcsúcsot futok"*. Azóta csak ez az egy cél lebegett előtte.

— Hogyan készültél föl?

— Nem változtattam szinte semmit azon, ahogy eddig készültem. Napi átlagban 30 kilométert futottam, ami összességében egy év alatt 6 és fél, 7 ezer kilométert jelentett. Ami változás volt, az pszichés felkészülésemben mutatkozott meg. Más oldalról közelítettem meg ezt a versenyt. Korábban erőből csináltam végig a versenyt és csak a testemre hagyatkoztam. Most ezen változtattam. Mint ismeretes, ezt a versenyt egy meditációs, úgymond vallási alapon szerveződő csoport rendezi, főnöke *Sri Chinemay*, ő a kitalálója e futóversenynek. Neki sokat köszönhetek. Könyveit korábban még nem tudtam olvasni, idén viszont erre is lehetőségem nyílt, ugyanis magyar nyelven is megjelent írása, s Magyarországon is vannak már Sri Chinmay-centerek. Belső életre való tanításait olvasva, megtudtam, hogyan szabadíthatja fel az ember a belső energiáit. Ez a meditáció egy békés életre való felkészítés, amely során az ember megtudja mi az ami jó neki vagy nem jó. Én ezt a meditációt sokat gyakoroltam; s rájöttem annyi energiám volt, amit eddig nem használtam föl, s amit most fel tudtam szabadítani.

— Mikor volt a verseny?

— Szeptember 16-án indult a mezőny, 700, 1000 és 1300 mérföldön. A távokat szintidő alatt kellett teljesíteni: a 700-at 12, az 1000-et 15, az 1300-at 18 nap alatt. A versenyszámokat eltolt idővel indították úgy, hogy a célbaérkezés mindenkinél október 4-ére essen. Egy kötöttség volt: *aki a hatodik napon nem tudta teljesíteni a 350 mérföldet, az kiesett a versenyből.*

— Milyen taktikát választottál?

— Nekem sajátos taktikám, technikám van, amit egyre többen átvesznek. Ennek lényege: *18 nap alatt az 1300 mérföld teljesítéséhez naponta 72,2 mérföldet kell futni, de mivel én világcsúcsért futottam, így nekem 78 mérföld volt a fejadagom.* Ezért felosztottam a versenytávot, 50 maratoni távra, s naponta háromszor — meghatározott idő alatt —, percnyi pontossággal ezt teljesítettem.

— Milyen körülmények között?

— Ezt a versenyt Manhattan városrész mellett, a Wards Island-i szigeten, egy mérföldes körpályán rendezték. Gyönyörű környezetben, közvetlen rálátással Manhattanra, ami főleg éjszaka volt csodálatos. Az időjárás viszont nem kedvezett, a verseny alatt 12 esős nap volt, így én a 16 és félnapból 12-t esőben futottam. A rajtnál és a befutásomnál, zuhogott az eső. Engem ez a körülmény csak annyiban zavart, hogy szinte körönként kellett átöltözni, szárítani a ruhát.

— Ki segített?

— Két kísérőm volt: *feleségem Márta és egy szegedi fiú Sándor Leander.* Ők segítettek mindenben, az öltözködésben, az evésben.

— Mi volt az étrendedben?

— Csak vegetáriánus ételek voltak. Zöldségek és aránylag sok tejtermék. Furcsa, hogy eddig ennyi tejet soha nem ittam, mint itt. Tej mellett dinnyét, tejberizst, túrós tésztát, spagettit fogyasztottam.

— Mikor ettél?

— Útközben. Szinte minden körben ettem egy keveset: kekszet, dinnyét. Ha főtt tésztát vagy mást kértem, akkor sétálva étkeztem. Arra mindig ügyeltem, hogy az utolsó kör befejezésekor rögtön aludni mehessek.

— Hány cipőt „fogyasztottál" el?

— *Hét pár cipőből négy teljesen* tönkrement. Elkoptak, szétáztak, többnek az orrát kivágtam, hogy a vizes cipőbe ne dagadjon bele a lábam.

— A híradások szerint, az utolsó napokban fokoztad az iramot...

— Igen. Hat napon át 78 mérföldet futottam, ekkor kisebb mélypontom volt, többet kellett pihennem. Hogy a lemaradást behozzam, napi 83-84 mérföldet kellett menni. Mivel korábban optimális sebességgel haladtam, így volt erőtartalékom, energiám.

— Mikor érezted, hogy megvan a világcsúcs?

— A legelső pillanattól kezdve tudtam. Jól felkészültem.

— Milyen érzés volt célbaérkezni?

— Nem titok, én az utolsó kört majdnem végig, sírva tettem meg. Az az erő, a boldogság, ami felszakadt bennem, így jelentkezett. Kinti magyarok szereztek egy magyar zászlót, és a végén azzal futottam. Célba érkezésemet felvették a tv-sek, és egy-két nap múlva Európa, Ázsia és Amerika a műholdas csatornákon át láthatta.

— Hányan értetek célba?

— 1300 mérföldön öten indultunk *és csak egyedül én értem célba.* Hat versenyszámban, összesen 33-an indultak és csak 9-en teljesítették a távot.

— Mit kaptál?

— *Ez nem pénzdíjas verseny. A győztesek csupán egy szobrocskát kapnak ajándékba.*

— Más semmit?

— Ha a pénzre gondolsz, *nem kaptunk semmit.* Aki erre a versenyre elutazik, az nem annak reményében áll rajthoz, hogy pénzt keres. Majd az eredménye alapján felfigyelnek rá.

— Végül is milyen eredményeket értél el?

— *1300 mérföldön és 2000 kilométeren, új világ- és Európa-rekordot, 1000 mérföldön, 1000 kilométeren és a 6 napos futásban, új magyar rekordot állítottam fel.*

— Tehát, ha jól számolom, ezen a versenyen 2 világ, 2 Európa és 5 magyar csúcs fűződik a nevedhez. Mond Pista, hogy él egy világcsúcstartó?

— Kesernyés mosoly jelenik meg arcán, majd így válaszol:

— *Mint egy átlagos magyar család. Két gyermekem van, feleségem munkanélküli,* én a SZVSE alkalmazásában állok, egy fizetésből élünk. Edényeket árulunk, hogy megéljünk.

Látja rajtam a csodálkozást, és így folytatja:

— *Tizennyolc éve vasutassportoló vagyok, az egyesület nehéz anyagi helyzete miatt, nem tud támogatni.* A szponzorok adománya pedig elmegy a versenyekre. De mégsem panaszkodom, örülök, hogy versenyezhetek és megvalósíthatom céljaimat. Ebben sokat segít *Antal Andor* edzőm, akivel 18 éve együtt dolgozunk.

— Mostani sikeredet követően, új szponzorok jelentkeztek-e már?

— Nem. Úgy érzem, nem tudják ezt az eredményt hová tenni. Érdekes, ha angol, francia vagy más nemzetiségű sportoló világcsúcsot fut, azt normális dolognak tartják. De egy magyartól, egy szegedi sportolótól, ezt csodálkozva fogadják, képtelenek elhinni, hogy mi is képesek vagyunk erre...

Gellért József

A biztosító egyesület százéves tagját köszöntötték

Nem várt, de annál kedvesebb látogatókat üdvözölhettek a közelmúltban Kocs község egyik otthonában. A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Biztosító Egyesülete ügyvezető elnöke, *Márton András* és *Budavári Istvánné* irodavezető személyesen köszöntötte a család és a község legidősebb tagját, *özvegy Nyikos Istvánnét.* Mária néni ugyanis éppen az előző napokban töltötte be századik életévét.

Ennek a jeles napnak az egyesület részéről az adott különös jelentőséget, hogy az ünnepelt egyben az egyik legrégebbi biztosított is. Kedves férje révén ugyanis hatvanhárom évvel ezelőtt, 1930. december 1-jén lépett az egyesület tagjai sorába. Az idős hölgy korához képest igen jó egészségben, jókedvűen fogadta látogatóit, s meleg szavakkal köszönte meg ajándékukat: *a szép virágcsokrot és a „kísérőként" hozzáadott tízezer forintot.*

Az ünnepélyes pillanatokat csendes, családias beszélgetéssel folytatva felidézték a régmúlt eseményeit. Azokat az éveket, amikor néhai férje Komárom állomásfőnökségen sorompókezelő, kocsirendező, majd tolatásvezető volt, s szeretetben, megértő összhangban nevelték három gyermeküket. A fiatalság évei gyorsan elrepültek, de a mai fiatalok gyakran meglátogatják Mária nénit, aki ilyenkor szellemi frissességgel sorolja élményeit, emlékeit.

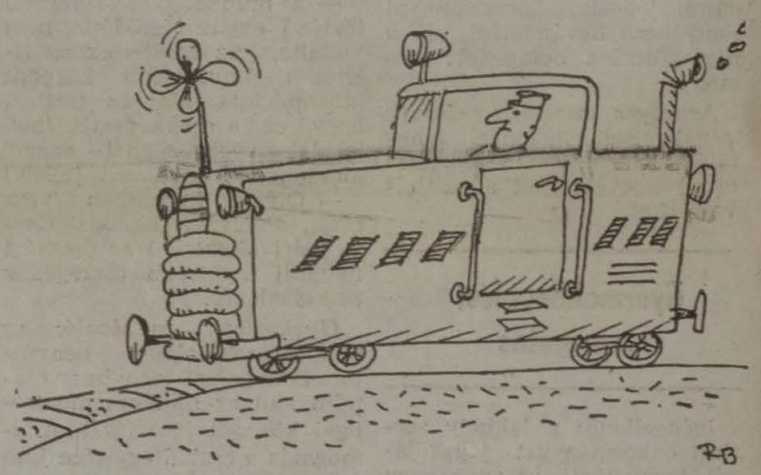
A látogatás percei meghitt órákká váltak. A búcsúzás pillanataiban toppant be ugyanis közéjük a község polgármestere — a Falu-tévé stábjának kíséretében. Így az ország nyilvánossága is tudomást szerezhetett a kedves ünnepségről.

A község első embere személyesen adta át a Magyar Köztársaság elnöke, Göncz Árpád jókívánságait és üdvözletét tartalmazó köszöntőlevelét.

gszl

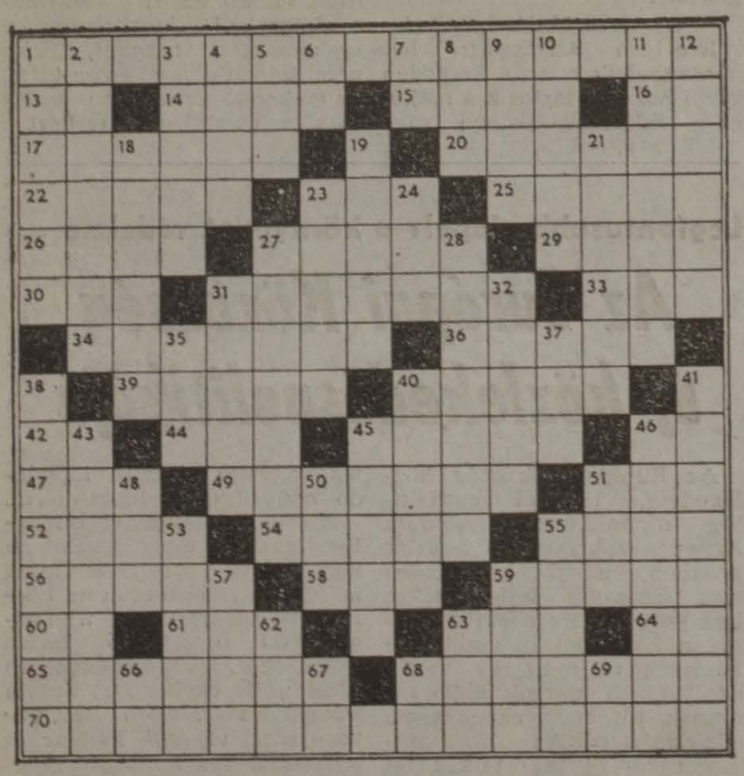
A Vöröskereszt szolgálatában

Bensőséges ünnepségen búcsúztatták nyugdíjba vonulása alkalmából a MÁV Rt. szombathelyi üzletvezetőségén *Varga Lászlót*, aki közel harminc évig volt vöröskeresztes titkár (a korábbi igazgatóságon). A hetvenszeres véradó és kiváló véradásszervező a Vöröskereszt megyei és városi vezetőségének is tagja. Az elsősorban a környezetvédelmet szívügyének tekintő aktivistát *Poór László*, a Vöröskereszt megyei szervezetének a titkára és *Szabó Imre* igazgatóhelyettes, az üzletvezetőség vöröskeresztes alapszervezetének az elnöke köszöntötte.



Rák Béla rajza

Nincs béke a cédrusok alatt



Vízszintes: 1. Száraz vidék Dél-Afrikában. 13. Német elöljárószó. 14. Fári ikerszava. 15. Zöld árnyalata. 16. Jelenleg. 17. Konstantinápoly. 20. Csúcsív, orrgörbe. 22. Borsod megyei település. 23. Visszsza: szófajta. 25. Tolna megyei község. 26. ..., Marcus Portius, római államférfi. 27. Pintyféle énekes madár. 29. Betűpótlással hátrafelé mozgat. 30. Az állóvíz. 31. Velencei nemes család, több doget is adott. 33. Horvát folyó. 34. Az öt tavak egyike. 36. ... kő, kőszegi hegy. 39. Folyó Alaszkában. 40. Tanonca. 42. Igavonó állat. 44. A sugárzás dózisának mértékegysége. 45. Kelet-szibériai város. 46. Protaktínium vegyjele. 47. A paprikának is van ere. 49. Bogyós gyümölcs. 51. Vízi állat. 52. Szócsata. 54. Egy tenger névadója. 55. Uri ..., Móricz Zsigmond regénye. 56. F-fel latin nő. 58. Tetemes. 59. Vissza: ... kán, szerep a Bahosiszeráji szökőkút című balettben. 60. Biztatószó. 61. Béke, oroszul. 63. Itt terem a gyümölcs. 64. Plutónium vegyjele. 65. Dél-amerikai állam. 68. Barangol. 70. **Egy földrajzi név.**

Függőleges: 1. Félfedelesszárnyú rovar. 2. Zenében: élénken adandó elő. 3. K-val a végén népvándorláskori nép. 4. Mennyi? 5. A fej része. 6. Sir. 7. Ételízesítő. 8. Nemzetközi Munkaügyi Szervezet röv. 9. Spanyol város. 10. Értesítőlevél pénz átutalásáról. 11. Bárányparéj rókafarok. 12. Konstantinápoly egyik része. 18. Folyó, tó, tenger fenekén összegyűlt hordalék. 19. Bortároló. 21. Jón oszlopfő csigaalakú díszítése. 23. Lázcsillapító gyógyszer. 24. Idegen állatkert. 27. A valódi hitvány utánzata. 28. Egyetemi kórház. 31. Afrikai főváros. 32. ... frates! Imádkozzatok testvéreim! 35. A Tisza mellékfolyója. 37. Kosarakban van. 38. ... és holtak (regénycím). 40. Szomját oltja. 41. ... Caius Ceasar (37—41) kegyetlen római császár. 43. Folyó Dél-Amerikában. 45. Seprű lesz belőle. 46. Lovad. 48. ... mológia, szófejtés. 50. Belga, német, svéd autójelzés. 51. A hegedű legfőbb tartozéka. 53. Jordánia fővárosa. 55. Egyetemisták étkezője. 57. Verdi-opera. 59. Állítólag a kunokkal érkezett népcsoport. 62. Piros, németül. 63. A karalábé lehet ilyen. 66. Babilónia legrégibb városa. 67. Szolmizációs hang. 68. Hangtalan méz. 69. Kimondott betű.

Beküldendő annak az országnak a neve, amelyikben a vízszintes 70. található.

Beküldési határidő: november 19.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Panama.

Könyvutalványt nyertek: Nagy Edit, Budapest, Avar u. 2/B 1016; **Fehér Ferenc,** Budapest, Rákóczi út 59. 1081; **Bíró Lászlóné,** Záhony, Szabecse u. 11. 4625; **Andrédesz Lajosné,** Budapest, Dugonics u. 21. 1043; **Horváth Magdolna,** Budapest, Karikás Frigyes u. 1/A. 1138.

A város szélén (Durkó Gábor rajza)

Lakáscsere

Elcserélném 47 négyzetméteres, 2 szoba, összkomfortos MÁV-lakásomat 1 szoba komfortos (lehetőleg gázfűtéses) lakásra (önkormányzati is lehet) MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Nyíri Ildikó, Budapest, Bulcsú u. 4. fszt. 5. 1062.

Elcserélném kettő szoba, fürdőszoba, összkomfortos tiszafüredi szolgálati lakásomat hasonló szolgálati lakásra Füzesabony Eger, Kál-Kápolna vagy környékére. Érdeklődni lehet: 03/19-30 vagy 03/18-86-os üzemi telefonszámokon.

Eladó Budapesttől 70 kilométerre, Táplószélén, 3 szobás családi ház, vagy elcserélhető budapesti lakásra. (Ipari áram, zárt kert, gáz, telefon befizetve.) Érdeklődni lehet: 8—16 óráig a 19-77/313-as üzemi telefonszámon. Este a 121-4719-es városi telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII., Szigony utcai 2 szoba, összkomfortos, telefonos önkormányzati lakásomat nagyobb önkormányzati lakásra (külső kerület vagy Pest környéke előnyben). Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Eladom ceglédi 50 négyzetméteres, 2 szoba, összkomfortos öröklakásomat. Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Elcserélném 49 négyzetméteres, budapesti, komfortos önkormányzati lakásomat nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén, minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Budapest, Diószeghy Sámuel u. 9/C, I/12. Ispán.

Eladó a gyulaji erdő vadrezervátumának szomszédságában, panorámás környezetben, 460 négyszögöl szőlő, gyümölcsfákkal, présházzal. Irányár: 100 ezer forint. Érdeklődni lehet levélben vagy személyesen: Faragó János, Gyulaj, Dózsa György u. 52. 7227 (Tolna megye).

Elcserélném várpalotai, központi helyen lévő komfortos, napos (nem panel) magasföldszinti, önkormányzati lakásomat budapesti MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: esténként a 133-7500-as telefonszámon vagy levélben: Ercsényi, Budapest, Fehérvári út 46. III/3. 1119.

Elcserélném budapesti 46 négyzetméteres, komfortos szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, hasonló vagy kisebb önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet: Guzina Gyula, 132-9739, 131-3132 telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 142-0551, 122-9872, üzemi: 19-17
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6521. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

ÁRA: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. NOVEMBER 19.

Bizalmat szavaztak az elnöknek, a tárgyalások folytatódnak

Lapzárta után, november 16-án rendkívüli ülést tartott a VSz választmánya, amelynek napirendje a vasutas-szakszervezet és a közlekedési miniszter között november 11-én létrejött megállapodás volt.

Mint köztudott, november elejétől tárgyalásokat folytatott a vezérigazgatóság illetékeseivel a Vasutasok Szakszervezete, a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége, és a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége a vasutasok jövő évi béremeléséről, a létszámleépítésről és a kollektív szerződésről.

Az elhúzódó tárgyalássorozat után született az említett megállapodás, amely nagy visszhangot váltott ki a közvéleményben. A legtöbb vasutas azonban megnyugvással vette tudomásul, hogy végre megszületett a megállapodás. Ennek körülményeiről adott háttérinformációt az ülésen Papp Pál, aki döntéseinek következményeit is vállalva kért bizalmi szavazást személyét illetően.

A testület 56 igen, 22 nem és egy tartózkodással (több mint kétharmados többséggel) továbbra is bizalmat szavazott az elnöknek, kifejezve egyetértését az aláírt megállapodással kapcsolatban is.

A választmány állásfoglalását és az egyéb dokumentumokat az alábbiakban közöljük.

Megállapodás

Dr. Schamschula György, közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter és *Papp Pál*, a Vasutasok Szakszervezete elnöke az 1993. november 11-én folytatott tárgyalásukon az alábbiakban állapodtak meg:

1. A MÁV létszámleépítésére vonatkozóan sem százalékos mértékben, sem abszolút számban nem rögzítik a MÁV-tól leépítendő létszámot. A létszámleépítés mértékét valamennyi munkakörre vonatkozóan, a feladatokhoz igazítva, a hatékony munkavégés követelményeinek figyelembevételével a szolgálati főnökségeknél az érintett képviseleti és érdekképviseleti szervekkel egyetértésben kell megállapítani.

2. A Magyar Államvasutak Kollektív Szerződését változatlan tartalommal 1994. december 31-ig meghosszabbítják. A vasúti törvényben rögzített „Állam—MÁV keretmegállapodás" megkötésével egyidejűleg a kollektív szerződést is a keretmegállapodás határidejéig kell meghosszabbítani.

A kollektív szerződés lehetséges továbbfejlesztéséről a MÁV és a szakszervezetek évente tárgyalnak.

A végkielégítés és az osztott munkaidő szabályozását a különmegállapodás rögzíti.

3. A MÁV jelenleg hatályos bértáblázatát 1994. január 1-jétől a 9000 forint minimálbér figyelembevételével kell megállapítani.

A MÁV — a jelenlegi beállítási szintek változatlanul hagyásával — minden munkakörre vonatkozóan, egységesen 12,5 százalékos bérfejlesztést biztosít 1994. január 1-jei hatállyal.

A MÁV 1994. július 1-jétől további — az átlagos bruttó bérnövekedés mértékének megfelelő, de legalább 11 százalékos — bérfejlesztést biztosít.

4. Fenti feltételek teljesítése esetén a Vasutasok Szakszervezete az érdekérvényesítés tárgyaláson kívüli eszközeit 1994. július 1-jéig nem alkalmazza.

Dr. Schamschula György miniszter

Papp Pál elnök

Tájékoztató

a Vasutasok Szakszervezete és a KHVM vezetője között 1993. november 11-én létrejött megállapodásról

Az 1993. november elején a vasutas-szakszervezetek által meghirdetett sztrájkfelhívás eredményeként, másfél hónapos, egyhelyben topogás után döntésre képes és illetékes fórum elé került a vasutasság ügye. A Vasutasok Szakszervezete követeléseit messzemenően figyelembe vevő megállapodás legfontosabb eredményei a következők:

1. A MÁV feladatait figyelembe véve *valamennyi munkakörre vonatkozóan szolgálati helyenként kerül megállapításra a szükséges létszám és nem központilag leosztott százalékok, abszolút számok formájában.* A létszámok megállapításához a helyi szakszervezetek egyetértése szükséges. A foglalkoztatási gondok kezelésére kötelezően alkalmazni kell az átképzések és átcsoportosítások eszközét.

2. A MÁV kollektív szerződés vívmányait maradéktalanul sikerült megőriznünk, megakadályozva ezzel különösen a forduló szolgálatosokra és utazó személyzetre hátrányos intézkedések foganatosítását *(például a műszakpótlék, túlórapótlék, jegyeladási jutalék mértéke, változatlan maradt.)*

Nem emelkedtek a szociális kategóriába tartozó szolgáltatások díjai (például: *vállalati üdültetés, munkásszállás térítési díja.)*

A kollektív szerződés kilátásba helyezett — és meghiúsított — hátrányos módosításainak részletes ismertetését a Magyar Vasutas 1993. november 2-án megjelent 20-as száma tartalmazza.

Az osztott munkaidőben való foglalkoztatásról külön megállapodási kötelezettséget vállaltak a felek, melynek célja annak teljeskörű kiküszöbölése.

3. A bérfejlesztés mértékére vonatkozó rész a MÁV által korábban megajánlott mértékkel szemben garantálja, hogy a vasutasság reálbére 1994-ben ne csökkenjen. A két lépcsőben végrehajtandó bérfejlesztés, első lépéseként január 1-jétől valamennyi MÁV-munkavállalót érintő 12,5 százalékos alapbérfejlesztésre kerül sor, oly módon, hogy a bértarifa induló bértétele 9000 forintra növekszik a jelenlegi ráállási százalékok mellett. Ez a MÁV kimutatása szerint — vonzataival együtt — *önmagában 20,1 százalék keresetnövekményt jelent.* A második lépcsőben a minisztérium kötelezettséget vállalt arra, hogy 1994. július 1-jétől újabb bérfejlesztést hajt végre a vasutasság körében, melynek mértéke minimum az átlagos bérnövekedés, *de legkevesebb 11 százalék.*

A felsorolt intézkedések *éves szinten összesen (minimum) 27-28 százalékos keresetnövekményt biztosítanak.*

A vasutasság egységes, fegyelmezett és következetes magatartásának köszönhetően, olyan megállapodást sikerült kötnünk, mely a MAV által korábban jelzett lehetőségeken messze túlmutató eredményeket hozott. A realitások talaján létrejött megállapodás elérésében közreműködő tagjaink és a vasutaskollégáink részére, ezúton is köszönetet mondunk.

Vasutasok Szakszervezete

Határozat

A Vasutasok Szakszervezete országos választmánya november 16-i ülésén, a Vasutasok Szakszervezete területi és tagozati tanácsa javaslata alapján két napirendi pontot tárgyalt.

1. Az országos választmány által megbízott tárgyaló delegáció jelentése, a november 11-i választmányi ülést követő tárgyalásairól — különös tekintettel *Papp Pál*, a Vasutasok Szakszervezete elnöke és *Schamschula György*, közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter által megkötött megállapodásról. Előterjesztő: *Papp Pál* elnök.

2. A Vasutasok Szakszervezete sztrájkbizottsága jelentése. Előadó: *Győri István* alelnök, a bizottság helyettes vezetője.

Az első napirendi pont keretében *Papp Pál* részletesen ismertette a megállapodás létrejöttének, megkötésének körülményeit, a megkötés okát és a megállapodás tartalmát. A tájékoztató végén bizalmi szavazást kért személyét illetően. Az országos választmány döntése alapján a bizalmi szavazás név szerinti, nyílt szavazással történt.

A szavazás eredménye:

A 104 tagú országos választmány jelenlévő 79 tagja közül igennel szavazatt 56, nemmel 22 és egy személy tartózkodott.

A testület megállapította, hogy a megkötött megállapodás tartalmazza az országos választmány november 11-i ülésén megfogalmazott követelések még elfogadható minimumát. A megkötés módja a bizalmi szavazás eredményétől függetlenül, nem elfogadható a jövőre nézve sem, a Vasutasok Szakszervezete munkastílusától idegen.

Az országos választmány javasolja, hogy a hasonló esetek elkerülése és kiküszöbölése érdekében a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezze, hogy a vasutasok érdekvédelmét ellátó szervezetek között szülessen egy megállapodás együttműködésük minimális feltételeiről. A kezdeményezéssel az országos választmány megbízza a Vasutasok Szakszervezete vezető tisztségviselőit. Annak végleges tartalmáról és a megkötéséről az országos választmány dönt.

A Vasutasok Szakszervezete országos választmánya felkérte *Papp Pált*, a VSz elnökét, hogy a tisztségviselők és a tagság körében kialakult negatív hangulat, bizonytalanság és bizalmatlanság feloldása érdekében levélben részletes tájékoztatást adjon az alapszervezeteken keresztül a VSz tagságának a megállapodás megkötésének körülményeiről.

Budapest, 1993. november 16.

Vasutasok Szakszervezete Országos Választmánya

A Vasutasok Szakszervezete sztrájkbizottságának állásfoglalása

A Vasutasok Szakszervezete sztrájkbizottsága november 12-i ülésén értékelte az 1994. évi létszám-, kollektív szerződés- és bértárgyalások kapcsán kialakult helyzetet, a vasútnál működő öt szakszervezet által lefolytatott tárgyalásokat, a hétfőre meghirdetett figyelmeztető sztrájkot, a Vasutasok Szakszervezete és a közlekedési miniszter között november 11-én megkötött megállapodás létrejöttének körülményeit.

1. A sztrájkbizottság megállapította, hogy a megkötött megállapodás tartalmazza a követelések még elfogadható minimumát. A megállapodás létrejöttében szerepet játszott az, hogy kockázatosnak tűnt elmulasztani egy még elfogadható megállapodás megkötésének éppen kialakult pillanatát, továbbá az is, hogy a jelenlegi politikai helyzetben ,néhány hónappal a választások előtt fokozott felelősség és megállapodási készség indokolt.

2. A megállapodás körülményeit, s az ebből fakadó reagálásokat értékelve ugyanakkor a sztrájkbizottság úgy ítéli meg, hogy a kialakult helyzet — a megállapodás tartalmától függetlenül —, alkalmas lehet az egy munkahelyen dolgozók megosztására, egymással történő szembefordítására. Ez a helyzet annak következménye, hogy a megállapodás megkötésekor nem lehettek jelen a korábbi tárgyalásokon résztvevő társszakszervezetek, és ezért annak tartalmát és körülményeit nem volt módjuk megítélni. *A sztrájkbizottság azt, hogy a megállapodás nem valamennyi érintett szakszervezet részvételével köttetett, hibásnak ítéli.*

3. A sztrájkbizottság az előzőket mérlegelve a társszakszervezetekhez fordul, hogy a megállapodás megkötésének körülményeivel kapcsolatos jogos fenntartásaik ellenére higgadtan, a dolgozók helyzetére tekintettel mérlegeljék a VSz részéről elfogadott keret-megállapodás tartalmát és közös erőfeszítést tegyenek a mindenki számára elfogadható részletek kidolgozására és így a közös megállapodás megkötésére.

Amennyiben ez nem lehetséges, *kezdeményezi, hogy valamennyi vasutas szakszervezet közösen forduljon munkahelyi szervezeteihez, és kérje a kialakult helyzet értékelését.* Ebben az esetben javasolja, hogy ennek megtörténtéig közösen függesszék fel a hétfőre meghirdetett figyelmeztető sztrájkot és a legrövidebb időn belül ugyancsak közösen dönthessenek a megállapodás vállalhatóságáról, illetve a szükséges további lépésekről.

4. A Vasutasok Szakszervezete a további hasonló helyzetek elkerülése érdekében kész vállalni, hogy a jövőben a szakszervezetek együttműködésének minimális feltételeit az országos szövetségek között kötött megállapodásnak megfelelően a vasúti területen érintett ágazati szakszervezetek együttműködésében is biztosítja.

Budapest, 1993. november 12.

Vasutasok egymás között

Lassan érkeznek az emberek az esti eligazításra a forgalmi vezénylet épületébe. Mindenki magába mélyed, szinte szótlanul üdvözlik egymást. A feszültség érezhetően izzik a levegőben.

„Na, mit szólsz az esti híradóhoz?" — töri meg végre a csendet valaki. Az első mondat, mintha lavinát indított volna el, úgy tör elő mindenkiből az indulat, amit még otthor szívott fel magába, amikor esti nyugalmában leült, hogy megnézze a TV-Híradót.

„Ezek megint semmibe vesznek bennünket, megegyeztek fű alatt a mi rovásunkra" — hangzik egyfelől.

„A tizenkettő és fél százalék, akárhogy nézem, tizenkettő és fél, nem harmincöt" — vágja rá egy másik hang.

„Én kilépek!" „Én is!" — hangzik többfelől.

„Várjatok, ez nem megoldás! A szakszervezetünk nem sztrájkolhat, mivel aláírta elnökünk a megállapodást. Rendben van. Viszont a munkatársainkkal legyünk szolidárisak! Tehát, egyénileg csatlakozhatunk a munkabeszüntetéshez." — jegyzi meg higgadtan egy öblös férfhang.

Közben elkezdődik a névsorolvasás és a tekintetek az állomásfőnökre szegeződnek. Vajon mit mondhat ezután? Már azt is furcsálják, hogy az eligazítást ő tartja, mivel tegnap nappal is itt volt. Arról nem is beszélve, hogy két napja az osztályvezető-helyettes személyesen van jelen.

„No fene..., milyen fontosak lettünk! Vagy a sztrájkról tudtak előre vagy a hóról!" — gondolja magában, a már lassan tíz éve pályakezdőnek mondott dolgozó.

Az éjszakás túr elindul átvenni a szolgálatot, miközben a hó elkezd újból szállingózni. Mintha csak rájuk várt volna, talán tegnap nem gyötörte meg őket eleget. Lent a váltók között négy ember söpri a havat, míg fent a toronyban ketten állítanak egy váltót. Azért a vonatok mégiscsak jönnek-mennek. Éjjel egy órára mind leközlekedik. Elcsendesül a pályaudvar. Reggel öt órakor a csend tovább tart. Hétig nem indulnak a vonatok. A Nyugatiban elkezdődött a sztrájk.

Tonzor Péter

Fonyódon üzembe helyezték a KÖFI-t, Schamschula György közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter átvágja a nemzetiszínű szalagot. Tudósítás a 4. oldalon. (Fotó: Tüttő Tibor)

A sztrájk előtti tárgyalások dokumentumai

A MÁV Rt. és a munkavállalói érdek-képviseleti szervezetek a kétórás figyelmeztető sztrájkot megelőző hét végén, november 12-én, pénteken két, 13-án, szombaton egy alkalommal tartottak egyeztető tárgyalást. A napirenden szereplő kérdések — kollektív szerződés, a MÁV 1994. évi bérintézkedési és foglalkoztatási lehetőségei — minden vasutast érdekelnek. Ezért a tanácskozásokról készült emlékeztetőre támaszkodva szükségesnek tartjuk az olvasók tájékoztatását.

A munkáltató és a szakszervezetek megállapodtak abban, hogy az 1993. évre hatályos kollektív szerződést a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium — a Vasutasok Szakszervezetének megállapodásában foglaltak szerint 1994. december 31-ig, illetőleg bizonyos feltételekkel —, a majdani kormány a MÁV Rt. megállapodás határidejéig meghosszabbítják.

Megállapodás történt a tekintetben is, hogy a jelenleg hatályos kollektív szerződés szövegében bizonyos technikai jellegű változtatások szükségesek, például egységes értelmezés, szövegpontosítás, jogszabályváltozás-követés. A munkáltató legkésőbb 1993. november 18-ig a szakszervezetek részére elküldi a fentieknek megfelelő változtatások, kiegészítések tervezetét, amely a jelenleg hatályos kollektívszerződés-szöveggel együtt 1994. január 1-jétől hatályos kollektív szerződés alapjául szolgál.

A munkáltató elfogadta a szakszervezeti oldal azon javaslatát, hogy az utazó szolgálatot ellátók (e munkavállalói kör pontos meghatározásával) a jelenlegi étkezési hozzájárulás helyett azonos összegben és feltételekkel napidíjátalányt kapjanak. A VSz e kérdésben saját szervezetén belül még egyeztetést tart szükségesnek.

Továbbra is nyitott maradt két kérdés: a végkielégítés (az úgynevezett megváltás); az osztott munkaidő.

A végkielégítésről a szakszervezeti oldal álláspontja, hogy az 1992. december 9-i megállapodással létrehozott „kedvezménymegváltás" időbeli hatályának 1993. november 30-ról 1994. március 31-ig történő meghosszabbítása a kollektív szerződés „változatlan" továbbvitelével ez a határidő is az új kollektív szerződés érvényességi idejéhez idomul. Ezen túlmenően a november 11-i KHVM—VSz megállapodás ezen részét úgy értelmezik, hogy a felek akarata a *„kedvezménymegváltás"* időbeli hatályának további kiterjesztésére irányult.

A munkáltató ezzel szemben továbbra is ragaszkodik ahhoz, hogy a „kedvezménymegváltás" olyan speciális szabály, amelyre a kollektiv szerződés automatikus meghosszabbítása — különös tekintettel az 1993. október 29-i e tárgyban kötött különmegállapodásra — nem terjed ki.

Mindkét fél fenntartja eredeti álláspontját, hivatkozva azonban arra, hogy e kérdés 1944. március 31-ig rendezett. Kifejezik szándékukat a végkielégítéssel kapcsolatban annak felülvizsgálatáról és időbeli hatályának kiterjesztéséről. A felek nem zárkóznak el ezen időponton belül a mindkét fél érdekét szolgáló megállapodás megkötése elől.

Az osztott munkaidő kérdése kapcsán a munkáltató utal arra, hogy az osztott munkaidőt — tekintettel az Mt. 120. paragrafusra — „különmegállapodás"-ban nem, csak a kollektív szerződésben vagy az egyéni munkaszerződésben lehet szabályozni. A munkáltató nem ellenzi azonban a kollektív szerződésben szereplő ez irányú előírások felülvizsgálatát. A munkáltató a kollektív szerződés egyéb szabályi megváltoztatásával egyidejűleg az osztott munkaidő törlését is el tudja fogadni.

BÉRINTÉZKEDÉS

A munkáltató a tárgyban szereplő előterjesztést, annak számítási anyagával együtt, tanulmányozás céljából a szakszervezetek rendelkezésére bocsátotta. *Csárádi János* vezérigazgató bejelentette, hogy a miniszter és a VSz elnöke közötti megállapodást változatlan tartalommal bármely szakszervezettel hajlandó aláírni.

A munkáltató a jövő évi bérfejlesztéssel kapcsolatos számításokat a megállapodásban foglalt százalékos értékek alapján végezte el.

A tárgyalás során a felek az alábbiakban egyeztek meg a megállapodás gyakorlati végrehajtására vonatkozóan:

1. 1994. január 1-jétől a MÁV Rt. dolgozói 12,5 százalékos alapbérfejlesztésben részesülnek, az 1993. decemberben érvényes alapbérük figyelembevételével.

2. 1994. július 1-jétől további — az átlagos bruttó bérnövekedés mértékének megfelelő, de legalább 11 százalékos — bérfejlesztésre kerül sor. Ennek alapját az 1994. június havi személyi alapbérek képezik.

3. A MÁV Rt. bértarifa-táblázatának induló értéke 1994. január 1-jétől 9000 forint, a minimális ráállási szint 82,4 százalék.

4. A munkáltató a jövő évi bérfejlesztés végrehajtására vonatkozó utasítást 1993. december 5-ig elkészíti.

Tartalmazza a bérrendszer továbbá a soron kívüli előreléptetés intézményét, amely a besorolt létszám 1 százaléka, mintegy 700 fő lehet. A bértarifarendszerrel összefüggő soros és soron kívüli előreléptetések bérigénye 308 millió, a járulékokkal együtt 470 millió forint. A bértarifarendszer folyamatos karbantartásának szükségességét is számításba kell venni.) A tervezett módosítások bérigénye 212 millió (járulékokkal együtt 323 millió), amely számításba vehető módosítások bérkihatását tartalmazza.

A bértarifatábla induló értékeinek 9000 forintra történő emelése változatlan szintű átlagos bérbeállás mellett 2589 millió, járulékokkal együtt 3948 millió forint bérigényt jelent az alapbérnövelést és annak változó illetményekre gyakorolt hatását is figyelembe véve.

Az 1994. július 1-jétől minimum 11 százalékos átlagbérnövelés bérigénye 1206 millió (járulékokkal 1838 millió forint) a változó illetményi vonzatokkal együtt.

Az alapbérnöveléssel összefüggésben a 13. havi alapbér növekménye 190 milliós (járulékokkal 290 millió forint).

A bérintézkedések együttesen 24,2 százalékkal növelik a vasutas dolgozók átlagbérét.

FOGLALKOZTATÁS

A munkáltató és az érdek-képviseleti szervezetek között november 1-jén létrejött megállapodás — melynek végrehajtása a szakágak területén folyamatban van — továbbra is érvényben marad. Hasonlóképpen érvényben maradnak a szakági szinten eddig kötött megállapodások is.

A fentieken túlmenően a munkáltató kötelezettséget vállal arra, hogy a KHVM—VSz megállapodás első pontjában foglaltakat maradéktalanul végrehajtja.

A létszámleépítéssel érintett munkavállalók részére — a dolgozók egyéni feltételeinek figyelembevételével — a munkáltató a betöltetlen (létszámhiányos) munkakörök közül ajánl fel, vagy biztosítja a munkavállalók számára ezen munkakörökre az átképzési lehetőséget.

Az 1994. évi foglalkoztatási megállapodás megkötése a fentiekre is figyelemmel történik, az 1993. november 1-jei megállapodásban foglaltak szerint.

Szerényen élnek!

Kis bérű kisbéri vasutasok

„... Elsztrájkoljuk a munkahelyeket!" — bizonygatja indulatosan a MÁV Rt. vezérigazgatója.

„Kinek a munkahelyét félti a vezérigazgató? A vasutasokét vagy a sajátját?" — kérdeznek vissza nem kevesebb indulattal az érintettek. Aztán még hozzáteszik: majd a „vezér" is másként beszélne, ha a fizetést megelőző hétvégén nem kerülne hús az asztalára...

★

Ha az ember alacsony vasúti fizetésekről akar írni, akkor stílszerűen Kisbért választja. És máris itt az első ellentmondás: *Szabó József* forgalmi szolgálattevő elégedett a mostani, 25 ezer forintnyi pénzével. Aztán kiderül, e megnevezett összeg hátterében 70 túlóra áll, enélkül legfeljebb ha 16-17 ezer forintot vinne haza. Márpedig a túlórák megszűnése reális „veszély". Egyébként a szolgálattevőnek teljesíthetetlen elvárásai nincsenek, ha a kötelező óraszámmal megkereshetné a nettó 22 ezret, semmilyen problémája nem volna. Így azonban a saját anyagi helyzetéből is kiindulva, jogosnak ítéli a sztrájkot.

Palotás László váltókezelő alapbére 40 év szolgálat „jutalmaként" 19 400 forint. Mivel pótlékok és levonások nagyjából kiegyenlítik egymást, megközelítőleg ennyit is visz haza. A háztáji növénytermesztésnek, állattartásnak köszönhetően nem kell minden „csipp-csupp" dologért a piacra rohangálni, enynyi előnye van a panellakásban élő vasutasokkal szemben. Időnként még néhány ruhadarabot is vehetnek maguknak. Ami „luxust" *Palotás László* megenged magának, az a dohányzás, meg alkalomadtán egy-két üveg sör. De ha a fejébe venné, hogy jövő nyáron két hétre üdülni menjenek, hát arra már nem futná, holott ez nem annyira „flanc", mint inkább szükséglet.

A két fönti fizetés még a jobbak közé sorolható. Az állomási létszámba tartozó sorompókezelők egyikének 15 év szolgálattal 9300 forint, másikának 40 év vasúti munkával a háta mögött 13 300 forint az alapbére. Ezt nekik egy hónapra nem annyira elosztani kellene, mint inkább megszorozni.

A pályamunkásokat valamiért soha nem tartották „igazi" vasutasoknak, miként ezt a munkabérük is jól tükrözi. *Matics József* a kisbéri téesz „fölrobbantása" után jelentkezett a helyi pft-szakasznál.

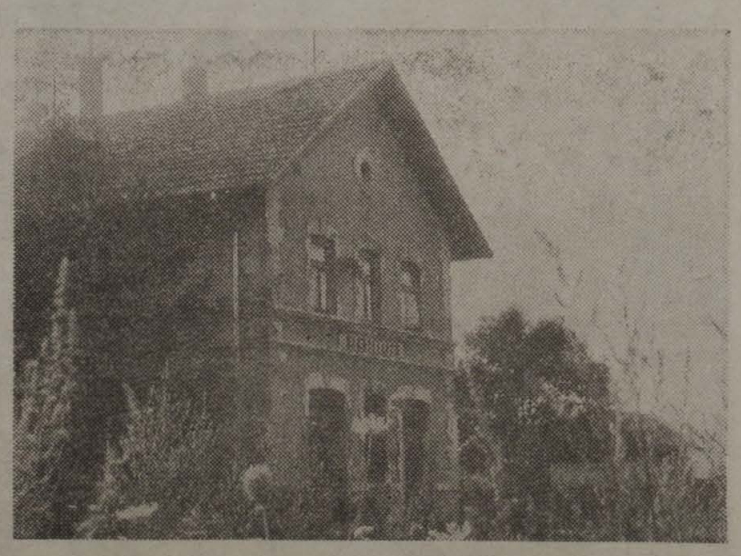
— *Sok választásom nem volt, hiába szereztem melegburkoló szakmát, a környéken nem lehet elhelyezkedni.* Amúgy is gyorsan kellett döntenem, merthogy négy gyermeket nevelek, és van 500 ezer forint kölcsönöm, amit házépítésre vettem föl. Családi pótlékkal együtt 30 ezer forintot viszek haza, ami első hallásra talán szép pénznek tűnik, csakhogy otthon én vagyok az egyedüli kereső. Ha a törlesztést is beleszámítva elosztjuk ezt a 30 ezret, kiderül, hogy az egy főre eső jövedelmünk messze ötezer forint alatt van. És akkor beszélnek itt nekem a létminimum alsó határáról. Hát ez hol van..?

— Gondolt-e arra, hogy esetleg a pályafenntartásnál is lesznek elbocsátások?

— Ma mindennel, a létszámleépítéssel is számolni kell. A szakmám mellett papírom van a motorfűrész kezelésére is. Legfeljebb összeállunk öten-hatan és bérfűrészelést vállalunk. Mert akármilyen rosszra fordul is a gazdasági helyzet, hidegben fűteni kell...

Thorday Zoltán

FOTÓALBUM



Az 1968-ban fogant „Közlekedéspolitikai Koncepció" olyan „InterCity mellékvonalakat sem kímélt, mint a kaposvár—szigetvári. A kamera majd húsz évvel a megszüntetés utáni állapotokat rögzítette Antalszállás megállóhelyen és Szentbalázs állomáson. A képek önmagukért beszélnek. Kitört ablakok málladozó falak, gazos, elhanyagolt környezet. A rombolás, a nemtörődömség mementói...

(Thorday Zoltán felvételei)

Nézőpont

A Magyar Vasutas szerkesztősége rendszeresen kap olvasói reflexiókat szóban és írásban. Ez így természetes minden lap esetében, hiszen az újság az olvasónak készül, s a szerkesztőségnek szüksége van olvasóinak véleményére, kritikáira, javaslataira. Mi is jó szívvel veszszük a nyilvánosság kontrollját, mert tanulunk belőle, s még azokat a jelzéseket is hasznosítjuk, amelyekkel nem mindenben értünk egyet.

Thorday Zoltán Úri muri című — a lap október elsejei számában megjelent — cikkére is érkezett néhány olvasói levél. Közöttük voltak olyanok, amelyek vitatkoztak a cikk tartalmával, elítélték azt, kifogásolták hangvételét, helytelenítették megjelenését, más levélírónk viszont tiszteletét fejezte ki a szerzőnek és a szerkesztőségnek.

Ezen a ponton most felhördülhetnek az ellentétes nézeteket vallók, a szembenállók, de ha higgadtan, indulataink kordában tartásával mérlegeljük a dolgokat, akkor be kell látnunk, hogy ezen nincs mit csodálkozni. A kormányzó kenderesi újratemetése nemcsak lapunk olvasóiból, a vasutasokból váltott ki eltérő megítélést, különböző érzelmeket, de megosztotta az egész magyar társadalmat. Ez fejeződött ki a szeptember 4-e körüli napok felszikrázó légköréből.

Az eltérő vélemények gyökere abban van, hogy másként ítéljük meg egész közelmúltunkat. Másként látjuk Horthy személyiségét és szerepét, másként értékeljük a Horthy-rendszer természetét és teljesítményét, miként eltérően ítéljük meg az elmúlt negyven évet is, aszerint, ki hogyan élte meg ezen időszakot, ki mit tanult róluk, ki milyen értékrend és eszmerendszer szellemében fogalmazza meg álláspontját.

Nincs mit ámuldozni ezen, hiszen a huszadik század végén a korszakváltás, a világ újrarendeződésének idejét éljük, amelyben nemcsak a térképek rajzolódnak át, hanem az ország, s benne a magyar vasút is átalakul, sok minden és mindenki arculatot vált, más megvilágításba kerülnek rég lezártnak hitt események és értékelések.

Az is természetes, hogy ilyen társadalom-politikai környezetben — a többpártrendszer, a parlamenti demokrácia, a plurális viszonyok között — szabadon jelennek meg az egymással feleselő nézetek. És ez így van jól. Kérdés persze, hogy e különböző vélekedések mennyire toleránsak: szélsőségektől mentesek-e, tisztelik-e a másságot, betartják-e a demokrácia játékszabályait, megfelelnek-e a politikai vitakultúra követelményeinek?

Thorday Zoltán — lapunk rendszeres szerzője, régi külső munkatárs —, elment Kenderesre, részt vett az újratemetés szertartásán, és megírta amit látott és érzett, közreadta gondolatait és élményeit. Szubjektív jegyzetek ezek, kétségtelenül, nem semlegesek. Benne van a szerző értékítélete, benne vannak érzelmei, indulatai is. Lehet, hogy túlságosan is. Miként benne voltak — vannak ezek az érzelmek azokban is, akik ott voltak Kenderesen és akik nem voltak ott, és azokban is ott munkálnak — nem egy esetben szélsőséges formában —, akik a tiltakozó olvasói leveleket írták.

Nem lehet célunk, hogy a mérges, haragot gerjesztő, megosztó, ellenséges indulatokat szítsuk. Sokkal inkább arra kell törekednünk — közös akarattal —, hogy a közelítést, a megértést segítsük, az egymás véleményének tiszteletben tartásának magatartását egyengessük.

Szerkesztőségünk ebben a szellemben végzi munkáját továbbra is. Nem tartjuk hibának, hogy olyan nagyhorderejű, ellentétes hatású eseményről, mint a kenderesi újratemetésről, írást közöltünk. Az más dolog — és az természetes —, hogy az eltérő véleményeket indukált. Az a kérés viszont elfogadhatatlan számunkra, hogy a lapban ezentúl *„csak magyarok és csak vasutasok írjanak!"*

Szeretnénk eloszlatni azt az aggodalmat, mintha valamiféle irányváltás lenne a szerkesztőségben. Szó sincs ilyenről. A Vasutasok Szakszervezetének orgánuma vagyunk, szakszervezetünk testületeinek állásfoglalásait a szakszervezeti tagság akaratát, a vasutas dolgozók érdekeit tartjuk irányadónak. Középpontban az érdekvédelemmel, az érdekképviselettel, az érdekérvényesítéssel. Magától értetődően a sajtó sajátos eszközeivel és lehetőségeivel.

Ha valami újszerűt fedez majd fel a kedves olvasó, akkor az az lesz, hogy ezirányú tevékenységünket a jövőben még következetesebben és színvonalasabban kívánjuk végezni. Érdekesebben, sokszínűbben, a mai igények szerint. Ez azonban nem jelenthet politikamentességet, mert az érdekvédők harca nem független a politikától. A direkt politizálástól, az aktuálpolitikai szempontok kiszolgálásától azonban, továbbra is tartózkodunk.

Sok tanulsággal szolgál számunkra a sajtószabadság mai állapotának változása, a rádióban és a televízióban kialakult helyzet. A médiaháború tapasztalatai, a választási küzdelem kiéleződése, arra intenek bennünket, hogy növeljük felelősségünket, minden leírt mondatunkért, azért a szellemiségért, amit publikációinkkal, lapunkkal kisugárzunk.

Azzal köszönjük meg levélíróink észrevételeit, hogy várjuk továbbra is az olvasók jelzéseit, közreműködését, hiszen a Magyar Vasutast mindazok közösen szerkesztik, akik magukénak vallják és fenntartják.

— A szerk. —

A választók bizalmából

A MÁV Részvénytársaság 9 tagú felügyelő bizottságába a gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. törvény 13. paragrafusa alapján 3 munkavállalói képviselő és egy póttag megválasztására szeptember 21—22-én került sor.

A központi választási bizottsághoz szeptember 30-ig beérkezett 266 választási jegyzőkönyv feldolgozása során nyilvánvalóvá vált, hogy a 80 032 MÁV-dolgozó 47,1 százaléka (37 703 fő) vett részt a szavazáson. Az érvényes szavazatok száma 36 968. A szavazás végeredménye az egyes listákra leadott érvényes szavazatok száma alapján:

1. Vasutasok Szakszervezete 21 626 szavazat, 58 százalék
2. VDSZSZ 10 793 szavazat 29,2 százalék
3. Mozdonyvezetők Szaksz. 4549 szavazat, 12,3 százalék

Összesen: 36 968 szavazat, 100,00 százalék. A mandátumok sorrendje az alábbiak szerint alakult:

Dr. Péter Mihály (VSz-listán) I. hely, felügyelőbizottsági tag

Gaskó István (VDSZSZ listán) I. hely, felügyelőbizottsági tag

Pallos György (VSz-listán) II. hely, felügyelőbizottsági tag

Sipos József (MVSZ-listán) I. hely, felügyelőbizottsági póttag.

Kitekintés Európára

A szakszervezeti mozgalom fejlődésének fő irányai

A Szakszervezetek Gazdaság- és Társadalomkutató Intézete az Európai Szakszervezeti Kutatóintézet kiadványából tanulmányt készített az európai szakszervezetek helyzetéről, s a taglétszám alakulásáról. Eszerint Európában a szervezettség nagyobb, mint a világ más földrészeinek országaiban. Ám a tanulmányból az is kitűnik, hogy egyes nyugat-európai országokban a szervezettség meglepően nagy eltéréseket mutat.

A tanulmány a szervezettség tekintetében a nyugat-európai országok három fő csoportját különbözteti meg. Az észak-európai — skandináv — országokat, továbbá Belgiumot és Irországot *a magas fokon szervezett országok közé sorolja.* Ezekben a szervezettség meghaladja az 50 százalékot. Az Egyesült Királyságot, vagyis Angliát, Németországot, Ausztriát, Olaszországot és Luxemburgot *a közepesen szervezett országok között említi.* Szervezettségük 31-50 százalék között váltakozik, Franciaországban, Spanyolországban, Portugáliában, Hollandiában, Svájcban, Görögországban és Törökországban *a szervezettség a 30 százalék alatt van.*

Általános tapasztalat, hogy amíg a nyolcvanas években a gyenge szakszervezetekkel rendelkező országokban további taglétszám csökkenés ment végbe, addig a nagy és erős szakszervezeteknél csak kismértékű volt a lemorzsolódás.

A taglétszámok alakulását illetően nézzünk néhány példát. *Kezdjük a szomszédos Ausztriával.* Az osztrák szakszervezeti szövetség, az ÖGB taglétszáma a nyolcvanas évek végére 1,6 millió felett stabilizálódott, hozzávetőlegesen 46 százalékos szervezettség mellett. A tagság több mint egyharmada az állami szektorban dolgozik. *Ausztriában egyébként 15 nemzeti szakszervezet van,* s ezek mindegyike az ÖGB-hez tartozik. Az ÖGB tagja az Európai Szakszervezeti Szövetségnek, az ETUC-nak.

Franciaországban a bérből és fizetésből élő munkavállalóknak öt nagy érdekvédelmi szövetségük van. Közülük csak három tagja az ETUC-nak; a Francia Demokratikus Munkásszövetség CFDT, 571 400 taggal, a Keresztény Dolgozók Francia Szövetsége CFTC, 250 ezer taggal, valamint az Általános Munkásszövetség Munkaerő CGT-FO, 1 millió 15 ezer taggal. Az Általános Munkásszövetségnek CGT, 1 millió 30 ezer, a Közigazgatásban Dolgozók Szakszervezeti Szövetségének CFE-CGT, 240 ezer, a Francia Pedagógus Szakszervezetnek FEN, 394 ezer tagja van. Ez a három szövetség nem tagja az ETUC-nak.

Annak ellenére, hogy Franciaországban a szervezettség meglepően alacsony, mindössze 10-11 százalékos, *a szakszervezetek mégis jelentős befolyásoló erővel rendelkeznek a szociális és a munkaügyi kapcsolatok rendszerében.* A munkaadókkal folytatott alku eredményeit jól szemlélteti, hogy jelenleg 177 nagyobb jelentőségű, országos szintű kollektív megállapodás van érvényben. De nagy szerepet játszanak a szakszervezetek az üzemi tanács és a munkáskülöttek választásakor is.

Németországban a legnagyobb érdekvédelmi szervezet — 9,9 millió tagja van — a Német Szakszervezeti Szövetség DGB. A tagság több mint 80 százaléka ehhez a szövetséghez tartozik. A második legnagyobb szakszervezeti szövetség a DBB, amelyhez a köztisztviselők tartoznak, számuk 500 ezerre tehető. A fizetésből élő munkavállalók szövetsége, a DAG 500 ezer tagot számlál. A keresztény szakszervezetek szövetsége CGB taglétszáma 300 ezerre tehető.

A tanulmány arról is említést tesz, hogy a német egyesítéssel jelentős mértékben növekedett a taglétszám, ám pontos adatok erről még nem állnak rendelkezésre.

A szervezettség tekintetében a német szakszervezeti mozgalom sem tűnik erősnek. Az azonban megfigyelhető, *hogy az iparban működő szakszervezetek német rendszere a kollektív érdekek védelmében és a béralkuban nagy erőt jelentenek.* Arra ugyanis már több ízben is szolgáltattak példát, hogy ha kell, nagy tömegeket képesek mozgósítani.

Spanyolországban két nagy országos szakszervezeti szövetség van, az Általános Munkásszövetség UGT és a Munkásbizottságok CC. OO. Vannak kisebb országos szövetségek is, de ezeknél fontosabb szerepet játszanak a regionális szakszervezeti szövetségek. *Az is megfigyelhető, hogy az utóbbi időben megerősödni látszanak a független szakszervezetek.* Ezek elsősorban a magasan képzett és jobban megfizetett munkavállalók körében népszerűek.

A taglétszám alakulását vizsgálva megállapítható, hogy a szakszervezeti mozgalom 1977. évi legálissá válását követő emelkedés után fokozatosan mérséklődött. S a korábbi 30 százalékról, a nyolcvanas évek közepére, a szervezettség mutatószáma 16 százalék körüli értékre csökkent.

Az európai kutató intézet tanulmánya az egyes nyugat-európai országok szakszervezeti mozgalmának helyzetét elemezve néhány olyan tényezőt is megfogalmazott, mely mindenképpen befolyásolja az érdekvédelmi szervezetek tevékenységét. Egyes szakértők elemzése szerint Olaszországban, Angliában és Hollandiában *a taglétszám csökkenésében a munkanélküliség növekedése játssza a főszerepet.* Ezzel szemben Belgiumban, Finnországban és Svédországban más a helyzet. Ott a munkanélküliek többsége nem fordít hátat a szakszervezeteknek. Finnországban például a munkanélküliség *nemhogy csökkentette volna, hanem növelte a szakszervezetek taglétszámát.* Ezt azzal magyarázzák, hogy azokban az országokban a szakszervezetek aktívan részt vesznek a munkanélküliség mérséklését célul tűző programokban.

A belső tényezők között említi a tanulmány a szakszervezeti mozgalom struktúrájának a megváltozását, mely minden nyugat-európai országra jellemző. A lakosság elöregedése például a tagság életkori struktúrájában is megmutatkozik. A szakszervezeteknek növekvő számú nyugdíjas tagja van. (Ez Magyarországon is így van. *A szerk.*)

A mozgalom szakmai összetétele is sokat változott. Ma már legtöbben a szolgáltatási szférában dolgoznak. Ez a magyarázata annak, hogy a nyugat-európai országok többségében *a közszolgálati dolgozók szakszervezetei a legnagyobbak.* A szakszervezetek az észak-európai országok kivételével csekélyke eredményt értek el a nők, a fehérgalléros dolgozók, a felsőfokú végzettségűek és a fiatalok szervezésében. Egyes országokban a fúziók és a szakszervezetek közötti konfliktusok is a taglétszám apadásához vezettek.

A három leggyakrabban hangoztatott ok, amiért a munkavállalók belépnek a szakszervezetbe: *a bér és a munkakörülmények javulásának a reménye, az egyéni támogatás ígérete, valamint a szakszervezeti mozgalom sikerébe vetett hit.* Érdekes, a munkához közvetlenül nem kapcsolódó egyéb szakszervezeti szolgáltatások — biztosítás pénzsegélyek stb. — jelentéktelen szerepet játszanak abban, hogy valaki csatlakozik-e valamelyik szakszervezethez.

Az egyes országok között tapasztalható szervezettségi különbségek magyarázataként a kollektív béralku különféle rendszerei is szóba kerültek. Ott, ahol a kollektív tárgyalásokat országos szinten tartják, rendszerint a tömegtájékoztatásban is helyet kapnak. A szakszervezetek ily módon is népszerűsíthetik magukat. Ez lehet a magyarázata a szakszervezeti mozgalom stabilitásának Németországban, és az észak-európai országokban. Az egyes ágazatokra, méginkább a gazdaság egészére kiterjedő béralkun túl szükség van a szakszervezetek stabil, intézményes és látható munkahelyi jelenlétére is. Ez nem képezheti vita tárgyát sem a munkaadók, sem a kormány vagy más szakszervezetek számára.

R. V. F.

Beszélgetés Papp Pállal, a VSz elnökével

„A vasutasságot nem érte kár, sőt előremutató egyezség született"

Papp Pál, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke november 11-én különmegállapodást kötött Schamschula György közlekedési miniszterrel a vasutasok jövő évi béremeléséről, létszámleépítéséről és a kollektív szerződésről. A megegyezésben egyúttal a VSz tagsága fél évre lemondott sztrájkjogáról is. Az egyezség aláírása az érdekképviselet tagjai körében visszhangot váltott ki, sőt többen lemondásra szólították fel az elnököt, akinek sorsáról a november 16-i választmányi ülésen döntöttek.

— Hétfő reggel két órára, a különmegállapodás ellenére, megállt az élet a vasútnál. A sztrájkban részt vettek a VSz tagjai is. Az önök információi szerint milyen mértékben?

— Tudomásom szerint ebben a két órában 10 792 vasutas volt szolgálatban, közülük 1750 sztrájkolt. Valóban néhány VSz-tag is közöttük volt, de létszámukat tekintve semmiképpen sem alkottak tömeget. A szakszervezet 50 ezres taglétszámához viszonyítva pedig elenyésző volt a munkabeszüntetésben való részvétel.

— A múlt hét csütörtökén kötött különmegállapodásról az azóta eltelt napokban sokféle véleményt lehetett hallani, volt aki a lemondását követelte. Ön hogyan értékeli a szaktárca vezetőjével kötött egyezséget?

— Különböző tartalmú visszajelzéseket kaptam, de az összkép mára világos: a legtöbb vasutas megnyugvással vette tudomásul, hogy végre megszületett a megállapodás. Természetesen azok, akiket ellenkező oldalról bizonyos körök másképp informáltak, nem lehettek tisztában a megállapodás valódi értékével. Úgy vélem, hogy aki a jelenleginél többet képes kicsikarni akár egy sztrájkkal, annak csak jókívánságaimat fejezhetem ki. Szerintem a szerződés tartalma egyáltalán nem esik messze a korábbi közös céloktól. Ezt az is bizonyítja, hogy péntek reggel óta ennek alapján folynak a további tárgyalások. A gesztenyét tehát mi kapartuk ki, most csak az elosztásról vitatkoznak a felek. Lehet, hogy a megállapodás körülményei nem teljesen támadhatatlanok, de ennek kockázatát vállaltam, amikor csütörtökön találkoztam a miniszterrel.

— Valamennyi szakszervezet sürgette a múlt héten a közlekedési miniszter részvételét a tárgyalásokon, ön mégis egyedül találkozott vele. Nem lett volna lehetőség a többiek bevonására?

— Szerdán tudtam meg, hogy a miniszter találkozni akar velem. Ezután csak arra volt módom, hogy saját szakszervezetem választmányával kialakítsuk a közös álláspontot egy esetleges megállapodás minimumszintjének meghatározásához. A választmány csütörtökön nem tudta, csak sejthette hogy a miniszterhez készülök. Az akkor aláírt szerződés végül is tartalmazta azoknak az igényeknek a minimumát, amelyet az országos választmány csütörtökön elfogadott. Nem vagyok benne biztos, hogy ha a miniszter valamelyik másik szakszervezeti vezetőt kéri fel a találkozóra, akkor az nem ugyanígy járt volna el mint én. Ezt úgy értem hogy akkor valószínűleg dicsőségként értékelték volna a megegyezést, nem pedig árulásként mint ahogy az később elhangzott.

— Ma, november 16-án, összeül a VSz tanácsa és az országos választmány is, hogy elemezze az elmúlt napok eseményeit. Mire számít ennek kapcsán?

— Arra, hogy a testületek állást foglalnak a miniszterterrel kötött megállapodás tartalmáról és létrejöttének körülményeiről. Szerintem a tartalmat nem érheti vád, hiszen az megfelel a korábban meghatározott minimumnak. Elmarasztalnak a körülményekért, azért, hogy nem értesítettem a többieket a közelgő találkozóról, de erre nem volt idő. Nem vagyok benne biztos hogy ha más kerül ilyen helyzetbe, akkor megkeresett volna-e minket. Mindezek ellenére azonban a vasutasságot nem érte kár, sőt előremutató egyezség született.

— Ezek szerint nem foglalkozik a lemondás gondolatával?

— Inkább úgy fogalmaznék: meg kell szólítanom a döntéshozókat, van-e lehetőség a további együttműködésre.

Barabás Katalin

Petíció a házelnöknek

Jelentőségében nem kilóra mérhető az a két csomag tartalma, melyet szakszervezetünk nevében *Papp Pál* elnök helyezett el Szabad Györgynek, az Országgyűlés elnökének asztalán.

A két kartondoboz közel 27 000 aláírást tartalmazott és a vasútegészségügy egységének kérő óhaját rögzítette, amely az eddig tisztázatlan tulajdonosi viszonyok miatt, nem látszik biztosítottnak. Ha ennek érdekében a közeljövőben nem történik megnyugtató intézkedés, nem lesz gazdája, fenntartója és működtetője a vasút egészségügyi hálózatának. Annak a hálózatnak, mely szinte egyedülálló az országban, s oly régi és elismert, hogy már az is megdöbbentő, hogy vitatéma lehet.

Persze mostanában ha pénz szükségeltetik valamihez, hamar kész a válasz: *„tessék takarékoskodni!"* Sok esetben ennek létjogosultságát vitatni ostobaság. De úgy vélem az is, hogy munkában megrokkant embereket bezárt rendelők, s megszüntetett kórházi osztályok fogadnak. **— veégh —**

A VSz női választmányának állásfoglalása

Rétegpolitikai továbbképzés

A VSz női választmánya november 8—10. között tartotta első rétegpolitikai továbbképzését a gárdonyi MÁV-üdülőben. A választmány a szakszervezeti mozgalmon belül a nők speciális érdekképviseletét, érdekvédelmét látja el.

Ennek jegyében 18 tájékoztató anyagot osztottak ki a jelenlévőknek. Ismertették és megvitatták a nőket és családokat érintő törvényeket, rendeleteket. A napirenden szerepelt többek között a közelgő szakszervezeti választásokra, valamint a XIII. kongresszusra való felkészülés, a vasúti törvény, a szociális törvény, az 1994. évi kollektív szerződés és programtervezete, a magyar szakszervezeti mozgalom helyzete, a szakszervezet és üzemi tanácsok, illetve az rt. felügyelőbizottságának feladatai, valamint a társadalombiztosítás helyzete és a várható változások.

★

A női választmány a gárdonyi tanácskozáson az alábbi állásfoglalást fogalmazta meg.

— A MÁV Rt. változatlanul nem rendelkezik valós — a jelenlegi gazdasági viszonyokat figyelembe vevő — foglalkoztatáspolitikával. Az eddigi létszámcsökkentések adminisztratív jellegűk miatt alkalmatlannak bizonyultak a létszámhelyzet kezelésére, mivel nem tükrözték a teljesítmények csökkentését munkahelyenként és munkakörönként.

— Az 1993. évre megkötött vállalati kollektív szerződés jól szolgálta a munkahelyi békét. Az ennek mellékletét képező bértarifatáblát sajnos nem sikerült rugalmassá tenni. A sok áldozat árán bevezetett tarifa előnyei mindinkább háttérbe kerülnek. A 8000 forintra vetített 82,4 százalékos beállás az egész rendszert veszélyezteti.

— Az ez évben végrehajtott bérfejlesztés szerény mértéke miatt a vasutasság ismét komoly reálbércsökkenést szenvedett el.

— Aggodalommal állapítottuk meg azt is, hogy a korábbi években megszerzett — a női érdekképviseletek által felkarolt — vívmányok kerültek veszélybe. A szociális körülmények egyes területeken számunkra elképzelhetetlen és elfogadhatatlan mértékben romlottak.

— A nődolgozóink körében tapasztalt várakozás, mely az államvasút kapcsolatának rendezésére vonatkozott, nem igazolódott, mert a „Vasúti törvény", és a részvénytársasággá alakulás a jelenlegi helyzetet nem kezeli. A törvény túlságosan keretjellegű, számos lényeges kérdést rendezetlenül hagy. Hatékonyságát gátolja az új közlekedéspolitikai koncepció hiánya.

— Megismerve a munkáltató 1994. évi vállalati kollektív szerződés tervezetét, megdöbbenéssel tapasztaltuk antihumánus jellegét. Elfogadhatatlannak tartják tagjaink az eddigi vívmányok tervezett visszalépéseit, melyek következtében maga a kollektív szerződés került veszélybe.

— 1994. évi foglalkoztatás és létszámleépítés körül kialakult „számháborút" a már említett foglalkoztatáspolitika hiányára vezetjük vissza.

— A Vasutasok Szakszervezete által a jövő évre követelt bérfejlesztés mértékét indokoltnak tartjuk.

Szakszervezetünk 1994-re megfogalmazott egyéb érdekérvényesítési törekvéseit is támogatjuk, azok megvalósításában tevékenyen részt kívánunk venni.

Hozzájárulás az alapítvány javára

Bár ismerjük tényleges kollégáink nehéz helyzetét, mégis kéréssel fordulunk az alapszervezeti vezetőséghez, és a tagsághoz. Nyugdíjigazgatóságunk első félévi adatai szerint a MÁV-nyugdíjasok létszáma 135 863. Az egy főre jutó átlagnyugdíj 9907 forint. A nyugdíjaslétszám közel 40 százaléka 10 ezer forint alatti nyugdíjból tengeti életét. (Szomorúan tapasztaljuk, hogy az utóbbi két évben nyugdíjazottak jelentős része is az alacsony nyugdíjasok számát növeli.)

Nyugdíjastagozatunk mindent megtesz azért, hogy gondjaikat enyhítse, de sajnos nem rendelkezik olyan anyagi bázissal, amelyből a rászorultakat segélyezni tudná. Ez idő szerint a VSz által létrehozott Vasutas Nyugdíjas Alapítvány hozadéki része nyújt némi lehetőséget segélyezésre. Sajnos az induló tőke adakozók híján alig-alig növekszik, így alapítványunk csak ez évben kezdhette meg működését. Ezért a csekély hozadékból a nagyon rászorult igénylők töredékét tudtuk, illetve tudjuk csak minimális segélyben részesíteni.

Fentiek arra késztetik tagozatunkat, hogy tényleges kollégáinkhoz forduljunk segítségért. Kérjük az alapszervezet vezetőségét, tagságát, hogy anyagi lehetőségeikhez mérten — ha módjukban áll — kollektíven, esetleg egyéni felajánlásokkal segítsék az alapítvány tőkéjének gyarapítását. (Hasonló kéréssel fordulunk nyugdíjas tagtársainkhoz is.) Hozzájárulásaikat elesett nyugdíjas társaink nevében is, tisztelettel megköszönjük.

Cím: OTP VII. ker. fiók, Budapest VII., Erzsébet krt. 11. *„Vasutas Nyugdíjasok Alapítványa"* MNB 218—98316. Fiókjelzőszám: 512. Csekkszámlaszám: 15—800.

VSz Országos Nyugdíjas Tagozata

Közlekedés és környezet

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség 1989-ben alakult, azzal a céllal, hogy segítséget nyújtson olyan európai közlekedéspolitika kialakításához, amely a lehető legkisebb mértékűre csökkenti a közlekedésnek a környezetre gyakorolt hatását. Ugyanakkor, egyidejűleg biztosítsa a társadalom és a gazdaság hosszú távú fejlődéséhez nélkülözhetetlen közlekedési lehetőségeket.

Az európai szövetségnek 15 tagországból 24 tagszervezete van. A Magyar Közlekedési Klub 1992-ben lépett a szövetség tagszervezeteinek a sorába. Rá egy évre, ez év szeptemberében a szövetség hazánkban megnyitotta közép- és kelet-európai irodáját, melynek az a feladata, hogy különböző tanulmányokat és javaslatokat készítsen egy környezetbarát közlekedéspolitika kialakítására és összefogja a környező országok hasonló szervezeteit.

Az európai szövetség, háromévi kutatás eredményeit zárójelentésben foglalta össze. A *„Hogyan tegyük helyre az árakat"* című kiadvány magyar nyelven is megjelent. A kiadvány magyar kiadásához a Magyar Közlekedési Klub két ismert személyisége, *dr. Kiss Károly* és *Lukács András* írt előszót. Ebből idézünk:

„Kezdetben kétség nem férhetett az autóközlekedés előnyeihez, s számítások születtek annak kimutatására, hogy az milyen tovagyűrűző kedvező hatásokat vált ki. Az utóbbi években azonban megváltozott a helyzet. Az autó kezdi kiszorítani az embert a városból, s szinte felbecsülhetetlenül nagy károkat okoz az emberi egészségben, a természetes és épített környezetben. A nagyvárosok forgalma lelassul, a forgalmi dugókban veszteglő autók a tömegközlekedéssel utazókat is hátráltatják, a levegő mérges gázokkal terhes. A globális környezeti válságjelenségek előidézésében a motorizációnak jelentős szerepe van: különösen a felmelegedéshez és a földközeli ózonképződéshez járul hozzá jelentékenyen, de a savasodásban sem elhanyagolható a szerepe. Ezért vált szükségessé ezeknek a károknak a kiszámítása.

A Levegő Munkacsoport szakértői három évvel ezelőtt, nemzetközi viszonylatban is elsők között mutatták ki, hogy mekkora az a másoknak okozott kár, amit a hazai személygépkocsi-közlekedés és a közúti áruszállítás résztvevői nem fizetnek meg...

Senkit se tévesszen meg, hogy ma nagyon sokan infrastruktúra alatt a közúthálózatot értik, s egy ilyen változástól infrastrukturális fejlettségünket féltenék. Az infrastruktúra ugyanis nem egyenlő a közúti gépjárműforgalommal. Elmaradottságunk az informatika, az elektronika és a távközlés területén igen nagy, ott van mit bepótolnunk. A korszerű, környezetbarát infrastruktúrának többek között a fejlett kommunikációs rendszerekre, a vasútra, a kombinált fuvarozásra és a tömegközlekedésre kell épülnie."

A tanulmány szerzői pedig már a kiadvány bevezetőjében rámutatnak: az útjainkon közlekedő járművek sokasága és a levegőben szálló repülőgépek tömege veszélyezteti az életnek azt a minőségi mutatóját, amelyet a közlekedés is segít létrehozni. A környezeti terhelés csökkentésére szolgáló módszerek között a következőket említik:

— a meglévő kapacitások hatékonyabb kihasználása;

— a folyamatos műszaki fejlesztés és a legjobb technológia alkalmazása;

— átállás más közlekedési módokra;

— a közlekedés és szállítás összvolumenének a csökkentése.

A közlekedés költségigényes. Nem véletlen, hogy a szerzők főként ezt vizsgálták, kezdve a valós költségekkel és folytatva az árképzést elősegítő intézkedésekkel. A fejtegetésekből azonban egyértelműen kiviláglik: a költségbeépítés valószínűleg a legfontosabb dolog, amit a környezetvédelem érdekében tenni lehet, de önmagában nem csökkenti elfogadható szintre a környezeti károkat. Ehhez a költségbeépítés és más intézkedések együttes hatására van szükség. Ha a költségbeépítés a vasúti közlekedésre is ösztönzőleg hat, akkor a vasút több beruházási lehetőséget vonzhat magához. Ezáltal a közúti közlekedéshez viszonyítva vonzóbbá válhat a közepes és nagy távolságú szállítások esetén.

(visi)

Nosztalgia-tanulmányút

Alapítvány a közlekedési közművelődésért

Veterán és jelenleg is dolgozó vasutasok éppúgy izgalommal készültek a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány Szlovákiába szervezett tanulmányútjára, mint akiket nem *„csapott meg a mozdony füstje"*. A várakozás érthető volt, hiszen egy három kocsiból álló, múltat idéző, példásan helyreállított nosztalgiaszerelvénnyel utaztak, igaz, a lóerőt a mai korra jellemző Nohab dízelmozdony „szolgáltatta".

Tartalmas programról gondoskodott a kuratórium elnöksége, a *Gáspár János* ügyvezető igazgató irányításával szervezett kirándulás, utazás volt a múltba.

Szeptember 18-án reggel, a hajdani Losonci pályaudvarról, Budapest-Józsefvárosból indult a nosztalgia-különvonat, és a MÁV első vonalszakaszán haladt végig. Az 1867 tavaszán átadott Budapest—Hatvan—Salgótarján közötti összeköttetés megteremtésével jött létre a Magyar Északi Vasút, majd az összesen 125 km hosszúságú vasútvonal államosításával, 1868. augusztus 1-jén a Magyar Államvasutak. A sínek mentén és Somoskőújfaluig az összes vasútállomáson megcsodálták a különleges vonatot. A füleki határállomáson a szlovák vasutasok mellett a határőrök és a vámosok a hivatalos teendők elintézése után, szintén alaposan szemügyre vették a szerelvényt. Szlovákia területén Zólyomon, Besztercebányán keresztül utaztak az alapítvány tagjai Hronecig, azaz Kisgaramig.

A vasútállomás szomszédságában megnézték a történelmi Magyarország első (és a kontinens második) öntöttvas hídját. A Garam menti Hronec vasművét 1565-ben alapították, és a 19. század elején ott készültek a napjainkban műszaki emlékként őrzött híd elemei is. A híd adatai a következők: 5,76 méter hosszú, 2,45 méter széles és 1 méter magas. Nemcsak műszakilag, hanem művészetileg is kiemelkedő alkotás. Hogy még ma is meg lehet tekinteni, az elsősorban az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesületnek köszönhető. A nyolcvanas években Kisgaramra szervezték tanulmányutat, hogy megkeressék a híres remekművet. *Siralmas állapotban, egy gyár udvarán találták, a szemét között.* Elhatározták, hogy megkérik a rozsnyói bányászati múzeum igazgatóját, mentsék meg a páratlan ipartörténeti emléket.

Az OMBKE szakemberei felvették a híd műszaki adatait, fényképet készítettek róla, ezeket a dokumentumokat a budapesti Öntödei Múzeumban őrzik. *Csak köszönettel lehet szólni azokról az értékmentő szakemberekről, akik helyrehozták, konzerválták a ma már parányinak számító hidat.* A magyarországi öntöttvasművészetről és a kisgarami hídról *Pusztai László* művészettörténész tartott nagy érdeklődéssel kísért előadást.

Kisgaramról erdei kisvasúttal folytatódott az út a Feketebalogig, a tanulmányút végcéljáig. A szolgálatot teljesítő vasutasok elmondták, nem kis erőfeszítésükbe került, míg a korábban felszámolásra ítélt üzemi vonalon használt mozdonyokat, szerelvényeket összegyűjtötték. Feketebalogon páratlan értékű mozdonyskanzen látható, a régi gőzösöket már részben helyreállították. Pénz hiányában nem tudják a restaurálást megfelelő ütemben folytatni. Nagyon remélik, hogy a környezetvédelmi szempontok előtérbe kerülésével a szerelvények régi-újjávarázsolására is több pénz jut majd. Kiderült: a korábban felszámolásra ítélt erdei kisvasutat még sem szüntetik meg teljesen. Az erdőkitermelésből származó hatalmas farönköket ma főleg teherautókkal szállítják a feldolgozóüzembe. *A trélerek bizony alaposan szennyezik a levegőt, a kisvasút viszont kevésbé.*

Másnap, szeptember 19-én, az erdei „mesevonattal" utaztak a résztvevők vissza Kisgaramra, majd onnan a magyar nosztalgiavonattal folytatták az utazást — Kassa érintésével — Hidasnémetin, Miskolcon keresztül a Nyugati pályaudvarig.

Vasúttörténeti érdekesség, hogy a szerelvény érintette a királyvágányt is. *Ferenc József* állítólag nem szerette a Keleti pályaudvart, ezért inkább a Nyugatiba érkezett a császári különvonattal. (A pályaudvaron, mint ismeretes, ma is megvan a volt királyi, ma kormányváróterem, ahol a különleges személyeket szokták fogadni.) Hogy az uralkodó és főleg Magyarországon nagyon szeretett felesége, Erzsébet királyné minél kevesebb kényelmetlenségnek legyen kitéve, ha Gödöllőre utaztak, Kőbánya-teher és Kőbánya felső között külön összeköttetést létesítettek, amit ma is használnak, és változatlanul királyvágányként emlegetnek.

A Magyar Közlekedési Közművelődési Alapítvány — céljának megfelelően — jövőre folytatja a Kárpát-medencébe szervezett tanulmányutakat.

Hadházi László

A vasút hátrányára

A nagy keresztfinanszírozás az árufuvarozásban

A mai pénzhiányos korban csak a negatív folyamatok közfinanszírozása nem szenved hiányt. Ennek iskolapéldája a közúti áruszállítás keresztfinanszírozása. Az alábbiakban számszerűen kimutatjuk, hogy milyen támogatásokat élvez a közúti árufuvarozás a vasútival szemben (1992. évi árakon számolva).

A vasút jelenleg saját forrásból finanszírozza a pályafenntartást. Ebben az évben 17 milliárd forintot tesz ki. Ehhez az összeghez hozzá kell adni a forráshiány miatti állagromlást, ami a pályafenntartás költségeihez hasonló nagyságrendű összeg.

Az útfenntartás évi 15 milliárd forintos költségének — véleményünk szerint 95 százalékát a közúti áruszállításnak kellene viselnie. Ez tehát 14,25 milliárd forint lenne. A becslések szerint azonban a tehergépjárművek üzemeltetői 1992-ben mindössze 0,7 milliárd forintot fizettek a gázolajra kivetett útalapdíj formájában. (Megjegyzendő, hogy a korábbi években a gázolaj útalapdíja csak töredéke volt a benzinének, ami a személygépkocsi-tulajdonosokkal szemben is egy megengedhetetlenül hátrányos megkülönböztetést jelentett.) Tehát a támogatás ebben a vonatkozásban 13,5 milliárd forint a közúti fuvarozók részére.

Már közismertté vált a HTO-nak a gázolaj helyetti felhasználása a közúti fuvarozók körében. Ezáltal a közúti szállítók literenként átlagosan 22,40 forintot „takarítottak meg". Számításaim szerint ez 1992-ben összesen 7 milliárd forint adócsalást jelentett.

A magyarországi közúti áruszállítás jelentős közvetett támogatásban részesül oly módon, hogy itthon elengedik a külföldi tehergépjárműwekút-adóját, amiért viszonzásul a külföldiek a magyar tehergépjárművek adóját engedik el. 1992-ben 566 ezer külföldi tehergépjármű haladt át országunkon, további 207 ezernek pedig Magyarország volt a célállomása. Figyelembe véve e járművek átlagos súlyát és a megtett út hosszát, évi 19 milliárd forint támogatást kapunk eredményként.

Megjegyezzük, hogy ez valóban támogatást jelent, hiszen a nemzetközi szakirodalom alapján tudjuk, hogy ilyen mértékű tehergépjármű-forgalom ennél jóval nagyobb károkat és költségeket okoz társadalmunknak. (Ennek érzékeltetésére megemlítenénk, hogy átlagosan 40 másodpercenként lép be egy külföldi kamion országunk területére, és ezek a járművek évente összesen 26 ezer tonna CO-t, 23 ezer tonna NOX-et, 11 ezer tonna szénhidrogént és 500 tonna kormot bocsátanak a levegőbe, továbbá legalább 100 ezer tonna port hajtanak fel Magyarországon.)

Az új utak építése jóval kisebb fajlagos beruházást igényelne, amennyiben azokat csak a személygépkocsik vennék igénybe. Évi 10 milliárd forint útépítésre fordított összeget véve alapul, és feltételezve, hogy ennek 50 százalékát a teherforgalom miatt kell kiadni, 5 milliárd forint támogatási összeget kapunk.

A közúti áruszállítás nemzetközi tevékenysége a devizában fizetett napidíjak kedvezményezettsége következtében csak költségként került elszámolásra, így ez után nem fizettek szja-t, tb-járulékot, stb. Ebből következően a nemzetközi közúti áruszállítás mintegy 3 milliárd forint kedvezményben részesült a vasútihoz képest.

Az állam a vasúti személyszállítás finanszírozását az elmúlt években egyre nagyobb mértékben hárította át a MÁV-ra. Így a MÁV arra kényszerült, hogy emelje áruszállítási díjait, illetve alapvetően fontos fejlesztésekről mondjon le, ami tovább csökkentette a vasút versenyképességét. Ez a teher 1990-ben körülbelül 13 milliárd forintot tett ki, tavaly pedig mintegy 11 milliárd forint volt.

Tehát a környezetet súlyosan szennyező közúti áruszállítás 1992-ben a következő közvetlen és közvetett támogatásban részesült a vasúti árufuvarozáshoz képest (milliárd forintban):

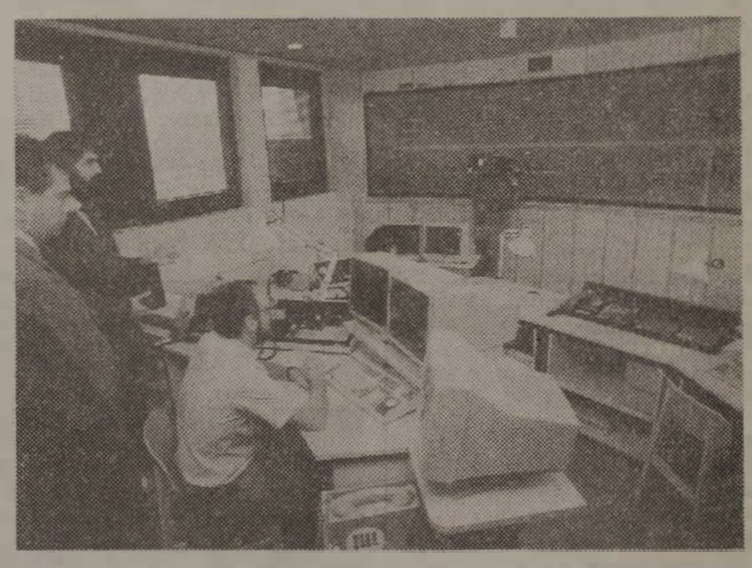
	közúti áruszállítás	vasúti
Pálya-, illetve útfenntartás	13,5	— 17,0
Adócsalás (fogyasztási adó, útalap stb.)	7,0	
Külföldi járművek adójának elengedése	19,0	
Az útátépítéshez történő hozzájárulás elmaradása	5,0	
Vasúti pályaépítési igény		— 15,0
Deviza napidíjak adókedvezmény	3,0	
A személyszállítás keresztfinanszírozása		— 11,0
Összesen:	47,5	— 43,0

Tehát az abszolút különbség évi 90 milliárd forint. Ez a nagyságrendű összeg jellemezte az elmúlt éveket is, tehát a vasúti árufuvarozás önhibáján kívül, a hibás állami politika következtében sok száz milliárd forintos hátrányba került a közúti árufuvarozáshoz képest. Ehhez hozzájárult az a — fentiekben még nem említett — tény is, hogy 1990-ig a rubel-elszámolás miatti alacsonyabb árak alkalmazása következtében a MÁV évi 15-20 milliárd forint támogatást nyújtott a rubel viszonylatú külkereskedelemnek.

Az elmondottak azt bizonyítják, hogy a környezet- és egészségvédelmi szempontokon kívül pusztán a gazdasági racionalitás is azt követeli meg, hogy az állam fokozottan adóztassa meg a közúti árufuvarozást és az így keletkező bevételek egy részét a vasút fejlesztésére fordítsa.

Pavics Lázár

Fonyódon üzembe helyezték a MÁV Rt. első számítógépes forgalomirányító rendszerét



Fonyód állomáson elkészült és november 3-án ünnepélyes külsőségek között átadták rendeltetésének a MÁV Rt. első számítógépes forgalomirányító rendszerét. Az ünnepség vendégeit, köztük *Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi minisztert és *Csárádi Jánost*, a MÁV Rt. vezérigazgatóját *Busch Károly*, a pécsi üzletigazgatóság vezetője köszöntötte. A megnyitó után *Csárádi János* és *Schamschula György* beszédet mondott.

A miniszter a többi között elismerését fejezte ki a MÁV és a Ganz—Ansaldo Villamossági Rt. szakembereinek. A Ganz ugyanis Magyarországon elsőként valósította meg a hagyományos biztosítóberendezéseket felügyelő és vezérlő mikroprocesszoros rendszert.

A beszédek elhangzása után a miniszter a nemzeti színű szalag átvágásával átadta rendeltetésének, majd működés közben is megtekintették a berendezést.

Mit tud a MÁV Rt. első számítógépes forgalomirányító rendszere?

A dél-balatoni vasútvonalon létesített központi forgalomirányító rendszer a Szabadbattyán—Balatonszentgyörgy szakaszon, egyrészt az irányító személyzet részére a mindenkori forgalmi helyzetről időazonos információt nyújt a panorámatábla és monitorok segítségével, támogatja munkájukat a különféle dokumentálási, statisztikai feladatok gépi elvégzésével, másrészt elvégzi a vonal távvezérlésre kiépített állomásain a biztosítóberendezések távolról, a fonyódi irányítóközpontból történő távműködtetését.

A rendszer létesítési költségei mintegy 166 millió forintba kerültek. Ez az összeg magába foglalja a teljes központi forgalomirányító rendszer költségeit, a biztosítóberendezés átalakítási, a távközlő berendezések létesítési költségeit. A további tervek között szerepel a rendszer határának meghosszabbítása Gyékényesig. Ez azonban a pénzügyi lehetőségek függvénye.

Az üzembe helyezést követően az irányító személyzet a rendelkezésre álló gépi rendszer segítségével az eddiginél jóval hatékonyabban tudja lebonyolítani a vonal forgalmát, illetve elvégezni irányítási tevékenységét. *Az időazonos információk ugyanis konfliktus helyzetekben lehetővé teszik számukra az azonnali beavatkozást és az esetlegesen szükségessé váló forgalmi korrekciók gyors megtételét.*

A Szabadbattyán—Gyékényes vonalszakasz teljes kiépítése után a vonalon a rendszer lehetőséget nyújt a távvezérelt állomásokon, elsősorban kisebb forgalmú időszakokban a forgalmi személyzet megtakarítására is.

A dél-balatoni központi forgalomirányító rendszer jelenleg a Szabadbattyán—Fonyód közötti szakaszon épült ki. Ezen a szakaszon Szabadbattyán, Lepsény, Siófok és Fonyód állomások a helyi mozgások miatt — az eredeti terv szerint is — csak forgalomlenőrzésre, míg a többi állomás: Kiscsépipuszta, Balatonaliga, Balatonszabadi-Sóstó, Zamárdi felső, Szántód-Kőröshegy, Balatonszárszó, Balatonszemes, Balatonlelle-felső, Balatonboglár pedig ezenkívül távvezérlésre is kiépültek.

A beruházás keretében, a biztosítóberendezések átalakításával, még Balatonszentgyörgy állomás forgalomellenőrzésre, Balatonfenyves és Balatonmáriafürdő állomás pedig távvezérlésre épül ki.

A távvezérlésre kialakított állomásokon a távközlési rendszerek (diszpécserrendszer, rádió, távvezérelt utastájékoztató) teljes elkészülte után technikailag lehetőség lesz egyszerűsített állomási szolgálat bevezetésére, ami az állomási technológia függvényében lényegében az összes állomási tevékenység elvégzésére alkalmas „jelenlétes" szolgálatát jelenti. A jelenlegi készültségi állapot a Szabadbattyán—Fonyód vonalszakaszon 32 személy megtakarítását eredményezi.

(vf)

Centenáriumi ünnepség a „Tesi"-ben

Százéves a Testvériség, Dal, Zene és Önképző Egyesület

A Széchenyi István Művelődési Ház jogelődjének, a Testvériség, Dal, Zene és Önképző Egyesület megalakulásának 100 éves évfordulója alkalmából, kiállítással egybekötött műsoros estet rendeztek. A centenáriumi kiállítást *Kukely Márton*, a MÁV Rt. értékesítési igazgatója nyitotta meg. A műsor előtt pedig *Pallos György*, a Vasutasok Szakszervezete alelnöke, az Országos Vasutas Közművelődési Egyesület elnöke mondott bevezetőt, mely címszavakban felölelte a „Tesi" történetét.

Hogyan is kezdődött?

Száz évvel ezelőtt, 1893 nyarán, a Magyar Államvasutak Nyugati Főműhelye dolgozóinak hagyományos zebegényi kirándulásán tizenkét dalos elhatározta, hogy egyesületet alapít. Két hónapi fáradságos munkával 300 pártoló és 48 rendes tagot toboroztak. Így októberben már megkezdődhetett az egyesületi élet.

Amikor 1905-től a Nyugati Műhelyt kiköltöztetik Istvántelekre a Testvériség egyesület is fejlődésnek indult. Tágasabb helyen, a kaszinóban két nagy és több kisebb terem adott lehetőséget a társas összejövetelekre. A dalárda után 1906-ban megalakult a műkedvelők társasága, majd 1907-ben a zenekar.

A szépen fejlődő egyesületi életét hosszú évekre visszavetette az I. világháború kitörése. Kulturális eseményeket csak 1923. december 5-ével szervezhetnek újból.

A vasút támogatásával átépült a díszterem és a színpad, amihez később öltözőket is építettek. 1938-ban a tagság forgószínpad létesítéséről hozott határozatot. Az egyesület felfelé ívelő szakaszát ismét a háború kitörése vetette vissza.

A II. világháború alatt az értékesebb tárgyakat elrejtették. *Ennek köszönhető, hogy a harcok elmúltával, viszonylag hamar indulhatott a kulturális élet.* Először 1945 nyarán a színjátszók majd '46-tól az énekkar és ezt követően a fúvószenekar kezdte meg működését.

A művelődési otthon 1948-ban a Vasutasok Szakszervezete irányítása alá került. 1950-től a művelődési ház felvette *Landler Jenő* nevét. A régi kaszinó épülete már nem

A kiállítás ünnepélyes megnyitójának résztvevői

tudja kiszolgálni az újonnan jelentkező igényeket, ezért 1970-ben megkezdték a régi művelődési ház lebontását és az új felépítését. A hivatalos átadásra 1981. április 29-én került sor. A magyar vasút megalakulásának 145. és gróf *Széchelyi István* születésének 200. éves évfordulóján 1991. május 26-án a művelődési ház a „legnagyobb magyar" nevét vette fel.

Dióhéjban így alakult az egyesület és a művelődési ház története. Azt, hogy az elmúlt 100 év alatt milyen rendezvényekkel szolgálták a vasúti üzem dolgozóinak és a környék lakóinak a művelődési igényeit, hosszúra nyúlna, ha mindent felsorolnánk. Lapoldalakat lehetne megtölteni, ha számba vennénk, hogy a művészeti együttesek hány helyi, fővárosi és országos rendezvényen, találkozón vettek részt. Hány dalos és zenekari versenyen, fesztiválon hoztak el értékes díjakat.

A színjátszók is büszkék lehettek arra, hogy 1933-ban a Fehérvári huszárok előadásáért elnyerték a Rózsahegyi vándordíjat. De hasonlóan sikeresnek számított a hatvanas években a rádióbeli és Madách színházi szereplésük. Akkor még nem szóltunk arról a sok-sok előadásról, ami helyben és az ország településén szerzett örömet, felhőtlen kikapcsolódást a közönségnek.

A kiállításon is látható a sok-sok díj, ami bizonyítja, hogy az elődök, a művészet, a kultúra ápolásában is alkotó módon vettek részt. Említést érdemel az is, hogy hányan végezték el felnőtt fejjel az általános vagy középiskolát. Hányan ismerkedtek idegen nyelvekkel, a szabás-varrással, a fotózással, a bélyeggyűjtéssel, a sakkozással, a modern táncokkal, a virágkötészettel és a kedvtelések sokféle formájával.

Hány jubileumi ünnepségnek, baráti találkozónak, nyugdíjas-búcsúztatónak, ismerkedési estnek, bálnak volt színhelye a művelődési ház. Hány üzemi fiatal tanulta meg az épület falai között értékelni a vasutas hagyományokat, hogy érett emberré válva ápolják és adják tovább az utódoknak.

A 100 évvel ezelőtti egyesület alapítójának a példája is azt az üzenetet közvetíti a ma élők számára, hogy minden nehézség ellenére menjenek tovább a megkezdett úton.

A kiállítás megnyitása és *Pallos György* beszéde után, az alelnök jutalmakat, elismeréseket adott át. Ezt követően színes kulturális műsor következett, melyben számos amatőr együttes és művész lépett fel. Így többek között a dunakeszi József Attila Művelődési Ház Magyarság férfikara, a Testvériség színjátszói, Brezina Alfréd bűvész és sokan mások.

V. F.

Harmadik helyezés a Ki mit tud?-on

Látogatás a tapolcai Batsányi Néptáncegyüttesnél

A tapolcai Batsányi János Táncegyüttest az idei Ki mit tud?-vetélkedőn nyújtott kimagasló teljsítménye és az ott elért harmadik helyezése óta az egész ország ismeri és szereti. Sokak véleménye szerint ők voltak a legjobbak, annak ellenére, hogy a zsűri két másik együttest is eléjük helyezett.

— *Nagyon hamar jöttek a sikerek és az elismerés. A harmadik hellyel elégedettek voltunk* — szabadkozik a tőle megszokott szerénységgel *Németh László*, az együttes vezetője.

— Hosszú évek óta a legsikeresebb és legeredményesebb művészeti együttesünk a táncegyüttes — veszi át a szót *Zentai Gábor*, a Batsányi János Művelődési Központ igazgatója.

— Mióta működik és jelenleg milyen más együtteseknek, kluboknak ad otthont a művelődési központ?

— Az országban 1945 után, másodikként alakult meg a mostani művelődési központ jogelődje, amely egy időben kizárólag vasutas intézmény volt. — Kezdi válaszát az igazgató. — Később azonban megkapta a nagyközségi feladatokat, majd 1966 óta, amikor Tapolca város lett, városi művelődési központtá alakult át. Maga az épület most is vasutas tulajdonban van és jelenleg is támogatja intézményünket mind a MÁV, mind a vasutas-szakszervezet. A Batsányi János Táncegyüttes mellett még öt művészeti együttesünk van, a Páva-kör, az Irodalmi és Színjátszókör, két képzőművészeti kör és a kórus. Emellett az ősszel 32 tanfolyamot indítottunk és kilenc klubunk is van. Nagyon sokan látogatják például a vasúti modellezőklubot, s igen népszerű a cigányklubunk és az orvosklubunk is. *A cigányklubot külön kiemelném, mert folyamatosan, tizenöt év óta működik sikeresen.* A vezetője, Tápi Lajosné nemrég ment nyugdíjba. Rendszeresek nálunk a színházi előadások, a gyermekszínházi programok, a koncertek és egyéb rendezvények, ahol a táncosaink rendszeresen fellépnek. — Visszatérve a Batsányi táncegyütteshez, arra kérem *Németh László* együttesvezetőt, mesélje el, hogyan került kapcsolatba a népi tánccal?

— *Már hetedikes koromban az Állami Operaház balettkarában táncoltam, de sajnos nem tanulhattam ott tovább.* Nagyon szegények voltunk, hat testvérem volt, így hiába győzködtem az édesanyámat, hogy én táncolni szeretnék, nem engedte meg. Azt mondtam akkor neki, hogy akkor elmegyek otthonról és csavargó leszek. Édesanyám addig ügyeskedett, míg el nem intézte, hogy a tapolcai ÁFÉSZ-be felvesznek tanulónak, és mellette táncolhatok az ÁFÉSZ néptáncegyüttesében. Abban az időben három jó együttes is volt itt, s fél év múlva átcsaltak ide a vasutasokhoz. *Cs. Varga János* igazgató úr néptánctanfolyamra küldött Veszprémbe. Itt táncoltam egy ideig, aztán fölkerültem Pestre, a filmgyárba. Ekkor már A kategóriás profi táncos voltam. Az alatt a nyolc év alatt, ameddig a filmgyárban dolgoztam, rengeteg Jancsó-filmben szerepeltem. *Szólót táncoltam a Szegénylegényekben, meg a Fényes szelekben.* Ez utóbbi ma is a kedvenc filmszerepem. Igen sokat tanultam *Jancsó Miklóstól*. Tisztességes, nagy tudású embernek ismertem meg. Utána Badacsonyba kerültem, ahol tizenöt évig én voltam a Badacsony Táncegyüttes vezetője. *Zentai Gábor* igazgató úrral igen jó barátságban voltunk már ebben az időben is. Ő mondta egyszer, téged Tapolca taníttatott, gyere vissza dolgozni. Így aztán öt évvel ezelőtt elvállaltam a Batsányi János Táncegyüttes vezetését.

— Ez alatt az öt év alatt igen sok eredményt értek el. Melyek ezek az eredmények konkrétan, és minek köszönhető ez a gyors és látványos sikersorozat?

— Amikor ide jöttem Tapolcára, az akkori tanítványaim, körülbelül húszan utánam jöttek. Emiatt neheztelnek is rám Badacsonyban. *A 40-45 fős együttessel megindult a kemény munka.* A legfontosabb az volt, hogy minősítést szerezzünk minél előbb. *1989-ben arany minősítést kaptunk, a rákövetkező évben pedig a balatonföldvári néptáncfesztiválon aranyérmet nyertünk.* Azóta, ahol csak indulunk, mindig elnyerjük az első három helyezés valamelyikét. A Ki mit tud? harmadik helyezés mellett ugyanis egy nemzetközi zsűri nekünk ítélte az Európa-díjat, amit Budapesten vettünk át egy szép ünnepség keretében.

— Hányszor kell egy héten próbálnia a táncosoknak, hogy ilyen eredményeket érjenek el néhány év alatt?

— Hetente ötször próbálunk. Ez azt jelenti, hogy hétköznap délután háromtól kezdődnek a részpróbák, szombat—vasárnap pedig egész nap, ameddig bírjuk. A legidősebb táncosom huszonhat, a legfiatalabb tizennégy éves.

— Ez igen keményen hangzik. Van-e utánpótlás, elég új jelentkező, ha ilyen szigorúak a feltételek?

— Utánpótlásunk bőven van, 1990 óta működik a gyermek csoportunk, ezenkívül az egyik óvodában is van már néptánctanítás, mivel egy volt tanítványom ott óvónő. Jelenleg 160-180 tapolcai kisiskolás kap rendszeres néptáncoktatást az 1—4. osztályos néptánciskolában.

— Ön szerint mi kell ahhoz, hogy valaki jó táncos legyen?

— *A legfontosabb a jó hallás és a szép alak, a jó kiállás. Nálunk a gyermekcsoportba nincs felvétel, mindenkit felveszünk, és két hónap próbaidőt kapnak.* Szerintem bizonyos szintig mindenki megtanítható táncolni, ha van benne kellő kitartás, szorgalom és akarat.

— Mekkora a repertoárja az együttesnek, milyen tájegységek táncai szerepelnek a műsoraikban?

— Amikor kezdtük, mintegy tizenkét számunk volt, jelenleg negyvennél tartunk. A repertoárunkban Magyarország valamennyi néptánca megtalálható. A kétórás műsorainkban többek között kalocsai, dél-alföldi, dunántúli, szatmári, sőt erdélyi, kalotaszegi és egy-egy más nemzet táncai is szerepelnek. A kosztümöket, népviseleteket saját magam veszem meg, vagy tervezem, és ennek alapján készíttetjük el. Vezető koreográfusunk *Tímár Sándor*, aki a mesterem volt. Az ő vonalát képviseli az együttes, ami az eredeti táncok feldolgozását jelenti, és nem a tematikus táncokat.

— Említette, hogy sokat szerepelnek külföldön is. Merre járt a táncosaival a nagy világban?

— Évente mintegy kétszáz fellépésünk van, ebből jó néhány külföldön. A volt szocialista országok mellett többek között Angliában, Németországban, Törökországban adtunk műsort. Nemrégiben pedig Egyiptomban jártunk, ahol a magyar gasztronómiai napok alkalmából Kairóban és Alexandriában léptünk fel. Sokszor igen nehéz összeegyeztetni a sok meghívást, annál is inkább, mert az itthoni kötelezettségeinknek mindenképpen szeretnénk a jövőben is eleget tenni.

Kovács Györgyi

Nem pirul, ha csal...

Alfrédó, a bűvész

A Testvériség, Dal, Zene és Önképző Egyesület megalakulásának 100. éves évfordulója alkalmából rendezett ünnepség kitüntetettjei között volt a nyolcvanéves *Brezina Alfréd*, művésznevén Alfrédó, a bűvész.

— Mikor került a vasúthoz és mióta vesz részt a művelődési ház munkájában? — kérdeztem fellépése előtt a korát meghazudtolóan fiatalos külsejű Brezina Alfrédot.

— *Az édesapám mozdonyvezető volt. Így számomra természetes volt, hogy én is a vasúthoz jöjjek dolgozni. Ezért aztán 1933-ban mint mérnökgyakornok, idekerültem az istvántelki javítóműhelybe.* Aztán némi kihagyás után 1955-ben kerültem ide vissza. A kulturális életben is elég hamar részt vettem. Nagyon sokszor léptem fel itt a művelődési házban és más vasutasrendezvényen, -ünnepségeken. Mint hivatásos bűvész, szakkört szerveztem a „Tesi"-ben, ami néhány évig működött, aztán sajnos megszűnt.

— Hogyan jut eszébe egy vasúti mérnöknek, hogy bűvészkedjen, mégpedig profi szinten?

— Hatodikos gimnazista korom óta bűvészkedem. Édesapámnak volt egy régi kiadású, múlt századi német bűvészkönyve. Azt kezdtem el olvasgatni, és próbálgattam a különböző mutatványokat megcsinálni az ott látható ábrák és leírások alapján. Aztán jártam a cirkuszba, felnőtt koromban az éjszakai varietékbe, lokálokba, ahol ilyen számok is találhatók voltak a műsorban. Pénzért is lehetett abban az időben vásárolni mindenféle trükköt, vagy rekvizitumokat, azaz előre elkészített, preparált tárgyakat. Így aztán sok gyakorlással, tanulással jutottam el a profi szintig. Nem volt mindig könnyű összeegyeztetni a vasúti elfoglaltságot a bűvészkedéssel. Amikor már ismert voltam és sokfelé hívtak — gyakran még külföldre is —, *sokszor fizetés nélküli szabadságot vettem ki, hogy eleget tegyek a meghívásoknak.* Az az igazság, hogy a bűvészkedéssel mindig több pénzt lehetett keresni.

— Tehát legalább annyit bűvészkedett, mint mérnökösködött. Ön nyugdíjas bűvész vagy vasúti mérnök?

— *A MÁV-tól műszaki főtanácsosként mentem nyugdíjba, mint bűvész ma is aktív vagyok, a nagycirkuszban ma is ügyelek.* Ha hívnak, elmegyek az ország másik végébe is, mert nagyon szeretem a bűvészkedést. Manipulátor vagyok, ami azt jelenti, hogy elsősorban a kézügyességemmel operálok a számaimban. Ez a nehezebb, ezt választják kevesebben.

— Nem látszik, hogy izgulna a fellépés előtt. Ez mindig így van?

— Nem vagyok izgulós típus, de ez nemcsak amiatt van, mert nem ma kezdtem a pályát. Volt egy kedves mesterem, azt mondta: *aki izgul, mert látszik rajta, hogy be akarja csapni a tisztelt publikumot, abból sohasem lesz jó bűvész.* Hát én ehhez tartom magam, nem pirulok el, ha csalok...

Az ünnepi műsorban elsőként a Magyarság férfikar lépett fel, a tőlük megszokott magas színvonalon. Ezt követően a színjátszócsoport tagjai a nagy sikerű műsoraikból adtak elő néhány részletet, majd Brezina Alfrédot konferálta be *Cseh Erzsébet műsorvezető, aki elmesélte, hogy őt annyira elbűvölte a bűvész, hogy hozzáment feleségül.* A finálében a színjátszócsoport tagjai, *Bodnár Erzsébet, Opéczy Mária, Győri Gyula*, valamint a műsorvezető, Cseh Erzsébet régi slágerekből készült egyveleget adott elő.

K. Gy.

Színház a pályaudvaron

Szögi Sándort, a Nyugati pályaudvar állomásfőnökét színpadra szólították ez év október 25-én a Vígszínház ideiglenes játszóhelyén, a Víg-sátorban, amikor vége lett az előadásnak, s a színészek, szponzorok fogadták a közönség tapsbeli köszönetét, jókívánságait. Mindehhez pedig úgy volt köze az immár „divatosan" őszhajú állomásfőnöknek, hogy a Nyugati mellett volt parkoló területén helyet adtak a mintegy 500 néző befogadására alkalmas összkomfortos sátornak. Tavaly már volt egy nagy „húzásuk" az LGT-koncert megrendezésével, s onnan fejlődött ki ez a mostani színházpártolási akció is.

Presszer Gábor hozta össze az állomásfőnököt a Vígszínház igazgatójával, *Marton Lászlóval*, körülbelül februárban, s attól kezdve azon iparkodtak a színházak is, meg a vasútnál lévők is, hogy új évadra, új színház, azaz tető legyen a Vígszínház — a nagy renoválások miatt a kőépületből kiszorult — csapatnak a feje fölött.

— *Ilyen rövid idő alatt színház még nem épült* — mondja az állomásfőnök rövidre zárva a témát. Ebben igaza van, hiszen a finist tekintve hatvan napról van szó. A járókelők figyelemmel követhették az esemény egy részét, sőt, a televízió műsorainak, híradásainak szemlélői is. Voltak bőven csatározások, ezt a színházat és ezt a törekvést sem kerülte el a politika. Két kivágott fáért hetekig tartott a huzakodás. A sátor végül is elkészült!

Az első előadás főleg meghívottak előtt zajlott. A világhírű West Side Storyt mutatta be a Vígszínház társulata a közönségnek.

Ami pedig a szigorúan a tízes vágány melletti irodához, s magához a pályaudvarhoz köti *Szögi Sándort*, annak az az előzménye, hogy már a gimnáziumi érettségi után vasutas lett az egykori kiskunfélegyházi gazdálkodó hatodik — legkisebb — fiából, s megint csak helytálló, hogy fokról fokra lett azzá, ami. S ki ne felejtődjék a MÁV Tisztképző Intézetben való tanulás. Ennek is már több mint húsz éve. Annak meg december 16-án lesz a harmincadik évfordulója, hogy a Nyugatival jegyezte el magát. Tíz év óta állomásfőnök a pályaudvaron.

— Milyen érzés műemlék épületben élni?

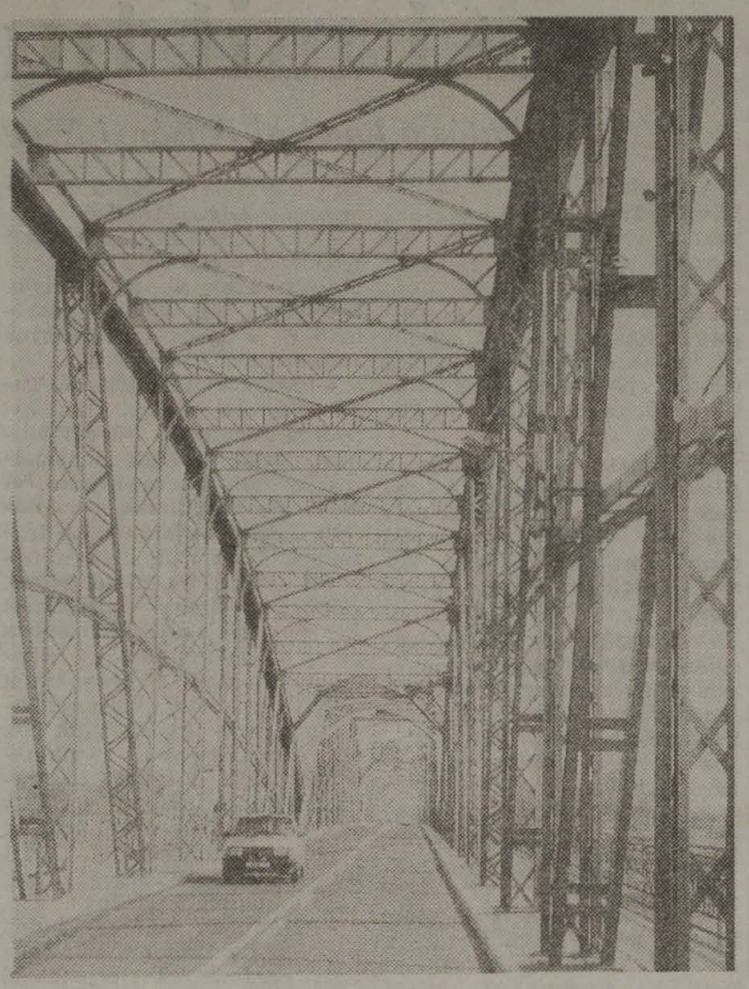
— *Jó érzés. És elmondhatom, hogy nekem az a szerencse adatott meg, hogy a legszebb pályaudvaron vagyok.* Ma is tevékenykednek még itt olyanok, akikkel kezdettől együtt dolgoztunk. Már itt voltam, amikor '75-ben elkezdték felújítani a pályaudvart. Még mindig rengeteg a tennivaló, a hozzávaló pénz pedig, mint legtöbb helyen, nagyon nehezen kerül elő. Részben innen is ered, hogy megpróbáltunk mi is több lábon állni, ahogyan ma divatosan mondják. A pincétől a padlásig igyekszünk hasznosítani a helyet.

Örülünk, hogy a kultúra érdekében cselekedtünk...

Dániel Mária

Történelmi jelentőségű átkelőhely

A komáromi Erzsébet híd rövid története



Október 15-én ismét remek összeállítású anyaggal lepte meg az érdeklődőket a Közlekedési Múzeum „A komáromi átkelőhely és a 100 éves Erzsébet-híd" című kiállítása. Az ünepséget *Regős Szilveszter*, a KHVM közúti főosztályának vezetője nyitotta meg, majd *Szabó László* muzeológus tartott előadást a város közlekedéstörténeti jelentőségéről.

A mai Komárom területén rézkori emlékek is kerültek elő — miként azt az erre az alkalomra stílszerűen szlovák és magyar nyelven, német és angol szövegű összefoglalóval megjelent tartalmas ismertető is említi — bizonyítva, hogy már jóval a rómaiak előtt éltek itt emberek. *A lakosok felismerték a hely kedvező földrajzi adottságait.* Három tájegység (Dunántúl, Csalóköz, Mátyusföd) találkozásánál fontos víziútba, a Dunába itt ömlik a Vág—Duna és e helyütt alakulhatott ki olyan átkelőhely, amely nagyobb egységek biztonságos közlekedését lehetővé tette. Másutt ugyanis szinte képtelenség volt a mocsarakon, a holt- és mellékágakon átvergődni.

Feltételezhető, hogy nagyon korán, Kr. e. 300-ban a kelták révet létesítettek, később a közlekedést az ún. repülő- és hajóhidak szolgálták. A *rómaiak* a stratégiailag fontos település és környéke biztosítására erőrendszert és fejlett úthálózatot építettek ki. Erre azért volt szükség, mert a mai Komáromot mind a K—Ny mind az É—D irányú utak érintették a Duna és a megfelelő átkelési lehetőség miatt. A határvédelem és a kereskedelem legfontosabb útja a Bécsből Aquincumba vezetett Tatán és Bicskén át. A rómaiak után a népvándorlás során mozgalmas évszázadok következtek: jöttek hunok, germánok, szlávok, (átmenetileg avarok), majd a magyarok.

Okleveleinkben Komárom várát és révét először első kinai, közlekedési és kereskedelmi gócpont közigazgatási feladatot is kapott: székhelye lett az egyik legrégebben alapított vármegyék egyikének. *A szabad királyi városi jogot 1745-ben nyerte el.*

Egy állandó vashíd megépítését már a múlt század hetvenes éveiben szorgalmazta a város, azonban pénzügyi nehézségek miatt a döntés elhúzódott. A vitás kérdések tisztázása után így a vonatkozó szerződést *Baross Gábor* kereskedelmi miniszter csak 1891-ben hagyhatta jóvá.

Az általános terv elkészítésére *Feketeházy János* MÁV-főmérnök kapott megbízást, a kiviteli terv kimunkálása a diósgyőri MÁVAG Vas- és Acélgyárának feladata volt. A bámulatos gyorsasággal épült, Erzsébet királynéról elnevezett 414 méter hosszú, négynyílású acélhíd átadása 1892. szeptember 1-jén éjfélkor történt ünnepélyes keretek között. A hónap 4-én életbelépett a miniszter által megszabott vámtarifa. *Például a gyalogosan közlekedők egy krajcárt fizettek. Mentesültek a díjfizetés alól az ipari és mezőgazdasági munkások, az iskolai tanulók.*

A kiállítás modellek, térképek, fotók, rajzok és feliratok segítségével kiválóan szemlélteti a településcsoport kialakulását, az életadó mesterségek művelőinek: halászok, hajóépítők, naszádosok, aranymosók, szekeresgazdák szerszámait, munkaeszközeit.

(horváth k.)

Az év első kilenc hónapjában

Nyolc halálos és egy csonkulásos üzemi baleset történt a MÁV Rt.-nél

A Vasutasok Szakszervezete működési körében elsősorban a MÁV Rt.-nél, a foglalkozási balesetek száma — az év kilenc hónapjában — *az előző év hasonló időszakához viszonyítva csökkent.* Ez a tendencia több évre visszamenőleg jellemző folyamat. A foglalkozási balesetek következményeként 10%-kal kevesebben sérültek meg, mint a bázisidőszakban. A baleseti táppénzes napok száma 8%-kal mérséklődött. Egy baleseti sérült gyógyulási ideje 46 napot tett ki, amely folyamatosan emelkedik. *Nyolcan szenvedtek halálos balesetet, hárommal többen, mint a múlt évben. Egy személy megcsonkult.*

A foglalkozási baleseteken belül az üzemi (munka)balesetek 9%-kal, az ebből eredő táppénzes napok száma 8%-kal volt kevesebb, mint az összehasonlítási időszakban. Az egy esetre eső kiesett munkanapok száma növekedett. Az ezer főre eső balesetek gyakorisága 8,6% volt.

Az üzemi úti balesetek száma 15%-kal, a kiesett munkanapok 9%-kal csökkentek. A baleseti sérültek átlag 59 napig voltak betegállományban.

Ezeket az eseteket az jellemzi, hogy egyharmaddal többen sérülnek meg munkába menetkor, mint jövetkor. A balesetek többsége *gyalogos közlekedés közben történik.* Az 1994. január 1-jén hatályba lépő munkavédelmi törvény a munkabalesetek fogalmát ismeri el. Ezért érdemes újra gondolni, elsősorban a társadalombiztosítási szerveknek; hogyan kezelhetők az úti üzemi baleseti kategóriák.

A MÁV Rt. szakszolgálatainál és a területi igazgatóságok felügyelete alatt álló szolgálati főnökségeknél, intézetekné l és intézményeknél a baleseti helyzet eltérően alakult.

A forgalmi szakszolgálatnál a balesetek száma és több mutatója csökkent. *Ellenben kirívóan többen vesztették életüket munkabaleseteknél.* A múlt évi eggyel szemben öten. A halálos üzemi eseményeknél a kiváltó ok elsősorban a figyelmetlen, körültekintés nélküli munkavégzésben keresendő.

A gépészeti szakszolgálatnál kevesebb baleset történt. *Az 1000 főre eső esetek száma azonban még mindig magasabb a MÁV-átlagértéknél.* A szakszolgálatnál halálos és súlyos baleset nem következett be.

A pálya- híd és magasépítményi szakszolgálatnál a balesetek száma mérséklődött, de nem létszámarányosan. Az 1000 főre eső mutató 25%-kal növekedett.

A távközlő-, erősáramú és biztosítóberendezési szakszolgálatnál az esetek száma emelkedett. Az idén volt egy halálos balesetük. Kedvező jelenség, hogy az egy sérültre eső táppénzes napok száma 30%-kal csökkent.

Az anyaggazdálkodási szakszolgálatnál a balesetek száma nem emelkedett, *de még mindig magas az egy sérültre eső 57 napos gyógyulási idő.*

A kereskedelmi szakszolgálat baleseti helyzetét elsősorban a záhonyi átrakókörzet határozza meg. A beszámolási időszakban kevesebb baleset történt, de továbbra is magas az 1000 főre eső esetek száma: 22 (MÁV 8,6).

Az üzemi baleseti mutatók az üzletigazgatóságoknál, üzletvezetőségeknél tovább javultak. Ez elsősorban a létszám alakulásával mutat lineáris kapcsolatot. *Az igazgatóságok közül ki kell emelni a miskolcit és a szegedit.* A miskolci üzletvezetőségnél halálos és súlyos eset nem fordult elő, a szegedinél az 1000 főre eső balesetek száma a legalacsonyabb (4,9 fő).

A balesetek okozati és körülményi megoszlása alapján kimutatható, hogy az esetek számának csökkenése összefüggésben van az alacsony szállítási teljesítményekkel, ezzel összefüggő technológiai műveletekkel, karbantartási, a fenntartási munkák volumenének alakulásával és amit már többször megírtunk, a létszámcsökkenéssel.

A járművek romló műszaki állapotának hatása kimutatható a baleseti körülményi tényezők alakulásában. Továbbra is magas a telephelyen belüli közlekedéskor bekövetkezett esetek száma. Ezzel is összefügg, hogy a balesetek számának mérséklődésével átrendeződnek a körülményi tényezők.

A sérülések visszavezethetők környezeti hatásra, anyag, gép, berendezés, eszköz hibájára is, amelyek aránya folyamatosan növekszik. A halálos balesetek egy részét cselekvési zavar, az át nem gondolt, öntevékeny művelet váltja ki. *Emelkedik azoknak a munkabaleseteknek a száma, amelyek a sérült figyelmetlenségére, a munkavédelmi előírások megsértésére vezethetők vissza.* Ma már az ebből eredő sérülések elérik a balesetek 20%-át. Sajnálatos, hogy a balesetvizsgálatok mélységükben még nem térnek ki a káros környezeti hatások és a sérülések lelki tényezői összefüggéseinek feltárására, azokra a motivációkra, amelyek a baleset előidézésében meghatározó szerepet játszottak. A balesetvizsgálatoknál erre is szükség van.

Pásku Jenő

Szentestől Hódmezővásárhelyig

HÉV-centenárium nosztalgiavonattal

Nemcsak a vasútnak, hanem Szentesnek, Szegvárnak és a néhány hete várossá előlépett Mindszentnek, Mártélynak és Hódmezővásárhelynek is ünnepi eseménye volt a háromnapos mercuriusi szárnyalás, amelynek keretében október 22—24-én ünnepelték a Szentes—Hódmezővásárhely HÉV centenáriumát.

Október 22-én a MÁV szentesi kultúrházában mutatkozott be a MABEOSZ Vasútmotívum-gyűjtő Önálló Szakcsoportja a II. országos kiállításával. Korabeli képeslapok szemléltették, hogy milyenek voltak Szentes, Hódmezővásárhely és a vonal közösségeinek állomásai a századfordulótól napjainkig. Különösen érdekes az 1892-es eredetű szentesi képeslap. Látható az állomás peronjának színes forgataga. A vonatok érkezésekor rajzott ide ki a népség. A társadalmi közélet fókusza volt a szentesi vasútállomás.

A jubileumok sora villant fel az emlékborítékokon a vasút történetéből, többek között a mátészalkai, a 125 éves Sopron—Kanizsa Vasúté, a Szeghalom—Füzesgyarmat vonal, a Budapest-Józsefváros, az Északi Járműjavító alapítása. Gadzser József extra motívumgyűjteménye elénk tárta a világ vasútjainak a történetét. Aranyérem-díjat kapott *Parragh Péter* bemutatott anyaga. Reprezentatív volt a szentesi *Füzi Gergely* gyűjteménye.

A műemlék értékű egykori híres szentesi vármegyeháza báltermében *Rózsa Sándor* leszármazottjának *Rózsa Gábor* mérnök múzeologusnak kutató, feltáró munkája nyomán kiállították a térség vicinális vasútjainak eredeti tervdokumentációit. Felfüggesztették a falra a Kárpát-medence múlt századbeli Posta és Vasút Térképét. Fő helyen állt *Paschesz Gyula*, a régi Szentes állomást bemutató makettja.

Akit a festmények érdekeltek, azok gyönyörködhettek *Cs. Fodor József* ny. MÁV főfelügyelő amatőr festőművész üzemtörténetet tükröző képeiben. Plasztikus térhatással realista szemléltetéssel ábrázolja a művész képein a volt és jelen vasútállomásainak épületeit, amelyekből harmincötöt állítottak ki.

Az épületek falai közül ezután kilépett a rendezvénysorozat. *Dr. Rébeli Szabó József*, Szentes város polgármestere az állomás előcsarnokában felavatta *Vigh László* szobrászművész centenáriumi hermáját, majd a városi fúvószenekar pattogó indulóira elindult Szentes állomásról a nosztalgiavonat.

A 375 típusú 954. számú 1927-ben gyártott motorvonatot *Valkai Csaba* vezette. A keringőkirályra emlékeztető Srauss-bajuszos *Nagy József* és *Pintér István* korabeli vasutas öltözetben krónikás szöveggel invitálták a nosztalgiautasokat.

Az állomásokon mindenütt elhelyezték a centenáriumi hermát, amelyeket a polgármesterek *dr. Nóbik István* (Szegvár), *Bereczki István* (Mindszent), *Simon Jenőné* (Mártély) és *Novák Imre* Vásárhely polgármester-helyettese avatott fel.

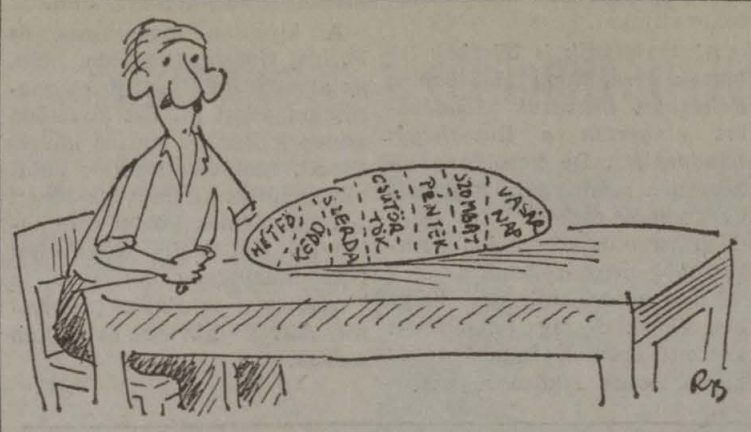
A vonatot Mártély műemlék állomási épülete előtt mazsorettek fogadták a *Radeczky*-induló dallamára. A keretjátékot óvodások és táncosok műsora tette egésszé. Amint a nosztalgiavonat elhagyta a Tiszai utat a Kenyer ér partjáról, a pusztából hirtelen előtűntek a „betyárok". A fehér bőgatyás útonállók karikás ostort durrogtatva a nyílt vonalon megállították a szerelvényt, s szőrén ülve lovaikkal körbevették a vonatot. Elrabolták *Lehmann Istvánt*, a Csongrád megyei közgyűlés elnökét, *dr. Szabó Lajos* országgyűlési képviselőt, *Simon Jenőné* polgármesterasszonyt, *Kis Ernő* vásárhelyi állomásfőnököt, két hölgyet és egy újságírót. A váltságdíjként egy bagó pipadohányért a betyárok nem engedték el foglyaikat, hanem kocsira szállították őket és elvágtatták velük.

Hódmezővásárhelyen *Kis Ernő* állomásfőnök jelentést tett *Kunszeri Bélának* — volt alispánnak —, a centenáriumi HÉV Rt. utolsó elnökének.

A program vasútmodell kiállítással folytatódott nagyszámú érdeklődővel a vásárhelyi Petőfi Művelődési Házban Ott volt látható *Zakar Ödön* református lelkész makettja, amely méretarányosan mutatja Vásárhely nagyállomás 1900 körüli épületét.

A centenáriumi program zárszavát a vasutas kultúrházban *Lehmann István*, a Csongrád megyei közgyűlés elnöke mondta.

Fogas Pál



Mindennapi kenyerünk
(Rák Béla rajza)

Küldöttközgyűlés

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete 1993. évi küldöttközgyűlését *november 27-én 10 órakor tartja a MÁV Kórház II. emeleti tanácstermében.*

A cukorbetegség, a diabetes alattomos, fájdalommentes kór, egy sajátos állapot melyel feltételekkel ugyan de együtt lehet és kell élni.

Kialakulása a tudomány szerint több ezer éve történt, s ma hazánkban több mint félmillió áldozata van. A cukorbetegség egészséges életmóddal többségében elkerülhető, korai felismerés esetén kezelhető. A betegség elhanyagolása az orvosi előírások mulasztása súlyos szövődményekkel járó következményekhez vezethet.

E súlyos népbetegségnek minősítendő civilizált kór megelőzése, káros következményeinek a társadalmi szervezet által nyújtható kezelése érdekében alakult két éve a *Vasutas Cukorbetegek Egyesülete*, mely vállalta sorstársainak érdekvédelmét.

Az egyesület kétéves működése alatt szoros kapcsolatot tartott fenn az illetékes vasúti szervezetekkel, a vasúti orvosegészségüggyel, a vasutasszakszervezettel. Az alakuláskor megválasztott vezetőség kétéves megbízatása lejárt, tevékenységéről, eredményeiről és gondjairól a vezetőségválasztó küldöttközgyűlésen számol be. A küldöttközgyűlésen tanácskozási joggal az egyesület tagjai is részt vehetnek.

Az egyesület vezetősége köszönetet mond a tevékenységét két év alatt folyamatosan támogató vasúti szervezeteknek, a vasutas-szakszervezetnek, és tagjainak.

Dr. Fehér István
elnök

Megfutamodott a mozdony

Október 24-én halállal végződő baleset történt a záhonyi vontatási főnökségen. Kilenc óra tizenöt perckor a vontatási telep rendezése közben egy M 62-es mozdony megfutamodott. A mozgásba lendült jármű veszélyeztette a kijáraton álló váltó végének csúcssínénél lévő M 40-es mozdonyt és a hozzákapcsolt tartálykocsit.

Ezt látva a közelben tartózkodó R. F. külsős mozdonyfelvigyázó, a járművek felé futot. Valószínűsíthető, hogy a mozdony haladási irányába eső fővezeték végváltóját akarta lenyitni. E művelet közben a guruló mozdony ütközött az M 40-es mozdonnyal úgy, hogy R. F., a két mozdony közé szorult. A kórházba szállítás közben életét vesztette. Negyvenéves volt. Egy özvegyet és két kiskorú gyermeket hagyott maga után. Ebben az évben már kilencen vesztették életüket, a MÁV Rt.-nél, munkabalesetek következményeként. Szakszervezetünk pénzsegélyt nyújt az elhaltak hozzátartozóinak.

P. J.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 41. 1068
Telefon, városi: 142-0551, 122 9872, üzemi: 19-17
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6595. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

ÁRA: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1993. DECEMBER 3.

Kiegyezés — tanulságokkal

Megállapodás született. Immár végérvényesen és talán senki által meg nem kérdőjelezhető hatállyal és tartalommal. Ismét megvalósult a vasutas-szakszervezetek egysége, kinek örömére, kinek bánatára, de — ami a legfőbb szempont — mindenképp a vasutas-munkavállalók javára.

A Magyar Vasutas november 19-i számában közöltük azokat a dokumentumokat, amelyek kellő tájékoztatást adtak a november 15-i kétórás figyelmeztető sztrájkot megelőző eseményekről, majd a november 16-i választmányi ülés döntéséről.

Az események — ezt követően — röviden összefoglalhatók. A tárgyalások ott folytatódtak, ahol november 13-án abbamaradtak — a VSz és a KHVM között november 11-én létrejött megállapodás biztosította, immár konszolidált keretek között — vitás kérdésként a bérfejlesztésről kellett megegyezni a tárgyaló feleknek.

Mivel a MÁV nem mozdult el november 13-i álláspontjáról, öt szakszervezet, a Vasutasok Szakszervezete is közös levélben kérte fel *Schamschula György* közlekedési, hírközlési és vízügyi minisztert, hogy bővítse a kormányzati szerepvállalást, mintegy 755 millió forinttal.

A miniszteri válasz a további szerepvállalás tekintetében nemleges volt, de biztosította a MÁV Rt. vezetésének az eddigiekhez képest, az elmozdulás lehetőségét. Ez annyit jelentett, ha a tárgyaló felek — közösen megtalálják a 755 millió forint belső forrását, akkor a *Papp Pál* és *Schamschula György* között létrejött megállapodásban rejlő mintegy 4,5 milliárd forintot az eredetileg rögzítettől eltérő módon is fel lehet használni. *Az eltérő mód: 1994. január 1-jétől minden dolgozó személyi alapbére a bértarifa-táblázat 100 százaléka, 8000 forintos induló bértétel mellett.* Megvalósul ugyanakkor egy 12,5 százalékos bérfejlesztési garancia is azoknál, akik a 100 százalékos ráállás mellett sem érnék el ezt a bérfejlesztési arányt.

A forrás megtaláltatott. A szakszervezetek lemondtak a bértarifa módosításáról, a rendelkezésre álló, tervezett keret generális módosításához egyébként sem volt kellő anyagi fedezet. A másik forrásként — hosszas vita után — a 13. havi fizetés számítási alapjának csökkentését nevezték meg. A MÁV három javaslatot mutatott be, melyből kettő tárgyalási alapot sem képezhetett a szakszervezeti oldal számára, mivel február 1-jei, illetve március 1-jei időponttól kívánt bérfejlesztést biztosítani. A harmadik variáns tartalmazta a január 1-jével megvalósuló egylépcsős bérfejlesztési lehetőséget, melyhez a fentebb említett forrást meg kellett határozni.

Idáig jutva a tárgyaláson, egy pillanatra úgy látszott, a megállapodás azonnal megszülethet. Egyetlen vitatott kérdés maradt, a társasági kiválásokban érintett munkavállalók bérfejlesztése, különös tekintettel azokra, akik január 1-jén még MÁV-dolgozók lesznek, tehát helyzetük bizonytalan. *A sokak által kívánt és szorgalmazott szakszervezeti egység egyetlen rövid pillanat alatt szertefoszlott.* Négy szakszervezet november 24-én aláírt egy olyan megállapodást, mely mintegy 3000 vasutas-munkavállaló bérfejlesztését nem garantálja.

A Vasutasok Szakszervezete tárgyalócsoportja *dr. Péter Mihály* és *Győri István* alelnökök vezetésével, úgy nyilatkozott, hogy eredeti álláspontjától e kérdésben nem tér el, diszkriminatív tartalmú megállapodást nem ír alá.

A négyek és a MÁV elkönyvelhette, megszűnt a november 29-ére kilátásba helyezett sztrájk oka, a Vasutasok Szakszervezete pedig elkönyvelhette, másoknak a szakszervezeti egység — amint az korábban is tapasztalható volt — csak a szervezeti önérdek által korlátozottan működik. *A szolidaritás sokak által a gyermekbetegség kategóriába tartozott eddig is, ha nem a nyilatkozatok, hanem a cselekedetek szintjén került szóba.*

A Vasutasok Szakszervezete tehát nem állapodott meg november 24-én, így a MÁV Rt. és a fentebb felsorolt öt szakszervezet által aláírt megállapodást egy erős szándéknyilatkozatnak kellett és lehetett csak tekinteni.

A Vasutasok Szakszervezete november 26-án ülésező országos választmánya a VSz tárgyaló delegáció tevékenységét — e tekintetben is — megfelelőnek ítélte, és határozott arról, hogy a tárgyalásokat tovább kell folytatni, diszkriminatív elemet tartalmazó bérfejlesztési megállapodást a Vasutasok Szakszervezete nem fogadhat el.

A tárgyalások — amint az remélhető volt — nem maradtak eredmény nélkül. *Csárádi János*, a MÁV Rt. vezérigazgatója november 26-án írásbeli nyilatkozatot tett a társasági kiválásokban érintett és 1994. január 1-jén még MÁV-állományban lévő munkavállalók bérfejlesztésének megvalósítására — a többi munkavállalóra vonatkozó, immár egységes szabályok szerint.

A megállapodás tehát *megszületett.* A tanulságok levonása van akiknek kötelessége, van akiknek lehetősége. Egy azonban bizonyos. Ez az ősz a vasutas-szakszervezetek életében nem az egység jegyében zajlott — és ez a kisebbik baj. A nagyobb az, hogy amíg a Vasutasok Szakszervezete különutas politikája valamennyi vasutas munkavállaló érdekeinek figyelembevétele mellett bonvolódott, addig mások csupán a már megszerzett javak (újra)felosztásában tüsténkedtek, azzal a sokszor nem is titkolt szándékkal, hogy nem az a lényeg, hogy kinek nem jut a húsosfazékból, fő hogy az ő tányérjuk tele legyen.

Mit lehetne ehhez hozzáfűzni? Uraim! Jó étvágyat, de legalább gondoljanak a nincstelenekre is, evés közben!

Orosz Péter

Levélváltás a miniszterrel

Tisztelt Miniszter úr!

A MÁV Rt.-nél működő szakszervezetek a mai napon értékelték az 1994. évi foglalkoztatásról, a bérfejlesztésről és a kollektív szerződésről folyó tárgyalások állását. Megállapították, hogy a munkáltatói és a munkavállalói oldal által képviselt álláspontok érdemben egyik vitatott kérdésben sem közeledtek.

A szakszervezetek számára elfogadhatatlan, hogy a MÁV

- a foglalkoztatási tárgyalások lezárása előtt elbocsátásokra tesz előkészületeket,
- a két évvel ezelőtt elfogadott bértarifát nem kívánja teljesíteni és a bértárgyalásokat a december 10-ét követő szakra halasztja,
- a kollektív szerződés megcsonkításával a vasutasság által elért érdekvédelmi vívmányok felszámolására törekszik,
- az 1993. évi 200 után további 400 személyszállító vonat menetrendi törlésével 1994-ben a közszolgáltatási feladatok és a vasút újabb sorvasztására tervez intézkedéseket.

Az időhúzás, a halogató magatartás megváltoztatása és érdemi megállapodások elérése érdekében a szakszervezetek november 15-én figyelmeztető sztrájk, november 29-től pedig általános sztrájk kilátásba helyezése mellett döntöttek. A szakszervezetek — miután erre irányuló kéréseik eredménytelenek voltak — követelik, hogy a további tárgyalásokba az illetékes minisztériumok útján a kormány képviselői is kapcsolódjanak be. Megítélésük szerint ugyanis elfogadható megállapodások csak a kormány részvételével és segítségével köthetők.

Jelen levelünk másolatát tájékoztatás céljából *dr. Szabó Iván* pénzügy- és *dr. Kiss Gyula* munkaügyi miniszter uraknak is elküldtük.

Budapest, 1993. november 3.

★

KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS VÍZÜGYI MINISZTER

Papp Pál úr,
a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

Tisztelt Elnök úr!

Hozzám intézett megkeresésükre válaszolva tájékoztatom Önöket arról, hogy a minisztérium részéről korábban sem tettünk észrevételt az ellen, hogy a MÁV Rt. vezetése és a munkavállalói érdekképviletek közötti tárgyalásokba, szükség esetén — tanácskozási joggal — bekapcsolódjunk.

Ilyen kezdeményezéseket magam is tettem, amikor ez év október 26-án — a Mozdonyvezetők Szakszervezetének kérését támogatva — a pénzügyminisztert és a munkaügyi minisztert ez ügyben külön is megkerestem.

Mindez nem változtat azon a tényen, hogy a levelükben említett vitás ügyek megoldása és az 1994. évi bérmegállapodás megkötése alapvetően a munkáltató és a munkavállalók között rendezendő kérdés.

Nem tartanám szerencsésnek, ha az érintett felek közötti tárgyalások menetét bármiféle „külső" tényező (ideértve az esetleges sztrájkot is) megzavarná és a felekre nyomást gyakorolna, mielőtt még az érintettek a tárgyalások lehetőségeit kimerítették volna. Bízom abban, hogy a levelükben felvetett foglalkoztatási, bérezési kérdésekben a megkezdett tárgyalássorozat folytatásával sikerül konszenzusra jutni.

Budapest, 1993. november 8.

Tisztelettel:
dr. Schamschula György

★

Tisztelt Miniszter úr!

A vasúti érdekegyeztető tárgyalásokon a felek között lényegében megállapodás született a jövő évi foglalkoztatási kérdésekről és a kollektív szerződés meghosszabbításáról.

A béremelés kérdésében azonban a négy szakszervezet által november 12-én tett kompromisszumos javaslat óta nem közeledtek az álláspontok.

A kompromisszumos javaslat lényege az, hogy a MÁV 1994. január 1-jétől rááll a 8000 forintos induló értékhez tartozó bértarifa 100%-ára, de 12,5%-os béremelést azok is kapnának, akiknek a tarifabeállás ezt nem biztosítaná. A Vasutasok Szakszervezete a tárgyalásokon erről úgy nyilatkozott, hogy elfogadja egy ilyen tartalmú megállapodás létrejöttét.

Amint az a mellékelt — a MÁV által végzett — számításokból is látható, ennek együttes bér- és járulékköltsége 4,425 milliárd forint, ami belül marad a 4,5 milliárd forintos kormányzati szerepvállalás keretein.

Kérjük miniszter urat, hogy a MÁV tárgyaló delegációjának adjon felhatalmazást a 4,425 milliárd forintos sarokszámon belüli tárgyalásvezetésre. Ezen a kereten belül a végrehajtás ütemezése és módja tekintetében is valamennyi fél számára elfogadható megállapodást tudunk kötni.

Budapest, 1993. november 18.

A levelet aláírták: a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége, a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete.

★

Dr. Schamschula György úr miniszter!

Tisztelt Miniszter úr!

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésein — a KHVM és a Vasutasok Szakszervezete között f. év november 11-én létrejött megállapodás ellenére — az 1994. évi bérfejlesztés ügyében eddig nem alakult ki egyetértés. A munkavállalói oldal képviselői a mai napon egy lehetséges megoldási javaslattal, illetve kéréssel fordultak miniszter úrhoz.

A november 11-i megállapodást a Vasutasok Szakszervezete saját magára nézve változatlanul kötelezőnek tartja, az azon alapuló — a MÁV által előterjesztett — részletes megállapodás-tervezetet elfogadja.

Ennek ellenére — különös tekintettel a munkavállalói oldal egységes fellépésének megbontásával kapcsolatban, a Vasutasok Szakszervezetét és személyemet ért megnyilvánulásokra — kérem miniszter urat, hogy a hivatkozott javaslatban foglaltak megvalósításának lehetőségét megvizsgáltatni, illetve támogatni szíveskedjen.

Intézkedését köszönöm.

Budapest, 1993. november 18.

Tisztelettel:
Papp Pál

★

KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS VÍZÜGYI MINISZTER

Vasutasok Szakszervezete
Papp Pál elnök úr részére
Tisztelt Elnök úr!

A november 18-án az öt vasúti szakszervezet által hozzám intézett levelére a következőket tudom válaszolni:

Bármennyire is megértem az önök erőfeszítéseit, amit a MÁV munkavállalói érdekében kifejtenek, azok a tárgyalásaim, amelyeket a MÁV 1994. évi finonszírozásának bővítése céljából folytattam, sajnos nem vezettek eredményre.

A költségvetésre rendkívül nagy terheket hárít a MÁV 1994. évi veszteségének finanszírozása, jól lehet az 1993. évi konszolidáció azért jött létre, hogy a magyar vasutak működésének gazdasági feltételeit legalább rövid távon rendezze. Külön teher, hogy a MÁV fejlesztéséhez szükséges eszközöket és költségeket nem tudja bevételeiből biztosítani és így ezeket is az állami bevételekből kell fedezni. Előzetes számítások szerint a költségvetés megterhelése összességében meghaladja a 30 milliárd forintot, amely az ország költségvetésének mintegy 3 százaléka. Így érthető a Pénzügyminisztérium illetékeseinek az elzárkózása további összegek folyósítása elől.

Azok a tárgyalások, amelyet a kormánypárti frakciókkal folytattam, szintén arról győztek meg, hogy a képviselők sem támogatnának ennél nagyobb állami tehervállalást. Így nem látszik reálisnak bármiféle olyan előterjesztés, amely más ágazatok tevékenységének rovására pénzeszközöket kíván átcsoportosítani a MÁV javára.

Végezetül a mai nap konzultáltam a MÁV-ot hitelező bankok képviselőivel, az úgynevezett Hitelezők Tanácsával. A tanács tagjai sem látnak lehetőséget költségvetési garancia nélkül további hitelek folyósítására a MÁV-nak, és míg nem készül el az a tervezet, amely szerintük a MÁV gazdaságos működésének feltételrendszerét, kereteit szabja meg, nem is tudnak érdemben állást foglalni az ügyben. Közgazdaságilag mérlegelve a dolgot, alapos okom van azt hinni, hogy a Hitelezők Tanácsa olyan tervet fog az asztalra tenni, amely a magyar vasutak jelentős redukálását vonná maga után.

Az elmondottak alapján úgy gondolom, egyértelmű, hogy a MÁV vezetése és a szakszervezetek között folyó jelenlegi tárgyalásoknak a Vasutasok Szakszervezetével kötött megállapodás keretein belül kell maradni. Az a véleményem, hogy ez a maximuma annak, amit az érdekvédelmi szervezetek el tudnak érni és amit a közlekedési tárca vezetője felvállalni tud.

Remélem, hogy a tárgyalásokon mindkét fél a realitások határain belül maradva, józan mértéktartással próbálja megtalálni a kompromisszumot, mivel csak ez szolgálhatja a magyar vasút, a MÁV-alkalmazottak és egyben az egész ország érdekét.

Budapest, 1993. november 22.

Üdvözlettel:
dr. Schamschula György

Kamionszállító vonatok Záhonyból Ukrajnába

A vasúti kocsikat az ukránok adják

Mint ismeretes, a záhonyi közúti határállomás szűk áteresztő képessége miatt embertelen állapotok alakultak ki. Az áruszállító teherautóknak, kamionoknak ezekben a téli napokban is 40-50 órát kell várakozniuk, a vámkezelésre és az átjutásra. A rossz körülmények ellen tiltakozó gépkocsivezetők már két ízben is kilátásba helyezték, hogy a forgalom elől elzárják az átkelőt.

Az országúton veszteglő kamionok a vasutasváros lakóinak is sok hosszúságot okoznak. Különösen nehéz elviselniük a motorok zaját és a kipufogó gázok kellemetlenül maró illatát. Úgy tűnik, a helyzet a vasút jóvoltából megváltozik. A MÁV Rt. vezetői ugyanis felvették a kapcsolatot az Ukrán Vasúttal, és megállapodtak speciális kamionszállító vonatok közlekedtetésében. A vasúti kocsikat az Ukrán Vasút biztosítja, a kamionok rögzítéséhez szükséges berendezéseket pedig a MÁV Rt. adja. Egy szerelvényen 30-40 kamion fér el.

A vasúti kocsikra Záhonyban járnak fel a kamionok. Egy-egy szerelvényen 30-40 kamion fér el. A vámkezelést is Záhonyban végzik a magyar és ukrán vámosok.

A szakemberek véleménye szerint az új szállítási mód bevezetésével egyrészt jelentős mértékben enyhülhet a záhonyi közúti határátkelő zsúfoltsága, másrészt vasúton gyorsabb az eljutás. Arról nem is szólva, hogy nem kell hosszú órákat várni az átjutásra.

(vf)

MEGÁLLAPODÁS

A MÁV Rt. munkáltató és az érdek-képviseleti szervezetek az 1994. évi foglalkoztatás, bér és kollektív szerződés vonatkozásában — a közlekedési és vízügyi miniszter M. 3387/1993. sz. jelen megállapodást aláíró szakszervezetek vezetőinek küldött levelében foglaltakra figyelemmel — az alábbiakban állapodnak meg:

1. Foglalkoztatási kérdéskör

A munkáltató és az érdek-képviseleti szervek között 1993. november 1-jén létrejött „Megállapodás" — melynek végrehajtása a szakág területén folyamatban van — továbbra is érvényben marad. Hasonlóképpen érvényben maradnak a szakági szinten eddig kötött megállapodások is.

A MÁV Rt.-től leépítendő létszám sem százalékos, sem abszolút számban nem kerül rögzítésre. A létszámszükséglet-mértéket valamennyi munkakörre vonatkozóan, a feladatokhoz igazítva, a hatékony munkavégzés követelményeit figyelembe véve a szolgálati főnökségnél az érintett képviseleti és érdek-képviseleti szervekkel egyetértésben kell megállapítani.

Ez az alapja a létszámleépítés meghatározásának, illetve azon munkaterületek kijelölésének, ahová átcsoportosítás lehetséges. A szolgálati főnökségek vezetése, illetőleg az ott működő képviseleti és érdek-képviseleti szervek egyetértésének hiánya esetén az egyeztetés felső szintre tolódik.

A létszámleépítéssel érintett munkavállalók részére — a munkavállalók egyéni feltételeinek figyelembevételével — a munkáltató a betöltetlen (létszámhiányos) munkakörök közül munkakört ajánl fel, vagy biztosítja a munkavállalók számára ezen munkakörökre az átképzési lehetőséget, valamint mérlegeli a korengedményes nyugdíjazás alkalmazásának kezdeményezését.

Az 1994. évi foglalkoztatási megállapodás megkötése fentiekre is figyelemmel történik az 1993. november 1-jei „Megállapodás"-ban foglaltak szerint.

2. A kollektív szerződés kérdésköre

A munkáltató és a szakszervezetek megállapodnak abban, hogy az 1993. évre hatályos kollektív szerződést 1994. december 31-ig, illetőleg a vasútról szóló törvényben rögzített Kormány—MÁV Rt. „Megállapodás" határidejéig, de legfeljebb 1996. december 31-ig meghosszabbítják.

A jelenleg hatályos KSZ szövegében bizonyos technikai jellegű változások szükségesek (pl. egységes értelmezés, szövegpontosítás, jogszabályváltozás-követés).

Az utazószolgálatot ellátók (e munkavállalói kör pontos meghatározásával) a jelenlegi étkezési hozzájárulás helyett azonos összegben és feltételekkel belföldi napidíjátalányt kapnak.

Az ún. „kedvezménymegváltás" időbeli hatályát illetően felek figyelemmel arra, hogy e kérdés 1994. március 31-ig rendezett, 1994. január 31-ig tárgyalásokat folytatnak a „kedvezménymegváltás" felülvizsgálatáról és időbeli hatályának kiterjesztéséről.

Az osztott munkaidő kérdésében munkáltató nem zárkózik el az osztott munkaidő jelenlegi KSZ szabályainak — jelen megállapodás egyéb rendelkezéseinek is megfelelő — megváltoztatásától.

A 13. havi fizetés szabályozása jelen megállapodás 3. pontjában foglaltak szerint történik.

3. A bérfejlesztés kérdésköre

A bérfejlesztés időpontja 1994. január hó 1., mértéke az 1993. december 31-én érvényes személyi alapbér 12,5%-a, de legalább a 8000 Ft-tal induló bértáblázat 100%-ának eléréséhez szükséges összeg.

Az előzőekben foglalt mértékű bérfejlesztés forrásigényének biztosítása érdekében:

— 1994. évben elmarad az 1993. évben módosított 16/1992. utasítással kihirdetett bérrendszer módosítása.

Szerződő felek 1994. évre vonatkozóan az 1993. évben hatályos bérrendszert tekintik érvényesnek azzal, hogy változatlan munkakör és szolgálati hely esetén a munkavállalók a jelenlegi fizetési osztályukat megőrzik.

— A 13. havi fizetés kifizetése az eddigi tárgyalásokon kialakított szabályok szerint történik azzal, hogy a kifizetés a tényleges munkában töltött idő alapján történik. A munkavégzés alóli mentesülés (Mt. 107. par.) közül csak a rendes szabadság és a kötelező orvosi vizsgálat ideje minősül ledolgozott időnek. (A 13. havi fizetés kifizetése két részletben [júliusban és decemberben] történik, az ittasság, valamint az igazolatlan mulasztás jogosultságot kizáró feltételek.)

— Soros előléptetéshez csak a munkavállaló új bértételének 100%-os mértékéig kapcsolódhat bérfejlesztés.

— A munkáltatónak — a pótlékok aránya csökkentése érdekében — legalább 14%-os túlóra-csökkentést kell biztosítani. A szakszervezetek a munkáltató ez irányú törekvését elősegítik.

A bérfejlesztés technikai végrehajtása az alábbiak szerint történik:

— Az emelt összegű munkabéreket az 1994. január havi fizetésekkel fizeti ki a munkáltató.

— A tervezett társasági kiválásokban érintett munkavállalók bérfejlesztésének mértékét az üzleti terv és a szindikátusi szerződés tartalmazza. Amennyiben a társaság 1994. március 31-ig nem jön létre, ezen munkavállók 1994. január 1-jei hatállyal megkapják az ezen megállapodás szerint megálapított bérfejlesztést.

— Bérfejlesztésben részesülnek a teljes- és részmunkaidőben foglalkoztatottak, azon munkavállalók kivételével, akiknek munkaviszonyuk megszüntetése (bármilyen jogcímen) a bérfejlesztés időpontjában már folyamatban van, függetlenül attól, hogy a munkaviszony-megszüntetést melyik fél kezdeményezte.

Záradék:

A szakszervezetek kijelentik, hogy jelen megállapodás megkötésével egyidejűleg az 1993. november 3-i sztrájkfelhívásukat visszavonják.

A megállapodást öt szakszervezet képviselői írták alá:

Budapest, 1993. november 24.

a Magyar Államvasutak Rt.,
a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete,
a Mozdonyvezetők Szakszervezete,
a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége,
a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége
és az Utazó Dolgozók Egyesülete

Távirat a nemzetközi szövetségtől

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (TUI Transport) nagy figyelemmel kíséri a vasutas érdekvédelmi szervezetek, a Magyar Államvasutak és az érdekelt tárca között folyó tárgyalásokat a foglalkoztatásról, a bértarifatáblázatról, a kollektív szerződésről, valamint a személyszállító vonatok jövő évi sorsáról. Nemzetközi szövetségünk kiáll a Vasutasok Szakszervezete, mint tagszervezete és az abban tömörülő vasutas dolgozók érdekei mellett. Ugyanakkor támogatjuk — az egész vasutasság érdekeit szem előtt tartva — a vasutas érdekvédelmi szervezetek azon törekvéseit, hogy a szakszervezetek eredményeiket — ebben a súlyos helyzetben a legvégső eszköz, a sztrájk alkalmazása nélkül, továbbra is tárgyalásokkal érjék el.

Szövetségünk bízik a sikeres és eredményes tárgyalásokban, amelyek valamennyi vasutas dolgozó érdekeinek megfelelően és a vasutas szakszervezetek egyetértésével záródnak. Szövetségünk titkársága ehhez kíván sok sikert.

Tóth József főtitkár

Udvarias vasutas

Telefonom nem lévén, személyesen érdeklődtem november 14-én éjjel 11 órakor a MÁV igazgatóságán, hogy a sztrájk miatt, hogyan utazhatnak vissza rokonaim Budapestre. Becsengettem az épületbe, a kijövő fiatal vasutas (ha jól olvastam a jelvényéről: rendész) betessékelt a kapun, udvariasan bemutatkoztunk, majd közölte: a MÁV nem sztrájkol, minden a mozdonyvezetőkön múlik. Kicsit rosszul esett a bizonytalansága, de enyhített bánatomon udvariassága. Több hivatalba is járok, de ilyet nem tapasztaltam, ezért a sztrájk ellenére a MÁV-igazgatóság jelesre vizsgázott.

Dobó László
Dél-Magyarország

Táviratok, levelek a MÁV Rt. vezérigazgatójának

Kedves Csárádi Úr!

A Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége (IFO), mely 5 millió közlekedési dolgozót képvisel, teljes támogatását és szolidaritását fejezi ki tagszervezetével, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetével a magyar vasúti dolgozók legitim érdekvédelmében és a tömegközlekedés védelmében való tevékenységében.

1993. november 11.

Őszinte híve:
David Cockroft főtitkár,
az IFO Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége

★

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A Repülőgép Műszakiak Független Szakszervezete (ACE) ezúton fejezi ki szolidarítását a béremelésükért sztrájkoló MÁV munkavállalóival.

Követelésüket jogosnak tartjuk, és azt támogatjuk.

Elítéljük az úgynevezett „külön megállapodást", amely a munkavállalók és a szakszervezeti mozgalom tudatos megosztására irányul.

Tudatjuk vezérigazgató úrral, hogy minden belföldi és külföldi szövetségi kapcsolatunkat arra fogjuk felhasználni, hogy minél szélesebb támogatást kapjanak a bérükért harcoló munkavállalók és az értük következetesen fellépő szakszervezetek.

RMFSZ/ACE nevében:
Hegedűs Tibor
ügyvivő
Jakab Istvánné
ügyvivő
Fűrész Ferenc
ügyvivő

Ferihegy, 1993. november 15.

★

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Sajnálattal vettük tudomásul, hogy a MÁV és szakszervezetei között folytatott tárgyalások eredménytelensége miatt kétórás figyelmeztető sztrájkra került sor.

A Nemzetközi Gépkocsivezetők Országos Szakszervezete a sztrájk miatti körülbelül 40 millió forint körüli kárt az ön rovására írja.

Célszerű lett volna ugyanis a tárgyalásokat olyan irányba folytatni, hogy ne kerüljön sor a munkabeszüntetésre.

Reméljük, hogy a figyelmeztetés hasznosnak bizonyult az elkövetkező tárgyalásokra vonatkozóan.

Tisztelettel:
Kovács János
elnök
Nemzetközi Gépkocsivezetők Országos Szakszervezete

★

A MÁV súlyos válságot él át. A kialakult helyzetért azonban nem a MÁV „szűkmarkú" vezetői vagy „követelőző" dolgozói a felelősek, hanem az a szűklátó kormánypolitika, amely nem ismeri fel a vasút rendkívül pozitív szerepét országunk jövőbeni infrastruktúrájában, egy környezetbarát szállítási rendszer létrehozásában.

Az elmúlt években a Levegő Munkacsoport szakértői számtalan cikkben, tanulmányban figyelmeztettek arra, hogy tarthatatlan az a kormánypolitika, amely a MÁV költségvetési hozzájárulásának arányát 10 százalék alá csökkenti, amikor a fejlett ipari országokban (még az Egyesült Államokban, a leginkább motorizált országban is) az állam 40-50 százalékkal járul hozzá a vasút költségeinek fedezéséhez.

Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a kormány — torz amortizációs kulcsok megállapításával és más intézkedésekkel — hátrányos feltételeket kényszerít a Magyar Államvasutakra, és sietteti hálózatának leépítését, miközben hatalmas burkolt és nyílt támogatásban részesíti a környezetszennyező, súlyos egészségi és anyagi károkat okozó közúti szállítást. Ez utóbbi különösen vonatkozik a nemzetközi fuvarozásra: *a külföldi kamionok 80 százaléka díjmentesen halad át országunkon, az ezzel kapcsolatos évi több tízmilliárd forintos költség és kár pedig a magyar adófizetőket terheli.*

Több elemzésben is rámutattunk, hogy a vasúti szállítás fajlagos energiaigénye 80-85 százalékkal alacsonyabb a közútinál, s ha a közúti közlekedéssel megfizettetnék mindazt a költséget és kárt, amelyet okoz, akkor a vasúti szállítás fajlagos ára (még a pályaépítés és -fenntartás költségeit is figyelembe véve) jóval alacsonyabb lenne, mint a közúti fuvarozás.

A kialakult kritikus helyzet megköveteli a kormánytól és a közlekedési tárcától eddigi politikájának újragondolását, a közúti fuvarozásnak nyújtott támogatások fokozatos megvonását, a valós költségek megfizetését, és mindezzel párhuzamosan a vasúti közlekedés kiemelt fejlesztését.

A Levegő Munkacsoport és a Magyar Közlekedési Klub

★

Az Autonóm Szakszervezetek kinyilvánítják, hogy az érdekvédelmi szervezetek által a vasutas dolgozók bérharca érdekében vállalt együttes fellépés megtartása a munkavállalói érdekvédelem egyik legerősebb eszköze.

Nem engedhető meg, hogy kormányzati vagy más erők megbontsák a közös képviseletet, mert ezzel pontosan az általuk képviselt munkavállalóknak okozhatnak kárt, nehezítve a közösen kialakított követeléseik kiharcolását.

Az Autonóm Szakszervezetek változatlanul szükségesnek tartják a tárgyalások folytatását, a megegyezésen alapuló megállapodást.

Budapest, 1993. november 12.

Főcze Lajos
ügyvivő koordinátor

Vélemények, nyilatkozatok

Vasutasok Szakszervezete
Papp Pál elnök úr!

Nagy meglepetéssel értesültünk már tegnap a televízióból, ma az általatok elküldött tájékoztatóból, illetve megállapodásból, hogy az Országos Választmány álláspontja ellenében a munkáltatóval külön megállapodást kötöttél. A testület erre nem hatalmazott fel.

Felelőtlennek tartjuk azt is, hogy a miniszterrel történt megállapodás 4. pontjában a sztrájk jogát is feladtad.

Akkor, amikor az ország közvéleménye és a vasutasság nagy várakozással és figyelemmel kísérte a fejleményeket, ilyen hibát vétek elkövetni.

Alapszervezeteink az általad követett módszert elítélik, ezért a következmények felelősségét ezekben a kérdésekben fel kell vállalnod.

Szeged, 1993. november 12.

Üdvözlettel:
Mári Gábor
ttv-elnök
Vasutasok Szakszervezete
Területi Tagozati Választmánya

★

Tisztelt Papp Pál elnök úr!

A szegedi ttv-elnök által megfogalmazott 101/1993. számú, önhöz címzett levelet a mai napon megkaptuk, mellyel alapszervezetünk tagsága nem ért egyet.

Nem tudjuk, hogy mely alapszervezetek nevében nyilatkozott, ugyanis a mi alapszervezetünk nevében nem tehette, mivel azt előzetesen velünk nem egyeztette.

Alapszervezetünk tagsága köszönetét fejezi ki önnek, azért a következetes és a mai időkben nagy bátorságot igénylő kiállásért, amit ön tesz a vasutasság érdekében.

Az a véleményünk, hogy a tárgyalások során egyedül ön az, a többi szakszervezettel ellentétben, aki a létszámcsökkentés ellen is következetesen síkra száll.

A miniszter úrral kötött megállapodással egyetértünk, és arra bíztatjuk, hogy továbbra is hasonló szellemben védje, képviselje a VSz-tagság és a vasutasság érdekeit.

Békéscsaba, 1993. november 16.

Békéscsaba, Állomásfőnökség Szakszervezeti Bizottsága

Furcsán értelmezett demokrácia

Vasutas ember voltam, 40 évet és 313 napot dolgoztam. Pályamunkásként kezdtem, s végigjárva a szamárlétrát, vezetőként kerültem nyugdíjba. Amióta Magyarországon vasút van, minden ősöm, anyai és apai ágról egyaránt vasutas volt. Nem kívánom magyarázni, hogy a II. világháború után hogyan nézett ki a vasút. E tényt az idősebb korosztály jól tudja, de a vasutasságban volt feltámadási vágy. *A vasutasság élni akart, annak ellenére, hogy a havi fizetésünkből csak egy doboz gyufát tudtunk megvásárolni.* Hála a jó Istennek, abban az időben még nem voltak a vasutasok között lázítók, bújtogatók, akik „érdekvédelmi szervezetként" tűntették volna fel magukat. Később a vasúthoz is bekerültek ilyen ingyenélő egyének, akiknek a szíve vérzett a vasutasokért. Oly nagyon védték a vasutasok érdekeit, hogy a 2., 3. fizetési helyről a 17. helyre került a vasutasság. Annak köszönhetően, hogy a vasút politikai osztályain, valamint a jelenlegi érdekvédelmi szervezetben dolgozók elődei, akikből valószínűleg még jelenleg is megtalálható egy-két ember, a vasútat csak úgy ismerték, amin ingyen lehet utazni, érdemtelen szabadjeggyel. Hogyan is mertek volna a vasutasság érdekében fellépni?

A jelenlegi vasutas érdekvédelmi szervezetek vezetői már bátrak. Ők az igaziak. *Egyiket-másikat ismerem még hajdani pártbizottsági tisztségviselő korából.* Milyen jó, hogy megvan a szakszervezeti pálást, amely alól a tisztességes vasutasokat sztrájkra lehet buzdítani! Az ablakon kinézve látja az ember, hogy a pályaudvar területe is üres, a személyszállító vonatokon kívül tehervonat alig közlekedik. A pályafenntartási szolgálatot kivéve a vasút területén nincs munka. A munkanélküliség ellenére a vasút vezetése nem hajtott még végre nagyobb mérvű létszámleépítést, mivel várt arra, hogy beindul az áruszállítás, és akkor szükség lesz az eredeti létszámra. Az érdekvédelmi szervezetek — látva a vasút vezetésének emberséges magatartását — szinte lehetetlen követeléseket igyekeznek a vasút vezetésén érvényesíteni. Úgy viselkednek a vasút vezetőivel szemben, mintha azok nem is a vasutasok családjából származnának, hanem valamiféle idegen milliárdosok lennének.

Mint volt vasutas, azt tapasztalom, hogy a vasút jelenlegi vezetői, az eltelt rövid idő alatt tettek annyit a vasutasokért, mint az előző vezetés. Megvetem azokat a szakszervezeti vezetőket, akik a semmittevésért sztrájkkal fenyegetőzve több bért követelnek.

(Új Magyarország)

Kókai Ferenc
Nyíregyháza

SZTRÁJK

— Na, végre legálisan tehetem! (Fekete István rajza)

Tallózás a sajtóból a figyelmeztető sztrájk ürügyén

Az éhezőkocsiban

A kora reggeli figyelmeztető sztrájknak már öt órája véget kellett érnie, pontosan dél volt, amikor megálltam a Nyugati pályaudvaron a 12-es vágány mellett, ahonnan a 13.15-ös szegedi gyors szokott indulni. De nem indult. Üres volt a vágány fél óra múlva, egy óra múlva is. A magyarok szokás szerint tréfálkoztak, káromkodtak, vagy hallgattak vérmérsékletük szerint, akkor is, amikor háromnegyed kettőkör betoltak a vágányra egy mocskos, fűtetlen, kivilágítatlan szerelvényt, amelyről még a szeméttartó dobozok is hiányoztak.

Míg a vonatra vártam, volt idő merengeni. A valóban szabad szakszervezetekre szükség van, a polgári demokrácia elképzelhetetlen nélkülük. Olyan szakszervezetekre persze, amelyek a jobb munkát biztosítják, és nem a rossz munkát védik. Mint minden más szerződést, a béreket is a szabad versenynek kellene kitenni, és meg kéne óvni a törvényhozók beavatkozásától. Mi magyarok, mint más, orosz iga alól felszabadult népek, mind azzal a szakszervezettel tartanánk, amely kevesebb munkát és persze több bért akar. A sztrájkjoggal — elméletben — mindenki egyetért, feltéve, ha nem zavarja saját kényelmét, biztonságát vagy éppen munkáját. Én is időre utaztam, mint annyian ezen a vonaton, s késésemen már a vonat indulása sem segített.

Gyalog kéne lezavarni őket Szegedre. Ennyi pénzért ezt művelni velünk! — mondta egy velem szemben ülő kardos asszonyka, és a kalauz felé bökött a fejével. Pedig erről a nyilvánvalóan lassító sztrájkról csak a mozdonyvezetők tehettek, a többiek megkötötték a béralkut a szokatlanul rugalmasan viselkedő közlekedési kormányzattal. Nézem a kártyázókat, akik az étkezőkocsi hiánya miatt éhezőkocsira keresztelték a vagont, amelyben utaztunk a hóruhás alföldön.

Félreértés ne essék én hiszek a munka méltóságában, végezzék azt kézzel és/vagy fejjel, abban, hogy egy ország tartozik annyival minden egyes polgárának, hogy megkereshesse a betevő falatját. Én is szeretnék már látni egy igazságosabb elosztást az új (vagy nem is olyan új) tőke és a régi munka között, hogy egy melós is megkereshessen annyit: élete júniusa és decembere közt ne legyen akkora különbség. De ebben az országban az élet hasonlatossá kezd válni egy szerencsejátékhoz. (Egy totózó-lottózó fölött lakom különben, tudom miről beszélek.) Az emberek milliói, akik a lábvízmeleg, szocializmusnak gúnyolt valamiben elveszítették azt a képességüket, hogy saját sorsukat formálják, most a jó szerencsét várják azt, hogy a habos torta leszáll majd az égből.

Ezen a kíméletlen emberszépkedvé (munkaerőpiacon) a kivételes képességekkel megáldottak vannak előnyben, pont azok, akiknek saját szakszervezeti mozgalmuk élére kéne állniok az elvtárstalanok helyett. Arra persze senki sem gondol, hogy egy fehérgalléros munkaerő nemcsak az idejét és az energiáját adja el, hanem a személyiségét is. A mosolyukat, a kedvességüket is el kell adniok, és meg kell tanulniok elnyomni ellenérzésüket. Hogyan is mondta *Ruskin*? *„Az örömtelen munka alantas. A szomorúság nélküli munka alantas. A munkátlan szomorúság alantas. A munka nélküli öröm alantas."* Milyen szép szavak! Az igazság az, hogyha egy híd megépítése nem gazdagítja építőinek tudatosságát, azt a hidat nem kéne megépíteni. És hát hol vagyunk ettől?

Hol vannak a mozdonyvezetők — a vasutasok elitje —, a tudatosságnak attól a fokától, hogy az a körülbelül 45 milliós kár, amit okoztak, a saját zsebükből is hiányozni fog? Hol vannak annak belátásától, hogy nincs sztrájkjog a közbiztonság rovására? Hallom, már tervezik november 29-ére (megint egy hétfői napra) a sztrájkot, immár nem figyelmeztető, lassító jelleggel. Azt vajon ki fizeti meg? (Ha megtörténik.) Tudom, hogy a bérük munkájuk fontosságához képest... Tudom. Mások is így vannak ezzel. Az igazság az, hogy nem láttam még olyat, hogy egy társadalom beleéhezte volna magát a demokráciába. Mert a demokrácia jólét ÉS szabadság.

Szorongó kíváncsisággal várom az egész napos sztrájkot, amelyen persze megint utazni kell. Szorongok, nehogy Románia vagy Lengyelország sorsára jussunk. Mert azt azért tudni kell: ha egy kétórás figyelmeztetés is kis híján egy napig tart, akkor... Egy huszonnégy órás munkabeszüntetéssel az a baj, ami a huszonnégy órás náthával. Hogy legalább öt napig tart, míg kiheverjük.

Temesi Ferenc
(Pesti Hírlap)

Papp Pál: nem Schamschula zsarolt meg engem

Szó sincsen arról, hogy a közlekedési miniszter zsarolt volna meg engem a szakszervezetünknek járó munkaidőkedvezmény elvételével, cáfolta Papp Pál lapunk értesülését. Rövidesen aláírhatjuk a vasutas-szakszervezetek együttműködési megállapodását.

A múlt héten *Schamschula Györggyel* külön megállapodást kötött vasutas-szakszervezeti elnök elmondta: tagdíjakból bőven tudják fizetni az országban alkalmazott 70-80 tisztségviselőjüket. Az elnök egyébként leszögezte: ha már zsarolásról van szó, akkor ő szorította sarokba a minisztert, aki eleve kevesebbet ajánlott, mint amennyi a különalkuba végül bekerült. *Papp* elismeri, hogy alapvető szakszervezeti elvet, a szolidaritást sértette meg lépésével. Azért szánta rá magát, mert maximumot akart kihozni a vasutasok számára, amit a különmegállapodással el is ért. (Arra, hogy a többi vasutasszervezet is tett már korábban az együttműködést lehetetlenné tevő lépéseket, az elnök csak utalt.)

Másrészt Papp mindenáron el akarta kerülni a sztrájkot. Rövidesen megköthetik az együttműködési minimummegállapodást a vasutasok, mondja a VSz elnöke. Szervezetük kedden döntött erről, a társszakszervezetek is igénylik a szerződést. Ez az országos konföderációk között tavaly októberben létrejött egyezséghez hasonló lenne. Az ágazati szakszervezetek között első lenne a vasutasoké, ha még ebben az évben megszületik. Papp elképzelhetőnek tartja, hogy még idén aláírásig jutnak kollégáikkal. Mint emlékezetes, a tb-választások előtt többek között az járult hozzá a kampány tisztaságához, hogy a versengő konföderációk előtte minden vitás kérdésüket rendezték. Ennek egyik eleme éppen az együttműködési megállapodás aláírása volt. Az 1995-ös üzemitanács-választás előtt célszerű lenne hasonló ágazati együttműködési egyezségeket kötni, állítja *Nagy Sándor*, az MSZOSZ elnöke is.

A vasutasok ágazata az egyetlen, amelyik még az üzemitanács-választások eredményeiről szóló jegyzőkönyvet sem juttatta el az országos bizottságnak, mert a társszakszervezetek nem tudtak megegyezni arról, hiteles-e.

(Magyar Hírlap)

Egy sztrájk hány voks?

A MÁV Vezérigazgatóság 16,2 százalékos részvételi arányt állapított meg arról a legutóbbi vasutassztrájkról, amelyet *dr. Borsik János*, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének alelnöke sikeresnek minősített. Értesüléseink szerint a szakszervezeti vezető a legközelebbi választásokon az MSZDP színeiben próbál képviselő mandátumhoz jutni.

Vajon reméli-e, hogy ez a sztrájk számára voksokat hoz? Megkérdeztük tőle:

— Tagja ön a szociáldemokrata pártnak?

— Nem voltam és nem is vagyok. Alapító tagja voltam viszont a Magyarországi Zöld Pártnak, most pedig a később alakult Zöld Alternatív Választási Pártnak a tagja vagyok.

— Igaz a hír, hogy szocdemszínekben kíván indulni a választásokon?

— Tavasszal valóban részt vettem a szociáldemokraták három füredi találkozóján, ezeken hozzá is szóltam az elhangzottakhoz. Ők még nem állították össze a választási listát, de tudomásom szerint számolnak azokkal a szakszervezeti vezetőkkel, akiket aktívnak ismertek meg.

— Ez nem válasz a kérdésre.

— Magam még nem döntöttem.

— A Mozdonyvezetők Szakszervezetének elnöke mozdonyvezetőként kapja a fizetését a MÁV-tól, ön pedig alelnökként, lévén nem mozdonyvezető.

— Az alapszabály szerint csak az elnöknek kell mozdonyvezetőnek lennie. Én jogász vagyok, de már 1963-ban lakatosként szabadultam a MÁV-nál, s azóta többféle beosztásom volt, mozdonyvezetőként is dolgoztam.

— De ön állítólag havi nyolcvan-kilencvenezer forint fizetést kap. Igaz ez?

— Valóban kapok fizetést, de ennél sokkal kevesebbet.

(Esti Hírlap)

Osztozkodnak a vasutas-szakszervezetek

Papp Pál a sztrájkról és a paktumról

A tömegkommunikáció vezető híre volt november 25-én: a négy nagy vasutas-szakszervezet és a MÁV Rt. képviselői aláírták a jövő évi bérfejlesztésről, a foglalkoztatásról és a kollektív szerződés kérdéseiről szóló megállapodást. Az ötödik — az a Vasutasok Szakszervezete, amely korábban külön megállapodást kötött a tárca miniszterével, Schamschula Györggyel — viszont nem állt kötélnek. Kérdésünk úgy szólt Papp Pálhoz, a VSz elnökéhez: miért nem?

— Mert senkinek sem dobhatjuk oda prédául 2500 dolgozónkat. És nem is fogjuk!

— Kikre gondol?

— A félreértések elkerülése végett mindenekelőtt tisztázandó: mindenütt öt nagy vasutas-szakszervezetről beszélnek, holott az üzemitanács-választások eredménye alapján csak három szakszervezet bír reprezentativitással. Olyan ez, mintha a parlamentbe bejutott pártokat azonos súlyúnak tekintenénk a választásokon alulmaradt, néhány ezreléket elért csoportokkal, pártokkal. Nem lehet tehát egy kalap alá venni a VSz-t sem a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetségével (VDSZ) vagy a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetségével (VFSZSZ), bármekkora is a hangjuk. A VFSZSZ-nek saját állítása szerint — 3000 tagja van, szerintem azonban 300 közelebb van a valósághoz. A VDSZ is többet mond egy nullával: 2000 tagról beszél. Az üzemitanács-választásokon ennek megfelelően szerepeltek: messze-messze elmaradtak a reprezentativitástól.

— Mégis ott vannak a tárgyalóasztaloknál?

— A tavaly őszi bérharcban mindannyian összefogtunk. A szolidaritás a választás után is megmaradt. Részvételük a tárgyalásokban azonban gesztus értékű. Miként az aláírásuk is.

A MÁV-nál ugyanis három szakszervezet bír megállapodási joggal és sztrájkra is csupán ez a három képes. A 10-14 ezer embert tömörítő Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (VDSZSZ), a szakági alapon reprezentatív Mozdonyvezetők Szakszervezete 5-6 ezer taggal és a VSz, mintegy ötvenezerrel.

— A kollektív szerződés csak akkor léphet érvénybe, ha mindhárman aláírják. Magyarán: együtt vagy sehogy, mégis külön utakon járnak.

— Olyan történelmi pillanatnak véltem a miniszter ajánlatát, hogy igent mondtam.

— Cserbenhagyva a tárgyaló társakat, a hátuk mögött aláírta a paktumot — így mondják, és mi tagadás, nem alaptalanul.

— Vétettem. Elismerem. Ez a hiba többé nem ismétlődik meg. Cserbenhagyásról beszélni túlzás. Mondjon még egy tárcát, ahol ilyen anyagi, gazdasági helyzetben a szakszervezeteknek sikerült kiharcolniuk 27 százalékos keresetnövekedést? Emellett elértük, hogy érvényben marad a kollektív szerződés, elejét vettük a már beharangozott létszámleépítésnek, megőriztük a különböző pótlékokat, a szociális és egészségügyi juttatásokat, és nem növekedtek az üdülés és a munkásszállás díjai sem. Meggyőződésem: az a megállapodás, amit a négy szakszervezet szerdán aláírt, egyetlen grammal sem több annál, mint amit a VSz kiharcolt. És nemcsak a VSz-tagoknak, hanem minden vasutasnak.

— Akkor miért tartottak a négyek mégis kétórás figyelmeztető sztrájkot?

— Presztízsből, semmi másból. Annyit követelni, amitől ha megadják, összeomlik a cég, értelmetlen. A VSz által elért eredmény a felső határ szintjén mozog, felelősen gondolkodva, ennél többet követelni már aligha lehet. A belső arányok megváltoztatásáról szól tehát a történet és arról, hogy az általam szerzett zsákmányból mind a négy társszervezet a lehető legtöbbet próbálja magának kiszakítani.

— Ha nem tévedek, ennél a belső átrendezésnél a négyek többre tartanak igényt, mint amennyit a „zsákmányt hozó" VSz felajánlott. Hogy került bele a képbe a bevezetőben említett 2500 ember?

— Nem téved. Ez a 2500 Záhonyban dolgozik. Átrakodó munkások, zömmel VSz-tagok. Tizennyolcezer forintos keresetük eltörpül a mozdonyvezetők 37 000 forintja mellett. A négyek megállapodása viszont kizárná őket a béremelésből, mondván: a záhonyi rész a tervek szerint jövőre önálló társasággá alakul, emeljenek nekik ott bért. Mi pedig azt mondjuk: vasutasok ők is, nem hagyjuk magukra őket, hisz senki sem tudta bizonyosan, hogy lesz-e náluk átalakulás, s ha igen, mikor.

— Van annak valamilyen jelentősége, hogy a VSz nem írta alá a négyek megállapodását?

— Hogyne lenne. Éppen ön említette, hogy a három reprezentatív szakszervezet együttes aláírása nélkül a megállapodások csupán szándéknyilatkozatok.

— A VSz-paktum is az...

— Így igaz. A labda most nem a közlekedési tárca és a MÁV Rt. térfelén van.

— Mi lesz ezután?

— Tárgyalunk és ha elfogadják, hogy a záhonyi 2500 ember is a mi vasutasunk, akkor aláírjuk a megállapodást. Akár holnap.

— És ha nem?

— Szakszervezetekről lévén szó, ez a lehetőség meg sem fordult a fejemben.

Bartha Szabó József
(Népszabadság)

Kiegyeztek a vasutas-szakszervezetek

Vége a másfél hónapos hosszú menetelésnek — jelentette be november 26-án Papp Pál, a legnagyobb vasutas-szakszervezet elnöke —, a VSz is aláírja a négy másik szakszervezet által már elfogadott megállapodást. Ennek értelmében a vasutasok éves átlagbére januártól 25 százalékkal növekedik.

Az események dióhéjban: többhetes eredménytelen tárgyalássorozat után november 11-én a közlekedési tárca vezetője, *Schamschula György* különmegállapodást kötött a Vasutasok Szakszervezete elnökével a jövő évi bérfejlesztésről, a kollektív szerződésről és a foglalkoztatáspolitikáról. A négy kisebb szervezet ezt a megállapodást elutasítva, november 15-én kétórás figyelmeztető sztrájkot tartott. E héten szerdán a négy vasutasszakszervezet a VSz által kiharcolt kereteket elfogadva megállapodott a MÁV Rt.-vel. A legnagyobb vasutas érdekvédelmi szervezet viszont elutasította ezt, mert az kizárta volna a záhonyi vasutasokat — 2500 dolgozót — a béremelésből, mondván: ők jövő év során úgyis társasággá alakulnak, emeljenek nekik ott bért. *Így, miután egyik megállapodás sem szerezte meg az érvényességhez szükséges mindhárom reprezentatív szakszervezet aláírását, a tárgyalások újra holtpontra jutottak.* Tegnap délelőtt azonban *Csárádi Jánossal*, a MÁV Rt. vezérigazgatójával folytatott tárgyaláson *Papp Pálnak*, a VSz elnökének sikerült egy újabb szándéknyilatkozatot tető alá hoznia. Ez kiegészíti a négyek által már elfogadott megállapodást egy olyan passzussal, amely garantálja a záhonyi 2500 vasutas béremelését is. Munkatársunk kérdésére Papp Pál hangsúlyozta: vége a másfél hónapos menetelésnek. A VSz akár holnap is kész aláírni a négyek megállapodását, ha ők is elfogadják a nem a rovásukra született kiegészítést.

Bartha Szabó József
(Népszabadság)

Hó, szél, sztrájk

A munkabeszüntetésről tárgyaló szakszervezetek és az ezt hevesen ellenző munkaadók a jelek szerint egy olyan fontos, mi több meghatározó partner véleményét hagyták figyelmen kívül, akit Zord Időjárásnak, télnek hívnak. Így aztán nincs is mit csodálkozni „sértődékeny" magánakclóján. A hivatalosan meghirdetett sztrájk ugyanis csak reggel ötkor vette volna kezdetét, az éjfél körül föltámadt viharos szél viszont nem csupán a sűrűn hulló havat kavarta meg, hanem a menetrendszerű vasúti közlekedést is.

Tatabánya állomás vasutasai, a hóval sikerrel vették volna föl a harcot, ám most is beigazolódott: ha egyszer valami elkezd „nem menni"... Jelen esetben egy tehervonatról volt szó, amelyik „kinyúlt" a felsőgallai elágazásnál, mivel mozdonyvezetője az áramszedőket nem tudta „rápasszítani" a felsővezetékre. A szerelvényt visszahúzták Tatabánya második vágányára, amely a postavonat kira-

(Folytatás a 4. oldalon.)

Munkavállalói esélyek a létszámcsökkentésnél

A KORENGEDMÉNYES NYUGDÍJAZÁS FELTÉTELEI

Létszámcsökkentéseknél gyakori, hogy a listára elsősorban azokat a munkavállalókat veszik fel, akik legfeljebb öt évvel állnak az öregségi nyugdíjkorhatár előtt. Az 5/1990. (I. 18.) Mt. rendelet értelmében a munkáltató az előbbi kategóriába tartozó munkavállalóval megállapodhat — a helyi szakszervezet egyetértésével — a dolgozó korengedményes nyugdíjazásáról.

Korengedményes nyugdíjazásra csak a két fél, a munkáltató és munkavállaló megállapodása alapján kerülhet sor, erre egyik fél, tehát a munkavállaló sem kötelezhető.

A korengedményes nyugdíjazás további feltétele, hogy a dolgozó nő legalább 25 évi, a dolgozó férfi legalább 30 évi — az illetékes társadalombiztosítási szerv által előzetesen igazolt — szolgálati idővel rendelkezzék.

Alapvető feltétel az is, hogy a munkáltató vállalja a korengedményes nyugdíjösszeg félévenkénti befizetését a Nyugdíjfolyósító Igazgatóság részére. Az előzetes bejelentés szerint e szabály változtatás előtt áll. Az elképzelések szerint az érintett munkavállaló öregségi nyugdíjkorhatárának eléréséig a hátralévő rész felét egy összegben előre be kell fizetnie. Erre vonatkozó szabály 1994. január 1-jétől várható. Az 50. életévüket ez évben betöltött, illetve betöltő nődolgozókra vonatkozóan csak ez év végéig van hatályos szabály. Ugyanis a módosított társadalombiztosítási törvény értelmében a nő öregségi korhatára 1995. január 1-jétől 56. évre, 1997. január 1-jétől 57. évre, 1999. január 1-jétől 58. évre, 2001. január 1-jétől 59. évre, és 2003. január 1-jétől 60. életévre emelkedik. *A jelenleg 50 éves nődolgozónak eszerint nem 5 éve van hátra az öregségi nyugdíjkorhatárig.* A Vasutasok Szakszervezete is kezdeményezte ezen állapot feloldását. A parlament ez év végéig megoldotta a problémát azon nődolgozókra vonatkozóan, akik eddig betöltik 50. életévüket, ők igénybe vehetik a korengedményes nyugdíjazás lehetőségét. A következő évre, illetve évekre vonatkozóan a bejelentés szerint új szabályt hoznak, amelynek körvonalai sem ismertek. Ismeretlen szabályok alapján pedig komoly tárgyalást olyan nődolgozókkal, akik a következő évben érik el 50. életévüket, korengedményes nyugdíjazásukról nem lehet folytatni.

Lényegében ugyanez vonatkozik az előnyugdíjra mint jogintézményre is, ugyanis ma nem lehet tudni, hogy 1994-től számítva a nődolgozónak, mely életévétől számítva hiányzik három éve az öregségi nyugdíjkorhatár betöltéséhez. *A sok kritikai észrevétel következtében nem biztos, hogy változatlan marad a nők nyugdíjkorhatárának emelésére vonatkozó jogszabály.* Ez tehát egy bizonytalan pont a rendszerben, viszont továbbra is érvényes az a szabály, hogy a munkanélküli nő és férfi egyaránt előnyugdíj megállapítását kérheti, ha az öregségi nyugdíjkorhatár betöltéséhez legfeljebb három éve hiányzik, legalább hat hónapja munkanélküli járadékban részesül, az öregségi nyugdíjhoz szükséges szolgálati idővel rendelkezik, és részére megfelelő munkahely biztosítására, a képzés lehetőségét is beszámítva, nincs kilátás. Ilyen esetben az öregségi nyugdíjkorhatár betöltéséig az előnyugdíj összegét a munkanélküliek Szolidaritási Alapjából finanszírozzák.

Figyelemre méltó a foglalkoztatások elősegítéséről szóló törvénynek az a rendelkezése, amely a különböző képzéseket támogatja. Ennek értelmében támogatható a képzése annak, aki munkanélküli, vagy akinek munkaviszonya várhatóan egy éven belül megszűnik, és ezt a munkaadó a munkavállalóval és a telephely szerint illetékes munkaügyi központtal előzetesen írásban közölte, vagy aki közhasznú munkavégzésben vesz részt, és a munkaügyi központ által felajánlott képzésben való részvételt vállalja.

Támogatható a képzése annak a munkavállalónak is, akinek rendszeres foglalkoztatása képzés nélkül nem biztosítható és képzésben vesz részt, ideértve a képesítést megújító betanító és nyelvi képzést is.

A képzés elősegítésére keresetkiegészítés vagy keresetpótló juttatás és költségtérítés fizethető. A keresetpótló juttatás összege a folyósítás első szakaszában járó munkanélküli járadék 110 százaléka. Meggondolandó lenne, hogy a MÁV Rt. a munkanélküliek számának gyarapítása helyett a foglalkoztatási törvényben biztosított — a foglalkoztatások elősegítése céljából — lehetőségeket venne igénybe, ezzel is lehetne mérsékelni az elbocsátásra kerülő munkavállalók számát.

A foglalkoztatási törvény értelmében a foglalkoztatás elősegítése a munkanélküliség megelőzése és hátrányos következményeinek enyhítése érdekében a kormány képviselői, a munkaadók és a munkavállalók érdekképviseleti szervei együttműködést kell, hogy megvalósítsanak. *Ez a rendelkezés pozitívan befolyásolná a kedvezmények igénybevételét.* A szakszervezetekkel ellentétben a MÁV Rt. vezetése a létszámcsökkentést elkerülhetetlennek tartja. Amennyiben erre sor kerül, a Vasutasok Szakszervezete teljes apparátusával az érintett munkavállalók rendelkezésére áll, hogy részükre messzemenő érdekvédelmet biztosítson.

Mire terjed ki a Vasutasok Szakszervezete által nyújtott érdekvédelem?

Ismeretes, hogy a Vasutasok Szakszervezete a munkáltató illetékeseivel folytatott tárgyalásokon — sőt kormányzati szervek előtt is — következetesen képviseli azt az álláspontot, hogy a felgyülemlett problémák — különösen a veszteség — megoldásának nem a legcélszerűbb módja az elbocsátás. Ezzel a tetemes veszteségnek csak jelentéktelen hányada rendezhető. Piacgazdaságban a veszteséget rendszerint a tulajdonos — és nem a munkavállalók — viselik.

Ha az illetékeseket nem sikerül jobb belátásra bírni és beindul a létszámcsökkentés, a Vasutasok Szakszervezete a munkáltatóval való együttműködésére törekszik annak érdekében —, hogy a létszámcsökkentés minél kisebb mértékű és minél humánusabb legyen. A Vasutasok Szakszervezete figyelemmel kíséri, hogy a létszámcsökkentésre vonatkozó előírásokat (melyeket előző számunkban ismertettünk) a munkáltató pontosan betartva, szabályszerű legyen a munkaviszony-megszüntetés, a korengedményes nyugdíjazás (például ne kényszer hatására történjék stb.). Amennyiben sérelem keletkezne, a Vasutasok Szakszervezete a munkavállaló megbízása alapján eljár a munkavállaló érdekében a munkáltatónál, a munkaügyi bíróságnál egyaránt.

Külön kérdés annak vizsgálata, hogy van-e lehetőség a munkavállaló átcsoportosítására, átképzésére, természetesen elbocsátás helyett. Ehhez az is szükséges, hogy a munkavállaló vállalja az átcsoportosítást, illetőleg az átképzést.

Kérjük az érintett munkavállalókat — azokat is, akik nem tagjai szakszervezetünknek —, hogy keressék a Vasutasok Szakszervezetének szerveit, irodáit, és készséggel állunk rendelkezésükre. A felsorolt kérdések ugyanis olyan jellegűek, amelyekkel a munkavállaló egymaga nem tud megbirkózni, csak közös összefogással — szakszervezeti fellépéssel — lehet eredményt elérni.

Dr. Garabon Sándor

Módosította a parlament a személyi jövedelemadóról szóló törvényt

A parlament 1993. november 23-án késő este fogadta el a személyi jövedelemadóról szóló törvény módosítását. Most általános tájékoztatást adunk a legfontosabb, minden adókötelezett munkavállalóra vonatkozó változásokról, és külön a vasutasokat közvetlenül érintő módosításokról. A sajtóban és egyéb hírközlő szervezeten keresztül megjelent, gyakran tervezeteket, módosító javaslatokat megjelenítő információk helyett a végleges, elfogadott törvényből adódó változásokról kívánunk hiteles és közérthető információt adni.

Az adózókat általában érintő fontosabb változások és tények.

Megszűnik az eddigi havi 200 forintos, adóból levonható alkalmazotti adókedvezmény. Helyette az adóalap csökken a nyugdíj- és egészségbiztosításra együttesen levont 10 százalékkal. Ez egyszerűbben fogalmazva azt jelenti, hogy a biztosításra levont összeg után nem vonják le a jövedelemadót. A vasutas átlagfizetést véve alapul, több mint 1000 forint megtakarítást eredményezve.

Az adósávok a következők szerint változnak:

0—110 000 Ft közötti jövedelem után	0 %
110 001—150 000 Ft közötti jövedelem után a 110 000 Ft-on felüli rész	20 %-a
150 001—220 000 Ft között 8000 Ft és a 150 E Ft-on felüli rész	25 %-a
220 001—380 000 Ft között 25 000 Ft és a 220 E Ft-on felüli rész	35 %-a
380 001—550 000 Ft között 81 500 Ft és a 380 E Ft-on felüli rész	40 %-a
550 001 forinttól 149 500 Ft és az 550 E Ft-on felüli rész	44 %-a

Adómentes marad a szakszervezeti tagdíj, így az érdekképviseleti szervezet részére történő tagdíjlevonás mértéke az adóalapot csökkenti.

A mezőgazdasági kistermelők esetén a jelenlegi 750 ezer forintos adómentes határ 1 millió forintra nő.

Csökken a takarékbetétek hozadéka utáni jövedelemadó. Így a takarékbetétek kamata az eddigi 20 százalékról 10 százalékra csökken. Hasonló 10 százalék adó fogja terhelni az eddig adómentes devizabetétek kamatát, amely a forint és devizák hasonló elven történő adóztatásával a forintkonvertibilitás megteremtését segíti.

A kormány eredeti javaslatával ellentétben elfogadták a gyermekek utáni adókedvezményt. Így a családi pótlékra jogosult munkavállaló adójából egy vagy két gyermek után gyermekenként 400 forint, három vagy több eltartott gyermek után gyermekenként 600 forint vonható le havonta.

Az összjövedelmet csökkentő mérték felső határát is meghatározták, ez nem lehet nagyobb, mint az összjövedelem 50 százaléka.

A súlyosan fogyatékos magánszemély jövedelméből havi 3000 forint levonható, így ez is adóalap-csökkentő tényező.

Szigorítják a személyijövedelemadó-rendszerben is elszámolható költségek körét. Csak egy példát említve, a belföldi székhelyű alapítványi támogatásra csak az előző évben fizetett adó 50 százalékáig terjed az adómentes kör.

Mentes lesz az adó alól az állami szociális rendszer keretében, illetve az önkormányzatoktól kapott: *átmeneti segély, temetési segély, a lakásfenntartási támogatás és munkanélküliek jövedelempótló támogatása.*

A munkáltató által természetben nyújtott étkeztetés adómentes lehetősége 1200 forintra emelkedett, ide értve a kizárólag fogyasztásra kész étel vásárlására jogosító hasonló értékű utalványt is.

Adómentes marad az állami szociálpolitikai rendszer keretében működtetett Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány által adott kedvezmény.

Sajnos, továbbra is jövedelemnek minősül — javaslatunk ellenére — a munkavállalói érdek-képviseleti szervezet által nyújtott pénzbeli juttatás. (A temetési segély adómentes maradt.)

Az összjövedelem csökkenthető, a lakás építése vagy értékesítés céljára épített új lakás vásárlása esetén a január 1. után pénzintézettel megkötött lakás célú hitelszerződés alapján a tőke- és kamattörlesztésre fordított igazolt összeggel, de legfeljebb 60 ezer forinttal.

A vasutasokat és a tagságot közvetlenül is érintő változások

A személyijövedelemadó-tervezet kormányzati előterjesztéséből kitűnt, hogy minden adózik, amit külön nem mentesít a törvény. Ilyen igen kevés volt. Ezen belül a természetbeni juttatásokra egységesen 44 százalékos jövedelemadó vonatkozik, amit nem a magánszemélynek, hanem a kifizetőnek, tehát a munkáltatónak kellene fizetnie. A vállalatok anyagi helyzete miatt ez a legtöbb esetben a megvonást eredményezte volna, és a vasutasságot hátrányosan érintette volna. (Például a formaruha-juttatás adóztatása.)

A Vasutasok Szakszervezete írásos megkeresése és tételes indoklása alapján a képviselők 35 módosító javaslatot nyújtottak be. (Szinte kizárólag az MSZP- és KDNP-képviselők.)

A parlamenti bizottságok elutasító magatartását látva, olyan kiegészítő módosítási javaslatok beadását kezdeményeztük a vasutasokat pártoló képviselőktől, amely legalább részeredményt hozott. *(Például a családtagok menetkedvezménye is veszélybe került a vasutas figyelmeztető sztrájk előtt három nappal,* a PM szigorodó megvonási követelése miatt, amit csak hosszas erőfeszítés és kompromisszum árán sikerült megakadályozni.)

Vasúti menetkedvezmény

Jár: — a tényleges vasúti dolgozónak, a vasúttól nyugdíjba lévőnek, — a vasútegészségügy minden dolgozójának és az előzőek év végén igényjogosult hozzátartozóinak. A jövő évtől igényjogosulttá váló családtagok — például új házasság, vagy gyermek születése esetén — már csak évente legfeljebb hat alkalommal utazhatnak díjtalanul.

A közforgalmú vasút többségi részesedésével létrehozott, vagy később megalakuló gazdasági társaságok, megalakuláskor igényjogosult tagjainak és családtagjainak is jár a szabadjegy. *MÁV kft.-be újonnan belépő dolgozónak és új családtagnak nem jár az ingyenes vasúti szabadjegy.*

A vasúttól illetmény nélküli szabadságon lévők közül, ha jelenleg részükre jár a szabadjegy, megmarad a Vasutas Társadalombiztosításnál, ÖTÁ-nál, a vasutas érdek-képviseleti szervezeteknél és a vasutas kultúrintézményeknél foglalkoztatott aktív dolgozóknál. *Részükre nyugdíjba vonulásuk esetén is jár a szabadjegy.* A felsoroltak hozzátartozóitól megvonták.

Ruhaellátás. Sikerült elérni, hogy az egyen- és munkaruha mellett a vasútnál megmarad a formaruha és kiegészítőinek adómentessége.

Külföldi napidíj. Nagy vita árán megmarad az 1992. december 15-ig írásban megkötött szerződés alapján az alapnapidíj 70 százalékának adómentessége. (Ez a közlekedésben a munkavégzés természetes feltétele pl. az Utasellátó hálókocsi-kalauzának, a komfortkocsi-kísérőnek stb.) Egyéb esetekben — a számlával igazoltköltségek nélkül — az alapnapidíj 30 százalékig adómentes. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy javaslatunkat támogatva és „meglovagolva" a költségvetési bizottság olyan javaslatot is elfogadtatott, mint a költségvetési és önkormányzati forrásból származó alapnapidíj 150 százalékának adómentessége.

Abban, hogy — a felsoroltakon kívül — több eredményt nem tudtunk elérni, két alapvető dolog játszott közre: a jelenlegi parlament sem a vasutat, sem a vasutasságot nem kezeli szerepéhez méltóan. Kizárólag két párt támogatására számíthatunk, és a lobbizás csak részeredményt hozhatott.

A Vasutasok Szakszervezetén kívül egy érdek-képviseleti szervezet sem adott be olyan indokolással ellátott javaslatot, amely az alkalmazottak, a vasutas dolgozók érdekeit támogatta volna. **Kádár Miklós**

Hó, szél, sztrájk

Tatabányán már hajnalban megállt a vasút

(Folytatás a 3. oldalról.)

kóhelye. Így a posta Szárligeten kényszerült menetrenden kívüli pihenőre. Közben tovább gyorsultak — akarom mondani lassultak — az események. A korszerű, fűthető váltók egyikéről-másikáról például kiderült, hogy fűtésük csak papíron és az ellenőrző lámpák szerint működik. A váltók ugyanis elkezdtek akadozni.

Tovább bonyolította a helyzetet a Tatabánya—Szárliget között november nyolcadika óta tartó folyamatos vágányzár. *Liszi István* rendelkező forgalmi szolgálattevő szerint enélkül csak fele lenne a gond. Szóval azok, akik arra „játszottak", hogy a Tatabányáról 3.42-kor induló vonattal még fölugranak Pestre, azok bukták a partit, a 3839-es ugyanis csak fél ötkor tudott megmozdulni, a sztrájk kezdete feltehetően Bicskén érte. Nagyobb lehetett a bosszúságuk azoknak, akik Oroszlány felől érkezve — szintén váltóállítási problémák miatt — majd egy órát töltöttek az állomás bejárati jelzője előtt — lekésve az összes csatlakozást. Az már csak színesíti a palettát, hogy az egyik oroszlányi személyvonat gépe levegőhiány miatt szolgálatképtelenné vált, s hogy a postavonattal továbbítandó másik személyvonat szerelvényét „föntfelejtették" a Keletiben.

Nincs azonban abszolút rossz, akik például elaludva az óracsörgést, lekésték volna a 4.06-kor induló pápai személyvonatot, azok most nyugodtan aludhattak még egy „térköznyit", mivelhogy a „libás" hét óráig Tatabányán maradt.

A kalandos éjszakát követően reggel ötkor békésen elkezdődhetett a sztrájk. De ez már egy másik történet...

Thorday Zoltán

(Kiss Attila grafikája)

Megálmodják a vasút jövőjét

A Múzeum utcai Károlyi-házban van az otthona a MÁV Rt. Fejlesztési és Kísérleti Intézetének. A folyosón Lotz Károly freskói láthatók, a dolgozószobákká alakított termek falait értékes fafaragások díszítik. A bútorok egy része is a régi: antik szekrények, íróasztalok és székek. Ebben a múltat idéző környezetben a magyar vasút jövőjét álmodják meg az intézet munkatársai, dr. Oroszváry László megbízott igazgató vezetésével. Őt kérdeztük az intézet működéséről és a tervekről, majd Volant András szb-titkárt faggattuk a dolgozók hangulatáról és a szakszervezet feladatairól.

A megbízott igazgató igazgatóhelyettesként került vissza az intézetbe, ahol régebben hét esztendeig tudományos főmunkatársként dolgozott. Másfél évig a Ganz-Hunslet Rt.-nél tevékenykedett, majd — néhány hónappal azután, hogy pályázaton elnyerte az igazgatóhelyettesi posztot — az intézet nyugdíjba vonuló igazgatója helyett őt bízták meg a vezetői teendők ellátásával.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet alapításának 40. évében, 1991-ben, a kutatás helyett a fejlesztést kapta feladatául. Ennek megfelelően változott az elnevezése is, Fejlesztési és Kísérleti Intézetté. A MÁV Rt. keretein belül működnek, és a munka jellege miatt ez minden bizonnyal a jövőben is így marad. A dolgozóknak ez ugyan ad egyfajta biztonságot, mégis sok nehézséggel kell megküzdeniük. Az első mindennapi gondjuk a pénztelenség. A vasút mindenütt a világon állami támogatásra szorul, de míg például Olaszországban ez a támogatás 70, Németországbn pedig 33 százlék, addig nálunk csak 9-11 százalék.

Ezt az intézetnél többféleképpen próbálják kivédeni. Beszerzéseiket csak olyan eszközökre korlátozzák, amelyekre a zavartalan munkához feltétlenül szükség van. Nem vásárolnak új műszereket, berendezéseket, inkább a régiek felújítására törekszenek. A számítógépes programok esetében úgy kerülik ki a beruházást, hogy programokat bérelnek. Ezáltal legális szoftverhez juthatnak hozzá, ráadásul a költségeket le is írhatják.

A fő anyagi forrást a külső árbevételek és a belső fejlesztési munkák biztosítják. A külső munkák végszámláinak összege a „nagy MÁV-hoz" folyik be, az anyagköltség azonban az intézeten belül marad. Szerencsére megrendelésekben nincs hiány, és a megrendelők készpénzzel fizetnek. A nagy megrendelők között ott van a Ganz-Hunslet, a Ganz Motor Kft., valamint a volt járműjavítókból alakult kft.-k. Az idei külső árbevétel közel 18 millió forint, ami nem kis összeg. A MÁV Rt.-nek tehát minden bizonnyal megbecsült cége a fejlesztési intézet.

A szeptemberi brüsszeli európai kutatási-fejlesztési szeminárium vezérgondolata az volt, hogy a kutatási, fejlesztési tevékenységet az európai vasutaknak közösen kell végezniük, szorosra fűzve a kapcsolatokat az iparral. Ebben az intézet élenjár. A kutatásoknak nemcsak szűken a vasút területére kell kiterjedniük, hanem az utazó személy egyik lakhelyétől a másikig, illetve áru esetén a gyártól a kereskedelmi központig. *Tehát az utazást megelőző időszak is kutatási téma.* Nem mindegy, mennyi idő alatt jut el az utas a lakástól a pályaudvarig. Az intézet kutatásainak célja, hogy a vasút legyen a leggyorsabb, ezért az emberek ezt válasszák. A fővárosban ez megoldható önállóan, de a BKV-val közösen is. Az intézet részt vállal a városi tömegközlekedés gondjaival foglalkozó Budapesti Közlekedési Szövetség munkájában.

Szervezeti felépítés szerint nyolc osztályuk van. Az első a vasútüzemi osztály, amely forgalomszervezéssel, áru- és személyforgalmazási kérdésekkel, környezetvédelmi tevékenységgel foglalkozik. *Részt vesznek a döntések előkészítésében.* A pálya- és járműkísérleti osztály pályakísérletekkel, statikus szilárdsági vizsgálatokkal, féktechnikai mérésekkel foglalkozik. Van egy mérőállomásuk Szolnokon, valamint egy új rendszerű pályafelügyeleti és egy futástechnikai mérőkocsijuk.

A járműgépészeti osztály vontatási energetikával, felsővezeték-állapot jelzéssel és karbantartással foglalkozik. *Valamennyi mérőkocsi az intézet saját fejlesztése.* A közlekedési izotóptechnikai és diagnosztikai osztály fő profiljába tartoznak a környezetvédelemmel kapcsolatos mérések. Most indul a MÁV környezetvédelmi állapotának felmérése. Ez az osztály végzi a dízelmotorok, dízelmozdonyok és villamosmozdonyok diagnosztikai vizsgálatát.

Az Információs és Dokumentációs Központ — amely szintén az intézet egyik osztályaként működik — a MÁV Rt. központi könyvtárát üzemelteti. Itt megtalálható az UIC döntvénytár, az ORE/ERRI tanulmányok, valamint a legteljesebb MÁV-könyvtár. A központhoz tartoznak még a volt MÁVTI tervtárai.

A gazdaságtudományi osztály — amely mindössze négytagú — tanulmányokkal járul hozzá a döntések előkészítéséhez. A MÁV szervezési feladataival, gazdaságossági, üzemeltetési kérdésekkel is foglalkoznak. Részt vesznek a kombinált fuvarozással kapcsolatos MÁV-stratégia kidolgozásában, a Budapesti Közlekedési Szövetség munkájában. Végezetül a nyolcadik, a gazdálkodási osztály anyagbeszerzéssel, pénzügyekkel, az intézet működésével kapcsolatos feladatokkal foglalkozik. Ők látják el a portaszolgálatot is.

Jelenleg az intézetnek 111 főmunkaidős dolgozója van, ez a szám azonban csalóka, hiszen magában foglalja az üzemeltető személyzetet is. Valóban kutató-fejlesztő munkával még százan sem foglalkoznak. Ráadásul az utóbbi egy-két évben éppen a legképzettebbek közül mentek el sokan máshová — jobb pénzért. A vállalati bértáblázat ugyanis ma nem teszi lehetővé a kiemelkedő munkáért a kiemelkedő bért. *A szombat—vasárnapi munkát pedig csak a Szerzői Jogvédő Hivatalon keresztül lehet kifizetni.*

Négy, az OMFB által támogatott, fejlesztési munkán dolgoznak az intézetben. Ezek a pályafelügyeleti mérőkocsihoz, a vontatás-energetikához, a felsővezetékes mérőkocsihoz és a villamosmozdonyok diagnosztikájához kapcsolódnak. A pénzforrásokat az OMFB biztosítja.

Az intézet részt vesz a személy- és árufuvarozás minőségbiztosítási rendszerének kidolgozására kiírt pályázaton, amelynek elbírálására hamarosan sor kerül. *Karácsonyra készül el az Intercity-vonat a MÁV részére.* Ennek a sok újdonságot tartalmazó, nívós vonatnak a kifejlesztésében — amely minőségi ugrást jelent a MÁV személy fuvarozásában — nagy részt vállalt az intézet.

A jövőre vonatkozóan — a sok nehézség ellenére — *optimista az intézet vezetője.* Ebben szerepe van annak is, hogy az európai fő kutatási témákkal kivétel nélkül foglalkoznak, így a munkájuk továbbra is nélkülözhetetlen. Ahhoz azonban, hogy feladataiknak maradéktalanul eleget tudjanak tenni, valószínűleg még több, megfelelően fizetett, képzett szakemberre lenne szükség.

Nem ennyire derűlátó *Volant András*, az intézet szakszervezeti titkára. Bár az intézet létjogosultságához nem férhet kétség, úgy látja, évek óta tart egy elsorvasztási folyamat, amely — ha így folytatódik — végzetes is lehet. Volant András 1971 óta dolgozik itt. Jelenleg fejlesztőmérnöki beosztásban a közlekedési izotópalkalmazási és diagnosztikai osztályon izotóptechnikai és környezetvédelmi mérésekkel foglalkozik. *1990-ben választották az intézeti vasutas-szakszervezet titkárává.*

Bizonytalannak ítéli meg az intézet helyzetét.

— Hosszú évek óta tart a technikai lehetőségek romlása, a profilszűkítés és a létszám megnyírbálása. *Legutóbb az szivárgott ki, hogy 55-re akarják csökkenteni a létszámunkat.* Holott elképzelhetetlen, hogy egy ekkora vállalat, mint a MÁV, ilyen kis létszámú mérőintézménnyel rendelkezzék. Az is érthetetlen, miért akarnak minket folyton a műegyetemekkel és a győri Széchenyi István Műszaki Főiskolával versenyeztetni. Ők semmivel sincsenek jobban felszerelve, mint mi, ráadásul drágábbak is. *Arról már nem is beszélve, hányszor fordul elő, hogy az egyetemi tanszékek intézeti kollégákkal csináltatják a munkát.*

Elképzelhetetlen, hogy egy egyetemi adjunktus szombaton vidéken dolgozzon. Mi ezt tesszük, de a túlóradíjak kifizetése évek óta gond. Legutóbb néhány ezer forint kiutalásával három főosztály foglalkozott, és két hónap kellett, míg odaítélték. A szakszervezet szeretné elérni, hogy ez a kérdés véglegesen rendeződjön. *Volant András úgy érzi, vasúti kutatónak lenni nem foglalkozás, hanem életforma, és ezt a MÁV vezetőinek is be kell látniuk.*

Megoldásra várnak még a szociális gondok. Az intézet nem kap vállalati lakáskeretet. Munkakörülményeik rosszak, nincs lehetőségük, hogy a mérőhelyen a munkaruhát utcaira cseréljék, hiszen ők mindenütt csupán vendégek, és az öltöző vagy zuhanyozó csak a helyi dolgozóké. Az árbevételes munkák ellenértékét elnyeli a MÁV-kassza, így nem képződik műszerfejlesztési alap. Gond a nyelvtudás elismertetése is. A kintről érkezett kollégák nem veszítik el nyelvpótlékra jogosultságukat, míg a régi intézeti dolgozónak hiába van ugyanolyan nyelvvizsgája, nem kap nyelvpótlékot. Ebben ugyan van az utóbbi időben előrelépés, de a kérdés még nincs véglegesen megoldva.

Sokszor a mérésekhez szükséges alapvető dolgok beszerzése is nehézségekbe ütközik. Meg kellene oldani az egészséges, önfenntartó finanszírozást. A bevétel egy része maradjon itt. Amíg ez nincs, addig nem kizárt, hogy megismétlődnek olyan nevetséges dolgok, mint az, hogy a mérések elvégzéséhez szükséges néhány 9 voltos elem beszerzését a közgazdasági főosztálynak kellett engedélyeznie.

Az évek óta tartó bizonytalanság nem kedvez az alkotó légkörnek. Az elsorvasztási tendencia rövid távú gondolkodásra vall. Mert való igaz, hogyha az intézet megszűnne, akkor holnap még nem állna le a vasút, „csak" holnapután. Ugyanúgy ártalmas lenne, ha valamilyen szakterületet kellene feladni. Ha például nem lesz, aki féktechnikai méréseket végezzen, akkor veszélyben forog a vasút biztonsága, ami a MÁV számára sem lehet közömbös.

A szakszervezeti titkár — a bizonytalanságot leszámítva — *kiegyensúlyozottnak látja a hangulatot az intézetben.* Volt ugyan olyan idő, amikor a jó légkör veszélyben forgott, akkor a vasutas-szakszervezet elnöke és elnökhelyettese sokat segített, hogy újra egyenesbe kerüljenek a dolgok. Ma az intézet dolgozóinak kétharmada szakszervezeti tag, és az üzemi tanácsban a hétből hatan VSZ-tagok. A légkör jó, békesség van, ami különösen nagy szó, ha figyelembe vesszük, hogy a 60 százalékban felsőfokú végzettségű intézeti munkatársak más-más beállítottságúak, nézetűek. Azt, hogy így alakult, szerénykedés nélkül, saját sikerének is érzi Volant András, hiszen mindig is az volt a célja, hogy megértésben éljen ez a kis közösség.

Csop Veronika

Fölösleges képzettségek megszerzését írták elő

Jelentősen gyarapodott az utóbbi időben azon munkavállalói panaszok száma, amelyek az üzemviteli szakszolgálat III—IV. csoportú állomásfőnökségein fenyegetéssel felérő — vagy azt egyértelműen megvalósító — módon különféle képzettségek megszerzését irányozzák elő.

A jelzett esetek kapcsán információszerző tevékenység során gyorsan bizonyságot nyert, hogy nem egyedi esetekről van szó csupán — az intézkedések elindítója egy központi intézkedés, melyet a MÁV Rt. Vegérigazgatóság forgalmi főosztálya Gy. 68-103/1993. F. F. E. sz. alatt adott ki 1993. március 30-án. Ezen intézkedés 3. pontjában foglaltak adták e nemkívánatos sorozatnak a kezdő impulzust.

Ezt követően az üzletvezetőségek forgalmi osztályai, majd a szolgálati főnökségek egymást múlták felül (vagy inkább alul) buzgóságban, de hozzá nem értésben is versenyre keltek egymással. (Az ügyben vétlenektől elnézést kérek azok nevében is, akik a hozzáértő és képzett vezetőket hozták hozzá nem értésükkel rossz hírbe!)

Olyan képzettségek megszerzésére (személypénztári, árufuvarozási, árupénztári) *kötelezték a munkavállalók egész sorát, melyeket számukra a bértarifrendszer* — munkakörökhöz kapcsolódóan — *nem ír elő.*

A kötelezések módja több szempontból is erősen kifogásolható elsősorban szakmai megközelítésben. Figyelmen kívül hagyják az intézkedést hozók (vagy lehet, hogy nem is ismerik?) a vezérigazgatóság által kiadott és kizárólag általa módosítható 0.1. sz. Oktatási Utasításban foglaltakat. Az utasítás mindhárom vizsga tekintetében 4 hónap felkészülési időt ír elő, meghatározott tematika és képzési rendszer alkalmazása mellett. Csak tisztelet illeti meg azon géniuszokat, akik ezen vizsgákat önképzéssel — vagy az egyre gyérülő kötelező oktatáson való részvétellel — meg tudják szerezni. Ettől a *tudástól* pedig Isten óvja a vasutat.

Arról — mivel köztudott — talán már felesleges is szót ejteni, hogy a III—IV. csoportú állomásfőnökség nemigen képes a szükséges utasításmennyiséggel ellátni a képzésre ítélt munkavállalót, hiszen erről csak az nyit vitát, aki nem tudja, hogy az említett vizsgák anyagai hol, milyen, mennyiségben (és minőségben) lelhetők fel.

Ha ilyen módon szerez valaki szakvizsgát, az körülbelül annyit ér, mint az ezt bizonyító iratokban megtestesülő nyomtatvány érték. Az oly sokat hangoztatott kereskedő vasút szelleme nem túlzottan kísértett meg egyeseket.

Feltételezve, hogy a jobb — szakmai — érzületű vezetők korrigálni képesek a felső és középszintű intézkedésekben rejlő szakmai hiányosságot, nem lehet szó nélkül hagyni az intézkedésekben fellelhető nemkívánatos (én nem is tűrhető) munkajogi tartalmat sem.

A munkavállaló a Munka Törvénykönyve 103. § (4) bekezdésében foglaltak (és kizárólag ily módon) *szerint kötelezhető képzésre. Ez a szabályozás az alábbiakat tartalmazza:*

„(4) A munkavállaló — munkabérének és költségeinek megtérítése mellett — köteles a munkáltató által kijelölt tanfolyamon vagy továbbképzésen részt venni és az előírt vizsgákat letenni, kivéve, ha ez személyi vagy családi körülményeire tekintettel reá aránytalanul sérelmes."

Ennek ugyebár lényeges eleme, hogy munkabérért és költségtérítés (napidíj, utazási költség, esetleg szállásdíj is) *mellett lehet kötelezni a munkavállalót, nem figyelmen kívül hagyva a személyes családi körülményeket sem.*

Ez a szabályozás nem beszél önképzésről, tiszteletben tartja munkavállaló szabadidejét, és nem hagyja érintetlenül a munkáltató pénztárcáját. Ebből következően nem a munkavállalót kell — eléggé el nem ítélhető módon — a MÁV Kollektív Szerződés 74. §-ában foglalt intézkedésekkel fenyegetni, ha az Mt. szabályait semmibe vevő intézkedés előtt nem akar térdet s fejet hajtani. Erre az intézkedésre ez esetben a munkáltatói intézkedést hozó(k) szolgált(ak) rá, sokan többszörösen is.

Érthetetlen és megmagyarázhatatlan, hogy egyesek miért kezelik félvállról a szakmai képzés minőségét, miért akarják felszínes papírbeszerző körutakkal helyettesíteni azon hatásos rendszereket, a szakmai képzés, kiképzés tekintetében, melyek hatékonysága, eredményessége már bizonyított tény. Költségoldalról rövid távon bizonyára felmutatható így némi eredmény. A napi szakmai tevékenység során azonban igen gyorsan bizonyságot nyert, hogy kellő ismeretek hiányában a kár, az elmaradt bevétel többszöröse az elhamarkodottan megtakarított költségeknek.

Lehet, hogy e forradalmasított módszerekkel csökkenteni lehet az oktatóti tevékenység mennyiségét, ezzel párhuzamosan a létszámot is e területen, teret nyerhet viszont (tovább teret) az alulképzettség, az ismeretek már ma is megtapasztalható hiánya.

Azt hiszem, joggal feltehető e kérdéskör kapcsán egy újabb kérdés is. *Milyen intézkedés történt azon munkavállalók tekintetében, akik a hatályos bértarifa-előírások alapján nem rendelkeznek az előírt képzettségekkel?* Mivel a végzettség megszerzése számukra kötelező, a megszerzés feltételeinek megteremtése — a szakmai végzettség tekintetében — munkavállalói feladat, természetesen az ehhez szervesen kapcsolódó munkabér- és költségtérítési kötelezettségekkel.

E kérdés kapcsán nem észlelhető egy központilag irányított egységes rendszer működése. Az első kötelezések óta — melyek e tárgyban születtek — idestova lassan eltelik a két év türelmi idő, melyen belül hozzá kell kezdeni a hiányzó végzettség megszerzéséhez. Ha ez nem történik meg a következmények többfélék lehetnek. Tévedés lenne azt feltételezni, hogy ennek negatívumai egyedül a munkavállalót terhelik — sőt, ha a munkáltató nem élt a hatályos jogi szabályozás keretei között — azzal a lehetőséggel, hogy a feltételek egyidejű biztosítása mellett bizonyítható kísérletet tegyen a munkavállaló kiképzésére, úgy az egyoldalú felelősség alól nem térhet ki, a munkavállalót pedig hátrány nem érheti.

Nem lenne káros, ha a MÁV teljes képzési rendszere a valós igények tényleges felmérését követően oly módon épülne fel, hogy a vitathatatlanul és folyamatosan szükséges önképzés még gondolatban se vehesse át a szakemberek által irányított és megvalósított szakmai képzési rendszer szerepét. Ezek ugyanis nem egymást helyettesíthető, hanem egymást kiegészítő és kölcsönösen feltételezhető tevékenységek.

Végezetül még egy gondolat. Bárki úgy érzi, hogy ezen írás valóságtartalma által megkérdőjelezendő, tartalma sértő, túlzottan általánosítható — a kapcsolódó véleményeknek a szerkesztőség minden bizonnyal helyt ad. Az általam leírtakhoz pedig — természetesen rendelkezésre állnak a szükséges bizonyítékok (a személyiségi jogot sértő információk visszatartása mellett). Sokunk örömére szolgálna, ha e lap hasábjain mielőbb arról értesülhetnének az olvasók, hogy az arra illetékesek visszavonták az itt kifogásolt intézkedéseiket, és pótolták azokat, amelyeket viszont eddig megtenni elmulasztottak.

Orosz Péter

Bemutatjuk a szlovén vasutakat

Szlovénia — természeti szépsége, sajátos történelme és fejlett gazdasága miatt — méltán figyelmet érdemlő ország. A szlovén vasút sok tekintetben tükrözi az ország megnyerő arculatát. Legelső normálnyomközű vonalát Graz—Celje között — az első magyar vasútvonal pest—váci szakaszának megnyitási évében —, 1846-ban helyezték üzembe. A két ország fővárosa Ljubljana és Budapest a déli vaspálya megépítésével 1860-ban került összeköttetésbe. A vonal megépítése — Pragersko-nál (Pragerhof) bekapcsolódva a már korábban elkészült triesti vasúthoz —, megteremtette Budapest Szlovénián keresztüli tengeri összeköttetését. Az egy és negyed százados évforduló alkalmából 1985-ben a MÁV emléktáblát helyezett el Budapest-Déli pályaudvar és Nagykanizsa állomás épületén.

Hasonló vasúttörténeti ünnepségnek lehettünk tanúi a közelmúltban, amikor is a festői szépségű Ljubljana—Kocevje vonal 100 éves jubileumi rendezvényén vehettünk részt. A vonalon végighaladó ünnepi különmenetek a szlovén házigazda és a meghívott horvát, magyar és osztrák vasutak muzeális járműveiből voltak összeállítva. A múlt század utolsó évtizedében épült 70 km hosszú szárnyvonal nagy jelentőségű volt a vasúti összeköttetést kapott települések számára. A növekvő motorizációval a vasútfejlesztés napjainkig már nem tudott lépést tartani, így 1968-tól a vonalon a személyforgalom megszűnt, de a nyomvonalat nem számolták fel. Köztudott, hogy a közlekedés viszonylagos rendstabilitása csak adott forgalomsűrűség mellett biztosítható. Ezért a szlovén vasút az évforduló kapcsán egy kampányhónapot rendezett, amelynek célja, a vasút népszerűsítése és a nemzetközi vasúti kapcsolatok erősítése volt.

Augusztus 23-tól szeptember 5-ig a ljubljanai vonzáskörzet utasai személyvonatokkal ingyen utazhattak, hogy ezáltal megismerjék az elővárostól a városközpontig vonattal történő utazás előnyeit: nincs forgalmi dugó, nem kell parkolóhelyet keresni stb. Az óvodás korú gyermekeket és az általános iskola alsó tagozatos tanulóit a hónap meghatározott napjain vidám műsoros gyermekvonat szállította Ljubljanától Kamnikba, Celjétől (Ljubljanán át) Skofja Lokába. A gőzmozdonyos vonaton a gyermekekkel utazott: a varázsló, a szórakoztató zenekar és a Ljublanai Állatkert „kivételezett" állatai. A gyermekvonat által érintett települések közül több helyen külön rendezvényt szerveztek, amelyen a részvétel úgyszintén ingyenes volt. A szlovén vasutak ezzel is szeretné a legfiatalabb utasok érdeklődését felkelteni a vonattal való utazás iránt, remélve, hogy a vasút — figyelembe véve számtalan előnyét — ismét elnyeri a közlekedési ágak között az őt megillető helyét.

Holcsik Ferenc

JANUÁR 1-JÉTŐL

Élethe lép a munkavédelmi törvény

Közös érdek a dolgozó testi épségének védelme

Az Országgyűlés 1993. október 5-i ülése több módosító indítvány alapján elfogadta a munkavédelmi törvényjavaslatot. A törvénytervezet az elmúlt három év során több változatban készült, amelyeknek a véleményezésében a tervezet készítői bevonták az érdekképviseletek szervezeteit is. A vélemények, javaslatok jelentős része meghallgatásra talált, ezért nem volt véletlen, hogy a parlament ellenszavazat nélkül fogadta el a munkavédelmi törvényt.

Megítélésem szerint a törvény európai léptékű jogalkotás, amely jogilag megteremti az egészséges és biztonságos munkavégzés egységes feltételrendszerét.

A törvény meghatározása lényegi elemeit tekintve összhangban van a vonatkozó nemzetközi egyezményekkel és ajánlásokkal, így ez megkönnyíti a hazai jogrendszerbe történő illesztésüket.

A törvény megfogalmazza az állam és a munkáltató kötelességeit, járulékosan a munkavállalókét is. A munkáltató elsődleges felelőssége egyértelmű megfogalmazást nyert az egészséges és biztonságos követelmények megvalósításában, de ez nem jelent felelőtlenséget a munkavállalók részéről. *A biztonságos munkavégzés színvonalának fenntartása közös érdekeken nyugszik.* Előrelépést jelent az eddigi érvényesülő munkavédelmi kötöttségeknek a feloldása, amely biztosítja, hogy a munkáltató a helyi viszonyokkal összhangban, önállóan határozhatja meg a munkavégzés helyi, szervezési, szabályozási követelményeit. Amennyiben a munkáltató nem jól választotta meg a munkavégzés helyi viszonyaihoz igazodó követelményeket, és ezek következményeiben a munka biztonságára negatívan hatnak, úgy ezért viselniök kell a felelősséget.

Új elemként fogalmazódik meg a törvényben a vasúti szolgáltatást is érintő munkavédelmi követelmény, amely szerint a szabályok nemcsak a szervezetten munkát végzők biztonságára terjednek ki, hanem azokra is, akik igénybe veszik a vasúti szolgáltatást. Ezekben az esetekben gondoskodni kell biztonságukról, ki kell terjeszteni rájuk is a munkavédelmi szabályok közvetett hatályát.

A munkavédelmi viszonyok hathatósabb javítása érdekében a törvény munkavállalói érdekkifejezési jogintézményt hoz létre. A törvény kimondja: „A munkavállalók az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzéssel összefüggő jogaik és érdekeik képviseletére jogosultak maguk közül képviselőt vagy képviselőket választani, amennyiben a munkáltatónál foglalkoztatottak létszáma a 10 főt, illetőleg a kizárólag vagy döntően nem fizikai jellegű tevékenységet folytató munkáltatónál a 20 főt meghaladja."

Érdemes ezzel részletesen foglalkozni annál is inkább, mert a törvény hatályba lépésével a munkavállalóknak és érdekvédelmi, érdekérvényesítési szervezeteiknek újabb lehetőségük nyílik arra, hogy törvényben biztosított jogaikkal élve és kötelezettségeiket teljesítve hatékonyabban közreműködjenek a balesetek és foglalkozási megbetegedések megelőzésében, munkakörnyezetük fejlesztésében.

Nagy szükség van erre napjainkban, hogy ezek az érdekképviseletek minél előbb felálljanak. Ismereteink szerint a nemzetgazdaságban, ezen belül a MÁV-nál is a végbemenő átalakulási folyamatok kedvezőtlenül befolyásolják a munkavédelem helyzetét.

Tapasztalataink szerint évek óta folyamatosan romlanak a munkavédelem tárgyi és személyi feltételei. A munkáltatók és a munkavállalók jelentős része egyre inkább közömbös a munkavédelmi kérdésekben. Ezen belül alacsony színvonalú a jogkövetés, a gazdasági szabályozórendszer nem ösztönöz semmiképpen a munkavédelem fejlesztésére.

A munkavállalók és érdekvédelmi szervezeteik még nem ismerték fel, hogy alapvető érdekük a törvényekben biztosított jogaikkal való élés és kötelezettségeik teljesítése.

Remélhető, hogy a munkavédelemről szóló törvény minden eddigieknél nagyobb lehetőséget biztosít az anyagi és szellemi erők mozgósítására, a munkavédelem fejlesztése érdekében.

E cikk keretei nem elegendőek ahhoz, hogy a törvényt részletesen értékeljük. Csak arra szorítkozhatunk, hogy annak legfontosabb elemeit kiemeljük. Ezen belül sorrendileg a legfontosabbak a következők:

A bevezető gondolatmenetet követve a törvény átfogóan rögzíti azokat a követelményeket, amelyek megvalósítása biztosítékot nyújt ahhoz, hogy a munkavállaló egészségét és biztonságát a munkavégzés során megőrizhesse.

E követelményrendszer az általános elvárásokon túl magában foglalja a munkahelyek létesítésére, a munkafolyamatokra, technológiákra és felhasznált anyagokra vonatkozó előírásokat.

A törvény új alapokra helyezi a munkavédelmi minősítések rendszerét. Nem választja szét a munkaeszköz általános tulajdonságait a munkavédelmi alkalmasságtól, hanem azt termékbiztonságként kezeli, egymással szorosan összefüggő egységes rendszerként.

Egyes veszélyes munkaeszközök gyártását vagy üzembe helyezését azonban továbbra is hatósági engedélyhez köti. Munkavállalói érdekeket véd a törvény, amikor az egyéni védőeszközök forgalmazását minősítő bizonyítványhoz köti. Ez azt jelenti, hogy a hatóság az engedély kiadását megelőzően vizsgálja a megfelelőséget.

A törvényjavaslat megfogalmazói okulva azokon a tapasztalatokon, amelyek az elmúlt évek során a nemzetgazdaság területén úgy jellemezhetők, hogy munkaeszközökre előírt biztonsági követelmények, az esetek jelentős részében csak részben valósultak meg. Ezért a törvény kiemelten kezeli a tervező, a kivitelező felelősségét a munkavédelmi követelmények érvényre juttatásánál. Erről írásban is kötelesek nyilatkozni a majdani üzemeltető kérésére.

Új elemként jelenik meg a törvényben a munka humanizálását elősegítő követelmény. Ennek megvalósításához a mindenkori technika szintjének megfelelő műszaki megoldásokat kell alkalmazni.

A munkavégzés tárgyi feltételeinek meghatározásánál is a törvény rugalmasan szabályoz. Fő szabályként fogalmazza meg, hogy a munkaeszközök, munkahelyek, technológiák állapota az üzemeltetésük teljes időszakában feleljen meg a munkavállalók egészségét és balesetmentes munkavégzését szolgáló üzembe helyezési előírásoknak. A biztonságos állapot megőrzése érdekében veszélyes technológiákat, meghatározott munkaeszközöket időszakos biztonsági felülvizsgálatnak kell alávetni. *A veszélyesnek nem tekinthető munkaeszközök biztonságos állapottartására előírást nem tartalmaz a törvény.*

Már hangsúlyoztuk a munkáltatói felelősség prioritását. Ezek sorába tartozik, hogy a törvény meghatározza azokat a követelményeket, amelyek az egészséges és biztonságos munkavégzéshez szükségesek, ezen belül azokat is, amelyeket minden munkavállaló részére biztosítani kell, pl. megfelelő minőségű ivóvizet. *Továbbá a munkáltatónak kötelessége, hogy a magyarul nem tudó munkavállaló részére az általa értett nyelven biztosítsa a szükséges munkavédelmi ismereteket.*

Az egészséges és biztonságos munkavégzés követelményei között fontos szerepe van a személyi tényezőknek. A törvény ezzel is számol.

Alapelv: munkavégzés csak akkor lehetséges, ha a munkavállaló rendelkezik a szükséges élettani adottságokkal, tevékenysége nem veszélyezteti egészségét, testi épségét, s az elvégzendő munkára egészségileg alkalmas.

A munkáltatói kötelezettségek mellett a törvény meghatározza a munkavállalói kötelezettségeket is. Például a munkavállaló csak biztonságos munkavégzésre alkalmas állapotban, az egészséges és biztonságos munkavégzésre vonatkozó szabályok megtartásával végezhet munkát. Ezek az előírások tételesen kerültek meghatározásra a saját és más személyek biztonsága, egészségének védelme érdekében. *E kötelességek összhangban vannak a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 155. számú egyezményében és az EK irányelveiben meghatározott előírásokkal.*

A munkáltatók és munkavállalók kötelezettségei és jogai az egészséges és biztonságos munkavégzés követelményeinek megvalósításában egységes keretben jelennek meg, amelyekről részletesebben a következő számunkban olvashatunk.

A törvény általános munkavállalói érdekből a munkavégzés, munkakörülmények egészségügyi követelményeinek érvényesítése érdekében a munkáltatót foglalkoztatás-egészségügyi szolgálat biztosítására kötelezi.

Hasonló módon a biztonságos munkavégzés körülményeinek megvalósításához meghatározza a munkáltató munkavédelmi szakember foglalkoztatási kötelezettségét és körülményeit. A különböző munkavédelmi eljárások, amelyek munkavédelmi szaktevékenységnek minősülnek, ellátásuk legalább középfokú szakképesítéssel történhet, mely munkaviszony keretében nagy vállalkozói formában valósulhat meg.

A törvény új munkabaleseti fogalmat vezet be. Ezek közé azokat a baleseteket sorolja, amelyek a munkavégzés, vagy azzal összefüggő tevékenység során következnek be, és amelyek a munkáltatók részéről megelőzési intézkedést indokolnak.

A törvényből azokat a részeket emeltük ki, amelyek felhívják a figyelmet azokra a lehetőségekre, amelyek a munkavédelem megújulását szolgálhatják. Olyan törvényt alkotott az Országgyűlés azzal, hogy megalkotta a korszerű munkavédelem fogalmát, amely magában foglalja a műszaki és szervezési — az egészségügyi és szociális munkavédelmet.

Pásku Jenő

Tudományos konferencia

A KÖZLEKEDÉS MAGYARORSZÁGON

Az MTA közlekedéstudományi bizottsága, a KTE közlekedéstudományi szakosztálya és a Közlekedési Múzeum november 17—18-án tudományos előadás-sorozatot rendezett *„A közlekedés Magyarországon 1867—1914 — újabb kutatási eredmények"* címmel. A múzeum előadótermét mindkét nap megtöltötték az érdeklődők.

Tudósításunkban elsősorban érdekes megállapításai miatt *Katona András*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója *„A közlekedéstörténet tanulságai"* c. megnyitó előadásával kívánunk foglalkozni.

„A mostani kormány hivatalbalépésével egyidejűleg léptek fel hazai vasútainknál a forgalmi zavarok. A felületes szemlélő ebből könnyen azt következtethetné, hogy mindezen zavarokért a mostani kormány felelős. Ha azonban visszatekintünk az utolsó években történtekre és összevetjük az okokat az okozatokkal, úgy egészen más színben fog a nyugodt szemlélő előtt a jelen képe mutatkozni."

— Mielőtt bárki valamilyen politikai aktualitásra gondolna — folytatta *Katona András* —, szeretném a félreértést eloszlatni, mert az elmondottak *dr. Semsey László gróf* országgyűlési képviselő *1908-ban* kiadott *„Néhány szó a Magyar Államvasutakról"* című munkájából származó sorok. A szerző a továbbiakban részletezi, hogy az elszállított utasok száma tíz év alatt 60, míg a teherforgalom 70 százalékkal növekedett. Mai szóhasználattal a fejlesztés — az 1900-as években a tőkebefektetés — növekedése nem érte el a 26 százalékot.

A MÁV Igazgatóság tisztában volt már a gondok jelentkezése előtt a fejlesztések szükségességével, amit bizonyít, hogy 1896 óta nem mulasztott el egyetlen esztendőt sem, hogy ne figyelmeztesse a kormányt a katasztrofális veszéllyel fenyegető bajokra. A kért összegeket azonban általában csökkentették, így az ipari fellendülés, egy jó mezőgazdasági év, valamint az 1906—1907. év rendkívül szigorú tele elegendő volt ahhoz, hogy *„eddig nem tapasztalt forgalmi akadályok jelentkezzenek"*.

A szerző hangsúlyozza, hogy bármennyire feladata magaslatán álljon is a kormány, nem képes az évtizedeken keresztül felhalmozódott mulasztásokat egy varázsütésre megszüntetni. A szanálás csak 5-6 éves céltudatos eréllyel folytatott munka eredménye lehet, amely még néhány százmilliót nyel el, *„míg a befejezett mű teljes egészében fogja áldásthozó működését kifejthetni."*

A rövid elemzés világosan mutatja a múlt és a jelen kapcsolatát, már ami az ok-okozati összefüggéseket és a bevezetőben említett azonosságokat és következményeket illeti. Más kérdés természetesen az, hogy a századforduló éveit a fellendülés, ma pedig a recesszió jellemzi, de a későbbi fellendülésben most is bízni kell és ez különös időszerűséget ad a tapasztalatok felhasználásának, a felkészülésnek.

Az előadó véleménye szerint az előző megállapítások érvényességéből nem von le sokat az sem, hogy a fejlesztési összegek hiányára való hivatkozás már majdnem „magyar átok". Nem vizsgálják az elkövetett szakmai hibákat, a helytelenül felmért forgalmi irányokat. Szükséges lenne tehát a szakmai felfogás, szemlélet korrigálása. Erre most van lehetőség, amikor új közlekedéspolitikai koncepció készül. Sajnos várható azonban, hogy az nélkülözni fogja az elmúlt időszak kritikai elemzését és tartani kell attól, hogy ennek híján a javaslatok elmélyíthetik a meglevő struktúrák hiányosságait.

Jellemző erre az a strukturális gond a közlekedési és ezen belül a vasúthálózat centrális kialakítása, amelyre már a korábban hivatkozott szerző úgy utal, hogy *„az utolsó negyven évet (1908-at írunk!) a centralizációnak minden vonalon való keresztülvitele jellemzi. Végzetes körülmény az, hogy országos hálózatunk fő erei a fővárosban futnak össze, a fővárosi telepek tehát egyúttal gócpontjai az országos forgalomnak. Ha itt torlódás áll be, úgy az kihat az egész hálózatra."* A szándék a főváros mindenekelőtti fejlesztése volt, nem vette figyelembe a vidék érdekeit.

Egyebek között még egy nagyon jelentős kérdésre tért ki az előadó: az állami, vagy magánvasutak problematikájára, amely a koncessziók újbóli feltalálásával ismét az egyik csodaszerként használatos „tőkeszegénység" elleni orvosság. A történelmi korok üzenete, hogy az adott gazdasági helyzet és a nagy egyéniségek (pl. *Mikó Imre, Baross Gábor*) a meghatározók abban a vonatkozásban, vajon milyen forma állja meg legjobban a helyét. Ma az állami tulajdonban lévő részvénytársaság a legelőnyösebbnek vélt — vagy számításokkal alátámasztott? — vasúti szervezet.

Befejezésként azt kívánta *Katona András*, hogy a mai fejlesztők ne kövessék el a múltban már „kipróbált" hibákat, mert ezen a területen nem igaz az a mondás, hogy egy folyóba csak egyszer lehet belépni!

Húsznál több előadás hangzott el, gyakran képek és rajzok vetítésével színesítve, a tanulságokban gazdag kétnapos konferencián. A témák közül — rangsorolás nélkül — megemlítünk néhányat: A Habsburg-ház utazásai; Helyiérdekű vasutak a Dunántúlon; A Kassa—Oderbergi Vasút története; Gyorsvonati gőzmozdonyok; A vasúti felépítmény története; Az első Csonka gyártmányú autó; A korai magyar repülőgépek színvonala; A magyar kocsigyártás fénykora; Hajózás a Tiszán.

Horváth Károly

A Köztársaság Párt érdek-képviseleti törvényt sürget

A partnereket már a műhelymunkába be kell venni

A székház bejáratánál fekete egyenruhás Boss Security legények állják el az újságírók útját. Miközben egy nagy könyvbe körmölöm, ki is vagyok, oldalt pillantva látom, hogy az emeleti ablakból a Boss is szemmel tart minket. A Köztársaság Párt főnöke (elnöke) a csokornyakkendős *Palotás János* a szokásos szívélyességgel kínálgatja a szendvicseket. Talán ettől is annyira látogatottak a Köztársaság Párt pénteki sajtótájékoztatói.

No meg alighanem azért is, mert a pártok körében elharapódzó önnépszerűsítő kampány-blabla helyett ezúttal olyan dolgok (Érdekképviselet, érdekegyeztetés — társadalmi kontroll a Köztársaság Párt programjában) kerülnek terítékre, amelyek még azok érdeklődését is bírják, akiknek amúgy már tele van a hócipőjük a pártpolitikával. A téma előadója *dr. Fodor László*, a K. P. alelnöke, a Magyar Gazdasági Kamara (volt) főtitkára azzal kezdi, hogy megítélése szerint ez a mostani pöffeszkedő hatalom a társadalommal való párbeszédet mélységesen alábecsüli.

— Az érdekvédelmi szervezeteket, érdekképviseleteket permanensen kész helyzet elé állítja ez a kormány. Ez a „párbeszéd" leginkább egy olyan egyoldalú telefonbeszélgetéshez hasonlítható, amikor is csak az egyik fél van a kagyló végén.

Az alelnök szerint már a műhelymunkába be kell vonni a partnereket, s az ilyenfajta politikai magatartás nem elhatározás, hanem mindenekelőtt *stílus* kérdése.

— A Köztársaság Párt számára alapvetően elfogadott elv, hogy bármely sikeres gazdasági-társadalmi program megvalósulása megkérdőjelezhető, ha annak a társadalom érintett csoportjai nem adják meg a kellő támogatást — szögezte le *dr. Fodor László*. — Megfelelő érdekérvényesítő mechanizmusok, kommunikációs rendszerek hiányában a pozitív cél fel nem ismerése okán támogatás nem szerezhető meg. Meggyőződésünk, hogy ez a legnagyobb tapasztalata az elmúlt három és fél éves parlamenti, kormányzati tevékenységnek. A kormányzati elképzeléseket nem értő, fel nem ismerő társadalom nem lehet képes annak megvalósítására.

Hogy mi indokolja a Köztársaság Párt jelenlegi állásfoglalását az érdekképviseletekhez való viszonyulásáról?

— Mindenekelőtt az — folytatta előadását az alelnök —, hogy a parlament jelenleg tárgyalja a kamarákról szóló kormányzati törvényjavaslatot, amelyet a Köztársaság Párt nem tart kellően átgondoltnak és szakmailag megalapozottnak. Álláspontunk az, hogy az érdek-képviseleti rendszert összefogó jogi szabályozásban elsőként, de soron kívül meg kell alkotni az egységes, keret jellegű ún. *érdek-képviseleti törvényt.* Csak a törvény átfogó ismeretéhez, a benne fogalmazott társadalmi igényekhez igazítva lehet az egyes részterületekre — így a kamarákra — vonatkozó törvényeket megalkotni.

A Köztársaság Párt az egyes területek törvényalkotásának megfelelő időpontjául azt az időpontot támogatja, amikor is az adott területen *a tulajdonosi átalakulás* érdemben befejeződött.

— Pártunk érdek-képviseleti gondolatkörében alapvetőnek tekinti, hogy az érdek-képviseleti szervezetek az önszerveződés, az önként vállalt tagság elvén épüljenek föl. A Köztársaság Párt az érdekképviseletek, a civil szerveződés és a társadalmi kommunikációs rendszerek működését, ennek fontosságát már nem programszinten kezeli, hanem önmaga számára a napi gyakorlat részévé tette — hangsúlyozta *dr. Fodor László*, majd konkrét példákat sorolt: — A Köztársaság Párt jelentős szerepet vállalt az egészségügyi és nyugdíjbiztosítási önkormányzatok felállításában. Napi vélemény- és érdekegyeztetést folytatnak a jelentős munkaadói és munkavállalói érdekképviseletekkel, több etnikai szervezettel, karitatív és kulturális szerveződéssel. A Köztársaság Párt társadalmi elfogadtatásának ez tudatosan felvállalt része.

T. T.

Az osztrák kormány támogatásával

Elkészült a Ro-La terminál a GySEV soproni rendezőjében

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút Rt. soproni csomópontját hosszú évek óta tervszerűen fejlesztik. Különösen látványos a fejlődés a rendezőpályaudvaron, mely az utóbbi években olyan fontos létesítményekkel gyarapodott, mint a vám-szabadterület, a konténerpályaudvar és az impozáns forgalomirányító épület. Ez utóbbiban a vasutasok mellett a vámszervek is helyet kaptak.

A korszerűsítés ezzel korántsem ért véget. Mint ismeretes — lapunkban is hírt adtunk róla — *az osztrák kormány, Ausztria keleti határövezetének fejlesztésével összefüggésben, 129 millió schillinget ad a részvénytársaságnak a soproni vasúti csomópont tovább korszerűsítésére.* Ezt az összeget — mintegy 1 milliárd forintról van szó —, fele-fele arányban, két ütemben költik el. A beruházás első üteme tavaly ősszel, a rendezőpályaudvaron, a Ro-La terminál kialakításával és a személypályaudvar bővítésével kezdődött.

— Hol tart a beruházás? Mi valósult meg a félmilliárdból egy év alatt? — Erről kérdeztem *Megyik Ferenc* üzemigazgatót, a GySEV Soproni Igazgatóságán.

— A konténerpályaudvar területén megépült a négyszázötven méter hosszú Ro-La vágány. Beszereztünk két mobil rampát. Elkészült hatezer négyzetméter betonozott térburkolat, a kamionparkoló, a hozzájuk és a Ro-La vágányhoz vezető út. Kiépült a víz- és csatornahálózat, a villamos felsővezeték. Készen van a térvilágítás, a térhangosítás, a biztosítóberendezés és távközlés. November elején tető alá került az üzemi épület. A belső szerelések várhatóan december elején fejeződnek be. Itt jegyzem meg, hogy az épülethez hőtávvezeték épül.

— Mikorra tervezik a kamionterminál üzembe helyezését, az első szerelvény indítását?

— Az üzemi épület kissé elhúzódó utómunkái, a korán jött tél és a közeli év vége miatt *várhatóan februárra halasztódik a kamionforgalom vasútra terelése.* A külföldi fogadó vasutak, elsősorban az ÖBB és a DB is ezt a kezdést tartja jónak.

— A GySEV soproni rendezőpályaudvara ezzel a fejlesztéssel európai színvonalúvá lépett elő. Hiszen ott már minden feltétel adott a korszerű, a környezetet kímélő kombinált fuvarozás kiszélesítéséhez.

— Igen. Sőt most már arra is van lehetőségünk, hogy a FÁK országaitól hazánkon és Ausztrián át Nyugat-Európába tartó vasúti szállítmányokat *Sopronban előrendezzük.* Az év második felében már több ilyen vonatot indítottunk. Ami pedig a konténereket illeti, *hosszabb időre is tudunk tárolást vállalni.*

— Az első ütem beruházásaira tervezett ötszázmillióból mennyit költöttek a kamionterminálra?

— Nem egészen a felét, *240 millió 918 ezer forintot.* De már a személypályaudvaron is felhasználtunk 62 milliót.

— Mit végeztek el eddig a személypályaudvaron és mi maradt a jövő évre?

— Ebben az évben megtörtént a szűk keresztmetszetet előidéző kitérő forgalmi-technikai kiváltása. *Ehhez mintegy 300 méter hosszú új vágány épült három új kitérővel.* Az új vágány fölé ki kellett építeni a villamos felsővezetéket, továbbá a biztosítóberendezést a távközléssel együtt. Már megkezdődött az új szigetperon kialakítása, a villamos előfűtő átépítése, a közműkiváltás és az utas aluljáró első üteme. Ehhez tartozik a negyedik vágányon egy hídprovizórium létesítése és a hatodik vágány helyén a földmunkák elvégzése. Ezek a munkák már áthúzódnak a jövő évre.

— A Sopronba érkező belföldi utas vajmi keveset láthatott abból a beruházásból, amit felsorolt. Hogyan csinálták?

— Tulajdonképpen ezek a munkák közvetlenül nem érintik a belföldi forgalmat. *A személypályaudvar bővítése, korszerűsítése kizárólag a nemzetközi forgalmat a ki- és belépő utasok érdekeit, kényelmét szolgálja majd.* Jövőre ugyanis az áthúzódó munkákkal és a nemzetközi váróterem bővítésével folytatódik a beruházás második üteme. *Erre további 500 millió forint áll rendelkezésünkre.*

— A második ütem munkálatai egyébként most vannak előkészítés alatt — folytatta az üzemigazgató. — Döntésre vár, hogy mi kerüljön fejlesztésre. Az elképzeléseket négy csoportba foglaltuk:

1. A személyszállítással összefüggő feladatok.
2. Az áruszállítással összefüggő feladatok.
3. A kombinált fuvarozás.
4. Infrastrukturális fejlesztések.

— Ha jól értettem, a beruházás második ütemében, kilencvennégyben befejezik a fedett szigetperon építését a hozzá vezető utas aluljáróval és elkészülnek a nemzetközi váróterem bővítésével.

— A tervek szerint igen. S ha ezek a munkák befejeződnek, a nemzetközi utasforgalom számára is megteremtődnek a biztonságos, az eddiginél kényelmesebb állomási tartózkodás feltételei.

Visi Ferenc

Tudományos ülés, emlékkiállítás

Centenáriumi ünnepség Marcaliban

A Somogyszobot Balatonszentgyörggyel összekötő, 60 kilométer hosszú mellékvonalat 1893-ban nyitották meg a forgalom számára. A centenáriumi ünnepséget október 22—23-án, a vonal felezőpontján, Marcaliban tartották. Ebből az alkalomból a MÁV Pécsi Üzletigazgatósága, a Közlekedéstudományi Egyesület és a város önkormányzata tudományos ülést rendezett. A város helytörténeti múzeumában vasúttörténeti emlékkiállítás nyílt, az állomáson pedig járműbemutatót tartottak.

A tudományos emlékülésen feleleventették a vonal építésének körülményeit, s a megnyitástól napjainkig eltelt száz év történetének fontosabb állomásait. A történelmi visszatekintés után, *Csárádi János*, a MÁV Rt. vezérigazgatója a vasút helyzetéről tartott tájékoztatót. Mint mondotta, az áruszállítási teljesítmények drasztikus csökkenése és az állami támogatások fokozatos mérséklése, minimálisra csökkentése miatt válságos időszakot él át a vasút. A nehézségek és az okok taglalása után a reményekre jogosító jövőről beszélt. *A többi között utalt az új személykocsi és villamosmotor-vonat beszerzésekre, továbbá a küszöbönálló fejlesztésekre.* Ezek között első helyen említette a hegyeshalmi fővonal átépítését, melynek előmunkálatai már megkezdődtek.

A vezérigazgató helyzetértékelésében vázolt, a feszítő gondokat előidéző okok egyike az ünnepség színhelyén, marcali állomáson is tetten érhető. A korábbi évek, évtizedek élénk bevételt hozó áruforgalmáról már ott is csak múlt időben lehet beszélni. Az egykori nagyfuvaroztatók közül a MOL Rt., a gabonaforgalmi vállalat, a nagy mennyiségű műtrágyát forgalmazó bábolnai IKR és mások fokozatosan elmaradtak. Pedig ezek iparvágánnyal is rendelkeznek.

(vf)

A baloldali esély, kinek és miért veszély?

Ki gondolta volna, hogy 1990 után ilyen rövid időn belül egyik központi témává válik a baloldali veszély emlegetése? Az is elgondolkodtató, mekkora riadalmat okoz konzervatív és liberális körökben a szakszervezetek és a baloldal — különösen az MSZP és az MSZOSZ — körvonalazódó együttműködése.

Az SZDSZ helyteleníti, hogy a szakszervezetek és a politikai pártok választási szövetséget kössenek egymással, mert — véleményük szerint — ez a törvényhozói munka összemosását jelenti az érdekvédelemmel. *Kuncze Gábor veszélyesnek tartja és „vadházasságnak" nevezi az MSZOSZ és az MSZP erősödő kapcsolatát.* A szakszervezeti vezetők hibát követnek el — mondja a frakcióvezető —, ha az MSZP-n keresztül a parlamentbe törekszenek. Most éppen jó helyen vannak — állapítja meg az SZDSZ miniszterelnök-jelöltje — nem hiszem, hogy a munkavállalói érdekeket a törvényhozásban kellene képviselniük. Semlegesnek kellene maradniuk — ajánlja —, hiszen tagságuk sokrétű, politikailag sokszínű.

Gáspár Miklós, a KDNP frakcióvezető-helyettese szerint pártja olyan módosító indítványt készül előterjeszteni a választójogi törvényjavaslathoz, hogy — a többi között — szakszervezeti vezetőket sem lehetne parlamenti képviselőknek választani. *Antall József* ugyan nem fél a baloldali előretöréstől, de — televíziós nyilatkozatában — helytelenítette, hogy az MSZP, az MSZOSZ és a BIT „meg egyebek" most összejönnek egymással. Ez ellen — mint mondta — a jogállam keretei között fel kell lépni.

Nem igazán érti az ember ezeket az aggodalmakat, félelmeket, hiszen Európában, s mindenütt a világon természetes dolognak számít a baloldali pártok és a szakszervezetek együttműködése. Nemigen ismerünk a világon olyan szakszervezetet, amely jobboldali pártokkal keresné a szövetséget. De olyan sem, amely a színtiszta liberális gazdaságpolitika híve lenne. Mindez azonban nem zárja ki, hogy más értékrend is felvállalja a dolgozók gondjait.

Köztudott, hogy a szakszervezetek a munkavállalók érdekeit képviselik. Ezért olyan pártokkal rokonszenveznek, amelyek leginkább ezt a társadalmi réteget támogatják. Az MSZP és az MSZOSZ kapcsolata nem alkalmi jellegű és nem rövid távra szól. Ez a szövetség — az önállóság tiszteletben tartásával — a kölcsönös érdekeket fejezi ki, értékközösségen alapul, és tartós. Az együttműködésben az a felismerés tükröződik, hogy a munkavállalók érdekeit leginkább a baloldali pártok tudják megjeleníteni a közélet küzdőterein, míg a szakszervezetek ezt a szerepet érdekvédelemmé változtatják a gazdasági, szociális alkuk, érdekegyeztetések során. Ez tehát más-más szerep, jóllehet az egyik kiegészíti és feltételezi a másikat.

Erről nem lenne szabad megfeledkezni. Mint ahogy a munkavállalók sem feledkeznek meg arról, hogy melyik volt az a párt, amely az elmúlt három évben a leghatározottabban kiállt a bérből és fizetésből élők, a nyugdíjasok érdekeiért. A szervezett dolgozók arra is emlékeznek, hogy kik voltak azok, akik 1991 nyarán beterjesztették a szakszervezetellenes törvényeket, amelyek az MSZOSZ szétverését célozták. Kissé furcsa, hogy most azok nehezményezik az MSZP és az MSZOSZ szövetségét, akiknek minden előbbre való volt a parlamentben, mint a társadalom többségét érintő gazdasági és szociális törvények megalkotása.

Arról sem illik megfeledkezni, hogy a szocialista párt nemcsak a legnagyobb — a tb-választásokon és az üzemitanács-választásokon látványos sikert elért — szakszervezeti konföderációval tart kapcsolatot, hanem más érdekvédelmi tömörülésekkel is. Miként arra is érdemes emlékeztetni, *hogy szakszervezeti tisztségviselők sem csak az MSZP támogatásával pályázzák meg a parlamenti képviselőséget.* Lesznek olyan érdekvédők, akik más pártok — esetleg a KDNP, az MSZDP — színeiben indulnak a voksok megszerzéséért.

Érdekes: a konzervatív és a liberális körök képviselői nem győzik hangoztatni, hogy a szocialistákkal nem kívánnak választási szövetségre lépni, őket tartják legfőbb ellenfeleiknek, konkurenseiknek, ugyanakkor rossz szemmel nézik, elítélik az MSZP együttműködését a szakszervezetekkel. *Miközben szavakban elismerik az érdekvédelmi szervezetek létjogosultságát a piacgazdaságban, szerepüket a társadalmi béke fenntartásában, aközben azt ajánlják az érdekvédőknek, hogy ne törekedjenek a parlamentbe, maradjanak semlegesek.*

A szakszervezetek és vezetőik azonban keserű tapasztalatok alapján értették meg ebben a parlamenti ciklusban, hogy mit jelent az ország házán kívül munkaharcot folytatni, s mennyivel eredményesebb lenne az érérdekképviselet, ha jelen lehetnének ott, ahol a legfontosabb dolgok eldőlnek. Ezért fenntartják maguknak a jogot, hogy legjobb képviselőiket — minél nagyobb számban — a parlamentbe küldjék.

Úgy látszik, a magukat a demokrácia legfőbb letéteményeseinek tartók között is vannak olyanok, akiknek csak az a demokrácia ami nekik jó, s a politikai váltógazdaság csak addig érvényes, amíg ők vannak — lesznek hatalmon. Mihelyest megnő a szocialista párt népszerűsége és választási esélye, mindjárt baloldali veszélylyel, a visszarendeződéssel riogatják az embereket. Azt szuggerálják, hogy egy baloldali választási győzelem katasztrófát jelentene az országnak, hiszen a Nyugat még ennyi segítséget sem adna. Ezek a propagandafogások arra utalnak, hogy a fő hangadók nem számolnak eléggé a közhangulattal vagy azzal, ami Vilniusban, Varsóban, Athénban és a májusi választásokon nálunk történt. Vagy talán nagyon is tudják?

A baloldali esély még nem veszély. Ahogy ezt már többen elmondták: ez legfeljebb a hatalmi pozíciókra nézve veszélyes, nem pedig az ország, a társadalom számára. Nagyobb veszélyt jelent a gazdasági összeomlás, jobban fenyeget a szociális ellehetetlenülés, a munkanélküliség és az elszegényedés, mint a szakszervezetek és a pártok összefogása.

— Kárpáti —

Emléktábla Nagyszénáson

A Békés—Csanádi HÉV vonalát, azaz a Szarvas—Orosháza, mezőhegyesi vonalat 1893. november 23-án adták át a forgalomnak. A centenárium tiszteletére november 22-én Nagyszénás állomáson emléktáblát avatott a nagyközség önkormányzata.

Az ünnepséget *Kaczkó Mihály* polgármester nyitotta meg, aki a vasút jelentőségét, főbb szerepét hangsúlyozta. Ezután *Tóth Imre*, a szegedi üzletvezetőség igazgatója méltatta a vasút és az ünnepelt vonalrész múltját, jelenét, jövőjét. Vázolta a fejlesztéseket, az események sorrendjében megemlékezett az elődökről, ismertette a főbb célkitűzéseket és feladatokat. Ezután a polgármesterrel leleplezték és megkoszorúzták az emléktáblát, amin ez olvasható:

„1893—1993. Annak emlékére, hogy a község fennmaradását és gazdasági fellendülését 100 éve segíti a vasút. 1993. november 23. Nagyszénás Nagyközség Önkormányzata."

Ezen a napon nyitották meg a Czabán Művelődési Házban *Cs. Fodor József* vasúti témájú festményeiből rendezett kiállítást. A centenáriumi ünnepségre megjelent a „Nagyszénás, — Fejezetek a község történetéből" című könyv is, amelyben *Jávorcsik Béla*, a Czabán Művelődési Ház igazgatója a vasút Nagyszénás községgel kapcsolatos történetét és a nagyszénási lórévasutat mutatja be.

Engi József

Fenntartás helyett susztermunka

Tizedére csökkent a környe—kisbéri vonal forgalma

Kormányzati szinten ugyan váltig állítják; egyetlen kilométernyi mellékvonal felszámolását sem tervezik, ám azt már senki nem teszi hozzá, hogy a mintegy 1500 km hosszúságú, „csontig" lepusztult pálya forgalmát miféle keretekből akarják fönntartani, amikor a fővonalakra is alig jut pénz. Komárom-Esztergom megye ilyen szempontból óriási szerencsének örvend, az esetleges „végítélet" csupán a környe—kisbéri vicinálist érintené.

A 29 kilométeres szakaszról elég annyit tudni, hogy „eredetije" 1902-ben épült kis teherbírású, úgynevezett „i" rendszerű felépítménnyel, amit 1937-ben 34 kg-os „c"-rendszerűre cseréltek. 1956-ban Környe és a bokodi erőműi leágazás között 48 kg/folyóméter súlyú sínekkel erősítették meg a pályát. Ezzel ki is fulladt a rekonstrukciós kedv, a vonatok ma is az 1937-ben telepített vágányokon zötykölődnek Bokodtól Kisbérig. Zötykölődnek, de meddig? Mert az idő nem szalad tova nyomtalanul, mint azt a számtalan lassújel is bizonyítja.

Környe és Kisbér között már hosszú ideje csak toldozásra-foldozásra futja, a fenntartás nem más, mint susztermunka — rögzíti a lesújtó tényeket *Németh István* főpályamester. — Ehhez a felépítményi típushoz már nem gyártanak alkatrészeket, kapcsolószereket, bontásból tudunk szerezni, hol Pécsről, hol Szegedről. Nagyobb baj, hogy ma már a normális fenntartás is veszélybe került. Szákszend és Ete után Császáron is megszüntették a szolgálatot, mi több, Dad megálló-rakodóhellyé való visszaminősítése is szerepel a rövid távú tervekben. Ezzel a szóban forgó szakasz egész nyíltvonali szerepet kap. Az utasítás pedig előírja, hogy eme nyílt vonalon egy időben csak egy vonat tartózkodhat, beleértve a pft.-meneteket is.

A személyvonatok eloszlása a mi szempontunkból olyan kedvezőtlen, hogy a ki- és bevonulást is figyelembe véve, naponta legfeljebb két órát dolgozhatnánk a pályán. Hiába tudnánk félreállni, „bezárkózni", akár Császáron, akár Dadon, az utasítás ezt nem engedi. Itt nem úgy van, mint a fővonalakon, hogy a sínek mellett ott húzódik a közút, legfeljebb kimegyünk autóbusszal, teherautóval. E szakasz munkahelyeit csak tehervágány-gépkocsival lehet megközelíteni. A fenntartás ilyen körülmények között teljességgel lehetetlenné válik.

— Miként érintené a kisbéri péeftét az esetleges vonalmegszüntetés?

— Nem csupán ez az egyetlen vonalunk, a miénk a kisbér—komáromi és a tatabánya—oroszlányi szakasz is, munka tehát továbbra is akadna. *Az viszont furcsán festene, ha mondjuk Környére vagy Oroszlányba Komáromon át kellene kivonulnunk.* Tény, hogy a forgalom össze sem hasonlítható az elmúlt évekével. A teherszállítás gyakorlatilag megszűnt, a megyeszékhely iparának leépülésével tizedére csökkent a személyforgalom. Vége azoknak az időknek, amikor Császáron megtelt, visszafelé Császáron kiürült a vonat. A „profit" mindebből annyi, hogy a forgalom elsorvadása óta lelassult a pálya rohamos avulása. Így is sok helyen kellett 20 km/órás lassújelet elrendelni. *Én azért úgy gondolom, talán mégsem szűnik meg a kisbéri vonal, különben miért áldoznának drága pénzeket fénysorompókra, az eddig csak „kereszttel" fedezett útátjárókban.*

— Az oroszlányi vonal hosszú évek visszaköszönő problémája...

— Csak részben, mivel Környe—Oroszlány között saját erőből elvégeztük a rekonstrukciót. A hegesztett síneken most már nyolcvannal mehetnek a személyvonatok. A Tatabánya—Környe közötti nyolc kilométeres szakasz viszont nagyon rossz állapotban van, helyenként még a negyven kilométeres sebesség is soknak tűnhet. Az ágyazatrostálást itt is elvégezték a felépítménycsere azonban már pénz, mégpedig nagyon sok pénz kérdése...

(Thorday)

NOSZTALGIA

Nem egyedül vagyok, aki szívesen visszaemlékezik hosszú vasúti szolgálatunk idejére, amikor még lábbal lendítették előre a pályakocsit, nem kaptak akkor még meleg ételt munka közben, hanem szalonnán éltek pályamunkásaink. Nem 12/24 fordulóban, hanem 24/24 órás fordulóban váltottuk egymást, váltókezelők, kocsirendezők és forgalmi szolgálattevők. Az állomásfőnök nem a harmadik községből járt szolgálatba, hanem éjt nappallá téve a helyszínen kellett tartózkodnia.

A magyar vasút 125 éves jubileumi éve alkalmával, már távol a pálya szélétől, arra a vasútra gondolok, melynek alkalmazottait az ország második hadseregének becézték, akik nem ismertük a sztrájkot, ellenben gyakran meg kellett ismételni a szakvizsgát, s az orvosi vizsgálaton is át kellett esni, még pedig nem is akárhogy.

A vasúti fuvarozás mindaddig rentábilis volt, míg a Volán be nem lépett gépkocsijaival a fuvarozásba, jobb lehetőséget biztosítva a háztól házig szállítás megvalósításába. A megmaradt teherszállítás bevétele nem tudta ellensúlyozni a modernizálást követő nagy befektetést.

Hasonló helyzet alakult ki a személyszállításnál, ahol az egyre gyarapodó gépkocsikkal, autóbuszokkal közelebb ment a jármű az utazni szándékozókhoz, a városok központjából felvéve és leadva az utasokat. Emellett gyakrabb járatot létesíthetett az autóbusz, igaz, ugyan átlag csak 50 utas elfuvarozásával, messze elmaradva a tömegszállítástól.

Az átalakulás sem hozta meg a javulást a közlekedésben, a magas költségek, az elavult technika és nem utolsósorban a pályák elhasználódása miatt. A vasút lelassult a rossz állapotú pályák miatt. Ma már a Volán sem bírja fedezni a kiadásait. Mindehhez hozzájárul, hogy a közutakon való tömeges gépkocsi-közlekedés erősen szennyezi a levegőt, a kamionok meg napokat állnak a határállomásokon.

Mielőbb új koncepcióra van szükség. Mi, nyugdíjasok azt sem értjük, hogy a sok vasutas-szakszervezet miért nem fog össze. Egy érdekképviseleti szerv erősebb és hatékonyabb, mint a sok kicsi, mert hiába van mozdony, ha nincs utas, nincs aki a váltót állítsa.

A mai vasút sajnos már nem második hadsereg, hanem lassan az utolsó lesz. Nagy kár!

Bálint István

Felvétel

Budapest-Nyugati pályaudvar állomásfőnökség felvételt hirdet — MÁV-on belüli áthelyezéssel — takarító munkakörbe. Érdeklődni lehet: a 01/49-60 vagy a 01/42-01-es üzemi telefonszámokon.

Olvasóink figyelmébe!

Közöljük olvasóinkkal, hogy az 1994. évi Magyar Vasutas előfizetési csekkeit és a megrendelőket lapunk karácsonyi számával küldjük el a megrendelőinknek.

A lap egyévi előfizetési díja 264 Ft, fél évre 132 forint.

Megjelent a Munkabiztonság

Új lappal gazdagodott a magyar sajtó. Jó érzés mindannyiunknak — de elsősorban azok számára, akik hiányoltak egy munkavédelmi szaklapot —, hogy *Munkabiztonság* címmel kezünkbe vehetjük a folyóirat első számát. A Népszava Kiadó bocsátotta szárnyra a szakfolyóiratot. A kiadvány a gyakorló munkavédelmi szakemberekneK, gazdasági vezetőknek tud eligazítást nyújtani, elsősorban szakinformációkkal, munkavédelmi tanácsadással, amivel munkájuk szakmai értékét jobbá tehetik. A 8 oldalas szakfolyóiratot negyedévenként adják ki.

A Népszava Könyv Kft. olyan időben vállalkozott a folyóirat kiadására, amikor a munkavédelem területén sok munkabiztonságot sértő probléma merül fel.

A VSz tagjai és tisztségviselői nap, mint nap szembesülnek kedvezőtlen munkakörülményekkel, munkabiztonságot sértő mulasztásokkal.

A munkavédelmi helyzet javításához nyújthatnak segítséget a folyóiratban megjelenő cikkek. A felelős kiadó ígéri, hogy nem kíván egyetlen szerv szócsöve lenni. Céljuk az, hogy tanácsokat adjanak, módszereket, megoldásokat javasoljanak a biztonságos munkavégzés érdekében. Minden olyan információt közreadnak, amelyeket eredményesen fel lehet használni a munkabiztonság javítására teendő intézkedéseknél.

A folyóirat aktualitását erősíti az 1994. január 1-jén hatályba lépő munkavédelmi törvény, amely új jogszabályi alapját teremti meg a munkabiztonsági körülményeknek. Ez a törvény lezárt egy bizonytalan átmeneti időszakot. Van tehát törvény, amely a hazai jogrendszerben önálló törvényként jelenik meg, nem más törvény részeként.

Mindezeket figyelembevéve ajánljuk szakszervezetünk minden választott szervének, hogy rendeljék meg a Munkabiztonság című szakfolyóiratot, amely hasznos útmutatásul szolgálhat munkabiztonsági kérdésekben.

Cím: Népszava Könyv Kft. 1443 Budapest, 70. Pf. 110. A folyóirat ára: 150 Ft.

Pásku Jenő

A magántanítvány

A Budapestről Kesztelyre közlekedő személyvonaton megszokott dolog a zsúfoltság. A kalauz rendszerint „lyukasztómelegedésig" dolgozik, ami nem is csoda, hiszen a szerelvény sok helyen megáll, s csaknem minden állomáson szállnak fel újabb és újabb utasok. Fonyódon némiképp ritkul a tömeg, s megjelenik egy jól öltözött, fiatal lány. Hosszú barna haja szabadon ráomlik nyakára, ujjain köves gyűrűk sziporkáznak. Hófehér bőr, ápolt külső, parfümillat. Ránézésre nem lehet több 15 évesnél, mégis, kora ellenére, valami szokatlan magabiztosság csillog a szemében. Nem is gondolná az ember, hogy hiányzik a diákigazolványa, pedig ez az okmány alapvető feltétele lenne a kedvezményes utazásnak.

— *Sajnos nincs pénzem* — panaszolja vállát vonogatva, miután felmerül a büntetés lehetősége. Világosan látszik, hogy nem tudná megjátszani a minduntalan pánikba eső, magát gyakran elsíró leányka szerepét.

— *Úgy látom, túl hosszú volt a nyári szünet. A túl laza élet szórakozottá teszi az embert* — dörmög a jegyvizsgáló.

— Nekem nem volt vakációm — válaszol a kislány.

— *Talán csak nem dolgozol?*

— Magántanítvány vagyok. A tanárok járnak hozzám órát adni. Nincsenek osztálytársaim, nincs be- és kicsengetés, és természeteen olyan sincs, hogy „nyári" vagy „tavaszi" szünet.

— *Biztosan nagy emberek a szüleid ...*

— Á, ők már rég elváltak. Most éppen anyuhoz utazom néhány napra. Apu üzletember, minden perce foglalt.

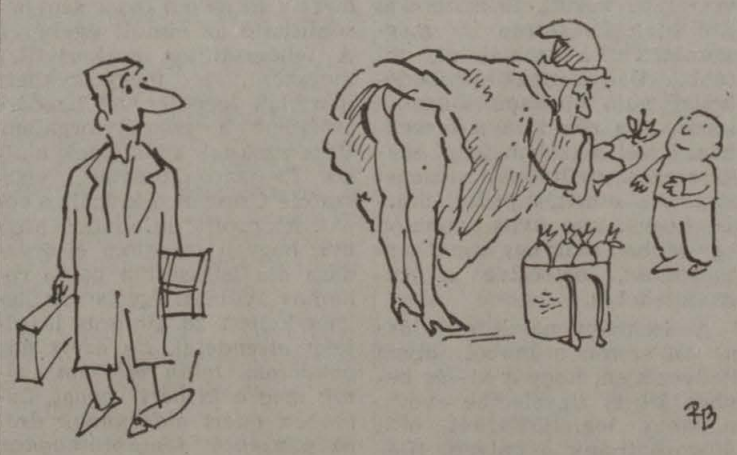
— *Ha mindez így van, végképp nem értem, miért nincs egy filléred sem. Talán nem kapsz zsebpénzt?*

— Dehogynem, de hát az mindig elmegy. Az erre a hétre járó ötezresemet már tegnap este elszórakoztam a srácokkal. Én mindennap reggel fél ötig a diszkóban vagyok. Ez az életem ...

— *És mi lenne, ha egyszer lekésnéd a vonatot?* — hangzik a ravasz kérdés. Szerencsére a kislány nem elég rafinált ahhoz, hogy észrevegye a rejtett szándékot, s a „nyúl" kiugrik a bokorból.

— Hát taxival! — nevet jóízűen. — Nemegyszer előfordult már, de apu azt mondta, nem baj. Igaz, ugyan, hogy hétezerbe kerül, de erre mindig adnak pénzt.

Nagy Tibor



Lebukott a Mikulás

(Rák Béla rajza)

Csatlakozás helyett csalatkozás

Jó tanácsként mondom: akinek reggel, mondjuk fél hétkor akad dolga Esztergomban, az Tatabányáról induljon el már előző nap este, mert a MÁV nem biztosítja a hajnali átszállás lehetőségét! Pedig a menetrend jelzi, hogy a gyorsvonatként közlekedő postavonat 3.25-kor érkezik Komáromba, ahol már várja a 3.31-kor induló esztergomi személy. És ugyan miért ne hinne az ember a menetrendnek, amikor az F. 2-es forgalmi utasítás szerint ez *„... a vasútüzemi munka szervezésének alapja és általános terve"*. Na de, ha egyszer a vasút maga sem vállalja munkaszervezésének alapját és általános tervét ...

Én ugyan már Tatabányán elkezdtem aggódni, amikor a posta húsz perc késéssel „billeget" ki az állomásból. Ám a jegyvizsgáló megnyugtatott: megvár bennünket az esztergomi, ha mégsem, akkor „szögelünk" Füzitőn. A többit kitalálhatják: Füzitőn nem „szögeltünk", Komáromban pedig csak hűlt helyét leltem az esztergomi személynek, hanem annak ellenére, hogy az F. 2-es utasítás értelmében *„... személyszállító vonatra 20 percig köteles várni a menetrend szerinti indulási időtől számítva."* A személyszállításra is bevezetett postavonat ezen a napon (november 19-én) 3.46-kor érkezett Komáromba, a kötelező várakozási időből tehát volt még hátra öt perc. A külsős forgalmi szolgálattevő a jelek szerint azzal sincs tisztában, mennyit kell várnia a csatlakozó vonatnak, de azért védi a mundér becsületét a „civil" előtt, ameddig az védhető. Végül azt tanácsolja, írjak be a panaszkönyvbe. Teljesen fölösleges — jegyzi meg egy másik vasutas —, mert úgysem lesz ebből senkinek semmi baja. Vagyis az utas legközelebb majd kétszer is meggondolja, amíg vonatra száll.

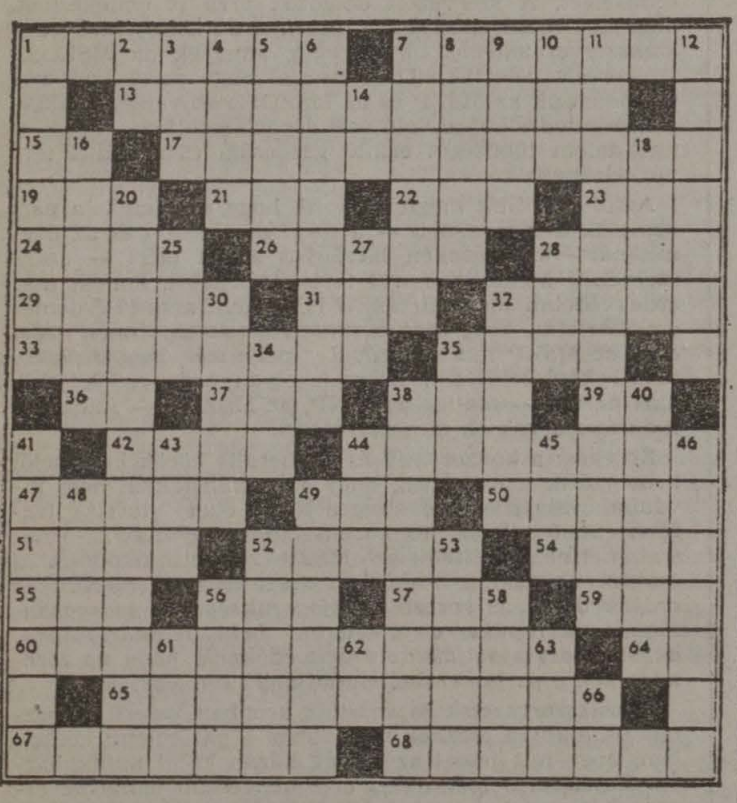
Igaza van a „kollégának". Potyára keltem föl háromnegyed kettőkor, lekésették velem a csatlakozást, a következő két órára egy koszos váróterembe kényszerülök. Lehet, hogy Esztergomban a következő vonatnál a kutya sem vár, pocsékba megy az egész napom, ráadásul még a tintát is pazaroljam? Hiszen magyarul megmondták: *úgysem lesz senkinek semmi baja ...*

T. Z.

Véradók kitüntetése

Érd város Vöröskereszt-szervezete, november 26-án köszöntötte és ünnepélyes külsőségek között emléklapot adományozott 27 többszörös véradójának. Az elismerésben részesültek között volt *Pék Károly*, a Vasutasok Szakszervezete távközlő, erősáramú és biztosítóberendezési szakág helyettes vezetője, az országos villamos tagozat vezetője, őt külön is köszöntötték 50. születésnapja alkalmából, s az emléklapon kívül tárgyi jutalomban részesítették.

Ne érdeklődj az ősök iránt



Vízszintes 1. A homok asszonya írója. 7. Egylovas bérkocsi. 13. Repülő kerülhet bele. 15. Anni futuri röv. **17. Egy földrajzi név.** 19. Ilyen fal is van. 21. Szőttes darab! 22. Lengyel égitársaság. 23. Férfi fehérnemű. 24. Álapot, francia szóval. 26. Zala megyei helység. 28. Éter és alkohol gyöke. 29. Mondabeli frigiai király. 31. Heves megyei község. 32. Nem amoda. 33. Nem profik. 35. ... Leon, volt francia politikus. 36. Az ezüst vegyjele. 37. Karel Capek regénye. 38. Prüdéria kezdete. 39. Szintén. 42. Földdarab névelővel. 44. Puhatestűek törzse. 47. Vissza: a nyíregyháziak kirándulóhelye. 49. ... mail. 50. Népcsoport Oroszországban (ék. hiány.). 51. Orrocska. 52. Vadócba rózsát ... (Mécs László). 54. Főnök, vezető. 55. Hangtalan tülök. 56. Magyar, belga, portugál autójelzés. 57. A vonat útja. 59. Szenvedés. 60. Megokolva, megerősítve. 64. Numero röv. 65. Alapos változást akar. 67. Mesealak. 68. Hajat hullámosít.

Függőleges: 1. Egyházi átok. 2. Igekötő. 3. Spion. 4. Néhai török nyelvű nép Ázsiában. 5. Virslire is mondhatjuk. 6. Orvosi műszer. 7. Les figyel. 8. Bongó keverék. 9. Tár. 10. Francia, belga, német autójelzés. 11. Törvényesen elismertek. 12. Sarok. 14. Vulgáris kezdet. 16. Mohamed próféta leánya. 18. Idegen férfinév. 20. Tananarivóban lakik. 25. Hajó része. 27. Kerti növény. 28. Futómadár. 30. Ma már nincsenek ilyen lovak. 32. Néha a zajra is mondhatjuk. 34. Futballista igéje. 35. Hangtalanul borul. 38. Tisza menti község Hevesben. 40. Régi olasz vízjáték alakja. 41. Az USA egyik állama. 43. Francia király. 44. Kérdőszó. 45. U. Á. K. 46. Vissza: ritka női név. 48. Madarak testét fedi. 49. Dél-amerikai lámafajta. 52. Fordított tehénnév. 53. Rovarok páncélja. 56. Legendás futballkapus. 58. Novi Sad egynemű betűi. 61. Somogy megyei város. 62. Szamárium vegyjele. 63. Lamartine verse. 66. Rangjelzés.

Beküldendő: annak az országnak a neve, amelyikben a vízszintes 17. található.

Beküldési határidő: december 30.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Libanon.

Könyvutalványt nyertek: Dancsi Lajos Budapest, Fehérvári út 113. 1119; **Miskolci Gáborné** Budapest, Borsó u. 38. 1173; **Horváth Balázsné** Budapest, Cirok u. 7. 1026; **Láng Sándor,** Halásztelek, Csatár Gy. u. 11. 2314; **Kiss László** Budapest, Rákóczi út 13. 1088.

Kedvezmény az olvasóknak

Kiadónk könyve az ön kedvenceiről szól.

Tájékoztat a hazai és külföldi könnyűzenei élet tudnivalóiról, érdekességeiről, aktualitásáról.

Szócikkeit kedvenceinek fotói illusztrálják.

A könyv átöleli a rock elmúlt egyharmad századának történetét és legendás szereplőit.

Azoknak az olvasóknak, akik e hirdetésünket a kiadó címére beküldik, a kiadó kedvezménnyel postai utánvéttel a könyvet elküldi.

Így ön 930 forint helyett 830 forintért juthat hozzá a Rockzenei Kézikönyv I. kötetéhez. Címünk: Berta Kiadó Budapest, Lónyay u. 58. II/4. 1093.

Lakáscsere

Elcserélném VIII. kerületi, 30 négyzetméteres központi fűtéses, telefonos MÁV-lakásomat nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet: a 11-30/138-as telefonszámon.

Elcserélném olcsó bérű, világos 22 négyzetméteres alapterületű zuglói (1 szoba, konyha, WC) önkormányzati lakásomat nagyobbra, lehetőleg a VI., VII., kerületi lakásra, más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: hétköznap: 8—16 óráig a 122-8645-ös városi vagy a 35-47-es üzemi telefonszámon, Zsirai Zsuzsannánál.

Elcserélném a Kerepesi út 1. IV. emeleti 84 négyzetméteres, kétszobás, komfortos, gázfűtéses lakásomat Gárdony, Agárd, Velence esetleg a XVII. kerületben lévő másfél szobás lakásra. (Csak vasutassal.) Érdeklődni lehet: a 114-4264-es telefonszámon.

Eladó Püspökladányban, a város központjában 1277 négyzetméteres telken, 90 négyzetméteres családi ház. (Kettő szoba, komfortos, hőtárolós villanyfűtés plusz vegyes tüzelésű cserépkályha) melléképülettel. A kertben termő gyümölcsfák, szőlő. Érdeklődni lehet munkanapokon: 8—16.30 óráig 01-1977 132 mellék vagy a 269-7743-as városi telefonszámokon.

Elcserélném tápiószelei, 100 négyzetméteres szolgálati lakásomat egy 2 szoba, konyhás, 67 négyzetméter körüli ugyanilyen szolgálati lakásra. (Csak végrehajtószolgálatnál dolgozó vasutassal.) Jászberény és Hatvan környékére. Érdeklődni lehet: személyesen vagy levélben: Faragó István, 2766 Tápiószele, Rákóczi út 56. I/1. (MÁV-állomás.)

Elcserélném 47 négyzetméteres 2 szoba, összkomfortos MÁV-lakásomat 1 szoba komfortos (lehetőleg gázfűtéses) lakásra (önkormányzati is lehet), MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Nyíri Ildikó, Budapest, Bulcsú u. 4. fszt. 5. 1062.

Elcserélném kettő szoba, fürdőszoba, összkomfortos tiszafüredi szolgálati lakásomat, hasonló szolgálati lakásra Füzesabony, Eger, Kál-Kápolna vagy környékére. Érdeklődni lehet: 03-19-30 vagy 03-18-86-os üzemi telefonszámokon.

Eladó Budapesttől 70 kilométerre Tápiószelén 3 szobás családi ház vagy elcserélhető budapesti lakásra. (Ipari áram, zárt kert, gáz, telefon befizetve.) Érdeklődni lehet: 8—16 óráig a 19-77/313-as üzemi telefonszámon. Este a 121-4719-es városi telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII., Szigony utcai 2 szoba összkomfortos, telefonos önkormányzati lakásomat, nagyobb önkormányzati lakásra (külső kerület vagy Pest környéke előnyben). Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Eladom ceglédi 50 négyzetméteres 2 szoba összkomfortos öröklakásomat. Érdeklődni lehet: a 14-37-es üzemi vagy a 134-2771-es városi telefonszámon.

Helyesbítés

Lapunk, november 19-én megjelent számának 6. oldalán közölt *„Történelmi jelentőségű átkelőhely"* című cikk negyedik bekezdésének első mondatában sorkimaradás miatt hiba csúszott. A szöveg helyesen a következő: „okleveleinkben Komárom várát és révét először első királyunk említi, akitől a katonai közlekedési gócpont közigazgatási feladatokat is kapott ..."

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 142-0551, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6606. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

ÁRA: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVII. ÉVFOLYAM, 23–24. SZÁM A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1993. DECEMBER 20.

NAGY SÁNDOR LEVELE A POLITIKAI PÁRTOKNAK

A parlamenti választások sikeréért

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége felelősséget érez az 1994-es parlamenti választások sikeréért.

Ez az ország jelenlegi helyzetében — gazdasági, szociális és politikai közállapotait tekintve — felfogásunk szerint mindenekelőtt azt jelenti, hogy el kell érni: minél többen menjenek el szavazni és minél többen tudatos választás eredményeként adják le voksukat. Mindemellett az MSZOSZ, mint az ország legnagyobb társadalmi szervezete érdekelt abban, hogy az 1994-ben megválasztott parlamentben létrejöjjön az ország valóságos politikai tagoltságának megfelelő politikai egyensúly, hogy ne, vagy minél kisebb teret kapjanak a szélsőségek, hogy megfelelő legyen a parlament szociális érzékenysége, hogy a választások eredményeként létrejövő kormány valódi, az ország polgárait széles körben megnyerni képes gazdasági és társadalompolitikai alternatívát kínáljon.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége a realitásokat mérlegelve úgy ítéli meg, hogy az 1994-es választások és a nyomában kialakuló politikai-hatalmi szerkezet minőségének, milyenségének legfőbb tétje, hogy sikerül-e megállítani az ország gazdasági-szociális leszakadását. Sikerül-e belátható időn belül stabilizálni a gazdaságot, választ adni a nyomasztó szociális gondokra, vagy a fejlett Európa átlagához történő gazdasági-szociális felzárkózásnak hosszú időre még az esélyei is szertefoszlanak.

Ebből következően nem számolunk reálisan a jelenlegi helyzet gyökeres megváltoztatásával, a szociális feszültségek rövid időn belül történő, közmegelégedést kiváltó megoldásával. Ennek ugyanis csak a gazdasági helyzet javulásával teremthetők meg a feltételei. Mindemellett az MSZOSZ úgy ítéli meg, hogy alkalmasan megválasztott gazdaságpolitikával, a gazdaság szereplői közötti rendszeres és érdemi párbeszéddel, az érdekegyeztetés szerepének, súlyának növelésével, a „szociális tényező" érdemi figyelembevételével van lehetőség a gazdasági hanyatlás megállítására, a legsúlyosabb szociális gondok mérséklésére.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége érdekelt abban, hogy Magyarországon:

— teljeskörűen kiépüljenek és megerősödjenek a többpárti parlamenti demokrácia jogi, intézményi, szervezeti keretei, hogy
— ne kapjanak teret a politikai, világnézeti szélsőségek, hogy
— a társadalom által kontrollálhatók legyenek a legfontosabb gazdasági, társadalmi folyamatok, hogy
— alapvető szociális megfontolásokat sem nélkülöző piacgazdaság legyen, hogy
— a tulajdonviszonyok átalakulása mindenekelőtt a gazdasági célszerűség és a szociális minimumok figyelembevételével történjen, hogy
— nagyobb figyelmet szenteljen a politika és a gazdaságpolitika a munkavállalók, a bérből és fizetésből élők, a nyugdíjasok helyzetének, hogy
— mérséklődjenek azok az irreális vagyoni, jövedelmi különbségek, amelyek a magyar társadalom végzetes kettészakadásával fenyegetnek, hogy
— javuljon a lakóhelyi, munkahelyi környezet minősége, hogy
— ne romoljanak a vagyoni, jövedelmi viszonyok erőteljes polarizálódása miatt a társadalmi mobilitás feltételei, mérséklődjenek a fiatalok továbbtanulásával, pályaválasztásával összefüggő esélykülönbségek.

A fentiekben nagyon tömören és szükségképpen általánosan körvonalazott törekvések alapján, és mások részéről történő tiszteletben tartása mellett a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége — bár tisztában van azzal, hogy erre az elmúlt években igencsak különböző volt az egyes pártok hajlandósága, mint ahogy a munkavállalókat érintő kérdésekben kifejtett magatartása is — kész párbeszédet folytatni az ország demokratikus, szélsőségektől mentes politikát folytató pártjaival, politikai erőivel annak érdekében, hogy képet kapjon az 1994-es parlamenti választások szereplőinek egyes, a munkavállalókat alapvetően érintő kérdésekben elfoglalt álláspontjáról, illetve jövőbeni együttműködési készségéről.

E tájékozódás célja kettős: az MSZOSZ és tagszervezetei, illetve platformjai nem kívánnak közömbösek maradni az 1994-es választások kimenetelét illetően, mindemellett feltett szándékuk, hogy a választások után megalakuló új kormánnyal kiegyensúlyozott kapcsolatra törekedjenek, függetlenül annak politikai színezetétől. Mindez pedig azért is fontos, mert az MSZOSZ a választásokat követően kezdeményezni kívánja egy átfogó gazdasági-szociális megállapodás kimunkálását és elfogadását, mint ami alapvető és továbbra sem nélkülözhető feltétele a szociális béke megőrzésének.

Az előzőekben vázolt törekvéseink megalapozása érdekében azzal a kéréssel fordulunk a párthoz, hogy;

— Tegyék lehetővé a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének, hogy betekinthessen a jelenleg rendelkezésre álló — akár még nem végleges, munkaanyagként szolgáló — programtervezetükbe, vagy programjuk egy-egy fontosabbnak tekintett fejezetébe, ennek érdekében szíveskedjenek azt címünkre elküldeni.

— Mindemellett azt kérjük, hogy az alábbiakban megfogalmazott kérdéseinkre foglalják össze röviden legfontosabbnak tartott nézeteiket az önök által célszerűnek tartott formában és terjedelemben. (A néhány mondatos választól az adott ponthoz kapcsolódva kidolgozott — rendelkezésre álló — részanyag, dokumentum megküldéséig terjedően bármilyen változatot köszönettel veszünk.)

1. Az önök pártjának gazdaságpolitikai programja milyen feltételek mellett és milyen időtávon belül lát lehetőséget az évek óta tartó gazdasági hanyatlás megállítására?

2. Milyen elgondolásaik vannak a foglalkoztatási helyzet javítására, a munkanélküliség mérséklésére?

3. Milyen feltételek mellett és mikorra látják realitását annak, hogy a reálbérek, reálkeresetek csökkenése megáll. Hogyan látják a reáljövedelmek — munkajövedelmeken és vállalkozói jövedelmeken kívüli — alkotóelemeinek alakulását, mindenek előtt a nyugdíjak, szociális juttatások, ellátások reálértéke további csökkenése megállításának esélyeit?

4. Milyen pontokon és milyen mértékben változtatnának a privatizáció jelenlegi filozófiáján és gyakorlatán? Mi az álláspontjuk a privatizációs folyamat nagyobb nyilvánosságáról, a reprezentatív szakszervezetek ágazati

(Folytatás a 2. oldalon)

Részvétnyilvánítás

Antall József miniszterelnök elhunyta alkalmából

Boross Péter úr
ügyvezető miniszterelnök
Budapest

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Engedje meg, hogy a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége nevében ezúton fejezzem ki mély együttérzésünket és részvételünket Antall József miniszterelnök tragikus halála miatt. Az MSZOSZ Antall József személyében a kormánnyal fennálló viták, konfliktusok ellenére a széles látókörű, nagy műveltségű politikust, az új magyar demokrácia, a békés politikai átmenet elkötelezett hívét tisztelte. Halála súlyos veszteség a magyar nemzet, minden magyar állampolgár számára.

Egyúttal szeretné kifejezésre juttatni, hogy az ország legnagyobb szakszervezete alapvetően érdekelt abban, hogy a kormányt ért súlyos veszteség ellenére megmaradjon az ország politikai stabilitása és nyugodt, alkotmányos keretek között kerüljön sor 1994 tavaszán a parlamenti választásokra. Az MSZOSZ a kormányzati és a parlamenti munka folyamatossága érdekében együttműködésre törekszik az ügyvezető kormánnyal és a maga eszközeivel kész közreműködni a fenti célok elérésében.

Budapest, 1993. december 13.

Tisztelettel és őszinte együttérzéssel

Nagy Sándor
elnök

★

Dr. Boross Péter úr
ügyvezető miniszterelnök
Budapest

Tisztelt Ügyvezető Miniszterelnök Úr!

Megrendüléssel fogadtuk dr. Antall József miniszterelnök úr halálának hírét, amellyel a magyar politikai életet az ország felemelkedésének nehéz korszakában súlyos veszteség érte.

Az a küzdelem, amit miniszterelnök úr az ország sorsa iránti felelősségtől vezérelve betegségével szemben éveken keresztül vívott, valamennyiünk számára példát mutat.

Kérem engedje meg, hogy a Vasutasok Szakszervezete tagsága nevében őszinte részvétünket és együttérzésünket fejezzük ki a kormány és dr. Antall József miniszterelnök úr családjának.

Bízunk benne, hogy ügyvezető miniszterelnök úr és a kormány tagjai a tragédia ellenére, reájuk háruló felelősségük tudatában dr. Antall József szellemiségében végzik feladataikat, gondoskodnak az ország további sorsáról.

Budapest, 1993. december 13.

Tisztelettel:
Papp Pál
elnök

(Jurkicvicz Tibor fotómontázsa)

Együttműködés

Veszélyes áruk, különleges szállítmányok vasúti fuvarozása, esetleges katasztrófák megelőzése, illetve bekövetkezése esetén annak elhárítása megköveteli, hogy az ebben érdekelt vasúti és polgári védelmi szervek munkájukat szorosabbra fűzve összehangoltabbá tegyék. Egymást rendszeresen tájékoztassák, segítsék A célok megvalósítása érdekében a szegedi üzletvezetőség és a területéhez tartozó Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megyei polgári védelmi parancsnokságok vezetői december 9-én Szegeden együttműködési megállapodást írtak alá. Az üzletvezetőség részéről az együttműködést tanúsító okmányt *Ábrahám Lajos* igazgatóhelyettes írta alá.

Az együttműködés széles területet ölel fel. Fokozott figyelmet kap a veszélyes áruk fuvarozása, elsősorban a paksi vonaté. Jelentős mennyiségű azon vasúti tartálykocsik száma is, melyek különféle szénhidrogén származékokkal rakottak. A veszélyes áruk szállítása szükségessé tette, hogy a vasúti csomópontokon külön katasztrófatervet készítsenek, amelyet elküldtek a Békéscsaba szekhelyű vasúti vegyi elharító kirendeltségnek is. Ők végzik a veszélyes áruk ellenőrizetlen szabadba jutása esetén az elhárítást, a mentést.

A békéscsabaiak felszereltsége között különféle polgári vedelmi műszerek is megtalálhatók. A veszélyes áruk fuvarozására jellemző, hogy egyedül Szeged—Rendező pályaudvaron egy hónap alatt több, mint ezer ilyen kocsi fordult meg. Csongrád és Bács-Kiskun megyék vasútvonalain új veszélyhelyzet jelent meg a Ro-La vonatok közlekedésével, ami főleg a vasúti-közúti szállítás összekapcsolódásából adódik. Ugyancsak veszélyhelyzetet jelentenek a közúti-vasúti kereszteződések. A közelmúltban például Szegeden vonat és kamion ütközésénél a kamion szállítmánya került az úttestre. Itt a polgári védelem segített az anyag összetételének megállapításában.

Gellért József

Nagy Sándor levele a politikai pártoknak

(Folytatás az 1. oldalról)

privatizációs bizottságokba történő bevonásáról? El tudják-e képzelni, hogy a még állami (vagy többségi állami) tulajdonban lévő vállalatoknál a szociális-jóléti intézmények dolgozói tulajdonba kerüljenek?

5 Látják-e szükségét, illetve lehetőségét az adó-, járulék- és jövedelemelosztási rendszer átfogó reformjának, a költségvetés alacsonyabb jövedelem központosítás és újraelosztás mellett történő átalakításának? Ha igen, e téren melyek az önök pártjának prioritásai? Van-e elgondolásuk a fekete gazdaság további térhódításának megakadályozására?

6 Mi az álláspontjuk a külön-külön törvények útján szabályozott egészség- és nyugdíjbiztosítási stratégia kérdéseiről? Milyen döntéseket és milyen időtávon belül tartanak fontosnak meghozni a társadalombiztosítás működőképessége érdekében? Támogatják-e a társadalombiztosítási önkormányzatoknak az állami garancia tartalmával és mértékével összhangban álló önállóságát, az ezzel összhangban álló jogi szabályozás pontosítását?

7 Melyek az önök által képviselt legfontosabb elvelk, törekvések az oktatást, szakképzést tekintve?

8 Milyen jelentőséget tulajdonítanak a munkavédelem, a foglalkozásegészségügy kérdéseinek? Konkrétan milyen lépéseket tennének a helyzet romlásának megakadályozása érdekében?

9 Melyek az önök prioritásai a környezetvédelem, környezetgazdálkodás, környezeti kultúra terén?

10 Hogyan vélekednek az érdekegyeztetés jelenlegi helyzetéről, intézményi, jogi feltételeiről? Látnak-e arra lehetőséget, hogy az érdekegyeztetés jobb információs hátterének megteremtése, a megállapodások szakmai megalapozása, az ehhez szükséges feltételek megteremtése érdekében a költségvetés pénzügyileg is támogassa az érdekegyeztetés hatékonyságát?

11 Van-e az önök pártjának szakszervezet-politikája, ha igen, mi annak a lényege? Hogyan vélekednek a jelenlegi szakszervezeti „helyzetről", beleértve a tagoltság jelenlegi mértékét is? Támogatnák-e hogy a szakszervezetek az általuk használt néhány ingatlant (irodaépület, szakszervezeti intézményt stb.), amelyet bizonyíthatóan szakszervezeti pénzekből építettek, de jelenleg állami tulajdonban vannak — tulajdonba kapják?

12 Mi az álláspontjuk a „központi hatalom" és a területi önkormányzatok viszonyáról, beleértve az erőforrások (pl. adóbevételek) megosztásának kérdését? Milyen pontokon változtatnának?

13 Melyek az önök társadalom-, illetve demokráciafelfogásának alappillérei? Milyen szerepet szánnak a parlament és az érdekképviseletek, a parlament és a civil szféra közötti párbeszédnek, intézményes kapcsolatoknak?

14 Amennyiben az önök pártja kormányzati tényező lesz az 1994-es választásokat követően, milyen viszonyt kíván kialakítani a szakszervezetekkel, ezen belül az MSZOSZ-szel? Mit gondolnak egy átfogó gazdasági szociális megállapodás lehetőségéről, illetve feltételeiről?

Tisztában vagyunk azzal, hogy az előzőekben vázolt kérdéskörök rövid terjedelemben, de mégis világosan érthető formában történő megválaszolása bizonyos munkát igényel a pártok részéről.

Kérjük, ne fogadják rossz érzéssel és fenntartásokkal levelünket. Az abban foglaltakat nem fejtörő játéknak szánjuk. Abban kérünk segítséget önöktől, hogy az ország legnagyobb szakszervezeti szövetsége — túl eddig szerzett tapasztalatain, benyomásain — jobban megismerhesse és megítélhesse az egyes pártok számunkra fontos törekvéseit. Ha lehetséges, 1994 január 20-ig kérjük válaszaikat, illetve az önök által fontosnak ítélt dokumentumokat. Amennyiben e levélben foglaltakkal kapcsolatban, vagy más kérdésekkel összefüggésben célszerűnek ítélik a személyes találkozást — akár szakértői, akár vezetői szinten — úgy készséggel állunk rendelkezésükre.

Megértésüket és együttműködésüket előre is köszönve, tisztelettel:

Nagy Sándor

TÖLTSE BE A HÍD SZEREPÉT

Kereszténydemokrata-keresztényszociális platform alakult a VSz-nél

Az MSZOSZ tagszervezetei közül elsőként a Vasutasok Szakszervezeténél december 2-án megalakult a Kereszténydemokrata-keresztényszociális platform.

A platform alakuló közgyűlésén a VSz több szervezetének képviselője jelent meg. A résztvevők meghallgatták *dr. Péter Mihálynak*, az MSZOSZ kereszténydemokrata-keresztényszociális platformja ügyvezető elnökének, a VSz alelnökének megnyitóját.

Dr. Péter Mihály beszédében vázolta a platform célkitűzéseit. Részletesen elemezte a platform nevében szereplő keresztény, demokrata, szociális fogalomrendszert. Elmondotta, hogy mit jelent a munkavállalók érdekvédelmi, érdekérvényesítési tevékenységet keresztény világnézet szellemében végezni. Hangoztatta, hogy a platform tagjainak és szervezeteinek magukévá kell tenni a keresztény felfogást. Toleráns a más világnézetekkel szemben, de minden szélsőséges megnyilvánulást, nézetet elutasít, azokkal közösséget nem vállal. A platform kiáll minden olyan társadalmi rend mellett, amely legjobban biztosítja a demokráciát, a szabadságot, az egyén önmegvalósítását, az emberi méltóságot. Ez a kereszténydemokrata gondolatiság.

A keresztényszociális gondolkodás és ennek megvalósítását szolgáló tevékenység nem mai eredetű. A keresztény vallások bibliai történeti múltjából eredeztetők, amelyek a XIX. századtól a kor társadalmi szociális feszültségeinek, problémáinak keresztényi türelemmel, békés úton történő feloldásán és megoldásán fáradozik.

A szakszervezeten belül a „másság" jogát természetesnek tekinti. A különböző platformok közötti együttműködésre helyezi a hangsúlyt. Ez az együttműködés elősegítheti a szakszervezeti egység megteremtését, az együttes fellépést a munkavállalói érdekérvényesítésben.

A Vasutasok Szakszervezete kereszténydemokrata-keresztényszociális platformjának tagja csak az lehet, aki a VSz tagja. Ez alapvető követelmény. A platform olyan szakszervezeti tagok világnézeti tömörülése, akik a keresztényszociális tanítás elvét vallják. Ezek az elvek és erre épülő munkájuk — amelyek céljaiban nem térnek el a VSz programjától — csak erősíthetik szakszervezetünk küzdelmét, amit a vasutasság érdekében folytat.

Hogy ez így legyen, ahhoz az szükséges, hogy a keresztény eszmerendszertől eltérő elvek alapján szerveződő platformok is tanúsítsanak türelmet, megértést. Ne ellenfeleket lássunk egymásban, hanem szövetségeseket, akik az azonos szervezeten belül más nézőpontból és eltérő felfogásból ítélik meg az elérendő munkavállalói érdekek megvalósítását.

Dr. Péter Mihály megnyitója után az MSZOSZ kereszténydemokrata-keresztényszociális platformjának ügyvezető titkára tájékoztatta a résztvevőket az előző nap megtartott MSZOSZ Szövetségi Tanácsának ülésén elhangzott, a platformok működését meghatározó állásfoglalásáról. Többek között hangsúlyozta, a Szövetségi Tanács a pártsemlegesség megtartása mellett a jövőre megtartandó választások iránt nem lehet közömbös, hogy hova teszi le a voksát. Ez attól is függ, hogy melyek azok a pártok, amelyek magukévá teszik a munkavállalói értékrendet. Meg tudják-e jelentetni programjukban ezeket az érdekeket.

A rosszindulatú híresztelésektől eltérőleg az MSZOSZ egyetlen egy párttal sem köt választási paktumot, de felhatalmazza a platformokat, hogy saját belátásuk szerint támogassák azokat a pártokat a választások során — s ennek érdekében kössenek megállapodásokat —, amelyek e célból megkeresik a platformok ügyvezető testületeit. Szélsőséges nézeteket valló pártokkal a megállapodás kizárt. A Szövetségi Tanács levélben keresi meg a jelentős pártokat és 14 kérdésre kér választ a választás utáni politikájukról, gazdasági programjukról, nem utolsósorban a szakszervezetek megítéléséről.

Az MSZOSZ ellenben minden befolyását és lehetőségeit latba veti annak érdekében, hogy minél többen menjenek el szavazni. Az ügyvezető titkár a közgyűlést arról is tájékoztatta, hogy az MSZOSZ-t felvették a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségébe, továbbá arról, hogy az MSZOSZ-en belüli működő platformok pénzügyi támogatást fognak kapni és működésük infrastrukturális feltételei is megoldást nyernek.

Az ügyvezető elnök és titkár beszédét a résztvevők nagy figyelemmel és érdeklődéssel hallgatták. Többen tettek fel kérdéseket és nyilvánítottak véleményt az elhangzottakról és javaslatokkal is éltek a platform jövőbeni eredményes működése érdekében.

Péter Mihály megnyitja a közgyűlést

A hozzászólók egyike arra kereste a választ, hogy megvalósítható-e az eltérő világnézetet valló platformok közötti együttműködés, úgy, hogy az ne vezessen széthúzáshoz a VSz-en belül.

A választ egy szegedi küldött hozzászólásában adta meg. Találó érvet hozott fel, példaként említette, hogy a kereskedelmi reklámban tilos egymás termékeinek pocskondiázása. A platformok közötti súrlódás helyett az együttműködésre kell helyezni a hangsúlyt. *Egymás „esetleges" szidalmazását meg kell előzni.*

A felszólalók mindannyian egyetértettek a vázolt célokkal, de úgy ítélték meg, hogy a célok megvalósításához minél előbb meg kell teremteni a platform kereteit, működési feltételeit, célként jelölték meg, hogy a platform töltse be a híd szerepét.

Annak érdekében, hogy a VSz kereszténydemokrata-keresztényszociális platformjának minél több elkötelezett tagja legyen az is szükséges, hogy világossá tegyék a platform vezetői, mit jelent a „keresztény baloldaliság" például a bolsevik baloldaliság fogalmával szemben.

Végül az alakuló közgyűlés egyhangúlag megválasztotta a háromtagú ideiglenes ügyvivői testületét. A testület vezető ügyvivőjévé *Végvári Károlyt*, a VSz szakértőjét választották meg.

Az ügyvivőtestület megbízást kapott a platform alapszabályának, Működési és Szervezeti Szabályzatának elkészítésére, amelynek keretében kidolgozásra kerül a platform működési rendje és szervezeti felépítése.

Pásku Jenő

Bemutatjuk a műszaki kocsiszolgálati tagozatot

Elsősorban a szakmai érdekvédelmet tekintik feladatuknak

A Vasutasok Szakszervezete szakszolgálati tagozatai közül az elsők között alakult meg a műszaki kocsiszolgálati tagozat, amely összetételében meglehetősen heterogén. Például a szolgálathoz tartoznak a kocsivizsgálók, féklakatosok, kocsivilágítási és fűtésszerelők, takarítók és még számos munkakör. Külön világot alkotnak a vasúton belül. Az elmúlt években sok sérelmet hordoztak magukban. Úgy vélekedtek, hogy szolgálatukat alulértékeli a vasút vezetése. Az első nagyobb vérveszteség t is ők szenvedték el azáltal, hogy állományuk jelentős részét a privatizáció, a magánvállalkozás felszívta.

Az előzményekről és a szakszervezeti érdekvédelmi tevékenységről, az elért eredményekről beszélgetünk *Zubály Bertalannal*, a tagozat ügyvivői testületének vezetőjével, aki „megszállottja" a vasútnak, és önzetlen tisztségviselője a VSz-nek. A harminckét éves fiatalember, mellesleg három kiskorú gyermek apja, nevelésük minden gondjával, bajával. Tizennégy éves korától tudatosan készült a vasúti pályára. A szegedi vasúti szakközépiskola elvégzése után a kocsiszolgálat dolgozója lett, ma Záhonyban a szolgálat sokat tapasztalt művezetője.

— *A MÁV Rt.-nél, ennél a szakszolgálatnál, megközelítőleg 4000-en dolgoznak.* — mondotta. — Közülük mintegy 3800 a VSz tagja. Önálló műszaki kocsiszolgálati főnökség csak Budapest-Nyugati és Déli pályaudvaron van. Az elmúlt három-négy évben a szolgálat javára több eredményt könyvelhetünk el. Például a bértarifa-besorolásnál — ha nem is mindenki megelégedésére — sikerült megfelelő helyezést elérni. Hasonló előrelépés történt a kocsivizsgálók formaruha-ellátásában is. Igaz, hogy az 1800 dolgozó közül még 800-nak az ellátása nem megoldott.

A vasútnál ismertek a kocsiszolgálat dolgozóinak mostoha munkakörülményei. *Többségük éjjel és nappal, kitéve az időjárás viszontagságainak, végzi munkáját.* Hosszabb szolgálati idő után ennek nyomai jelentkeznek a dolgozóknál. Sok köztük a reumás, légzőszervi megbetegedés. A kocsivizsgálók évek óta követelik, sorolják be őket a korkedvezményt biztosító munkakörbe. Nem a MÁV vezetőin múlott a kérdés elutasítása.

— *Ügyvivői testületünk nem mondott le arról, hogy jogosnak ítélt igényük teljesítéséért a küzdelmet abbahagyják* — folytatta. — A kedvezőtlen munkakörülmények nemcsak a kocsivizsgálókat sújtják, hanem a műhelyben dolgozókat is. A műhelyekben korszerűtlenek a a technológiák. Még mindig vannak röptetős munkahelyek. Ehhez párosul a négyműszakos munkarend. Fejlesztés az utóbbi időben alig történt. A műszaki állapot folyamatosan romlik. Ezért a szakszervezeti követeléseink középpontjában a munkafeltételek javítása áll. Erről nem lehet lemondani annak ellenére sem, hogy a MÁV Rt. pénzügyi helyzete kedvezőtlen.

A megoldásra váró problémák mellett teherként nehezednek a kocsivizsgálókra, hogy „málhás lóként" kell dolgozniuk. Mindig magukkal kell vinniük a hordtáskát, az előírt szerszámokkal, a kocsivizsgáló lámpát, s a rádiót. Évek óta harcolnak azért, hogy rendszeresítsen a MÁV kisebb súlyú, de hatékonyabb kocsivizsgáló lámpát. Érthetetlen számukra az is, hogy miért zárkóznak el a vezetők az ideiglenesen külföldi kiküldetésben lévő kocsivizsgálók kiküldetési díjának rendezésétől. Több száz főt érintő problémáról van szó. Jelenleg a kiküldetési díj óránként mindössze 12 forint. Ezt sem valutában kapják.

A műszaki kocsiszolgálati tagozat munkájának mérlege pozitív. Megtalálták helyüket a VSz szervezeti rendjében, feladatkörük nem fedi le a területi szervek tevékenységét. Érvényesül egy jól összehangolt munkamegosztás. A tagozat a gépészeti intézőbizottságon belül végzi munkáját. Elsősorban a szakmai érdekvédelmet, érdekérvényesítést tekintik fő feladatuknak. A VSz szervezeti problémáit és az ezzel járó feladatokat továbbra is a területi szervek kezelik.

— Milyen a kapcsolat a gazdasági vezetőkkel?

— A partneri kapcsolat jól alakul. A MÁV Rt.-én belül a szakági irányítás rendszerének kiteljesedése egyre inkább a jó együttműködés irányába hat. A munkaadói oldal igényli a jó együttműködést. Kikéri az ügyvivői testület véleményét a szakszolgálatot érintő kérdésekben. *Jelzéseinket nem hagyják figyelmen kívül. Az információcsere kölcsönös.*

Az elmúlt három év tapasztalatai és eredményei igazolják, hogy a VSz szervezeteinek területi és tagozati felépítése korszerű. A gépészeti intézőbizottság és ennek keretében működő tagozatok jó úton haladnak. A műszaki kocsiszolgálati tagozat ügyvivőtestületéről el lehet mondani: nagy szerepe volt abban, hogy a tagságot megtartotta és élvezik a bizalmat. Bíznak benne, hogy a most folyó szakszervezeti választásokon is megerősítik tagságukat.

P. J.

Rák Béla rajza

A szakszervezet és az üzemi tanács

Alaptalan támadások a tisztségviselők ellen

Ez év második felében a munkavállalók új típusú szerve kezdte meg működését: *az üzemi tanács.* Alapvető feladata, hogy a munkavállalók részvételi jogát biztosítsa a MÁV Rt. vezetésében. A munkavállalók részvételi joga a társadalomban érvényesülő demokrácia része, megnyilvánulása a munkahelyen. A munkavállalóknak azt a jogát juttatja kifejezésre, hogy a munkaviszonyra vonatkozó szabályok által meghatározott körben és keretek között részt vehetnek a munkáltató szerv vezetésében, a végrehajtás szervezésében és ellenőrzésében is.

Az üzemi tanácsok megválasztása óta még rövid idő telt el ahhoz, hogy tevékenységüket az egyes munkavállaló számára érzékelhető módon kifejthették volna. Ebben azonban nemcsak az idő rövidsége játszott szerepet. Sokan intéztek támadást az üzemi tanács azon tisztségviselői ellen, akik egyben szakszervezeti tisztséget is betöltenek. Ezek a kollégák megfeledkeznek arról, hogy az üzemitanács-választás jogszabályi előírás alapján egyben a szakszervezetek — úgymond — megmérettetésének eszköze is volt.

A Munka Törvénykönyve szerint a vétó emelésének joga, valamint a tisztségviselők védelmére vonatkozó előírások csak a munkáltatónál reprezentatívnak minősülő szakszervezetet, illetve tisztségviselőjét illeti meg. Az említett szempontból reprezentatívnak egyébként azt a szakszervezetet kell tekinteni, amelynek jelöltjei az üzemi tanácsválasztáson a leadott szavazatok legalább tíz százalékát megszerzik.

A kollektív szerződés megkötésére vonatkozó szakszervezeti jogosultságok feltételei szigorúbbak, mint a reprezentativitás megállapítására vonatkozó szabályok. A törvény a kollektív szerződés megkötésének jogosultságát aszerint differenciálja, hogy a munkáltatónál egy vagy több szakszervezet működik-e.

Ha a munkáltatónál egy szakszervezet működik, akkor jogosult a munkáltatóval a kollektív szerződést megkötni, ha a jelöltjei az üzemitanács-választáson a leadott szavazatok több mint felét megszerezték.

Ha a munkáltatónál több szakszervezet rendelkezik képviselettel, a kollektív szerződést valamennyi szakszervezet együttesen kötheti meg. Ennek feltétele, hogy e szakszervezetek jelöltjei az üzemitanács-választáson együttesen megszerezzék a leadott szavazatok több mint felét. Ha a szakszervezetek együttes kollektív szerződés kötése — az előbbiek szerint — nem lehetséges, a reprezentatív szakszervezetek együttesen kötik meg a kollektív szerződést, feltéve, ha e szakszervezetek jelöltjei az üzemitanács-választáson együttesen megszerezték a leadott szavazatok több mint a felét.

Ha a reprezentatív szakszervezetek együttes kollektív szerződés-kötése — az előbbiek szerint — nem lehetséges, a reprezentatív szakszervezetek együttesen kötik meg a kollektív szerződést, feltéve, ha e szervezetek jelöltjei az üzemitanács-választáson együttesen megszerezték a leadott szavazatok több mint felét.

Ha a reprezentatív szakszervezetek együttes kollektív szerződéskötése nem lehetséges, a kollektív szerződést a munkáltatóval az a szakszervezet kötheti meg, amelynek jelöltjei az üzemitanács-választáson együttesen a leadott szavazatok több mint 65%-át megszerezték.

Az üzemitanács-választások tehát eleve szakszervezeti jelöltekre épültek, a jelöltek között pedig szakszervezeti tisztségviselők is indultak, többnyire, mint ismert személyiségek nagyobb biztonsággal számíthattak a megválasztásra. Ez a várakozás igazolódott is a választásokon. A MÁV Rt.-nél — és a hozzá kapcsolódó intézményeknél — működő Vasutasok Szakszervezete jelöltjei 70 százalékos eredménnyel megnyerték az üzemitanács-választásokat. Nemcsak üzemitanács-taggá, hanem elnökké is nagy számban választották a VSz különböző szintű tisztségviselőit. Ez nemcsak nálunk történt így, hanem a cégek többségénél.

Az Üzemi Tanácsok Hírlevele 2. számában közzétett adatok szerint a HungarHotels Rt. Központi Üzemi Tanácsa 94%-ban az ottani szakszervezet tisztségviselőiből áll, elnöke pedig a szakszervezet titkára lett. A Villanyszerelőipari Vállalatnál a 13 tagú üzemi tanácsnak 11 tagja ottani szakszervezet tisztségviselőiből került ki. A Papíripari Dolgozók Szakszervezetének jelöltjei az ágazatban több mint 90%-ban kerültek az üzemi tanácsokba, a gyárak több mint felénél a szakszervezet titkára lett az üzemi tanács elnöke.

Az üzemi tanácsok ezen összetétele szinte általánosnak mondható. Ebben nincs tehát semmiféle rendellenesség, sem összeférhetetlenség, ugyanis nem ellenérdekű szervekről van szó. Az üzemi tanács és a szakszervezet nem helyettesíti, hanem kiegészíti egymást. Mindkettő működése feltételezi a másik létét. Az üzemitanács-választással legitimált, reprezentatív szakszervezet rendelkezik csak olyan jogokkal, amely kibővítheti a munkavállalók érdekében hozott üzemitanács-javaslatokat, -álláspontokat. Az eddigi tapasztalatok is azt mutatják, hogy az üzemi tanács és a szakszervezet közötti kapcsolatokat és együttműködést is célszerű egy *„együttműködési megállapodásban"* rögzíteni.

A szakszervezetekkel történő együttműködést segíti, hogy számos esetben az üzemi tanács tagjai a szakszervezeti tagok, illetve tisztségviselők közül kerülnek ki. Az előbbiekből is kitűnik, hogy az üzemi tanácstag nemcsak megtarthatja a szakszervezeti tisztségét, hanem az egyenesen kívánatos is. Az eddigi tapasztalatok értékelése során is megállapították, hogy viszonylag könnyebb helyzetben vannak azok az üzemi tanácsok, amelyek tagjai a helyi szakszervezet vezetőiből, azaz a cégen belüli érdekegyeztetésben már nagy tapasztalattal rendelkező, a vállalat „ügyeibe belelátó" dolgozókból kerülnek ki.

Sajátos helyzet jön létre, ha az adott munkahelyen a munkavállalók sztrájkba lépnek. Ezzel kapcsolatban a Munka Törvénykönyve 70. §-a a következőket tartalmazza: *„Az üzemi tanács a munkáltatónál szervezett sztrájkkal kapcsolatban pártatlan magatartásra köteles. Ennek értelmében sztrájkot nem szervezhet, illetve a sztrájkot nem támogathatja és nem akadályozhatja. Az üzemi tanács sztrájkban részt vevő tagjának megbízatása a sztrájk idejére szünetel."*

Fentiekből következik, hogy az üzemi tanács — mint testület — sztrájk esetén pártatlan magatartást köteles tanúsítani. Tagjai azonban részt vehetnek a sztrájkban, azzal a feltétellel, hogy ezen idő alatt nem vehetnek részt a tanács munkájában.

A pártatlan magatartásba természetesen belefér, hogy a tanács közvetítésével kísérletet tegyen a munkáltató és a szakszervezetek közötti kompromisszumos megoldásra. *A MÁV Rt.-nél a közelmúltban lezajlott kétórás figyelmeztető sztrájk idején az említett előírásokat minden vonatkozásban betartották.*

Az üzemi tanácsok eredményes működésének nemcsak a szakszervezetekkel, hanem a munkáltatóval való együttműködés is feltétele. A partneri viszonyt az üzemi tanács részére a Munka Törvénykönyvében megfogalmazott jogosítványai az üzemi tanács tagjait megválasztó kollektíva és az üzemi tanácstagok védettségére vonatkozó jogszabályi garanciák támasztják alá.

A munkavállalóknak és a munkáltatóknak egyaránt ahhoz fűződik érdeke, hogy a felsorolt kérdésben egyetértés alakuljon ki megszűnjenek az üzemi tanácsok tisztségviselői ellen folytatott alaptalan támadások. Erre annál is inkább szükség van, hisz az üzemi tanácsok előtt fontos feladatok állnak. E körbe tartozik a MÁV Rt. további átszervezése, egyes egységek privatizációjának előkészítése. Ezzel kapcsolatban az üzemi tanácsnak a Munka Törvénykonyve 65. §-a értelmében véleményezési jogköre van. Ez is tipikusan olyan kérdés, amely a munkáltató, az üzemi tanács és a szakszervezetek együttműködését igényli, hisz jelentősen kihat a munkáltató tevékenységére és a munkavállalók sorsára.

Ehhez szorosan kapcsolódnak a foglalkoztatási kérdések: képzés, átképzés, támogatások igénybevétele, korengedményes nyugdíjazás, amely szintén az üzemi tanács véleményezési jogkörébe tartozik. A MÁV Rt. vonatkozásában napirenden vannak ezek a kérdések, a kiszivárogtatott elképzelések azonban a munkáltató a KÜT részére a vonatkozó előterjesztést mindeddig nem tette meg, jóllehet a vonatkozó jogszabályi előírás egyértelmű.

Lényegében ugyanez a helyzet a személyügyi tervvel, illetve a személyügyi nyilvántartással kapcsolatban is. E kérdések is kapcsolódnak az előbb említett foglalkoztatási kérdéskörhöz és az üzemi tanács véleményezési jogkörébe tartozik. A munkáltatónak tehát elképzeléseit a KÜT elé kell terjesztenie, hogy a munkavállalók nevében a vezetésben való részvétel jogkörét gyakorolni tudjuk.

Dr. Péter Mihály,
a KÜT elnöke

Közlekedési fórum

A Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége november 26-án közlekedési fórumot tartott a Keleti pályaudvar ifjúsági klubjában. A meghívottak között voltak a két órás vasutas figyelmeztető sztrájkkal rokonszenvező, illetve szolidaritást vállaló Magyar Közlekedési Szakszervezetének Szövetsége tagszervezeteinek vezetői, valamint az ADU, azaz az Autóbusz-közlekedési Dolgozók Uniója képviselői.

A közlekedési fórum elsősorban szakmai jellegű volt, ezért a meghívott vendégek is szakértőkből és a téma iránt érdeklődő politikusokból álltak. Szakértőként jelen volt *Per László* úr, a KDNP, *Lukács András*, a Levegő Munkacsoport, valamint *dr. Fülöp Mária*, a Munkástanácsok Országos Szövetsége képviselője.

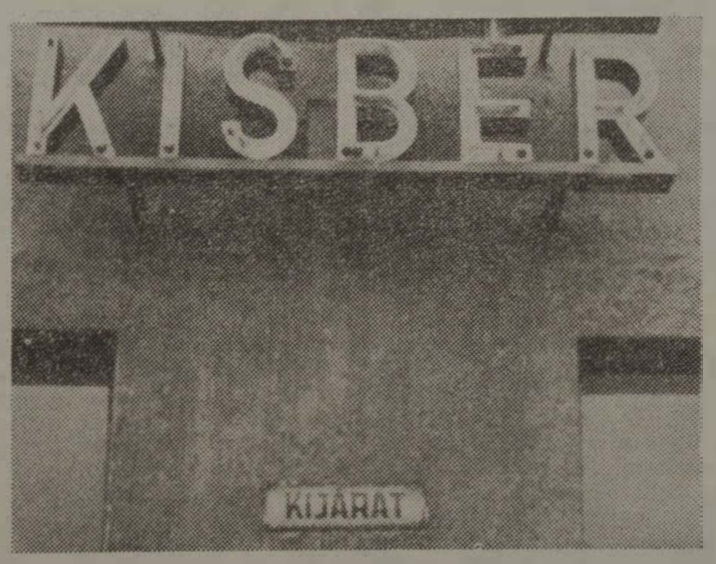
A rövid érdemi előadások után került sor a témák részletes kifejtésére.

A Levegő Munkacsoport tagjai hangsúlyozták, hogy a közlekedési beruházások olyan területeken jelentősek, ahol környezetvédelmi és nemzetgazdasági szempontok nem érvényesülnek sem rövid, sem hosszú távon. Míg 1993-ban 374 milliárd, 1994-ben 470 milliárd forintot fordítanak a közúti hálózat fejlesztésére, addig a vasúthálózat fejlesztésére 5 milliárdot áldoz a kormányzat és a költségvetés. A hozzászólók különösen veszélyeztetettnek minősítették azon vonalszakaszokat, ahol a személyszállítás végleg megszűnne. Ezen területek újbóli bekapcsolása a vasúti hálózatba nemcsak igen költséges, hanem reménytelen, nem is beszélve arról, hogy az ilyen területek zöme értékes természetvédelmi körzeteken húzódik, amelyeknek további pusztulása várható a megnövekedett közúti forgalomtól.

A több mint négy órán át tartó fórum utolsó harmadában vasutasok és más közlekedési szakszervezeti vezetők kötetlen formában mondták el véleményüket a közlekedési ágazatok szakszervezeteinek jelenlegi kapcsolatrendszeréről és sürgették a szövetségi keret megerősítését.

Zentai Gy. László

Üzenet



Rejtett üzenet vasutasoknak? Akinek nem tetszik, annak ott a kijárat...?
(Thorday Zoltán felvétele)

Szaloncukor és érdekvédelem

Tény, hogy a májusi tb-önkormányzati- és üzemitanácsi-választások voltak a legjelentősebb események a magyar szakszervezetek életében. Különösen érvényes megállapítás ez az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezetekre, hiszen elsöprő győzelmükkel megerősödtek, s a győztes konföderáció az ország legnagyobb, legtekintélyesebb szakszervezeti szövetségévé vált. Ezt az értékelést az elemző nemzetközi visszajelzések is bizonyítják.

Mégsem felhőtlen az öröm, mert a várakozáson felüli eredmény mézébe ecetcseppek pottyannak. A sikeres májusi megméretés után csak rövid időre sütött ki a nap, hogy azután komor felhők jelenjenek meg a szakszervezetek egén. Felszínre kerültek a választásokig asztalfiókba zárt problémák. Olyanok, mint a taglétszám csökkenése, a pénzhiány, a tagdíjarányok, a szervezeti széttagoltság, a fegyelem lazulása, a szakértőhiány és a folyamatos működőképességet veszélyeztető egyéb hiányosságok, gyengeségek. Egyszerre jelentkeznek tehát strukturális szervezet-politikai feszültségek és szemléleti, magatartásbeli gondok.

Közismert, hogy gazdasági növekedés idején nagyobbak az érdekvédők lehetőségei, míg a leszálló ágban lévő, válságos gazdaságban összeszűkül az érdekvédelmi szervezetek mozgástere. Úgy, mint az átalakuló magyar gazdaságban, ahol egész ipar- és foglalkozási ágak jutnak csődbe, mennek tönkre. Miként a MÁV-nak is meg kell szenvednie, ki kell kínlódnia a modernizációt. S ahogy a vasutas munkavállalóknak is viselniük kell az átalakulás terheit, az egzisztenciális bizonytalansággal a mindennapi megélhetéssel járó gyötrő gondokat.

Ördögi kör tanúi és résztvevői vagyunk. Az esélyes, eredményes érdekvédelemhez egységes, erős szakszervezetek kelle(né)nek, amelyeknek elegendő számú és felkészült szakértői egyenrangú tárgyalófelei a szociális partnereknek, s amelyek hatásos eszközökkel (feltöltött sztrájkalappal) rendelkeznek az érdekérvényesítéshez. Ez lenne a jó, a kívánatos állapot a piacgazdaság körülményei között.

Ugyanakkor a realitás az, hogy a szakszervezetek széttagoltak (az MSZOSZ-en belül az ágazatok is, a vasutas-szakszervezetek is tizenheten vannak), mivel csökken a taglétszám, kisebb a tagdíj, kevesebbet lehet elosztani úgy, hogy az alapszervezetnél is maradjon, de az ágazati, szakmai központnak és szövetségnek is jusson a szervezet működtetéséhez, a hatékony érdekképviselethez.

És itt jönnek a viták, a szemléleti és magatartásbeli problémák. Itt lép be a Mikulás-csomag-szindróma és a szaloncukor-mizéria. A korszerűen gondolkodó, jövőre tekintő érdekvédők azt mondják, hogy nem segélyre, a Mikulás-csomag és a szaloncukor-osztogatásra kell a pénz, az időt és az energiát pazarolni, hanem a béralkura, a kollektív szerződésre, munkanélküliség csökkentésére kell koncentrálni, vagyis kemény, kifizetődő érdekvédelemre, mert a segély- és az ajándékcsomag csak pillanatokra csillapítja, de hosszabb távra nem oldja meg a gondokat.

A földközeli realitás, a tagsággal együttélő alapszervi tisztségviselők pedig ezt mondják: szép ideák ezek de más a valóság. Igenis szükség van a segélyekre, és a szaloncukorra, mert ezt várják és igénylik az emberek, akiknek a pillanatnyi fájdalomcsillapítás is sokat jelent a mai szegénységben, hiszen az a szaloncukor lesz a karácsonyfán, amelyet a szakszervezettől kapnak. Es a szakszervezet lassan már csak ezt tudja nyújtani. Mi még nem tartunk ott, mint a nyugati országok szervezett munkavállalói és nyugdíjasai, akik mellőzni tudják ezeket az aprócska ajándékokat.

Persze nem arról van szó, hogy tilos lenne a Mikulás-csomag. Hanem arról, hogy mire kerül a hangsúly. Ha önsegélyező egylet helyett igazi szakszervezetként akarunk működni, akkor a központi feladatra, az érdekvédelemre kell koncentrálnunk. Úgy, hogy megteremtjük annak anyagi, tárgyi, személyi és szellemi feltételeit. Az atomizálódás, a szétforgácsolódás helyett, a személyi ambíciók túlburjánzása, a klikkharcok és csoportérdekek elhatalmasodása helyett, az őszintétlen, torzsalkodó légkör és különalkuk helyett. Egységesebb szemlélettel, összefogással, nyíltsággal, a szolidaritás sérthetetlenségével és tiszteletben tartásával, a tagság érdekeinek szolgálatával.

Ilyen szemlélet, felfogás és gyakorlat kialakításában, ilyen irányú váltás létrejöttében mindannyian segíthetünk, hiszen mi vagyunk a szakszervezet együtt, valamennyien. Nem várhatunk csodára, megváltásra még karácsony táján sem, mert annyi lesz a szakszervezeté, amennyit mi kiharcolunk, és olyan lesz a mozgalmunk, amilyenné mi formáljuk.

Ez egyben a felelősségünk. Különösen a vezető tisztségviselőké. Meghatározó az ő tudásuk, vezetőkészségük, személyiségük, jellemük, akaratuk. Ezért ne csak válasszuk, hanem segítsük, ösztönözzük, ellenőrizzük, s ha szükséges, hívjuk össze őket. Közszolgálatot mindenki csak akkor és addig vállaljon, amikor s ameddig — hideg fejjel, forró szívvel és tiszta kézzel — elege' tud tenni választói bizalmának, a kor követelményeinek.

Nem engedhetjük meg magunknak, hogy bárkik is megosszanak, egymásnak ugrasszanak bennünket. Ha eddig kívülről nem tudták szétverni a szakszervezeteket, ne hagyjuk, hogy most belülről gyengítsék, bomlasszák és eljelentéktelenítsék. Ezt már az utánunk jövők miatt sem tehetjük. Abban bízhatunk, hogy megállítjuk a leépülési, szétesési folyamatot és megtaláljuk az egységes vasutas-szakszervezethez vezető utat. Addig is együttműködünk és szentnek tekintjük a szolidaritás elvét.

(Egyedül) ebben reménykedhetünk.

Kárpáti Sándor

Az elkötelezettség ne legyen egyirányú

Interjú Pozsgay Imrével

— Elnök úr! Ön két évvel ezelőtt, meghívottként részt vett a VSz kongresszusán. Milyen benyomásokat szerzett ott?

— Rám nagy hatással volt, jó benyomást tett a Vasutasok Szakszervezete. Látszott, hogy valódi kapcsolatban van a tagsággal, a vasutas dolgozókkal. Éreztem, hogy ebben az együttműködésben kiforrott, és a társadalmi békét szem előtt tartó szervezettel van dolgunk.

— Tekintettel arra, hogy több szakszervezet működik a MÁV-nál, nem érezte-e, hogy ez a szakszervezet legitimációs problémákkal küszködik?

— Annyira nem voltam beavatva, hogy megtudjam, vannak-e legitimációs problémáik. Azt nem tartom rendkívüli dolognak, hogy a vasútnál több szakszervezet is működik. Legfőljebb csak sajnálni tudom, hogy a vasutas társadalom szétaprózza erejét.

— Számomra úgy tűnik, hogy a rendszerváltás folyamatából az ifjúság teljesen kimaradt, annak ellenére, hogy a történelemben minden változást a fiatalok, az egyetemisták indítottak el.

— Többféle oka van ennek. A legfontosabb az, hogy nem volt valóságos politikai mozgalom. Elsősorban az ellenzéki szervezetek és az uralmon lévők közötti kapcsolatok érvényesültek, és a tárgyalásokon az elitek alkuja folyt. Ezt az ifjúság idegennek, külsődlegesnek ítélte. Nem akart felelősséget vállalni. Ráadásul a fiatalok súlyos, egzisztenciális problémákba ütköztek, munkanélküliség, gazdasági recesszió, válság. Ezzel egyidejűleg az otthonteremtés és családalapítás gondjai is lekötötték a figyelmüket. A politikában visszataszító, kiábrándító huzakodást, pótcselekvést látnak. Hiszen azt tapasztalják, hogy a számukra legégetőbb kérdések kikerültek a politika érdeklődésének köréből, és ott egészen mással foglalkoznak, mint amire ők keresik a választ. Én ezeket az okokat tartom a legfontosabbnak, amin változtatni kellene.

— Továbbra is maradjunk a történelemnél. Beke Kata könyvében azt írja, hogy a fordulópont a politikai változások tekintetében 1989. január 28-a, amikor ön bejelenti 1956-ról, hogy az népfelkelés volt. Miért volt ennek olyan nagy jelentősége?

— Azért, mert az egész addigi rendszer, és annak uralkodó pártja ahhoz a történelemhamisításhoz kötötte létjogosultságát, és elhivatottságát a vezetéshez, hogy ő mentette meg ezt az országot egy romboló ellenforradalomtól, amely viszavitte volna a népet az elnyomásba. A szovjet beavatkozást egy szükséges rossznak tekintette, de végeredményben jótéteménynek tartotta a magyar nép számára. Az egész párt erre az eszmére építette fel a politikai berendezkedést, és saját önazonosságát. Aki ezt a gondolatot meg tudta törni, az letörte ennek a pártnak a hatalmát. Hiszen megszűnt az erkölcsi alapja, és megszűnt a hivatkozás a történelmi küldetésre és feladatra. A tagság mindezt zavarodottan fogadta. Azaz 1989. január 28-án kijelenteni azt, hogy itt nem ellenforradalom volt, hanem népfelkelés, nem az újdonsága miatt volt lényeges, hiszen a nép korábban is forradalomnak vagy felkelésnek nevezte, hanem hogy az uralkodó párt részéről hangzott ez el, és így az állampárt sorait zilálta szét, amire azért volt szükség, nehogy polgárháborús helyzetben történjék meg az átalakulás. Az uralmon lévő párt tagsága és vezetése felülbírálja korábbi álláspontját, és adassék lehetőség nekik is arra, hogy erkölcsileg rendbetegyék magukat, mire az átalakulás bekövetkezik.

— Igaz az, hogy a bejelentés másnapján felkereste önt Mark Palmer?

— Valóban így van, *Mark Palmer* úr, az USA akkori nagykövete izgatottan rohant be hozzám, és első kérdése az volt, hogy gondoskodtam-e a személyi biztonságomról. Mire én azt válaszoltam neki, hogy ezt pont ön kérdezi tőlem, nagykövet úr, annak az országnak képviselője, ahol az elnököt úgy lövik le, akár egy kutyát!

— Az akkori MDF-et Bíró Zoltán vezette —, aki most az NDSZ társelnöke — egészen 1989 őszéig, amikor az MDF második országos gyűlésén eljött Antall József ideje. Számomra a mai napig nem tisztázott, hogy hogyan történt ez a váltás. Ki találta ki? Vannak olyan feltételezések, hogy ez volt Aczél utolsó húzása. Olyat is hallani, hogy Csoóri Sándor. Vagy a liberálisok találmánya, amelyet igazolhat az MDF—SZDSZ paktum is.

— Ezek csak feltételezések. Kétségtelen tény, hogy Antall József értelmiségiként is elég passzívan élte meg az elmúlt három évtizedet. Többen ismertük, én magam is régebbről, és becsültük kiállásáért, tudásáért, szellemi felkészültségéért. Én személyes kapcsolatok révén vele Csoóri Sándor útján ismerkedtem meg, és benne egy jól együttműködő partnert feltételeztem.

Politikai céljaink, és ennek folytán útjaink is szétváltak 1989 végétől. Ez is természetes a politikában. Így aztán egy másik párt vezetője lett, majd ennek a pártnak győzelme után miniszterelnök. *Bíró Zoltán* maga határozott úgy, hogy visszatér az MDF vezetéséből, mondván, hogy mint egykori MSZMP-tag nem lehet egy esetleges győztes párt vezetője. Én ezzel nem értettem egyet, hiszen akkor rég tudtuk, hogy frontvonalak, nem párttagok és pártonkívüliek, hanem hazafiak és reformerők, illetve ennek ellenzői között húzódnak. Ő rendkívül korrekt volt, és ezt az utat látta járhatónak azzal, hogy visszatér a politikai életbe. Szerencsére vissza is tért a Nemzeti Demokrata Szövetség színeiben.

— Ha még mindig ennél az időszaknál maradunk, akkor az emberben felvetődik az a kérdés, amit a közvélemény a mai napig nem tud, hogy ön soha nem tette meg a döntő lépést. Nevezetesen gondolok itt a kecskeméti reformköri találkozóra, felszólították, hogy lépjen ki, és alakítson új pártot. Majd az őszi kongresszuson is megtehette volna, hogy pártszakadást idéz elő. Mi volt ennek a magyarázata?

— Meg volt ennek a mélyben rejlő oka. Azért annyit hadd mondjak el, hogy én sem tettem meg mindent. Sok mindent csináltam, remélem ezt méltányolni fogja a közvélemény és a történelem, de akadt egy s más, amit nem csináltam meg. De más se! Ott lett volna a terep mások számára is. Több megfontolásom is volt áprilisban, főleg az, hogy Gorbacsovtól egy olyan üzenetet kaptam, hogy *Grósz Károlyt* kell támogatni. Ezzel én semmiképp nem értettem egyet, de akkori moszkvai irányvonallal nem óhajtottam szembeszállni. Emellett belpolitikai megfontolásból az volt bennem a gondolat, hogy belül maradva, végigvihetem a párt feloszlatásának és egy új párt létrehozásának ügyét. Ez a része sikerült a dolognak. Majd 1989 októberében a pártfeloszlató, és az MSZP alapító kongresszusán a reformerők túl gyengének bizonyultak ahhoz, hogy bázist jelentsenek egy radikális személyi váltás végrehajtásához. Csak emlékeztetni szeretném rá, hogy mennyire nagyfokú gyengeségről tettek tanúbizonyságot a küldöttek egy kritikus szavazásnál. A kérdés az volt, hogy a párt kivonuljon-e a munkahelyekről? Az 1200 küldöttből mindössze harminc szavazott a történelmileg helyes megoldásra.

— De ez annak volt köszönhető, hogy a szavazás előtt Nyers Rezsőnek volt egy nagyhatású felszólalása, ahol valami olyasmit mondott, hogy ne legyünk reakciósabbak mint a Horthy-rendszer, ahol ő egy munkahelyi szocdem-szervezetnél kezdte politikai pályafutását.

— Sajnos, *Nyers Rezsőt* nem tudtam visszatartani attól, hogy kimenjen a pódiumra és érveljen a bentmaradás mellett.

— Azután végigcsinálja az MSZP-vel a választási kampányt, ahol ön újabb sebeket kapott. Akik a kampányt menedzselték a Szocialista Pártban, a politikai baklövések sorozatát követték el? Ilyen volt, hogy önt Sopronban indították, amikor köztudott, hogy ott a liberálisok az erősebbek. Vagy a másik az a tv-reklám, ahol ön autóversenyzőt alakított.

— Sopronért én senkit nem hibáztathatok magamon kívül. Tudniillik ott egy korai ígéretemet kellett teljesíteni. 1989 őszén, Bécsből hazajövet, egy nagygyűlésen szóltam Sopron népéhez, és ott az egész város engem ünnepelt, és az egész város követelt képviselőjének, és akkor én egy elhamarkodott igent mondtam. Majd január végén, amikor láttam, hogy itt egész másként megy a játszma, lovagias okokból nem léptem vissza. Úgy voltam, mint egy távfutó, aki bokaficammal is végig futja a távot. De tudtam, hogy ennek tanulságait fel kell majd egyszer dolgoznom.

— 1990 őszén kilép a Szocialista Pártból, és 1991. május 17-én megalapítja a Nemzeti Demokrata Szövetséget. Mi szükség volt egy új pártra, hiszen az embereknek már pártcsömörük van?

— Mi hisszük, hogy erre a pártra szükség van. Mély meggyőződés vezetett bennünket, amikor ezt elhatároztuk, mert azt mi is láttuk, hogy milyen csömör, viszolygás van a pártokkal szemben a társadalomban. Láttuk, hogy a parlament szinte elemeire hullik szét. A közvélemény-kutatásokban a hat parlamenti pártra kérdeztek rá, de aki egy kicsit is tájékozott, az tudja, hogy már most tizennyolc párt van ebben a parlamentben. Azt pedig egyáltalán nem tudom elfogadni, hogy bizonyos parlamenti klubtagok úgy hiszik, hogy örökre berendezkedtek az Országház falain belül, és másoknak ott nincs helyük. Mi hisszük, hogy van, sőt esetleg jobbaknak, mint akik az első ciklusban bekerültek. Ezért gondoltuk, hogy a kiüresedett centrum kitöltésére mi vállalkozunk.

— Térjünk vissza az érdekvédelemre. Van-e önöknek szakszervezeti kapcsolatuk?

— Sokféle kapcsolatunk van. A VSz-szel pillanatnyilag ez a kapcsolat szünetel. Az volt az egyetlen, amikor részt vettem a kongresszuson. Azt azonban hangsúlyozni szeretném, hogy nem értek egyet azzal, hogy a pártoknak legyen szakszervezete. Én azzal értek egyet, hogy a szakszervezeteknek legyen támaszuk a pártokban, és az elkötelezettség ne legyen egyirányú. Ilyen alapon mi szívesen vállaljuk, hogy szakszervezeti funkcionáriusokat is indítunk a pártlistán vagy egyéniben. Nem kívánjuk, hogy ők csatlakozzanak hozzánk, mi ajánljuk fel politikai szolgálatainkat.

Tonzor Péter

MERRE TOVÁBB?

Újra kell gondolni a vasúti iskolarendszerű szakképzést

Beszélgetés Zsadányi Péter főosztályvezetővel

A vasút évek óta tartó teljesítménycsökkenése, s emiatt a gazdálkodásban és a foglalkoztatásban fennálló feszültségek a szakképzés eddigi gyakorlatának újragondolását igénylik. Az új szakképzési törvény ismeretében Zsadányi Pétertől, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi főosztályának vezetőjétől arra kértünk választ, hogy a vasúti, s mindenekelőtt az iskolarendszerű szakképzésbe milyen halaszthatatlan változtatásokkal kell a jövőben számolnunk.

— A MÁV-nak egykor három technikuma volt, s ma 22 szakközépiskolában folyik a vasúti szakképzés és több középiskolában vasúti fakultatív képzés. Milyen változások várhatók ezen a területen?

— A jelenlegi foglalkoztatási feszültségek és a munkaerőpiac kényszerítő hatásai miatt feltétlenül változtatni kell a képzés gyakorlatán. Az iskoláknak, önkormányzatoknak és a vállalatnak egyaránt fel kell ismerniük, hogy a túl speciális ismereteket adó, versenyképtelen szakmákkal a fiatalok elhelyezkedési esélyeit, végső soron a vállalatok, a gazdaság és a társadalom helyzetét nehezítjük meg. Az iskoláknak és a vállalatnak sem lehet érdeke, hogy a szűk területre történő képzés miatt például az 1992/93-as tanévben a végzett fiataloknak még a harmadát sem tudtuk szakmai alapképzettsége szerinti munkakörben foglalkoztatni. E kilátások azóta sem javultak. Ha elfogadjuk, hogy minden képzés sajátos, és nem is olcsó beruházás — márpedig Tajvantól a fejlett európai országokig számos példa ezt igazolja —, akkor a gyakran változó vállalati célok és stratégiák helyett a szélesebb gazdasági érdekeknek kell az iskolai szakképzést alárendelni. A vasúti munkakörökre a képzést a jövőben nem iskolai keretek között, hanem a MÁV 2000 projekt céljaival összhangban, a mindenkori vasúti foglalkoztatási igényeknek megfelelő nagyságrendben, vállalati belső képzéssel kell biztosítanunk.

— Ez bizonyára érzékenyen érinti az iskolákat, amelyek a jelenlegi tantervek szerinti képzésre rendezkedtek be. Mi a kivezető út?

— A MÁV már 1990-ben jelezte az iskoláknak a kényszerítő tényezőket, és huszonkét iskolából csak kilenccel újították meg az együttműködést. Ez azonban a kilenc iskolában sem jelentheti az eddigi hagyományos képzés konzerválását. Annál is inkább, mert a vállalati szervezeti keretek változása és a privatizáció miatt nem lehet arra vállalkozni, hogy a beiskolázott fiataloknak a jelenlegi tanterv szerinti gyakorlati képzés feltételeit az ezredfordulón is biztosítani tudjuk. Az iskolák, és a tantestületek azonban nem állhatnak le, utánpótlásra a jövőben is szükség lesz, ezt azonban csak a jól megalapozott képzés keretében látjuk kivitelezhetőnek.

Lehetőségeink szerint a gyakorlati képzés feltételeit az együttműködő kilenc iskola részére az új képzési formákhoz is igyekszünk biztosítani. A vasútforgalmi és vasútüzemi tagozatokon a legnehezebb a helyzet, ugyanis a gyakorlati tapasztalatokkal nem rendelkező fiatalokról eddig olyan vállalati utasítások ismeretét vártuk el, ami sokszor felnőtt dolgozóink számára is nehéz akadály volt. A vasút tervei szerint a jövőben az újfelvételeseknél egységes pályázati követelményt határozunk meg. Ennek eredményeként csak azokat a dolgozókat vesszük majd fel, akik a legjobbnak bizonyulnak a kiválasztásnál, függetlenül attól, hogy milyen középiskolából jöttek. Őket egyéni felkészülés vagy a végrehajtószolgálati, illetve tanfolyami keretek között képezzük majd ki a vasúti munkakörökre. Természetes dolog tehát, hogy a vállalati belső képzés és átképzés nagyságrendje, költségigénye növekedni fog.

— Milyen jövő vár a szakközépiskolák vasúti tagozataira? Milyen irányban fejlesszék az iskolák képzési rendszerüket?

— A beiskolázott tanulóknak valamennyi tagozaton a felmenő rendszerű kifutásig lehetőségeink szerint biztosítjuk a gyakorlati képzés feltételeit. Ez is egyre nehezebb feladat lesz. A végzettség szerinti foglalkoztatásra azonban semmilyen garanciát nem adhatunk. Ezért az 1993/1994-es tanévtől az eddigi forgalmi, illetve vasútüzemi tagozat helyett a MüM-mel egyetértésben széles alapozású közlekedési szakcsoportos képzést javasoltunk az együttműködő iskoláknak. Valamennyi többi tagozaton az egységes műszaki szakközépiskolai képzés felel meg a legjobban a gazdaság és a vasút változó igényeinek.

Az első két évben, vagyis a 9. és 10. osztályban a MüM elképzeléseivel összhangban semmilyen szakmai tantárgyat nem javasolunk. Sőt ezekben az években a nyári gyakorlatot is a számítástechnikára, idegen nyelvekre célszerű koncentrálni. A második év végén alapvizsgán dőljön el, ki hol folytatja a tanulást: a szakmunkás vagy a szakközépiskolai tagozaton. A szakközépiskola 3—4. osztályaiban kapjanak a fiatalok az általános műszaki képzésnek megfelelően alapos mechanika, matematika, fizika, elektrotechnika, gépelemek, géptan, műszaki ábrázolás, műszerek és mérések ismereteket, s folytatódjék az idegen nyelvi és számítástechnikai képzés.

Az egységes érettségi után tovább nem tanuló és a szakmai, egészségügyi vizsgán megfelelő fiatalok a vállalat mindenkori foglalkoztatási igényeihez igazodó nagyságrendben, az 5—6. évben kapjanak csak speciális ismereteket. Ezeknek a fiataloknak az alkalmazását természetesen már garantálnia kell a vasútnak, hiszen nagyságrendileg kevesebben végzik majd el ezeket a szakokat. Bizonyosan így elkerülhető lesz az a sajnálatos dolog, hogy olykor — az egész szakközépiskolai osztály megbukjék a szakmai írásbelin, vagy a szakmai írásbeli átlaga a gépész tagozaton hálózati szinten 1,25—1,27 között alakuljon.

Nem kell különösebb magyarázat, hogy az ilyen minőségű képzésbe fektetett „beruházási" összegek nem térültek meg sem az iskolának, sem a gazdaságnak. Az ilyen felkészültségű tanulókkal a jelenleg romló állapotú, de a későbbiekben mégis korszerűsödő vasúti járműparkot, pályát fenntartani, a vasútüzemet és kereskedelmi szolgáltatásainkat biztonságosan működtetni nem lehet.

— Milyen elképzelések vannak a hagyományos vasúti szakmák átalakítására?

— Európa már ma sem fogadja el a nálunk dízelmozdonyokra vagy az Ottó-motorokra koncentrált szakmákat. Helyettük célszerű a könnyebben átképezhető motor- és hajtómű-berendezés szerelőket beiskolázni. Hasonló módon a vasúti járműszerelő helyett géplakatost, nagyvasúti villamosjármű-szerelő helyett villamosgép-szerelőt vagy erősáramú berendezésszerelőt és a vasút-villamosságszerelő helyett általános villanyszerelőt. Akik ezekben a szélesebb alapozású szakmákban végeznek, azok a MÁV — mindenkori igényei szerint, vállalati keretek között átképezhetők.

— Az új vasúti járművekben: motorvonatokban, mozdonyokban, kocsikban az elektronika szerepe a vezérlésben, irányítástechnikában, fék- és vonatbefolyásolásban megnőtt. Ezek javításához új szemléletű szakemberekre lesz szükség. Vannak-e már tervek ezek képzésére?

— Az elektronikus szerkezeti elemeket a hagyományos szakmai ismeretekkel már nem lehet javítani. Mivel a közúti és vasúti járműveket vezérlő elektronikának legfeljebb a kivitele és nagyságrendje tér el, működése hasonló, sürgetően szükséges egy általános járműelektronikai műszerész szakma kialakítása. Ebben egy szakirányú tapasztalattal, tanerővel, infrastruktúrával rendelkező szakközépiskolával, a közlekedési tárcával és a MüM Szakképzési Főosztályával keressük a közös megoldásokat. Természetesen ezt is csak a négyéves elektronikai szakközépiskolai képzésre alapozott 5—6. évfolyamon tartjuk megoldhatónak.

— Milyen anyagi feltételek között keresi a vasút a szakképzés új útjait?

— A vasút az 1988. évi XXIII. törvény alapján nem fizeti a központi alapba a szakképzési hozzájárulást, mivel mintegy 3,5 ezer szakmunkástanuló, 4 ezer szakközépiskolai tanuló gyakorlati képzéséről gondoskodunk. Az iskolarendszerű szakképzésre a bérköltség 1,5 százaléka nem elegendő. 1991-ben közel egyharmaddal többet fordítottunk a tanulók gyakorlati képzésére és a tanműhelyeinkre a szakképzési hozzájárulással. Bizonyos hogy az ez évi mérleg is hasonlóan alakul. Az együttműködő iskoláknak jelentős támogatást biztosítottunk a szakképzési hozzájárulás terhére.

Előfordult, hogy korábban az iskolák az átadott támogatást a képzés korszerűsítése helyett kamatozó betétben helyezték el, amiből személyi kifizetéseket is finanszíroztak. A másik nehezen érthető véglet pedig az, hogy a meglévő vállalati tanműhelyi kapacitások mellett az iskolák a regionális érdekek túlhajtásával, újabb tanműhelyek építésébe kezdenek. Valójában így a szakképzés szűkös pénzkereteit az iskolák azonos célú, párhuzamos beruházásával terhelik meg, ahelyett, hogy a vállalati szabad tanműhelyi kapacitások jobb kihasználására fordítódnék a figyelem. Így a képzés minősége aligha fog javulni, pedig e nélkül a gazdaság megújítása is nagyon nehéz lesz. Ezért várjuk az új szakképzési törvény végrehajtási utasítását, amelytől az előbbiekben vázolt elképzelések megerősítését reméljük.

Orosz Károly

Véradó vasutasok

Hatvan vasútállomáson az idén immár a negyedik esetben került sor önkéntes véradásra. A téli időjárás nem nagyon kedvezett, ennek ellenére 40 donor 16 liter vért biztosított a hatvani kórház részére műtétek, valamint gyógyítás céljára.

Az ez évi négy térítésmentes véradónapot figyelembevéve 315 donor tartotta karját és 86 liter életmentő vért adtak a vérellátó állomásnak. A véradásokon élen jártak: *Medve János, Juhász Sándorné, Balázs Béla, Maczkó Károly, Takács István, Balázs József* többszörös vasutas véradók. Az utóbbi lányával, aki másodízben adott vért, Hajnalkával együtt jelent meg.

Menedékvonatot hozott a Mikulás

Tavaszig vasúti kocsikban alhatnak a hajléktalanok

Mondhatni 1989. decemberében egy főorvos mozdult meg Romániáért. A magyarokon kívül Németország például komplett kórházvonatot szerelt föl a várhatóan véres harcok és a polgári lakosság sebesültjeinek ellátása céljából. A német szerelvényt aztán — ne részletezzük milyen okokból —, néhány napon belül visszaküldték a feladónak. A vonat — a Németországi Máltai Szeretetszolgálat jóvoltából — most ismét Magyarországon tartózkodik és december 6-án, afféle Télapó ajándékként kinyitotta ajtajait a hajléktalanok előtt. A további üzemeltetést a hazai Máltai Szeretetszolgálat, a Népjóléti Minisztérium, a fővárosi önkormányzat és a MÁV közösen látja el. A kilenc személykocsihoz bevezették a vizet, a villanyt, csatornáztak, a „látogatók" csaknem összkomfortos ellátásban részesülnek a Nyugati pályaudvar egyik vágányán.

— *A sajtó nem verte nagydobra az újabb „éjszakai menedékhely" megnyitását. Miért ez a titkolózás?* — kérdezem *Fegyó Tibort* és *Süll Zoltánt*, a szolgálat önkéntes munkatársait.

— Szerintünk az ilyesminek nem kell különösebb hírverés, a hír „szájhagyomány" útján terjed. Ma már a hajléktalanoknak is kialakult a maguk információs rendszere. Első napon csak tízen, aztán húszan, ötvenen jöttek esténként. Ma éjszaka hetvenötöt helyeztünk el, ami úgy fele kihasználtsággal egyenlő. Egyébként 120 embernek tudunk alkalmi szállást adni, de ez a szám százhatvanra is feltornászható kényelmetlenség árán. De a szükség esetén, no meg némi kényelmetlenséget még mindig könnyebb elviselni, mint a kinti tizenöt fokos hideget.

— Kiket vesznek föl a vonat „létszámába"?

— *Először is csak magyar állampolgárokat, akik személyi igazolvánnyal, hajléktalan igazolvánnyal, vagy anyakönyvi kivonattal ezt igazolni tudják.* Természetesen fönnáll a lehetősége annak is, hogy kisebb-nagyobb bűnök elkövetői is behúzódnak, de a hatóságnak valószínűleg megvannak a „preventív" eszközei. Erre van egy jó példa tavalyról, amikor egy hajón rendeztek be hajléktalanszállást. A rendőrök időről időre elkérték a listát — mert természetesen listát vezetünk a segítséget kérőkről — betáplálták a számítógépbe és reggel már tudták, kiket kell igazoltatni, előállítani. Ez a mi esetünkben sem kizárt, már csak azért sem, mert a rendőröknek szemmel láthatóan averzióik vannak a hajléktalanokkal szemben, ami persze megfordítva is igaz.

— Mikor nyitnak, mikor zárnak?

— *Este héttől reggel hétig tartózkodhatnak a vonaton a rászorultak. Érkezéskor konzervvacsorát kapnak és vitamintablettát.* Biztosítani tudjuk az állandó orvosi ellátást is. Ha hosszabb távon érdeklődik a nyitva tartás felől, azt tudjuk mondani, hogy áprilisban minden valószínűség szerint zárunk. A nyári melegben nem is lehetne üzemeltetni a vonatot, mert a kocsikban akár ötven fokra is emelkedhet a hőmérséklet. És itt azért reggelre — finoman szólva —, föltorlódnak a szagok, amit kánikulai évadban képtelenség napközben kiszellőztetni.

— Ilyen heterogén összetételű „vendégek" mellett komoly gondot jelent a belső tisztántartás is, úgy vélem.

— *A takarításra külön személyzetünk van, akik itt laknak a vonaton. Más dolguk nincs, mint reggeltől délutánig takaritanak, elvégzik a szükséges fertötlenítéseket is. Ez egy naponta ismétlődő munkafolyamat, egyik nap véget ér, másik nap kezdődik minden elölről.*

— Más hajléktalan szállásokon előfordultak komoly rendbontások is. Kellett-e emiatt „vészféket húzni?"

— Eddig nem volt rá példa. Lakóink tisztában vannak helyzetükkel. A rendőrséggel való „kapcsolatukat" már említettük, ez az egyik visszatartó erő. A másik: a fegyelmezetleneket kitilthatjuk, ami a téli zimankós időben azért megfontolásra készteti a legrenitensebbeket is.

— Búcsúzzunk egy, az eddigieknél is aktuálisabb kérdéssel: karácsonykor terveznek-e a hajléktalanok számára valami extrát?

— Karácsonyfát mindenképpen állítunk. Túl ezen, az egyik kocsiból kiszereljük az ágyakat, az így kialakított teremben X. atya misét celebrál a lelki vigaszra szorulóknak.

Thorday Zoltán

Küldöttközgyűlést tartott a Vasutas Cukorbetegek Egyesülete

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete november 27-én a MÁV-kórház konferenciatermében tartotta első küldött-közgyűlését, melyen a tagcsoportokat képviselő 58 küldött mellett több mint félszáz érdeklődő vett részt. A 87 taggal két éve alakult egyesület taglétszáma ma már az ezerhez közelít. Sajnos, van honnan meríteni az utánpótlást, mivel a vasutas társadalombiztosítás egészségügyi ellátási körében több ezren szenvednek ebben a betegségben.

A közgyűlés elé terjesztett elnökségi beszámoló kétéves munkájukat sikeresnek ítélte. Ez a siker nemcsak a taglétszám növekedésében és új tagcsoportok létrehozásában mutatható ki, hanem a vasutas cukorbetegek érdekében végzett felvilágosító munkájában, és a részükre nyújtott anyagi támogatásban is. Az egyesület sikeresen pályázott a parlament által szétosztásra kerülő társadalmi szervezeteknek nyújtott támogatás elnyerésére. *Részükre 100 000 forintot juttatott az illetékes parlamenti bizottság.*

A Vasutasok Szakszervezete és más szervek jelentős anyagi támogatása mellett létrehozták a vasutas cukorbetegek támogatására alapítványukat, amelynek alaptőkéje ma már közel félmillió forint.

Eredményesen tényked tek az egészségügyi felvilágosítás területén, együttműködve a vasút-egészségügyi szervekkel. Szakszerű támogatást kaptak a MÁV-kórház vezetőitől. Dicséretes a központi rendelő cukorbeteg-gondozó főorvos asszonyának, *dr. Dömötör Erzsébetnek* és munkatársainak a munkája.

Az egyesület felnőtt és gyermek cukorbetegek részére a lehetőségekhez mérten kedvezményes üdültetést biztosított.

A közgyűlésen a hozzászólók elismeréssel szóltak a vezetőség eddig végzett munkájáról, kiemelték azt a szervezőmunkát, amelynek eredményeként ma már a vasutas cukorbetegek 10 százaléka az egyesület tagja. *Többen dicsérték a balatonboglári vasutas üdülő vezetőinek a cukorbetegek üdültetési feltételeinek megteremtése érdekében végzett munkáját.*

Voltak, akik igényelték, hogy a cukorbetegeknek, különösen az inzulinkezelésre szorulóknak legyen olyan egészségügyi kartonja, ami a betegnél van, amely rosszullét esetén a gyors orvosi, szakszerű beavatkozást megkönnyíthetné azáltal, hogy az orvos ebből nyerhetne tájékozódást.

Megnyugtatásul a vezetőség és a Magyar Cukorbetegek Szövetségének jelenlévő elnöke közölte, hogy a cukorbetegek egyesületének tagjai olyan tagsági igazolványt kapnak, amiben a betegségre vonatkozó adatok megtalálhatók.

A közgyűlés elismerve *dr. Fehér István* elnök és *dr. Dömötör Erzsébet* főorvos asszony munkáját, javasolta, hogy érdemeiket jegyzőkönyvben örökítsék meg. Végül a közgyűlés új összetételű elnökséget választott.

Ügyvezető elnök *Pásku Jenő* nyugdíjas, a VSz szakértője, a Vasutas Cukorbetegek Egyesületének alapító tagja lett.

Szentesi cukorbetegek találkozója

Az Egészségügyi Világszervezet október 14-ét a cukorbetegek világnapjává nyilvánította és összekötötte *Frederic Banting* professzor születésnapjával, aki felfedezte az inzulint. A nagy felfedezőre való emlékezés jegyében tartották összejövetelt Szentesen.

— Senki ne gondolja, hogy mi a cukorbetegek egyesületében állapotunkba belekeseredett, letargikus emberekként éljük közösségi életünket — mondta *Magyar Károlyné*, a szentesi egyesület elnöke. — Összejöveteleink fókuszában betegségünk. állapotunk problémái és életvitelünk szabályozott korlátai állnak.

A cukorbetegség társadalmi ügy, mert hazánkban félmillióan élnek együtt ezzel a betegséggel. Támogatásukra hozták létre a nemzetközi diabetikus programot, és ennek részeként alakult meg a *Szentes és Környéke Cukorbetegeinek Alapítványa.* A közösség célja szakszerű irányítással a betegség szövődményeinek megakadályozása, az ellátás szükséges infrastruktúrájának biztosítása és a beteg önismerete. A betegek állapotuk könnyítésére többféle támogatásban részesülnek. Kapnak térítésmentes gyógyszereket, inzulinos fecskendőket, patronokat. A Vasutasok Önkéntes Támogatási Alapja évente egy alkalommal 1500 forint kalóriapénzt ad (népszerűen így nevezik ezt a juttatást), s gyógyászati segédeszközként megtéríti a vércukorszintmérő készülék árát.

A szentesi összejövetel az ünnepi emlékezésből szórakoztató keretjátékká alakult át. *Berki Erzsébet*, a klub tagja legkedvesebb verseiből szavalt *Juhász Gyulától* és *József Attilától*. A szentesi *Horváth Mihály* Gimnázium drámai tagozatos diákjai vidám műsorukkal kedveskedtek az ünnepség résztvevőinek. A cukorbetegség témaköréből három csapat mérte össze ismereteit a vetélkedőben. A hangulatos összejövetel 15 gramm szénhidrátot tartalmazó vacsorával ért véget.

Fogas Pál

A választmány döntött

Az ÖTA a jövő évben növeli a készpénzsegélyek összegét

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap választmánya november 30-án tartotta soros ülését. Az elnökség előterjesztésében olyan, a tagokat úgyszólván kivétel nélkül érintő kérdések szerepeltek napirenden, mint az ez évi gazdálkodás tapasztalatai a háromnegyedév tükrében, egyes intézményes segélyek korszerűsítése, az ÖTA eljárási szabályzat módosítása, valamint az 1994. évi gazdálkodás irányelvei.

Köztudott, hogy az alap legfőbb pénzforrása a tagdíjbevételekből származik. Ha ez kedvezően alakul és az egyéb bevételek is elérik vagy meghaladják a tervet, több jut segélyezésre, a rászorulók támogatására. Adni ugyanis csak akkor lehet, ha van miből.

Mint *Tivald Attilánétól*, az ÖTA iroda vezetőjétől megtudtuk, az idén volt miből adni. A tagdíj és az egyéb bevételek is az év elején elkészült és elfogadott terv szerint alakultak. *Ez tette lehetővé, hogy a tagoknak készpénzsegélyek és szociális támogatás formájában juttatott támogatás együttes összege meghaladja a 212 millió forintot.*

Hogy ebből a tekintélyes összegből a tagoknak milyen címen, mennyit juttattak? Hosszúra nyúlna tételesen felsorolni. A nagyságrendek érzékeltetésére azonban néhány adat ide kívánkozik. Kezdjük a közvetlen kiadásokkal, vagyis a készpénzsegélyekkel.

Az intézményes segélyek közül az aktív dolgozók kórházi ápolási segélye címén kifizetett összeg *közel 23 millió forint.* Csaknem ugyanennyit fordítottak a nyugdíjasok kórházi segélyére. A cukorbetegek *16 és fél millió forint* segélyben részesülnek. Kelengye segélyre *15 milliót* fizettek ki. A felsoroltakat magasan túlszárnyalja az ÖTA tagoknak kifizetett *temetési segély összege, mely meghaladja az 50 millió forintot.*

A közvetlen segélyezés másik formája a szociális támogatás. Ebbe a kategóriába tartozik a méltányossági segély, a nyugdíjasok szociális segélye, a 100 éves életkort elérő tagok segélye, s az időszakos szociális gondozó. Ennek együttes költségkihatása *47 millió 565 ezer forint.*

Az ÖTA a jövő évi költségvetés irányelveiben a készpénzsegélyek nagyobb arányú növelését tervezi. Az erre a célra fordítható keret — a segélyfejlesztések elfogadásától függően — *40—45 millió forinttal növekedne.* A szociális támogatás keretének pedig mintegy 20 százalékos növelését tervezik. Az elnökség döntése alapján *1994-ben 1902 idős ember gondozását vállalják.* Erre 18 millió 300 ezer forintot szánnak, 2 millióval többet az ez évinél.

A segélykeret megemelését a rászorultak számának növekedése indokolja. Hasonló megfontolásból tartják szükségesnek a méltányossági segélykeret 17 százalékos emelését.

Az ÖTA segélyfejlesztési koncepciójával összhangban, 1994. január 1-jétől, két intézményes segély fejlesztését javasolják az alábbiak szerint:

— *a nyugdíjasok kórházi ápolási segélyének összegét 120 forint napra* (naptári éven belül maximálisan 15 napra),

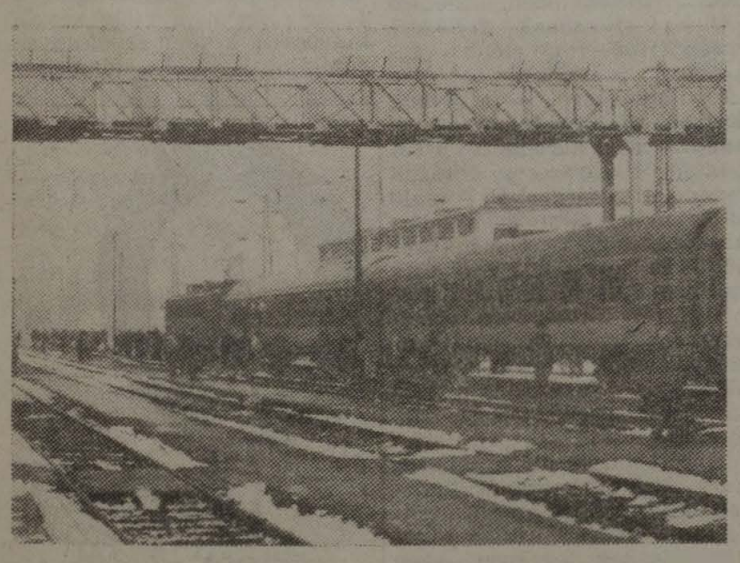
— *szemüveg igénylés esetén a támogatás mértékét naptári évenként 500 forintra,*

— *az egyszeri segély összegét tartós táppénz esetén 3000 forintra,*

— *a kelengye segély összegét 4000 forintra.*

Az ÖTA választmánya a segélyfejlesztéseket, az elnökség többi előterjesztésével együtt elfogadta.

(Visi)

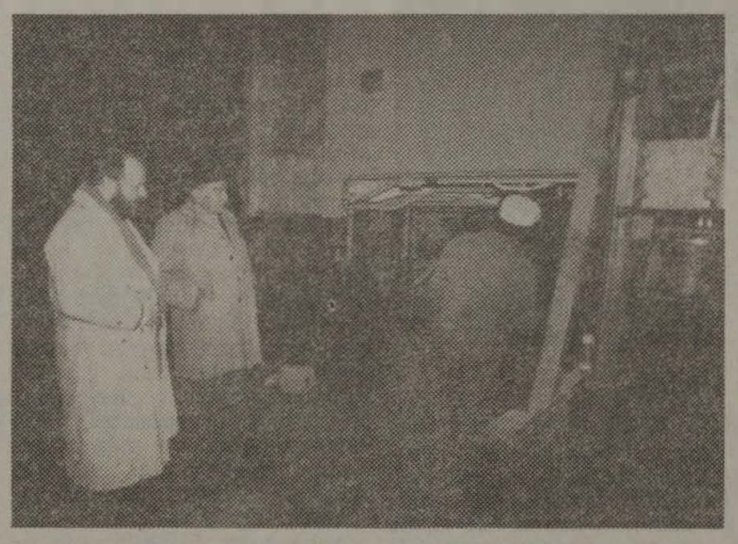


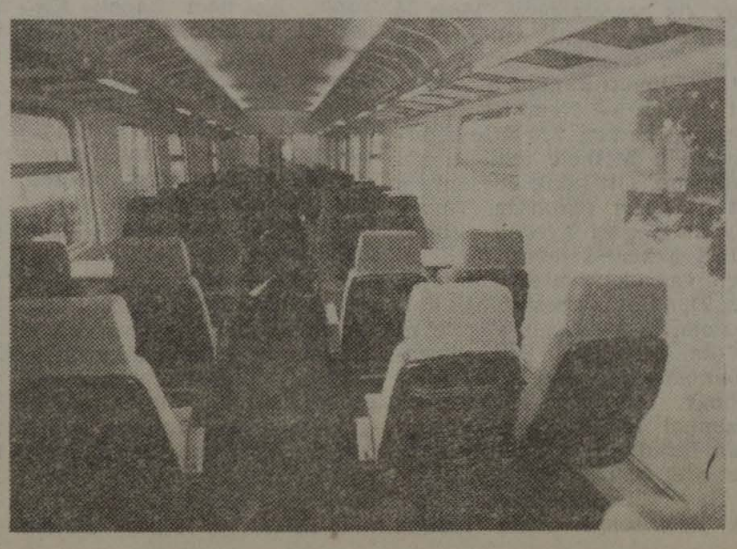
„Megpróbáltatásaik" ellenére ma is sokak kedvelt közlekedési eszköze a vonat — amint ez a felvételből egyértelműen kiderül. A fotó a komáromi vasútállomás délutáni csúcsforgalmát örökítette meg: gyorsvonat érkezett Győrből.

(Thorday Zoltán felvétele)

Fantázianeve: DVJ 93

Bemutatjuk a MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. új IC személykocsiját





A gazdasági társaságokba átment járműjavítók közül a Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. aránylag hamar túljutott a megrendelések hiányában előállt nehézségeken. Ezt a nagyjavításban átépített legújabb termékük, a DVJ 93 fantázianevű IC forgalomra készült személykocsi is bizonyítja. Az újjávarázsolt kocsi műszaki korszerűsége, utaskényelmi szinvonala az üzem termékfejlesztő mérnökeinek, technikusainak elméleti felkészültségét, kivitelezést végző munkások szakértelmét, igényességét bizonyítja.

Az új személykocsi prototípusa tíz hónap alatt készült el, majd hozzáfogtak a sorozatgyártáshoz. A MÁV az ez évi 20 darabos megrendelés után 1994-re további 60 kocsira adott megbízást.

A MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. legújabb termékét, a DVJ 93 fantázianevű személykocsit a kft vezetői december 6-án bemutatták a MÁV Rt vezetőinek és a sajtó képviselőinek. A bemutatón *Siklós Csaba* elnök és *Csárádi János* vezérigazgató társaságában részt vett *Papp Pál*, a VSz elnöke is. A szakemberek elismeréssel nyilatkoztak az új kocsiról.

(vf)

Felső képünkön Papp Pál és Bősz József szb-titkár műhelylátogatáson. Az alsón az új kocsi belső tere látható

Tüttő Tibor felvételei

A lakbérért tisztességes ebédet sem kapnának

Ünnepek előtt látogatás munkásszállókon

Munkásszállón lakni sajátos életformát jelent. Emberek között élni — mégis egyedül. A hétköznapok rohanása sokszor feledteti a magányt, de ilyenkor karácsony táján, nehéz nem gondolni erre. Az év vége a számvetés és a tervezgetés ideje is. Vajon mi foglalkoztatja most a vasutas munkásszállók vezetőit és lakóit, hogyan készülnek az ünnepekre, mit várnak az új évtől — ezekre a kérdésekre kerestük a választ a ferencvárosi férfi és a női munkásszálláson.

Ami a lakók számát illeti, nagy a különbség a két szálló között. Míg a MÁV Ferencvárosi Állomásfőnökségének női munkásszállója 34 személy befogadására alkalmas, addig a férfi szálló — amely a MÁV más munkahelyein dolgozóknak is otthont ad — valóságos nagyüzem. Mint a neve is mutatja, ez a 400 fős munkásszálló, vagy ahogy a bennfentesek becézik: a 400-as. Igaz, a lakók száma általában kevesebb: most „csak" 340-en foglalják el a két- és háromágyas szobákat.

A létszámbeli eltérés ellenére a gondok nagyon is hasonlóak. *Réger György* humánpolitikai csoportvezető, aki immár tíz éve irányítja a munkásszállókat, nem titkolja, hogy nincs sok oka az elégedettségre. A férfi szálló 1977-ben nyílt, a női még előbb, az utóbbiban — nyolc évvel ezelőttig — családok laktak. Mindkét épület elavult, felújításra szorul. Mióta az Épületfenntartó Főnökség megszűnt, a karbantartás — mint *Réger György* fogalmaz — szinte a nullával egyenlő. Ebben az évben mindössze egyetlen dologban — a fűtésben — történt komolyabb előrelépés: a „400-as" bojlerterét felújították tavasszal, a női szálló pedig új bojlerkazánt kapott.

Hiányzik sok alapvető felszerelés. A női szálláson egyetlen rozzant mosógép áll csak rendelkezésre, centrifuga pedig egyáltalán nincs. A ruhaszárítás teljesen megoldatlan. Kevés a hűtőgép is. *A legnagyobb gondot a közös helyiségek üzemeltetése jelenti.* A nőknél a második emeleti fürdő és WC mennyezetének beázását az utóbbi öt évben nem kevesebb, mint nyolc alkalommal próbálták megszüntetni — mindhiába. A munkákat a MÁV megrendelésére egy külső cég végezte, de úgy, hogy abban nem volt sok köszönet. Mára — nem túlzás — életveszélyessé vált az egyetlen fürdőhelyiség, amit a második emeletiek használhatnak. Elgondolni is rossz, mi lesz, ha egy szép napon leszakad a mennyezet. *Ki fogja ezért a felelősséget vállalni?*

Sajnos a férfi szállón sem kedvezőbb a helyzet. Üzemképtelenek a WC-k, a mosdók, nem folyik el a víz. A Köjál már számtalanszor be akarta ezeket záratni. Az elavult közművek megjavítására a MÁV Épület- és Közműgazdálkodási Főnöksége 4 millió forintot irányzott elő. A budapesti főnökség ingatlankezelő egységének vezetője, *Nyári József*, július 5-én kelt és *Réger Györgynek* címzett levelében azt írta, hogy augusztusi munkavégzésre beütemezték a 400 fős munkásszálláson különféle vízszerelési munkák végzését. Ennek ellenére azóta sem történt semmi.

A jövő évet illetően is pesszimista a munkásszállók vezetője. Úgy látja, nincs remény gyökeres javulásra. Márpedig, ha ez így megy tovább, akkor a vége valóban a bezárás lesz. De mi történik akkor a lakókkal? Sokuknak van ugyan állandó otthona vidéken, de ott nem tudnak munkához jutni, ezért dolgoznak a fővárosban — többségük jó néhány éve a vasútnál. És vannak olyanok is, akiknek valóban nincs hová menniük, ha megszűnne a munkásszállás.

Itt mindenki tudja, hogy annyi pénzért, amennyiért a MÁV számukra ezt a szállást biztosítja — havi néhány száz forintért — lassan már egy tisztességes ebédet sem lehet megenni. Ez azonban nem változtat azon a jogos igényükön, hogy emberi körülmények között szeretnének élni.

Ez is olyan dolog, ami különösen ilyenkor, karácsony táján hiányzik. A szállók vezetői azért igyekeznek a lehetőségeken belül kellemessé tenni a hangulatot. A MÁV minden évben megteremti a pénzügyi fedezetét annak, hogy közös karácsonyfát állítsanak, és azt szaloncukorral díszítsék. A szakszervezettől is kapnak támogatást. Az idén minden dolgozó egy doboz zselés szaloncukrot kapott ajándékba az szb-től. A karácsonyfát az előtérben állítják fel, azonban ki-ki egyénileg ünnepel.

Hosszú ideig egy szobában lakott két fiatalasszony, *Szilágyi Erika* és *Szabó Ágnes*. Azon kevesek közé tartoznak, akik között ez idő alatt jó barátság szövődött. Ágnes nemrégiben férjével és négyéves kisfiával a Makk utcai családos szálláson kapott helyet, de ha teheti, meglátogatja Erikát egy kis beszélgetésre. Most is együtt tervezgetik az ünnepet.

— *Én természetesen a családdal együtt ünneplek* — kezdi *Ágnes*. — Nem itt, Budapesten, hanem 220 kilométernyire: a Miskolc melletti Tiszalucon. Ott lakik édesanyám és az egész rokonság. Tavaly ilyenkor még gyeden voltam. Most a kereskedelmi főnökségen vagyok fuvardíjszámfejtő. 12, 24, 48 órás beosztásban dolgozom. 23-án reggel végzek és 26-án éjszakára kell visszajönnöm. Úgy tervezem, hogy ahogy leteszem a munkát, azonnal indulok haza. Biztosan fáradt leszek, de ilyenkor ezt alig érzi az ember.

Nagy sütés-főzés lesz otthon. A karácsonyi menü nálunk mindig töltöttkáposzta, de sütünk halat is, és persze készítünk mézes- meg aprósüteményeket is. No meg az elmaradhatatlan bejglit. A „főszakács" természetesen az édesanyám. *Mindig nagy fenyőnk volt, és az idén sem szeretnénk alább adni egy kétméteresnél. Elfér a családi házban.*

Az ajándékok jó részét már megvettem. A fiam bőrfocit és egy kisautót kap, az a kedvence. A vonat már nem „nagy szám" neki, utazik éppen elepedig az, hogy középiskolába Pestre járjon, és nálam lakjon a kislányom. Ő már most szívesen jönne, de én szeretném, ha rendezett körülmények közé hozhatnám.

— *Nekünk is a saját lakás a legnagyobb álmunk* — mondja *Ágnes* —, *nem tudom, hogy jövőre lesz-e belőle valami. Ha nem sikerül, édesanyámnál mindig van helyünk a száz négyzetméteres házban. Csak munkát szerezni nem tudunk ott.*

Kártyaparti kettesben

get. A férjem kamionsofőr. Itt dolgozik ő is, Budapesten. Török származású, ott a karácsony nem létezik, mégis éppolyan komolyan veszi, mint mindenki a családban. Nagyon tetszik neki, hogy ezen az estén olyan meghitt a hangulat. Aztán pedig együtt megy a család a templomba, az éjféli misére.

Tíz éve dolgozik a MÁV-nál *Szilágyi Erika*. Miskolcon kezdte jegyvizsgálóként, majd — vizsga után — vonavezető lett. Most vonatfelvevő: számítógépen rögzíti a kocsik adatait. — *Huszonnegyedikén reggel végzek, és huszonhatodikán már újra dolgozom.* Így nem utazom a hetedikes kislányomhoz, aki a nagymamánál van. Itt leszek a szállón, az este nagyobb részében valószínűleg egyedül, aztán talán átnéz hozzám valaki, de az is lehet, hogy én kopogtatok be egy szállótársamhoz. *A szobámban mindenesetre felállítok egy kis fát, feldíszítem a szakszervezeti szaloncukorral, úgyhogy karácsonyi lesz a hangulat.*

Az újév az persze egészen más. Azt reméljük, vidáman töltjük, mégpedig együtt Ágiékkal, a Makk utcai családi szálláson. Ott mindig nagy a jókedv, jól összejön a társaság. Hogy mit várok 1994-től? Ha minden úgy megy, ahogyan szeretném, akkor az az év új korszak lesz az életemben. Tudja, most fogok először önálló lakásban lakni. Nem mindennapi érzés, nagyon várom már. Nemrég vettem egy kis családiház-részt Kispesten. Negyven négyzetméter, egy szoba-konyha. De még nincs benne fűtés, amíg azt meg nem csináltatom, nem költözhetek.

Soha nem juthattam volna hozzá, ha nem kapok több helyről is kölcsönt. A MÁV adott 25 évre 255 ezer forintos kamatmentes kölcsönt, a kispesti önkormányzat pedig hat évre 300 ezer forintos, szintén kamatmentes kölcsönt. És mivel állami gondozott voltam, az állam biztosított 300 ezer forint vissza nem térítendő támogatást.

A kölcsönök visszafizetését már megkezdtem, ez havi 4600 forintot jelent. Most vezetik be a gázt, ez is sokba kerül, és még be kell szereznem a legszükségesebb bútorokat is. És természetesen fizetnem kell a rezsit, meg élnem is valamiből. Nehéz lesz, de azt hiszem, mégis szerencsés vagyok, hogy már itt tartok. A nagy álmom

Míg a női szálláson zömmel fiatalok laknak, addig a férfiaknál egészen más a helyzet. A legfiatalabb lakó 18, a legidősebb pedig 70 éves. A fiatalok természetesen átmenetinek tekintik ezt az állapotot. Mindegyik családra, lakásra vágyik.

Kovács Jánosék szobájának egyik sarka egy mini tornateremnek is beillene. Van itt a súlyzótól a lábteniszig többféle sportfelszerelés. A fiatalember body-buildingezik. Barátjával, *Szabó Tiborral* együtt állami gondozottak voltak. Tanult szakmájuk festő, most mindketten vonat fel- és átvevők: induló tehervonatok kocsiadatait veszik fel.

— *Mivel egyedülállónak számítunk, lehet, hogy dolgoznunk kell karácsonykor* — mondja János. — *Tavaly a barátnőmnél családi körben töltöttem a szentestét, gyönyörű volt. Sajnos később összeveszténk, így most egyedül leszek.* — Mi tízen vagyunk testvérek — veszi át a szót Tibor —, de csak négyen tartjuk a kapcsolatot. Tavaly karácsonykor dolgoztam, most lehet, hogy az öcsémnél ünnepelünk. Itt a szobámban is lesz egy kis fa, bár a szaloncukrot, amit kaptunk, már szép lassan megeszegettük.

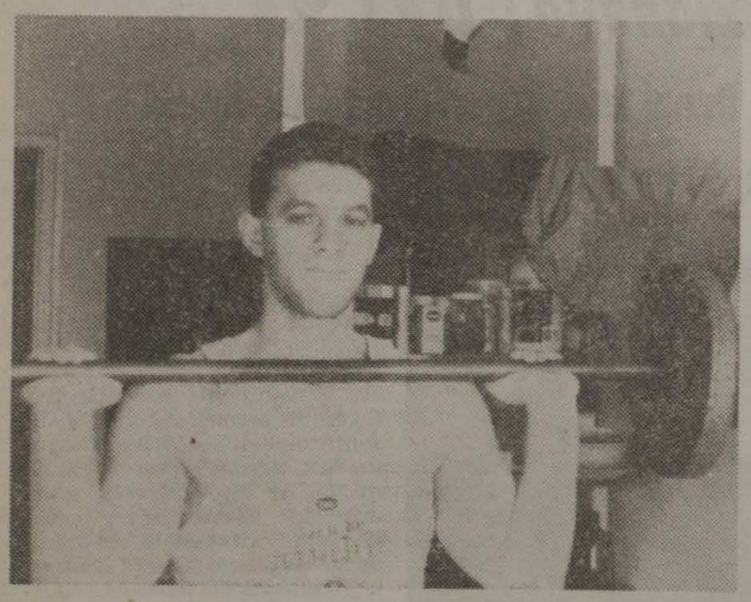
— Az újév egészen más lesz — állítják egybehangzóan. Azt biztosan együtt töltik, és valószínűleg nagyszerű hangulatban. János szerint amilyen a szilveszter, olyan lesz az új év.

— Ha hármat kívánhatnék, először is szeretnék előrejutni a testépítésben: elérni a 90 kilót. Lakásszerzésre még nem gondolok, megelégednék egy megértő és kedves barátnővel. Harmadiknak pedig sok akaraterő kellene a kemény edzésekhez.

Több pénz — ez Tibor legfőbb kívánsága. Az öccsével van egy közös házrészük, de nagyon kicsi. Szeretnék helyrehozni, eladni és egy nagyobbat venni.

— Jó lenne valami vállalkozásba kezdeni, hogy jobban segíthessem a katona bátyám családját. És persze egy barátnő, akivel jól kijövök, és majd együtt tudunk élni. A testvéreimnél is azt látom, ha van konkrét cél, az megsokszorozza az akaraterőt. Én arról álmodom, hogy egyszer a magam ura leszek. Kizárólag azért nem keserít, hogy munkásszállón lakom, mert tudom: nem lesz ez mindig így.

Csop Veronika



Súlyemelés délután

ÚTKÖZBEN

A hegedűtok titka

A tinédzser korú kislány felállt a peronra kirakott fapadról, magához vette a hegedűtokot, s kisietett a Balatonszentgyörgyről érkező vonathoz. Mindig igyekezett minél gyorsabban helyet foglalni valamelyik nemdohányzó kocsiban. Ezúttal is így tett. Az ablak mellé ült, hosszú, szőke haját hátul összetűzte, végül elővette a „Kiskegyed"-et. Olvasás közben néha kinézett az ablakon, figyelte a sürgölődő vasutasokat, akik éppen a „Keszthely" feliratról tisztogatták a rákenődött szúnyogokat. Sípszó szakította meg az elmélyült bámészkodást, majd néhány rándulás kíséretében elindult a „Piroskának" becézett vicinális. A kislány letette az újságot, s inkább az elsuhanó tájat nézegette. Bár lassan két éve mindig erre jár haza, mégis lenyűgözi a Balaton-felvidék látványa.

— *Jó napot kívánok, menetjegyeket kérem kezelésre!* — hatoltak tudatába a jegyvizsgáló kemény, katonás szavai. Jegyét átadta, előhalászta a diákigazolványát, s megpróbált hátradőlni, ami egyáltalán nem volt könnyű mutatvány a kényelmetlen Piroskán. A jegykezelő észrevette a lány zavart pillantását, s igyekezett természetesen viselkedni. Néhány év alatt ellesett az életből némi „utaspszichológiát", így egy csipetnyi humorral esetenként képes volt feloldani a feszültséget.

— *Tapolcán majd igyekszem a leszállással, nehogy valaki nekiálljon udvariaskodni* — gondolta a kis hölgy, hiszen mindig a hideg futkározott a hátán, ha eszébe jutott, hogy egy idegen férfi — akár segítő szándékkal is — megfogja a kezét. Megigazította tehát a blúzát, táskáját vállára vette, s bal kezében a hangszertartóval elindult a hátsó ajtó felé. Az utolsó ülések mellett valami furcsa erőhatást érzett, pedig csak a holmija akadt meg egy hazafelé utazó horgász pecabotjában. A hegedűtok szétkattant, s kiborult néhány fürt szőlő, amit útközben csórt a kertek alatt. A hangszert a hangolónál hagyta, így bőven jutott hely a gyümölcsnek.

— *Bocsánat, mindjárt összeszedem* — motyogta céklapiros arccal, miközben igyekezett a tokba visszagyömöszölni a szőlőt. Nem törődött a maradékkal, mert a hahotázástól már visszhangzott a kocsi. Megpróbált minél gyorsabban lelépni, de az ajtók még nem nyíltak ki.

— *Várjon még, kisaszszony!* — hallotta ismét a jegyvizsgáló hangját. A fiú felcsípett egy fürtöt a lépcsőről, s komoly arccal, érthetően tagolta a mondatot:

— *Kedves hölgyem, itt tetszett hagyni a vonót!*

Nagy Tibor

Picasso alkotásai a Nemzeti Galériában

Pablo Picasso (1881—1973) a spanyolországi Malagában született, 1900-tól élt, s alkotott Franciaországban s lett világhírű festő, grafikus, szobrász, keramikus és díszlettervező egyszemélyben. Az első kék korszakként számon tartott stílusállomása idején (1901—1904) majdnem egyszínű, kékre hangolt képeket alkotott. Nyújtott vagy nyomottá deformált alakjain keresztül a szegényeknek, a betegeknek, az élet kisemmizettjeinek nyomorát, magányát és szomorúságát ábrázolta.

Az úgynevezett rózsaszín korszakában (1905—1906) hajlékonyabb vonalakkal még hangsúlyosabb deformálással és majdnem síkszerű formákkal cirkuszi jelenetek, bohócok, aktok derűsebb témakörét dolgozta fel.

A néger plasztika hatásától vezettetve készítette elő szobrait (1905) s ezek, valamit egyéb művei már a kubizmus felé mutattak. Még inkább így van ez *„Az avignoni kisaszszonyok"* című képével (1907) kapcsolatban, mely geometrizáló síkforma, egyszersmind fordulópont is a modern festészet történetében. Picasso kubista stílusának fejlődése során (1909—1917) előbb — távolságot is tartani tudó — tárgyilagossággal — a térbeli formák síkokra felbontásával analizálta a különböző nézőpontokból egyszerre ábrázolt csendéleti tárgyakat, majd 1911 után eljutott a teljes absztrakcióig. Ugyanakkor 1918-ban a rá jellemző újra és újra változtatni tudó zsenialitástól fűtve újra tárgyábrázoló, neoklasszicista periódust valósít meg Picasso az alkotásain keresztül, s 1923 tájékán kiegyensúlyozott, harmonikus műveket teremtett.

Körülbelül ez idő tájtól lett, hogy számos kerámiát készített figurális és egyéb díszítéssel. Művészi és emberi hitvallásának jegyében részt vett a Spanyol Köztársaságnak a német hitleri fasiszták elleni megvédésére irányuló antifasiszta akciókban. Az elszabadult barna áradat által földig lerombolt kis falu, Gernica lakóinak emlékére, s a világ számára örök mementóként hozta létre hatalmas méretű festményét, amely néhány év óta Picasso szülőhazájában, Spanyolországban honos.

A világ Picasso halála óta sem szűnt meg versengeni a nagy művész munkájáért. Ebből a szempontból is rangos helyet foglal el a kölni Ludwig Múzeum Picasso gyűjteménye, mely „vándoroltató" küldetést is vállalva *három hónapig, jövő év február 20-ig Budapesten a Nemzeti Galériában mutat be csaknem 200 Picasso-alkotást.* Kiindulópont ehhez a hatalmas gyűjteményhez *Peter Ludwig* nagydoktori értekezése volt. 1949-ben Picassoból írt meg sok tanulmányt, kutatást és a zseniális alkotómunkája iránti alázatot igénylő értekezést. S bekövetkezett az életre szóló találkozás, a gyűjtés szenvedélye, mely — megfelelő anyagi háttérrel — tüneményesen kiteljesedett. Így aztán fenn a Várban igazi nagy élményre lelhetnek mindazok, akik vágytak arra, hogy közelebbről is megismerhessék Pablo Picassót, a spanyol francia festőt, a világ képzőművészeti kincsének jeles gyarapítóját.

(dániel)

Rák Béla grafikája

„Kiballagok a vasútra...”

Beszélgetés a 70 éves Bojtor Imrével, vasútas és nótaénekes pályafutásáról

Bojtor Imrét, az ismert, a vasutasok körében különösen népszerű nóta- és dalénekest, az ősszel nagy megtiszteltetés érte. Október 23-án az '56-os forradalom és szabadságharc évfordulóján a Parlamentben rendezett ünnepségen, érdemes és eredményes munkássága elismeréseként megkapta a *Magyar Köztársaság Arany Érdemkeresztjét*. A kitüntetést, a művészélet számos kiválóságával együtt, *Göncz Árpád* köztársasági elnöktől vehette át. A nevezetes nap után több mint egy hónap elteltével találkoztunk a szerkesztőségben.

— Imre, szívből gratulálok a kitüntetésedhez. S ha nem veszed rossz néven, hadd kérdezzem meg: *hány évnek kellett eltelnie ahhoz, hogy ilyen magas kitüntetést kapjál?*

— Meg kellett élnem a hetven évet.

— *Mennyit? Te hetvenéves vagy? Akár húsz évet is letagadhatnál.*

— Köszönöm a bókot. De a tény az tény. A nyáron töltöttem be a hetvenet.

— *Hogy rohan az idő. Mintha csak néhány év telt volna el azóta, hogy nyugdíjba vonultál.*

— Pedig annak is már tíz éve.

— *Korengedménnyel?*

— Nem. A hatvanadik életévem betöltése után kaptam meg az obsitot. Negyvenegy évi vasúti szolgálat után lettem nyugdíjas.

— *Negyvenegy év a vasút szolgálatában, hosszú idő. S mellette a daléneklés, az ország-világ előtt elért sikerek. A kettő hogyan fért meg egymás mellett?* De még mielőtt erre válaszolnál pergessük vissza a naptár lapjait: *hol, mikor és hogyan kezdődött ez a szépívű, gazdag életpálya?*

— Tizennyolc éves voltam, amikor szülőfalumban, Sápon pályamunkásnak állhattam. Addig apámnak segítettem. Kevés földünk volt, nem adott megélhetést az egész családnak. Így örültem, hogy felvettek a vasúthoz. Természetesen a falumban esemény volt az is, amikor a műkedvelők színpadán vagy a templomi kórusban énekelhettem. Igaz, hogy kezdetben csak a magam gyönyörűségére, de valahogy másokat is megörvendeztetve. Ha nem így lett volna, a vasutas kollégák nem szóltak volna az érdekemben *Csala János* budapesti zenetanárnak. Ők mondták el neki, hogy dolgozik közöttük egy jó hangú legény, akit érdemes lenne meghallgatni.

— *Ez mikor volt?*

— Közvetlenül a háború után. Azért emlékszem rá ilyen jól, mert a tanár úr élelmiszerért utazott le Sápra és az állomás forgalmi irodájában meg is tartotta a *„felvételi vizsgát”*. Hittem is, meg nem is, hogy a rögtönzött szereplésem után valaha meghív Pestre. Aztán a nyár végén jött a levél: *menjek meghallgatásra a Zeneakadémiára.* Magamra öltöttem a vasutas egyenruhámat, a hátizsákomba pedig egy tiszta fehér ing mellé került egy kis útravaló és felkapaszkodtam a Pestre induló vonat tetejére. Abban az időben még így utaztunk.

— *Sikerült a felvételi?*

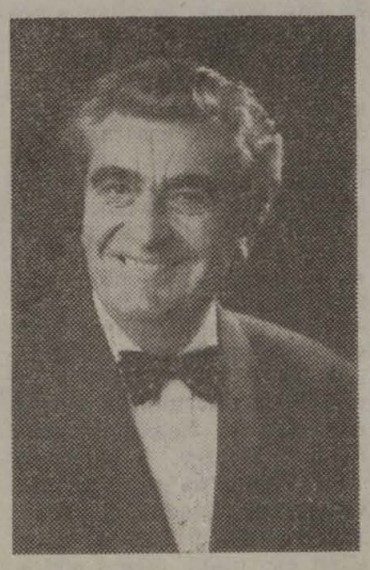
— Igen. Az előkészítőre vettek fel. De nem volt hol laknom. A szerencse azonban mellém szegődött. A MÁV Budapesti Igazgatóság személyzeti osztályán dolgozott *Seres* főfelügyelő, az ismert karnagy. Amikor bekopogtam hozzá és meglátott, nyomban felkiáltott: *„Ilyen fiú kell nekünk!”* Néhány nap múlva a Keleti pályaudvaron kaptam munkát, segédraktárnok lettem. A kötelező vizsgák után raktárnokként dolgoztam, később irodai munkát végeztem.

Hét évet töltöttem a Keleti kereskedelmi főnökségen. Közben két év alatt, magánúton elvégeztem a polgári iskola négy osztályát, megszereztem három vasúti szakvizsgát — a távirdait, a forgalmit és a kereskedelmit —, a Zeneakadémián pedig az egy év előkészítőt követte egy gyakorló, majd ugyancsak egy akadémiai esztendő.

— Nem volt ez egy kicsit sok? A vasúti szolgálat mellett: *hogyan tudtál eleget tenni a nappali elfoglaltsággal járó zeneakadémiai tanulmányoknak?*

— Kezdetben ment valahogy, de később a kettőt nem lehetett együtt folytatni. Ezért átkértem magam a konzervatóriumba, ahol este voltak az órák. Az opera szakon végeztem és az énekesi diplomát ötvenkettőben szereztem meg.

— *Friss énekesi diplomával a zsebedben nem gondoltál arra, hogy vasút helyett a művészi pályán kellene folytatni?*



— Kacérkodtam a gondolattal, mert szerződést is ajánlottak a szegedi operatársulathoz, de kevesebbet kerestem volna mint a vasútnál, ezért maradtam. *Nekem biztonságot jelentett az a hátország, amit a MÁV nyújtott* Az is befolyásolt döntésemben hogy megszerettem a vasutaséletet, a munkatársakat. Ők is szerettek és a vezetőim is becsültek. Ha vidéki fellépésem volt elengedtek, ha külföldi turnéra szólt a meghívás, a MÁV-tól fizetés nélküli szabadságot kaptam.

— *Hány országban jártál?*

— Úgy szólván bejártam az egész világot. Európa számos országában megfordultam. Finnországban például négyszer is vendégszerepeltem. Emlékszel arra a finnországi népitánc-fesztiválra melyen a szolnoki fűtőház Tisza táncegyüttesével vettünk részt? — fordult felém.

— Hogyne emlékeznék. Vonattal hosszú, fárasztó, de csodálatosan szép utat tettünk meg. Sőt arra is emlékszem, hogy amikor felléptél a közönség zúgó tapssal fogadott és nem akartak leengedni a színpadról.

— Régen volt.

— *De igaz volt. Mondd, a tengerentúl mely földrészen fordultál meg?*

— Ausztráliában hatvannyolcban, Amerikában nyolcvanhatban jártam.

— *Imre, soha nem kérdeztem tőled? Van-e kedvenc nótád?*

— Van, méghozzá nagyon sok. A legkedvesebbek közül a rádió hangszalagjai is nagyon sokat őriznek.

— *Vajon azt számoltad-e, hogy negyvenévi nótaénekesi pályád alatt hány dalt énekeltél a rádió mikrofonja előtt?*

— Pontos számot nem tudok mondani, de az biztos, hogy négyszáznál jóval többet.

— *Egy kicsit előreszaladtunk az idővel. Javaslom hogy térjünk még vissza a vasúthoz. Hiszen ha emlékezetem nem csal, az ötvenes évek elején tettél egy kis kitérőt.*

— Valóban. Ötvennégyben a SZOT művészegyüttes szólistája lettem, de másfél év után visszatértem a MÁV-hoz. A Déli pályaudvaron lettem vezetőraktárnok, újabb másfél év elteltével a BVKH-ba, majd a budapesti igazgatóságra kerültem. A kereskedelmi osztályon megszakítás nélkül tizenhat évig dolgoztam előadóként. Tovább is maradhattam volna, ha a vasutas-szakszervezet vezetői nem kérnek meg arra, hogy a szakszervezet zene- és képzőművészeti iskolájában vállaljam el az igazgatóhelyettesi beosztást. Ez hetvennyolcban volt. Elvállaltam, s a következő év végétől igazgatóvá neveztek ki. Ebben a minőségben dolgoztam nyolcvanhárom július 1-jéig, a nyugdíjba vonulásig.

— *Hogy telnek a nyugdíjas évek?*

— Úgy, mint régen, azzal a különbséggel, hogy nem kell mindennap időre a hivatalba járni. *A vasúttól ugyan elszakadtam, de a vasutasoktól nem.* Feleségemmel *(Urbán Katalin* dalénekes. *A szerző.)* Rákospalotán, a Rákos úti MÁV-lakótelepen élünk. A téli hónapokat otthonunkban töltjük. Tavasztól őszig pedig többnyire érd-parkvárosi hétvégi házunkban vagyunk.

— *Gondolom, nem unatkozol?*

— Nem. A kertészkedés, a növények és a fák gondozása leköti az időnket. S ha elfáradtunk gyönyörködünk a panorámában amit Törökbálint irányába a budai hegyek nyújtanak. Erről jut eszembe egy érdekes epizód. Egyszer édesanyám figyelmét is felhívtam a páratlanul szép látványra. Mit szól hozzá? kérdeztem. Sokáig szótlanul állt, kémlelve a tájat, majd megszólalt: *„Szép, szép fiam, de én csak a nagy hegyeket látom.”*

— *Fellépések?*

— Feleségemmel, immár, huszonöt éve együtt énekelünk. A korábbi években többet vállaltunk. Most már nem minden meghívásnak tudunk eleget tenni. De amit vállalunk, az sem kevés. Fellépéseinkre mindig körültekintően készülünk. A műsort aszerint állítjuk össze: hol, milyen hallgatóság előtt énekelünk. A közönséget ismerjük. Jómagam ismerem az ország egyik felét, a másik fele pedig engem ismer. Hiszen mindenütt élnek vasutasok. Ha nekik adunk műsort, kettőnk közül valamelyikünk mindig elénekli a *„Kiballagok a vasútra ...”* kezdetű dalt.

— *Imre, őszintén kívánom: a sors engedje meg, hogy még sokáig kiballaghass a vasútra és találkozhass azokkal a kollégákkal, akik mindig szeretettel fogadtak és büszkék voltak rád, mert előadó művészeteddel vidámságot vittél életükbe.*

Visi Ferenc

CSENDÜL A NÓTA

Lente Lajos harminc éve a nótaénekesi pályán

Még nem töltötte be a hatvanat, de már a nyugdíjasok életét éli. Mint mostanában oly sokan, ő is létszámcsökkentés miatt került kényszerpályára: *korengedmennyel nyugdíjazták.* Kezdetben zsörtölődött miatta, de ma már beletörődött. Így több idő jut a családra, a debreceni hobbikertre, a fellépésekre, a közönség szórakoztatására.

Lente Lajos, mint nótaénekes, az idén ünnepelte harmincéves jubileumát. Ebből az alkalomból, legismertebb nótafelvételeiből két magnókazetta is készült. Az egyik a *„Csendül a nóta”*, a másik az *„Ezüst tükrös kávéházban”* címmel jelent meg. Ezenkívül több önálló műsorban lépett fel. Az első fellépés Hajdúnánáson volt szeptemberben.

— Miért ezt a várost választottad?

— *Hajdúnánás a szülővárosom.* Húszéves koromig éltem a szülői házban. Az énekléssel is ott kerültem kapcsolatba. Egyrészt édesapám és a testvérei révén, akik az akkori Iparos Dalárda körnek voltak a tagjai. Másrészt, *Makláry Lajos* karnaggyal, mint diák, én is jártam temetésekre énekelni. Mivel nótaénekesi pályámat szülővárosomban alapoztam meg, úgy éreztem, hogy jubileumi önálló műsorommal a hajdúnánási közönséget kell megtisztelni. Hogy ez az est létrejöhetett, abban az önkormányzat, *Boros Miklós* polgármester és *Jenei Magdolna*, a művelődési központ igazgatója sokat segített. Szülővárosom után Hajdúszoboszlón és Hajdúböszörményben volt még önálló műsoros estem.

— Melyek voltak a harminc év főbb állomásai?

— Mint már említettem, *az éneklés szeretetét a családomtól örököltem.* Már gyermekkoromban nagyon sok magyar nótát, népdalt, mozgalmi dalt megtanultam. Az énekléssel azonban a katonaévek alatt kerültem igazán kapcsolatba. A hajlam ott vált szenvedéllyé. Leszerelésem után jelentkeztem egy vasutas amatőr kultúrcsoportnál, majd beiratkoztam a debreceni Kodály Zoltán Zeneművészeti Szakközépiskola ének főtanszakára. Még ugyanabban az évben indultam egy tehetségkutató versenyen, és első helyezést értem el, amelyért ideiglenes működési engedélyt kaptam.

A szakközépiskola befejezése után két évig Budapestre jártam továbbképzésre a vasutas-szakszervezet zeneiskolájába. Pályám elején olyan tanáraim voltak, mint *Csóka Béla, Darányi Lajos*, később *Vörös Sári, Szalai László* és *Reményi Sándor*. Nyolc évi tanulás, s a továbbképzés eredményes befejezése után operettből és magyar nótából kézhez kaptam az A-kategóriás előadóművészi engedélyt.

— Vasutasnyelven szólva, tehát sínre kerültél.

— Így igaz. A pálya nyílt és szabad volt, *de még sok fellépésre volt szükségem ahhoz, hogy rutint szerezzek, hogy a szakmában megismerjenek.* Hatvankilenc őszétől, külön meghallgatás után, felvételek készültek velem a rádióban, majd a televízióban. A tv *Nótaszó* című műsorában hetvenkettőben mutatkoztam be. Ettől kezdve már gyakrabban hívtak különböző rendezvényekre.

— A harminc év alatt vajon hány fellépésed volt?

— *Évente körülbelül ötven.*

— Kik voltak és kik ma a legkedvesebb partnereid?

— Korábban *Jákó Vera* és *Szentendrei Klára*, mostanában *Márkus Ica* és *Simon Irén*, debreceni *Lovass Lajos*. Velük Hajdú-Biharban és a keleti országrészben együttes műsorokban lépünk fel.

— A nótákon és népdalokon kívül mást is énekelsz?

— *Előfordul, de igazán a magyar nóta a műfajom.*

— A magyar nótához a cigányzene kíséret az igazi. Van-e kedvenc zenekarod?

— Több is. A debreceniek közül *Jeremiás Béla, Benczi Gyuszi* és *Jani Jóska* kísért legtöbbször. Mindhárom kiváló muzsikus. A pestiek közül *Balogh Albert, Kállai Kiss Ernő* és a két *Lakatos Sándor* áll hozzám a legközelebb. Az „Ezüst tükrös kávéház” című új kazettám számaihoz Balogh Albert zenekara adta a kíséretet.

— Mint nótaénekes, határainkon túl is megfordultál?

— Igen. A szomszédos országokban többször is. Ezenkívül *Olaszországban, Svédországban*, a tengerentúl *Kanadában* jártam.

— Hivatásos előadóművészként neked is, akárcsak *Bojtor Imrének* a vasút volt a kenyéradó gazdája. Soha sem fordult meg a fejedben, hogy főállású vasutasból hivatásos nótaénekes leszel?

— *Nem. Szerettem a munkámat. A Debreceni MÁV Igazgatóságon a közúti gépjárművek felügyeletét láttam el. Ebben a beosztásban tizennégy, a MÁV-nál harminchárom évet töltöttem. Nem rajtam múlt, hogy idő előtt nyugdíjas lettem.*

— Terveid?

— *Amíg dolgoztam, a vasút, a fellépések és a család tette tartalmassá az életemet. A vasutat pótolják az unokák, meg a hobbikert.* Ami pedig az előadóművészetet illeti, szeretnék sokáig énekelni. Most, hogy több időm van, magamat is jobban tudom menedzselni. Szeretném azt is, ha szponzorok segítségével sikerülne dalaimból újabb lemezt és műsoros kazettát készíteni.

V. F.

Népművészeti alkotások seregszemléje Nagykanizsán

A Vasutasok Országos Közművelődési Egyesülete, Nagykanizsa város önkormányzata és a Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Ház rendezésében, december 7-én, a kanizsai vasútállomás kultúrvárótermében megnyílt a III. Országos Vasutas Népművészeti Kiállítás. Az ünnepi megnyitót *Pallós György*, a Vasutasok Szakszervezete alelnöke tartotta. Örömmel állapította meg, hogy a népművészettel alkotó módon foglalkozó amatőrök tábora évről évre gyarapszik. Egyre nő azoknak a vasutasoknak, családtagoknak és nyugdíjasoknak a száma, akik mindig találnak módot arra, hogy hasznosan költsék el a szabadidőt. Van, akinek csak kikapcsolódást, pihenést jelent, amikor kedvenc hobbijuknak hódolnak, míg mások tudatosan végzik alkotómunkájukat.

— A kiállítás tárgyai is jól szemléltetik: *hogyan költözik be a népművészet életünkbe, s hogyan gazdagítja mindennapjainkat azáltal, hogy nemcsak gyönyörködünk látványukban, hanem eredeti funkciójuknak megfelelően használjuk ki őket* — hangsúlyozta Pallos György, majd emlékeztetett azokra a vasutaselődökre, akik már a múlt század végén dalárdákat, később zenekarokat, színjátszócsoportokat, könyvtárakat szerveztek. A fúvószenekarok, énekkarok, népi tánccsoportok, szerepe a kultúra ápolásában ma is meghatározó. E tekintetben, Nagykanizsán is elismerésre méltó munkát végeznek.

A VSz alelnöke beszéde után megnyitotta a kiállítást, mely jól reprezentálja az alkotók hozzáértését, művészi munkáját. Nem lenne azonban teljes a kép, ha nem szólnánk az előzményekről és azokról, akik munkájukért díjazásban részesültek.

A zsűri, mivel a jutalmazásra rendelkezésre álló 20 000 forintot nem volt módja megemelni, úgy döntött, hogy az egyes díjakat megosztva adja ki.

Megosztott fődíjat és 4000-4000 forintot nyert: *Gólya Mihályné* (Budapest) művészi fehérhímzéseiért, a turai terítőért, valamint *Kovács János* (Somogyszob) domború faragású alkotásaiért, a kitűnően megmunkált két kazettáért.

Megosztott I. díjat, azaz 3000-3000 forintot kapott: *Vörös Györgyné Kovács Erika* (Pázmánd) aratókoszorújáért és a többi rozsszalmából kötött aratási munkájáért, valamint *Katona Istvánné* (Bag) egy fehérhímzéses oltárterítőért, és egy hagyományos szabású és varrású fehérhímzéses női ingért.

Megosztott II. díjat és 2000-2000 forintot nyert: *Sátori Zoltán* (Szombathely) a diófából készített nemes arányú pohárszékért, és a nyárfából faragott fűszertartókészletért, valamint *Bogdán Lajos* (Somogyvár) esztergályozott munkáiért, a falipolcért és a reá való különféle rendeltetésű edényekért.

Megosztott III. díjat és 1000-1000 forintot nyert: *Győrfy Mária* (Celldömölk) a kalotaszegi nagyírásos garnitúrájáért, valamint *Kiss Tiborné* (Galgamácsa) a kukorica csuhébaba-életképeiért, főleg a meghitt hangulatot árasztó „Család” című együttesért.

A díjazottakon kívül számos pályamű alkotója érdemel még elismerést és dicséretet.

Budapesten tanácskoztak a vasutas nyugdíjasklub-vezetők

A Vasutasok Szakszervezetének Benczúr utcai székházában rendezték meg december 8-án a vasutas nyugdíjasklub-vezetők országos találkozóját. A klubvezetők nagy többsége eleget tett a VSz Országos Nyugdíjas Tagozat vezetősége meghívásának.

A rendezvénynek az volt a célja, hogy a több éve működő klubok helyzetét felmérjék, s a tagozat vezetői további tájékoztatást kapjanak azokról a lehetőségekről, amelyekkel tevékenységüket meghatározhatják.

A tanácskozáson részt vett *Pallos György*, a VSz alelnöke és *Feleki Pál* a VSz Országos Nyugdíjas Tagozata elnöke. A két vezető tájékoztatást adott a nyugdíjas tagozat munkájáról, eredményeiről, valamint a VSz kulturális tevékenységéről, annak pénzügyi feltételeiről.

Feleki Pál elnök a tagozat 1993. évi munkáját eredményesnek ítélte meg. Kiemelkedőnek tartotta a tb-önkormányzati választások sikere érdekében végzett munkát. *Hangsúlyozta, hogy a választás sikere és az MSZOSZ jó szereplése ráirányította a politikusok figyelmét a nyugdíjasokra, akiknek a közreműködése nélkül ma nem lehet eredményesen politizálni hazánkban.* A VSz vezetőinek is tudomásul kell venni, hogy a szakszervezeten belül nem csupán egy rétegről van szó, hanem a tagság 40 százalékát kitevő tapasztalatokban és vitalitásban gazdag szakszervezeti tagok közösségéről. Ezt igazolja a nyugdíjasklubokban folyó eleven élet, amiről a kérdőíves felmérőlapok is tanúskodnak. A klubokban több tízezer nyugdíjas él közösségi életet.

Pallos György alelnök részletes tájékoztatást adott a VSz **művelődéspolitikai célkitűzéseiről**, s azokról a változásokról, amelyek a szakszervezeti művelődési klubok, otthonok, intézmények szervezeti átalakulásában bekövetkeztek. Ismertette a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület felépítését, pénzügyi forrásait, kapcsolatukat a nyugdíjasklubokkal, illetve azokat a támogatási lehetőségeket, amelyek a klubok működésének anyagi feltételrendszerét biztosíthatják. *A VSz vezetői továbbra is számítanak a nyugdíjasklubok kulturális misszió-jára, szerepük és tevékenységük további kiterjesztésére a lakóhelyeken.* Jó példát hozott fel erre a somogyszobi klub képviselője, aki elmondta, hogy klubjuk nemcsak a vasutasokat fogja össze, hanem az egész falu művelődésében meghatározó szerepet tölt be. Hasonló eredményről számolt be a záhonyi klubvezető, ők még a határokon túlra is kiterjesztették tevékenységüket.

Kapitány István, a nyugdíjastagozat kulturális bizottságának elnöke részletesen elemezte a klubokban folyó munkát, s több jó példával bizonyította, hogy meg lehet találni a működés anyagi forrásait. Ezek közé sorolta az önkormányzatok, alapítványok támogatásának megszerzését, sikeres pályázatok révén szervezett pályadíjakat.

A hozzászólók többsége a klubokban folyó munkát színesnek, nívósnak, vonzónak ítélte. A klubok támogatása a Vasutas Országos Közművelődési Egyesületekhez tartozó intézmények részéről nagyvonalú. Legtöbbször térítés nélkül használhatják a nelyiségeket és egyéb eszközeiket. A klubokban folyó kulturális és társadalmi élet része az intézmények programjának. A vasutas nyugdíjasklubok többsége szervezetten is tagja *„Életet az éveknek"* országos nyugdíjas mozgalmi szerveződésnek.

A kubok további tevékenységének összehangolása, szervezettebb és eredményesebb munka érdekében az értekezlet résztvevőinek egyhangú döntése alapján létrehozták a Vasutas Nyugdíjasklubok Országos Szervezetét. Döntött az értekezlet abban is, hogy 1994-től évente megtartják a vasutas nyugdíjas klubvezetők országos értekezletét.

Pásku Jenő

Ez volt a huszonnegyedik

Tokaj Express döntő – magyar vívók nélkül

Az idén huszonnegyedik alkalommal rendezték meg a férfi párbajtőrözők seregszemléjét, a Tokaj Express — újabb nevén a *Ganz—Hunslet MÁV Tokaj Express* — nemzetközi vívóversenyt. A rangos eseményt a hagyományoknak megfelelően, ezúttal is sajtótájékoztató előzte meg. A viadal életre hívója, az örökifjú *dr. Nedeczky László*, a rendező szervek nevében stílszerűen, a híres hegyaljai borvidék központjában, Tokajban, pincelátogatással egybekötött tájékoztatóra hívta meg a sportújságírókat.

A sajtótájékoztató első része — útban Tokajba — a Miskolcig közlekedő *Szinva InterCity* vonat külön erre a alkalomra beállított étkezőkocsijában történt. Dr. Nedeczky László ott jelentette be, hogy az idei viadalnak, az új szponzor, a Ganz—Hunslet támogatásával nemcsak a neve változott meg, hanem rangjában is emelkedik. Erre példaként említette, hogy az első három helyezett a tiszteletdíjakon kívül pénzdíjazásban is részesül. Tokajban pedig *Hegedűs Zoltán*, a Tokaj Kereskedőház Rt. kereskedelmi igazgatója ismertette a borgazdaságban végbement változásokat és bejelentette, hogy a lehetőségekhez mérten a jövőben is támogatják a vívósportot.

A Nemzeti Sportcsarnokban december 4-én és 5-én lebonyolított nemzetközi férfi párbajtőr versenyre 28 ország 170 vívója —, köztük 31 magyar — nevezett. A viadalon ezúttal nem érvényesült a hazai pást előnye. A magyar versenyzők egy része, köztük a BVSC kiválósága, a junior Európa-bajnok, és világbajnoki ezüstérmes *Fekete Attila* sajnos már az első versenynapon elbúcsúzott. A többiek, köztük a felnőtt válogatottak, a folytatásban vasárnap délelőtt szenvedtek vereséget. Így esett meg az, amire a Tokaj Express történetében aligha volt példa: *magyar párbajtőröző nem jutott a legjobb nyolc közé.* A döntőt külföldi versenyzők vívták, s ezúttal az olimpiai bajnok francia *Eric Srecki* nem talált legyőzőre. Így, a győztesnek járó 100 ezer forintot ő nyerte. A második helyezett olasz *Fleglert* 50 ezer, a harmadik svéd *Vanky* 25 ezer forintot vehetett át. Átadták a Tokaj Express vándordíjat is, mivel eltelt egy újabb ötéves ciklus. Ezt a trófeát a német *Arnd Schmitt* kapta.

(Visi)

Nyilatkozat

„A Magyar Vasutas 1991. február 14-i számában *Megalázó alkudozás, Mitől szabad egy szakszervezet?"* cím alatt megjelent cikkben a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetének az 1991 januárjában folyt kollektív szerződési tárgyaláson kifejtett tevékenységével kapcsolatban a valóságnak meg nem felelő tények kerültek közlésre abban a körben, amely a szakszervezet munkáltató részéről történő támogatása és a munkáltató irányában a szakszervezet részéről megnyilvánuló engedmény összekapcsolására vonatkozott. Emiatt ezúton kérünk e'nézést. *Galántai Ferenc, Kalmár Tibor."*

Vasutas tekeverseny Szolnokon

Ha november, akkor teke, így tartja a reglama, legalábbis vasutaskörökben. Nem volt ez másként ez év hasonló időszakában sem.

A MÁV Rt. vezérigazgatósága humánpolitikai főosztálya szervezésében Szolnokon, a vasutas-sportegyesület automatateke-csarnokában adott egymásnak randevút a sportágat szerető vasutasdolgozók népes tábora. A népes kifejezés ebben az esetben ugyancsak helytálló, hiszen tizenkét csapat mindenre elszánt legénysége, dacolva a rendkívüli hőmennyiséggel, a szervezőket próbára tette.

A verseny napján korán keltek a csapatok tagjai, hiszen hosszú csapatbajnoki mérkőzéssorozat állt előttük. A megszakítás nélküli küzdelem így is csak késő délután fejeződött be, amely az utolsó versenyzők pályára lépéséig nyitott volt és izgalmakban bővelkedett.

Balázs Józsefnek, a versenybíróság elnökének hozzáértését, precíz jegyzőkönyv vezetését dicséri, hogy a csapatversenyek befejezése után perceken belül kiírták azon versenyzők névsorát, akik csapateredményeik alapján részt vehettek az egyéni küzdelmekben. Erre az 1-2. és 3-4. pályán gurító 12-12 versenyzőnek nyílt lehetősége.

A verseny tömegesítő jellegét, amatörizmusát is igazolta *Tóth Béla*, a debreceniek — — mint később kiderült, érmes versenyzője — éljátékosa kérvén elsőként guríthasson, hogy az esti szolgálatba lépéséről nehogy lekéssen.

A csapattagok — akik ebben a játékrészben már csak szurkolók voltak — a még versenyben lévő csapattársaik mindent eldöntött bábuját óriási ovációval ünnepelték, hajtották őket a minél több pont elérésére. Maradandó színfoltja volt az egyéni küzdelmeknek, amikor *Vígh Albertet*, a 73 éves örökifjút, lévén szolnoki illetőségű, felállva ünnepelte, biztatta a nagyérdemű.

A verseny végén, amely késő este zárult, *Bajnóczi János*, a rendezvény titkára köszönte meg a szolnoki rendezők munkáját, gratulált a győzteseknek és helyezetteknek, majd kiosztotta a megérdemelt tiszteletdíjakat és okleveleket.

Eredmények:

A csapatverseny első három helyezettje: Szombathely 1605 fa: Debrecen 1603 fa: Kecskemét 1540 fa.

Egyéni verseny első öt helyezettje: *Földi József*, Szolnok, 854 fa; *Lőrinczi Attila*, Szolnok 848 fa; *Tóth Béla*, Debrecen 836 fa; *Lédeczi Bertalan*, Kecskemét 830 fa; *Soós Mihály*, Szombathely 798 fa.

A legudvariasabb versenyző, aki mindenkit maga elé engedett, ezúttal az egészségügyiektől: *Kovács István* volt, 161 fát teljesítve.

— Sz —

Parkolj és utazz tovább!

A GySEV osztrák vonalán, Drassburg állomáson köszöntötték az egymilliomodik utast

A szomszédos Ausztriában az utóbbi években fellendült a vasúti személyforgalom. Ez nemcsak az ÖBB-nél, hanem a GySEV ausztriai vonalain — a Sopron—Ebenfurt közötti vonalon és a Fertővidéki Vasúton — egyaránt jól lemérhető. Míg négy-öt évvel ezelőtt 78—80 ezer utast szállítottak, addig ebben az évben már december első napjaiban elérték a bűvös egymilliót.

Hogyan?

Ha a kérdésre egy mondatban kellene válaszolni, azt írhatnánk, hogy széles körű propagandával sikerült visszahódítaniuk az utasokat. De ennél többről van szó. *Ehhez javítani, korszerűsíteni kellett a menetrendet, bővíteni a kínálatokat, és emelni a szolgáltatások színvonalát.* Ez utóbbival kapcsolatban kell megemlíteni a *„Parkolj és utazz tovább!"* jelszó megvalósítása feltételeinek a megteremtését. Arról van szó, hogy az állomásokon új parkolókat kellett kialakítani, vagy ahol volt, ott bővíteni.

December 4-én egy kis állomás új felvételi épületének és autóparkolójának átadása és az egymilliomodik utas köszöntése, illetve jutalmazása alkalmából rendezett ünnepségre kaptunk meghívást a GySEV ausztriai igazgatójától, *Wilhelm Lampelttól.* Az ünnepség Wulkaprodersdorfban kezdődött. Sopronból gőzvontatta nosztalgiavonat érkezett. Nem sokkal utána befutott az a szólómotor, amelyen *dr. Józan Tibor*, a GySEV soproni igazgatója és vezető munkatársai voltak. *Berényi János*, a GySEV Rt. elnök-vezérigazgatója személygépkocsival jött Budapestről. A burgenlandi tartomány kormányzója, *Karl Stix* is eleget tett a meghívásnak. S képviseltette magát az ÖBB bécsi igazgatóság is.

Minden a „forgatókönyv" szerint történt. Wulkaprodersdorf államáson új biztosítóberendezést adtak át rendeltetésének. Ezután a házigazdák és a meghívott vendégek, a nosztalgiavonatra szálltak és a főünnepség színhelyére, Drassburgba utaztak. Ezen az egyvágányos államáson rezesbanda pattogó indulójával kezdődött az ünnepség. Wilhelm Lampel igazgató megnyitója után előbb a község polgármestere, majd Karl Stix tartományi kormányzó beszélt. A szónokok egyebek mellett elismeréssel szóltak arról, hogy az újra törekvésben a GySEV jó partnernek bizonyul. Karl Stix külön is hangsúlyozta: *olyan célra, amely a burgenlandi lakosság érdekeit szolgálja mindig szívesen áldoznak.*

Berényi János elnök-vezérigazgató elismeréssel szólt az állomás formás, a célnak megfelelő új felvételi épület létrehozásában, és az autóparkoló kialakításában részt vevő szerveknek. Köszönetet mondott a helyi és a tartományi vezetőknek, hogy anyagilag is hozzájárultak a felvételi épület és a parkoló építéséhez. Beszéde után az új létesítményeket a tartományi kormányzóval együtt adták át rendeltetésének.

Nem sokkal az ünnepség befejezése után futott be Bécsből az a vonat, amelyen az egymilliomodik utas utazott. A vezetők azonban nemcsak őt, hanem a kilencszázkilencvenezer-kilencszázkilencvenkilencedik, valamint az egymillióegyedik utast is megjutalmazták.

A Drassburgban a vonatról leszállt három szerencsés utasnak bizonyára nem okozott gondot: *hogyan vigyék haza, a mindenféle jóval megpakolt, díszes ajándékkosarat.*

V. F.

Halálozás

Életének 59. évében váratlanul elhunyt **dr. Palásti József**, MÁV mérnök-főtanácsos, a MÁV Nyugdíjigazgatóság igazgatóhelyettese.

Dr. Palásti József egész fiatalon lépett a MÁV szolgálatába. Pályafutását a forgalmi szakszolgálatnál kezdte. Munkája mellett közlekedés-mérnöki diplomát szerzett. Elvégezte a munkavédelmi szakmérnök képzőt, majd a jogi egyetemet. Több évig tevékenykedett a MÁV Budapesti Igazgatóságán és a MÁV Vezérigazgatóságon, elsősorban munkavédelmi szakterületen. 1976-tól a Vasutasok Szakszervezete Munkavédelmi Főfelügyelőségén, közgazdasági, bér- és munkaügyi feladatkörben, munkatársként, majd osztályvezetőként dolgozott. Több mint másfél évtizedes szakszervezeti munka után kinevezték a MÁV Nyugdíjigazgatóság igazgatóhelyettesévé. Ezt a beosztást látta el haláláig.

December 9-én, a római katolikus egyház szertartása szerint helyezték örök nyugalomba a Rákospalotai temetőben.

Síbörze a gyerekekért

Közeleg a legszebb családi ünnep, a karácsony. Az ajándékozáshoz, az örömszerzéshez a szegedi üzletvezetőség személyfuvarozási osztálya és a GVM-Mávtours Utazási Irodája jótékony célú rendezvény szervezésével járul hozzá. December 11-én Szegeden, a vasutas művelődési házban rendezték meg a III. síbörzét és karácsonyi vásárt.

Reggel nyolc órától délután négyig kispénzű diákoknak, nagycsaládosoknak, cserebérelni szándékozóknak és minden érdeklődőnek lehetőséget teremtettek arra, hogy olcsón hozzájussanak a téli sportfelszerelésekhez és karácsonyi ajándékhoz. Lehetett cserélni és vásárolni sífelszerelést, síruhát, szánkót, korcsolyát, hótaposót és sok más sportkelléket. A börzére betévedőket gazdag program várta: volt videovetítés, tombola, ingyenes sítanácsadás, síszerviz, kötésbeállítás, kedvezményesen megszámított korcsolyaélezés. Akik pedig utazás előtt állnak, azoknak vasúti utazási tájékoztatókkal, síelési és szilveszteri programajánlattal is szolgáltak.

Az egész napos rendezvényre egységesen 20 forintos belépőt szedtek, amely egyben tombolajegy is volt. A rendezők a síbörze tiszta bevételéből 100 nehéz anyagi helyzetű, általános iskolás gyermek vonaton történő utaztatását vállalták. Az iskolák által kiválasztott gyermekek a Telesport karácsonyi rendezvényére, a budapesti sportcsarnokba utaznak. A jószívű felnőttek révén a karácsonyfa alá ajándékok is kerülnek.

(Gellért)

JÓ ÖTLET VOLT

Labdarúgótorna, zenés-táncos esttel

Hónapokkal ezelőtt pattant ki az agyunkból: *rendezzünk labdarúgótornát.* Nyolc csapatra terveztünk programot, de csak jöttek a jelentkezések, s először tízre, majd tizenkettőre módosítottuk a meghívott együttesek számát. Voltak még csapatok, akik jöttek volna, de már nem fértek be a nap programjába, pedig szívesen láttuk volna vendégül akár a szegedi, akár a pécsi együttest.

Teltek a napok, a hetek, új ötletek születtek: *legyen este zenés-táncos rendezvény, legyen tombola, Mikulás és Krampusz.* Próbáltunk a temérdek elgondolásból minél többet megvalósítani.

Szerettük volna, hogy minden tökéletes legyen, s ehhez a naphoz és ahhoz a névhez, hogy Kál-Kápolna, kellemes emléke fűződjön vendégeinknek. A meghívásra vendégek jöttek Kiskunhalasról, a BE-IG-ből, Miskolcról és Szolnokról, Szegedről és Békéscsabáról.

Jó volt látni 120 labdarúgó bemelegítését, s amint a szurkolók végigkiabálják a mérkőzéseket. Jó volt érezni a levegőben a győzniakarást, a játékot, a sportot. S e nemes versengésben voltak jók és még jobbak voltak kiemelkedő egyéni, és képességeiket túlszárnyaló csapatteljesítmények, de végül győzött a legtudatosabb teremfocit játszó együttes: *Szolnok állomás csapata.* Gratulálunk! De gratulálunk mindazoknak, akik vállalták a megmérettetést, a versenyt, és felszabadultan vettek részt az esti bálon. Azon, melyen együtt mulatott rendező és játékos, bíró és szurkoló, VSz-alelnök és Krampusz, s amelyen elfeledtük ki honnét jött, ki mit csinál, ki hogyan szerepelt a tornán. Csak egy dolog számított: *az önfeledt szórakozás.*

Bebizonyítottuk a kétkedőknek: lám a vasutas fiatalokat mégis lehet országosan is mozgosítani, lehet rájuk számítani, ha érzik a „nagy vasutascsalád" gondoskodását, segítőkészségét. A VSz Ifjúsági Tagozatának programjait (rendezvényeit) együtt találjuk ki Neked, Veled, Magunknak!

Végezetül szeretném megköszönni minden kollégának — akik szabad idejüket áldozva segítettek a szervezésben —, az áldozatos munkát, és mindenki másnak, akik segítségünkre voltak a feltételek előteremtésében. Ha ők nincsenek, mi sem vagyunk!

Csáki Zsigmond
szb-titkár, Kál-Kápolna

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 142-0551, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
93—6661. Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán elnök-vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *