Hároméves keretmegállapodás



dr. Márkus Imre

„A Vasutasok Szakszervezete életében és létében meghatározó jelentőségű volt a tavalyi esztendő. Áprilisban 86 órás sztrájkkal védték meg a vasutasok a kollektív szerződést. A májusi üzemi tanácsi választások eredménye döntötte el a VSZ vagyonának megosztását a többi reprezentatív szakszervezettel, amelyet szeptemberben soronkívüli szakszervezetei kongresszus hagyott jóvá. Az ősz a bértárgyalások ideje volt, ahól sikerült sztrájk nélkül megegyezni a munkáltatóval."

A Vasutasok Szakszervezete elnökét ezekről kérdezte a Magyar Vasutas. Dr. Márkus Imre szól az őszi tárgyalások eredményéről, amelyek közül a legfontosabbnak a három évre szóló keretmegállapodást tartja.

„Jelentős előrelépés: a kollektív szerződés hatályát kiterjesztettük 1998. december 31-ig, illetve három évre megállapodtunk a foglalkoztatási és a béremelési kérdésekben. Elvi megállapodás született továbbá arról is, hogy a bérek jövőre is megőrzik reálértéküket, illetve az 1998-as bérfejlesztés reálértékben kezeli az 1996-ban elszenvedett veszteségeket. A bértarifa rendszerét folyamatos tárgyalásokkal kívánjuk átalakítani, amelynek eredményeként a MÁV vállalta, hogy 1997-től új bértáblázatot vezet be."

Végezetül a munkaügyi kapcsolatok változásáról a VSZ elnöke elismerően szólt, mivel az új személyügyi igazgató kinevezése jelentősen hozzájárult a tárgyalások sikeréhez.

(Interjúnkat dr. Márkus Imrével a 3. oldalon olvashatják.)

7611
188 1996-1997

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam, 1. szám — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1996. JANUÁR 12.

IDÉN NEM LESZ MENETKEDVEZMÉNY-CSÖKKENTÉS

A Vasutasok Szakszervezete közbenjárására

Hónapokkal ezelőtt felröppent a hír, hogy a vasúti szabadjegyeket nem csak érvényesíteni fogják, hanem cseréjükkel együtt csökkentik a kedvezmény mértékét is.

A Vasutasok Szakszervezetéhez novemberben eljutott egy ügyirat, amelyben az első osztályú szabadjegyek számának csökkentéséről és a családtagok ingyenes utazásainak korlátozásáról szóló tervek szerepeltek. Mivel — aláírás és más azonosító nem szerepelt a tervezeten — nem lehetett kideríteni a dokumentum származását, ezért a VSZ Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén érdeklődött erről a MÁV vezetőitől.

A vezetők első alkalommal azt válaszolták, hogy nem szándékoznak a közeljövőben megváltoztatni a menetkedvezmény jelenleg érvényes rendszerét. Később már azzal utasították el a választ, hogy arra a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium az illetékes.

A Vasutasok Szakszervezetének elnöke ekkor írásban kért tájékoztatást a menetkedvezmény szükítéséről Lotz Károly minisztertől. Mint az azóta ismertté vált, az akkor folyamatban lévő érdekvédelmi tárgyalások idején elküldött levélnek is köszönhetően, az idén *nem változnak a szabadjegyekhez kötődő kedvezmények.* Közben a MÁV a régi szabadjegyek érvényesítésének rendes határidejéből kicsúszott, ezért erre csak februárban kerülhet sor.

A menetkedvezmények megőrzését üdvözöljük. Egy megjegyzést azonban ehhez hozzáfűzünk. Az igazolványok cseréjének bejelentésekor szerte az országban arra kérték az érintetteket, hogy készítessenek új igazolványképeket. A mai árakon ez egy négytagú családnak hozzávetőleg kétezer forintjába került (ami így télen, az ünnepek előtt komoly kiadást jelentett). Jó lenne, ha a jövőben a döntéshozók figyelembe vennék az érintettek jövedelmi viszonyait is...

ksz.

Tégy a gyűlölet ellen!

Utolsó állomásához érkezett az Emberi Jogok Nemzetközi Napján, december 10-én, a „Tégy a gyűlölet ellen!" vonat. A toleranciát hirdető szerelvény egy hónapos országjáró körútja után, több ezer gyerekrajzzal tért vissza Budapestre, a Nyugati pályaudvarra.

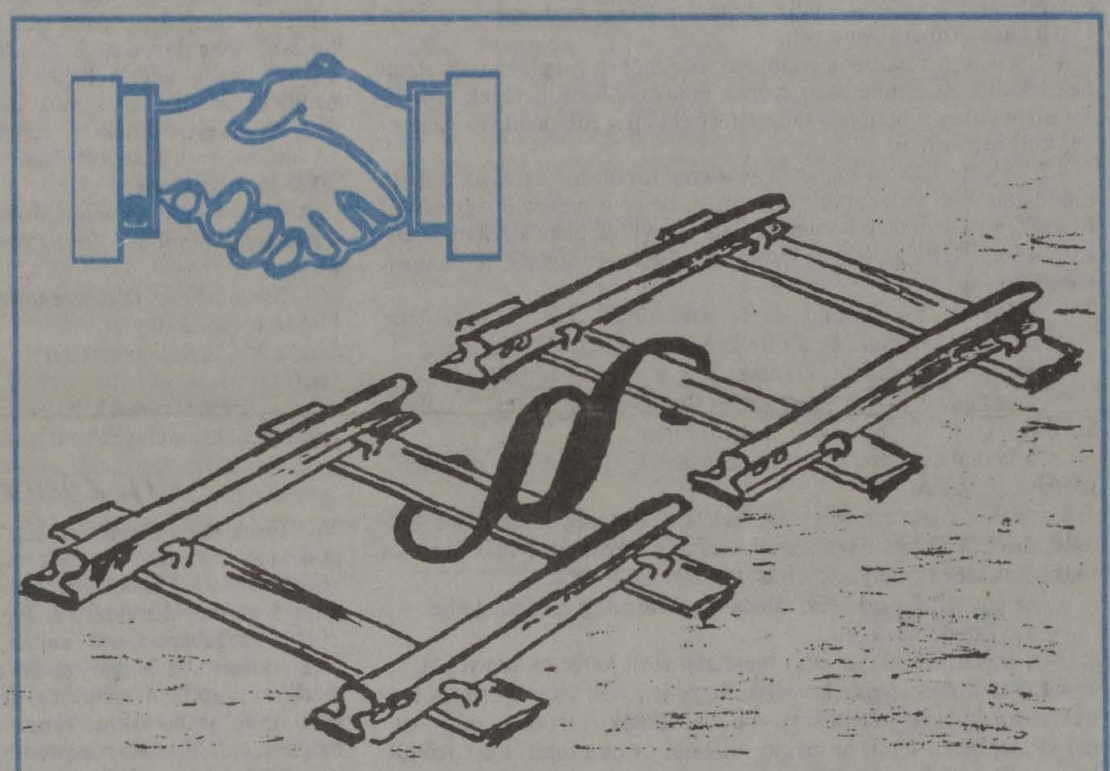
Hegedűs Zsuzsa, a „Tégy a gyűlölet ellen!" kezdeményezés elnöke, sikeresnek értékelte a november 5-e óta tartó akciót. Mint mondta, vonatuk mintegy 40 települést látogatott meg. Örömmel tapasztalták, hogy milyen nagy számban képviseltették magukat programjaikon a gyerekek, akik rajzokkal, az emberi jogokról szóló feliratokkal tették le voksukat a szeretet mellett. Megvalósult az a szándékuk is, amely a helyiek párbeszédének próbált fórumot teremteni: ezeken a különböző felfogású emberek a gyűlölködés helyett beszélgetéssel, a közös megoldás keresése jegyében fejthették ki véleményüket. Hozzátette: tapasztalataik szerint az emberek elkeseredettsége legtöbbször nem az anyagi nehézségekből fakad, hanem mert úgy érzik, nem vonják be őket a sorsukat érintő döntésekbe, véleményükre senki sem kíváncsi.

A vonat megérkezése után a szervezők a pályaudvar szomszédságában lévő Rock Színházba várták az érdeklődőket, ahol koncerttel folytatódott a közös ünneplés. Fellépett többek között a 100 Roma Virtuóz, Kovács Kati, Gerendás Péter, Bayer Friderika, Pa-Dö-Dö.

A vonat csak az első lépés a civil társadalom kirekesztés elleni és toleranciapártoló mozgósításában. Ezért január és február folyamán a szervezők szeretnék egy közös országos fórumra meghívni mindazokat, akik tevékenységükkel már részt vettek, vagy részt kívánnak venni ebben a munkában.

A szociológusnő kifejezte reményét, hogy továbbra is számíthat a Vasutasok Szakszervezete támogatására.

MEGÁLLAPODTUNK



A kormány garanciát vállalt

A MÁV Rt. által a szakszervezetek elé terjesztett középtávú, 1996-tól 1998-ig érvényes, megállapodással kapcsolatban a szakszervezetek leginkább a garanciákat hiányolták. Bizonyára a kormány számára is fontos volt, hogy az ország legnagyobb közüzemű részvénytársaságánál a munkabéke fennmaradjon, ezért december 28-án megszületett három minisztérium és a miniszterelnök együttes döntése.

A kiadott közlemény szerint a közlekedési, hírközlési és vízügyi tárca a miniszterelnök jelenlétében megállapodott a pénzügyminiszterrel és a munkaügyi miniszterrel az állam és a MÁV Rt. között megkötött szerződés 1996-1998. évekre vonatkozó elveiről, valamint az állami szerepvállalás mértékéről. A megállapodás a MÁV Rt. által bemutatott hároméves üzleti tervkoncepció teljesítményi és gazdasági mutatói mellett tartalmazta még a vasúti személyszállítási alapellátás finanszírozásához figyelembe vehető termelői árkiegészítést is, amely 1997. évben 35,7 milliárd forint, 1998. évben 38,5 milliárd forint lesz. A termelői árindex minden 1 százalékpontos változásához — a termelékenység növekedését is figyelembe véve — 0,8 százalékpontos költségvetési támogatás tartozik. A minisztériumok hozzájárulásával a MÁV Rt. által vállalt évenként tíz százalékos termelékenységnövekedés mellett vállalt állami szerepvállalás lehetővé tette, hogy a MÁV Rt. a munkavállalók érdekképviseleti szervezeteivel hároméves bérmegállapodást kössenek. A vasutasok reálbére 1997. évben e szerint nem csökken, 1998. évben pedig a reálbér emelésére is sor kerülhet.

k.

A VSZ NEM HAGYTA ANNYIBAN

Döntött az Alkotmánybíróság

Az országos költségvetés stabilizációját célul tűző törvényjavaslatokban a társadalombiztosítási járulékfizetést szabályozó elképzelések is szerepeltek. E szerint járulékkötelessé vált például a szakszervezeti tisztségviselők tiszteletdíja. A Vasutasok Szakszervezete, más társadalmi szervezetekkel együtt, (de a MÁV-nál működő szakszervezetek közül egyedül!) az Alkotmánybírósághoz fordult e törvényi szabályozás megszüntetését kérve. Az alkotmánybírósági határozatot a VSZ napokban kapta meg: a jövőben a *szakszervezeti tisztségviselők tiszteletdíja után nem kell társadalombiztosítási járulékot fizetni.* Az indoklás szerint azért szüntették meg a kifogásolt törvénypasszust, mivel az ilyen címen befizetett járulék semmilyen ellenszolgáltatásra sem jogosított.

Erőviszonyok

érdekes módon nem a MÁV Rt. és az érdekképviseletek vezetői között, hanem a vasutas munkahelyeken éleződött ki a konfliktus. A mozdonyvezetők többet követeltek maguknak. A többi vasutas ezt rossz néven vette. A VSZ tárgyaló delegációja a „többi vasutas" álláspontját képviselték kicsit néha már elkeseredetten, de mindenképpen következetesen.

A végeredmény: sztrájk nélkül olyan megállapodás született, amely összességében a várt béremelési mértéket biztosítja minden vasutasnak, de a mozdonyvezetőknek — ha nem is sokkal —, mégis többet nyújt.

A szakszervezetek követelései közötti különbözet magyarázata mindannyiunk előtt világos: a követelések mértéke mindenkor az adott erőviszonyokat tükrözik vissza. A mozdonyvezetők „túlkapásai" ellen egyetlen hatásos ellenszer a többi vasutas sztrájkképességének erősítése lehet.

Sokan azt várták, hogy a mozdonyvezetők előre hozott ötszázalékos teljesítményjutalma ellen a VSZ sztrájkot hirdet. Erre azonban nem került sor. Egyrészt, egy esetleges munkabeszüntetés az addig kialkudott bérfejlesztés eredményeit kétségessé tehette volna. Másrészt mert a társadalom a vasutasok ellen fordult volna.

Mint ahogy a mozdonyvezetők — bár ezt bizonyára ők másképp látják —, azért nem sztrájkoltak, mert a vasutas-társadalom ellenük fordult. Erre pedig azért került sor, mert követeléseiknek nem volt más alapja, csak a meglévő erőfölényük, hiszen szép számmal található még a vasúton „azonos nehézségi fokú", sőt „magasabb felkészültséget" igénylő többféle munkakör.

*A sztrájk lényegét kollégáink közül talán most többen megértették, mint a korábbi, ténylegesen megtartott munkabeszüntetések idején: **ugyanis sztrájkban résztvevők az érdekükben eljáró tisztségviselőket támogatják. A szakszervezeti vezetők hívó szavára sztrájkolni képes emberek önmagukért tesznek legtöbbet. Ha erre nem kerül sor, nem csak a szakszervezeti vezetők, hanem az érintett munkavállalók kerülnek hátrányba mind a munkáltatóval, mind a társszakszervezetekkel szemben.***

Mi a teendő? A Vasutasok Szakszervezetében is meg kell valósítani azt a szervezettségi szintet, amire a mozdonyvezetők képesek. Csak kiegyenlített erőviszonyok esetén tárgyalhatnak azonos eséllyel a többi vasutast képviselő szakszervezeti tisztségviselők.

*A hároméves megállapodás a munkabéke megtartására irányul, ezért sztrájkképességünket remélhetőleg csak elvben, de be kell bebizonyítunk, például úgy, hogy **azok is belépnek a Vasutasok Szakszervezetébe, akik most támogattak volna egy mozdonyvezetők követeléseit ellensúlyozó akciót.** A Vasutasok Szakszervezete erejét, mint minden szakszervezetét, a tagok száma, szervezettsége fejezi ki leginkább. Erre a nyomatékra tavasszal a kollektív szerződési tárgyalások során és az 1997-es, 1998-as évekre érvényes konkrét létszám- és bérmegállapodás idején minden vasutasnak szüksége lesz. Ezzel teremtődhet meg a reális esélyünk a már korábban célul kitűzött, de eddig nem teljesített követeléseink érvényesítésére.*

KSZ

ISO 9000 Szabványsorozat szerint tanúsított a
MÁV VASJÁRMŰ KFT
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313 - 313
MVJ Quality
TÜV CERT

MEGÁLLAPODTUNK

KOLLÉGÁINK FIGYELMÉBE

A MÁV Rt. dolgozóinak keresetnövekedése 1996-ban

A MÁV Rt.-vel kötött megállapodások szerint a munkavállalók keresetnövekedésében több tényező játszik szerepet, amelyek közül kétségtelenül a legjelentősebb az alapbérek emelkedése. Az alapbér-növekedés az egyes munkavállalói csoportokat nem egyformán érinti.

Alapvetőnek és általánosnak a 20,3 százalékos növekedést lehet tekinteni, hiszen a munkavállalók többségének a bértétel szerinti alapbére ilyen mértékben nő. A munkavállalók körülbelül egyharmada január 1-jén *soros előléptetésben* is részesül, és közülük azok, akik nem a bérosztályok 14. bértételében voltak eddig, további 4 százalékos béremelést kapnak és így az alapbérük 24,3 százalékkal nő. Ebbe a kategóriába tartozik a munkavállalók közel egyharmad része.

További *10-20 százalék alapbéremelést várhatnak* azok, akiket a *bérosztályokban* egy vagy két osztállyal *feljebb soroltak.* Ide tartoznak az 1., 2. vagy 3. bérosztályba soroltak. Ugyanis az 1. és 2. bérosztályba tartozókat 3., a 3. bérosztályba soroltakat pedig a 4. osztályba kell január 1-jétől áttenni (körülbelül 2000 fő). Szintén 1-2 bérosztállyal feljebb sorolják a *védelmi munkakörökbe* tartozók nagy részét és így ezek a munkavállalók is 10-20 százalékkal magasabb béremelésben részesülnek (körülbelül 1200 fő).

Az általánostól *kisebb béremelést* kapnak azok, akiknek alapbére *eddig meghaladta* a munkakörükre érvényes bértétel bérösszegét. Az ide tartozók bérét az új bértételre kell kiegészíteni, de legalább az *alapbérüknek 10 százalékát kell béremelésként* megkapniok. (A felsőbb bérosztályokba soroltak közül vannak többen, akiknek bérét e szabály szerint kell megállapítani.)

Az alapbérek átlagos emelkedése a felsorolt szabályok alapján körülbelül 22,4 százalék.

A kereseteket tovább növeli az 1200 forint/hó összegű *étkezési hozzájárulás* kiterjesztése az utazókra. Ez az összeg nettó keresetemelkedést jelent és a *forgalmi utazóknál* körülbelül 4 százalékot, a *mozdonyvezetőknél* pedig 3 százalékot eredményez. Az étkezési hozzájárulás kiterjesztése körülbrlül 10 000 főt érint kedvezően és az összes munkavállalókra vonatkoztatott növekedés 0,6 százalékot tesz ki.

A Vasutasok Szakszervezete követelésére sikerült elérni, hogy a *pályamunkásoknál* visszaállítják az 1994-ben alkalmazott teljesítménybért és ez ennél a rétegnél körülbelül *5 százalékos növekedéssel* jár (körülbelül 37 millió forintot kitevő teljesítménybért még 1995. évre terhelően számfejtenek a pályamunkások részére).

Január 1-jétől felemelik az *utánfizetési jutalék* eddigi 15 százalékos mértékét 25 százalékra. Ez az intézkedés a *jegyvizsgálóknál* átlagosan legalább 4 százalékos keresetnövekedést idéz elő. Több év után ismét lehet fizetni *menetrend-eladási jutalékot.* (Ez a menetrend árának 5 százaléka.)

A munkavállalók körében értethetetlenséget okozott a mozdonyvezetőknél bevezetésre kerülő úgynevezett *előrehozott nem garantált teljesítményjutalom.* Ezt negyedévenként fizetik és a negyedéves bér 5 százaléka. Azok, akik ebben a kedvezményben nem részesülnek, nem értik, hogy a mozdonyvezetők a nem garantált teljesítményjutalomban miért kapnak garantáltan előleget? A Vasutasok Szakszervezete ehhez a juttatáshoz *a munkabéke fenntartása és az eredmények megőrzése* miatt járult hozzá.

A *nyugdíjpénztárba belépők* tagdíjának felét (a bér 2 százalékát kitevő összeget) a munkaadó átvállalta. Ez a belépőknél 2 százalékos, átlagosan pedig 1 százalékos keresetnövekedést jelent.

Összességében és átlagosan körülbelül 25 százalékos bruttó keresetfejlesztésre kerül sor, amelyet kiegészíthet az általánosan *kifizetésre kerülő nem garantált teljesítményjutalom.*

Arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy január 1-jétől *keresetcsökkentő* intézkedésre is sor kerül. Ezt a Munka törvénykönyvének az a módosítása okozza, amely bevezette az úgynevezett *távolléti díjat.* Ezentúl a távolléti idő nagy részét *nem átlagkeresettel,* hanem távolléti díjjal fizetik. Ez utóbbi kevesebb, mint az átlagkereset. Ez az intézkedés *átlagosan 2 százalékkal csökkenti a kereseteket,* de vannak olyanok (főleg a túlórázók és a műszakpótlékban részesülők), *akiknél 3 százalékos mértékű* éves keresetcsökkenést is okoz.

1996-ban tehát az várható, hogy a *bruttó keresetek körülbelül 24-25 százalékkal nőnek. A nettó keresetnövekedés körülbelül 20 százalék körüli lesz* és így valószínűleg *elkerülhető lesz a reálbérek csökkenése.* Ez csak akkor következhet be, ha az infláció nem haladja meg a 20 százalékot.

dr. Simon József

Megállapodás a MÁV Rt. középtávú (1996-1998) gazdálkodási stabilitására, és ezzel összefüggésben a munkabéke megőrzésére

Bevezetés

A Magyar Államvasutak Rt. és az aláíró szakszervezetek, mint megállapodó felek

— a vasutas munkavállalók foglalkoztatási biztonságára, egzisztenciális helyzetük és munkakörülményeik javítására, életpályájuk kiszámíthatóságára, megteremtésére,

— a Magyar Államvasutak Rt. korszerűsítésére, működésének a Vasúti Törvény és az Állammal kialakított szerződéses viszonyok által meghatározott keretben történő gazdaságosabbá tételére,

— a kiszámítható és a nemzetközi normáknak is megfelelő munkaügyi kapcsolatok kialakítására az alábbi középtávú

Megállapodás

megkötését határozták el, melynek tartalmát az alábbiak szerint rögzítik:

I. A Megállapodás hatálya

A megállapodás időbeli hatálya: 1996. január 1-jétől 1998. december 31-ig terjed.

II. A munkavállalók keresetalakulása a megállapodás időszakában

1. Felek rögzítik, hogy 1996-ban a 106545/1995. számú Keretmegállapodásban foglalt keresetfejlesztést kell végrehajtani.

2. 1997. évben, a tárgyévben kötött bérmegállapodásban, minimálisan a reálkeresetek szinten tartása valósul meg.

3. 1998. évben, a tárgyévre kötött bérmegállapodásban, a reálkereseteket legalább olyan mértékben kell növelni, hogy az az 1996. évi reálbércsökkenést ellensúlyozza.

4. Az 1-3. pontokkal összefüggésben szükséges a bértarifarendszer reformja és továbbfejlesztése, valamint a Társaság eredményes gazdálkodásától függő, normatív alapon működő ösztönzési rendszer kialakítása. Ennek keretében:

4.1. Felek a vasutasok munkajövedelmében meghatározó elemnek tekintik az alapbéreket, ezért a munkavállalók bérének növelését alapvetően a bértarifa-táblázat értékeinek folyamatos emelésével kell biztosítani.

4.2. Aláíró felek a bértarifa rendszer fokozatos és kiszámítható módosításában érdekeltek. Elismerik, hogy a rendszer egymással összefüggő elemeinek bonyolultsága igényli az alapos feltáró munkát, és az ezzel kapcsolatos hatásvizsgálatok elvégzését. A módosítás fő irányai:

— a bértábla állandóságának és kiszámíthatóságának biztosítása,

— az induló bértétel és a mindenkori minimálbér közelítése,

— az egyes munkakörök szakmailag indokolt átsorolása,

— a szolgálati helyek kategóriába sorolása és a fizetési osztályok közötti kapcsolat gyakoriságának szűkítése,

— a szabályrendszer áttekinthetőségének és technikai kezelhetőségének növelése.

4.3. Felek kijelentik, hogy érdekeltek a Társaság eredményes gazdálkodásától függő ösztönzési rendszer közös kialakításában és működtetésében, melynek során figyelembe veszik:

— az egyes munkakörök ráhatását a Társaság eredményeire,

— a normativitás elvét,

— a bértarifarendszer által meghatározott kereseti arányokat.

4.4. Felek szükségesnek tartják, hogy a vasúti teljesítmények alakulásában kiemelt jelentőségű munkavállalók (menedzserek) személyi alapbéren felüli munkajövedelmét és ösztönzését a közöttük létrejövő megállapodás határozza meg.

III. Foglalkoztatáspolitika

1. A munkáltató és a szakszervezetek tényként rögzítik, hogy a műszaki fejlesztések, a technológiai módosítások és az élőmunka termelékenységének elvárt növekedéséből adódóan a Társaság létszáma a középtávú időszakban előreláthatólag folyamatosan csökkenni fog, de a csökkenés abszolút értékben egyre mérséklődik.

2. A MÁV Rt. foglalkoztatáspolitikájában meghatározó jelentőségűek a VÉT keretében egyeztetett éves létszámtervek, melyek kialakításakor az alábbiakat kell különösen figyelembe venni:

— a szükséges technológiát és az erre épülő munkarendeket,

— az üzembiztonságot és a munkabiztonsági előírásokat,

— a természetes veszteségidőket is számításba vevő munkaidőalapot.

3. Felek törekednek arra, hogy a létszámcsökkentésnél alkalmazott módszerek közül elsődlegesen

— a természetes fogyás,

— a társaságalapítás eredményezte létszámcsökkenés,

— a korengedményes nyugdíjazás érvényesüljön.

4. A strukturális és területi feszültségek feloldására hatékonyabban kell alkalmazni a belső munkaerő-átcsoportosítást és az új munkakör betöltésének átképzés útján történő lehetővé tételét.

5. Jelen megállapodásban foglaltak nem érintik a MÁV Rt. és a Mozdonyvezetők Szakszervezete közötti korábbi foglalkoztatási tárgyú megállapodásokat.

IV. Szociális kérdések

A jelenleg hatályos Kollektív Szerződésben meghatározott jóléti és szociális intézmények fenntartása és továbbfejlesztése mellett a juttatások belső szerkezetét a fokozottabban rászoruló munkavállalói réteg nagyobb arányú munkáltatói támogatásának irányába kell megváltoztatni.

V. A Kollektív Szerződés meghosszabbítása és folyamatos karbantartása

A munkabéke tartóssága, valamint a munkaügyi kapcsolatok rendezettsége érdekében szükséges, hogy a Kollektív Szerződés hatálya is az 1996-1998 időszakot fogja át. Az 1995. május 1-jétől hatályos Kollektív Szerződés mind tartalmával, mind szerkezetében alkalmas arra, hogy a vasúti munkaviszony alapvető kérdéseit középtávon is megnyugtatóan szabályozza. Ebben az időszakban azonban célszerű felülvizsgálni és szükség esetén átértékelni a Kollektív Szerződés egyes rendelkezéseit.

Ezen megállapodás aláírásával egyidejűleg a Kollektív Szerződés időbeli hatálya 1998. december 31-re módosul.

VI. A munkaügyi kapcsolatok rendszere, a munkabéke megőrzése

1. A munkaügyi kapcsolatok során fokozottabban kell érvényesülnie a munkavállalók gazdasági és szociális érdekeit érintő kérdések tárgyalásos úton való rendezésének és az eredményeket rögzítő kollektív megállapodásoknak. A munkabékét veszélyeztető konfliktusok megelőzésére és kezelésére — a felek közötti egyeztetések mellett — létre kell hozni a megfelelő intézményrendszereket és biztosítani kell azok működését.

2. A kollektív érdek- és jogviták számát — a konfliktust megelőző intézmények fokozott alkalmazásával — a lehető legkisebb mértékre kell szorítani.

A egyéni jogviták megelőzésére a munkaadó és a szakszervezetek képviselőiből álló formális és informális szerveket kell működtetni.

3. Megállapodó felek a munkabéke megőrzése érdekében az alábbiakat vállalják fel:

a/ a MÁV Rt. garantálja az ezen megállapodásban foglaltak teljesítését.

b/ a szakszervezetek jelen megállapodásban foglaltakkal szemben a munkaharc eszközeit nem alkalmazzák.

VII. Záró rendelkezések

1. Felek jelen megállapodást Kollektív Szerződés erejű megállapodásnak tekintik, melynek módosítására, illetőleg felmondására vonatkozóan a Munka törvénykönyve, a Kollektív Szerződés, valamint ezen megállapodásban foglaltakat kell alkalmazni.

2. A megállapodással érintett célkitűzések kiemelkedő jelentőségére tekintettel a Megállapodás bármelyik fél részéről csak abban a rendkívüli esetben mondható fel, ha a másik fél olyan mértékben sérti meg jelen okmányban vállalt kötelezettségét, hogy a megállapodásellenes magatartás valamennyi lehetséges egyeztető, békéltető, közvetítői fórum igénybevétele ellenére a felmondásra kényszerülő fél szempontjából nem orvosolható.

3. Felek szükségesnek tartják az ezen megállapodásban foglaltak teljesülésének folyamatos figyelemmel kísérését és értékelését. Ennek keretében a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban szükség szerint, de legalább félévente megtárgyalják a megállapodás időarányos teljesítését és döntenek az esetlegesen szükségessé váló korrekciókról, módosításokról.

4. Megállapodó felek az éves bér- és létszám-megállapodások megkötése, valamint a Kollektív Szerződés módosítása során jelen megállapodásban foglaltak figyelembevételével járnak el.

Budapest, 1995. december 29.

Vasutasok Szakszervezete
Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete
Mozdonyvezetők Szakszervezete
Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete
Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége

MÁV Rt. vezérigazgatója

MÁV Rt. elnöke

A Magyar Államvasutak Rt. munkavállalóinak 1996. január 1-jétől érvényes besorolás szerinti személyi alapbére

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
0-3			15 000	15 000	15 900	17 400	19 200	21 100	23 200	25 500	28 100	30 900	34 000	37 400	41 100	45 200	49 800	54 700			
4-6			15 000	15 000	16 500	18 100	20 000	21 900	24 100	26 600	29 200	32 100	35 300	38 900	42 800	47 000	51 800	56 900			
7-9			15 000	15 600	17 200	18 900	20 800	22 800	25 100	27 600	30 400	33 400	36 800	40 400	44 500	48 900	53 800	59 200	65 100	71 600	78 800
10-12			15 000	16 200	17 800	19 600	21 600	23 700	26 100	28 700	31 600	34 800	38 200	42 100	46 300	50 900	56 000	61 600	67 700	74 500	82 000
13-15			15 300	16 900	18 500	20 400	22 400	24 700	27 200	29 900	32 900	36 100	39 800	43 700	48 100	52 900	58 200	64 000	67 700	74 500	85 200
16-18			15 900	17 500	19 300	21 200	23 300	25 700	28 200	31 100	34 200	37 600	41 400	45 500	50 000	55 000	60 500	66 600	73 300	80 600	88 600
19-21			16 600	18 200	20 100	22 100	24 300	26 700	29 400	32 300	35 500	39 100	43 000	47 300	52 000	57 200	63 000	69 300	76 200	83 800	92 200
22-24			17 200	19 000	20 900	23 000	25 200	27 800	30 500	33 600	37 000	40 700	44 700	49 200	54 100	59 500	65 500	72 000	79 200	87 200	95 900
25-27			17 900	19 700	21 700	23 900	26 300	28 900	31 800	34 900	38 400	42 300	46 500	51 200	56 300	61 900	68 100	74 900	82 400	90 600	99 700
28-30			18 700	20 500	22 600	24 800	27 300	30 000	33 000	36 300	40 000	44 000	48 400	53 200	58 500	64 400	70 800	77 900	85 700	94 300	103 700
31-33			19 400	21 300	23 500	25 800	28 400	31 200	34 400	37 800	41 600	45 700	50 300	55 300	60 900	67 000	73 700	81 000	89 100	98 000	107 800
34-36			20 200	22 200	24 400	26 900	29 500	32 500	35 700	39 300	43 200	47 600	52 300	57 600	63 300	69 600	76 600	84 300	92 700	102 000	112 200
37-40			21 000	23 100	25 400	27 900	30 700	33 800	37 200	40 900	45 000	49 500	54 400	59 900	65 800	72 400	79 700	87 600	96 400	106 000	116 600
40-			21 800	24 000	26 400	29 000	31 900	35 100	38 700	42 500	46 800	51 400	56 600	62 300	68 500	75 300	82 900	91 100	100 300	110 300	121 300

MEGKÉRDEZTÜK

EXKLUZÍV INTERJÚ

„Ez egy sajátos munkáscsoport”

Borsik János, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének alelnöke

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének ügyvezető alelnöke beszél pályafutásáról, a vasúti érdekegyeztető tanácsban történt megállapodásról, valamint az országos Érdekegyeztető Tanács munkájáról.

Borsik János 14 évesen kezdte vasúti pályafutását az Északi Fűtőházban villamos mozdonyszerelő ipari tanulóként. Innen már egyenesen vezetett a útja a mozdonyvezetőségig, ahonnan egészségügyi okok miatt bekerült mozdonyirányítónak. Közben folyamatosan tanult tovább, előbb technikusi oklevelet szerzett, majd a pécsi Janus Pannonius Tudományegyetemen avatták jogi doktorrá. Tanulmányaival egyidőben folyamatosan emelkedett szakmai pályája is. Előbb a Budapesti Igazgatóság vasútbiztonsági osztályán balesetvizsgáló, majd a diploma megszerzése után a lakásosztály vezetője. Elmondása szerint „csak fél évet bírt ki ebben a beosztásban”, mert a lakáselosztás rendszere bántotta az igazságérzetét. A Vasutasok Szakszervezetében ez időben szemináriumvezető, majd a főtitkárral történt „összetűzés” után bekerül a szakszervezet apparátusába. Mozdonyvezetői múltja alapján jelentős szerepet vállal a Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) megalakításában, bár elmondása szerint, először megpróbálta lebeszélni a kiválásról a masinisztákat. Véleménye szerint, 1990-ben a VSZ nem változott meg olyan irányban, hogy a mozdonyvezetők itt maradhattak volna. Mára az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének (ASZSZ) társelnökeként az Érdekegyeztető Tanácsban képviseli az ASZSZ munkavállalóit.



Az egész ország életében jelentős év volt az 1995-ös esztendő, és természetesen, ezen belül a szakszervezetek számára is megpróbáltatásokkal teli időszak volt. Hogyan értékeli az elmúlt évet?

— Ez fekete év volt. Nemcsak a március 12-i Bokros-csomag miatt, hanem mert a KSH adatai szerint 10-12 százalék volt a reálbércsökkenés, a vasútnál ez 14-15 százalékratehető. A munkavállalók és ezen belül a mozdonyvezetők számára ez az év volt a mélypont. Emellett számtalan kudarc érte az érdekvédelemben dolgozókat, ilyen volt az országos érdekegyeztetés kudarca, illetve a szakszervezetek vagyonvitája is megterhelte az érdekképviseleti munkát. Véleményem szerint, a parlamentben is megbukott a Nagy Sándor-féle politika, mert az erős érdekérvényesítő csapatokat nem lehet korlátozni.

– A tavaszi 86 órás sztrájknak mi volt a jelentősége a vasutas munkavállalók szempontjából?

— A jelentősége abban állt, hogy a MÁV vezetése — szerintem, rossz szakértői tanácsra – megpróbálta a 70 ezres vasutasságot Kollektív Szerződés nélkül foglalkoztatni. A sztrájkban részt vevő szakszervezetek és a MÁV vezetésének konfliktusa messze túlmutatott a vasút keretein. Politikai motivációja nem volt a munkabeszüntetésnek — minden ellenkező híresztelés ellenére —, megtartóztatták magukat a szakszervezetek attól, hogy ez egy politikai sztrájkká váljon. A 86 órás munkabeszüntetés sikere mellett, még érdekessége, hogy a szakszervezetek nem egyformán vették ki a részüket benne. A VDSZSZ és a VSZ mérsékelt részvétele nagy tanulság a munkavállalók számára.

— Természetesen, nem ellenezzük, hogy más szakmák is részesüljenek azon juttatásokból, amelyeket a mozdonyvezetők is megkapnak. Ilyenre példák is vannak a megállapodásban.

— Beszéljünk egy kicsit a sztrájkfelhívásról! A VDSZSZ szerint a MOSZ csatlakozott az ő felhívásukhoz.

— Ha a VDSZSZ vezetői ilyet állítanak, nem mondanak igazat. Még időrendben sem egyezik a dolog, mert a MOSZ küldöttközgyűlése már régen döntött, amikor a VDSZSZ bejelentette a sztrájkot.

– Sztrájkfelhívás nélkül milyen megállapodást lehetett volna a MÁV-val kötni?

— Rosszabbat, hiszen a személyügyi igazgató szerint a sztrájfelhívás hatott a munkáltató magatartására.

— A VSZ választmányának december 20-ai döntése rontotte a két szakszervezet viszonyán?

— Igen, de ehhez látni kell azt is, hogy 20-án már nem lehetett jó döntést hozni, ráadásul szakmailag volt helytelen a magatartás, mert a tárgyalások finisében nem engedni, hanem erősíteni kell a nyomáson.

— A keretmegállapodás biztosíték lehet-e arra, hogy a jövőben nem lesz sztrájk?

— Nem. Azért nem, mert egy helyi konfliktus is kirobbanthat sztrájkokat. Viszont azt gondolom, hogy az eddig megkötött megállapodások abba az irányba mutatnak, hogy a munkaügyi kapcsolatok a stabilitás irányába mozdultak el.

– Hogyan értékelhető az üzemi tanácsi választás?

— Nem tudtuk növelni a támogatottságunkat, mivel szakmai csoportról van szó, amelyek csak a fűtőházakban állíthattak jelölteket. Mi nem követtük azt a taktikát, mint a VDSZSZ, hogy minél több jelölt, minél több szavazat, annál nagyobb részt szakíthassunk ki a vagyonból, hanem az üzemi tanácsokba kívántunk bejutni.

– Úgy tűnt: a VSZ és a MOSZ közeledett egymáshoz, amelyet az elmúlt év megállapodásai is bizonyítanak. Ennek ellenére az év végén a VDSZSZ-szel került a MOSZ egy platformra.

– Sajnos, Papp Pállal nem tudtunk zöld ágra vergődni, viszont az elnökváltással megnőttek az esélyek az együttműködésre. Meg tudtunk állapodni a vagyonmegváltás, vagyonhasználat ügyében, illetve a Központi Üzemi Tanács összetételében. Az őszi tárgyalásokon más volt a helyzet, mert azt tapasztaltuk, hogy a VSZ „ráúszott” néhány javaslatunkra.

— A Mozdonyvezetők Szakszervezete igen harcosan kezdte a tárgyalásokat: 50 százalékos bérkövetelés, pluszjuttatások a mozdonyvezetőknek. Ez sértette a többi vasutas munkavállaló érdekeit.

— Összefügg a tavaszi sztrájkkal a mostani követelésünk. A mozdonyvezetők akkor nagyon megharagudtak, amiért a többi vasutas magára hagyta őket, holott közös ügyről volt szó. Ez egy sajátos munkáscsoport, ezért álltunk elő a követeléseinkkel, nevezetesen: mozdonyvezetői pótlék, pótszabadság, rendkívüli vezénylési pótlék, munkaidő-csökkentés. Talán a másik két szakszervezet is most találkozott először egy sokkal harcosabb mozdonyvezetői fellépéssel, de meg kell, hogy mondjam, mi sem elleneztük a pályamunkások és a rendészeti dolgozók előbbresorolását.

— Mi indokolja azt, hogy a mozdonyvezető pótlékot kapjon, azon kívül, hogy szakszervezete sztrájkképes?

— Szerintünk, az ő munkájuk és kockázatvállalásuk bérben nem fejeződik ki, ezért találtuk ki a pótlékolás rendszerét. Mert bizony a mozdonyvezetők néha meghalnak, illetve börtönbe csukják őket bárki emlékezhet például a pörbölyi halesetre.

— Dehát erre találták ki a nyugdíjkor-kedvezményt.

— Ez nem orvosolja azokat a hátrányokat, amiket a mozdonyvezetők elszenvednek.

– Többször hivatkoztak a stresszhatásra, viszont sok olyan szakmát lehetne még felsorolni, ahol kollégáink stresszes állapotban végzik a munkájukat. Például nagyobb forgalmi állomások szolgálattevői, váltókezelők, térfelvigyázók.

MÁRKUS IMRE NYILATKOZATA

Hároméves megállapodás

„A VSZ higgadtan, szakmai érvekkel tárgyalt”

— Ha összességében nézzük, milyenek ítélhető meg a tavalyi esztendő?

– Egy nagyon nehéz évet hagyott maga mögött a Vasutasok Szakszervezete és minden vasutas munkavállaló. Induljunk ki abból, hogy az év elején egy nyolcvanhat órás *sztrájkkal tudtuk csak megvédeni a kollektív szerződés vívmányait.* Ez kemény erőpróba volt, de a vasutasok bizonyítottak. Alig hogy vége lett a sztrájknak, következtek az üzemi tanácsi választások. Sorsdöntő volt ez a választás, mert a tétje az volt, hogy milyen összetételű lesz az üzemi tanács a szolgálati helyeken, illetve hogy bele szólhatnak-e a munkavállalók a saját sorsuk alakulásába. Ezen túl a szakszervezeti vagyon megosztása szempontjából is sorsdöntő volt ez a választás, mert évtizedekre eldöntötte, hogy mely szakszervezetek működhetnek, illetve melyek válnak életképtelenné. Úgy ítélem meg: a Vasutasok Szakszervezete a lehetőségekhez képest elfogadható eredményt ért el, bár a tisztségviselők hatékonyabb összefogásával lehetett volna ez még ennél is jobb.

— Miért kellett szakszervezeti kongresszust tartani szeptemberben?

— Mert a vagyonmegosztás kérdésében csak kongresszusi felhatalmazás alapján hozhattuk meg a döntéseket. A szóba került személyi kérdéseket is kulturáltan rendezte le a plénum.

— És ha már az ősznél tartunk, igen korán megkezdődtek az 1996. évi bértárgyalások.

– A szeptemberben elkezdett bértárgyalásokon – úgy gondolom — a Vasutasok Szakszervezete a legjobb taktikát választotta. Nem sztrájkfenyegetéssel, hanem higgadt, nyugodt szakmai érvekkel tárgyalt, amelynek meg is lett az eredménye. Itt el kell mondanom, hogy mi semmilyen privilegizált javaslatot nem vittünk a MÁV tárgyalóasztalához. Egyetlen szakmát sem kívántunk a másik szakma elé helyezni érdemtelenül. Sikerült viszont az eddig háttérbe szorított szakmáknál előrelépést elérni, így a *rendészeti vagyonvédelmi,* illetve a *pályafenntartási dolgozók* az átlagtól magasabb béremelést kaptak. Viszont ez a két követelés mértékében meg sem közelítette a mozdonyvezetőkét. Véleményem szerint, a VSZ tagságának tömege – a MÁV-on belüli szervezettségi arányunk – elég volt ahhoz, hogy a MÁV vezetéséből kikényszerítse követeléseinket sztrájkfelhívás nélkül.

— Sztrájkfelhívással nem lehetett volna jobb pozíciót elérni?

— A helyzet most nem olyan volt, hogy jobb eredményt elérhettünk volna el. A tárgyalási alap már az indulásunkkor más mértékből indult ki, mint egy évvel korábban. 1994-ben a MÁV ajánlata 2-4 százalékról szólt, és ebből 13 százalék lett. Most a munkáltató 15 százalékról indult és meg tudtunk állapodni összességében mintegy 24 százalékos bruttó jövedelemnövekedésben. Jól döntött a VSZ választmánya, hogy nem hirdette meg a munkabeszüntetést, mert akkor valószínűsíthető, hogy még ilyen megállapodási eredményeket sem érhettünk volna el.

— Visszatérve újra az üzemi tanácsi választásokon elért 65 százalékos eredményre, amely kevesebb a két évvel ezelőttinél (68 százalék). Ez jó eredménynek számít, vagy kudarcnak?

— Ha figyelembe vesszük azt, hogy a vasútnál milyen mértékű volt a *létszámcsökkenés,* akkor ez nem rossz eredmény. Egyébiránt a taglétszám csökkenése nem volt olyan mértékű, mint ahogy fogyott a munkavállalói létszám, vagyis arányában a *VSZ tagsága növekedett.*

– Az üzemi tanácsi választások eredménye alapján, a törvény szerint meg kell osztani a VSZ vagyonát. A mozdonyvezetőkkel sikerült egyezségre jutni, míg a VDSZSZ-szel nem. Miért ez a kettősség?

– Nagyon fontosnak tartom elmondani, hogy a VSZ soron kívüli kongresszusa határozott úgy, hogy a vagyont oly módon kívánja felosztani, hogy a megosztás terhei az alapszervezeteket ne súlytsák. A tárgyalások eredményeként a Mozdonyvezetők Szakszervezetétől a VSZ megvásárolta a vagyonrészüket. A VDSZSZ-szel is meg tudtunk volna állapodni a tulajdonrész megváltásáról, de ők a tárgyalások finisében megváltoztatták a véleményüket, mondván, hogy az őket megillető irodákat inkább birtokba veszik. Megtévesztéssel és önhatalmúlag a VDSZSZ beköltözött a Benczúr utcai székház három helyiségébe, de véleményünk szerint ez a helyzet sokáig nem tartható fent. Az önkormányzat jegyzőjétől birtokvédelmet kértünk, amelynek következtében a hatóság feltehetően visszaállítja az eredeti állapotot. Természetesen emellett folyamatosan tárgyalunk a vagyonmegosztásról és feltett szándékunk, hogy velük is megállapodjunk. A legutolsó VSZ-javaslat és a VDSZSZ igénye között már „csak” 5 millió forint volt a különbség, és azt hiszen, hogy ez már nem olyan nagymértékű differencia, amely miatt beköltözéssel kellett ellehetetleníteni a helyzetet. Hónapokig tárgyaltunk a megváltásról, és nem értem, hogy miért változtatták meg a véleményüket, ezért a felelősség, nem a Vasutasok Szakszervezetét terheli. Jegyzőkönyvek bizonyítják, hogy a VDSZSZ vezetői teremtették ezt a helyzetet.

— Amennyiben a VDSZSZ-t is kifizeti a VSZ, akkor el kell adni a Benczúr utcai székházat?

Igen, de a vagyonmegosztásban meg lehetne állapodni abban is, hogy a házat ne kelljen eladni. A székház eladását nem az indokolja hogy meg kell osztani a vagyont, hanem a szervezet nem tud ekkora épületet fenntartani, és nincs is rá szüksége. A házat fel kellene újítani, de ez olyan nagy költséget igényelne, amit a VSZ már nem tud ma kigazdálkodni. A legjobb megoldás az, ha most piaci áron eladjuk a házat és a szervezet méretének megfelelő irodába költözik.

– A mostani bérmegállapodásból mi a legfontosabb?

— Az alapbér felemelése, mert az 1997-98-as tárgyalások már erre az összegre épülnek fel majd. Emellett jelentős a 3 éves keretmegállapodás, amely lehetővé teszi az inflációkövető bérfejlesztést 1998-ig, illetve megteremti a munkabéke lehetőségét ezen időszakra. Ez példaértékű lehet Magyarországon minden munkáltatónak és minden munkavállalónak.

— Ezek után bizakodhatnak a vasutasok?

— Meggyőződésem, hogy igen, mert az a kormány, amelyik még néhány hónapja vonalbezárásokat emlegetett, most ellenjegyzi a hároméves keretmegállapodást. Azt hiszem, hogy a tavalyi év legnagyobb eredménye, amely bizakodással tölthet el minden vasutast.

TP

TÜV CERT

TANÚSÍTVÁNY

DAR

A TÜV-Zertifizierungsgemeinschaft e.V.
ezúton igazolja, hogy a
MÁV Vasjármű
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely
Magyarország

a/az

Gépészeti alkatrészek, acél és alumíniumszerkezetek gyártása, vasúti járművek, hajtóművek, dízelmotorok javítása és korszerűsítése

érvényességi területen minőségbiztosítási rendszert vezetett be és alkalmaz.

Egy audit során, melynek jelentés száma: **5683**
bizonyítást nyert, hogy a rendszer megfelel a
DIN ISO 9002/ EN 29002
szabvány követelményeinek.

A tanúsítvány érvényes
1998. szeptember -ig
A tanúsítvány jegyzékszáma:
75.100.5683

Bonn, 1995.11.13.
TÜV CERT elnökség

TÜV Rheinland EUROQUA

Budapest, 1995.11.13.
TUV Rheinland EUROQUA Kft.
TUV CERT tanúsítóhelye

JÓ TUDNI

Áremelések

A benzin ára januártól 11 forinttal, a gázolajé pedig 9 forinttal növekedett. Az áremelkedés indokaként az illetékesek az adótartalom-növekedést jelölték meg, ugyanis a termelői ár nem változik. A fogyasztási adó literenként 6 forinttal, az áfa 2,20 forinttal, míg az útalapba befizetendő összeg 2,60 forinttal növekszik. Így a motorbenzin és a gázolaj árának mintegy 70 százalékát már a különféle adók és járulékok teszik ki. A Mol-nál a 91-es oktánszámú benzin 111,90 forintba, a 95-ös 114,90 forintba, míg a 98-as 121,90 forintba kerül. Növekedett a gépjármű-felelősségbiztosítás díja is. Ezért a szolgáltatásért az autósoknak átlagosan mintegy 25 százalékkal kell többet fizetniük. Biztosítónként és járműfajtánként azonban az emelés mértéke eltérő. Január elejétől kell Magyarországon először autópályadíjat fizetniük az autósoknak az M1-es Győr-Hegyeshalom szakaszán. A személyautók egyszeri úthasználati díja 900 forint, de az autóbuszokért ennek négyszeresét kell fizetni.

A Budapesti Közlekedési Vállalat január 1-jétől átlagosan 39 százalékkal emelte menetjegyeinek árát. Egy menetjegy, amely egyszeri utazásra érvényes, 50 forintba kerül. A kombinált bérletek ára 1950, míg a tanuló és nyugdíjas bérleteké 585 forint. A távolsági autóbusz-utazás is drágult átlagosan 22 százalékkal. A vonatjegyekért januártól 17,5 százalékkal kell átlagosan többet fizetni. A MÁV vonalain a tanulók kedvezménye 75 százalékról 70-re csökken.

A Posta az év első hónapjától szolgáltatásaiért átlagosan 20 százalékkal kér többet. A telefondíjak átlagosan 28 százalékkal növekednek, beleértve a Mobil-készülékek tarifáit is.

Az állami vízművek egy köbméter vízért 25 forinttal kér többet január 1-jétől. A csatornadíj 30 forinttal emelkedett köbméterenként.

Január 1-jétől kell a fővárosban a szemétszállításért díjat fizetni. Ez havonta átlagosan több mint 500 forintba kerül majd a családoknak.

Idén majd a gyógyszerekért is többet kell adniuk a rászorulóknak, mintegy 25 százalékkal. Ezután az áremelés után — az ígéretek szerint — már nem változik 1996-ban a gyógyszerek ára.

Az élvezeti cikkek — például a sör, az égetett szesz és a cigaretta — árai átlagosan 10-20 százalékkal lettek magasabbak.

ÁR-BÉR MEGÁLLAPODÁS, MINIMÁLBÉR

Nincs egyezség

Nem született egyezség sem az idei évi minimálbér mértékéről sem pedig az úgynevezett ár-bér megállapodásról az Érdekegyeztető Tanács tavalyi utolsó plenáris ülésén.

Nem született meg az ár-bér megállapodás az Érdekegyeztető Tanács — december 20-i — ülésén, mert a munkaadói oldal kijelentette: a kormányzat által javasolt formában nem hajlandó aláírni. A kormányzati és a munkavállalói oldalnak minden igyekezete ellenére sem sikerült a munkaadókat rávennie arra, folytassák tovább a tárgyalást. Mivel azonban az ár-bér megállapodásról csak háromoldalú egyezség köthető, ezért aztán nem is folytatták még az előkészítését sem.

A jövő évi minimálbér-emeléssel, illetve az országosan ajánlható béremelési mértékekkel kapcsolatos tárgyaláshoz a munkavállalói oldal 15 ezer forintos minimálbérre jelentett be igényt, a jövő évi béremelési átlagnál pedig 19,5 százalékot jelölt meg. A munkaadók 13.500 forintos minimálbért tartottak elfogadhatónak, a béremelési átlagnál pedig a 15-17 százalékot.

Az álláspontok nem közeledtek egymáshoz a jövő évi minimálbér-emelésről, illetve az országosan ajánlható béremelési átlagról, ezért erről sem sikerült megállapodniuk a szociális partnereknek. A minimálbér-emelésről és az átlagbér-emelési ajánlatról január közepén folytatják majd a tárgyalást.

Három nem

Az érdeklődők a Magyar Közlönyben elolvashatják a Magyar Köztársaság 1996. évi költségvetéséről szóló törvényt, miután az Országgyűlés azt, tavaly a karácsonyi ünnepek előtt, nagy többséggel elfogadta. A hosszas egyeztetés után kialakult törvény végeredményben megfelel az előterjesztők szándékának, és a kormánykoalíció nagy többsége is el tudta azt fogadni. Az MSZP soraiból azonban akadt három képviselő, akik nem kívánták végső áldásukat adni a javaslatra, és ezért nemmel szavaztak. A három nem Szőllősi Istvánné, Nagy Sándor és Papp Pál nevéhez kötődik. A képviselők nem tudtak egyetérteni azzal, hogy a közel százmilliárdos privatizációs többletbevétel sorsáról — a kormány megkerülésével — két önálló képviselői indítvány alapján született döntés.

A családi pótlékról

A családi pótlék nem tartozik a társadalombiztosítási ellátások körébe, de megállapítását, folyósítását célszerűségi okokból a társadalombiztosítás szervezetei végzik. A családi pótlékra való jogosultságot a parlament december 19-i döntése nyomán új jogszabályok szerint állapítják meg, ezek 1996. április 1-jétől lépnek életbe.

A júniusi kormányrendelethez képest lényeges változás, hogy a törvényből kikerültek a vagyoni kitételek, tehát jogosult lehet az a család is, amelyik 10 millió forintnál értékesebb ingatlannal, illetve kétmillió forintnál drágább személygépkocsival rendelkezik.

Módosultak a jövedelemhatárok: 17 000 helyett 19 500 forint az egy főre jutó nettó jövedelem, amely alatt még jár a juttatás. Nem változott viszont a családi pótlék összege a különböző kategóriákban.

Az egy főre jutó jövedelem számításakor figyelembe vehetők azok a családtagok, akiket a szülőknek törvény szerint is kötelességük eltartani.

Továbbra is alanyi jogon jár majd a családi pótlék a három vagy annál több gyermeket nevelő családoknak, valamint azoknak a nevelőszülőknek, akik a Gyermek- és Ifjúságvédelmi Intézet által elhelyezett gyermekekről gondoskodnak.

A jogosultságot jövedelemnyilatkozat alapján bírálják el, s az adatok valódiságát az önkormányzat jegyzője, illetve az APEH ellenőrizheti.

a) Havi nettó 18 000 forintos egy főre jutó jövedelemhatárig:

Gyerekszám	Családban él	Egyik szülő neveli
1	2750 forint	3250 forint
2	3250 forint	3750 forint

b) Havi nettó 18 001-18 750 forint közötti egy főre jutó jövedelemérték esetén:

Gyerekszám	Családban él	Egyik szülő neveli
1	2000 forint	2300 forint
2	2300 forint	2700 forint

c) Havi nettó 18 751-19 500 forint közötti egy főre jutó jövedelemérték esetén:

Gyerekszám	Családban él	Egyik szülő neveli
1	1100 forint	1300 forint
2	1300 forint	1500 forint

A három- és többgyermekes családnak gyermekenként 3950 forint, a tartósan beteg, testi vagy értelmi fogyatékos gyermek után, korhatárra való tekintet nélkül 5100 forint, kétgyermekes családban a további gyermekre 3250 forint, kétgyermekes egyedülálló esetén a további gyermekre 3750 forint összegű családi pótlék jár.

A szabadság kiadása

Alkotmányunk a munkavállalót megillető alapjogként határozza meg azt, hogy joga van a rendszeres fizetett szabadsághoz. Ennek a törvényben meghatározott elvi tételnek a gyakorlati alkalmazását jelentik a szabályozás területén a Munka törvénykönyve szabadság kiadására vonatkozó előírásai.

A régi munkajogunk munkatorlódás esetén lehetővé tette, hogy a szabadságot a tárgyévet követő március 31-ig lehessen „átvinni". A munkavállaló betegsége, vagy más elháríthatatlan akadály esetén pedig az az előírás érvényesült, hogy az akadályoztatás megszűnésétől számított 30 napon belül kellett kiadni a szabadságot. Hatályos munkajogunk a módosítást megelőzően a szabadság kiadásával kapcsolatban ellentmondást, illetve eltérő gyakorlatot nem tűrő módon, a szabadság kiadásával kapcsolatos előírásai között azt rögzítette, hogy a szabadságot esedékességének évében kell kiadni és kijelentette azt is, hogy ettől a rendelkezéstől eltérni nem lehet. Nem vitás, hogy e rendkívüli szigorú szabály megalkotásának az volt a szándéka, hogy a már említett alkotmányos alapjog maradéktalanul érvényesüljön a gyakorlatban. Nevezetesen a szabadság, fizetés biztosítása mellett, a munkavállaló pihenését, regenerálódását biztosítsa.

A szabadság kiadására vonatkozó munka törvénykönyvi előírás a következőképpen változott meg: a szabadságot esedékességének évében kell kiadni. A munkáltató kivételesen fontos gazdasági érdek esetén a szabadságot legkésőbb a tárgyévet követő január 31-éig, a munkavállaló betegsége, vagy személyét érintő más elháríthatatlan akadály esetén az akadályoztatás megszűnéséről számított 30 napon belül adja ki, ha az esedékesség éve eltelt. Ettől a rendelkezéstől eltérni nem lehet. A törvénymódosítást követően ismét lehetőség van legális módon a szabadság következő évre történő átvitelére, erre azonban kivételesen fontos gazdasági érdek felmerülése esetén van mód. Törvénysértő tehát, ha ilyen ok nem lévén, a munkáltató és a munkavállaló ebben megegyezik és a szabadságot vagy annak egy részét a következő évben veszi ki a munkavállaló. A munkavállaló részéről felmerülő akadály esetére vonatkozó törvényi szabályozás, mint látható, lényegében megegyezik a régi munkajogunk előírásaival.

A szabadság kiadására vonatkozó munkajogi rendelkezések megsértése a munkáltató felelőssége, ezért pénzbírság kiszabását vonhatja maga után.

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁS

MSZOSZ SZÖVETSÉGI TANÁCSÜLÉS

A nyugdíjreformról

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa legutóbbi ülésén a nyugdíjkorhatár emelésével foglalkoztak. Több hozzászóló határozott fellépést sürgetett, hogy a korhatár felemelésére vonatkozó szakminisztériumi előterjesztést vonják vissza. A nyugdíjasok képviselője szerint, ha nem sikerül megváltoztatni a javaslatot, akár 3 millió nyugdíjas is mozgósítható a demonstrációra.

A nyugdíjkorhatár emeléséről megkezdett vitában többen nevezték cinikusnak a munkanélküliséget tovább növelő, különösen a női munkavállalók helyzetét figyelmen kívül hagyó javaslatot. Volt, aki határozottan visszautasította, hogy az előterjesztés a néhány nyugati országban bevezetett, hasonló nyugdíjkorhatárra hivatkozik. Nem tudja mit beszél, aki összekeveri az ottani munkakörülményeket, a munkaidő hosszát és az egészségügyi helyzetet a magyarországival — állította a hozzászóló. — Mindez tisztességtelen és erkölcstelen, ami ellen határozottan fel kell lépni.

Felvetették: a társadalombiztosítás anyagi helyzetén javíthatnának az érdemi vagyonhoz juttatással, a kinnlévőségek behajtásával. De azzal is, ha a magas jövedelműek is fizetnék a társadalombiztosítási járulékot. Ma ugyanis egy bizonyos jövedelemhatár felett nem kell fizetni járulékot.

A szövetségi tanács végül döntött arról, hogy elutasítja az előterjesztésben javasoltakat, csak átfogó, önálló törvény, 10-15 éves átmenet alapján támogatják a nyugdíjreformot. Kérik a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzatot, különösen a szakszervezeti képviselőket, hogy gyorsítsák fel a nyugdíjreformra vonatkozó javaslat előkészítését. A szövetségi tanács tiltakozik a társadalombiztosítási önkormányzatokat ért támadások ellen, amelyek kollektív felelőtlenséggel vádolják a testületeket.

MSZOSZ a tb-önkormányzatokról

Az MSZOSZ szövetségi tanácsa szerint a társadalombiztosítási önkormányzatok lejáratására tett erőfeszítések mögött hatalom-centralizációs, fiskális érdekek, újraállamosítási törekvések húzódnak meg, nem pedig a nyugdíjasok és az egészségügy érdekei. Az MSZOSZ visszautasítja a felelőtlen hangulatkeltést és közös fellépésre hívja fel a munkaadói és a munkavállalói szervezeteket a társadalombiztosítás önkormányzatiságát célzó támadásokkal szemben.

A NYUGDÍJBIZTOSÍTÁSI ÖNKORMÁNYZAT KÖZGYŰLÉSE

Nem: a nyugdíjkorhatár emelésre

Idén januártól a kormánnyal egyetértésben 12 százalékos nyugdíjemelést javasolt a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat. A testület a legutóbbi közgyűlésén viszont elutasította a népjóléti és a munkaügyi tárcának a nyugdíjkorhatár emelésére vonatkozó javaslatát.

1996-ban két alkalommal emelkednek a nyugellátások. Januárban 12 százalékkal, de az első emelt összegű nyugdíjat csak februárban kapják kézhez az érintettek. A második nyugdíjemelésre — amelynek mértéke előreláthatólag 3 százalék lesz — júliusban kerül sor, januárig visszamenőlegesen. Nyugdíjemelésben mindazok részesülnek, akik 1995. december 31-ig nyugdíjba mentek. Az emelés alsó határa ezer, maximuma, a közgyűlés javaslata szerint 4500 forint lesz.

A közgyűlés elvetette a népjóléti és a munkaügyi tárca nyugdíjkorhatár-emelési javaslatát. Nem értettek egyet azzal a képviselők, hogy 2007-ig férfiaknál, nőknél egyaránt 62 évre emelkedjen a korhatár. Elfogadhatatlannak tartották, hogy a tervezet szerint csak azok mehetnének el 55, illetve 60 éves korukban nyugdíjba, akik 30-32 év szolgálati idővel rendelkeznek, ráadásul az ő nyugdíjukat még évi 3,6 százalékkal is csökkentenék.

(ksz)

AZ ORSZÁGOS EGÉSZSÉGBIZTOSÍTÁSI PÉNZTÁR KÖZGYŰLÉSE

Nem: a törvényjavaslatra

Az Egészségbiztosítási Önkormányzat közgyűlése megütközéssel tapasztalta, hogy a kötelező társadalombiztosítási rendszert, az önkormányzati irányítást egyre több támadás éri, amelyek nagy része megalapozatlan, mellőzi a tényeket és felelőtlen hangulatkeltésnek minősíthető.

Felelős politikusok a médiákon keresztül igyekeznek olyan *illúziókat* kelteni, hogy a kötelező társadalombiztosítás által nyújtott szolgáltatásokat rövid időn belül *kiválthatják az önkéntes kiegészítő biztosítások*, valamint az üzleti biztosítások. Az Egészségbiztosítási Önkormányzat indokoltnak tartja kiemelni, hogy a *biztosítottak háromnegyede megtakarításra képtelen*, akiknek folyamatosan romló életszínvonala mellett nincs olyan jövedelemforrása, amelyből jövőbeni biztonságukra jelentős eszközöket áldozhatnának. Ily módon szociális biztonságuknak a kötelező, egységes társadalombiztosítást tekintik.

Az Egészségbiztosítási Önkormányzat tudatában van annak, hogy a kötelező *társadalombiztosítási rendszer reformja* szükségszerű, *elkerülhetetlen*, s ennek szakmai, pénzügyi alapjait meg kell teremteni. Visszautasítunk azonban minden *ötletszerű*, a biztosítottak jelenlegi és jövőbeni érdekeit sértő, centralizációs törekvést, ami egy újraállamosítás lehetőségét is szolgálhatja.

Az Egészségbiztosítási Önkormányzat sajnálattal állapítja meg, hogy az ország egyik legnagyobb ellátó rendszere *ismét elfogadott költségvetés nélkül* kezdi meg az évet.

A közgyűlés mérlegelve a várható feszültségeket — úgy döntött, hogy nem kívánja határozatával megerősíteni az *önkormányzattal való egyeztetés nélkül benyújtott és a kellő szakmai alapokat nélkülöző átmeneti törvényjavaslatot*. Ezzel *egyidejűleg kezdeményezi módosító törvényjavaslat benyújtását*, amivel az intézmények működőképessége fennmarad.

Az Egészségbiztosítási Önkormányzat tiszteli a törvényeket, soha nem vonja kétségbe a Parlament szuverenitását, kötelességének érzi azonban felhívni a társadalom figyelmét: a költségvetés elfogadása során *úgy született döntés* a betegszabadság kiterjesztésében, az új táppénz-finanszírozásban, hogy azzal a *munkáltatók és biztosítottak képviselői soha nem értettek egyet.*

Tény, hogy az állam a mai napig *nem tesz eleget törvényi kötelezettségének* és nem fizeti meg az alapnak a szociálisan rászorulók utáni járulékot, ezzel is növelve a járulékfizetők és a biztosítottak terheit.

Az Egészségbiztosítási Önkormányzat közgyűlése felkéri a delegáló szervezeteket, hogy a rendelkezésükre álló eszközökkel segítsék elő tagságuk és a közvélemény hiteles tájékoztatását, az önkormányzatiság erősítését és védelmét.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

MÉRLEGEN A MAGYAR VASUTAS

Ítéletet mondott az olvasó (1. rész)

Általános a vélekedés, hogy a sajtó nagy hatalom. Segítségével emberek emelkedhetnek a magasba, válhatnak népszerűvé, a közélet ismert, irigyelt szereplőivé. Számon tartják azt is, hogy a sajtó letaszíthatja a piedesztálra emelteket, ellehetetlenítheti politikusokat, kormányférfiakat, sikerembereket. E látványos és nem mindig kizárólagosan csak a tömegtájékoztatási eszközöknek köszönhető befolyás mellett, talán, kevésbé esik szó a sajtó egyéb feladatairól. Nevezetesen arról, hogy szolgálja olvasóit, biztosítja a nyilvánosságot, és a kontrollt, mint ellenőrzési lehetőséget kínálja fel a közélet kevésbé ismert résztvevőinek, az átlagpolgároknak.

Nem mindegy, hogy milyen eredménnyel. Erre volt kíváncsi a Magyar Vasutas szerkesztősége, amikor a múlt év október 26-i lapszámában az olvasókhoz, Önökhöz szóló kérdőívet közölt. Vállalta, hogy tükröt tart önmaga elé, kéri olvasói ítéletét arról, milyennek tartják a lap szellemiségét, szerkesztését, külalakját. Nos, azóta tucatjával kaptuk vissza a kitöltött kérdőíveket. Feldolgoztuk és őszintén, kendőzés nélkül közreadjuk most a tapasztalatokat, mert úgy érezzük, hogy mindannyian okulhatunk belőle.

Olvasói szokások és igények

Szeretnénk, hogy *lapunk lehetőleg eljusson az ország minden részébe,* az igazgatóságokra, az állomásokra, minél több vasutashoz, szakszervezeti tagunkhoz. A visszajelzések alapján nem lehetünk igazán elégedettek. A válaszadók háromnegyede ugyan rendszeresen megkapja a Magyar Vasutast, egynegyede szerint viszont akadozik a terjesztés. Sajnos, nem mindig kapják meg a lapot. Tanulságként szolgál tehát, hogy a célba juttatás sokkal több figyelmet igényel a szerkesztőség munkatársaitól, a szakszervezeti bizottságoktól, tisztségviselőinktől egyaránt.

Választ kerestünk az olvasói szokásokra. A cikkek többségét majdnem 50 százaléknyian olvassák el. A megkérdezettek közel egynegyede írta, hogy minden megjelent írást elolvas. Téma szerint válogat az olvasók közelítőleg 35 százaléka. Elenyészően kevesen — mindössze 3 százalék — válaszolta azt, hogy csak átfutja a lapot. Úgy gondoljuk, hogy ezt a statisztikát bármelyik laptársunk is megirigyelhetné tőlünk...

A lapstruktúra kialakításánál meghatározó lehet, hogy *ki milyen témájú cikkeket olvas* szívesen. A kérdőív erre gazdag válaszolási lehetőséget kínált. Éltek vele olvasóink. Bennünket is meglepett, hogy legtöbben *nem a vasúti témájú cikkekre* szavaztak, bár ez is igen jelentős (54 százalék), hanem *a szakszervezeti témájúakat választották* (64 százalék). Ezt mi is rendkívül fontosnak tartjuk és megerősít bennünket abban, hogy jó úton haladunk, amikor nem sajnáljuk a teret e témakörtől. Az újság ugyan a vasutasokhoz szól, de mégiscsak a Vasutasok Szakszervezetének lapja, amelynek meghatározó profilját az érdekvédelem adja. Az arányok megválasztásának helyességét láttuk most visszaigazolva. A további témák, amelyeket szívesen olvasnak (zárójelben a rájuk szavazók aránya): *munkahelyi* (42 százalék), *közéleti* (31 százalék), *gazdasági* (28 százalék), *üzemi tanácsi, munkavédelmi* (27 százalék), *nyugdíjas* (24 százalék), *kulturális* (20 százalék), *portré, szakértői* (20 százalék) és *sport* (12 százalék).

Mit jelez nekünk mindez? Elsősorban a széles körű érdeklődést. Azt, hogy olvasóink, bár meghatározónak tartják, hogy mutassuk be a szakszervezet tevékenységét, mellette igényt formálnak az úgynevezett kitekintésre is. A mi segítségünkkel is tájékozódni kívánnak a közéletben, a gazdasági kérdésekben, és művelődési lehetőségként számítanak lapunkra. Nehéz és szép feladat elé állítja ez az újság szerkesztőségét, hiszen ezek figyelembevételét most már minden egyes lapszám összeállításánál kötelességünknek tartjuk. Természetesen, ez ideig is igyekeztünk egy feltehetően széles olvasói ízlésnek megfelelni, de ezek után erre még nagyobb lesz a készteté sünk.

Újabb megrendelések

Semmiképpen nem tekinthetjük, tehát, a lapszerkesztési elveinket „kőbe vésetteknek". Annál is inkább, mert a kérdőív segítségével újabb megrendeléseket kaptunk. Sokan nagyon szívesen olvasnának *több interjút, tudósítást.* (A válaszolók közel fele kérte.) Rendkívül nagy az igény a rövid, fontos, a *vasutat, a családok szociális helyzetét* érintő hírek megjelentetésére. (A válaszolók több mint fele igényelte ezt.) Sokan kérnek tőlünk színes riportokat. Meglepően nagy az igény a *humorra,* amely egyúttal színesíti lapunk kínálatát. De szívesen látnának *több fotót, karikatúrát, grafikát,* sőt, *verset is.*

Mindez talán kis visszatérést is jelenthet a sok-sok évtizeddel ezelőtt megjelent elődünkhöz, a századforduló Magyar Vasutasához, amelyben kiemelt szerep jutott a *kultúrának, a munkásművelődésnek.* Tudjuk, hogy a mai Magyar Vasutas a jelenlegi viszonyok közepette ezt egészében nem vállalhatja fel, de talán szerény módon ismét hozzájárulhat a vasutasok magasfokú kulturális igényeinek szerény kielégítéséhez.

a Magyar Vasutas szerkesztősége

(Értékelő írásunkat folytatjuk.)

HUMOR

Fő az egészség

Gyógykezelés

A kapus nagy diaréról (hasmenés) panaszkodik. Azt mondja neki a kocsirendező, hogy majd elállítja. A beteg előtt elkezdi a lámpáját körbeforgatni.

— Hát maga mi a fenét csinál?

— Ha ettől a lámpától még az expressz is megáll, akkor megáll a maga díjja rejja is...

A „tátottszájú" vasutasok

Az egyik MÁV-orvost a pályaőr feleségéhez hívták. Az orvos felhasználta az alkalmat és elhatározta, hogy a pályaszakaszon beosztottak egészségi állapotát is ellenőrzi. A szolgálati főnökségeknek ilyen sürgönyt adatott le: „Délután két órakor induló hajtányon járom be a vonalat. Minden vasutas álljon a vágányok mellé, nyissa ki a száját és jól tolja ki a nyelvét. Aláírás ... pályaorvos".

Diagnózis

A vasút-igazgatóság főorvosi vizsgálatra rendeli be a raktárost, aki betegség címén szabadságot akar „kierőszakolni". Az orvos vizsgálja. Előbb a *jobb* szemébe néz.

– Barátom, magának vesezsugorodása van... A mája, a lépe beteg... A szemén keresztül is látom, hogy szívére ment a neuraszténia. Azt ajánlanám...

Szavába vág a páciens:

— Mielőtt kimondaná a véleményét, kérem, még a bal szememet is vizsgálja meg, mivel a *jobb* — *üvegszem.*

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadására

— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára

— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására

— vasútiteherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)

— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására

— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás:

Vállalkozási osztály

Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725

Vasúti telefon: 03-29-86

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

NORVÉGIAI TAPASZTALATOK (2. RÉSZ)

A jólét és a demokrácia alapja

Képzési cél: emelni a munkásság műveltségét

Azokban az országokban, ahol a demokrácia és a szakszervezetek az elmúlt évtizedekben töretlenül fejlődhettek, érdeklődéssel és segítő szándékkal figyelik a közép-kelet európai országok érdekegyeztetési eredményeit. E segítőszándék megnyilvánulásaként a Norvég Szakszervezeti Szövetség (LO) tanulmányútra hívta meg a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségéhez tartozó tagszervezetek tizenkét munkatársát. A november végi egyhetes kinttartózkodásunk alatt többek közt megismerkedhettünk a szakszervezeti képzés és felnőttoktatás tartalmi és formai jegyeivel.

A mai norvég felnőttoktatás és szakszervezeti képzés *alapjai a harmincas évek elején* a szociáldemokrata eszméket valló Munkáspárt és a szakszervezetek kezdeményezésére teremtődtek meg. A skandináv országokban szinte egy időben fedezték fel a *népművelés* jelentőségét. Akkoriban a *népfőiskolák* és elődjeik egyik legfontosabb feladata az írás és olvasás elsajátítatása volt. De már ekkor világosan megfogalmazták a felnőttképzés hosszú távú céljait: a munkásság műveltségének emelésével *növelni a jólétet* és *megteremteni a társadalom demokratikus működésének feltételeit.*

A célok megvalósítására 1931-ben hozták létre a *Felnőtt Továbbképző Társaságot* (AOF), amelyet ötven társadalmi szervezet alkot, köztük az egyik legjelentősebb a Norvég Szakszervezeti Szövetség. Természetesen, azóta mind szervezetileg, mind az oktatás tartalmát tekintve jelentősen *átalakult az intézmény,* hisz elmondásuk szerint, hozzávetőleg *ötévente elavul* a tananyag és a képzési formáknak is alkalmazkodniuk kell a társadalom elvárásaihoz és lehetőségeihez.

A norvég felnőttoktatás egyik mérföldköve az 1976-ban elfogadott *Felnőttképzési törvény,* melynek első szakasza a célokat az alábbiak szerint jelöli meg: A felnőttoktatás segítse az egyes polgárokat az *értelmes és értékes életmódhoz,* biztosítsa a továbbtanulás feltételeit és ezáltal azt, hogy az egyén önállóan és csoportosan alkalmas legyen az alkotó tevékenységre. Magyarul: mindenki önmaga legyen képes meghatározni, hogy számára mi számít értelmes és értékes életnek és azt képes legyen megvalósítani. Az egyén *öntevékenyen* részt tudjon venni a társadalomban és *a demokrácia fenntartójává és aktív formálójává* válhasson.

E törvényben meghatározott cél érdekében mindenki számára azonos módon biztosítják a képzés feltételeit. Például a képzést az állam és a Társaságot (AOF) alkotó szervezetek finanszírozzák, így az *ingyenesnek* mondható, illetve a tanfolyamok szervezésénél figyelembe veszik a hallgatók munkaidő-beosztását, tekintettel vannak a fogyatékosokra, az idegen nyelvűekre és az egyének más körülményeire.

Az AOF — melynek Norvégiában százötven településen működik irodája — a tanfolyamai szervezésekor a *munkahelyek megőrzését,* a demokrácia és az *egyenjogúság* fejlődését, a *szabad idő értelmes eltöltését* tekinti fő feladatának. Fontosnak tartották kihangsúlyozni, hogy mindezt a *munkásmozgalom ideológiája mentén* valósítják meg.

Az egész országban elterjedt általános felnőttoktatáson túl — amelyet nagy számban vesznek igénybe — a Norvég Szakszervezeti Szövetség fokozatosan *kialakította saját képzési rendszerét.* A népfőiskolákból a hatvanas években vált ki az LO oktatási intézményhálózata. Az ésszerű feladatmegosztás szerint az *alapképzéseket az ágazati szakszervezetek regionálisan szervezik,* míg a felsőfokú képzés egy Oslo melletti településhez, *Sormarka-hoz* kötődik. Ez a szellemi műhely minden tekintetben megfelel a kor követelményeinek. A *tizenhárom tanteremmel* és ugyancsak tizenhárom kiscsoportos foglalkozások megtartására alkalmas teremmel, *könyvtárral,* legkorszerűbb *számítástechnikai eszközökkel,* videó- és hangstúdióval rendelkező intézményben 127 egyágyas szobában tudják elhelyezni a hallgatókat, melyekhez, természetesen, minden a *tanuláshoz és a közösségi léthez* szükséges helyiség is adott.

Az önálló szakszervezeti képzési központ kialakítására azért volt szükség, mert az állami iskolai rendszer nem tudja ellátni a *tisztségviselők felkészítését* a társadalmi közéleti részvételre. Ezért a képzési tartalom összeállításánál olyan ismereteket helyeznek előtérbe, melyek segítségével a munkavállalók képviselői a *munkáltatók egyenrangú partnereivé* tudnak válni.

Az *ösztöndíjrendszerben* beiskolázott hallgatókat az is serkenti, hogy a norvég törvények értelmében az itt megszerzett ismeretek egyszerűen *elismertethetők állami iskolai végzettségként.*

Minden bizonnyal a norvégiai jólét és demokrácia egyik titka az egész társadalmat átfogó — *mindenki számára könnyen elérhető* — felnőttképzésben rejlik. Mindez ma Magyarországon is megszívlelendő, hiszen *éppen akkor épültek le a szakszervezeti tisztségviselő-képzést szolgáló intézmények, amikor a gazdasági és társadalmi változások miatt erre a legnagyobb szükség lenne.* Remélhetőleg, a szakszervezetek és az állam is mihamarabb *felismerik* ennek jelentőségét.

KSZ

(Norvégiai tapasztalatokról szóló tudósításunkat folytatjuk.)

Európai Szakszervezeti Szövetség

Felvették az MSZOSZ-t

Az Európai Szakszervezeti Szövetség (ESZSZ) Végrehajtó Bizottsága teljes jogú tagként felvette a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségét. Az *Európai Unió* intézményei mellett *szociális partnerként* elismert szervezet döntése értelmében az MSZOSZ — kétéves megfigyelői tagságát követően — *teljes mértékben bekapcsolódhat a munkavállalói érdekképviselet* tevékenységébe. Az MSZOSZ az ESZSZ-beli tagságát fokozottan kívánja kihasználni arra, hogy az Európai Unióhoz történő csatlakozás során is képviselje a magyar munkavállalók érdekeit.

(k)

VASUTASPORTRÉ

A „kultúrmunkás"



Varga Ferenc az „arcképesen"

Aki régóta ismeri Feri bátyánkat, maga sem hinné el, hogy Varga Ferenc közel 80 esztendős. Dús művészhaja csak erősíti bennünk kortalanságának látszatát. „Elnyűhetetlen" — a szó nemes értelmében — társadalmi aktivistája ő a Vasutasok Szakszervezetének. Kultúrmunkás a javából. Örökmozgó. Toborozza a közönséget a színházi előadásokra, operaestekre és hangversenyekre. Nem is eredménytelenül. Erről tanúskodik az a számtalan oklevél, amelyeket a szakszervezeti mozgalomtól kapott eredményes munkájáért.

Hol is kezdődött ez a „hosszú menetelés"? Több mint fél évszázada lépett a MÁV szolgálatába, mint pályamunkás. Szolgálatának főbb állomásai — amire nagy szeretettel emlékszik — a Terézvárosi Pft. főnökség, majd az Úttörővasút. 1960-ban a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi bizottságán keresztül került kapcsolatba a szakszervezeti kultúrmunkával. Harminchat éve elválaszthatatlan társak maradtak, annak ellenére, hogy 1978-ban nyugdíjba vonult. Amint ő mondja, már nem tudna élni anélkül, hogy nap mint nap be ne jöjjön a Benczúr u. 41-be meglátogatni a régi ismerősöket, s kisebb-nagyobb „kultúreseményre" ne invitálja meg kollégáit. Nem végzett egyetemet, vagy főiskolát, de ösztönösen ismerkedett minden széppel és jóval, amit mi kultúrának nevezünk. Feri bácsi a kultúrmunka peremmunkása volt. Elsősorban azokhoz igyekezett eljuttatni a színházat, a muzsikát, az irodalmat, akik korábban nem élvezhették az életet szépítő művészetet.

Varga Ferenc messziről indult munkásember. Hűséges társadalmi munkájának nemigen volt anyagi haszna. Az a fél tucat oklevél, amit büszkén mutat mindenkinek, emlékezteti, hogy sokat tett elsősorban a vasutasokért. Példája követésre méltó. Önzetlenségből, mozgalmi elkötelezettségből jelesre vizsgázott.

Pásku Jenő

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

A szociáldemokrácia és a baloldaliság

Beszélgetés Rainer Girndt-tel

A Friedrich Ebert Alapítvány tevékenységét sokan ismerik Magyarországon. Már a rendszerváltozást megelőző időszakban is segítette a szociáldemokrata eszmék: a modern piacgazdaságban a szakszervezetek tevékenységeinek jobb megismerését. A maga sajátos eszközeivel támogatta a demokrácia felé tett lépéseket. A fordulatot követően előadásai, baráti találkozói lehetőséget adtak a különböző nézetek cseréjének. Részük volt abban is, hogy a szakszervezetek szakértői közös munka kapcsán jobban megismerjék egymást, és ne az elválasztó, hanem az összekötő pontokat keressék.

A Friedrich Ebert Alapítvány egyik kiemelt feladatának a szakszervezetekkel való kapcsolattartást tekinti ma is. Rainer Girndt az Alapítvány szakszervezeti projektjének vezetője. Munkálkodása nyomán számtalan előadás, konferencia, kerekasztal-beszélgetésre került sor. Csak a legutóbbit említjük, a Szegeden rendezett „Szakszervezetek egykor és most" konferenciát, amely úttörő módon igyekezett elemezni a százhúsz évnél is idősebb magyarországi szakszervezetek működését napjainkig. A Szociáldemokrata Akadémia a szociáldemokrácia helyét igyekszik tisztázni a változó világban vidéki kihelyezett előadássorozatában. Rainer Girndt-et arról kérdeztük, mit is gondol a baloldaliságról, a szociáldemokráciáról.

— A kérdésre válaszolni nem egyszerű. Nem látszanak teljesen tisztán manapság a szociáldemokrata értékek. A főelv mindenesetre a lehető legnagyobb szabadság megvalósítása. Az emberi jogok biztosítása nagyon fontos érték, s ennek mentén további fontos értékek sorakoznak. Ilyen a szociális igazságosság kérdése. Ez nem egyenlősdit jelent, hanem minden embernek azt a jogát, hogy lehetősége legyen az emberi lét minimális szintjét megteremteni. Ez most még nagyobb jelentőségű, hiszen megnőtt azoknak a száma, akiknek a minimális létbiztonságuk sincs meg. Az embereknek igenis joguk van arra, hogy a mindennapi életük gondtalanabb legyen. Ehhez tartozik az a gondolat is, amely a szociáldemokratát megkülönbözteti a liberálistól. A szociáldemokraták nem azt vallják, hogy először a gazdaságpolitikát kell mindenáron kibontakoztatni, s csak utána lehet fejleszteni a szociálpolitikát. Ezt akkor is meg kell tenni, ha az viszonylag alacsony szinten következik be. Ezekből következik a szolidaritás egymás iránt. Az egyén felelősséggel tartozik a többi ember iránt!

Tudom, az itt elmondottak nagy része csak szó, idea. A feladatunk azonban, hogy a gyakorlatba átültessük mindezt. Ez vonatkozik a szakszervezetekre is. A szakszervezetek — s ide értem a keresztény szakszervezeteket is —, a baloldali értékek fő képviselői. A szakszervezeteknek nagy feladataik vannak a mai nehéz időkben a szolidaritás területén. Megtalálni a szolidaritást a napi életben nehéz feladat, de nagyon nagy szükség van rá. A szakszervezetek nem veszíthetik el a munkanélkülieket, keresni kell az utat a legnehezebb körülmények között élőkhöz. Meg kell találniuk az érdekvédelem leghatásosabb módjait a munkavállaló tagságuk érdekében is. Nemcsak a feladatok, hanem a módszerek is mások, mint az az előző évek gyakorlata volt.

Már a fordulat éve előtt feltűnt nekem a nem hivatalos beszélgetéseken, hogy nagyon sokan szimpatizálnak a nyugat-európai szociáldemokrata eszmékkel. A rendszerváltás után még nyilvánvalóbb lett a szociáldemokrata eszmék értéke. Mégis, az 1990-es választásokon a szociáldemokrata értékeket valló pártok gyengének bizonyultak. Ennek okait csak mélyebb elemzések tárhatják fel. Úgy látszik, nagy volt a távolság az eszmék és a pártok között. Az MSZP 1994-es győzelmével, úgy tűnik, hogy csökkent a távolság, közeledett egymáshoz eszme és az azt vállaló párt. A tét megint csak az lehet a jövőt tekintve, hogy mennyire közelít a szociáldemokrata elvekhez a gyakorlat.

A szociáldemokráciának van jövője, van ereje. Ezt bizonyítják az ausztriai választások is. A szociáldemokrácia sokszor megújulva igyekezett az embereknek hitet adni egy jobb jövőben, és ezért a gyakorlatban kézzelfogható eredményeket mutatott fel. Az emberek érdekeit tartotta szem előtt. Nem lehet összehasonlítani a kelet-európai szocialista pártokat a nyugat-európaiakkal, hiszen más történelmi körülmények között alakultak. A nyugat-európai tapasztalatokból az azonban, talán, elfogadható, hogy előtérbe kell kerüljön a konkrét embereknek szóló politika, a munkavállalók érdekeinek erőteljesebb képviselete. Egyre inkább érzékenyek az emberek arra, hogyan alakul a kézzelfogható jövőjük. Szükség van a földön megvalósítható emberibb életre...

Lux Judit

SZEMBE A TÁRSADALOMMAL?

Esélyegyenlőség és szolidaritás

Hol van a baloldaliság mostanában? Miként érvényesülnek a baloldali értékek a gyakorlatban? Ezekről a kérdésekről beszélgettünk *Varga Gyuláné*val, a VSZ szakértőjével.

— Önt baloldali gondolkodású emberként ismerjük. Vállalja baloldaliságát?

— Igen, vállalom, mert nagyon *pozitív* eszmeiségnek érzem. Én akkor érezném igazán jól magam ebben a világban, ha azt látnám, hogy a baloldali érzékek érvényesülnek a hétköznapokban.

— És nem így van?

A baloldaliasággal találkozunk pártdokumentumokban — például a szocialistákéban, a kormánykoalíció programjában —, *de csak a deklarációk szintjén*. Ám ezek a célok és törekvések nem jelennek meg a politika gyakorlatában, a mindennapi életben. Annál több a szólam, a puszta hivatkozás a baloldali értékekre.

— Ön melyik értéke(ke)t emelné ki a baloldali értékrendből?

Az *esélyegyenlőséget* és a *szolidaritást*. Sajnos régen eltűnt érték az esélyegyenlőség. Nem érvényesül. Ami még van, az is felszámolódik. Ami az egészségügyben és az oktatásban történik, az mind ezt bizonyítja. Akinek nincs pénze, akinek nem lesznek személyes kapcsolatai, az aligha tudja biztosítani gyermekeinek a jövőjét. Úgy látom, egyre inkább az amerikai típusú liberális felfogás kap teret nálunk is: *ami életképes, az úgy is fennmarad*. Ez még Európa felé haladásunknak is ellentmond, hiszen az Európai Unió törekvései, az Európai Szociális Charta elvei sokkal inkább emberközpontúak, mint az, ami ma Magyarországon tapasztalható.

— És hogyan állunk a szolidaritással?

— Az esélyegyenlőség és a szolidaritás elválaszthatatlanok egymástól. Amikor egy társadalmi csoportnak, rétegnek nincs meg az esélyegyenlősége valamiben, akkor a szolidaritás elvéből kiindulva biztosít neki pozitív diszkriminációt, s ezzel teremt esélyegyenlőséget.

A szolidaritás a munka világából ered, a szakszervezeti mozgalom *alapeszméje*, legfőbb ereje. Ilyen szempontból nagy jelentőségűnek tartom az MSZOSZ és a SZEF együttműködési megállapodását, mert ebben a munkavállalók érdekérvényesítő ereje nem pusztán összeadódik, hanem *megsokszorozódik*. Az együttműködési szerződésben kifejeződő összefogást én a *szerves fejlődés* mérföldkövének tartom. Az atomizálódás után ugyanis az érdekvédők felismerték, hogy az elkülönült érdekek mentén nem képesek eredményt elérni a munkaharcban, illetve csak apróbb részsikerekre számíthatnak.

— És Ön mire számít a közeljövőben?

— Abban bízom — és ezt a közvélemény-kutatások is megerősítik —, hogy tartósan nem lehet az ígéretek betartása helyett mást tenni. Úgy látom, az ígéretek megtartásának *számonkérése* egyre erősebb a társadalomban. Olyannyira, hogy e követelések előhívják a jelenlegi *gazdaságpolitika alternatíváját*. Bizonyítja azt, hogy a monetáris gazdasági-pénzügyi politika, a restriktív megszorító, elvonó intézkedések nem jelentik az egyedül járható utat. Kellenek — és vannak is — *más módszerek*, megoldások. A társadalom 90 százalékának igényeivel, akaratával ugyanis nem lehet tartósan szembemenetelni.

Kárpáti Sándor

VSZ NŐI VÁLASZTMÁNYA

Év végi értékelés

A VSZ női választmánya értékelte az 1995. évi érdekvédelmi munkáját. A lányok, asszonyok jónak minősítették a Vasutasok Szakszervezete törekvéseit. A „gyengébb-nem" képviselői továbbra is a foglalkoztatás biztonságát tartják a legfontosabbnak. Rövidesen a gyesgyedről visszatérők helyzetével kívánnak foglalkozni.

A választmány vezetősége megköszönte a tisztségviselők egész évi áldozatos munkáját és továbbra is számítanak az eredményes együttmunkálkodásra.

V.Gy.

Ingázom

Álmosan ébredt a reggel, a köd megült a szürke kis utcákon. Szaporázom a lépteimet, mert az idő már szorít. „Biztos, hogy éppen ma nem késik a vonat" — gondoltam, és most már futásra fogtam a dolgot. De ma is késett — legalább öt percet —, mint mindig.

A „hernyó" méltóságteljesen gördül a megállóba, mintha egyáltalán nem sietne. A kalauz leszáll, körbepillant, majd meneszti a vonatot.

A kocsiban nem túl erős a fény. A legtöbben arcukat a felakasztott kabátjuk mögé rejtve próbálnak meg lopni még néhány percet az éjszakától. Az újonnan felszállók táskájából előkerül a családanyák szemét bepárásító Júlia, Romana, Kiskegyed és egyéb szívet dobogtató kiadvány.

Előveszem tegnapi Népszabadságomat, már agyongyűrődött a táskámban. Még mindig az van benne, mint amit az este olvastam. Nincs is elavultabb egy tegnapi újságnál — gondoltam, azzal bedobtam a táskámba. Talán tanulni kellene egy kis angolt, az idő úgyis eléggé albioni — jut eszembe, de nem nyúlok a könyv után, mert meglátom egy kéktiszta szempárt. A lány Goethe-t olvas. Ez felvillanyoz. Rámosolygok, de ő a könyve mögé bújik. „Rákosrendező következik" — recsegi egy hang a hangszóróból. Leszállok, míg a többi utas marad, utazik a Nyugatiba. Már majd tíz éve ingázom Budapest és Dunakeszi között, és ez még így marad egy darabig.

topé

Szentmise a szajoli vasúti katasztrófa áldozataiért

Memento mori!

1994. december 2-án a Szolnok melletti Szajolban történt a magyar vasúti közlekedés borzalmas katasztrófája: a kisiklott szerelvény utasai közül a helyszínen, a kórházba szállítás közben, illetve a kórházban *harmincegyen vesztették életüket*. A katasztrófa egyéves évfordulóján, a szajoli katolikus templomban *gyászmisét* tartottak az áldozatok emlékére. A szertartáson *részt vettek az ország minden részéből* a Szajolba utazott áldozatok hozzátartozói, barátai és ismerősei.

A MÁV által a szajoli vasútállomáson létesítendő *kegyeleti helyet* eredetileg a halottak napján tervezték átadni, ez az elhatározás azonban műszaki okok miatt meghiúsult. Ezzel kapcsolatban *Csek Károly*, a MÁV Budapesti Üzletigazgatóságának illetékes igazgatóhelyettese közölte: miután december 2-án nem akarták a tragédiát felidézni, a kegyeleti hely *átadására tavasszal* kerítenek sort.

k.

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

Intercity-kocsik légkondicionálása

A MÁV 1993-ban indított korszerűsítési programjának alapján üzemünk, a MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft., az eltelt időszakban 75 darab kiöregedett, forgalomra alkalmatlan vasúti kocsi felújítását végezte el.

Az igény az volt, hogy a kocsik részt tudjanak venni az induló városközi forgalomban és a mai igényeknek megfelelő utazást biztosítsanak.

A tervezésnél törekedtünk arra, hogy a belső kialakítás esztétikus legyen, és az utazóközönségnek kellemes komfortos utazást tegyen lehetővé.

A kocsi megjelenése azt sugallta, hogy klímaberendezéssel van ellátva, ezért a nyári utazásnál az utasok hiányolták a kocsik klimatizálását.

Az utasok és az üzemeltetők igényére kifejlesztettünk egy klimaberendezést, amely a nyári utazásnál jelentkező reklamációkat megszüntetheti. Ezzel a berendezéssel 1995-ben 5 darab első osztályú és 1 darab bisztrókocsit szereltünk fel, amelyeknek július és augusztus hónapban volt a próbaüzemük. Az üzemelés során szerzett kedvező tapasztalatok alapján a MÁV-vezérigazgatóság az összes átépített INTERCITY-kocsinál igényli a klímaberendezés beépítését.

A megrendelés alapján, az 1996-os menetrendváltozásig, üzemünk a forgalomban lévő összes INTERCITY-kocsinál beépíti a klímaberendezést, biztosítva ezzel az utasok minél kulturáltabb, komfortosabb és kényelmesebb utazását.

(x)



NYUGDÍJAS VILÁG

Vasút nélkül nehezebb

Huszonhárman mentek nyugdíjba 1995-ben a Nyugati pályaudvar Állomásfőnökségéről. Ez alkalomból az állomás vezetése és a Vasutasok Szakszervezete, valamint a VDSZSZ helyi szervezete ünnepélyesen elbúcsúztatta a megfáradt arcú, bár idősnek nem mondható kollégákat.

Szögi Sándor állomásfőnök elcsukló hangon méltatta az elmúlt évtizedek munkáját. Nem rejtette véka alá meghatottságának okát sem, a most nyugdíjba menőkkel együtt kezdte a vasutat.

Schiszler Bálint 42 évi vasúti szolgálat után váltja fel az egyenruhát egyennapokká. 1967-ben került a Nyugati pályaudvarra rendelkező forgalmi szolgálattevőnek. Az első Nyugatihan töltött önálló szolgálata örök emléké vált, ugyanis akkor látogatott először Magyarországra Tító jugoszláv államelnök. Szigorított F10-es, a kezdő forgalmisták réme, de Schiszler Bálint ezt a feladatot is megoldotta. 1972-től oktatótisztnek nevezik ki, és ezt a munkakört töltötte be egészen nyugdíjba vonulásáig.

E sorok íróját is „Bálint papa" oktatta forgalmi utasításra, így nem hangzott idegenül a kérdés, hogy mire emlékszik legszívesebben vissza a már nyugdíjas oktatótiszt. Ekkor könnyek szöknek a szemébe és csak ennyit mond: mindenre szívesen gondolok vissza, és ha újra kezdhetném, ugyanezt tenném.

TP

Utoljára 30 éve találkoztunk!

Vajon meg fogjuk ismerni egymást? Ez a kérdés foglalkoztatott bennünket, amikor útra keltünk Záhonyból Dombóvárra a közelmúltban, hogy harminc év múltán újra találkozzunk egymással.

A MÁV Tisztképző Intézet 1963-64-ben végzett vontatásiműszaki tagozatának még életben lévő hallgatói, s tanárai adtak randevút egymásnak. Már a vonaton kiderült, hogy bizony néhányunknak örömkönnyektől fátyolos szemmel be kellett mutatkoznia.

Az elmúlt évtizedek nem múlnak el nyomtalanul, ez tűnt ki abból, amikor az osztálykönyvet elővették, és megállapították a létszámot. Az akkori 30 fős hallgatói létszámból tizennégyen és négy tanár jelent meg. A szervezés időszakában megdöbbenve vettük tudomásul, hogy hallgatótársaink közül nyolcan, tanáraink közül pedig tizenegyen távoztak az élők sorából (mi az ilyen alkalmakkor szokásos részvétnyilvánítással emlékeztünk meg az elhunytakról). Azok számára, akik betegség miatt levélben, vagy egyéb módon mentették ki magukat — tanáraink közül *Sebestyén Józsefnek, Barcsi Jánosnak*, osztálytársaink közül *Fehér Károlynak, Császi Imrének* — a Magyar Vasutason keresztül tolmácsoljuk a résztvevők megértését és jókívánságait.

A résztvevők valamennyien beszámoltak életútjukról, s kiderült, hogy valamennyien fontos beosztásokban dolgoznak a vasút különböző műszaki területein. A megjelent tanárainknak — *Dr. Kun Dezső, Dr. Heller György, Sztanó István, Bocska Imre* — megköszönjük, hogy idős koruk ellenére is elfogadták a meghívást, és néhány figyelemre méltó mondatukkal is emelték a rendezvényünk nívóját. A kedves hangulatú dombóvári összejövetelen *Harangozó László*, vontatási főnök — volt osztálytársunk — vendégszeretetét élveztük, amit köszönünk.

Mar jócskán elmúlt éjfél, amikor a munkában, utazásban és most a szórakozásban is elfáradt valamikori „Ifjú Titánok" pihenőre tértek. Befejezésként fogadkoztunk, hogy rövidesen találkozunk ismét. Úgy legyen!

Lejegyezte:
Federics János,
Szőgyényi Bertalan

A tisztelet változatlan

Hatodik alkalommal rendezték meg Hegyeshalomban a Vontatási Főnökség nyugdíjasainak találkozóját.

Az elsőt még 1989-ben a mozdonyjavító műhely azóta már szintén nyugdíjas művezetőjének, Csutora Ferencnek az unszolására szerveztek meg — az akkor még egységes — VSZ helyi szakszervezeti bizottsága nevében. Azóta, ahogy mondani szokták: sok víz lefolyt a Dunán. Sok minden megváltozott a MÁV-nál, a szakszervezetek háza táján és konkrétan a Vontatási Főnökségnél is. Ha jól meggondoljuk, kevés hagyomány maradt változatlan. Ezek közé tartozik az évente egyszer megrendezett nyugdíjas-találkozó. Nem változott a nyugdíjasok iránt érzett tisztelet és szeretet sem, talán emiatt fogadják el évente ugyanolyan sokan a szíves invitálást, mint legelőször. A rendezvény „hivatalos" részeként a Vontatási Főnökség vezetője, Pusztai István szokta köszönteni a megjelenteket. A vendéglátók ezután egy-egy tál étellel és egy kis műsorral kedveskednek egykori kollégáiknak. Az összejöveteleken immáron rendszeresen tartanak bemutatót a győri Arany János Művelődési Ház országos hírű táncosai.

Ne feledkezzünk meg azokról sem, akik nélkül a meghitt és sok örömet okozó nyugdíjas találkozók nem jöhetnének létre. Ők a szakszervezeti tagok és a tisztségviselők. 1995-től e tekintetben a hegyeshalmi Vontatási Főnökségen nincs különbség műhelyesek, kocsiszolgálatiak és mozdonyvezetők között, hiszen az őket képviselő két szakszervezet (VSZ és MOSZ) helyi szervezetei idén közösen szervezték meg az összejövetelt. Bizonyára hatással voltak rájuk a nyugdíjasok, akiknek meghívása nem csak örömet okoz, hanem tapasztalataikat is érdemes megfogadni, mely szerint: közös célokért össze kell fogni!

(karácsony)

Dolgainkat jó kezek intézik

A Vasutasok Szakszervezete szombathelyi nyugdíjas csoportja december közepén tartotta taggyűlését, amelyre ismét több százan jöttek össze.

Az elnökség végzett munkáját *Fixl Miklós* elnök ismertette. A beszámolóból kitűnt — amit egyébként ügyeink intézése során is tapasztaltunk —, hogy az elnökség tagjai élükön az agilis elnökkel, minden tőlük telhetőt megtesznek értünk. Megtudtuk például, hogy több rászoruló kapott rendkívüli nyugdíjemelést, szociális segélyt.

Megható volt az a figyelem, amellyel az elnökség azokról szólt, akik 1945 óta, tehát már 50 éve tagjai a szakszervezetnek. Ők valamennyien emléklapot kaptak. Ezen túlmenő kedvességgel külön emléklappal emlékeztek meg azokról, akik már a 75. évüket is betöltötték.

Nagy sikert aratott a taggyűlésen Kádár Miklós hozzászólása, aki a Vasutasok Szakszervezete képviseletében ismertette a várható változásokat (tagdíj, ÖTA-juttatások stb.). A gazdasági ügyek intézőjének és a számvizsgálói beszámoló után többen dicsérőleg szóltak az elnökség munkájáról, ügyes-bajos dolgaikról. A vendéglátás és baráti beszélgetések után azzal a tudattal távoztunk, hogy dolgaink intézését jó kezekben látjuk és szeretnénk legközelebb is jó erőben és egészségben találkozni.

Nemeskéri László
MÁV-nyugdíjas
Szombathely

VASÚTHISTÓRIA

Az első magyar vasúti törvény (1. rész)

Hazánkban a közlekedési viszonyok tervszerű megjavítására a múlt század második negyedében, a reformkorszakban, történtek első ízben jelentős kísérletek. Ezek nagy része gróf Széchenyi István nevéhez fűződik: a Pesti állandó Dunahíd, a Vaskapu első szabályozása, a folyami gőzhajózás kezdete, az ő kezdeményezésének eredménye, akárcsak a központosított vasúti hálózat kiépítésének terve.

Országgyűlési tárgyalás

Az 1832. évre összehívott diéta három és fél évig ülésezett. Kemény vitákban csatáztak egymással a haladó eszméket képviselő liberálisok és a rendiség intézményét védő konzervatívok. A folyók szabályozatlansága, az utak járhatatlansága és a vasút hiánya az ország kereskedelmének egészséges kialakulását gátolta. A kibontakozás érdekében a haza jólétét kívánó követek (országgyűlési képviselők) elsősorban a *közlekedési hálózat fejlesztését* akarták megvalósítani. Szemük előtt a fejlett külföld példája lebegett, ahol már működtek vasutak is (Anglia, Belgium, Németország).

A közérdekű vállalatok — hidak, hajózható csatornák, vasutak — létesítésének feltétele a kisajátítás kérdése volt. Egy lelkes honatya, Vay János szabolcsi követ indítványára az országgyűlés — közel 160 éve — 1836. február 3-tól tárgyalta a *kisajátítás törvénybe iktatására* vonatkozó javaslatot. Az előterjesztés hangsúlyozta, hogy a magántulajdon korlátozásának ezt az eszközét csakis közérdekű vállalkozások létrehozása miatt és megfelelő kártalanítás mellett kívánja alkalmazni. A hosszadalmas vitát kiváltó javaslat jelentőségét Kossuth Lajos szavai domborítják ki: *„Örök hála és tisztelet nemzetünk képviselőinek: ők megértették az időnek jeleit, és megértették nemzetnek halasztást nem szenvedő szükségeit s a kisajátítás törvényét elhatározák. És ha szerencsések lesznek kivívni mit oly dicsőséggel kezdettek, ha bár semmi mást nem tettek volna is három év alatt, már örök hálát érdemelnek a boldogság ösvényére vezetett nemzettől. Én boldogító kötelességemnek ismerem e nevezetes három nap vitatásait kimeritőleg közölni s ha gyenge tollam egy-két kebelben lenne is szerencsés az előítéletek homályán átsugározva pislogó mécset gyújtani, három évi fáradozásom bőven jutalmazva lesz."* (Országgyűlési tudósítások)

Az országgyűlésen sokan nem értették meg, hogy az állam jóléte és az általános fejlődés biztosítása miatt gyakran *ütközni kell az egyéni érdekkel*. Az egyéni jognak engednie kell, amikor az állam olyan feladatával jut ellentétbe, amelynek megoldását a közérdek követeli. Végül sikerült biztosítani az *építkezést megelőző kisajátítás jogát*.

Az építés engedélyezésével kapcsolatban is merültek fel nézetkülönbségek. Az országgyűlés ugyanis a vasútépítések jóváhagyását egy általa kijelölendő bizottság útján tervezte gyakorolni, így elzárkózott a kormány igénye elől, amely ezt a jogot magának kívánta fenntartani. Később azonban a törvényhozás kénytelen volt engedni, mert álláspontjának makacs erőltetése az egész törvény létrejöttét veszélyeztette volna. Az ellentétet úgy hidalták át, hogy a jogszabály csak a következő országgyűlésig marad érvényben.

Horváth Kornél
(Folytatjik)

HEVESEN MINDENKI SZERETTE

„A Gelkás Farkas"

Hevesről a múlt év végén egy idős hölgy keresett meg. A nemrégiben elhunyt férjének hagyatékát kívánta továbbgondozó kezekre bízni. Farkas László özvegyét még karácsony előtt felkerestem lakásukon.

— Férjem egész életét a vasút iránti rajongás hatotta át. Kisgyermek korában az általános iskola és a Hermina úti lakásuk között útba esett a Közlekedési Múzeum, ahová szinte minden nap betért. Az ott szerzett élmények egy életen át elkísérték. A háború után Kálba költöztek, ahol megismerkedtünk, majd összeházasodtunk. Hányatott évek következtek: kirúgták a Műszaki Egyetemről, így le kellett mondania élete nagy álmáról, hogy vasúti mérnök lehessen, másik hobbija a rádiózás volt. Az egri Finommechanikánál kezdte a rádiószerelő szakmát, majd a Ravell-nál helyezkedett el műszerészként. 1964-ben kerültünk Hevesre, ahol a helyi Gelka vezetője volt. A mai napig emlékszem arra, hogy milyen nagy szeretettel fogadtak itt bennünket. Soha kedvesebb emberekkel nem találkoztam, mint a hevesi emberek. A bennünket körülvevő békességnek is volt köszönhető, hogy a férjem a munkája mellett a vasút szeretetének olyan sok időt és energiát áldozhatott.

A ritkaságszámba menő vasúti témájú könyvekből álló gyűjteményt nézegetve előkerülnek amatőr fényképek is. Farkas László minden lakóhelyén megépítette a maga álomvasútját. Itt, a hevesi házuk udvarán — a téli időjárás elől védő takarás alatt ugyan — megtekinthettem az alagúttal, híddal és működő jelzőberendezéssel felszerelt kisvasutat.

Hevesről hazafelé megjárom azt kálváriát, amit itt nap mint nap — és az ország mellékvonalai mellett élők — elszenvednek a rettenetesen rossz menetrend miatt. Elmerengek azon, hogy hány és hány embert taszított el magától a vasút, akikben természetes hivatástudat élt. Talán az ő elhivatottságukra lenne szükség ahhoz, hogy a vasút végre olyan szolgáltatást nyújtson, amelyet bosszankodás nélkül lehet igénybe venni.

Karácsony Szilárd



Az udvari „terepasztal"

Eladó

Régi televíziók, rádiók, lemezjátszók és alkatrészeik, elektronikai szakkönyvek elsősorban műszerész szakembereknek és gyűjtőknek eladók.

Érdeklődni lehet Farkas Lászlónénál, 3360 Heves, Arany János u. 8.

Telefon: 36/346-627

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

1996 nagy ünnepe

(Megfejtés: vízsz. 1., folyt. függ. 10. Az eseményt örökítette meg a vízszintes 30., 41. körképen, amely a függőleges 6-on került elhelyezésre.)

Vízszintes: 1. Megfejtés. Folyt. függ. 10. 10. ... Lanza (olasz tenor). 11. A szemhéj dísze (+ ékezet). 13. Perzsia ma. 14. Ebje van. 15. Némán illan. 16. A hetedik nap (-P). 19. Sütő, népiesen. 21. Katonai rang (keverve). 24. A földet hasítja. 25. ... John (angol énekes). 26. Város a Dunántúlon, duplán. 27. Ország állampolgárság (latin). 28. Tamás Gáspár Miklós (keverve). 29. Egy, németül (keverve). **30. Megfejtés (folyt. vízsz. 41.).** 33. Római szám. 34. Nemzeti Ünnepi Zászlóalj. 36. Bérfolyósítás. 38. Háromélű mértani test. 39. Társa (röviden). 40. E-dúr lágy „társa" **41. Megfejtés. (A vízsz. 30. folytatása.)** 43. Norvégia. 44. Nekem, neked, ... 47. Német magazin. 49. Norbert. 50. Az USA űrkutatási hivatala.

Függőleges: 2. Bohóc. 3. Algériai kikötő. 4. Nagy Iván Nándor. 5. A baltának és a szesznek is van. **6. Megfejtés. (Itt nyert elhelyezést a vízsz. 30. (1856-1914) által festett körkép.)** 7. Pengetős hangszeren játszó. 8. Római ötven. 9. Nálam, nálad, ... (vissza). **10. Megfejtés. (A vízsz. 1. folytatása.)** 12. Gólya része. 16. Varga Sándor. 17. Elemi erővel mozog. 18. Dalszövegíró. 20. Ellenőrzés, felülvizsgálat. 22. Tudományegyetem Budapesten. 23. Rekettyésben van! 25. ... Gustave, a Nyugati pályaudvart is ő tervezte. 31. Szerpentinben található! 32. Tító némán. 35. A Munkáspárt vezetője nevének részlete (Gyula). 37. Szidásmód része! 39. Mérleggel kapcsolatos kifejezés. 42. Az öröklés hordozója. 45. Nem be! 46. Utóirat (ford.). 48. Mint a vízszintes 26.

Összeállította:
Bánszegi József

1 A Á	2	3	4	5	6	7	8	9	L
10					11		12		
13				14					
15			16				17		18
19		20	21	22				23	
24			25					26	
27							28		
29			30			31	32		33
34	35		36	37					
38							39		
40				41				42	43
44		45	46	47	48				49
Á						50			

MAGDI NÉNI RECEPTESKÖNYVÉBŐL

Disznótoros

A tél, és elsősorban január, a disznótoros és a vadhúsételek hónapja. Bevált receptjeimet azoknak ajánlom, akik a kóstolót kapják, vagy a boltban vásárolják az idénynek megfelelőket.

A kolbászt, véres és májas hurkát sütés előtt forrázzuk le, hogy a bőre meglazuljon, ezután tegyünk 1-2 kanál zsírral a sütőbe. Nagyon lassan süssük. Fakanállal emeljük ki a sültléről, amibe szeletelt burgonyát hirtelen megsüthetünk, finom körítés. Párolt-káposztával tálaljuk.

Párolt káposzta:

1 kg reszelt vöröskáposztát 1 dl olajjal, 2 kanál cukorral, 1 kiskanál köménymaggal és sóval kuktafazékban megpárolunk, utoljára 1-2 kanál ecettel vagy vörösborral ízesítjük. A vadhúsokhoz is nagyon jó. A vadak (őz, nyúl, szarvas) akkor élvezhetőek, ha pár napig páclében állni hagyjuk.

Páclé:

Sósvízben forralunk 1-2 szeletelt hagymát, zöldséget, sárgarépát, egész borsot, babérlevelet. Ha kihűlt, 1-2 kanál ecet hozzáadásával öntsük a vadhúsra. Két nap múlva ebben a lében megfőzzük. A húst hidegen szeleteljük és különböző mártásokkal tálalhatjuk. Körítésnek a szeletelt svábgombóc illik hozzá.

Svábgombóc:

Fél liter tejben áztassunk 3 zsemlyét, adjunk hozzá 2 tojást, fél dl olajat, 1 kanál sót és annyi lisztet, hogy nokedlitészta keménységű legyen. Ebből formázhatunk gombócokat is, de szebben tálalható, ha két rudat formázunk. Két 30 x 30 cm-es fóliát fektetünk az asztalra, erre halmozzuk a tésztát, feltekerjük, a fóliavégeket betekerjük és forró vízbe tesszük. Körülbelül 20 perc múlva kivesszük, hagyjuk kihűlni, és szépen szeletelhető knédlitésztát kapunk. Ezt viszont a toroskáposztához is ajánlom.

Jó étvágyat kívánok!

Magdi néni

Benevezett, győzött

Tavaly év végén a kisvárdai művelődési házban a „Siva" divatstúdió rendezésében szépségkirálynő-választást rendeztek. Első helyezett a záhonyi vontatási főnökség ügyintézője, Nagy Mária lett.

— *Miért indult?*

— A „Siva" divatstúdió vezetői javasolták, hogy mint manöken induljak a versenyen.

— *Hogy lesz valakiből manöken és szépségkirálynő?*

— Divatbemutatókon vettem részt a „cégnél", ahol a csinosság, a szépség, a mozgás feltétlen meghatározó. Királynő csak úgy lehettem — örömömre —, hogy a 13 fős zsüri — köztük Darvai Tünde — rám szavazott.

— *Mire gondolt, amikor meghallotta, hogy elnyerte az első helyet?*

— Csak azt tudtam, hogy társaim — közöttük voltak profik is — közül ki kellett lépnem, aztán... Tulajdonképpen minden vágyam az volt, hogy a bikini, az estélyi ruha után magamra öltsem a várva várt menyasszonyi ruhát, ami az ilyen versenyen a csúcsot jelenti.

— *Úgy gondolta, magáé a világ, kinek szeretett volna a nyakába ugrani, netán puszit adni?*

— Mindenkinek, aki számított nekem, persze, könnyek között.

— *Egy manökennek mit kell és mit nem szabad tenni?*

— Elég szigorú szabályok szerint kell élni, sokat tornázom, tanulom a fellépéskor megkívánt lépéseket és persze, diétázom. Sok halat, gyümölcsöt, főzeléket eszem, nem hizlal.

— *Mennyire változott meg az élete?*

— A valódi énem nem fog változni, az maradok, aki voltam. (Veres Mihály vontatási főnök véleménye: olyannak ismertük meg ezt a kedves lányt, aki kiváló munkaerő. Reméljük, a siker sem fog változtatni stílusán, továbbra is egyszerű marad, mint amilyen volt kedves, bájos közvetlen és közkedvelt.)

— *Tervei?*

— Szeretnék továbbra is itt dolgozni és ... talán-talán egy megyei versenyre benevezni.

Gratulálunk és további sikereket kívánunk Nagy Máriának.

(Szőgyényi)



Nagy Mária kolléganőnk a szépségkirálynő

Bérlettulajdonosok figyelmébe

Értesítjük a József Attila Színház Egri István Vasutasbérlet tulajdonosait, hogy a legközelebbi (második) előadás 1996. január 21-én, délelőtt 11 órakor lesz, ahol a Stepping Out Csupa balláb című vígjáték kerül bemutatásra.

Pest megyei vonatdobálók

A szigorú intézkedések ellenére tovább növekszik a vonatdobálások száma, tavaly december közepéig 364 ilyen esetet regisztráltak a rendőrségnél, s leggyakrabban Pest megyében fordul elő ilyenfajta bűncselekmény — állították a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság sajtótájékoztatóján.

A személyi sérülések, a tragikus halálesetek mellett a kődobálás számottevő anyagi kárt is okozott: a MÁV rongálásból származó vesztesége 1994-ben 20 millió forint volt, tavaly pedig már elérte a 75 milliót, melynek egyharmada a kőhajigálásból adódott.

Mivel a tapasztalat szerint a kövekkel felfegyverkezett támadók többnyire felelőtlen gyerekek, most a rendőrség és a MÁV közös akciójaként egy oktatófilmet készítettek, amelyet osztályfőnöki órák keretében a megye valamennyi általános- és középiskolájában levetítenek. Ötezer plakátot is szétosztanak „Ne játssz mások életével" címmel.

(k)

Jutalom a nyomravezetőnek

A rendőrség és a MÁV Rt. 100-100 ezer forintot ajánl fel annak, aki a szeptember 7-én kora délután a MÁV Budapest-Rákosrendező pályaudvarán keletkezett tűz előidézőinek nyomára vezeti a rendőrséget. A gyújtogatók, mint ismert, 19 vasúti kocsi pusztulását okozták, s ez több mint 52 millió forint kárt okozott a MÁV-nak.

A gazdasági társaságok figyelmébe!

A Magyar Vasutas, korábbi igényéhez híven, új szolgáltatással igyekszik segíteni a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok tevékenységét. A Magyar Exporthitel Biztosító Részvénytársaság (MEHIB Rt.) felajánlásának köszönhetően a Világbank, az EDA és az EBRD által finanszírozott vasúti jellegű beruházásra, áruszállításra és szolgáltatásokra kiírt nemzetközi pályázatokat közlünk.

Bulgária:

Vasutrekonstrukciós project.

A Bolgár Államvasutak nemzetközi versenytárgyalást hirdetett meg 50 db utasszállító kocsi felújítására és további 50 kocsi felújításának technikai segítségnyújtására.

A tenderfüzet ára: 300 USD.

Ajánlatadás határideje: 1996. március 7.

Grúzia:

Közlekedésrekonstrukciós project.

Grúzia kormánya 10 millió USD hitelt kapott a közlekedési és szállítási rendszer korszerüsítésére. A munkálatok elvégzésére és a szükséges anyagok, berendezések beszerzésére nemzetközi versenytárgyalásokat írnak ki.

A beruházás keretében 1996-ban körülbelül 1 250 000 USD értékben írnak ki tendert vasúti talpfák és sinek beszerzésére.

MAGYAR EXPORTHITEL BIZTOSÍTÓ RT. (MEHIB RT.)
1065 Budapest Nagymező u. 44.
Tel: 269-4232 Fax: 269-1197

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Bencúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

Elcserélném felújított, komfortos, másfél szobás vállalati bérlakásomat hasonló önkormányzatira MÁV-dolgozóval. A lakáshoz pince, padlás, kert, garázs tartozik. Tel.: 261-1513

Elcserélném 3 szobás, kertes, telefonos, MÁV-lakásunkat 2 szobás önkormányzatira MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 57/421-076.

Eladó Börzsönyben, Bp.-től 60 km-re, 360 négyszögöles telek, egy 32 négyzetméteres, magas tetős, teljesen berendezett faházzal. Tetőtér félig beépítve, Előszoba, 2 szoba, konyha, fürdőszoba, benne WC. Víz, villany, propán-bután gázfűtéssel, teljes berendezéssel. Családi okok miatt, áron alul sürgősen eladó, 1 300 000 Ft-ért. Érdeklődni: 220-16-04 számú telefonon.

Budapesti MÁV-szolgálati lakásra, 50 négyzetméter felettire **cserélném** vidéki, azonnal piacképes öröklakásomat. Érdeklődni: Kenyeres Györgyi 01/82-14 üzemi, vagy 260-9717 budapesti telefonon lehet.

Elcserélném Budapest Kerepesi úti, belső udvarra néző 2 szobás, fürdőszobás, étkezős, gardróbos, gázfűtéses vállalati bérlakásomat MÁV-dolgozókkal két kisebbre megegyezéssel. Minden megoldás érdekel! Megbeszélés, érdeklődés Szabadi László 66-27, vagy a 215-21-73 sz. telefonon.

Elcserélném a Budapest IX. ker., Gyáli úti, MÁV-telepi, II. emeleti, 56 négyzetméteres lakásomat hasonló vagy kisebb székesfehérvári, esetleg budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 06/22/271-540, 9—29 óráig.

Különleges hívójel

December 16-án a MÁV Budapesti Üzletigazgatóság kis tanácstermében tartotta éves tanácskozását a FIRAC (Nemzetközi Vasutas Rádióamatőr Szövetség) magyar tagozata. Dr. Ferenczy Imre győri MÁV-főorvos, a tagozat elnöke (hívójele: HA 1 UD) tájékoztatta a résztvevőket a FIRAC-magyar csoport munkájáról és a nemzetközi szervezet Narvikban megrendezett kongresszusáról.

A Magyar Rádióamatőr Szövetség (MRASZ) elnöke, Berzsenyi Béla, a rádióamatőröket foglalkoztató aktuális kérdésekről beszélt.

A magyar tagozatnak jelenleg *közel száz tagja van*, zömmel aktív vasutasok, ezenkívül nyugdíjasok és családtagjaik. A vasút 150 éves jubileuma tiszteletére 1996-ban több hónapon át tervezik a *különleges hívójelű* — a jubileumra utaló — rádióamatőr állomás üzemeltetését, a cél az évforduló méltatása, propagálása. Ebből az alkalomból a külföldi partnerek részére a kapcsolatot igazoló *díszes vételjelentő (QSL) lapot* megküldik.

A FISAIC (Nemzetközi Vasutas Kulturális és Szabadidő Egyesület) keretében működő FIRAC 1996. évi kongresszusát várhatóan Brassóban tartják, amelyre magyar résztvevőket is várnak.

F. I.

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

A zárféken ülő kollégáink hírül vették: a MÁV és a szakszervezetek között létrejött tizenhat részmegállapodás közül egy már megszövegezett nyilatkozatot a szakszervezetek nem tudtak egymás között elfogadni. Vajon melyik szakszervezet mondott nemet? Vajon miért?

(A megfejtés az idézett „Nyilatkozat" alatt olvasható!)

NYILATKOZAT

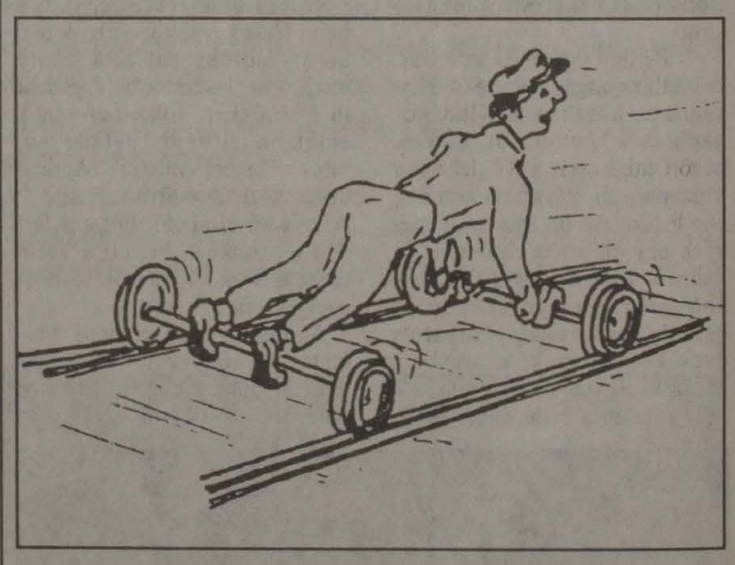
Az 1995. december 29-én létrejött dokumentumhoz [„Megállapodás a MÁV Rt. középtávú (1996-1998) gazdálkodási stabilitására, és ezzel összefüggésben a munkabéke megőrzésére."] a tárgyaló szakszervezetek az alábbi kiegészítést fűzik:

A munkaidő-csökkentés és a rendkívüli fizetett szabadság bevezetésére irányuló igényüket továbbra is fenntartják.

Arra hívják fel a munkáltató figyelmét, hogy közös kötelezettség-vállalással kerüljenek felülvizsgálatra a munkaidő-csökkentésben érintett munkakörök úgy, hogy a bevezetésre a későbbi éves megállapodások keretében kerüljön sor, legkésőbb 1999-ben. *Elsőként a mozdonyvezetőknél.*

A fizetett rendkívüli szabadság alkalmazására is belátható időn belül kerüljön sor, elsősorban az utazó szolgálatot ellátóknál.

Budapest, 1995. december 29.



A megállapodás szövegét csak a Vasutasok Szakszervezete nem írta alá, s emiatt ez a „nyilatkozat" megfiúsult. A VSZ a nyilatkozatot csak abban az esetben fogadta volna el, ha törlik a nyilatkozat szövegéből az „Elsőként a mozdonyvezetőknél" mondatot.

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

A VSZ VÁLASZTMÁNYA JÓVÁHAGYTA

A megállapodásokról

Az 1996. évre vonatkozó bérfejlesztésekről, foglalkoztatási kérdésekről, a kollektív szerződés hatályáról és egyéb témákról a munkáltatóval a Vasúti Érdekegyeztető Tanács keretén belül a tárgyalások viszonylag korán, szeptember 19-én megkezdődtek. Az utolsó tárgyalási nap december 29-én volt a MÁV Rt. vezetőivel. A késő délutáni órákban került aláírásra a megállapodások nagy része. A három és fél hónap alatt 40 tárgyalási napon, összesen 16 megállapodás jött létre. A megkötött megállapodások mind összhangban voltak azzal a koncepcióval, amelyek a Vasutasok Szakszervezete szeptember hónapban megfogalmazott és írásban átadott a munkáltatónak, majd a tárgyalásokon folyamatosan képviselt. Az alapbérek ugyanis elfogadható mértékben nőttek, a 13. havi fizetéssel szinte azonos mértékben kifizetésre kerül az úgynevezett vasutasnapi jutalom, illetve a garantált teljesítményjutalom. Megfelelő támogatást kapnak a nyugdíjpénztárba belépők. Felülvizsgálatra kerül a bérbesorolási rendszer, s végre meghosszabbították a kollektív szerződés hatályát és más olyan jövedelemnövelő tényezőket vezetnek be, amelyek elkerülhetővé teszik a reálbérek csökkenését. *(Az új jutalmazási formákról szóló írásunkat a 3. oldalon olvashatják.)*

A VSZ Választmánya január 18-án eredményesnek minősítette a tárgyalásokat azért is, mert a Vasutasok Szakszervezete sztrájkfenyegetés, illetve sztrájk nélkül érte el a megállapodásokban foglaltakat.

S.J.

(A Magyar Vasutas legutóbbi számában az alapbérek emeléséről és a hároméves megállapodásról adtunk tájékoztatást. A jutalmazási formákról szóló információk lapunk 3. oldalán találhatók.)

Az MSZOSZ nem statisztál

Alelnökválasztásra készülnek

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetség (MSZOSZ) szövetségi tanácsa január 25-i ülésén az állami vagyon értékesítéséből származó, úgynevezett privatizációs többletbevételek felhasználásáról, az elnökség egy markáns álláspont elfogadását javasolja a testületnek.

Az ország egyszeri és jelentős bevételeiről az MSZOSZ szerint csak széleskörű társadalmi érdekegyeztetés nyomán születhet végleges döntés. A kormány álláspontját Sándor László, a szövetség elnöke csak tárgyalási alapnak tekinti. A miniszterelnök és az Érdekegyeztető Tanácsban részt vevő szervezetek vezetői részvételével január 26-ra tervezett konzultáció is erre utal. Az elnök kifejtette: *„az MSZOSZ nem fog statisztálni a kormány álláspontjának utólagos — formális — jóváhagyásához"*.

Keleti Tamás, az MSZOSZ jelölőbizottságának elnöke sajtótájékoztatón ismertette a szövetség alelnöki tisztségeire jelölt személyeket. Az érdekegyeztetéssel foglalkozó alelnöki tisztségre *Wittich Tamást*, a Ruházatipari Dolgozók Szakszervezete főtitkárát, a szervezetpolitikai feladatok ellátására *Rabi Ferencet*, a Bányaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetségének egyik vezetőjét javasolja a jelölőbizottság. A szövetségi tanács Balatonfüreden választja meg az MSZOSZ új alelnökeit. A jövőben *Vágó János* a társadalombiztosítási önkormányzatoknál látja el a szövetség képviseletét.

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam, 2. szám — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1996. JANUÁR 25.

ÁRAK

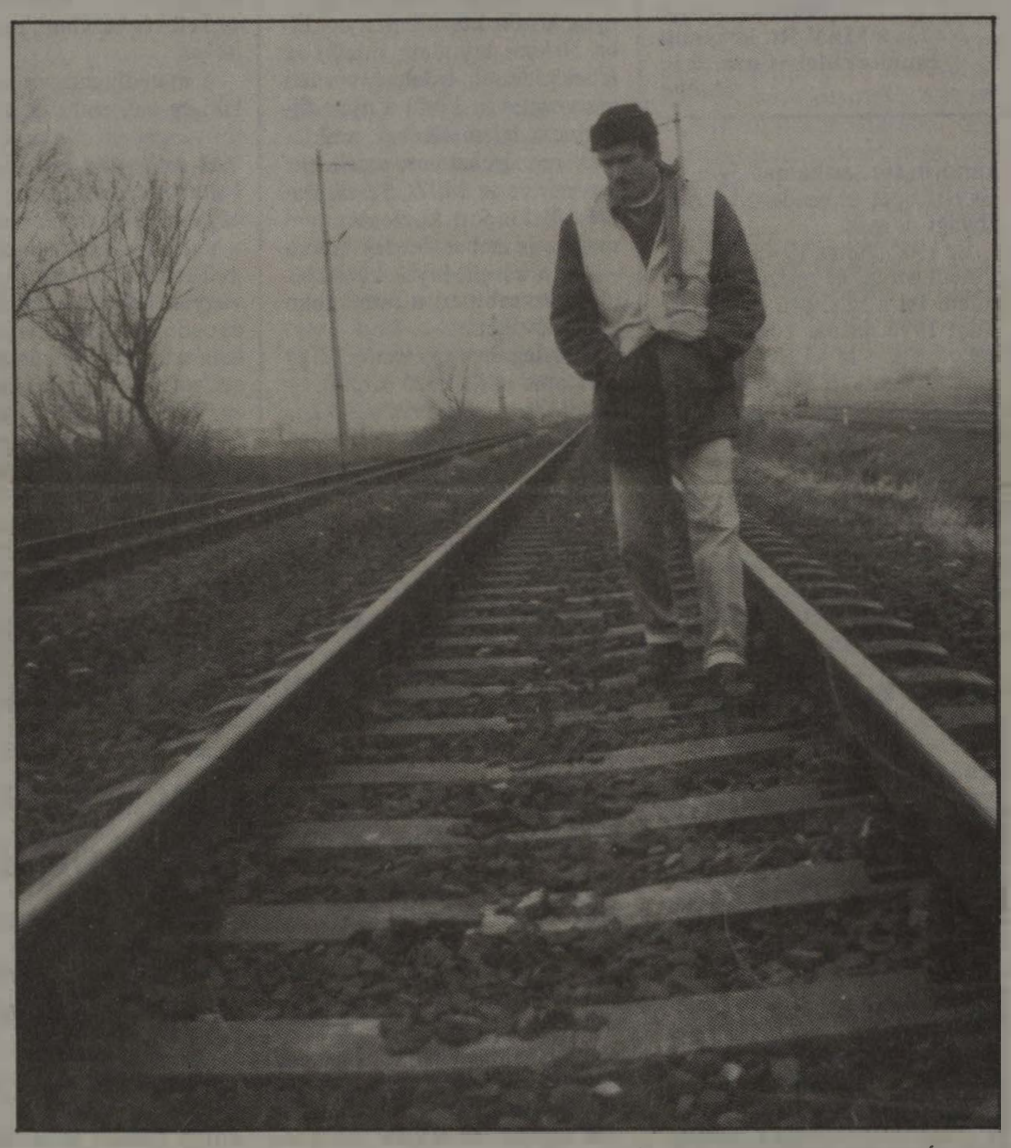
A Magyar Nemzeti Bank adatai szerint 1987-ben 8,6, 1988-ban 15,5, 1989-ben 17,0, 1990-ben 28,9, 1991-ben 35,00, 1992-ben 23,0, 1993-ban 22,5, 1994-ben 18,8, 1995-ben pedig 28,2 százalékkal növekedtek a fogyasztói árak.

BÉREK

Tavaly az év elejétől év végéig a bruttó keresetek átlaga 39 194 forint volt havonta. A szellemi foglalkozásúak átlagosan 58 777 forintot, a fizikaiak 30 083 forintot kerestek. A nemzetgazdasági átlaghoz képest a pénzügyi területen dolgozók jutottak a legnagyobb jövedelemhez, átlagkeresetük 68 742 forint volt, s változatlanul a textilruházati iparban voltak a legalacsonyabbak a jövedelmek, a bruttó átlag 24 516 forint volt.

NO COMMENT!

A vonalbejáró magányossága



Írásunkat a 4. oldalon olvashatják

Mit szól a bérmegállapodáshoz?

A MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek a minap három évre szólóan megállapodtak foglalkoztatási és béremelési kérdésekben. A Magyar Vasutas utána járt: *hogyan vélekednek erről azok, akiknek mindez a bőrére megy*?

Egyesek attól félnek, hogy az új adójogszabályok révén elveszítik mindazt, amit a szakszervezetek nyertek az egyezkedések vámján. Mások viszont nem értik a mozdonyvezetők plusz százalékait, de volt olyan kollégánk is, aki a tárgyalások kulissza titkairól szóló információkat kevesellte. A különféle vélemények elolvashatók a Vasutasportré című rovatunkban.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Elkerülheti-e a demagógia vádját az, aki honatyák és az állami vezetők javadalmazásával foglalkozik? Egyébként is, illendő-e a piacgazdaságban mások jövedelmét firtatni? A vasutas, a rendőr, a tűzoltó, a pedagógus fizetését országvilág ismeri. Hónapok óta erről beszélnek például a Parlamentben hangulatot keltve mellettük, vagy éppen ellenük. A szakszervezetek pedig elkeseredetten küzdenek azért, hogy a munkavállalók minimálbére tíz és félezerről tizennégy és félre, a bruttó fizetések pedig esetleg 30-ról 35 ezer forintra emelkedjenek.

Jótékony homály fedi azonban a „felső tízezer" — a társadalmi-gazdasági elit — jövedelmi viszonyait. Körükben nincsen béralku, a szerződések diszkréten köttetnek azzal, hogy nyilvánosságra hozataluk személyiségi jogokat sért, üzleti- vagy adótitok. Csak néha-néha lebben fel a fátyol. A sokmilliós végkielégítésekből lehet következtetni arra, hogy mennyivel honorálják havonta a bankelnökök, vagy vezérigazgatók erőfeszítéseit.

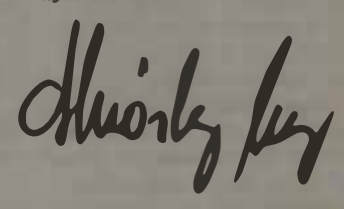
Nehezebb a titkolódzás a közszférában. Így értesülhetett a közvélemény arról, hogy az állami főtisztviselők, a miniszterek és az országgyűlési képviselők jövedelme az év elejétől az inflációt meghaladó mértékben növekedett. Csak emlékeztetőül: a tavalyi reálbércsökkenés példátlan mértékű, — átlag 10 százalékos — volt. Az állampolgároktól türelmet, áldozatot és megértést kért a kormány. A bérből és fizetésből, vagy nyugdíjból élők egyre nagyobb része emiatt éhezik, fázik, s nem képes kifizetni a villanyszámláját, lemond a gyógyszerek kiváltásáról, eladja rozzant gépkocsiját.

„Mindez a kilábalás, a gazdasági talpra állás ára" — mondják azok, akikről most nem mondhatjuk el, hogy „önmérsékletet" tanúsítanának. A közpénzből — bármilyen kevés is van belőle— sokkal könnyebben jut az állam vezető tisztségviselőinek, minisztereknek, államtitkároknak és a döntéshozó, az országgyűlési képviselőknek.

Az államháztartás közel 3000 milliárdos hiányához viszonyítva ezek persze nem túl nagy összegek. De egy másik összehasonlítás viszont már kellemetlenebb. Két számjegyű infláció sújtja a vasutast is, akinek bruttó átlagbére még a 40 ezer forintot sem éri el. Miközben a párezer forintos béremelést a szakszervezet alig-alig tudta kikényszeríteni, addig a hatalom birtokosainak jövedelemnövekedése tízezer forintokban mérhető...

A piaci szférában könnyebb elfogadtatni a „piaci jövedelmeket", mint a köz szolgálóinál. Tőlük a létminimumon élő milliók joggal várnak el önmérsékletet, némi példamutatást, kevesebb mohóságot.

A kormányzat és a parlament — erre gyakran hivatkoznak — csődmenedzselést vállalt. A főtisztviselőknek, honatyának erkölcsi hitelét viszont erősítené, ha megbízóik — a választópolgárok — pénzéből „jutalomra" akkor tartanának igényt, amikor a szakszerű és az áldozatos munkájuk eredményei már látszanak. Vagy már megint minden szentnek maga felé hajlik a keze?



Tisztelt Olvasónk!

Ha Ön még nem fizette elő a Magyar Vasutast, akkor kérjük, a 3. oldalon lévő megrendelőlap kitöltésével és beküldésével rendelje meg a Magyar Vasutast!

ISO 9000 Szabványsorozat szerint tanúsított a
MÁV VASJÁRMŰ KFT
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313 - 313
Quality
TÜV CERT

MUNKAVÉDELEM

CSÖKKENHETNEK A FOGLALKOZÁSI ÁRTALMAK

Együttműködési megállapodás

A múlt év október 2-án megkezdte működését a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága. A munkahelyeken megválasztott közel 1000 képviselő közül delegálták a bizottság 11 tagját. A kiválasztásnál nagy gondot fordítottak, elsősorban a reprezentatív szakszervezeknek (soraikból került megválasztásra a képviselők több mint 92 százaléka!), a területi és szakszolgálati arányokra, nem utolsósorban a szakmai felkészültségre. A tagok többsége jól felkészült mérnök. Többen rendelkeznek közép és felsőfokú munkavédelmi képesítéssel. A testület október 25-i ülésén elfogadta ügyrendjét és egy együttműködési megállapodás-tervezetet a munkáltatóval. (Azóta az együttműködési megállapodást megkötötték.)

A megállapodás alapján a MÁV Rt. vezetése kötelezettséget vállalt a működés személyi és tárgyi feltételeinek biztosítására, a munkavédelmi bizottságot megillető jogok gyakorlására, beleértve egyetértését a MÁV Rt. Munkavédelmi Szabályzata kiadásához. Megkaptuk a lehetőséget a *véleményezési, a tájékozódási és részvételi — ellenőrzési jogok* érvényesítéséhez.

A Munkavédelmi Bizottság (továbbiakban MvB) részt vehet a munkáltató azon hálózati szintű döntéseinek előkészítésében, amelyek hatással lehetnek a vasutasság egészségére és biztonságára. A megállapodás részletesen szabályozza az MvB kapcsolatainak egyéb területeit is. Az MvB-t a megállapodásban foglaltak megerősítették abban, hogy jogainak gyakorlásához és a kötelességek teljesítése érdekében szorosan együtt kell működnie úgy a munkáltatóval, mint a munkahelyi képviselőkkel (bizottságokkal). Ezt a célt szolgálta a december 6-án elfogadott határozat és az 1996. évi első félévi munkaterv is. Az MvB tagjai működési körükben (üzletigazgatóságok, szakszolgálatok területén) *figyelemmel kísérik a helyi megállapodások megkötését, jogszerűségét.* A MÁV Rt.-vel kötött megállapodás lehetővé teszi az MvB ajánlásait, állásfoglalásait útmutatásul közzé tegye a MÁV Rt. „Értesítőben".

Az első félévi munkaterv kialakításánál az MvB olyan célokat fogalmazott meg, amelyek szorosan kapcsolódnak a *vasút modernizációs programjához*, valamint a munkabiztonsági, *foglalkoztatás-egészségügyi rendszer* korszerűsítési feladatterv hez.

Ilyen megfontolásból tűzte napirendre a MÁV Rt. munkabiztonsági szervezetének és működésének vizsgálatát, belső munkavédelmi szabályozásának kialakítását, korszerűsítését. Értékelni fogja a megváltozott munkaképességű munkavállalók rehabilitációjában a munkabiztonsági szervek közreműködésének lehetőségeit.

Meggyőződésünk, hogy ez megfelelő alapot teremt a bizottságnak ahhoz, hogy eredményesen szolgálhassuk választóink érdekeit. A program megvalósítása remélhetőleg pozitív változást eredményezhet a munkabiztonságban, *javíthatja a munkahelyi légkört*, kedvezőbbé válhat a MÁV-ról kialakult kép. *Csökkenhetnek a balesetek, foglalkozási ártalmak.* Áttételesen elősegítve ezzel a MÁV szolgáltatásainak javulását, biztonságát és munkakörülmények alakítását. Kérjük a munkavédelmi érdekképviselet munkájához a szakszervezetek, üzemi tanácsok a munkáltatók támogatását, tanácsait.

Molnár József
a MÁV Rt. központi munkavédelmi bizottság elnöke

HALÁLOS ÜZEMI BALESET

Utóirat

Mosonmagyaróvár Állomásfőnökségen 1995. május 5-én 21.00 órakor halálos üzemi balesetet szenvedett Markó Katalin vonatfelvevő. Markó Katalin 1965. október 27-én született. Húszéves korában, 1985. július 1-jén személypénztáros forgalmi tanulóként került a MÁV-hoz Mosonmagyaróvár állomáson. 1994. január 1-jétől személypénztárosi munkája mellett távgépíró kezelői feladatok ellátásával is megbízták. A vonatátvevői munkakörben történő munka végzését 1994. május hóban — valószínűleg a létszámcsökkentések és a munkakör-összevonások miatt — szabták feladatául.

„A baleset azért következett be, mert Markó Katalin a vonatfelvétel végzése közben — körültekintés nélkül — belépett a Mosonmagyaróvár állomás 3. számú jobb átmenő fővágányának űrszelvényébe akkor, amikor azon az EC. 40. számú gyorsvonat éppen áthaladt." Az idézet a balesetvizsgálati Véleményes jelentésből származik.

A Vasutasok Szakszervezete — amelynek a halálos üzemi balesetet szenvedett Markó Katalin 1985 óta a tagja volt — hozzátartozóik részére 50 ezer forint rendkívüli segélyt folyósított. A segély átadására engem kértek fel. Számtalanszor gondoltam arra, hogy meg kellene írni mindazt, ami akkor történt. Az érzéseket nehéz földidézni, arra azonban világosan emlékszem, hogy óriási súllyal nehezedett rám a felkérés, hogy én menjek el Halászibа Markó Katalin szüleihez. Az utolsó pillanatig azon törtem a fejemet, hogy hogyan tudnék kibújni a feladat alól. Végül is döntött a kihívás ereje, és egyáltalán nem bántam meg. Az ember életét gazdagítják azok a tapasztalatok, amelyek a rohanó élethez ma már naponta hozzátartozó tragédiák során jutnak csak a felszínre.

Mosonmagyaróvárra érkezve Lakatos Jánosné, a Vasutasok Szakszervezete állomási alapszervezetének szakszervezeti titkára, szívélyesen felkínálta autóját, hogy elvigyen Halászibа. Az úton keveset beszéltünk, féltünk a szülőkkel való találkozástól. A falu főutcájának majdnem a közepén álltunk meg. A Kossuth Lajos utca 103. szám alatt lévő takaros házat zárt kapu és kerítés választja el az utcától. Az udvarban tisztaság, rend és nyugalom. A 71 éves Markó Lajos bácsi siet elénk, a szakszervezeti titkárt ismerősként üdvözli, én kezet fogok vele és kifejezem részvétemet magam és a Vasutasok Szakszervezete nevében. Csendesen tágra nyitja előttünk a tisztaságtól ragyogó lakás előszobájának ajtaját. A konyhához tartozó ebédlőbe vezet bennünket, ahol helyet foglalunk, majd magunkra maradunk, mert Lajos bácsi int, hogy szól a feleségének, aki éppen palántát ültet a kertben.

70. évében lévő, három gyermeket felnevelt néni jön és sietve a fürdőszobába megy, hogy a kezét megmossa. Ő is helyet foglal. A ház csendes, egy pár másodpercig hallgatunk, majd nehézkesen indul a beszélgetés.

Még ma is hihetetlen a dolog, hogy Kati nincs többé — mondja Lajos bácsi, aki úgy emlékszik vissza a baleset napjára, mintha aznap történt volna: *„Elment Kati dolgozni, úgy mint rendesen, olyan tizenhét óra körül indult a busszal. Egyszer csak jött egy rendőr — szemben van a házzal a rendőrőrs — és azt kérdezte, hogy itt lakott-e Markó Katalin? Mondta Lajos bácsi, itt is lakik! Sajnos már nem, mert meghalt. Ne mondjon már ilyet, hiszen dolgozik — volt a felelet. A hír sajnos igaz volt."*

Markó Katalin szerette a vasutat, szeretett dolgozni és a családját is szerette. Csak nekik élt. Voltak barátai, de nem járt el sehova, csak munkába, otthon segített mindenben a kert és az állatok körül. Most pedig mindent maguknak kell csinálni. *„Muszáj, élni kell"*, mondják a háborút is megélt szülők majdnem egyszerre. Teszik a dolgukat, amíg bírják. De mi lesz azután?!

A Vasutasok Szakszervezete nevében a kiadások csökkentésére, és az ember megbecsülésére átadom a segélyt. *Amíg az ötezreseket számolom, mindannyian könnyezünk. Reszkető kezek nyúlnak a pénz után és halkan megjegyzik, ez az első segítség, amit kaptak és amióta eltemették a lányukat.*

Majdnem százezer forintba van a temetés költsége, mondja Marika néni és rögtön hozzáteszi, hogy azt ígérték kifizeti a MÁV és a kiesett kereset egy részét is pótolja. De sajnos bármit is adnak, mindaz kevés ahhoz, hogy meg nem történté lehessen tenni a tragédiát.

Biztatom a fájdalomtól megtört idős szülőket, hogy minden költségüket megkapják, mivel az üzemi balesetben elhunyt dolgozó hozzátartozói, teljes körű kártérítésre tarthatnak igényt. Egy-két hét és rendeződnek az anyagi dolgok.

Ez 1995. július 19-én volt. Mi történt azóta, és miért is elevenítem fel a szomorú tragédiát? Mert 1996. január 16-án a hozzátartozók a MÁV Rt.-től még semmit sem kaptak. Miért nem, kérdem magamtól és értetlenül állok a tények előtt, úgy mint éveken keresztül munkavédelemmel foglalkozó és úgy mint egy érdekvédelmi szervezet képviselője. Ki érti ezt?

Próbálok az igazságnak egy kicsit utánajárni. Az aktákból csak az ügymenet elhúzódását tudom kideríteni. A halálos üzemi balesetek esetében előírt vizsgálat folyt. A MÁV ennek eredményeként a baleset következtében a felelősséget fele részben ismerte el. A kárigény, amelyet a VSZ jogszolgálatának munkatársai állítottak össze, 500 ezer forintról szól.

Nem olyan magas a kártérítésként követelt összeg egy ember elvesztéséért, hogy a Magyar Államvasutak ne tudná per nélkül is kifizetni a teljes összeget, mert sajnos, per lesz belőle. Hisz nem milliókról van szó, csak egy reálisan felmért jogos követelésről. Gondoljunk csak bele, ha mindez egy családfővel történik aki után 2-3 gyermeket nevelő szülő marad egyedül és nincs nyugdíj, mint itt az idős szülők esetében? Miből élnek nyolc hónapon keresztül?

Munkavégzés közben, munkahelyen történt a baleset. A kártérítés mégis úgy történik, mintha nem a Magyar Államvasutak egyik dolgozója halt volna meg kötelességének teljesítése közben. A vasút veszélyes üzem, szoktam ezzel kezdeni a munkavédelmi oktatást. Régi mondás: A vasutasnak egyik lába a sírban, másik a börtönben. De az ember miért csak addig érték, amíg dolgozik? Ki érti ezt? Mi, akik ott voltunk Halásziban, sosem fogjuk megérteni. Kávéval kínálnak bennünket, elfogadjuk. Közben Marika néni és Lajos bácsi elmesélik, hogy az ebédlőben lévő cserépkályhát idén rakatta a Kati, ők ellenezték, de lányuk erősködött és azt mondta, hogy a télen majd a jó meleg mellett elüldögélnek, elbeszélgetnek.

Lassan elköszönünk és mondjuk, hogy bármikor gondjuk, problémájuk van, hívjanak, keressenek bennünket, segítünk. Kifele jövet a gyönyörű muskátlik közül egy láda üresen áll. A legszebb volt — mondja Lajos bácsi —, most Kati sírján virágzik tovább.

Király Károlyné
VSZ Budapesti Területi Bizottság titkárhelyettes

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁS

A nyugdíjkorhatár felemeléséről

Egyetértek az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa döntésével. A döntés elutasítja a nyugdíjreformra vonatkozó illetékes szakminisztériumi előterjesztést, a nyugdíjkorhatár felemelési szándékát a nőknél, s a férfiaknál egyaránt.

A Magyar Vasutas idei első számának 7. oldalán, de a napilapok is foglalkoztak a tervezett lépésekkel. Az újságok hivatkoztak az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa ülésének hangulatára, amely egyenesen tisztességtelennek, erkölcstelennek minősítette a tervezett intézkedéseket.

Múlt év második felében ezeken a hasábokon a fentiekkel igencsak megegyező hangvételű írást tettem közzé e témáról erős felindulásomban. Most már bizonyosan tudom, nemcsak nekem tűnik úgy, hogy a jövendő idők nyugdíjasainak még kevesebb idejük lesz a kiérdemelt pihenésre...

A szövetségi tanács döntéseivel nem lehet nem egyetérteni. A nyugati országok példája akkor lehet számunkra követhető, ha évtizedeken át majdan mi is hasonló élet és munkakörülmények között készülünk nyugdíjba. Nekem úgy tűnik, mintha az érdekvédelmi, érdekképviseleti szervezeteken kívül a nyugdíjkorhatár felemelésének problémaköre másokat nem érdekelne. Egyetértve az MSZOSZ-tanácsülésről kiadott közleménnyel magam is embertelennek tartom — jelen körülmények között — meghosszabítani a munkában töltött éveket.

Tényleg, hogy is van ez? Egy hivatalos nyilatkozó szerint — kevesebb az eltartók száma, s egyre több az eltartotté.

A közel 3 millió nyugdíjas kiegészül félmilliónyi munkanélkülivel (akik egyébiránt potenciális eltartók és tb-járulékfizetők szeretnének lenni, minden ellenkező híresztelés ellenére). Érthetetlen: ha egyszer lehetőség van évekkel tovább dolgoztatni az időseket, nincs arra mód, hogy friss fiatal, jelenleg „lődörgő" munkanélküliek dolgozhassanak inkább helyettük.

Az úgynevezett „eltartottak" természetesen tiltakoznak a sértő, bántó jelző ellen és mint a tanácsülésen részt vevő nyugdíjasokat képviselő figyelmeztet: a közel 3 millió nyugdíjas „másként is hajlandó véleményt nyilvánítani".

Ezzel megint egyet lehet érteni, és azzal is, hogy a társadalombiztosítási önkormányzatokat a velük szembeni államadósság törlesztésével lényegesen jobb helyzetbe lehetne hozni...

Hegedűs Károly
tb-önkormányzat megyei bizottsági tag

Tanácskozás a nyugdíjreformról

Az időskorúak többségének ma Magyarországon a nyugdíj az egyetlen biztos jövedelemforrása. Ennek garanciáját azonban csak a kötelező járulékfizetésen alapuló rendszer biztosíthatja. Ezt azonban — rugalmasságuk révén — jól kiegészíthetik a kölcsönös biztosító pénztárak — hangzott el egy tanácskozáson január közepén, amelyet a nyugdíjrendszer átalakításával foglalkozó Pénztárszövetség rendezett.

A tanácskozás résztvevői — az Országgyűlés és a pénztárak képviselői — nem vitatták, hogy a jelenlegi nyugdíjrendszert *hosszú távon nem lehet fenntartani. Mészáros Tamás*, a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat (azóta lemondott) elnöke rámutatott: a tavalyi évet 25 milliárd forint hiánnyal zárta a nyugdíjbiztosítási alap, s ha a nyugdíjrendszer változatlan marad, a deficit 2000-re elérheti a 100 milliárdot is. A reformot ennek ellenére *átgondoltan*, körültekintően kell véghezvinni, pusztán *a korhatáremelés nem orvosolja a gondokat.*

A nyugdíjrendszer ma számos szociális terhet cipel, a munkanélküliség elől emberek tömege menekül a csekély, de mégiscsak biztos megélhetést nyújtó nyugdíjba. A biztosító ma *26 százalékkal több embernek fizet ellátást, mint ahányan betöltötték a nyugdíjkorhatárt* — mondta, és vannak időszakok, amikor a nyugdíjazások négyötöde korhatár alattiakat érint. Ugyancsak óvatosságra intett a nyugdíjrendszer átalakítását illetően *Kovács Pál*, az MSZP országgyűlési képviselője. A volt népjóléti miniszter szerint az illúziók, vágyak helyett a társadalom valós helyzetére kell alapozni az új nyugdíjrendszert. Figyelembe kell venni a *demográfiai problémákat*, azt, hogy folyamatosan többen halnak meg, mint amennyien születnek. Ennek következtében *egyre több inaktív dolgozó jut egy-egy aktívra, s arányukat tovább rontja a munkanélküliség, illetve a lakosság rossz egészségi állapota.* Tudomásul kell venni, hogy átalakult a családok szerkezete, nő az egyedül élő idős emberek száma. Ma a nyugdíjasok *41 százaléka magányosan él.* A jövő nyugdíjrendszerét csak olyan intézkedésekkel lehet megalapozni, amelyek nem vonják meg a családok támogatását, lehetővé teszi az egészségi állapot megőrzését, illetve javítását.

VASUTAS NYUGDÍJPÉNZTÁR

A BÉRTÁRGYALÁSOK EREDMÉNYEKÉNT

Számoljunk!

A MÁV Rt. fizeti a tagdíj felét

1995. október 3-án 103 fő alapító taggal megalakult

A VASUTAS ÖNKÉNTES KÖLCSÖNÖS KIEGÉSZÍTŐ NYUGDÍJPÉNZTÁR

A nyugdíjpénztárhoz való csatlakozás önkéntes.

Tagja lehet, aki az alapszabályát elfogadja, a belépési nyilatkozatot aláírja és a havonkénti tagdíjfizetési kötelezettségét teljesíti.

A tagdíjat az alapszabály a havi bruttó kereset %-os arányában állapította meg. A tagdíj mértéke 1995. X-től 2 százalék, 1996. I. 1-jétől 4 százalék.

A nyugdíjpénztár tagjai részére a nyugdíjkorhatár elérésekor nyugdíjszolgáltatást /kiegészítő nyugdíjat/ teljesít.

A nyugdíjkorhatárt elért tag dönt arról, hogy 5, 10, vagy 15 éves időtartamra vonatkozó járadék folyósítását vagy az egyéni számláján lévő összeg egy összegben történő kifizetését kéri.

A pénztártag az egyéni számláján lévő pénzösszeget 10 év várakozási idő letelte után a nyugdíjkorhatár elérése előtt is felveheti.

A tag kérésére a tagdíjfizetési kötelezettség egy meghatározott ideig szüneteltethető.

A pénztár 3 év várakozási idő eltelte után a tag kérésére egy esetben kölcsönt is nyújthat.

A nyugdíjpénztári tagság előnyei:

— a befizetett tagdíj 50 százaléka — évente maximum 100 000 forint — a személyi jövedelemadóból leírható,

— a nyugdíjkorhatár elérése után adómentes kiegészítő nyugdíjat biztosít,

— a megtakarítás örökölhető,

— maximális biztonság mellett egyéb befektetésekhez viszonyítva nagyobb hozam érhető el.

Példák:

1./ Amennyiben a tag havi bruttó keresete 50 000 forint, a 4 százalékos tagdíja 2000 forint/hó, 24 százalékos befektetési átlaghozammal számolva

10 év után egyszeri kifizetése: 687 521 forint

10 év után, ha a nyugdíjkorhatárt elérte

10 éves időtartamra vonatkozó járadéka: 9 927 forint/hó

2./ a./ Havi 50 000 forint bruttó kereset után a 4 százalékos tagdíj 2 000 forint/hó

adó-, illetve adókedvezmény:

sáv	adóteher	adókedvezmény	jövedelemnövekmény
44 százalék	867 forint	1 000 forint	133 forint

b./ Ha a 4 százalékos tagdíjból 2 százalékot a munkáltató és 2 százalékot a munkavállaló fizet

A havi 50 000 forintos bruttó keresetű tagdíj címén

a tag 1 000 forintot

a munkáltató 1 000 forintot fizet.

adó-, illetve adókedvezmény:

sáv	adóteher	adókedvezmény	jövedelemnövekmény
44 százalék	867 forint	1 000 forint	133 forint

Várjuk Önt is a Vasutas Nyugdíjpénztár tagjai sorába.

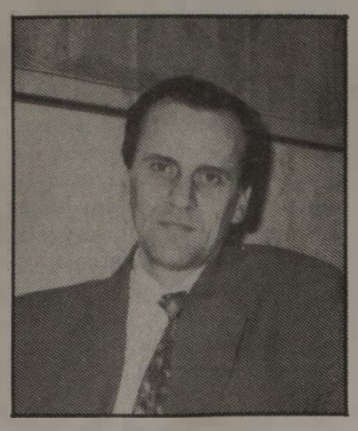
Címe: Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár
1062 Budapest, Andrássy u. 66.

BEMUTATJUK

ÚJ SZEMÉLYÜGYI STÍLUS

„Szeretnék megfelelni az elvárásoknak”

Beszélgetés dr. Bajnai Gáborral



Dr. Bajnai Gábort 1996. január elsejétől nevezték ki a MÁV Rt. személyügyi főosztályvezetőjévé. A Magyar Vasutas terveiről, a hároméves megállapodásról, bértarifa-módosításról és a mozdonyvezetők többletköveteléseiről kérdezte azt a vezetőt, akinek döntései a jövőben a vasutasokat kivétel nélkül érinteni fogják.

— Vasutastelepülésen születtem, Újszászon. Apai nagyapám a Magyar Királyi Államvasutaknál szolgált jegyvizsgálóként, amire nagyon büszke vagyok, de mégsem családi, hanem „haveri” csábításra lettem vasutas. Érettségi után, 1972 szeptemberében jelentkeztem a szolnoki fűtőházhoz mozdonyvezető gyakornoknak. Fiatalon, hosszú hajjal és rockos lezserséggel, hamar meg kellett tanulnom a vasút által megkövetelt fegyelmet. Idős mestereim — akikre mindig szeretettel gondolok —, ízigvérig vasutasok voltak, tőlük kaptam „útravalóként” a szárnyaskerék szeretetét. Az akkori Hámán fűtőházban végeztem a „zsacskós” tanfolyamot, majd Debrecenben szereztem meg a villamos-mozdonyvezetői képesítést. 1979-ig mozdonyvezetőként dolgoztam. Akkoriban havi kétszázhatvan-kétszáznyolcvan órát szolgáltunk. Fárasztó volt, de mégis szívesen emlékezem vissza azokra az időkre.

— Úgy tudom, közben megnősültél.

— Igen, és három gyönyörű kislányunk van. Ha már a családról esik szó, akkor feltétlen szeretném elmondani, a fordaszolgálat kemény dolog, de nem csak azok számára, akik benne vannak, hanem a családjuk is kiveszi részét abból. Minden együttérzésem a vasutasfeleségeké, akik ha kell, éjszaka pakolnak be a szolgálatba indulók táskájába. Nekem szerencsém volt, hiszen megértő, jó társat találtam.

— A vasutassajtóból téged munkajogászként ismernek.

— Az egyetemre 1979-ben jelentkeztem, elsőre felvettek. Abbahagytam az utazást, mozdonyfelvigyázó lettem. Annak ellenére, hogy munka mellett tanultam, kitűnő eredménnyel doktoráltam. Jogi diplomával a zsebemben majdnem egy évig nem változott a munkaköröm, majd kineveztek a szolnoki fűtőház személyzeti vezetőjének. Onnan elég hamar „elkívánkoztam”. 1988-ban kerültem a vezérigazgatóság lakásosztályára. Az akkori főnököm, Tóth Antal javaslatára lettem munkajogász.

— A rendszerváltás időszakából mire emlékszel?

— A sok változás közül talán a szakszervezeti pluralizmust volt a legnehezebb megélni. A MÁV vezetése sohasem utasította el az egy munkahelyen működő több szakszervezet jelenlétét, csak eleinte nehezen tudta „kezelni” a helyzetet. Jó-e a sok szakszervezet? A korábbi „egyeduralomnál” talán jobb, de túl sok energiájukat emészti fel az egymás elleni rivalizálás. Ennek ellenére minden elismerésem a vasutas szakszervezeteknek, hiszen nagyon sok mindent kiharcoltak a munkavállalóknak. A legszembetűnőbb változás mégiscsak az, hogy 1990 óta igazi szakszervezetként működnek.

— Az üzemi tanácsok is ebben az időben jelentek meg.

— Magam is indultam 1993-ban az első választásokon, méghozzá VSZ-jelöltként. A vezérigazgatóság tizenegy fős üzemi tanácsának elnökévé választott az akkori testület. Mint a munkavállalói képviseletek születésének és működésének egyik részese, megkockáztatom: az üzemi tanácsokat ráerőltették a magyar munka világára. Nehezen tudták elfogadni a szakszervezetek, mert tőlük jogosítványokat vettek el. A munkavállalók sem tudtak mit kezdeni velük, mert látszólag nekik sem adott az ÜT intézménye többet. Nem fogadták szívesen a munkáltatók sem, mivel a sok szakszervezet mellett megjelent egy újabb egyeztető fórum. Általában kényszeredett a működésük, ezért nem is működhetnek az elvárásoknak megfelelően, tevékenységük szerintem javításra szorul. Vasúti viszonylatban a Központi Üzemi Tanács, megítélésem szerint, jól végzi a munkáját. Az átszervezések miatt rengeteg a feladata. A vasút vezetése partnernek tekinti a testületet. A MÁV Rt. meg akarja őrizni a hagyományokkal rendelkező szociális ellátás „hálóját”, de a kor követelményeihez kell igazítani ezek működését is. A KÜT ebben a munkában komoly segítséget jelent.

— A napokban neveztek ki a személyügyi főosztály élére. Főnökeid mit várnak tőled, s milyen terveid vannak?

— Elsőként arról a szemléletről kell szólnom, amit talán Szabó Tivadar személyügyi igazgató honosított meg először a MÁV munkaügyi kapcsolataiban. Ez a huszonegyedik század szemlélete. Pergőbbé vált a munka. A bértárgyalások során például az érdekvédők minden kérését soron kívül megválaszoltuk. Ennek az új személyügyi stílusnak az elterjesztését kaptam meg feladatul és ez terveimmel is egybeesik. A mai modern vezetőnek nem bánni kell tudnia az emberekkel, hanem megfelelő kapcsolatot kell kiépíteni velük. De ez nem korlátozódhat kizárólag a munkakapcsolatokra. Minden döntés mögött látni kell az embert. Fel kell készítenünk a vezetőket erre az új stílusra. Nekem szerencsére megadatott, hogy sokáig együtt élhettem a vasutasokkal. Ha nekem azt mondják, sarus, mozdonylakatos vagy bizberműszerész, pontosan tudom kikről van szó. Így könnyebb kontaktust teremteni, ami elengedhetetlen a sikerhez... Másodszor a MÁV-nál meglévő szellemi energiákat meg kell mozgatni. Rengeteg szellemi tőke halmozódott fel, főleg a végeken. Ezt mielőbb a vasutasok szolgálatába kell állítani. Mindenki arról beszél, hogy a MÁV elfekvő anyagait fel kell tárni. Ugyanezt kell tenni az emberi kapacitásokkal is.

— Remélhetőleg ehhez a szemléletváltáshoz a szakszervezetekkel megkötött hároméves megállapodás biztosítja a nyugodt légkört.

— A vasúton lezárult egy korszak. Az elmúlt hat évben a konfliktusok jellemezték a MÁV munkaügyi kapcsolatait. Az idei évre megkötött foglalkoztatási- és bérmegállapodás mellett végre hosszabb távra is sikerült az együttműködés kereteit megalapozni. Nem akarok nagy szavakat használni, de itt egy vasúti alkotmány született, amely perspektívát, jövőképet is megtestesít. Kiszámíthatóvá teszi három évre a vasúttársaság belső működését és ez a munkavállalókra is pozitív hatású lesz. Üzletfeleink sokkal könnyebben kötnek a MÁV-val hosszabb távú szerződéseket, ha a vállalat munkavilágát érintően is megbízható partnerként jelentkezik a hazai és nemzetközi szállítási piacokon. A megállapodás betartása mindkét félen múlik és annak eredményei is bennünket, vasutasokat fognak szolgálni. Megjegyzem: Magyarországon az első és eddig az egyetlen középtávú szerződést kötöttük meg a szakszervezetekkel. Sokan érdeklődnek máris a részletekről. Ez is egyfajta elismerés.

— Több konkrét feladat adódik az elvi megállapodásokból. Például a bértarifa-rendszer módosítása.

— A bértarifa bevezetésekor rendkívüli jelentőséggel bírt, mert óriási különbségeket, béraránytalanságokat szüntetett meg. A legnagyobb baj ezzel összefüggésben, hogy a fennállása óta nem korszerűsödött. Egyáltalán nem tükrözi a mai munkaerő-piaci viszonyokat. A ma keresett szakmával rendelkezőket és a különleges felkészültségű diplomásokat sújtja leginkább. Egy távközlési műszerésznek máshol a dupláját ajánlják. A kiutat több bértarifa létrehozásában látom. Legalább kettőre szükség lenne: egy „pályavasútira” és egy „kereskedő-vasútira”. De el tudok képzelni nagyobb szakmacsoportokra bontott tarifatáblázatokat is.

— Hogyan egyeztethető össze a jelenlegi bértarifa-rendszer a mozdonyvezetőknek megelőlegezett ötszázalékos teljesítményjutalommal.

— A tapasztalat szerint a mozdonyvezetők valóban képesek kiharcolni maguknak bizonyos előnyöket. Ezek az eredmények azonban csak időszakosak. A követeléseik mögött látni kell a többi vasutas sorsára gyakorolt úgynevezett pozitív húzó hatást is. Például 1990-ben került bevezetésre a vontatási utazók bértarifa-rendszere, rá két évre lépett életbe az előbb említett teljes körű bértarifa-táblázat. Magánvéleményem szerint a mozdonyvezetőknek megelőlegezett öt százalékos teljesítményjutalom a többi vasutasnak is kifizethető lesz az ősz során, mert bosszú távon nem lehet a vasutasok között különbséget tenni.

— Lapunk hagyományainak megfelelően tőled is megkérdezem: mi az, amit fontosnak tartasz még elmondani?

— Szeretném megköszönni a bizalmat. Nem csak a főnökeimét, hanem a munkatársaimtól megnyilvánuló támogatást is. Az általam vezetett csapatnak az a feladata, hogy bebizonyítsa az új személyzeti stílus minőségbeli előnyeit. Ha sikerül terveinket megvalósítani, jobban fog menni a MÁV-nak és biztosan jobban fogják érezni magukat a vasutasok is. Ebben számítok minden vasutaskollégám segítségére.

(Karácsony)

MEGÁLLAPODTUNK

Új jutalmazási formák

A munkavállalók többsége az alapbért tartja a legfontosabb érdekeltségi formának. Általános az a nézet, hogy a biztos alapbért állapítsák meg a végzett munka értéke (szakismeret, gyakorlat, felelősség stb.) szerint és ehhez kell követelményeket támasztani. Az viszont már más kérdés: a MÁV Rt-nél alkalmazott tarifarendszer mennyire felel meg ennek az elvárásnak. Biztosan sok munkavállaló szívesen fogadná a végzett munkához jobban, rugalmasabban alkalmazkodó alapbért.

Az alapbérek mellett széles körben elterjedtek a különböző érdekeltségi, jutalmazási formák, amelyeket mostanában teljesítményjutalomnak, vagy motivációs rendszernek neveznek. A MÁV Rt. és a szakszervezetek múlt év végén folyó tárgyalásain gyakran volt vitatéma az érdekeltségi rendszer bevezetése és végül három jutalmazási formában történt megállapodás: a vasutasnapi jutalomról; a garantált teljesítményjutalomról; a teljesítményhez kötött jutalomról.

A vasutasnapi jutalomról

A *vasutasnapi jutalom* gyakorlatilag a *13. havi fizetés* helyett került bevezetésre és lényegileg csak *mértékében* van különbség. Ugyanis a 13. havi fizetés egyhavi bérnek megfelelő összeget jelentett, mig a vasutasnapi jutalom az éves alapbér 6 százaléka, és ez kevesebb, mint az egyhavi alapbér. A vasutasnapi jutalmat folyó évben is *két részletben* fizetik. Az első részt vasutasnapon, ekkor a június 15-én érvényes alapbér tizenkétszeresének 4 százalékát folyósítják. A második részt december 10-én számfejtik és ekkor az alapbér tizenkétszeresének 2 százaléka kerül megállapításra. Feltétel még, hogy a munkavállaló rendelkezzen legalább 9 *havi folyamatos munkaviszonnyal*. A kifizetés egyéb feltételei megegyeznek a hatályos kollektív szerződésben a 13. havi fizetésre vonatkozó szabályokkal. A februárban kezdődő kollektív szerződés módosítási tárgyalásain talán lesz lehetőség a feltételek kedvező módosítására.

A garantált teljesítményjutalomról

A másik jutalmazási forma az úgynevezett *garantált teljesítményjutalom*, amelynek mértéke a *november 30-i alapbér* tizenkétszeresének 2 százaléka. A tervezett fizetési ideje ugyancsak december 10. A vasutasnapi és ez a jutalmazási összeg együtt gyakorlatilag azonos a 13. havi fizetéssel és az 1995. évben fizetett kétszer 4 százalékos mértékű teljesítményjutalommal. A Vasutasok Szakszervezete más szakszervezetekkel együtt azt szerette volna elérni, hogy ezt a jutalmazási összeget január 1-jétől *építsék be az alapbérekbe* és így az alapbéremelés mértéke 2 százalékkal magasabb lehetett volna. Végül a munkáltató csak ahhoz járult hozzá, hogy a garantált teljesitményjutalom 3/4 részét december 10-én fizessék ki és 1/4 részét pedig október 1-jétől fordítsák alapbéremelésre. Így október 1-jétől 2 százalékos (vagy azt megközelítő mértékű) további alapbéremelésre kerül sor.

A teljesítményektől függő jutalmakról

Az igazán *teljesítménytől függő* érdekeltségi forma az úgynevezett *nem garantált teljesítményjutalom*. Ennek fizetésére csak a *tervezettet meghaladó eredmény* elérése (a tervezettnél kisebb veszteség) esetén kerülhet sor. Mértéke ettől az *eredménytől függ*. A kifizetésre fordítható összeget három formában tervezik felhasználni. Ebből fizetik: a *mozdonyvezetők* negyedévenkénti „előrehozott teljesítményjutalmát”, mértéke a negyedéves alapbér 5 százaléka); a *profitcentrumok* részére jutalmazási keretösszeget határoznak meg az elért teljesítmények alapján (profitcentrumok saját maguk határozzák meg a *szakszervezetekkel egyetértésben* a belső felhasználás módját); a vezetők részére jutalmazási keretet képeznek és az elért eredmények alapján részesülnek jutalomban.

Mindhárom fizetési módra részletes szabályok kerülnek kidolgozásra és a szakszervezetekkel egyetértésben kiadásra. A felsorolt érdekeltségi formák képezik a *béren felüli jutalmazási* lehetőségeket és a csoportok (szolgálati helyek) és egységek ösztönzését a több és jobb teljesítmények elérésére.

Dr. Simon József

VASUTASPORTRÉ

A Magyar Vasutas megkérdezte: mit szól a bérmegállapodáshoz?

György István
külső forgalmi szolgálattevő,
Budapest Nyugati pályaudvar



... „Majd a februári fizetésnél meglátjuk, hogy mennyit ér a most született bérmegállapodás. Nehogy úgy járjunk, mint tavaly: az adó nyomban elvitte a béremelést...”

Kurunczi Imre
vezető jegyvizsgáló,
Szeged



... „Kevésnek tartom a bérfejlesztés mértékét. Attól félünk, hogy az adó ismét elviszi a javát. Egyébként VSZ-tagként hiányosnak tartom azokat az információkat, amelyek a tárgyalások alatt eljutott hozzánk...”

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében”, Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

MEGRENDELŐ

Megrendelem a Magyar Vasutas című lapot
1996. évre ..... példányban
a következő címre:

.....irányítószám .....település

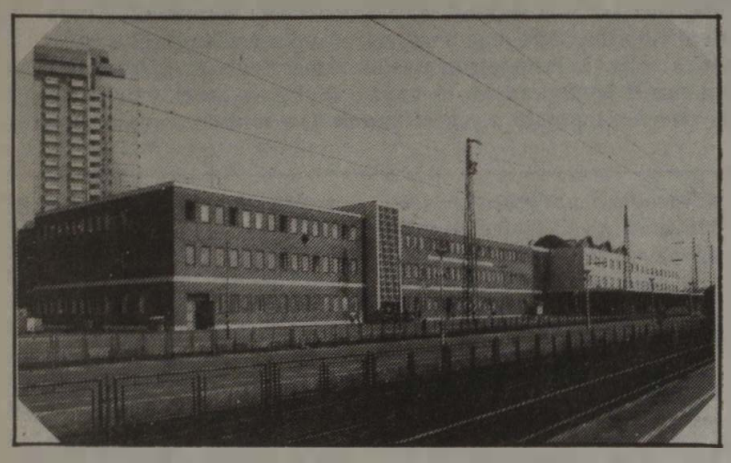
..... utca..... házszám.

A Magyar Vasutas megjelenik kéthetente.
Ára: **20** Ft/lap. Egy évi előfizetés díja: **480 Ft.**

A megrendelőlap szerkesztőségünkbe való beérkezését követően a befizetési utalványt megküldjük.

VÉLEMÉNYEK DEBRECENBŐL

A MEGOSZTOTTSÁG ÁTKA
Érdekvédelemre szükség van



1996 még mindig nem a stabilizáció éve, sem a gazdaságban, sem a politikában, de nem az a mi számunkra, a „vasutastársadalom" számára sem. A szakszervezeti munka egyre nehezebbé válik, ez a nagy demokrácia nem tesz egységessé, sőt szétdarabol, érdekellentéteket teremt, vagy inkább kiélez, kisarkít, de mindez egyre megy, hiszen egyre nehezebben lehet megtartani a tagságunkat.

Sokat gondolkodtam azon, mivel lehet meggyőzni az embereket arról, hogy nem csak helyük, sőt feladatuk van ebben a szervezetben, de szükségük — szükségünk — is van erre, hiszen biztonságot, védelmet remélhetnek a szakszervezettől. A meggyőzéshez konkrét érvek kellenek és a legkonkrétabb mindig a megélhetés, a létbiztonság kérdése.

A munkabér az egyik sarkalatos pontja a munkaadó és a munkavállalók közötti ellentétnek. Az idén 20 százalék bérfejlesztés került a mérleg egyik serpenyőjébe és 20 százalék „prognosztizált" infláció a másikba. Sajnos, ez még a kiegészítő elemekkel — garantált teljesítményjutalom stb. — is kevés, hiszen az infláció hatása ennél jóval magasabb, amíg a béremelést bruttó értékben mérték, a nettót elviszi az adó és a járulék.

Tekintsünk vissza, honnan indult ez a béralku: szeptemberben 10 százalékról, a többit a szakszervezetek a tárgyalóasztal mellett érték el közösen, Ez a +10 százalék differencia nem közömbös, hiszen valós forintokat jelent minden egyes vasutas pénztárcájában. A másik fontos tényező a munkahely megtartása. Ezen a téren is nagyobb biztonságban érezhetjük magunkat, mint a legtöbb más vállalat dolgozója. Gondoljuk csak végig; mi kényszerítheti a munkáltatót arra, hogy megtartsa munkatársait, hogy elfogadható mértékű bérfejlesztést hajtson végre? Egyrészt a piaci viszonyok — ez nálunk még nemigen működik —, másrészt a kollektív szerződés, ami viszont a munkáltató és az érdekképviseleti szervek közötti megállapodás eredménye. Az tehát könnyen belátható, ha mindenki úgy gondolkodna: kilépek a szakszervezetből, s ezzel nyerek 1 százalék béremelést. Nem csak azt a bizonyos +10 százalékot, de a munkahelye biztonságát is elveszíthetné.

Mindenki számára szabad a választás, mindenki saját maga dönti el, mit tegyen, de nem becsületes dolog másoktól várni, hogy tegyenek valamit az érdekemben, miközben én karba tett kezekkel figyelem a fejleményeket.

Bízom benne, ha mindenben nem is, abban egyetértünk, hogy érdekvédelemre és érdekképviseletre szükség van, és ezt hatékonyan azonban csak közösen érvényesíthetjük...

Nagy Ferenc
VSZ TBF alapszervezet
titkára

Gondolatok a szakszervezeti egységről

Mottó: „Vasutasok Szakszervezete Alapszabálya 7. pont: A VSZ célja: fellépjen a szakszervezeti mozgalom megosztottsága ellen."

Több éve kérdezik működési területünkön a dolgozók és vezetők egyaránt, hogy miért van szükség a vasutasság érdekvédelmi megosztottságára, miért működnek felesleges párhuzamossággal a VSZ és a VDSZSZ szervezetei. Kinek jó ez?

Egy nyugdíj előtt álló kisfizetésű asszony úgy jellemezte a visszás helyzetet, mint amikor meghal a családfő és a gyerekek meg a rokonok nem a halott végtisztességét nézik, hanem egymásra vicsorogva igyekeznek a lakásból elhurcolni a szerzett javakat.

A jelenlegi helyzetet elemezve megállapíthatjuk, hogy a két szervezet alapvető céljai közösek: a vasutasérdekek sokoldalú képviselete és védelme; együttműködés a jelen vívmányainak megőrzésében a biztos munkahely és tervezhető jövő előkészítésében; sokirányú oktatási, kulturális, sportolási feltételeinek elősegítése; vasutasvilág belső szolidaritása jegyében javítani a munkahelyi kollektívák hangulatát; a lehetőségekhez képest anyagi támogatásokat nyújtani, a tagoknak saját belső szabályzataik alapján.

Az „egyszerű" szakszervezeti tag mindkét szervezetben e célok megvalósítását természetesnek tartja, *elvárja!* Hiszen úgy véli, hogy a befizetett tagdíját erre kell fordítani.

Sok energiát, pénzt és lelkierőt lehetne megtakarítani a felesleges párhuzamok megszüntetésével. Az összvasutasság érdekét szolgálná az egységes szakszervezeti működés megteremtése. A költségekből szociális segítséget lehetne adni e legjobban rászoruló rétegek javára. A tagság mindezt látja, tudja és jelenleg még hagyja, hogy zavarosan folyjanak a vizek.

Valóban ennyire gazdagok vagyunk, ennyire telik nekünk? Kinek van ebből alapvetően haszna? Ébredjünk már fel ebből az álomból, mert a végén korgó gyomorral már aludni sem fogunk tudni, nemhogy álmodni.

A szakszervezeti tagság szerint a szakszervezeti *felsőbb szintű érdekellentétek* csupán néhány jól fizetett vezető egzisztenciáját, politikai, társadalmi érvényre juttatását szilárdítják, azaz néhány kakas kukorékol az egyre kisebb dombokon. Egészen addig, míg a dombok annyira el nem kopnak, hogy a gazda az udvart simára gereblyézi, kakassal együtt.

Ha a jövőben a szakszervezetek nem tudják tömöríteni a munkavállalók többségét és az egymással való birkózással lesznek továbbra is elfoglalva, akkor a munkáltatók a bérfejlesztésben, a taglétszám-gazdálkodásban, a kollektív szerződés karcsúsításában és sok egyéb tekintetben tőlük függetlenül is olyan döntést tudnak kikényszeríteni, amellyel a jogok és az anyagiak áramlását a legmagasabb szinten megszűrné és a szolgálati egységeken a vakon végrehajtás elve uralkodna el a munkaviszony megtartása miatti félelem hangulatában.

A vasutasok legnagyobb reprezentatív szakszervezetei többéves érdekvédelmi harcaik során már megmutatták erejüket, de nem érzik eléggé, hogy ez az utolsó olyan országos szintű szervezett munkavállalói erő, amely a siker lehetőségével veheti fel a harcot érdekei védelméért.

Szakszervezeteink tagjai érezzék át és terjesszék az *egység gondolatát*, beszélgessenek el a szakszervezeten kívüliekkel is. Ma még egyelőre többen vagyunk, akik az érdekvédelem csónakjában evezni próbálunk, a hullámverésben egyre növekvő számú „kapaszkodókat" a mások küzdelmének gyümölcsét ellenszolgáltatás nélkül élvezőket cipelve. A nemrég aláírt hároméves MÁV-szakszervezeti megállapodás alapján, békés körülmények között, tárgyalásokkal oldhatjuk meg érdekvédelmi feladatainkat.

A jó úton haladó munkabékével egyidőben rendezni kell végre közös szervezeti kapcsolatainkat.

Berki János
VSZ Debrecen Csomóponti
szb-titkára

DEBRECENI PÁLYAGAZDÁLKODÁSI FŐNÖKSÉG
Örömök és gondok

Az átalakulások az elmúlt években nem kímélték a mi szervezetünket sem. A debreceni Pályagazdálkodási Főnökség 1996. január elejétől új névvel, de számos régi gonddal, problémákkal kezdte el az új évet. 1992-ben a debreceni Építési Főnökség megszűnésével, továbbá főpályamesteri szakaszok átszervezése után, valamint az ÉKF-től átkerült Hídász építésvezetőségével tagságunk összetétele és szervezettsége nagyban megváltozott.

A nagyszámú létszámmozgások „alaposan megviselték" főnökségünk gazdasági és szakszervezeti tisztségviselőit, nem utolsósorban érintett egységeink vezetőit, dolgozóit. A gazdasági vezetés jó előrelátását igazolta a Mozgó Üzemmérnökség létrehozása, amely a felső vezetés által is elismert és modellértékűnek bizonyult az elmúlt években. Tevékenységével ez a szervezet igazolta létjogosultságát, egyben további fennmaradásának hasznosságát. A változások kihatottak a dolgozói ténylétszámra, így a tervezett 1995. évi 15 személyes létszámleépítést „sikerült" túlteljesíteni. A nagy létszámmozgás, *nyugdíjazás, végkielégítés*, és egyéb okok hozzájárultak, hogy az *előző évi 191 VSZ-tag 163 főre csökkent* az év végére.

A szakszervezeti bizottságunk még hatékonyabb érdekvédelmi munkát vállalt. (Pozitív tényként értékeljük, hogy a VSZ elnöksége a Pályagazdálkodási Intéző Bizottság több kezdeményezését felkarolta és hozzájárult azok konkrét megoldásához.)

Jóleső érzéssel vettük tudomásul: az 1994. évi teljesítményjutalom egy része az elmúlt napokban kifizetésre került. Az érintett dolgozók körében, ennek hatására a fizetési napon 16 kollégánk — köztük számos vezető — lépett be szervezetünkbe. A VSZ vezetőinek eredményeként könyveljük el a az 1996. évre elfogadott megállapodást a teljesítménybér biztosításáról is. A teljesítménybér bevezetése után szeretnénk, ha a vasút és a szakszervezet vezetése valamilyen formában megtalálná a közvetlen termelésirányítók, így a pályamesterek anyagi ösztönzésének lehetőségét, mivel az 1994. évben az e munkakörben tevékenykedők kimaradtak a teljesítményjutalomból. Jogos igénynek tartjuk továbbá a kétlépcsős irányítás bevezetésével a Pályagazdálkodási Főnökségek új bérbesorolását. Az új besorolás jelenthetné a Pályagazdálkodási Szakszolgálat bérezése tekintetében az „abszolút utolsó" helyről egy kedvezőbb helyre való felzárkózását.

Közismert: a pályamunkások 12-14 ezer nettó havi átlagkeresete ma már a zsíroskenyér biztosításához is kevés. Tisztában vagyunk azzal — és mi is valljuk —, hogy a vasutastársadalom nincs megfizetve. Nem más szakszolgálat dolgozóinak sok a pénze, hanem a pályamunkásoknak nagyon kevés.

Jelentős eredmény az idei bérmegállapodásban elfogadott és rögzített lehetőség biztosítása a havi 15 ezer, „illetve 18 ezer forintos felső határig biztosított" minimálbér. A szakszervezeti tagok egyértelműen óhajtják a „munkabéke" fenntartását, de további hatékony érdekvédelmi munkát követelnek a szakszervezetek valamennyi tisztségviselőjétől.

A MÁV Rt. vezetésének a szakszervezetekkel kötött bérmegállapodásait kollégáink általában jónak tartják, és úgy ítélik meg, hogy ilyen és hasonló dokumentumok hozzájárulnak a szakszervezet tekintélyének javulásához, egyben a taglétszám növekedéséhez.

A legutóbbi néhány nap tapasztalata megerősített és lelkesít bennünket a további eredményes mozgalmi munkánk vitelében.

Sándor Zoltán
PGF VSZ szb debreceni
titkára

VASUTASPORTRÉ

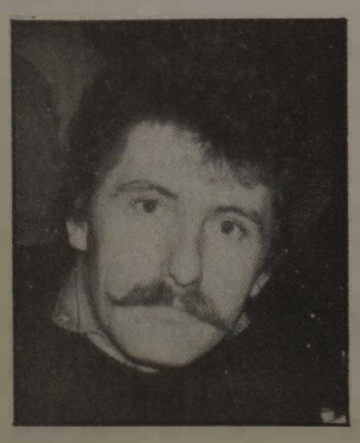
A Magyar Vasutas megkérdezte: mit szólnak a bérmegállapodáshoz?

Német László forgalmi szolgálattevő, Szajol



... „Elfogadhatónak érzem a bérmegállapodást. Nem értem viszont azt, hogy a mozdonyvezetők miért kapnak plusz 5 százalékot? Habár ha belegondolok, hogy a pályafenntartás is kapott kompenzálást, akkor a kompromisszum elfogadható. ..."

Balczer Miklós váltókezelő, Újszász



... „Az évek óta tartó ígérgetések ellenére még mindig a 7. kategóriába vannak besorolva a III. csoportú állomások váltókezelői. A szajoli tragédia különösen indokolttá teszi követelésünket. Emiatt akár helyi sztrájk is elképzelhető..."

A vonalbejáró magányossága

Egy ember megy a sínek között: átlépi a talpfákat, végtelen méltósággal rakja egymás után lábait. Megy az ember ezen a végtelen töltésmagasban és hatfelé néz. Balra négy csavar, jobbra négy csavar, a bal oldali sín is itt van, meg a jobb kéz felőli is, s persze előre kell vigyázni, meg hátra.

Egy ember megy a sínek között, egy vonalbejáró. Libazöld a mellénye, akármilyen színű a zubbonya, a nadrágja. Hanem a vállán...

— Mire való ez a hatalmas villáskulcs? — kérdezem a vasúti vonalbejárót, Molnár Jánost, aki:

— A nagykátai vasútállomás állományának dolgozója vagyok, ez a síneket rögzítő csavarok helyreigazítását szolgálja - mondja kissé kacifántosan. — Nézzen csak ide...

Leemeli válláról a tarisznyát s a villáskulccsal megerősíti a vonatrobogás miatt kilazult csavarokat.

Egy ember megy a sínek között, követem lépéseit. Hosszú ez a táv és sivár: két vágány között nemigen gondol holnapra az ember. Vagy mégis?

— Gondolok én mára is, holnapra is — adja a szót a negyvenegy éves férfi s közben nagyokat lép. Mekkorákat?

— Hatvan centiméterre vannak egymástól a talpfák. Ha nem akarom, hogy idő előtt elkopjon a lábbelim, ki kell kerülnöm a köveket.

Lépünk az időben és térben a nagykáta-tápiószentmártoni szakaszon a sínpárok között. Metsző a hideg, fölöttünk fekete varjak köröznek meghívót a hosszú, téli bálra. Vonat közelít, Molnár János elkapja a karomat:

— Vigyázzon, mert a gyorsnak nagy a szele, könnyen elragadja az embert...

Megyünk a sínek mellett, elrobog mellettünk a kék szerelvény.

— Naponta hat-hét kilométert járok a talpfákon — mondja a férfi s közben két szemével hatfelé néz. — Ismerem a menetrendet, annak alapján vigyázok magamra munka közben.

— Hajnali hatkor indulok a végtelenbe, délután négy óra tájban haza is érek. Ha nem történik valami esemény. Síntörés, baleset, ilyesmi.

Tarisznyájából valami furcsa szerkentyűt vesz elő.

— Ez a durrancs — mutatja. — Ha valami rendellenességet veszek észre a síneken, vagy azok között, ezt a durrancsot leteszem a sínre s a hangjára megáll a vonat. Nem fegyver ez, csak patron, apró robbantó.

Megyünk a sínek között, számolom a talpfákat. Nagyon sok van, amennyi másodperc. Molnár János megemlíti, hogy dél körül már megéhezik, megszomjazik. Aztán arról is szól, hogy két nagy fia van, meg egy üzletasszony felesége. Nem szégyellik apjukat s a férjet, sőt, büszkék rá, hiszen emberek ezreit vigyázza sasszemeivel.

Egy macskatetemet lépünk át, a férfi zsákba rakja a cica porhüvelyét.

— Ez is az én gondom — mondja —, sajnos nagyon sok háziállat és vad esik áldozatul oktalanságának. Találtam én már sok mindent, még pénzt is.

— Mennyit?

— Havonta tisztán 20 ezer forintot viszek haza...

— A lépéseim alatt mindig a családra gondolok — szól később. — A feleségemre, a két gyermekemre. Azért vigyázok magamra, hogy nekik megmaradjak.

— Ha ezt a szakaszt megteszi, mihez kezd?

— Megebédelek a tarisznyámból és indulok vissza Nagykátára. Gyalog, de az is lehet, hogy vonattal. Mikor, hogyan érek be Tápiószentmártonba.

Egy ember megy a végtelen sínek között Nagykáta és Tápiószentmárton között: Molnár János vonalbejáró...

(Szöveg és kép: B. I.)



MÉRLEGEN A MAGYAR VASUTAS

Ítéletet mondott az olvasó (2. rész)

A Magyar Vasutas szerkesztősége a múlt év október 26-i lapszámában egy kérdőívet közölt, s arra kérte a Tisztelt Olvasót, hogy mondjon véleményt lapunkról. Újságunk vállalta, hogy tükröt tart önmaga elé. Kérte az Olvasók ítéletét arról, milyennek tartják a lap szellemiségét, szerkesztését, külalakját. Nos, azóta tucatjával kaptuk vissza a kitöltött kérdőíveket. Feldolgoztuk és most őszintén, kendőzés nélkül közreadjuk a tapasztalatokat, mert úgy érezzük, hogy mindannyian okulhatunk belőle.

Újabb megrendelések

Nemcsak a *„belbecs”* a fontos, bár azt tekintjük a meghatározónak, hanem a *„külcsín”*, a megjelenés is. A kettő összhangja az igazán ideális. Az, amikor az olvasó jóleső érzéssel veszi kézbe a *kulturált küllemű újságot* és tudja, hogy igényes tartalommal találkozik. Nagyon örülünk, hogy a válaszolók több mint felétől *megfelelő minősítést* kaptunk. Sőt, *kimondottan jónak tartja a külalakot (35 százalék), s mindössze 4 százaléknyian minősítették gyengének.*

Ennél jobb eredményre nem is számítottunk, mert a lap megjelentetése elsősorban pénzkérdés. Többszínnyomás, sok fotó, nagy terjedelem ... mind-mind ezen a „kőkemény” anyagi lehetőség korlátján múlik. Jelenleg pedig csak erre futja. Így örülünk, hogy sikerült küllemre is elfogadható lapot kézbe adnunk.

Izgalmas válaszok

A kérdőívünkre adott feleletek ezután már a *lap szellemiségére* vonatkozóan nyújtottak izgalmas útbaigazítást. Az egyik ilyen kérdés a *cikkek hangnemének* megítélésére vonatkozott. Ha a szakszervezet a tagjaiért magától értetődően vállalja a bérharcot, a kemény ütközéseket a munkaadókkal, akkor ezt az újságnak is vállalnia kell, hűen tolmácsolva a lapgazdának a vasutastársadalom létbiztonságáért tett erőfeszítéseit.

Nézzük, hogy látják-e ezeket a tartalmi törekvéseket az olvasók? A többség (73 százalék) úgy ítélte meg, hogy a *cikkek általában szókimondóak*, esetenként kimondottan *harcosak*. A válaszolók *egynegyede szerint viszont a mérsékelt hangnem a jellemző* és mindössze 1 százalék adta a *„bátortalan”* minősítést.

Szorosan összefüggnek mindezekkel azok a válaszok, amelyek arra vonatkoztak, hogy milyen mértékben él *bírálattal* a lap. Előrebocsátjuk, hogy a Magyar Vasutas nem kíván a bulvárlapok stílusával versenyezni. *Nem harsány, de szókimondó.* Nem vádol, de bírál. Most már tudjuk, hogy ez nemcsak a szerkesztőség vélekedése. Így gondolja — a kérdőíves minta alapján — valószínűleg olvasóink többsége is.

A válaszolók 71 százaléka vélekedett ugyanis úgy, hogy a lap *kiegyensúlyozott*, megfelelő mértékben él a bírálat fegyverével. A szélsőségekre, hogy *egyáltalán nem kritikus, mindössze 2 százalék szavazott*, hasonlóképpen a túlzottan, *„nagyon nagy mértékben” bírál minősítést is 5 százalék adta*. Ami azért mégis figyelmeztető, jó néhányan (21 százalék szerint) még tovább erősíthető a lap bíráló, szókimondó hangneme.

Írásos üzenetek

Jó néhányan nem elégedtek meg a kérdőív kitöltésével, hanem írásban is kiegészítették azt. Egyik olvasónk például tájékoztatást kér arról, hogy a *fél százalék ÖTA-kedvezmény milyen esetekben vehető igénybe?* Egy másik válaszoló, mint írja, szívesen olvassa az újságot, hiszen minden érdekli, ami a vasútnál történik, de kéri — és mások is — az előfizetéséhez a csekket.

Nem egy biztatást kaptunk: a lap mostanában kezd igazán jó lenni, bátran írjunk többet az igazságról... Nem hiányzik azonban a bírálat sem. Egyik olvasónk a kérdőív margójára írta: előfordult, hogy félretájékoztattunk, azzal nem vagyunk eléggé precízek, pontosabb információkat igényelnek. Megemlíti, hogy a félszázalékos segélynél hiányzott annak közlése, melyek az igénylés feltételei? Ha a tükör ilyet is mutat, a szóvá tett hibákat nekünk kell kijavítanunk...

Ítélt az olvasó

Úgy véljük, hogy az ítélet kedvező, igazságos volt. Bizonyította, hogy a lap fontos szerepet tölt be, bízvást mondhatjuk, az vasutasok tájékoztatásában. Nem volt tehát haszontalan az az erőfeszítés, amelyet az alkotók — cikkíróink, a szerkesztőség munkatársai, a szedők, a tördelőszerkesztő és mások — fektettek e munkába. Nem volt kidobott pénz, amelyet a lapra áldozott a kiadó Vasutasok Szakszervezete.

Köszönjük az Önök segítségét, bizalmát, amely újabb erőfeszítésekre késztet bennünket.

a Magyar Vasutas szerkesztősége

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

Január 9-ei döntések

A balatonkenesei gyermeküdülőkről

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) 9-én tartott ülésén foglalkozott a munkáltató módosított előterjesztésével, amely a Balatonkenese gyermeküdülő területén lévő befejezetlen beruházás további sorsáról szól. A munkáltató által előterjesztett Központi Üzemi Tanács együttdöntési jogkörben tárgyalta és a felsorolt feltételek mellett annak tartalmával egyetért:

— az épületet *családos üdülésre alkalmas állapotban* kell befejezni;

— a belső szakipari munkáknál alkalmazott anyagok, a belső berendezés a kereskedelemben kapható *átlagos árfekvésű anyagok* minőségével egyezzen meg;

— az épület *fűthetősége* megoldott legyen;

— az előírásoknak megfelelő mennyiségű *parkolóhely* kerüljön kialakításra, amelynek elhelyezését úgy kell megoldani, hogy az a gyermeküdülő működését ne zavarja;

— a WC-vel és fürdőszobával ellátott *szobák számát* úgy kell meghatározni, hogy az elhelyezhető vendégek száma 80 személy lehessen;

— a beruházás befejezése költségeinek *ellentételezésére* a gyermeküdülő területéből (annak a Központi Üzemi Tanács képviselői által is megtekintett részéből) 6000 négyzetméter adható át a vállalkozónak;

— a befejezésre irányuló *kivitelezési* munka, azok előkészítése haladéktalanul megkezdhető;

— a Központi Üzemi Tanács fenntartja magának a jogot, hogy a kivitelezési munkák során több ízben *visszatérjen* a szerződésben foglaltak megvalósulásának megtekintésére,

— kérik továbbá a szerződéstervezetbe való *betekintés lehetőségének* megteremtését,

— a szerződéstervezetben hangsúlyosan ki kell térni a befejezési *határidőre* és az esetleges késedelem következményeire.

A „Zöld lánc”-ról

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa véleményezési jogkörben foglalkozott a Zöld Lánc Logisztikai Részvénytársaság **megalakításáról szóló munkáltatói előterjesztéssel.**

A Központi Üzemi Tanács *egyetért* az előterjesztés tartalmával és üdvözli, *támogatja a munkáltató fontos és újszerű elképzelését*, amely többek között a meglévő, *kihasználatlan eszközök hasznosítását is jelenti*. A részvénytársaság alapítása elősegíti a MÁV Rt. tevékenységi körében keletkező *hulladékok kezelését és ártalmatlanítását.*

A Központi Üzemi Tanács tagjai *javaslatokkal kívánták elősegíteni* a gazdálkodást és felsorolták azokat a lehetőségeket, amelyeknek keretében szélesíteni lehet a részvénytársaság működési területét (aszfalt-újrahasznosítás, papírbálázás, szárazelem-begyűjtés stb). A KÜT tevékenyen közre kíván működni a *záhonyi átrakókörzet környezeti károsainak felszámolásában* és az új környezeti szennyezések létrejöttének megakadályozásában. Fel kell venni a részvénytársaság feladatkörébe a záhonyi térség környezetvédelmi kérdéseinek megoldását is.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

NORVÉGIAI TAPASZTALATOK (HARMADIK RÉSZ)

Hogyan kötik a kollektív szerződéseket?

A tervezetet tagsági szavazásra bocsátják

Azokban az országokban, ahol a demokrácia és a szakszervezetek az elmúlt évtizedekben töretlenül fejlődhettek, érdeklődéssel és segítő szándékkal figyelik a közép-kelet európai országok érdekegyeztetési eredményeit. E segítőszándék megnyilvánulásaként a Norvég Szakszervezeti Szövetség tanulmányútra hívta meg a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségéhez tartozó tagszervezetek tizenkét munkatársát. A november végi egyhetes kinttartózkodásunk alatt átfogó képet kaptunk a norvég társadalom helyzetéről, az ott folyó szakszervezeti munkáról. „Csapatunkat” komolyan foglalkoztatták a kollektív szerződések, amelyek az északi országban szinte minden munkavállalót érintenek.

Hamarosan egy esztendeje lesz annak, hogy a MÁV Rt.-nél a munkáltató — egyezség hiányában — meg kívánta szüntetni a kollektív szerződést. Az akkori sztrájk eredményeként a vasúton fennmaradt a munkavállalók évszázados összefogásának eredményét megtestesítő intézmény: a kollektív szerződés, amely mindig magasabb munkáltatási szintet képes megjeleníteni, mint amit az egyének többsége önállóan ki tudna magának alkudni. Magyarországon jelenleg, sajnos, csak a munkahelyek kisebb hányadánál kötnek kollektív szerződéseket.

Norvégiában szinte nincs is olyan szakma, amelynek bérezési és egyéb foglalkoztatási sajátosságait ne rögzítenék a szakszervezetek és a munkáltatók közötti megállapodásokban. A magyar gyakorlattól a norvég abban is eltér, hogy ott kétféle kollektív szerződés létezik: az úgynevezett *központi* és az *ágazati*, vagy *szakmai*. A központi szerződést *a munkaadók országos szervezetei* és a *Norvég Szakszervezeti Szövetség képviselői* kötik meg egymással. Ez a keretmegállapodás minden foglalkoztatottra érvényes szabályokat tartalmaz.

Az ágazati, vagy szakmai kollektív szerződések alatt tényleges szakmákat kell érteni, ezért *egy vállalatnál akár több kollektív szerződés is érvényben lehet* aszerint, hogy az ott dolgozók melyik *szakmai szakszervezethez* tartoznak. Például egy papíripari gyárban más kollektív szerződés érvényes a papírgyártó szakmunkásokra és más a cégnél foglalkoztatott gépjárművezetőkre. Nálunk központi kollektív szerződésről nem beszélhetünk, hiszen az országos érdekegyeztetés szintjén csak a munkavégzés részelemeiről kötnek megállapodások, például a minimálbérről. A helyi szerződések nem szakmák, hanem munkahelyenként szabályozzák a munkáltatás részkérdéseit.



Szobor a Norvég Szakszervezeti Szövetség székháza előtt

Nem csak a kollektív szerződések *érvényességi köre*, hanem a *megkötésük módja* is eltér az itthon megszokottaktól. Északi barátainknál *általában több évre érvényesek* ezek a szerződések és *évente módosítják* azokat.

A szakszervezetek minden évben felmérik a tagságuk igényeit. A tárgyalások előkészítésének időszakában *minél több információt* igyekeznek beszerezni a módosító javaslatoktól, illetve *adatokat és érveket gyűjtenek* azok megalapozására. A tagoktól és a helyi szervezetektől beérkező indítványokat *ágazati szinten rendszerezik és összesítik*. Közben azt is eldöntik, hogy egy-egy felvetést a központi vagy a szakmai szerződések tárgyalása során hozzák szóba.

A következő évre szóló módosításokról az *egyeztetéseket már áprilisban* megkezdik. Általában *több hónapos tárgyalásokat* követően a felek aláírnak egy tervezetet, amely *csak akkor lép életbe, ha az érintett szakszervezet tagjainak többsége azt titkos szavazás útján elfogadja.* Tehát minden taghoz eljuttatják a tervezetet a szavazólappal együtt. A szavazás eredményétől függően vagy életbe lép a módosítás, vagy elutasítás esetén, tovább folynak a tárgyalások, méghozzá egy *egyeztető biztos* bevonásával. Ilyenkor újabb tervezet születik, amelyet *ismét szavazásra* bocsátanak. A felmerült javaslat sorsa ekkor kezd „izgalmassá” válni. Ugyanis, ha a szakszervezeti tagok többsége elutasítja a tervezetet, akkor — de csak akkor — *megnyílik a sztrájk joga*. Azaz: aki nemmel szavazott az egyben arról is döntött, hogy a szakszervezeti követelések érdekében akár sztrájkolni is hajlandó. A többségi akarat kinyilvánítása és a sztrájkképesség egyéb feltételeinek együttes megléte (*feltöltött sztrájkalapok!*) általában *elegendő nyomatékot* adnak ahhoz, hogy a tárgyalások felgyorsuljanak, és ha nem is könnyen, de az utolsó órákban létre szokott jönni a kompromisszum.

A titkos szavazásnak van még egy fontos jelentősége. Ezzel a módszerrel ugyanis automatikusan megoldódik a szakszervezetek egyik legnagyobb gondja: *nem kell külön megkérdezni a munkavállalókat arról, hogy ki támogat egy munkaharc akciót és ki nem.* A munkavállalók számára is biztosítja a megfelelő titoktartást, hiszen nem lehet kideríteni, hogy személy szerint ki hogyan szavazott, de a *támogatás mértékéről a szavazás eredménye egyértelműen tájékoztat.*

Megszívlelendő lenne magyar viszonyok között is hasonló módszert *kipróbálni*, hiszen ezzel valamennyi szakszervezeti tag közvetlenül kinyilváníthatná az adott tervezetről a véleményét.

ksz.

(Folytatjuk)

TÜV CERT

TANÚSÍTVÁNY

DAR

A TÜV-Zertifizierungsgemeinschaft e.V.
ezúton igazolja, hogy a
MÁV Vasjármű
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely
Magyarország

a/az

Gépészeti alkatrészek, acél és alumíniumszerkezetek gyártása, vasúti járművek, hajtóművek, dízelmotorok javítása és korszerűsítése

érvényességi területen minőségbiztosítási rendszert vezetett be és alkalmaz.

Egy audit során, melynek jelentés száma: **5683**
bizonyítást nyert, hogy a rendszer megfelel a

DIN ISO 9002/ EN 29002
szabvány követelményeinek.

A tanúsítvány érvényes
1998. szeptember -ig
A tanúsítvány jegyzékszáma:
75.100.5683

Bonn, 1995.11.13.
TUV CERT elnökség

TÜV Rheinland EUROQUA

Budapest, 1995.11.13.
TÜV Rheinland EUROQUA Kft.
TÜV CERT tanúsítóhelye

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

Nincs más út?

Mostanában sűrűn emlegetik a kormánypárt vezető tisztségviselői, hogy nincs lehetőség a baloldali értékek képviseletére. Vagy legalábbis nincs mód olyan mértékű megjelenítésükre, mint ahogy ezt a szocialisták pártjának tagjai, a baloldali érzelmű és gondolkodású szavazó polgárok elvárnák.

Azok, akik hatalomra juttatták a szocialistákat.

Akik a baloldali értékek markánsabb érvényesítését kérik, követelik, rendszerint olyan válaszokat kapnak — fórumokon, a médiákon keresztül —, hogy válságkezelés idején lehetetlen a baloldali értékek megjelenítése. Ez naivitás, illúzió. A mostani helyzetben monetáris gazdaságpolitikára, megszorító intézkedésekre van szükség a pénzügyi egyensúly helyreállításáért. Azért, hogy kimásszunk a gödörből, és megteremtsük a növekedés, az Európához való felzárkózás feltételeit. Ennek eszköze a kormány modernizációs programja, ehhez kell áldozatokat vállalni.

Más út nincs — halljuk, olvassuk — a mindennapos sulykolást. A nyomaték kedvéért, a „felpuhító" vélemények ellensúlyozásaként azt is tudomásunkra hozzák, hogy a kormánykoalíciót nem lehet erről a megállapodásról lebeszélni, a kabinet kitart a Bokros-csomag mellett. Olyannyira, hogy egy-két százalékos egyensúlyjavulás kedvéért kész kockáztatni a társadalmi stabilitást is.

De csakugyan nincs más út, valóban nem lehet a baloldali értékek mentén politizálni, csak újabb leépítések, ismétlődő áremelések, a folyamatos nadrágszíjmeghúzásokra számíthatunk? Az igazi baloldali szakemberek erre nemmel válaszolnak. Bizonyítják is, hogy van más út, lennének más megoldások is. Legalábbis olyanok, amelyek nem sokkolnák ennyire a lakosságot, nem raknának ekkora terheket a bérből, a fizetésből, a munkanélküliségből élőkre. Nem úgy persze, hogy állandóan a baloldali értékekről kellene beszélni — retorikából, ígérgetésekből tele van a padlás —, hanem úgy, hogy a baloldali gondolkodás, szemlélet, érzésvilág a döntésekben, a tettekben, a politika gyakorlatában jusson kifejezésre.

Hogyan, mi módon? Úgy, hogy ne forduljunk el a keleti piacoktól — amikor a tőkés világ figyelme éppen feléjük irányul —, hanem szerezzük vissza azokat. A lakossági erőforrásokat ne fagyasszuk be, hanem fordítsuk a bővített újratermelésre. Ne akarjuk elhitetni a piac mindenhatóságát — amikor már Soros György sem hisz benne —, ne gondoljuk, hogy a munkanélküliség csodaszer, s az államnak már semmiről és senkiről nem kell gondoskodnia. Állítsuk meg a mezőgazdaság szétverését, fordítsuk vissza azt a folyamatot, amely a magyar mezőgazdaság „szőnyegbombázáshoz", tönkretételéhez vezetett. Még mindig van esélye annak — ha nem is sok —, hogy a privatizáció ne legyen teljesen multinacionalizáció, az ország stratégiai iparágai ne kerüljenek idegen kezekbe. Védjük jobban a magyar árut, a hazai munkahelyeket. Amennyire csak lehetséges, akadályozzuk meg, hogy a fejlett nyugati országok a maguk gazdaságának a válságát, vagy annak részeit a mi válságunk elmélyítésére exportálják.

A korábbi függőségek helyett miért hozzunk létre új függőségeket? Miért fogadunk el ultimátumszerű hitelfelvételeket? Miért nem vagyunk képesek legalább akkora viszonylagos függetlenséget, mozgásteret kiharcolni a nemzetközi pénzintézetekkel kialakított kapcsolatokban, mint amennyit annak idején a KGST-n belül sikerült? Miért akarunk mindenki mást túllicitálni a NATO-ba és az EU-ba történő tolongásban? A megalázó kuncsorgás és könyörgés helyett miért nincs bennünk több tartás, hogy nemzeti büszkeségről már ne is beszéljünk?

Elhagyni, felfüggeszteni, jegelni a baloldali értékeket? Ha felfüggesztjük érvényesítésüket, vajon meddig tesszük? Mikor és ki dönti el, hogy majd egyszer elővesszük őket? Vagy mindörökre lemondunk róluk? Ezt maguk az elhagyók, a felfüggesztők, a jegelők sem gondolhatják komolyan.

K.S.

SZAKSZERVEZETI AKADÉMIA

Rejtett gazdaság hatása a társadalomra

Elszegényedési folyamattal jár együtt

„Hogyan tudnak az emberek jobban élni annál, mint ahogyan azt hivatalosan megtehetnék?" Ez volt az egyik felvetés a Szakszervezetek Gazdaság- és Társadalomkutató Intézete (SZGTI) által indított előadássorozat legutóbbi összejövetelén, amelyet a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségéhez tartozó szakszervezetek tisztségviselői részére szerveztek.

A közép-kelet európai országok közül Magyarország volt az első és sokáig az egyetlen, amelyik az úgynevezett „rejtett", közismertebb nevén feketegazdaság kialakulásának okait és működésének ismérveit kutatásokkal igyekezett feltárni. A fő kérdés akkor az volt: miként tudnak az emberek jobban élni annál, mint ahogyan azt hivatalosan megtehetnék?

A Magyar Tudományos Akadémia akkori kutatásaiban *dr. Ékes Ildikó*, az SZGTI mostani vezetője, aktívan részt vett. Tapasztalatait nemrég megjelent könyvében (Rejtett gazdaság tegnap és ma) összegezte.

A korábbi — a szocialista társadalmi rendszer — gazdasági keretei között a rejtett jövedelmek forrásait a csalásból, a sikkasztásból, a borravalókból és csúszópénzekből és fusizásból származó többletbevételek jelentették. Az így megszerzett jövedelmek mértékét már akkor is jelentősnek tartották, az akkori *népgazdasági össztermelés 12-13 százalékára becsülték.* Megvizsgálták azt is, hogy vajon a rejtett gazdaságban forgó forintok mennyire szolgálják a lakosságot. Ebből a szempontból meg kell különböztetni azokat a jelenségeket, amelyek mögött *valós teljesítmények* voltak — mint például a magánerős házépítések egy része, vagy a kiskertekben megtermelt élelmiszerekből származó haszon — a kis emberek számára a jobb megélhetést jelentette. A rejtett jövedelmek másik formája viszont, amelyhez nem kötődött új érték létrejötte — csak a meglévő vásárlóerő újra elosztását eredményezték (hálapénz, borravalók, csúszópénzek) —, *torzító hatásúak voltak.*. Ezek szinte kivétel nélkül nagy jövedelemkülönbségeket okoztak: feszültségeket gerjesztenek.

A szocializmusban „megtűrt" rejtett gazdaság a rendszerváltást követően „kiteljesedett", s formája is jelentősen megváltozott. Ma a „feketeforintok" jelentős része adócsalásból származik. Ehhez természetesen az is hozzájárult, hogy most már működik Magyarországon egy valóságos „adórendszer". Emiatt a rejtett gazdaság meghatározása is változott: az adózatlanul vándorló jövedelmeket tekinthetjük a fekete-, vagy szürkegazdaság megtestesítőjének.

A rejtett gazdaság a világ minden országában valószínűleg jelen van, viszont nem mindegy, annak mértéke! A tapasztalatok szerint minél fejlettebb egy ország gazdasága, annál kisebb ennek aránya, de az is igaz, hogy minél alacsonyabb egy országban a lakosság átlag-életszínvonala, annál jelentősebb a fekete gazdaság hatása. Magyarországon ez sajnos kirívóan magas: 23-28 százalék körülire lehet becsülni.

A rejtett gazdaság társadalomra gyakorolt hatásának megítélése sem minden esetben egyértelmű. Nálunk ez erősen differenciálja a lakosságot, az életszínvonalban nagy különbségeket hoz létre, emiatt társadalmi feszültségeket okoz, hiszen elszegényedési folyamattal jár együtt. Ennek legfontosabb oka az, hogy az adócsalók nem veszik ki a részüket a közös terhekből. Ugyanakkor nem szabad elhallgatni e jelenség feszültségoldó hatását sem. Tipikus példa erre az, amikor szürke-, vagy feketekereskedelem a leszakadó rétegeket olcsóbban látja el létszükségleti cikkeikkel. A fekete foglalkoztatás néha a munkanélküliek számára jelent megélhetést, azaz adózatlan bevételt teremt munkaadónak és munkavállalónak egyaránt. Ezek a hatások persze csak rövid távon jelentenek a szegények számára előnyöket.

Hosszú távon a rejtett gazdaság az egész nemzetgazdaság számára káros, hiszen minél tovább marad fenn, annál magasabb jövedelemkülönbségeket okoz. A jelenség a szakszervezetek számára is hátrányos, mert az emberek elfordulnak a törvényességet követelő és a rejtett jövedelmek ellen fellépő társadalmi szervezetektől. A szürke-, vagy a feketegazdaságba vonulók gyengítik a szakszervezeteket. Így van ez akkor is, ha elismerjük, hogy az emberek egy része bele kényszerül ebbe, s kénytelen a rövid távú haszonért feladni hosszú távú érdekeit. Másik részük pedig soha sem gondolja át az ebből eredő hátrányokat.

A bonyolult problémakör megoldását Ékes Ildikó abban látja, ha a társadalom egésze fellép a rejtett gazdaság visszaszorításáért. Az adózatlan jövedelmek elleni közös küzdelemben a szakszervezeteknek komoly tennivalóik lennének. A mutatók ösztönzése nyomán az MSZOSZ és tagszervezetei több javaslatot megfogalmaztak már. Megvalósításuk egyelőre várat magára...

ksz.

SZAKINFÓ

A Szakszervezetek Gazdaság- és Társadalomkutató Intézete kiadványa hat esztendeje rendszeresen tájékoztatja olvasóit a magyar szakszervezetek tevékenységéről, az időszerű hazai és nemzetközi gazdasági és politikai eseményekről. A kiadvány nem pusztán leíró módon, hanem számszerű, táblázatos adatokkal és elemzésekkel támasztja alá a szakszervezeti vonatkozású híreket. A lap rendszeresen tudósít a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének testületi üléseiről, az Érdekegyeztető Tanácsban és a társadalombiztosítási önkormányzatokban folyó munkáról.

A havonta megjelenő SZAKINFÓ megrendeléséről a 351-0690-es telefonszám 375-ös mellékén Kis Imréné ad tájékoztatást.

Munkásképzésért Alapítvány

Az MSZOSZ a tisztségviselők felkészítéséért

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége a szakszervezeti tisztségviselők felkészítésének segítését célul tűző alapítványt hozott létre.

A Munkásképzésért Alapítvány célja: a munkahelyeken dolgozó társaik képviseletét, érdekeinek megjelenítését vállaló munkavállalói képviselők és egyéb dolgozók munkaügyi oktatása, képzése, a munkahelyi konfliktusok feloldására való felkészítése. Az alapítvány feladata a munkavégzéshez kapcsolódó és egyéb tárgyú oktatások és képzések, továbbképzések és konferenciák szervezése, illetve a meglévők támogatása révén **a képviseleti, érdekvédelmi tevékenység megalapozása**, az iskolai oktatások segítése, kiegészítése, a gyermekfoglalkoztatás elkerülése, illetve visszaszorítása céljából az **ifjúság védelme érdekében** a fiatal dolgozók felkészítése sajátos jogaik ismeretére, azok érvényesítésére. A Munkásképzésért Alapítvány szándéka a hátrányos helyzetűek és a hazai, nemzeti kisebbségek felkészítése a munkavégzésre, ezzel összefüggésben képzésük támogatása, jogaik megismertetése és érvényesítésük elősegítése. Az alapítvány kuratóriumának elnöke: *Karácsony Szilárd*, tagjai: *dr. Giber Tibor* és *Vámos István*.

Az alapítvány nyitott minden a céljait támogató természetes és jogi személyiség előtt. **A Munkásképzésért Alapítvány székhelye: 1068 Budapest, Dózsa György út. 84/B. A Munkásképzésért Alapítvány számlaszáma: OTP Bank Budapest, Király u. 49. alatti fiókjában vezetett 11707024 20360148 számú számla.**

Az Alapítvány kéri mindazon szakszervezetek, munkáltatók és munkáltatói szervezetek, munkavállalói csoportok és magánszemélyek, oktatási intézmények, és minden a céljainkat támogatni szándékozót, hogy támogatásukkal segítsék a szerény lehetőségekkel induló Munkásképzésért Alapítványt. Támogatás, vagy csatlakozás történhet konkrét pénzbeni befizetéssel és az Alapítvány céljait elősegítő dolgok és szolgáltatások biztosításával.

ESZMECSERE A CSATLAKOZÁSRÓL

„Az érdekeink a meghatározóak"

Konferencia az MSZOSZ szervezésében

„Magyarország jó eséllyel halad az Európai Unióhoz csatlakozás felé" — jelentette be Hans Beck az Európai Unió (EU) magyarországi nagykövete azon a konferencián, amelyet a Fridrich Ebert Alapítvány (FES) és az MSZOSZ tartott.

A rendezvény házigazdái, *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke, illetve *Rainer Grindt*, a FES magyarországi képviselője a konferencia célját egybehangzóan úgy fogalmazták meg, hogy a *szakszervezeteknek is fel kell dolgozniuk* az Európai Unióhoz csatlakozás kérdéskörét, hiszen a *munkavállalók sorsát jelentősen befolyásoló folyamat* részesei vagyunk.

„Az Európai Unió államhoz hasonló szervezet, amely csak akkor működik, ha a csatlakozó országok polgárai azt elismerik."

— kezdte előadását *Hans Beck*. A szervezeti dimenziók messze *túllépik az egyes nemzetállamok határait*. Ebben rejlik az Unió ereje és ez veti fel a legtöbb megoldandó feladatot is. Az előadó szerint az egyes nemzetek szuverenitásáról már rég nem beszélhetünk, ezért nincs mit félteni rajta, gondoljunk például a bankok országhatárokat átszelő működésére. *„Képzeljenek el egy zenekart, amelyben mindenki más hangszeren játszik, de ugyanazt a művet adják elő. A tapasztalat arra utal, hogy a jövőben egy-egy állam képtelen lesz polgárai számára önállóan biztosítani a jólétet és a biztonságot."*

A nagykövet ugyanakkor őszintén szólt az Unió gyenge pontjairól is. A szervezet jelenlegi fejlődési szakaszában még *nem teljesedett ki a demokrácia* és van még mit tenni a *szociális jogok fejlesztése terén* is. Az Európai Unió nem csak a tőke érdeke, hanem a *munkavállalók „államává" is kell válnia*. De ahhoz, hogy a baloldali értékek is érvényesülhessenek nagyon keményen meg kell dolgozni.

Magyarország csatlakozási esélyeiről Hans Beck kifejtette: *„Magyarország jó eséllyel halad az Európai Unióhoz csatlakozás felé!"* Magyarország csatlakozása szükséges. Ez az EU és Magyarország kölcsönös célja. A kérdés csak az, hogyan és mikor. Erre ma még nem adható pontos válasz. A csatlakozás feltételei első között *jogharmonizáció*, azaz át kell vennünk az EU normáit. Be kell hoznunk a *technológiai és infrastrukturális lemaradásunkat*. A távközlésen és közlekedésen kívül például fejleszteni kell a *környezetvédelmet* és az *élelmiszerek minőségi követelményeit* is. Nem utolsósorban kiegyensúlyozottá kell tenni a szomszédos országokkal a kapcsolatainkat.

Hans Beck befejezésül elmondta, hogy az EU természetesen *segíteni kívánja* Magyarországot, de az EU nem a gazdagok uniója, hiszen az Európai munkanélküliségi szint magasabb, mint Magyarországon.

„A szakszervezeteknek fontos szerepe van az Európai Unióhoz csatlakozás folyamatában."

— jelentette be Pataki István, aki a külügyminisztériumot képviselve vett részt a tanácskozáson.

A kormánynak pontos elképzelései vannak a csatlakozásról. Ennek szerves építőkövei a *demokratikus viszonyok megszilárdítása*, a *gazdaság teljesítőképességének* elvárt szintre emelése, a *jogharmonizáció*. Kiemelkedő feladat a közigazgatási szervezetben dolgozók felkészítése a tárgyalások lefolytatására, ami az egyenrangú partnerré válás egyik alapvető feltétele. Ugyancsak a csatlakozási folyamat egyik legjelentősebb lépése a *társadalom felkészítése* a csatlakozásra. Ez utóbbit a Külügyminisztérium koordinálja, de a szakszervezetek közreműködésére is feltétlen számítanak.

A tanácskozáson lehetőség kínálkozott a konzultációra is, ahol az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezetek és megyei képviseletek vezetői mondták el véleményüket.

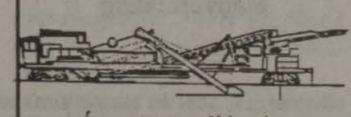
Sándor László zárszavában az MSZOSZ viszonyát a csatlakozáshoz a következőképpen fogalmazta meg: *az Európai Unióhoz való viszonyunkat az érdekeink szerint kell kialakítanunk. Ahhoz, hogy érdekeinket megfogalmazhassuk, minden fellelhető információt meg kell szereznünk és azt kötelességünk közvetíteni a tagjaink és a társadalom felé.*

Az Európai Unióhoz csatlakozásunkról szóló eszmecsere ezt a célt szolgálta.

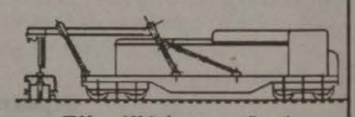
K.

ÉPÍTŐGÉPEINKKEL A BIZTONSÁGOS ÉS GYORS KÖZLEKEDÉSÉRT

MÁVGÉP KFT.



Ágyazatrostáló gép



Ellenálláshegesztő gép

Megújult formában, változatlan **elkötelezettséggel megoldjuk a gondját,**

ha — **vasútépítőgépre,**
ha — **vasúti gép javításra**
ha — **földmunkára**
ha — **üzemanyag-szállításra,** vagy
ha — az előbbiekkel összefüggő
gépbérletre, szolgáltatásra van szüksége.

Korszerű és megbízható gépparkkal, kellő szakértelemmel

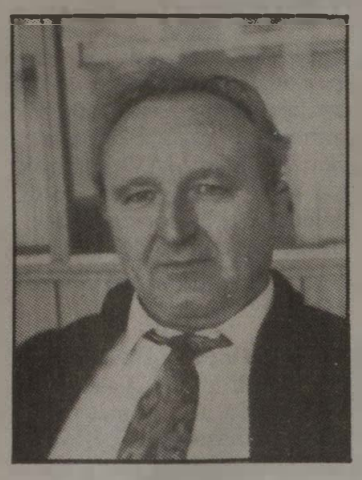
ajánljuk magunkat!
Keressen és hívjon bennünket!

MÁV Vasútépítő- Gépellátó és Szolgáltató Kft.
Budapest X. ker. Kőér u. 2/d.
Tel.: 260-04-23
Fax: 260-82-81

VASUTASSPORT

Halász Antal

Huszonhárom esztendeig az SZVSE élén



Halász Antal 23 esztendeje a Szegedi Vasutas Sportegyesület (SZVSE) ügyvezető elnöke. A mindig mosolygós, fiatalos sportvezető betöltötte a 60. életévét és december 29-étől hivatalosan is nyugdíjas. Aki azonban ismeri, nehezen tudja elképzelni róla, hogy elszakad a sporttól, a vasutasoktól. Pályafutásáról beszélgettünk:

— Tizenévesen a szegedi Móraváros csapatában kezdtem el kergetni a focilabdát. Itt lettem ifjúsági, később felnőtt labdarúgó — emlékszik vissza. — Majd a *szegedi Honvédba*, később a *kiskunfélegyházi katonacsapatba* kerültem. Innen igazolt le 1957-ben az *NB I-es Csepel*. Két évig játszottam ott, de igazából nem tudtam gyökeret verni a fővárosban, a szívem visszahúzott *Szegedre*. S amikor az SZVSE 1959-ben megkeresett, hogy jöjjek haza, igent mondtam. Megfelelő munkahelyet kaptam a volt pályafenntartási főnökségen, innen kerültem be az igazgatóság tervező csoportjába. Közben kiváló társakkal fociztam az NB II-ben 1970 végéig.

— *Gondoltál arra, hogy egyszer sportvezető leszel?*

— Megmondom őszintén, nem. A tervezői munkám során ugyan még szorosabb kapcsolatba kerültem az egyesület mindennapi életével, gondjaival, de a felkérés váratlanul ért. Egyheti gondolkodási idő után azonban igent mondtam. Így *1973. január 1-jétől töltöttem be ezt a szép, de egyáltalán nem könnyű feladatkört.*

— *Milyen körülmények vártak rád?*

— Akkor rendkívül szegényes körülmények között dolgoztunk, nemcsak a labdarúgók, hanem az egyesület mind a tizenegy szakosztálya. A létesítmény helyzete kriminális volt. A mai székház helyén még nyitott salakos teniszpályák voltak, a csarnok helyét az utasellátó foglalta el. Az irodánk egy 9 négyzetméteres szobában volt, a lelátó alatt pedig 3 öltöző, egy szertár és egy kisméretű tornaterem kapott helyett.

— Nem véletlen, hogy ügyvezető elnöki tényked ésem első feladatának azt tűztem ki, hogy a létesítményt mielőbb olyan szintre hozzuk, ami méltó a város második legnagyobb egyesületéhez. Ennek érdekében a Vasutasok Szakszervezete központjában elpanaszoltam körülményeinket, eredményeinket. A segítség nem maradt el. Megértő támogatókra találtam a VSZ akkori vezetőiben. Megemlítem a főkönyvelőt, *Pere Józsefet* és *Székely György* sportvezetőt, akiknek az SZVSE nagyon sokat köszönhet. Első lépcsőben megépült a gázkazán, a másodikban a sportcsarnok, míg a harmadikban a székház, benne a szállóval, s közben felújítottuk az ülőhelyi lelátó teljes tetőszerkezetét és az az alatti termeket. A létesítmény mostani arca a 80-as évek végére alakult ki.

— *Minden simán ment?*

— Hát nem egészen. Anyagi okok miatt szakosztályoktól (*teke, súlyemelő, kosárlabda* stb.) kellett megválni. A mai négy szakosztályos modell a 90-es évekre alakult ki.

— *A sportolók eredményei közül kikre emlékezel vissza a legszívesebben?*

— Elnökségem 23 éve alatt sok kellemes élményben volt részem, hiszen többszáz magyar bajnoki címet szereztek sportolóink. Felsorolni is nehéz minden eredményt, főleg az atléták, birkózók és tájfutók értek el kimagasló eredményeket. Kezdődött a tekés *Révész János* ifi EB diadalával, majd egymás után jöttek az atléták (*Sipos István, Dudás Gyula, Visnyei Márta és Szentgyörgyi Kati*) világraszóló sikerei, a birkózók élvonalba jutása, a szintén *birkózó Tóth János* serdülő világbajnoki címe, s legutóbb, tavaly, *Oláh Katalin* tájfutónk felnőtt világbajnoki címmel tette számomra emlékezetessé ezeket az éveket.

— *Mit jelent számodra az SZVSE?*

— Életem több, mint felét itt töltöttem, érthető hát a kötődés. Az elmúlt évtizedek alatt rengeteg barátot szereztem, sok nagyszerű versenyzővel, edzővel dolgoztam együtt. Csodálatos éveket töltöttünk el. Soha nem jelentett számomra megterhelést ez a munka, örömmel és nagy energiával dolgoztam. S ebben segítségemre volt feleségem is. S még egy dolgot említének: én a takarítónőtől az edzőkig mindenkivel egyformán beszéltem, egyformán megbíztam az emberekben és ahol tudtam, segítettem. Talán ezért is voltam vezető ilyen sokáig.

— *Mondd, megérte?*

— Igen, egy percig sem gondoltam, hogy máshová menjek dolgozni. Most az összegezésnél látom, hogy milyen szép eredményeket ért el az *SZVSE: Csongrád megye legnagyobb egyesülete* lett, a vasutas egyesületek között pedig eredményeivel a 4-5. helyen lehet. Munkám elismerését érzem abban, hogy az SZVSE fennállásának 75. évfordulóján *Gallow Rezső államtitkár a Magyar Sportért kitüntetésben részesített.*

— *Nyugdíjba mentél, ezután mivel töltöd napjaidat?*

— Azt hiszem, ezután sem fogok unatkozni. Maradtam a 8 kiemelt vasutasegyesület titkára, amely funkciót a Liga megalakulása óta, 1990-től végzem. Büszkeség tölt el, hogy nyugdíjazásom ellenére is felkértek e tisztségre — így továbbra is élő, eleven kapcsolatom marad a vasutas sportegyesületekkel. Aztán, ha igénylik a tanácsaimat, bejárok az SZVSE-hez is, segítem az egyesületet. S végül hódolhatok majd a régi szenvedélyemnek, a horgászásnak. A kollegáimtól kapott csodálatos horgászfelszereléssel remélem sokszor zaklathatom a halakat...

Gellért József

Vasutas cukorbetegek figyelmébe

Szolnokon, a Csomóponti Művelődési Házban, a Vasutas Cukorbetegek helyi klubjában kéthetes életmód tanfolyamon vettek részt a klub tagjai és a téma iránt érdeklődők. Az előadásokon, konzultációkon és bemutatókon a szakorvosok a betegségmegelőzés, a cukorbetegek megfelelő táplálkozási szokásainak, a helyes életmód kialakításának fontosságát hangsúlyozták. Közismert tény ma már, hogy a korszerű elméleti és gyakorlati ismeretek birtokában a betegek is nagymértékben elősegíthetik állapotuk javulását.

Minden cukorbeteg, legyen insulinnal vagy anélkül kezelt, megfelelő szakgondozásra szorul. A gondozás úgy érhet el jó eredményt, ha ötvöződik a betegnevelés-oktatás folyamatában. Ahhoz, hogy saját kezelésében aktívan részt vehessen egy egészségügyi ismeretekkel nem rendelkező beteg, alapos és folyamatosan ismétlődő ismeretközlésre van szüksége. Az oktatásra különösen alkalmasak a cukorbetegklubok, ezek programjainak keretein belül a tagok szert tehetnek megfelelő ismeretanyagra, önbizalomra, magatartásbeli készségekre, önmaguk iránti felelősségükre és képességekre, hogy úgy éljenek diabetesükkel együtt, hogy betegségük ne okozzon megoldhatatlan problémákat mindennapi életük során, majd megelőzzék a késői szövődmények kialakulását.

A betegoktatás nagy gyakorlatot és végtelen türelmet, empátiát igénylő tevékenység. Biztos, hogy csak *kellően felkészült beteg* képes anyagcsere-állapotát olyan szinten tartani hosszú távon, hogy *megelőzze*, vagy időben kitolja a magas gyógyítási költségű késői szövődmények jelentkezését. Egyszeri, akár 5-10 napos teljes körű, átfogó betegoktatás is csak az esetben eredményezheti az életminőség, valamint a távoli kilátások tartós javulását, ha rendszeres, két-három havonta történő gondozással, ellenőrzéssel társul, és a gondozási munkában a beteg is aktívan, partnerként vesz részt. A gondozásban a teammunka a kölcsönös bizalom és fokozatosság elvén alapul.

Liget Ervinné
klubvezető

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó
SZR-10 műanyag kivitelben
nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló
terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

VASÚTHISTÓRIA

Az első magyar vasúti törvény (2. rész)

Január 12-én megjelent lapszámunkban már megírtuk: az 1832. évre összehívott diéta három és fél évig ülésezett. Kemény vitákban csatáztak egymással a haladó eszméket képviselő liberálisok és rendiség intézményét védő konzervatívok...

A vasúti építkezést megelőző kisajátítás jogáról szóló törvényt ideiglenessé minősítették, mégis lehetőség nyílt a *vasútépítés megkezdésére*, és ezáltal a kereskedelem annyira óhajtott fejlesztésére.

Vita merült fel a tekintetben is, hogy a vasutakat közköltségen, vagy magánvállalkozás keretében létesítsék-e. A többség ez utóbbi megoldás mellett foglalt állást, mert ezzel — a korszellemnek megfelelően — a *szabad vállalkozásnak* biztosíthattak utat.

A tárgyalások témái közül ki kell még emelni, hogy a *szabad és a kötött tarifának* egyaránt akadtak támogatói. Végül a pályatulajdonosokra bízták a szállítási díjak mértékének meghatározását és ezzel a tarifaszabadság elvét mondták ki. Említésre méltó, mert új vonása törvényeinknek, hogy a vasúti közlekedéssel kapcsolatban vétlenül okozott károkhoz is büntetőjogi következményeket fűztek.

A vasútvonalak kijelölése

A javaslatot V. Ferdinánd kétszer is visszaküldte és az országgyűlés ismét engedni kényszerült elgondolásából. A király végre május 22-én szentesítette *„az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról"* szóló 1836. évi XXV. törvénycikket, amely első vasúti törvényünk volt. E szerint: *„Minden oly magános személyek, vagy társasági egyesületek, amelyek 1. Pestről Bécs felé Ausztria határszéléig, 2. Pestről a magyar tengeri révpartokig, 3. Pestről Zimonyig, 4. Pestről Morva és Szilézia széléig, 5. Pestről Galiczia határszéléig, 6. Pestről Erdélyig Kolozsvár felé, 7. Pestről Erdélyig Nagy-Szeben felé, 8. Bécstől s illetőleg Ausztriának határszéleitől egyrészről a magyar tengeri révpartig, másrészről Eszékig és így tovább Törökországig, 9. Bécstől s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyarországon keresztül Krakkóig, 10. Nagyszombattól Kassáig, 11. Kassától Krakkóig, 12. Miskolctól Galiczia s Oroszország felé, 13. Sziszektől a magyar tengeri révpartokig az ország kereskedésének előmenetelét eszközlő vízcsatornák, vasutak, és ezekhez szükséges hidaknak, még pedig akár a feljebb kijelölt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általánosan, akár részben saját költségeiken leendő megkészítését vállalják magukra, a jelen törvény által engedett kedvezéseket használhatják, és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak."*

A továbbiakban a jogszabály — egyebek között — az építés eljárási szabályait, a kártalanítás, a bírói út igénybevételét, az utasok és szállíttatók megkülönböztetés nélküli fizetési kötelezettséget (a nemesi előjog megszűntét jelenti e téren!), az adózási kérdéseket tartalmazza.

Kiegészítő törvények

Az első vasúti törvényünket a jogalkotók a legközelebbi országgyűlésig kívánták hatályban tartani. Az *átfogó vasút hálózati terv azonban 1840-ig nem készült el.* Ezért abban az évben két *kiegészítő rendelkezést* kellett hozni. A részvénytársaságokról szóló XVIII. törvénycikk értelméhen *vasutak is épülhetnek társulati alapon*. A XL. törvénycikk pedig az alaptörvényben meghatározott *kedvezményeket* kiterjesztette egy Bécstől Magyarországon át Triesztig vezető vasútvonalra. Az említett három törvény 1848-ig maradt érvényben.

Vitathatatlan, hogy az első vasúti törvényünknek — elismerve történelmi jelentőségét — több hiányossága volt. Elsősorban azért, mert — miként Miklós Imre 1937-ben kiadott jeles vasúttörténeti munkájában megjegyzi — *nem rendezte az államra szállás jogát*. Tisztázatlan maradt — ezt Majdán János A „vasszekér" diadala című könyve említi — például a *felügyeleti jog* gyakorlásának kérdése.

Elismerésre méltó azonban, hogy a tárgyalások során a honatyák nagyobb része a reformok hívének bizonyult. Bátor kiállással védelmezték az ország jogait, hangoztatták a *közlekedés korszerűsítésének szükségességét*. Egyikük merészen kijelentette, hogy a király tanácsadói csak azért ellenzik a javaslat törvényerőre emelését, mert az *magyar érdeket* szolgál.

A hiányosságok ellenére is feltétlen tisztelet illeti a törvényalkotókat, mert az elnyomás időszakában teremtették meg a magyar közlekedés alapját.

Horváth Károly

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

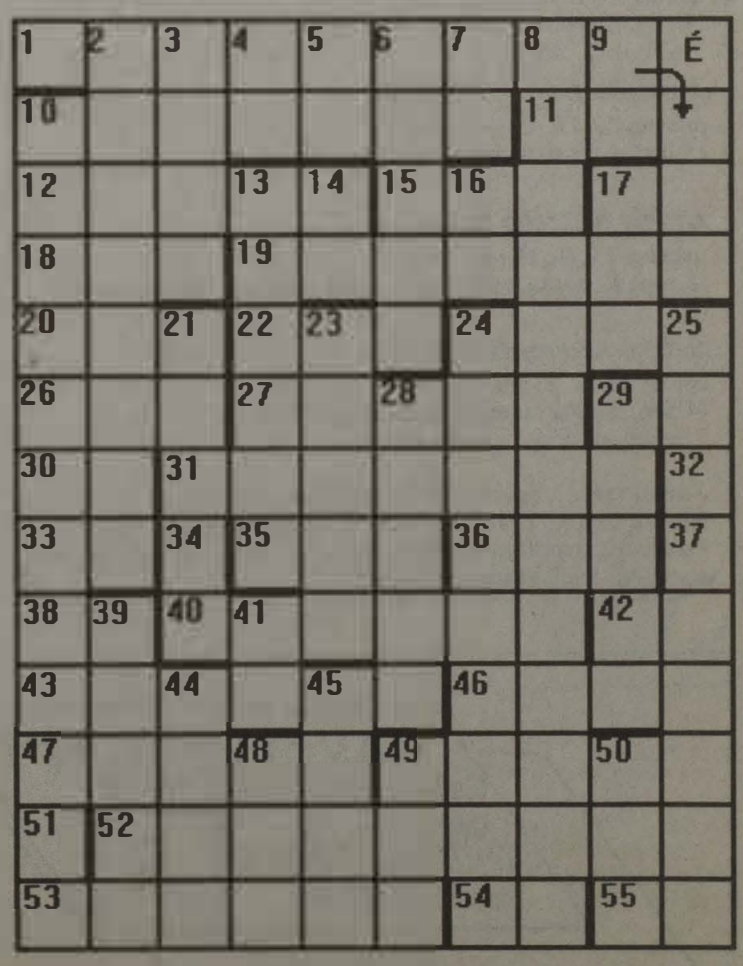
Ez évben ünnepli a MÁV, hogy...

(Megfejtés: vízszintes 1., folytatás függőleges 10.; vízszintes 40., folytatás függőleges 23., függőleges 8., függőleges 25., folytatás függőleges 13.)

Vízszintes: 1. Megfejtés. Folytatása függ. 10. 10. A fontos belsőszervem. 11. Ingatlankezelő Vállalat. 12. Operaénekesünk (György). 15. Kereket tartja össze. 17. Személynévmás. 18. Északi megyénk része. 19. Az MSZP virágjelzője. 20. .... ta Hungarorum. 22. SZDSZ-politikus monogramja. 24. Irodalmi műfaj. 26. ..... Sumac (perui énekes). 27. Az ügyész teszi. 29. Motormárka. 30. Baba része. 31. Ilyen a viharos tenger. 32. Magánhangzó. 33. Helyhatározó. 34. Római szám. 35. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 36. Knock .... (kiütés). 37. Római száz. 38. Római hat. **40. Megfejtés. A vasút nagy minisztere volt (folyt: függ. 23.).** 42. Orosz Henrik. 43. P-vel katonai utasítás. 46. ...., szagra, színre. 47. Latyakos. 49. ... John (énekes). 51. Amerikai kémrepülő betűjele. 52. A strandolás egyik eszköze. 53. Tibor becézve. 54. Varga Vilmos. 55. Kori egynemű betűi.

Függőleges: 1. Kén. 2. .... kérem a pénzt. 3. Nagyon megbánt (keverve). 4. Duplán édesség volt. 5. Nadrágtartó. 6. Nagyobb helyiség. 7. Varga Miklós. **8. Megfejtés. A Nyugati Pályaudvar tervezője.** 9. Nemzeti Kupa. **10. Megfejtés. A vízszintes 1. folytatása. 13. Megfejtés. A függőleges 25. folytatása.** 14. Kettős betű. 16. Fa része. 17. Elvisel. 21. Arab megszólítás. **23. Megfejtés. A vízszintes 40. folytatása.** 24. II. világháború szovjet hadvezére. **25. Megfejtés. 1832-ben ő kezdeményezte a közlekedés hazai fejlesztését (folyt. függ. 13.).** 28. Ütős hangszeren játszik. 29. Erőkifejtésre szolgál. 39. Perzsiai napjainkban. 41. Orosz repülőgéptípus. 44. Keleti nép. 45. .... István (festőművész). 48. Országos Pedagógiai Intézet. 49. Rezeg közepe. 50. Bogozóban van.

Összeállította:
Bánszegi József



Előző lapszámunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: A honfoglalás millecentenáriuma, Feszty Árpád, Ópusztaszer.

MAGDI NÉNI RECEPTESKÖNYVÉBŐL

Farsangi fánk

A farsang időszerű étele a fánk, receptje minden szakácskönyvben megtalálható. Gyorsabban elkészíthető fánkrecepteket ajánlok:

Hollandi fánkocska

Hozzávalók: 3 tojás, 2 kanál cukor, 25 dkg margarin, 5 evőkanál tej, 30 dkg liszt, olaj a kisütéshez, a tetejére vaníliáscukor.

A tojásokat cukorral jól kikeverjük, lassan hozzáadjuk a megpuhított margarint, a tejet és a lisztet. Egy órát pihentetjük, majd kanállal halmokat szaggatunk a forró olajba, és rózsaszínűre sütjük őket.

Erdélyi fánk

Hozzávalók: 50 dkg túró, 6 dkg vaj, 4 tojás, 2 evőkanál cukor, 30 dkg liszt, fél citrom reszelt héja, csipet só, vaníliás cukor, olaj a kisütéshez.

A túrót szitán áttörjük és elkeverjük a felolvasztott vajjal, a tojásokkal, a cukorral, sóval, liszttel és a reszelt citromhéjjal. A lágy tésztából kerek darabkákat formálunk, majd bő forró olajban sütjük.

Mindkét fánkhoz ajánlom a *banánkrémet:* 30 dkg banánt, 2 dl tejet, 1 tejszínport kevés citromlével turmixolunk és tálalásig hűtőbe tesszük.

Jó étvágyat kíván: **Magdi néni**

Szlovákiai szilveszter

A Vasutasok Szakszervezetének szervezésében egy 35 tagú magyar csoport a szlovákiai Demjatán nevű — kis hegyi faluban — töltötte az 1995. év utolsó napjait és köszöntötte az új esztendőt. A vendéglátók — a Szlovák Vasutas Szakszervezete — két kirándulással és hangulatos szilveszteri mulatsággal egészítették ki a programot. Az időjárás a kezdeti ijesztő hideg szél, majd -20-24 C° és hatalmas hóesés után a síelők és a gyerekek örömére, az autósok bánatára kegyes volt a csoporthoz. Az első kirándulás célpontja Bártfa (középkori magyar város) gyógyfürdője volt. A mínuszok „miatt" a múzeumot, a templomot, a skanzent igen gyorsan intézték el a csoport tagjai. A másik kirándulás a Csorba-tóhoz vezetett. A látvány mellett a gyerekek szánkózhattak, a bátrabbak sétálhattak a befagyott tó jegén — bár a csoport egyik hölgy tagja a férje jégre lépése előtt biztonsági okokból a fényképezőgépet magához vette.

A szilveszteri mulatság ellátása a népmesékből ismert „terülj-terülj" asztalkámat idézte. Éjfélkor igen megható volt, amikor a csoport tagjai elénekelték a Himnuszt, hiszen többek most köszöntötték először külföldön az újévet.

Friedrich Imre
csoportvezető

Boszporusz

A Boszporusz vize kéktiszta a fényben, de sűrű haragoszöld a sötétben. Nappal szikrázóan hívogat a nagy híd, amely mosolyogva ível át a két földrész között, mint egy lány szép, ívelt ajka. Európából nézek át Ázsiába, de az esti fények ugyanígy égnek itt, mint odaát. Összehúzom magamon a kabátot, mert egyre erősebben fúj a szél. A horgászok kitartóan dobálják a felcsalizott horgokat, az egyre jobban háborgó vízbe. Egy hatalmas tengerjáró komótosan húz el előttem óriási hullámokat vetve. A sziklákon megtörik a rohanó víz lendülete és néhány csepp felcsap az arcomba. Fázom, s még szorosabban húzom magamra a farmerkabátot, de a szél megtalálja az utat egészen a bőrömig. Jól esne egy forró almatea. Már majdnem a kikötőnél járok, amikor mellettem egy fiatal török pár halad el összebújva, tudomást sem véve rólam. Igen, ez már Európa. A másik oldalon, talán, csadorban és kaftánban járnak a szerelmesek. Jó lenne megnézni azt a másik világot is.

Hirtelen egy másik luxustengerjáró suhan el a habokon, a diszkózene kiszűrődik a nyitott ablakon. Hihetetlen sebességgel halad a Márvány tenger felé. Az eső elkezd szemerkélni, s visszafelé ballagok a szállodába. Ez a hajó már úgyis elment.

topé

PARADISO TRAVEL

A MAGYAR VASUTAS és a PARADISO TRAVEL közös szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Karnevál Velencében
február 8-11. 15 000 forint
(4 nap, 2 éjszaka, autóbusszal, félpanzióval)

Tavasz a francia Riviérán
március 13-17. 23 900 forint
(5 nap, 2 éjszaka, autóbusszal, reggelivel)

Erdély legszebb tájain
március 27-31. 14 990 forint
(5 nap, 4 éjszaka, autóbusszal, teljes ellátással, magánházaknál)

Salzkammerguti tóvidék
április 25-28. 23 900 forint
(4 nap, 3 éjszaka, autóbusszal, reggelivel)
Salzburg és az 5 legszebb tó

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében telefon: 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551
Paradiso Travel Budapest VI., Teréz krt. 62. (a Nyugati pu.-ral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KÖZMŰVELŐDÉSÉRT

Mentsük meg a kisvasutakat

A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány a Kárpát-medence kisvasútjainak megmentése és népszerűsítése, valamint a közös propaganda, gazdaságos működtetés összehangolása érdekében 1996. február 7-én, szerdán, 10.30 órai kezdettel tanácskozást rendez a Geodézia Rt. Budapest XIV. ker., Bosnyák tér 5. szám alatti épületében.

Az összejövetelre a rendezők meghívták valamennyi magyarországi kisvasút vezetőjét, az érintett minisztériumok, felügyeleti szervek, valamint az érintett kérdéshez kapcsolódó társadalmi szervezetek, alapítványok vezetőit, képviselőit. A megbeszélést követően a magyar térképkészítés és terjesztés kérdéseivel is megismerkedhetnek a résztvevők.

Kisvasutak napjai Magyarországon

A kisvasutak napjaira utazók részére a MÁV és a GYSEV 50 százalékos alkalmi menettérti kedvezményt biztosít. A kedvezmény a rendezvényt megelőző nap 0.00 órájától a rendezvényt követő nap 24.00 óráig érvényes. A menettérti jegyet a helyszínen le kell bélyegeztetni.

Felsőtárkányi ÁEV napja: minden év június első szombatja.
Mátravasút napja: minden év június negyedik szombatja.
Csömödéri ÁEV napja, Zala megye: minden év június utolsó szombatja.
Kecskemét Kisvasút napja, Kecskemét: minden év augusztus második szombatja.
Pálházai ÁEV napja: minden év augusztus harmadik szombatja.
Mecseki kisvasút napja: minden év augusztus 20.
Tiszakécskei kisvasút napja: minden év augusztus 20.
Balatonfenyvesi kisvasút napja: minden év szeptember első szombatja.
Nyírvidéki kisvasút napja: minden év szeptember második szombatja.
Gemenci ÁEV napja: minden év szeptember második szombatja.
Széchenyi Múzeumvasút napja, Nagycenk: minden év szeptember harmadik szombatja.
Szilvásváradi ÁEV napja: minden év október második szombatja.
MÁV Rt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút napja, Budapest: minden év március negyedik szombatja.
Almamelléki ÁEV napja, Almamellék, Baranya megye: minden év április harmadik szombatja.
Debreceni Zsuzsi kisvasút napja: minden év április negyedik szombatja.
Mesztegnyői ÁEV napja, Somogy megye: minden év május 1.
Bőrzsönyi ÁEV napja: minden május első szombatja.
Lillafüredi ÁEV napja: minden év május második szombatja.
Kaszói Erdei Vasút napja, Szenta, Somogy megye. Minden év május harmadik szombatja.

Mentsük meg a kisvasutakat, hogy e nemzeti műszaki emlékeinket utódaink is örökölhessék!

VIATOR

Vasútmisszió Alapítvány

A MÁV egyes pályaudvarain lelki szociális szolgáltatást kíván bevezetni. A szolgáltatás anyagi hátterét az „Viator" Vasútmisszió elnevezésű alapítvány létrehozásával biztosítanák. Ennek érdekében tanácskoztak decemberben a MÁV vezetői és az egyházak képviselői.

Az elképzelések szerint az egyházak önkéntesei az idén már 15-20 pályaudvaron teljesítenének szolgálatot. A tevékenységhez szükséges helyiséget a MÁV biztosítja. Eddig mintegy 200-250 ezer forint felajánlására van ígérete az alapítványnak. A helyiségek infrastruktúrájának biztosításához azonban még további pénz szükséges. Pécsett és a székesfehérvári állomáson már évek óta működik vasútmisszió, s a rendelkezésre álló keretek között igyekeznek felkarolni például a hajléktalan, elesett emberek ügyét.

k.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 95-2908
Felelős vezető: **dr. Csöndes Zoltán** vezérigazgató
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

Elcserélném felújított, komfortos, másfél szobás vállalati bérlakásomat hasonló önkormányzatira MÁV-dolgozóval. A lakáshoz pince, padlás, kert, garázs tartozik. Tel.: 261-1513

Elcserélném 3 szobás, kertes, telefonos, MÁV-lakásunkat 2 szobás önkormányzatira MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 57/421-076.

Eladó Börzsönyben, Bp.-től 60 km-re, 360 négyszögöles telek, egy 32 négyzetméteres, magas tetős, teljesen berendezett faházzal. Tetőtér félig beépítve, Előszoba, 2 szoba, konyha, fürdőszoba, benne WC. Víz, villany, propán-bután gázfűtéssel, teljes berendezéssel. Családi okok miatt, áron alul sürgősen eladó, 1 300 000 Ft-ért. Érdeklődni: 220-16-04 számú telefonon.

Budapesti MÁV-szolgálati lakásra, 50 négyzetméter felettire **cserélném** vidéki, azonnal piacképes öröklakásomat. Érdeklődni: Kenyeres Györgyi 01/82-14 üzemi, vagy 260-9717 budapesti telefonon lehet.

Elcserélném Budapest Kerepesi úti, belső udvarra néző 2 szobás, fürdőszobás, étkezős, gardróbos, gázfűtéses vállalati bérlakásomat MÁV-dolgozókkal két kisebbre megegyezéssel. Minden megoldás érdekel! Megbeszélés, érdeklődés Szabadi László 66-27, vagy a 215-21-73 sz. telefonon.

Elcserélném a Budapest IX. ker., Gyáli úti, MÁV-telepi, II. emeleti, 56 négyzetméteres lakásomat hasonló vagy kisebb székesfehérvári, esetleg budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 06/22/271-540, 9—29 óráig.

VSZ IFJÚSÁGI TAGOZATÁNAK FELHÍVÁSA

Küldöttértekezletet rendeznek

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata (VSZIT) február 20-ára összehívta küldöttértekezletét. Azok az alapszervezetek, ahol ifjúsági csoport működik, és a tavalyi küldöttértekezlet óta személyi változás nem történt, automatikusan meghívást kapnak a rendezvényre. Az új tiszségviselőknek (illetve az eltelt időben létrejött új ifjúsági csoportok képviselőinek) a területi ügyvivők útján az előkészítő bizottság eljuttatja a szükséges dokumentumokat. Valamennyi résztvevő írásos előterjesztést kap: beszámoló a VSZIT 1995. évi tevékenységéről; „Alapítvány a vasutasfiatalokért" Kuratórium beszámolóját; a VSZIT Működési Szabályzatához beérkezett módosító javaslatokat. Bővebb információval a területi ügyvivők szolgálnak.

Előkészítő Bizottság

HUMOR

A főnök szeme

Kovács 26 János fizetésemelést kér, ezért bekopog az állomásfőnöke irodájának ajtaján. Beosztottja jövetelének okát sejtő főnök a belépőre ripakodva kérdezi: János, hol a sapkája? János riadtan mered főnökére. Jövetele eredeti célját már rég elfelejtette. A főnök hangja egyre erősebb. Nem érti, János hol a sapkája? Kovács szédülten fordul ki a főnöki irodából, és csak egyre motyogja: a főnök megvakult, a főnök megvakult. Egyre csak azt kérdezte, hol a sapkám? Pedig láthatta volna, hisz ott volt a fejemen.

Hivatalban

— Kovács úr, már egy fél órája figyelem. Maga állandóan a körmét rágja, ahelyett, hogy a munkáját végezné!

— Na, de főnök úr, ennyi fizetésből manikűrre igazán nem telik.

Főnöki előszobában

— Jó napot kívánok! Mondja, kisasszony — kérdezi a belépő idegen az állomásfőnök előszobájában serénykedő titkárnőt. — Van valaki a főnök úrnál?

— Nincs, csak egy ember van bent, meg a főnök úr — válaszol rövid egyszerűséggel a kisasszony.

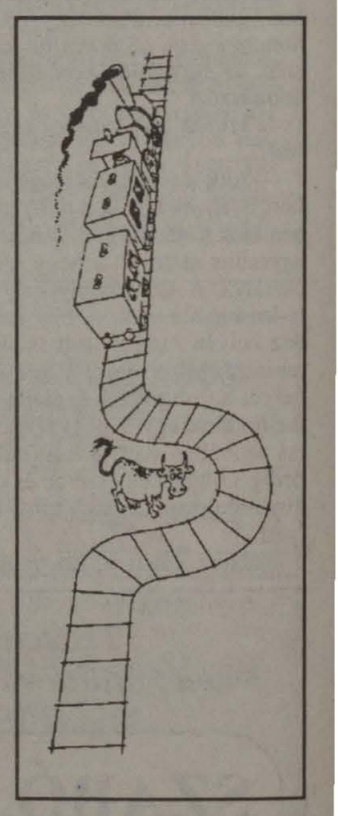
Üzemi baleset után

A balesetet szenvedett Kiss hosszabb betegsége után két mankóval sétál munkahelye felé láthatóan elégedett állapotban. Kollégája örvendezve üdvözli felépülésének állapotát konstatálva.

— Mondd Bendegúz, ezek nélkül a rusnya mankók nélkül nem tudnál menni?

A balesetes somolyogva válaszol:

— Tudod, az orvos szerint tudnék, de a jogsegélyszolgálat szerint még nem.

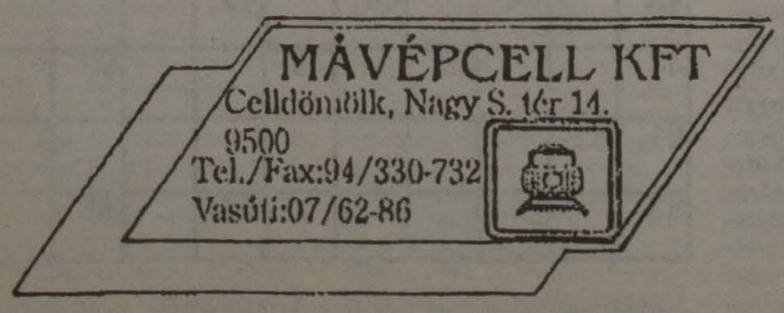


Fizetés után

A vasutas hazaviszi a fizetését és kissé savanyú arccal nyújtja át azt az asszonynak. Mondd Julis, megélünk mi ennyiből?

— Én igen — válaszol az asszony —, de mi lesz kenddel?

H. K.



Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

BEMUTATKOZIK

A MÁV Rt. Informatikai Szakigazgatóság

MÁV INFORMATIKA

„... A Szállításirányitási Információs Rendszer kifejlesztésén tizenhárom nemzet informatikai szakemberei dolgoztak, de magyar informatikai vállalkozások is közreműködtek benne. Amíg a vasút legjobb szakembereinek bruttó bére naponta 3000 forint volt, addig a külsős magyar vállalkozásokban foglalkoztatottaké 30 ezer, a külföldi pedig napi 150 ezer forintba került a cégnek...”

A MÁV Rt. Informatikai Szakigazgatóságának központja — rövidített nevén MÁV Informatika —a Déli-pályaudvar roboztus üzemépületének egyik félreeső zugában alig észrevebetően búzódik meg. A volt MÁV Számítástecbnikai Intézet és a bét Területi Számítástechnikai Központ összevonásából létrejött intézmény központja külsőségeiben a vasúton szokatlan jegyeket hordoz magán. Az önműködően nyíló üvegajtó egy valóságos szellemi műhely kapuja is. A MÁV Informatika közel bétszáz munkavállalót, közöttük több mint kétszáz adatrögzítőt is foglalkoztat. Az itt dolgozó százbúsz rendszerszervező, programozó, valamint ugyanekkora létszámú műszaki szakember az országban is egyedülálló szellemi bázist jelent a MÁV számára. A hétköznapok azonban itt sem olyan csillogóak, mint amilyennek azt az első benyomásból gondolhatnánk. Az igazgatóság jelenéről, jövőjéről, az itt dolgozók helyzetéről Dombai Ferenc, a MÁV Informatika igazgatója és Viczainé Doróczi Mária VSZ helyi alapszervezeti titkára nyilatkozott a Magyar Vasutasnak.

(Írásaink az 5. oldalon)

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. FEBRUÁR, ELSŐ SZÁM

Lehet-e tenni valamit?

Közhely, de igaz: mindenkinek egy élete van, ezt kellene minél jobban leélni. Van akinek sikerül és van, aki már teljesen letett erről. A többség — mert ők vannak a legtöbben — pedig még próbálkozik. A küzdelmet nem adja fel, mert nem adhatja fel. Gyermekei miatt sem adhatja fel. Ez a többség szeretne úgy élni, mint a gazdagabb (vagyonos, tőkés) „szféra”, de azzal is beérné, ha munkája eredményeként biztosítani tudná családjának az egészséges táplálkozást, a meleg otthont, a tanulást, a szórakozást, a pihenést és még sok minden mást is, ami ugyan nem számít luxusnak, de ma mégis hiányzik a bérből élő családok többségénél.

*

Lehet-e tenni valamit?

Tenni kell, mert mindenkinek egy élete van.

Mindenki másképpen próbálkozik. Van, aki vállalkozik, van, aki bármilyen munkát elvállal — feketét, fehéret, tarkát. Van, aki önhibáján kívül már csak a csodában bízhat. Egyéni taktikákra kényszerülnek nap mint nap azok az emberek, akiknek nincs egyebe, csak a munkaereje.

*

Ők tudnak-e tenni valamit?

A vagyonosok, akiknek a munkájukon kívül egyéb forrásból is származik jövedelmük könnyen vannak. De miért? Mert ők hozzájutottak az információhoz. Nem csak arról szereztek tudomást, hogyan lehet „lenyúlni” ezt, vagy azt a vagyont (legtöbbször államit), hanem azt is tudják, miként kell igazodni a kapitalizmus farkastörvényeihez. De meg kapták-e ezt az információt azok, akiknek a munkaerejük az egyetlen hasznosítható vagyonuk? Nem! Ennek is köszönhető, hogy Magyarországon és Közép-Kelet Európa volt szocialista országaiban az átalakulás árát szinte kizárólag a bérből és járulékból élők fizették meg.

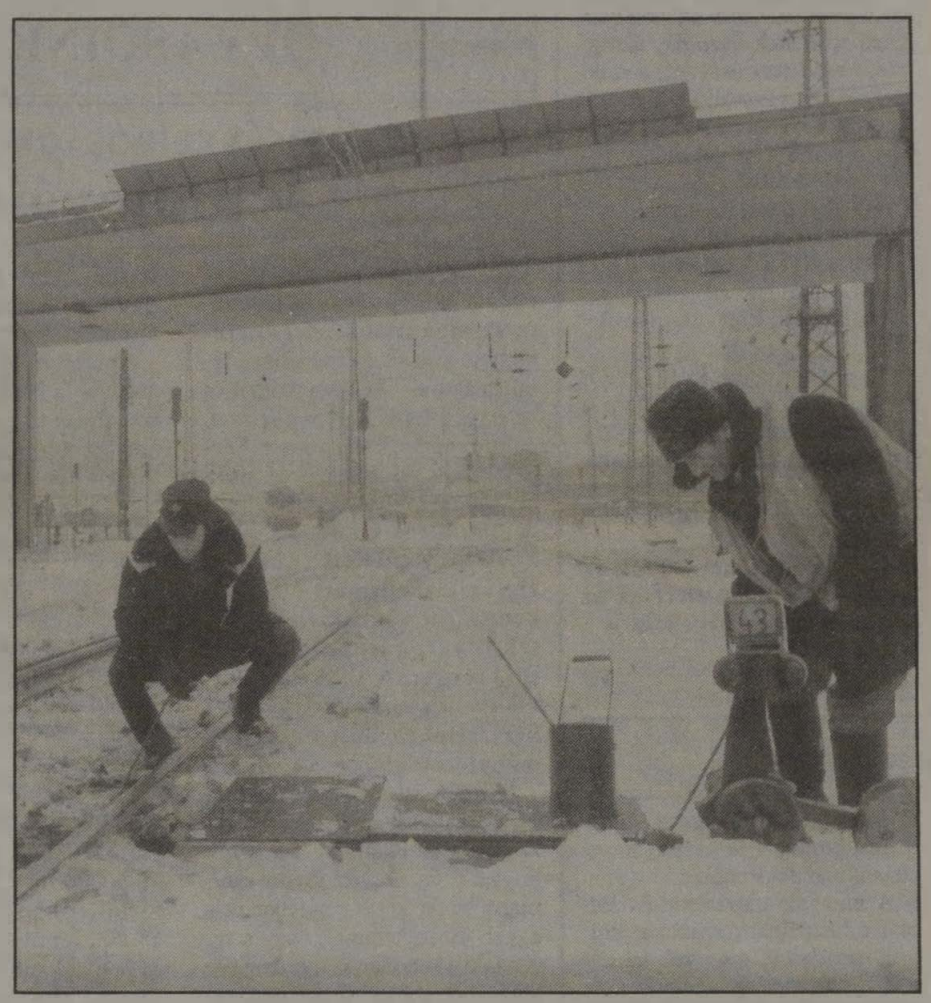
A Magyar Vasutas sorozatot indít azért, hogy rendezett információ birtokába juthassanak azok akik próbálkoznak, akik még küzdenek és nem adták fel, hogy egyszer (hamarosan) jobbra forduljon a sorsuk. Bíznak abban, hogy munkájuk eredményéből nekik is nagyobb rész jut.

*

Lehet-e tenni valamit?

Lehet, és kell is, mert egy életünk van! Hiszem és tudom, hogy lehet! Ha kíváncsi rá, hogy mit és hogyan olvassa el a Magyar Vasutas következő számában induló sorozatunkat!

Küzdelem a hó ellen



Február 25-én rég nem látott hóesésre ébredt az ország, a vasutasok nem kis bánatára, ugyanis a helyenként fél méter vastagságú hótakaró ellehetet!enítette a vasúti közlekedést.

Vass Pál, a vezérigazgatóság hóügyeletese, a Magyar Vasutas kérdésére elmondta: január 24-én és 25-én több vasúti csomóponton elsőfokú „hókészenlétet” rendelt el a vezérigazgató. 24-én nappal 290 forgalmi és 558 pályafenntartási dolgozó segédkezett a hóeltakarításban. Az éjszakai műszakban 314-en a forgalom, 429-en a pft. részéről takarították a váltókat. Emellett 16 db hőlégsugaras berendezés, 5 hóeke és 1 gőzborotvával végezték a hóeltakarítást. Váltóállítási problémákat okozott több modern pályaudvaron, hogy a váltófűtő berendezések is felmondták a szolgálatot. Másnap Székesfehérváron okozta a legnagyobb zavart a havazás, ugyanakkor az ország észak-keleti térségében ekkor még csak jelentéktelen mennyiségű hó hullott. A két legkritikusabb napon, 24-én és 25-én, 15 személyszállító és 13 tehervonatot mondtak le. Az 561 személyvonat 45 077 perc késést szenvedett a 48 óra alatt.

Harmadnap már kevesebb embert és gépet kellett mozgósítani a hóeltakarításra, viszont komoly balesetveszélyt jelentett az ónos eső. A hét végére már helyreállt a közlekedés megszokott rendje, minden vonat „leközlekedett”, köztük az IFOR-vonatok is. A MÁV Rt. Vezérigazgatóságán továbbra is hóügyeletet tartanak és csak reménykedni tudnak abban, hogy az időjárás kegyesebb lesz a vasutasokhoz.

TP

Európai módon átalakítani

Vezérigazgatói tájékoztató a VSZ-ben

A Vasutasok Szakszervezete január 24-i kibővített elnökségi ülésén Rigó Zoltán szakmai tájékoztatót adott a MÁV Rt. idei üzleti tervéről, a folyamatban lévő átszervezések főbb jellemzőiről.

A MÁV Rt. vezérigazgatója a megjelent tisztségviselők előtt kifejtette: a vasúttársaság ez évi üzleti tervében a hangsúlyt a veszteségek csökkentésére, a pénzügyi egyensúly megteremtésére, a szakszervezetekkel megkötött megállapodások betartására, a hatékonyság legalább tízszázalékos növelésére és az anyagfelhasználás öt százalék körüli csökkentésére helyezték. Ezek teljesülésével szeretnék megalapozni az 1997-1998-as esztendőket. A tervek között szerepel a személyszállítás színvonalának emelése és az áruszállítási teljesítmények növelése is. A célok végrehajtását nehezíti, az ország rossz gazdasági helyzete miatt, az állam által diktált „erőltetett ütemű” átszervezés. Hasonló átszervezésekre Nyugat-Európában 10-15 évet szoktak megszabni, viszont erre nekünk csak két-három év áll majd rendelkezésre. Az összejövetelen a jelenkezők kérdéseket tehettek fel, ahol a VSZ-tisztségviselők a tagok sérelmeit is közvetítették a vezérigazgató felé. A rövidre szabott eszmecsere végén mindkét fél kifejezte az igényét hasonló jellegű találkozásokra. Dr Mákus Imre, a VSZ elnöke zárszavában kifejtette: a szakszervezet az átszervezésekről komplex előterjesztésekre tart igény, mert a párbeszéd során -- az eddigi gyakorlat tapasztalatai szerint — a konfliktusok többsége elkerülhető.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, most három eseményről írt: meghosszabbították az állam és a MÁV közötti szerződést, Alkotmánybírósághoz fordult a VSZ, valamint a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségében alelnökválasztást tartottak.

Három évre meghosszabbították az állam és a MÁV közötti szerződést. A megállapodást Bokros Lajos pénzügyminiszter, Lotz Károly közlekedési miniszter, illetve Kálnoki Kiss Sándor, a MÁV Rt. elnöke, valamint Rigó Zoltán, a társaság vezérigazgatója látta el kézjegyével. A szerződés az érvényben lévő költségvetési törvény alapján rögzíti az 1996. évi állami szerepvállalás konkrét mértékét, s ugyanakkor - a 97-98-as évekre — meghatározza a központi szerepvállalás elveit és prognosztizált arányát. A Vasutasok Szakszervezete s a magam nevében szeretném e helyütt is kifejezésre juttatni reményünket, hogy az állam és a MÁV közötti szerződés meghosszabbításával megteremtődött a vasút tényleges és visszafordithatatlan megújításának, valóságos piacgazdasági pályára állításának kormányzati feltétele.

A szerződés egyebek között rögzíti, hogy az idén a vasúti személyszállításhoz 28,8 milliárd forint az állami szerepvállalás mértéke. A megállapodás szerint a költségvetés az idén a vasúti pályák fejlesztésének finanszirozására 7,4 milliárd forintot, a Budapest-Hegyeshalom közötti pálya befejezéséhez közeledő korszerűsitésére pedig ezen túlmenően további 4,2 milliárd forintot biztosit. Itt szeretnék szólni a vasúttársaság idei 10 százalékos eredményjavitási kötelezettségéről. Szakszervezetünk szerint ez semmiképp nem származhat létszámcsökkentésből. A hatékonyság elsősorban a szállitási kapacitás jobb kihasználásán, a tranzitszállitások növelésén keresztül javitható. A MÁV teljes foglalkoztatott létszáma fokozatosan csökken, jelenleg 68 ezer 100 körül alakul. Az 1996-ra tervezett létszámcsökkentés álláshelyek megszűnése nélkül valósul meg. A társaságba vitel révén mintegy 3-4000 érintett alkalmazottnak biztositanak továbbra is munkát. A Vasutasok Szakszervezete szerint a végrehajtó szolgálat létszáma nem csökkenthető.

A január elsejétől hatályos személyi jövedelemadó- (szja) és általános forgalmi adó- (áfa) törvény egyes rendelkezései a Vasutasok Szakszervezete szerint alkotmánysértőek. Emiatt az Alkotmánybirósághoz fordultunk, s kérjük az alkotmánysértő állapot megszüntetését. Az szja hatályos rendszerében alkalmazott két tábla hátrányos megkülönböztetésre alkalmas. Az adózók jövedelmét ugyanis — a megfelelő tábla kiválasztásakor — nem nagyság szerint osztályozzák, hanem aszerint, hogy azok milyen forrásból származnak. Az év végi adó-visszatérités nem „visszaható hatályú”, vagyis az állampolgárok kamatmentes kölcsönt nyújtanak az államnak. A rendszer növeli a feketegazdaság szerepét, mivel arra ösztönöz, hogy csak egy jövedelemforrást tüntessenek fel.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége a napokban megválasztott alelnökeinek ezúton is szeretném kifejezni támogatásunkat. A Vasutasok Szakszervezete az MSZOSZ megújulását célzó — nem titkolt — törekvései remélhetőleg nem csak a személyi változásokban fejeződnek ki. A szövetség tiltakozása a nyugdijkorhatár drasztikus emelése ellen és a privatizációs többletbevételek felhasználásáról kialakitott véleménye a korábbinál szakszervezetszerűbb működésre utalnak. A VSZ továbbra is támogatja az MSZOSZ-t abban, hogy az országos érdekegyeztetésben minél markánsabban tudja megjeleniteni a tagszervezetei által megfogalmazott közös érdekeket. Mi, vasutasok, igyekszünk saját tevékenységünkkel támaszt nyújtani a többi szervezet törekvéseihez is.

ISO 9000 Szabványsorozat szerint tanúsított a
MÁV VASJÁRMŰ KFT
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313 - 313
QMJ Quality
TÜV CERT

ÖNZETLENÜL A VASÚTÉRT

A Baross Gábor társaságról

A ma élő Baross Szabolcs és az egykori „vasminiszter" Baross Gábor csak oldalági rokonságban állnak egymással, de a vasút iránti vonzalom a család minden ágára jellemző. Szabolcs ugyanis többedmagával újjászervezte a Baross Gábor Társaságot. Mint a felhívásokból kitűnik, a vasutat nem nagyvállalatként kezelik, hanem olyan ipari kultúrának tekintik, ami nélkül nincs nemzeti felemelkedés. Baross Szabolcs civilben a Coopsystem Tanácsadó Kft.-t vezeti, amelynek vizsgálódásából kiderült, hogy a MÁV a hozzá kapcsolódó háttérvállalatokkal együtt mintegy 200 ezer embernek biztosít munkát.

— Milyen rokoni kapcsolat fűzi önt a vasminiszterhez?

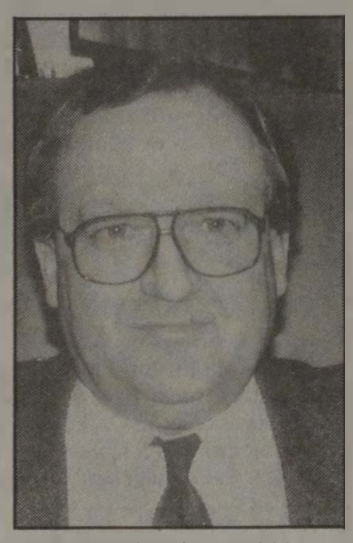
— Pontosan ezt nem tudnám meghatározni, de a közös ősünk egykor Franciaországból települt át Magyarországra még a középkorban. Később a család három részre szakadt, de az én ágam nem azonos a Baross Gáboréval, viszont valószínű, hogy a *vasút iránti vonzalom közös családi vonás*. Annak ellenére, hogy a nagyszüleim, szüleim mind humán beállítottságú emberek voltak, én mérnök lettem. Tanítottam a Miskolci Műszaki Egyetemen, dolgoztam nagyvállalatnál, majd 1985-ben megalakítottam a Coopsystem Kft.-t.

— Kérem, mutassa be olvasóinknak a Baross Gábor Társaságot!

— Az elmúlt év februárjában úgy gondoltuk néhányan, hogy a *nemzeti felemelkedést* szolgáló vasút támogatására újjászervezzük a Baross Gábor Társaságot. Az volt a kiinduló gondolatunk, hogy a vasút ma Magyarországon több, mint egy nagyvállalat. Számításokat végeztünk arról, hogy a vasúti közlekedés mennyire környezetbarát. Arra a meglepő következtetésre jutottunk, hogy *a sínen történő szállítás mintegy 50-szer kisebb környezetszennyezéssel jár*, mint a közúti fuvarozás. Még nagyobb a különbség – szintén a vasút javára — a személyszállítás tekintetében, mert ha a MÁV személyfuvarozási üzletágát is a közútra terelnénk, akkor az ezzel járó környezet-szennyezés szinte elviselhetetlenné válna.

— Milyen hatással van a vasút a foglalkoztatásra?

— Ez a másik oldala annak, ami miatt fontos a MÁV műszaki és gazdasági szinten tartása, mert elemzésünk szerint, közvetve a vasút mintegy 200 ezer embernek biztosít megélhetést. Ez egy olyan ipari kultúra, amelyből olyan tudósok nőhettek ki magukat, mint *Bláthy Ottó*, vagy *Baross Gábor*.



— Emellett vannak a vasútnak szociális vívmányai.

— Igen, ez szintén nagyon fontos kérdés. Az *önálló oktatási rendszer* — a milyenségéről most ne beszéljünk — olyan előre mutatást jelent, amely a jövő társadalmának is az alapja lehet. Az *önálló egészségügy* sem luxus, mert ennek is olyan megtartó ereje van, hogy a vasutasokat különleges helyzetbe hozza a társadalmon belül.

— Miért van az, hogy mégis ezeket a intézményeket akarják leépíteni?

— Ez egy hibás álláspont. Az oktatást és az egészségügyet nem lenne szabad megszüntetni, hanem jobbá, hatékonyabbá kell tenni.

— Az új versenyhelyzet megtűri-e az ilyen és ehhez hasonló gondoskodást?

— Először az államnak kell világosan deklarálnia, hogy az ilyen *infrastruktúrára szüksége* van. Nem kegyet gyakorol, amikor árkiegészítést ad, hanem ez jól felfogott érdeke. A másik oldalról a MÁV-nak biztosítani kell: ha jól sáfárkodik ezekkel a juttatásokkal, „bele kell, férjenek" a jóléti intézmények is. Az itt működő külföldi tulajdonú cégek már rég felismerték. Éppen most jártam Gödöllőn egy amerikai tulajdonú cégnél, ahol az éjszakás gépbeállítónak kifizetik a taxiszámláját. Ők ezt természetesnek tekintik...

— A Baross Gábor Társaság milyen további lépéseket tervez?

— Most készítjük el az 1996. évi munkatervet, amelyben előirányzunk egy *vidéki körjáratot*, hogy minél többen ismerjék meg a szervezetet és csatlakozhassanak hozzánk. A továbbiakban tervezzük, hogy *szakmai vitát rendezünk a vasútról*, amelyen részt vennének *kutatók*, *újságírók*, *vasúti szakemberek*, a szakszervezetek vezetői. De nem kívánjuk hivatalossá tenni a fórumot, inkább egyfajta *műhelybeszélgetés* lenne.

— Milyen eredményeket vár a Baross Gábor Társaságtól, illetve milyen kudarcnak kell ahhoz bekövetkeznie, hogy azt mondhassák, kár volt elkezdeni?

— A vita önmagában véve is értékes, mert a *gondolatcsere is eredmény*, de az lenne az igazi, ha az ilyen szakmai tanácskozások után *kiadhatnánk tanulmányokat*, amelyek befolyásolhatják a döntéshozókat.

— Remélem, hogy önök sikeresek lesznek, mert az az összes vasutas sikere lesz.

— Úgy legyen!

TP

Nemzeti mozgalom a vasútért

A *Nemzeti Mozgalom a Vasútért Egylet* (NMVE) 1994. december 11-én Budapesten alakult önkormányzatok, vállalkozók, vasutasok, környezetvédő egyesületek és mindazok részvételével, akik a vasút ügyét nemzetgazdasági szempontból fontosnak és stratégiailag el nem hanyagolhatónak tartják. Az egylet társadalmi igény hatására a 2117/1994-es Kormányrendelet kritikájaként jött létre, amely akkor első lépésben 900 km mellékvonalon a vasúti személyszállítás autóbuszra terelését és 3000 km mellékvonalon a vonatok számának csökkentését, illetve megszüntetését rendeli el.

A *Nemzeti Mozgalom a Vasútért Egylet célja* — többek között— fórumot teremteni, ahol az NMVE szakembereinek bevonásával, a mozgalom lehetőségeihez mérten segítse a MÁV és a Kormány vasúttal kapcsolatos munkáját. Feladatuknak tekintik megvizsgálni *„a vasúti közlekedés szerepét az érintett térségekben működő vállalkozásokra, a munkahelyteremtésre és a térségfejlesztésre gyakorolt hatását"*.

Új technológiákat, közlekedési megoldásokat keresnek a felmerülő problémákra. Megoldási javaslatokat dolgoznak ki, azokat propagálják és meghonosításukban segítenek.

A mozgalomhoz csatlakozott már a kezdetekor százhuszonöt önkormányzat, amelyek az ország gazdaságilag legelmaradottabb régióiban fekszenek, s ahol a munkanélküliség magas. A mozgalom célja — a vonalbezárások megakadályozásán túl — a munkanélküliség visszaszorítása. A mozgalom kezdeményezésére a MÁV Rt. részvételével létrejött egy koordinációs bizottság, amely a regionális vasútvonalak megmentését célzó javaslatokat szakmai szempontból véleményezi, így például a sínautóbusz MÁV-vonalakon történő elterjesztésének kérdéséről is több konzultációt tartottak.

Felhívják a nemzet sorsát szem előtt tartó vállalkozókat, hogy csatlakozzanak az NMVE vállalkozói bizottságához, amelyet több komoly referenciával rendelkező üzletember hozott létre.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

LAPZÁRTA UTÁN

Közgyűlést tartottak

A Vasutas Település Szövetsége lapzárta után, 1996. február másodikán tartotta első félévi közgyűlését a a MÁV Rt. Budapesti igazgatóságának kultúrtermében.

A közgyűlésen történtekről, valamint a szövetség életéről a Magyar Vasutas következő számában részletesen tudósítunk.

HA TÖRTÉNIK VALAMI A SÍNEK KÖZÖTT

Mentik ami menthető

A Tolnay Lajos Vasútbarát Klub életéből

1994 novembere óta működik a Tolnay Lajos Vasútbarát Klub. Ez a klub az egyik legfiatalabb vasútbarát szervezet, de létszámát tekintve most már lassan a nagyobbak közé tartozik. Ezt annak köszönheti, hogy az országban egyedülállóan olyan elvek alapján szerveződött, aminek célja elsősorban az, hogy hazánk legeldugottabb, egymástól legtávolabb eső pontjain élő vasútbarátok is egyforma eséllyel, lehetőségekkel lehessenek tagjai. Így a jelenlegi hetven fős tagság között az állomásfőnöktől a diákig, Sárospataktól Baktüttösig képviseltetik magukat a vasút szerelmesei. Kiadványukból idézünk:

Előre meghirdetett időpontban klubfoglalkozásokat nem tartunk. A tagok levelezés útján tartják egymással a kapcsolatot, elsősorban a *dunaújvárosi szervezőkön keresztül.* Ennek formája egy körlevél, amit a tagok írásai alapján állítunk össze. Fő része egy olyan szakmai, vasúttörténeti és szépirodalmi írásokat is tartalmazó híradó, ami *havonta egyszer jelenik meg*, és *közérthető nyelven*, egyszerűen fogalmazva avat be mindenkit a vasút rejtelmeibe és szépségeibe, de ugyanakkor a „profiknak" is számtalan *hasznos információt* közöl. Mivel tagjaink között tudhatunk olyan vasútbarátokat, már-már hivatásos írókat, akiket országszerte, de még határainkon túl is ismernek, a magas *színvonal is biztosítva van*, de ugyanakkor minden „kezdő" tollforgatónak is azonos feltételekkel korlátlan lehetőséget biztosítunk.

... Természetesen, lehetőség van személyes ismeretségek kialakítására is. Többek között ezt a célt szolgálják kirándulásaink...

Februártól — remélhetőleg kéthavonta — egy-egy könnyen elérhető budapesti helyszínen összejövetelt szervezünk szombati napokon, amit rövidebb üzemlátogatással is kiegészítünk. Hosszabb távú terveink legfontosabb része, hogy lényegesen nagyobb tagságot toborozva jelen lehessünk mindenhol, ahol történik valami a „sínek között", hírt adhassunk ezekről. Megmentsük, ami menthető.

Soron következő kirándulásukat március 15. és 17. között tartjuk. A kirándulás helyszíne és célja a megszüntetett Bácsalmás-Csikéria vasútvonal gyalogos bejárása. A túra részleteiről érdeklődni és arra jelentkezni lehet: *Sipos Tamás* Baktüttös, Rákóczi utca 116. 8946

A klub működése felől érdeklődők és belépni szándékozók az alábbi címekre írhatnak: Tolnay Lajos Vasútbarát Klub, Kókai Károly szervező, Dunaújváros, Pf.: 272. 2401, vagy a MÁV vonalpostán: „B" Tolnay Lajos Vasútbarát Klub, *Baranya Gáborné,* Dunaújváros Állomásfőnökség.

OLVASÓINK KÉRDEZTÉK

A VSZ ALKOTMÁNYBÍRÓSÁGHOZ FORDULT

Az adójóváírás szabályai

Az új jövedelemadó törvény az adózás és az adóelőleg levonása szempontjából megkülönbözteti a csak munkaviszonyból származó bérjövedelmet és az egyéb nem bérjövedelmet. Adójóváírás kizárólag a bérnek minősülő jövedelmek után jár. Ez a szabály egyértelműen hátrányos a főállású munkaviszony mellett egyéb — anyagilag elismert — tevékenységet végzők (például: szb-titkár, gazdasági felelős stb.) részére. A VSZ ezt alkotmányellenesnek tartja, ezért keresettel fordult az Alkotmánybírósághoz.

Minden munkavállalónak az év elején írásban kellett nyilatkoznia a munkáltatójának arról, hogy a főmunkaviszonyból származó bérén kívül rendelkezik-e egyéb jövedelemmel, vagy sem. Az adó-jóváírási kedvezménye kizárólag abban az esetben vehető figyelembe, ha csak bérjövedelemmel rendelkezik a dolgozó. Ha az év elején valaki úgy nyilatkozik, hogy egyéb jövedelemmel nem rendelkezik, de év közben mégis kap valamilyen más juttatást is, akkor ismét nyilatkoznia kell, mert attól kezdve tőle az általános adótábla szerint vonják majd az adóelőleget.

A törvény gyakorlatban történő alkalmazását az alábbi példán keresztül mutatjuk be:

Ha valakinek például a főmunkaviszonyából származó havi bére 40 000 forint, emellett például egy vasutas társasházban karbantartási munkákat vállal, amelyért havi 5000 forintot kap —nyilatkozatát figyelembe véve —, a munkáltatója az általános adótábla alapján állapítja meg az éves adóját és vonja le havonta az adóelőleget.

Az általános adótábla

0-150 000 Ft		20%
150 001-220 000 Ft	30 000 Ft és a 150 000 Ft-on felüli rész	25%-a
220 001-380 000 Ft	47 500 Ft és a 220 000 Ft-on felüli rész	35%-a
380 001-550 000 Ft	103 500 Ft és a 380 000 Ft-on felüli rész	40%-a
550 001-900 000 Ft	171 500 Ft és az 550 000 Ft-on felüli rész	44%-a
900 001 Ft-tól	325 500 Ft és a 900 000 Ft-on felüli rész	48%-a

Tehát a példában szereplő munkavállaló éves jövedelme: 40 000 forint x 12 hó = 480 000 forint. Ennek éves adója 103 500 forint + (100 000 forint 40%-a) 40 000 forint = 143 500 forint. Egy havi adóelőlege: 143 500 forint / 12 hó = 11958 forint.

Amennyiben juttatás nélkül végezné a karbantartási teendőket, abban az esetben a munkáltató az adójóváírást magában foglaló táblázat alapján állapítaná meg az éves adó összegét és vonnák le tőle az adóelőleget.

Az adójóváírást magában foglaló táblázat

0-185 000 Ft		2%
185 001-250 000 Ft	3 700 Ft és a 185 000 Ft-on felüli rész	16%-a
250 001-390 000 Ft	14 100 Ft és a 250 000 Ft-on felüli rész	32%-a
390 001-550 000 Ft	58 900 Ft és a 390 000 Ft-on felüli rész	35%-a
550 001-900 000 Ft	114 900 Ft és az 550 000 Ft-on felüli rész	44%-a
900 001 Ft-tól	268 900 Ft és a 900 000 Ft-ot felüli rész	48%-a

Tehát a példában szereplő munkavállaló éves jövedelme 40 000 forint x 12 hó = 480 000 forint. Ennek az éves adója 58 900 forint + (a 90 000 forint 35%-a) 31 500 forint = 90 400 forint. Egy havi adóelőlege 90 400 forint / 12 hó = 7533 forint. A karbantartást társadalmi munkában végző a díjazás ellenében dolgozóhoz viszonyítva havonta 4425 forinttal kap több fizetést kézhez főmunkaviszonyáért.

A példa akkor teljes, ha az egyéb jövedelem, ez esetben a mellékjövedelem adózását is bemutatjuk.

A karbantartási díj kifizetésekor a társasház, mint kifizető a munkadíjból 40 százalék adóelőleget von le. 5000 forintnak a 40 százaléka = 2000 forint. A kifizetett munkadíj összege 5000 forint-2000 forint = 3000 forint. Ha a főmunkaviszonyból származó havonta kifizetett — adóelőleggel csökkentett — bér mellett figyelembe veszik a havonta kifizetett adóelőleggel csökkentett munkadíj összegét is, akkor megállapítható, hogy a példában szereplő, a karbantartást társadalmi munkában végző a díjazás ellenében dolgozóval szemben 7533 forint - 11 958 forint + 3000 forint = 1425 forinttal kevesebb összeget visz haza havonta. Az év végén élhet ugyan az adójóváírással, de kizárólag a bérnek minősülő jövedelmek után számolhatja majd el, mégpedig a bérek arányában. Ha valakinek csak bérjövedelme van, akkor 100 százalék adójóváírást vehet igénybe. Amennyiben egyéb nem bérjövedelemmel is rendelkezik, abban az esetben munkabére és összjövedelmének arányában veheti igénybe az adójóváírást. Önadózóvá válik, adóbevallását az alábbi példa szerint készíti el.

Főfoglalkozású munkaviszonyból származó bére 480 000 forint, egyéb jövedelme 60 000 forint, összjövedelme 540000 forint. Ennek adója 103 500 forint +160000 forintnak a 40 százaléka, 167500 forint. A kapott bér adója 103 500 forint+ 100 000 forintnak a 40 százaléka, 143 500 forint. Az adóelőleg-számítás szerinti adó 58 900 forint + 90 000 forintnak a 35 százaléka, 90400 forint. A bér aránya az összjövedelmen belül 480 000 forint / 54 0000 forint = 0,89. A bérre jutó adójóváírás 143 500 forint - 90 400 forint = 53 100 forint x 0,89 = 47 259 forint. A befizetendő adó 167 500 forint - 47 259 forint = 120 241 forint. A munkáltató által levont adóelőleg 143 500 forint. A társasház által levont adóelőleg 24 000 forint. Összes levont adóelőleg 167 500 forint. Számított adó 120 241 forint. Visszajáró adóelőleg 47 259 forint.

Ebből a példából kitűnik, hogy az adójóváírás lehetőségét a dolgozó nem vesztette el, annak 89 százalékát 47 259 forintot az adóbevallást követően visszakapta. Vesztesége 5841 forint, továbbá a havonta levont adóelőleg különbözetet — amely összegében megegyezik a bér adójóváírásának összegével — 53 100 forintot, az APEH egy éven keresztül kamatmentesen használt.

PRIVATIZÁCIÓ

DUNAKESZI VAGONGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓ KFT.

Mintaértékű tanulságok

A munkavállalók jogai sértetlenek maradtak

Január 18-án a Magyar Államvasutak Rt., az Asea Brown Boveri AG (ABB), valamint a Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft.-ben (DVJ) a tavaly október 13-án alakult MRP szervezet között létrejött az a megállapodás, amely alapján értékesítésre került az addig 100 százalékos MÁV tulajdonú DVJ Kft. 49 százalékos üzletrésze.

A 772 millió forintos törzstőkéjű DVJ 39 százalékos üzletrészéhez az ABB 920 millió forintért (305 százalékos árfolyamon) jutott hozzá. Továbbá 10 százalékos üzletrészt pedig az MRP szervezet részére értékesített a MÁV, megteremtve ezzel annak a lehetőségét, hogy a DVJ munkavállalói mintegy három éven belül tulajdonrészt szerezhessenek az őket foglalkoztató vállalatnál. Az üzletrész-értékesítéssel egyidejűleg aláírt, a tulajdonostársak jogait és kötelezettségeit, illetőleg törekvéseit kifejező, társasági szerződés és szindikátusi szerződés tervezetének kialakítási folyamatában a Vasutasok Szakszervezete is részt vett. Az értékesítést megelőző tárgyalásokon a VSZ részvételének kiemelkedő a jelentősége, mivel a megkötött szindikátusi szerződésnek mintaértékű lehet a későbbiekben a privatizálásra kerülő más gazdasági társaságok számára is.

A szindikátusi szerződésben többek között rögzítésre került:

— Az alapítók célkitűzésnek tekintik a meglévő *munkavállalók továbbfoglalkoztatásának* biztosítását.

— A MÁV-tól a társasághoz közvetlenül átkerült munkavállalókat családtagjaikkal együtt a *MÁV Rt. dolgozóival azonos feltételek mellett* utazási kedvezmény illeti meg.

— A társaság kezelésében lévő, de a MÁV Rt.-től bérelt *jóléti, szociális szükségleteket* biztosító ingatlanokra kötött bérleti szerződéseket a felek változatlan tartalommal, *határozatlan időre* érvényben tartják.

— A társaság és a MÁV által nyújtott kamatmentes, illetve *kedvezményes kamatozású lakásépítési, lakásvásárlási kölcsönöket* a DVJ-nél fennálló munkaviszonyuk tartama alatt *változatlan feltételek* mellett fizethetik vissza.

— A társasági MÁV-bérlakással rendelkező *munkavállalói bérlakásuk használatára továbbra is mint bérlők* jogosultak.

— A Szerződő felek megállapodtak; a társaság nyereséges gazdálkodása esetén a munkavállalók lakásvásárlásának támogatására *lakáskölcsönalapot képeznek.*

— A társaság munkavállalói és családtagjai *jogosultak* a MÁV Rt. alkalmazottait mindenkor megillető *egészségügyi és társadalombiztosítási ellátásra.*

— A MÁV-tól a társasághoz átkerült dolgozók munkaviszonyának rendes felmondással történő megszüntetése esetén a *felmondási idő tartamának* és a végkielégítés mértékének meghatározásánál a *korábbi MÁV szolgálati idő figyelembevételre kerül.*

— A tulajdonosok vállalják, hogy a társaság *támogatja az önkéntes nyugdíjbiztosító pénztárat* a MÁV Rt. és a vasutas szakszervezetek között az elmúlt év november 23-án megkötött megállapodásban rögzített módon és mértékig.

A Vasutasok Szakszervezete figyelemre méltónak tartja, hogy a munkavállalók foglalkoztatására és szociális ellátására vonatkozó javaslatai szinte maradéktalanul a szindikátusi szerződés részévé váltak.

Ugyanakkor kénytelen tiltakozni az ellen az eljárás ellen, amelyet a MÁV Rt. a tárgyalások utolsó szakaszában az MRP szervezettel szemben tanúsított. A VSZ elfogadhatatlannak tartja azt, hogy a MÁV Rt. Igazgatósága, illetőleg a Miniszter részére jóváhagyásra előterjesztett „végleges" társasági szerződéstervezet az *MRP tudta nélkül került érdemi módosításra.* Ez az eljárás *ellentétes a MÁV Rt. és a vasutas szakszervezetek között* tavaly december 29-én megkötött, a munkaügyi kapcsolatokat is rendező, megállapodás elveivel.

dr. Bíró Tibor

MEGÁLLAPODTUNK

Kritikus vélemények

A VSZ Debreceni Területi Bizottság határozata

Az érdekvédelmi munkának soha sincs végállomása, csak megállói, állomásai vannak. Ha a munkavállalók sorsát egy-egy időszakra meghatározó megállapodás megkötetik, akkor az egyik legfontosabb teendő, hogy azonnal elkezdődjön a következő tárgyalássorozat előkészítése. Ehhez pedig nélkülözhetetlen a pillanatnyi állapot alapos értékelése. A VSZ Debreceni területi bizottsága a MÁV és a vasutas szakszervezetek között 1995. december 29-én létrejött megállapodásokat tételesen elemezte és összevetette az érintettek elvárásaival. A kritikus hangvételű észrevételeiket — ahogyan ők is megfogalmazták — jobbító szándékkal tesszük közzé, tanulságul és célként megjelölve a jövő számára. Észrevételeiket azzal a megjegyzéssel tesszük közzé, hogy a Magyar Vasutas szívesen teret nyit a Debreceni területi bizottság kifejtett véleményével vitatkozó észrevételeknek is.

A megállapodás megfelelő, jó, de több fejezetét *igazságtalannak* tartjuk, mert a munkavállalók egy részét — nem teljesítményeikhez kötötten — kiemelten kezeli és *indokolatlanul előnyben* részesíti. Például a besorolási és alapbérrendszer módosításáról szóló megállapodás 6. számú módosítása csak nevezett szolgálati ág (vontatás) diszpécsereinek előbbre sorolását rendezi. A távközlési és biztosító-berendezési, valamit a villamos vonalfőnökségi szolgálati ág diszpécsereit hátrányosan kizárja e lehetőségből. A *mozdonyfelvigyázói* munkakör betöltéséhez szükséges szakképesítési követelményt úgy csökkentették, hogy bérbesorolásukat változatlanul hagyták.

A munkavállalókat az 1996. évben megillető *teljesítményjutalomról* szóló megállapodás a mozdonyvezetők (vontatási utazók) részére különleges elbírálást fogalmaz meg. Meglátásunk szerint, ez olyan *indokolatlan előnyt* jelent, amely hivatkozási alapként az elkövetkezendő időben többször „vissza fog köszönni".

A kollektív szerződést módosító megállapodás nem szabályozza részletesen az *utazószemélyzet rendkívüli szabadságának* kiadásakor követendő *elszámolási eljárásokat.* A megállapodás nem fogalmaz egyértelműen a szabadság díjazásáról, így arról sem, hogy például mi a teendő abban az esetben, ha a kiadott rendkívüli szabadság ellenére a dolgozó teljesítette a havi kötelező órakeretet.

Sérelmezzük, hogy a munkavállalókat *csak a menetrend eladásából* származó bevétel után illeti meg jutalék, holott a MÁV még *nagyon sok más nyomtatvány, díjszabás, fuvarlevél* eladásával, értékesítésével foglalkoznak.

Nem elég körültekintő a *rendkívüli átvezénylési díj* bevezetése sem, mert az csak a munkavállalók szűk rétegére vonatkozik, pedig a nem utazó munkavállalók nagyobb része is vezénylés alapján végzi a tevékenységét. Pontatlanul fogalmaz a megállapodás továbbá arról is, hogy *mi minősül átvezénylésnek*?

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a bértarifatárgyalások alkalmával az elkövetkezendő időszakban kezelni kell a MÁV-nál *hosszabb szolgálati idővel* rendelkező — úgymond „utolért" — dolgozók *besorolását.*

A Gy. 46-160/4/1995. sz. megállapodás kiterjeszti az *étkezési hozzájárulás* jogosultsági körét valamennyi utazószolgálatot ellátó munkavállalóra, ugyanakkor nem foglalkozik az ezzel egy időben biztosított *napidíj* elszámolási rendjével.

Jelezzük továbbá, hogy a *pályagazdálkodási dolgozók* teljesítménybérét rögzítő megállapodást a *külszolgálatoknál* nem egységesen hajtották végre.

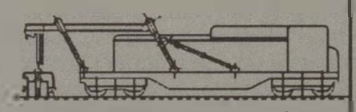
Az észrevételeinket és kifogásainkat azért hozzuk nyilvánosságra, hogy az elkövetkezendő időszakban tanulhassunk ezekből a hiányosságokból. A jövőben törekedni kell arra, hogy *egységes munkavállalói érdekek* kerüljenek előtérbe. A VSZ Debreceni Területi Bizottsága fenntartja korábban kifejtett álláspontját: *A tárgyalások során nem szabad a munkavállalók között különbséget tenni. A megosztó és szembeállító munkáltatói és érdekvédelmi magatartással szemben a VSZ a jövőben határozottabban lépjen fel.*

ÉPÍTŐGÉPEINKKEL A BIZTONSÁGOS ÉS GYORS KÖZLEKEDÉSÉRT

MÁVGÉP KFT.



Ágyazatrostáló gép



Ellenálláshegesztő gép

Megújult formában, változatlan elkötelezettséggel megoldjuk a gondját,

ha — vasútépítőgépre,
ha — vasúti gép javításra
ha — földmunkára
ha — üzemanyag-szállításra, vagy
ha — az előbbiekkel összefüggő
gépbérletre, szolgáltatásra van szüksége.

Korszerű és megbízható gépparkkal, kellő szakértelemmel

ajánljuk magunkat!
Keressen és hívjon bennünket!

MÁV Vasútépítő- Gépellátó és Szolgáltató Kft.
Budapest X. ker. Kőér u. 2/d.
Tel.: 260-04-23
Fax: 260-82-81

MEGKÉRDEZTÜK

A munkabéke intézménye

„A nyugat-európai gyakorlatból kell kiindulni"



Dr. Péter Mihályt, a VSZ alelnökét 1995-ben már második alkalommal választotta meg elnökévé a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa. A Magyar Vasutas eddigi pályafutásáról, a Központi Üzemi Tanács munkájáról és az üzemi tanácsok jelenéről és jövőjéről kérdezte.

— A vasút szolgálatába 1976-ban léptem. Aszódon salakosként kezdtem, majd a szakvizsgák folyamatos letételével a forgalmi és kereskedelmi szolgálat szinte minden munkakörében dolgoztam. Így voltam váltókezelő, forgalmi szolgálattevő, kereskedelmi tartalékos. Munka mellett végeztem el a jogi egyetemet. A diploma megszerzése után először a MÁV Budapesti Igazgatóságán munkajogászként tevékenykedtem. Később a VSZ jogsegélyszolgálatához kerültem, 1990-ben a szakszervezet alelnökévé választottak. 1993-tól pedig a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának (KÜT) elnöki tisztét is betöltöm.

— Annak idején az üt-k megalakítását sokan gyanakodva fogadták.

— Nagyon nehéz volt az üzemi tanácsi rendszer kialakítása. Nehéz volt, mert elhúzódott az előkészítő munka és a munkavállalókban nem tudatosodott magának az intézménynek a jelentősége. Ennek okát abban látom, hogy az üzemi tanácsi választásokat két dolog is terhelte: a szakszervezeti reprezentativitás és a szakszervezeti vagyon megosztása. Az eddig megtartott mindkét választás során hangsúlyosabban jelentkeztek a szakszervezetek eltérő érdekei, mint magának az üzemi tanácsoknak a létrehozása. De eleinte kemény viták folytak az üzemi tanácsok létjogosultságáról is. A szakszervezetek jogosítványaik megnyirbálását látták, a munkáltatók pedig elképzeléseik megvalósításának újabb akadályát vélték felfedezni benne. Szerencsére az üzemi tanácsok bizonyították szükségességüket. A MÁV Rt.-nél kiemelkedően jól vizsgáztak, hiszen más cégek képviselőinek véleménye szerint az ország legjobb munkaügyi kapcsolatrendszerét ez a társaság működteti.

— Miben különböznek az üzemi tanácsok a szakszervezetektől?

— Az üzemi tanács, mint ahogyan azt a szakáganként tartott oktatásokon a megválasztott ÜT-tagoknak is kihangsúlyoztuk, a munkabéke intézménye. Tevékenysége nem keverhető össze a szakszervezetek harcos kiállásával. Az üzemi tanácsok jogosítványait a Munka törvénykönyve nagyon pontosan behatárolja. Az idő próbáját is kiállta ez a meghatározás hiszen a Munka törvénykönyvét azóta módosították, de ezt a szakaszt nem kellett megváltoztatni. Ez annak is köszönhető, hogy az üzemi tanácsi jogosítványok a nemzetközi jogi szabályozás tapasztalataira épülnek.

— A munkavállalóknak mit nyújt a Központi Üzemi Tanács? Most amikor úgy tűnik, a MÁV vezetésének sikerült a szakszervezetekkel egy olyan megállapodást kötnie, ami a munkabékét három évre garantálhatja. Milyen szerep jut az üzemi tanácsoknak?

— A nyugat-európai gyakorlatból kell kiindulni. A szakszervezetek a munkavállalói követeléseket akár nyomásgyakorló eszközökkel is érvényesítik. Az üzemi tanácsoknak ilyen lehetősége nincs. Az üzemi tanácsok a megkötött megállapodások végrehajtásának ellenőrzésében, illetve a szociálpolitika alakításában kapnak nagy szerepet. Ezen túl van egy terület, ahol az üzemi tanácsok a szakszervezeteknél erősebb jogosítványokkal rendelkeznek, méghozzá a vállalat átszervezésében. Az átalakulóban lévő MÁV-nál ez a kérdéskör az elmúlt években és a jövőben is éles konfliktusokat vet fel, amelyek feloldásában van komoly szerepe a KÜT-nek. Az átszervezések kérdéskörében a Központi Üzemi Tanács véleménye a vállalat vezetésén túl a tulajdonosi jogokat gyakorló minisztériumba is eljutnak. Adott esetben a közlekedési hírközlési és vízügyi minisztert is érdekelte a véleményünk, mint például legutóbb a regionális profitcentrumok szervezése esetében. Véleményünkben kifejtettük, hogy pillanatnyilag kiforratlan szervezeti keretekről van szó, ahol a munkaügyi kapcsolatok sem rendezettek véglegesen, így a rendelkezésre álló tapasztalatok még nem elegendők, hogy kiterjesszék a MÁV-nál ezt a szervezeti formát.

— Bizonyára további példákat is lehetne sorolni arra, hogy a KÜT a munkáltatói javaslattal szemben konkrétan tudta érvényesíteni a munkavállalói érdekeket.

— Igen. Időrendi sorrendben talán a záhonyi átrakó körzet átalakítását említeném először. A vállalatvezetés elképzelésével szemben a KÜT-nek eltérő és határozott véleménye volt, amelyet helyben a munkavállalókkal egyeztetett. Munkásfórumokat szerveztünk, folyamatosan tájékoztattuk az érintetteket. Többfordulós tárgyalássorozat után alakult ki a jelenlegi helyzet.

— A példa a „véleményezési jogkört" mutatta be. Az üzemi tanácsoknak viszont „együttdöntési jogot" is biztosít a törvény.

— A jóléti- és szociális célú eszközök felhasználása, illetve az ilyen jellegű ingatlanok hasznosításának kérdésében a vállalat vezetésének az üzemi tanács együttdöntését kell megszereznie. Ennek keretében érdekesen kapcsolódik a szakszervezetek és az üzemi tanácsok munkája. Az elmúlt időszakban lefolytatott hatásköri viták alapján a kollektív szerződésben rögzítik a szociális célú pénzeszközök nagyságát, ez a szakszervezetek dolga, a felosztás pedig egyértelműen az üzemi tanácsok feladata. Ebbe a körbe tartoznak a lakáscélú támogatások, a vállalati segélyek, a szociális célú bérlakások és a vállalati üdültetés. Legutóbb például a KÜT a balatonkenesei gyermeküdülő területének hasznosítása során tett olyan alternatív javaslatokat, amelyek ugyan a munkáltató elképzelésétől eltértek, de végül sikerült érvényesítenünk. Mint mindig, itt is a munkavállalói érdekeket tartottuk szem előtt.

— A MÁV Rt.-nél folyamatosan új szakigazgatóságok alakulnak. A Központi Üzemi Tanács tudja érvényesíteni jogosítványait?

— A megalakult szakigazgatóságok között a szociális és jóléti célú pénzeszközöket létszámarányosan osztja fel a Központi Üzemi Tanács, de a végrehajtás során a Területi Szociális és Jóléti Bizottságok hozzák meg a végleges döntéseket. Nagyon kényesen vigyázunk arra, hogy mind szakmai, mind területi elvek érvényesülhessenek a szociális ellátások felosztásában. A jövőben a területi humánpolitikai osztályok szolgáltatást nyújtanak mind a pályavasút, mind a kereskedő vasút felé. Rajtuk és a velük partner területi szociális bizottságok együttes döntésén múlik a jóléti célú vállalati eszközök felhasználása. A szakigazgatóságok megjelenésével új gondot fog jelenteni az egyes szervezeti egységek létszámarányainak nagy különbsége. A későbbiek során igyekszünk átkonvertálhatóvá tenni a felosztott pénzeket azokra a területekre, ahol hiány lép fel, onnan, ahol esetleg megmaradnak a források.

— Az aktív dolgozókon túl a nyugdíjas kollégáikról is igyekszik gondoskodni a vállalat.

— A szociális segélyek és az üdültetés tekintetében kerül ez kifejezésre. Minden alkalommal elkülönítjük például a nyugdíjasok segélyezési keretét.

— A MÁV szociálpolitikájának évek óta az egyik központi témája a vasútegészségügy átalakítása.

— A KÜT is napirendre tűzte a kérdést. Tájékoztatások alapján úgy tűnik, nincs kialakult, végleges helyzet a vasútegészségügy kérdésében. A legfrissebb fejlemény szerint Szabó Tivadar személyügyi igazgató kapta feladatul, hogy a MÁV részéről konkrét javaslatot állítson össze. A Központi Üzemi Tanács az eddig rendelkezésére álló információk alapján abban érdekelt, hogy a vasútegészségügy elsősorban a vasutasokat szolgálja. Érdekünk továbbá, hogy átalakulás után is elengedhetetlenül tetten érhető legyen a foglalkoztatás-egészségügy és a központi intézményekben magas színvonalú gyógyítás follyon. Ehhez meg kell keresni azokat a módozatokat, elsősorban finanszírozási megoldásokat, amelyek biztosítják a vasutasok egészségügyi ellátását.

— Befejezésül, milyen kapcsolatot tart a KÜT a helyi üzemi tanácsokkal?

— A törvény értelmében nincs alá, vagy fölérendeltségi viszony a helyi és a központi üzemi tanácsok között. Ugyanakkor mindennapos gyakorlat alakult ki közöttünk. Rendszeres oktatásokkal és tanácsadással igyekszünk segíteni a helyi üzemi és közalkalmazotti tanácsokat. De már arra is volt példa, hogy helyi jelzés alapján az egész vállalatra érvényes állásfoglalást hoztunk. Természetesen, nem kívánjuk egyetlen esetben sem a hatáskörünket túllépni. Nyitottak vagyunk és szívesen segítünk.

KSz.

MÁV RT. INFORMATIKAI SZAKIGAZGATÓSÁG

„A számítógép a vasút mindennapjainak részévé vált...”

MÁV INFORMATIKA

A Magyar Államvasutak Rt. vezérigazgatójának döntése alapján tavaly július elsején megalakult a vasúttársaság informatikai szervezete. Az Informatikai Szakigazgatóság a MÁV Rt. országos informatikai szolgáltató és egyben irányító szervezete is. Feladatai közé tartozik az informatika fejlesztése és alkalmazásával összefüggő szinte minden tevékenység. A számítógépek ma már nem csak a beavatottaknál, hanem nagyon sok vasúti szolgálati helyen megtatálhatók. A Szállítás-irányítási Információs Rendszernek (SZIR) köszönhetően az üzemvitel, a kereskedelem, a vontatás és számos más szolgálati hely dolgozói közvetlen kapcsolatba kerültek a számítógépekkel, és ezen keresztül — talán maguk sem vették észre — egy informatikai rendszer aktív részeseivé váltak. Természetesen, mint minden új eszköz esetébe,n e rendszerrel és hálózattal is vannak kisebb-nagyobb gondok. Kétségtelen azonban, hogy mára az információk kezelésének új korszaka a MÁV-nál is beköszöntött. A Magyar Vasutasnak a MÁV Informatika felajánlotta bemutatkozását, s mi örömmel elfogadtuk a szíves invitációt. Lehetőségünk nyílt arra, hogy olyan részletkérdéseket is megismerjünk, amely talán az új technikát alkalmazók körében is érdekes lehet.

A vezető szemével

Dombai Ferenc sajátos szakmai pályafutását épp úgy köszönheti annak a korszaknak, mint amiben élünk, de előbbre jutásáért legalább ennyit tett önmaga is. Az egyik budapesti fűtőházban reszortosként kezdte. Hamarosan felfigyeltek a megbízható, az újra fogékony fiatal mérnökre. A Budapesti Igazgatóság Gépészeti Osztályán kapott először számítógépekkel megoldandó feladatokat. Miután elvégezte a Műszaki Egyetem informatikai szakát előbb az igazgatóságon, majd pedig a vezérigazgatóságon töltött be vezető funkciókat. Az Informatikai Szakigazgatóság megalakulása óta ennek a szervezetnek az igazgatója.



— Nem nyomaszt különösebben és — remélhetőleg — nem is szállt a fejembe, hogy a MÁV egyik igazgatóságának vezetője lettem. Csak akkor érzem kicsit furcsán magam, ha mások érzékeltetik velem a beosztásomat. A külszolgálatnál hamar beszűkültek a lehetőségek. Mindig tudatosan kerestem a továbblépés útjait, annak ellenére, hogy én sem szeretem a nagy változásokat. Egyszerűen éltem a kínálkozó lehetőséggel, hiszen sem a mérnöki munka, sem a „megbecsülése” nem rejtett számomra hosszú távú kilátásokat.

— Egy új, teljesen új „üzletág” irányítójaként bizonyára sok részcélra kell koncentrálnod.

— Talán az emberi tényezőkön a legnehezebb változtatni. A korábbi beidegződések leküzdéséhez új motivációkon át vezet az út. A MÁV sok energiát és még több pénzt fektetett a számítástechnikai eszköztárába. Az új szervezeti forma csak új szemlélettel párosulva lehet sikeres. Nem elég az új célokat megfogalmazni, el kell jutni az emberekig. A feladattal való azonosulás az informatikában különösen fontos, hiszen egy rendszerszervezőnek és egy programozónak ahhoz, hogy meg tudja oldani az előtte lévő problémákat, mindent ki kell adnia magából. A másik komoly erőpróba — a célok megfogalmazásán túl — a hozzájuk tartozó eszközök megteremtése. Annak ellenére nehéz a helyzetünk, hogy a MÁV-on belül már most is irritálóak bérigényeink.

— A vasutasok többségének elfogadható bérfejlesztést jelent a december 29-i megállapodás. Az informatikán belül milyen a hatása?

— Az informatikai piacon nagyon kemény ellenfelek között kell megélnünk. Nekünk nem csak a megrendelésekért kell megküzdenünk. Sajnos, „kiképző” intézmény vagyunk. Az egyetemről kikerülő fiatalokat viszonylag jó kezdő fizetéssel tudjuk felvenni. Két három év alatt megszerzik a gyakorlatot, majd pedig a legjobb szakembereinket háromszoros fizetéssel elcsábítja egy hasonló profilú cég. A bérfejlesztés mértéke nálunk — a magasabb beállási szintek miatt — gyakorlatilag átlagosan tizennégy százalékot tesz ki, szemben a MÁV tizenkilenc és fél százalékával. Így nagyon nehéz megtartani itt a jó szakembereket. A SZIR kifejlesztésén például tizenhárom nemzet informatikai szakemberei dolgoztak és számos magyar informatikai vállalkozás is. Kíváncsiságból megnéztük a legjobb szakemberek béraranyait. Amíg a saját embereink bruttó bére naponta 3000 forint volt, addig a magyar vállalkozásban foglalkoztatotté 30 000, a külföldi pedig napi százötvenezer forintba került a cégnek.

— A szakigazgatóságok önállóan gazdálkodnak. Segítené-e a még nagyobb önállóság a felsorolt ellentmondások feloldását?

— A MÁV Informatika január elsejétől a MÁV Rt.-n belül profitcentrumként működik. Elég nagy az önállóságunk, de kemények a feltételek is, hiszen elfogadható áron kell tudnunk jól szolgáltatni. Sajátos a helyzetünk, mert nem csak szolgáltatunk, hanem irányító feladatokat is el kell látnunk. Más üzletágakhoz hasonlóan felmerült az informatika gazdasági társaságba vitele is. Véleményem szerint is nagyon körültekintően — előzetes vizsgálatokkal alátámasztott — elemzésekkel kell megalapozni egy ilyen lépést.

— Egy új szervezet létrehozása alapvetően a munkavállalókat is érinti.

— A dolgozók érdekeivel szemben nem célszerű intézkedéseket hozni. Úgy érzem, hogy élvezem a szakszervezetek támogatását. Már az igazgatóság létrehozásának előkészítésébe is igyekeztünk bevonni az érdekképviseleteket. Elismeréssel szólhatok az informatikánál működő alapszervezetek munkájáról, mert konstruktívan képviselik a tagjaik érdekeit. Jó munkahelyi légkör kialakításával is igyekszünk a munka feltételeket javítani. Ehhez is sok ötletet kapunk a szakszervezetektől. A kollektív kapcsolatokon túl szeretném valamennyi munkatársamat személyesen megismerni.

— A MÁV-nál a számítógépek tömeges megjelenése összefügg a Szállítás-Irányítási Információs Rendszer — közismert nevén a SZIR — megjelenésével. Nagyon sok vasutas végezte el a tanfolyamot kisebb-nagyobb bosszúságok árán. Ám a rendszer beindulásakor hamar leállt.

— Először is szeretnék köszönetet mondani mindenkinek, akik a SZIR működtetésében részt vesznek. Külföldi szakemberek véleménye szerint is példás volt a vasutasok hozzáállása. Talán már többen tudják, a SZIR „leállását” a középső (B3/B4) fázisban, ami a kocsiadatokat felvételét és a vonatok kocsikkal történő mozgását és még sok üzleti folyamat elindítását jelentette volna, a központi számítógép „kiszolgáló/szerver” kapacitáshiánya okozta. A partnereink — az Andesen Consulting — miután belátta a meghibásodás okát, a napokban hozta meg a döntését egy többszörös kapacitású központi egység üzembe állításáról. Az újraindulásra előreláthatólag március végén kerül sor. Most dolgozunk egy teljesítményhangoló csoport felállításán, de a felhasználókat az üzembeállítás előtt, természetesen, szükség szerint „frissítő” oktatásban részesítjük. A rendszer egyébként nem állt le teljesen. A vonatok mozgását továbbra is nyilvántartjuk. Még sok erőpróba áll előttünk a befejező (B6-os kocsielosztási) fázis beüzemeléséig.

— Közismert: a mai fuvarpiacon a MÁV számára elengedhetetlenül fontos, hogy a szállítmányokról percre pontos információval rendelkezzen, de milyen előnyöket rejt a számítógép használata a vasutasoknak?

— Egyelőre csak nagyobb terhet ró rájuk, hiszen párhuzamosan kell ugyanazt a munkát papíron és gépen is követni. A rendszer fokozatos üzembeállításával azonban majd egyszerűsödik a munka. Kevesebb kimutatásra lesz szükség. A másik előny, hogy a számítógép következetességének köszönhetően szemléletformáló eszköz is, valamint ma a MÁV-nál ismeretlen üzleti fogalmakat, folyamatokat vezet be. Ez egy egységes technológia, amihez minden dolgozónak azonos módon kell kapcsolódnia. A fuvarpiacon a szolgáltatók egyik legfontosabb erénye a megbízhatóság. Ebben az informatika alkalmazása ma már nélkülözhetetlen.

— A SZIR-en kívül más szolgáltatásokat is kínál a MÁV-nak az igazgatóság.

— Szerencsére sok igényt fogalmaznak meg velünk szemben. Ezeket lehetőségeinkhez képest igyekszünk teljesíteni. Egyszerre több rendszer üzembe állításán dolgozunk. A napokban bíráljuk el a *gazdálkodás irányításra*, valamint a *menetjegyeladási, utastájékoztatási* és a *helyfoglalási* rendszerre kiírt pályázatokat. Kimunkálás alatt van egy *nemzetközi áruforgalom-előrejelző rendszer*, a HERMES bevezetése is. Tervezzük a meglévő *elektronikus levelezési rendszer* szabványosítását (X400) és újdonságként egy nemzetközi információs rendszerbe, az *Internetbe* is be szeretnénk kapcsolódni. Hadd említsem egyik legfrisebb vállalkozásunkat: újabban *számítógépeket is gyártunk* és nem csak a MÁV számára. Valóban hasznos szolgáltatásokat szeretnénk a MÁV Rt.-nek nyújtani. Reméljük hozzájárulunk ezzel a cég stabilitásához.

Az idegen szavak és kifejezések szótára szerint

Az informatika: hír az információk megszerzésével, rendezésével, tárolásával és feldolgozásával összefüggő ismeretek összessége.

A tisztségviselő oldaláról

Viczayné Doróczi Máriával, a VSZ MÁV Informatikai Szakigazgatóság központjában működő alapszervezetének titkárával a frissen felújított érdekképviseleti helyiségben beszélgettünk.

— A szakigazgatóság megalakulása milyen gondokkal járt?

— A MÁV Számítástechnikai Intézet és a hét Területi Számítástechnikai Központ összevonásával alakult meg a MÁV Informatikai Szakigazgatóság. Az átszervezés kollégáink közül sokat érintett. Próbáltunk lépést tartani a változásokkal, de a mai napig sem tudta követni a szervezetünk a munkáltató új felállását. Az igazgatóság vezetésének köszönhetően azonban ez nem okozott fennakadást a szakszervezeti jogosítványok gyakorlásában. Voltak és valószínűleg lesznek a jövőben is kisebb-nagyobb ellentéteink, de ezeket igyekszünk tárgyalóasztal mellett feloldani. A partnerkapcsolatra jellemző: fontos — a munkavállalókat érintő — kérdésekről a véleményünket mindig kikérik. Érdekvédelmi kérdésekben egyébként jelentős segítséget nyújt a VSZ Központi Intézmények és Hivatalok Intéző Bizottsága.



— Tudtommal, az igazgatósághoz tartozó egységeknél több VSZ alapszervezet is működik.

— Igen. Először az igazgatósághoz csatolt területi központokban meglévő alapszervezetek helyzete okozott némi fennakadást. A korábban megválasztott üzemi tanácsok együttműködése viszont jó példával szolgál, s mintegy „központi üzemi tanács”-ként működik egy minden egységet képviselő — delegálás útján létrehozott— testület. Szakszervezeti oldalról is ebhez hasonlóan működünk. A központi, a szegedi és a záhonyi szbtagokból létrehoztunk egy koordinációs bizottságot. A végleges megoldást egy informatikai tagozat létrehozásában látnánk.

— Az átszervezés lezárultával mi okozza továbbra is a legtöbb gondot, feszültséget?

— Az idei bérfejlesztés tagságunk többségét hátrányosan érinti. Az itt foglalkoztatottak tudása — más speciális vasúti szakmákkal ellentétben — külső vállalkozásoknál nem csak használható, hanem kifejezetten keresett is. A béreket ebhez a piachoz kellene igazítani és nem a vasúthoz, hiszen gyakran a legjobb szakembereinket csábítják el. A bértárgyalások kezdetén benyújtottuk bértarifa-módosító indítványainkat, de azokat, sajnos, még szakszervezeten belül is rossz néven vették. Pedig a jó szakemberek megtartása minden vasutas érdeke lenne...

— Az önállósulás folyamata újabb változásokat sejtet.

— A MÁV-tól való végleges szervezeti elszakadás talán a béreket pozitívan érintené, de valószínűleg újabb foglalkoztatási gondokat vetne fel. Bízom benne, hogy ha az igazgatóság gazdasági társaságba vitele felmerül, ismét figyelembe veszik a szakszervezetek és az üzemi tanácsok javaslatait. Mint korábban, ezután is minden igyekezetünkkel azon leszünk: az átmenet zökkenőmentesen menjen végbe. Reméljük, sikerül beláttatnunk, hogy nem csak gazdasági és pénzügyi elvárásokat, hanem a munkavállalók érdekeit is figyelembe kell venni a döntések meghozatalakor.

— Mennyire támogatják az itt dolgozók a szakszervezeti tisztségviselőket?

— Az igazgatóság hatszázkilencven munkatársából közel négyszázan szakszervezeti tagok. Sajnos az újonnan belépő, főleg diplomás fiatalokat nehéz azonban meggyőzni a belépésről. Hisznek az egyéni teljesítő képességükben és úgy gondolják: érdekeiket egyedül is érvényesíteni tudják. Pedig ők is élvezik a szakszervezet által elért eredményeket. Az összefogás számos esetben segítséget jelentene a számukra is.

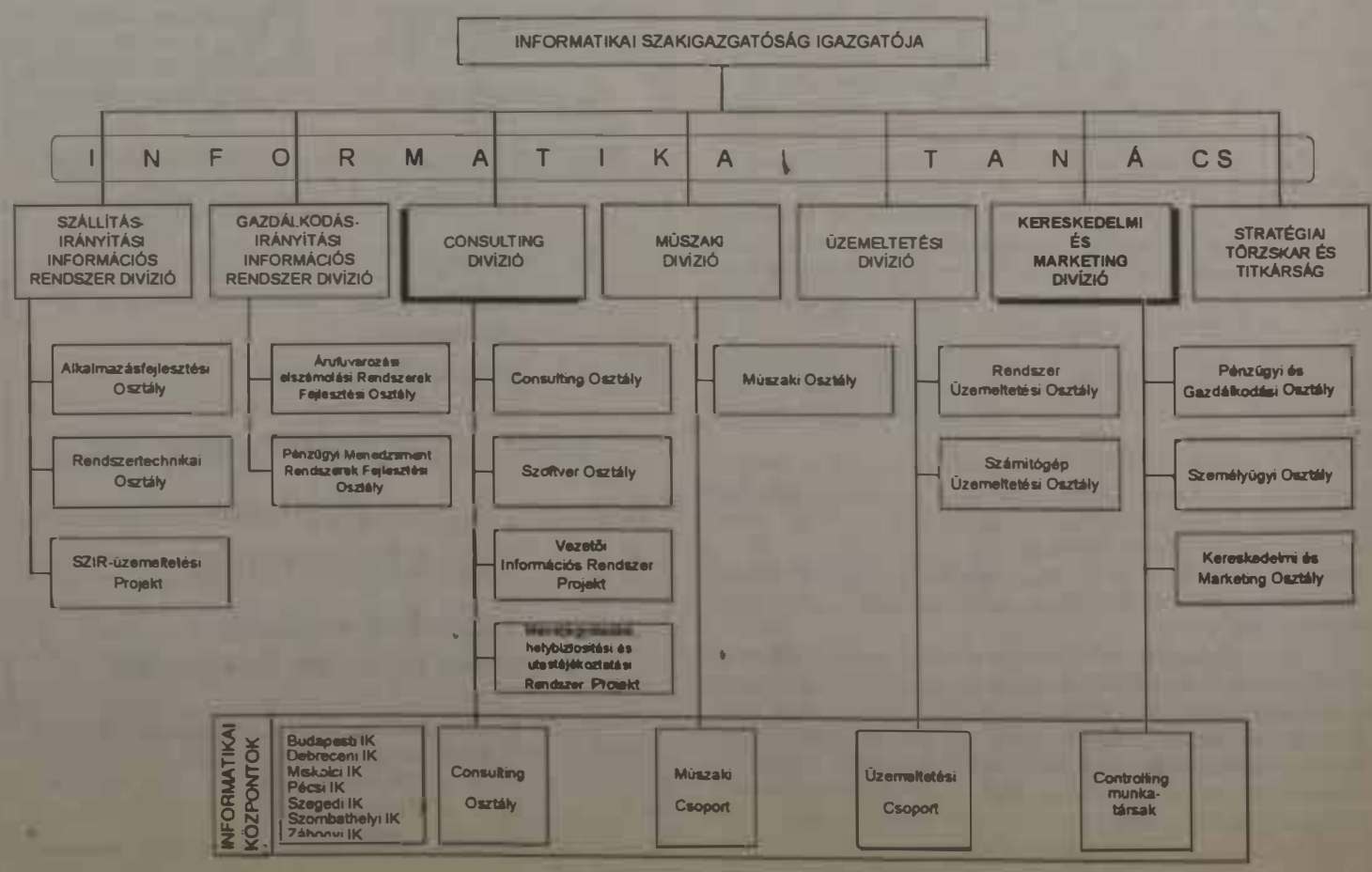
— A Magyar Vasutas szerkesztőségének figyelmét éppen Ön hívta fel a MÁV Informatika bemutatására. Mi volt ezzel a célja?

— Szervezési csoportvezetőként dolgozom a cégnél. Nem csak a tisztségem, hanem a munkám során gyakran tapasztalom, hogy nem valamilyen rosszindulatból ítélik meg tévesen a vasutas kollégák a szakigazgatóságunkat és az ott dolgozók helyzetét, hanem legtöbbször csak ismeretek hiánya miatt nem alakulhatott ki rólunk reális kép. Azt szeretném, hogy mindazok, akik a MÁV-nál bárhol számítógépekkel dolgoznak, minél jobban megismerjenek bennünket és a munkánkat. Az informatika alkalmazása során minden eddiginél jobban együtt kell dolgoznunk és ez csak akkor sikerülhet, ha közös nyelvet beszélünk.

— Mondana egy példát?

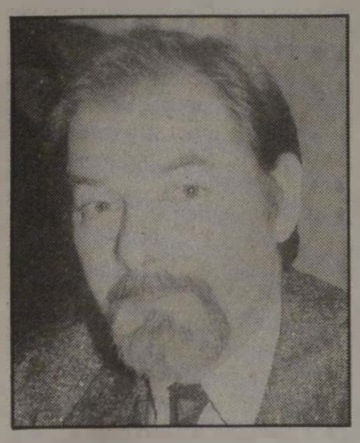
— Nagyon sok pesszimista vélemény érkezik el hozzánk a SZIR leállása miatt. Olyan ez, mint amikor egy vonat megáll a nyílt vonalon. Az indulatokat ilyenkor legtöbbször nem a kényszerű várakozás elviselése szokta felkorbácsolni, hanem az, hogy az utasokat nem tájékoztatják. Az emberek, természetesen, tudni szeretnék, hogy mi miért történik velük. Egy másik tipikus példa: a SZIR pillanatnyilag nem tudja kezelni a konténereket és a fuvarleveleket sem teljesen. Talán nem kritikaként hangozna el ez a felvetés, ha tudnák, hogy az ilyen részletek kidolgozására a rendszer fejlesztésének egy következő fázisában kerül sor, ha a pénz is meglesz rá. Az itt dolgozók komoly kihívásnak igyekeznek megfelelni. Minden adottságuk meg van erre, de a sikerhez nem csak időre, hanem némi megértésre is szükségünk van.

— Reméljük lapunk hozzájárulhatott ehhez.



AZ MSZOSZ ALELNÖKEI

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének legutóbbi, májusi, kongresszusán elfogadott határozatok szellemében a Szövetségi Tanács három alelnöki tisztség felállításáról döntött az ősz folyamán. Az MSZOSZ január 25-i ülésének döntése értelmében a korábban már megválasztott Vágó János a társadalombiztosítási, Wittich Tamás az érdekvédelmi és Rabi Ferenc a szervezetpolitikai feladatokat felügyeli.



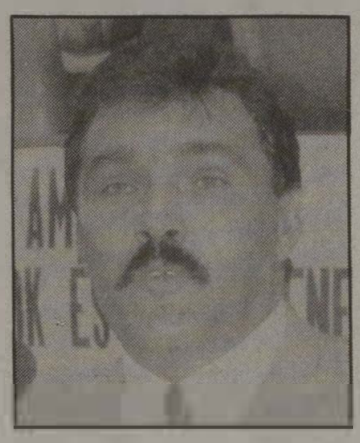
Wittich Tamás

1948-ban született Budapesten. Közgazdász. A Marx Károly Közgazdasági Tudományegyetem lparszak vállalati gazdaságszervező szakágazatán 1975-ben diplomázott.

A Papíripari Vállalatnál, valamint a Könnyűipari és Szervezési Intézetben dolgozott, majd 1978-tól a Ruházati Dolgozók Szakszervezetében dolgozik. 1985-ben e szakszervezet közgazdasági titkárává, 1994-ben pedig főtitkárá választották.

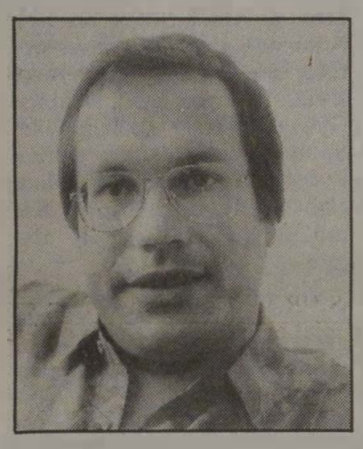
Három éve vezeti az MSZOSZ bér- és munkaügyi kollégiumát, s ellátja az Érdekegyeztető Tanács bér- és munkaügyi bizottsága munkavállalói oldalának ügyvivői feladatát. Szakmai publikációi bér- és munkaügyi témákhoz, a középszintű kollektívszerződés-kötéshez és a minimálbérek szerepéhez kötődik. Nem tagja politikai pártnak.

Rabi Ferenc



1955-ben született Sajóecsegen, Borsod-Abaúj-Zemplén megyében. Népművelő-könyvtár szakos diplomája van. Sajószentpéteren a Bányászszakszervezet által működtetett Petőfi Művelődési Házban kezdett dolgozni, majd azt követően a Borsodi Szénbányák Vállalat Szakszervezeti Bizottságán. 1988-tól dolgozik a Bányászipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetségében Budapesten, 1993-tól annak alelnökeként.

Folyamatosan részt vett az MSZOSZ alapszabályának, szervezeti struktúrájának kialakításán dolgozó munkabizottságokban, szakszervezeti művelődési intézmények tevékenységének koordinálásában. Több művelődési célokat szolgáló szakszervezeti alapítvány, egyesület megalapítását kezdeményezte. Politikai pártnak nem tagja.



Dr. Vágó János

1957-ben született Budapesten. Felsőfokú végzettséget a budapesti ELTE Állam és Jogtudományi Karán szerzett. 1977-től a Monimpex Külkereskedelmi Vállalatnál dolgozik. 1986. október 1-jétől a KPVDSZ külkereskedelmi titkárság vezetője.

1989. december 3-tól a KPVDSZ-jogutód Kereskedelmi Szakszervezetek Szövetsége főtitkára, valamint ezzel egy idejűleg, s ennek egyik tagszakszervezetének, a Külkereskedelmi Dolgozók Szakmai Szakszervezete titkára is. Az egyesülő kereskedelmi szakszervezetek 1993. áprilisi kongresszusán megválasztották a Kereskedelmi Alkalmazottak Szakszervezete általános elnökének. 1993. december 1-jétől az MSZOSZ alelnöke. A szövetségi tanács 1996. január 25-ei ülésén a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat megüresedett elnöki tisztségére jelölte.

TÜV CERT

TANÚSÍTVÁNY

DAR

A TÜV-Zertifizierungsgemeinschaft e.V.
ezúton igazolja, hogy a

MÁV Vasjármű
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely
Magyarország

a/az

Gépészeti alkatrészek, acél és alumíniumszerkezetek gyártása, vasúti járművek, hajtóművek, dízelmotorok javítása és korszerűsítése

érvényességi területen minőségbiztosítási rendszert vezetett be és alkalmaz.

Egy audit során, melynek jelentés száma: **5683**
bizonyítást nyert, hogy a rendszer megfelel a

DIN ISO 9002/ EN 29002
szabvány követelményeinek.

A tanúsítvány érvényes
1998. szeptember -ig
A tanúsítvány jegyzékszáma:
75.100.5683

Bonn, 1995.11.13.
TUV CERT elnökség

TÜV Rheinland EUROQUA

Budapest, 1995.11.13.
TUV Rheinland EUROQUA Kft.
TÜV CERT tanúsítóhelye

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

Január 23-ai döntések

A debreceni járműjavító volt óvodájának eladásáról

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) legutóbbi ülésén az együtt döntési jogkörbe tartozó Debrecen Járműjavító Üzem volt óvodájának épületének eladásáról szóló előterjesztéssel foglalkozott.Miután meghallgatta a debreceni járműjavító üzemi tanácsa elnökének a véleményét, a KÜT egyhangúlag úgy döntött, hogy *nem ért egyet a létesítmény eladásával*. Ugyanakkor felkéri a munkáltatót, hogy vizsgálja meg az eddigi bérleti szerződés felbontásának lehetőségét és az épületet további hasznosításra adja át „A vasút a gyermekekért" Alapítvány kezelésébe.

Vélemény a humánstratégiai tervezetről

A KÜT megtárgyalta — a véleményezési jogkörbe tartozó — *humánstratégiai tervezetet*, valamint az 1996. évi *oktatási- és képzési tervet*.

A testület üdvözli az 1996-1998-ra vonatkozó humánstratégiai elképzeléseket, mert *több konkrétumot* tartalmaz, mint az 1995-ös elképzelés. Figyelembe veszi az 1995 decemberében kötött megállapodásokat, a bér és a foglalkoztatási kérdéseket hároméves időtartamra. A tervezet szerint a MÁV munkavállalói körében 4,2 százalék az állami *felsőfokú végzettséggel* rendelkezők aránya, amelyet az időszak végére *növelni kell*. Ezen belül is kívánatos a *közgazdász-pénzügyi szakemberek* képzésének elősegítése. Fontos követelmény lesz az időszak végére a *nyugati nyelvek* elsajátítása és a *számítógépes ismeretek* a kor színvonalára emelése.

A szociális jóléti kérdésben a tervezet nem nagy átfogó programokat, hanem kisebb *konkrét projekteket* tartalmaz a tervektől a megvalósításig.

Az Oktatási Szakigazgatóság felállítása után a KÜT újra napirendre tűzi az 1996-os oktatási - képzési tervet.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

NORVÉGIAI TAPASZTALATOK (NEGYEDIK, BEFEJEZŐ RÉSZ)

Képzés és tájékoztatás

Azokban az országokban, ahol az elmúlt évtizedekben töretlenül fejlődhetett a demokrácia és a szakszervezeti mozgalom, érdeklődéssel és segítő szándékkal figyelik a közép-kelet európai országok érdekegyeztetési eredményeit. E segítőszándék megnyilvánulásaként a Norvég Szakszervezeti Szövetség tanulmányútra hívta meg a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségéhez tartozó tagszervezetek tizenkét munkatársát. A november végi egyhetes kinttartózkodásunk alatt szerzett tapasztalatok témáit (a háromoldalú érdekegyeztetés, a felnőttoktatás, a kollektívszerződéskötés) a Magyar Vasutas legutóbbi lapszámaiban megírtam. Most a hazai gyakorlattól szemléletében és a pénzügyi feltételeiben rendkívül eltérő példákat szeretnék bemutatni, amelyek hosszabb távon nálunk is példaértékűek lehetnek.



Szakszervezeti képzéssel a munkanélküliség ellen

Norvégiában a papír és nyomdaiparnak nagy hagyományai vannak. A Nyomdász Szakszervezet százharminc éves múltjával az egyik legrégibb munkásegyesület. A számítástechnika robbanásszerű elterjedése és a nemzetközi piacok kitárulkozása azonban a norvég nyomdákat is új kihívások elé állította. Erre utal az a tény is, hogy az elmúlt öt évben öt nagy nyomdaipari vállalkozás ment csődbe, ami a *munkahelyek tömeges megszűnését* vonta maga után. Ez a helyzet, természetesen, a *szakszervezeteket is új helyzet elé állította*. Az elbocsátott szakemberek többsége nem tudott újra elhelyezkedni. Az általánosan jó gazdasági helyzet ellenére sem tudták a nyomdászok foglalkoztatottságát javítani. A kényszerhelyzetben hamar felismerték, hogy a munkanélkülieknek *egyedüli esélyt az átképzés nyújthat*, hiszen az új technológiát működtetni képes felkészült *szakemberekre továbbra is szükség van*. A szakszervezetek kezdeményezésére a munkaadókkal együtt létrehoztak egy továbbképző központot. Itt viszont túlzottan elméleti oktatás folyt, ezért ez nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

Az addigra felhalmozódott tapasztalatok alapján a *Nyomdász Szakszervezet egy önálló iskolát hozott létre*. Az új intézmény vezetőjéül egy munkanélkülit kértek fel. A tanulás technikai feltételeit, hogy biztosítani tudják (például számítógépeket kellett venniük), *a szakszervezet eladta Oslo központjában lévő székházát* és egy nagyobb épületet vásárolt a külterületen. 1991-ben még csak egy tanár tartotta a tanfolyamokat. Az iskolának hamar jó híre kelt, hiszen az itt végzettek kivétel nélkül *el tudtak helyezkedni*. Azóta szinte özönlenek a jelentkezők. Kapacitásgondokkal küzdenek, mert a kilenchetes kurzusokon egyszerre csak tizennégy szakembert tudnak továbbképezni. Az évek során eljutottak odáig, hogy *ma már nem csak munkanélkülieket oktatnak*. Az állami átképző központok tanfolyamain a lemorzsolódás eléri a hetven százalékot. A nyomdász szakszervezet tanfolyamát ez idáig minden beiskolázott hallgató elvégezte. Időközben fejlődött maga az iskola is. Ebben a szakszervezeti továbbképző központban négy tanárt és egy adminisztrátort foglalkoztatnak. Ez azért érdekes, mert a nyomdász szakszervezeti központnak összesen négy főállású munkatársa van.

Az iskola működésének feltételeit *eleinte kizárólag a szakszervezet finanszírozta*. A hallgatók *csak egy jelképes összeggel* járultak hozzá a képzés költségeihez. Az átképzést szakszervezeti szolgáltatásként nyújtják (mert Norvégiában a munkanélkülivé vált nyomdászok többsége továbbra is szakszervezeti tag marad!).

A munkaadók felismerték, hogy a norvég nyomdaipar akkor tud a nemzetközi piacon fennmaradni, ha lépést tartanak a kor technikai színvonalának emelkedésével, amelyet csak naprakész ismeretekkel rendelkező szakemberek tudnak biztosítani. Nemrégiben létrehoztak egy alapítványt, amelyen keresztül az iskola működtetésébe nem csak a nyomdaipari vállalatok, hanem az állam is be tud kapcsolódni. Az együttműködés eredményeként minden kurzusra néhány dolgozót a vállalatok iskoláznak be. A támogatás mértékéről pedig minden évben kollektív szerződés keretében állapodnak meg. A nyomdász szakszervezet iskolájában végzetteket a *legjobb szakemberek* közötti tartják számon. A legtöbb vállalat ezért *a szakszervezet által ajánlott munkavállalókat sokkal szívesebben foglalkoztatja*.

Szakszervezet, sajtó, hatalom

Norvégiában — akárcsak nálunk — a szakszervezeti tagok és tisztségviselők tájékoztatására az írásos formákat alkalmazzák legszívesebben. A Norvég Szakszervezeti Szövetség (LO) információs osztályának vezetőjétől megtudhattuk: Norvégiában harminchét munkásmozgalmi újság jelenik meg rendszeresen. A szövetség lapját az *LO Aktuell*-t kéthetente ötvenezer példányban eljuttatják minden tisztségviselő lakására. A szakszervezeti újságokat készítő szerkesztőségnek ötvennégy főállású munkatársa van. Annak ellenére, hogy a szakszervezeti lapokat (központit és a szakmaiakat egyaránt) tagdíjból tartják fenn, a lapokat a szabad szellemiség jellemzi. Az újságban megjelenő cikkeket az újságírók szabadon formálják, így gyakran illetik bírálattal is a szakszervezeteket. Mindez tudatos szakszervezet-politika eredménye, hiszen a lap iránti érdeklődést kizárólag ez a szabad szellemiség képes felébreszteni.

A szakszervezet — a saját kiadású orgánumokon kívül az országos sajtóban és a nagy elektronikus hírközlő rendszerekben is nap mint nap jelen van. Még az északi országokban is kivételezett helyzetben van az LO. A naponta megjelenő százharmincöt napilapból húszban többségi tulajdonuk van. Ezentúl 25 helyi rádióállomás teljes, és egy országos televíziós csatorna tulajdonának húsz százalékát tudhatják magukénak. A norvég szakszervezetek egész Európában egyedülálló információs arzenáljában még a hivatalos Távirati Iroda résztulajdona is szerepel.

Miért költenek ilyen sokat a tájékoztatásra? Megfogalmazásuk szerint: folyamatos a küzdelem a megtermelt javak felosztásáról a tőke és munka oldalán állók között. A „tőke" nagyon sokat költ agitációra, ezért lépést kell tartani vele. A szakszervezeti tájékoztatás a legfontosabb eseményekről gyorsan, hitelesen és lehetőleg háttér-információkkal együtt igyekszik eljuttatni a tagokhoz a szervezet véleményét. A legmegfelelőbb módszerek feltárásához kutatási módszereket alkalmaznak. A szakszervezeti sajtóban megjelenő témákat is ennek megfelelően állítják össze. Napjainkban a foglalkoztatásra, az egyenjogúságra és a környezetvédelemre koncentrálnak. A sajtó kiemelt szerepet játszik a szervezetépítésben is, hiszen Norvégiában a szervezettség fenntartásához évente ötvenezer új tagot kell beszervezni, elsősorban a fiatalok köréből.

ksz.

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

AZ EGYENSÚLY HIÁNYA

Soros koncepciót vált

Soros György — a Népszabadságban megjelent — nagy feltűnést keltő interjújában a világ megbillent egyensúlyáról beszélt. Bejelentette, hogy nem hisz a piac mindenhatóságában, fontosnak tartja viszont a társadalom tagjainak együttműködését. A legsikeresebb amerikai befektető úgy látja, hogy a szovjet rendszer összeomlásával együtt a nyugati egység és a világ kapcsolatrendszere is szétzilálódott. A hidegháború idején az egymással szemben álló szuperhatalom minden válságra és konfliktusra a két tábor ellentétének megfelelően reagált.

Ez az egyensúly megbomlott, nincs helyette más, és sokan még e problémát sem fogják fel. Az a tévhit él — állítja a magyar származású milliárdos —, hogy nem kell a társadalmi-gazdasági rendszerrel foglalkozni, mert az kialakul magától. (Valóban találkozhatunk ilyen nézetekkel, hiszen nemrég egy politikai fórumon magam is hallottam Szabó Miklós történésztől, az SZDSZ prominens képviselőjétől, hogy építeni csak a szocializmust lehetett. A kapitalizmust nem lehet építeni, a kapitalizmus lesz. Magától. Politikai irányítással.)

Soros Györggyel együtt mi is érzékeljük az egyensúly megbomlását, átéljük a drasztikus változásokat, a halmozott bizonytalanságot, megszenvedjük a negatív következményeket. A magyar nép többsége — elsősorban a rendszerváltás vesztesei a munkavállalók, a nyugdíjasok, a munkanélküliek, a nagycsaládosok — nem tartoznak azok közé, akik „a problémát fel sem fogják". Igenis felfogjuk, mi több, a zsebünkön, a bőrünkön érezzük, a folyamatos elszegényedésben, az egzisztenciális bizonytalanságban éljük meg. A Bokros-csomag megszorító intézkedéseinek indoklásaként mást sem hallunk — naponta többször is —, mint a pénzügyi egyensúly hiányát. Arról is van már némi tapasztalatunk, hogy mi az antiszociális piacgazdaság, hogyan lesz „magától" kapitalizmus.

És nem is csak pénzügyi egyensúlyhiányról van szó, hanem társadalmi csoportok, rétegek, közösségek széteséséről, leépüléséről, személyes életünk belső egyensúlyának megbillenéséről, hiányáról is. Tudati zavarodottságról. Az értékrend válságáról. Az emberi kapcsolatok meglazulásáról. Távlatvesztésről. Beszélnünk kell erről, noha jobb lenne több szeretetről, tapintatról, türelemről, szolidaritásról beszámolnunk egymásnak hosszú téli estéken. Jó lenne több bizalmat, megértést, emberséget érezni, nagyobb biztonságot élvezni, többet tudni a jövőről; merre tartunk, lesz-e értelme az áldozatvállalásnak, mire számíthatnak gyermekeink, unokáink?

Mit mond erről Soros György (akinek mellesleg az az egyik legnagyobb gondja, hogy még életében elkölthesse, amit megkeresett)? Azt mondja az elhíresült üzletember és közszereplő, hogy éppen ezen gondolkodik. Most még gondolatcsírákról, forgácsokról nyilatkozhat. Eszerint változtat azon, hogy csak nyitott és zárt társadalmakat különböztessen meg. — Egy társadalomnak a létezéséhez kell valami kohézió — hangsúlyozza. — Szüksége van valamire, ami összetartja. Ehhez az önérdek és a verseny nem elég. Az egyéni érdek és a verseny ma túlhangsúlyozott, ezzel szemben a kooperáció, az együttműködés elhanyagolt. Hiányzik az egyensúly. Nem gondolom — mondja —, hogy a szocializmus és kapitalizmus között van egy harmadik út. Azt vallom, hogy a társadalmi egyensúlyt célként kell kitűzni. A piacnak, ami nélkülözhetetlen, határokat és szabályokat kell állítani, ugyanis vannak dolgok, amiket nem piaci, hanem politikai úton kell megoldani.

Bizony, hogy vannak ilyen dolgok — bólinthatunk rá. És azzal is egyetértünk, hogy a piacnak határokat és szabályokat kell állítani. Nagy jelentőségűnek tarthatjuk a dúsgazdag, gondolkodó Soros György kritikai megjegyzéseit, koncepcióváltását. Elsősorban a helyzetfelismerésben és a problémák felvetésében. A kiforrott megoldások azonban még hiányoznak, ezért legfeljebb töprengésekről, tapogatózásokról beszélhetünk. Ez azonban nem lehet csupán egy ember feladata, ha mégoly befolyásos is. Ez közös leckénk.

Az igazi kérdésnek az látszik: milyen rendszer kerül az államszocializmus helyére? Mi a kelet-európai, a magyarországi átalakulás tartalma? Mert ami jött és itt van, az nem centrumkapitalizmus, hanem félperiferikus kapitalizmus. S ami jöhet, ami jönni látszik, az a multinacionalista kapitalizmus.

Kérdés, kell-e ez nekünk? Vagy másként fogalmazva, ez kell-e nekünk? Mert ha igen, akkor csinálni kell, ha meg nem, akkor alternatívára van szükség. Olyanra, amely élvezi a társadalom nagy többségének támogatását, amely megfelel az ország történelmi sajátosságainak, földrajzi, gazdasági adottságainak.

Kárpáti Sándor

Magyarországi Gyermekbarátok Mozgalma

A Magyarországi Gyermekbarátok Mozgalma 1992-ben szerveződött újjá. Elődszervezete, a Magyarországi Munkások Gyermekbarát Egyesülete 1917-től az 1948-as megszüntetéséig jelentős gyermekvédő, gyermekóvó érdekképviseleti feladatot látott el. Célja, hogy a társadalomban ösztönözze a gyermekbarát intézkedéseket, tevékenységeket, és maga is ebből kivegye a részét a gyermekek szabadidejének szervezésével, iskolai felzárkóztató programokkal, segélyezéssel, a demokratikus készségek kialakításával. Mára már 4 régióban 65 településen működik helyi gyermekbarát szervezet. Ebből három határon túl: Erdélyben, Kárpátalján, a Vajdaságban. A 12.600 regisztrált tagból 3.200 fő a felnőtt önkéntes segítő.

1993-ban felújította a hagyományosan jó kapcsolatokat Ausztria legnagyobb családi szervezetével, az Osztrák Gyermekbarátokkal, amelynek 1908 óta gazdag intézményhálózata alakult ki a gyermekek érdekében. A mozgalom 1928 után 1994-ben újra tagja lett a Szocialista Nevelési Internacionálé — Nemzetközi Sólyom Mozgalomnak. Közreműködik abban, hogy Magyarországon széles körű társadalmi bázis szerveződjék a gyermekek érdekeinek képviseletére. Az 1995 januárjában megalakult Országos Gyermek és Ifjúsági Érdekegyeztető Tanács (GYIÉT) támogatói oldalának tagja.

A Magyarországi Gyermekbarátok Mozgalma jelentős gyermekérdekű feladatokat lát el. Az Országos Foglalkoztatási Alap támogatásával *21 fő szociális segítőt* alkalmaz 1994 óta a helyi szervezetekben, széles körű szabadidős programokat szervez, a gyermekek demokratikus készségének fejlesztése érdekében települési felkészítőket tart. A 3. évadjában járó *Gyermekbarátok Népfőiskoláján* gyermekvezető szociális munkások képzését végzi. A gyermekek részére többféle pályázatot írt ki. Ezek közül legsikeresebb egy környezetvédelmi és egy közéleti (ha én lennék a miniszterelnök) volt. Az 1995-ben meghirdetett, a Dolgozók gyermekeiért mozgalom keretében több gyermek jutott el táborba az egyes szakszervezetek támogatásával. A szervezet elérte, hogy a miniszterelnök fogadja a szervezet gyermekképviselőit a gyermekek problémáinak elmondására. Majd kezdeményezte, hogy a magyar társadalom is emlékezzék meg az eddig Magyarországon nem ismert *Gyermekek Világnapjáról* szeptember 11-én. Ennek keretében az egyesület szervezésében az Országgyűlés elnöke fogadta a GYIÉT szervezeteinek gyermekképviselőit a Parlamentben, ahol a gyermekek javaslatot tettek a Parlamenti gyermekkarácsony megrendezésére. A társadalom gyermekérdekűségének növelése érdekében 1995. év végén 4. alkalommal adták át a gyermekek javaslatai alapján egy felnőttnek „Az év gyermekbarátja" díjat a Parlamenti gyermekkarácsony keretében. A mozgalom évente kétszer tudja megjelentetni az 1924-ben alapított *Gyermekbarát* című lapot.

Nonprofit szervezet

Az egyesület státusza *nonprofit társadalmi szervezet*. Tevékenységét az eddigi igen szerény költségvetési támogatásból, tagdíjakból, adományokból és pályázatokból tudja finanszírozni.

Annak ellenére, hogy a mozgalom mára már 65 településen nagyon sok önkéntessel dolgozik, nem alakult ki az ígéretes indulás után a tevékenység megfelelő finanszírozásának módja, a központi irányítást ellátó iroda stabil helyszíne, infrastruktúrája.

Az elszegényedésről

A rendszerváltást követően Magyarországon a legkiszolgáltatottabb helyzetbe a gyermekek kerültek. Az átalakulás lakossági terhei szinte kivétel nélkül érintették a gyermekeket. A legnagyobb mértékben a gyermekes családok egy főre jutó jövedelme csökkent mind a munkavállalókat megcélzó központi jövedelemelvonások, mind a *munkanélküliség* nagyarányú kiterjedése, mind pedig a gyermekek utáni állami juttatások reálértékvesztése következtében.

Napjainkra a gyermekvállalás az elszegényedéssel vált egyenértékűvé. A rendszerváltás a középrétegek számára az átlagos családok tömeges lesüllyedését jelentette a létminimum határára, a gyermekek pedig sorsuk egyre rosszabbra fordulásaként élték azt meg. Miközben a családjuk egyre nehezebben tudja anyagilag fenntartani magát, a megélhetésért a szülőknek egyre többet kell dolgozniuk — rosszabbodó feltételek között —, addig a saját jövőjük, lehetőségeik is beszűkülnek.

A családokban és a családokon kívül felnövő gyermekek részére széles körű támogatási rendszert kell kialakítani, melyben a segítő állami feladatok mellett az önkormányzatoknak, más helyi erőknek, a gyermekszervezeteknek, illetve a gyermekekért dolgozó alapítványoknak, egyesületeknek, karitatív szervezeteknek is jelentős feladatot szükséges vállalni.

Gyermekek világtalálkozója

Mindezen problémák kezelésének segítésére a Magyarországi Gyermekbarátok Mozgalma jogelőd szervezetének megalakulása 80. évfordulójára (1997. június 15-re) szeretné létrehozni a *Gyermekbarátok Házát* Budapesten. Az intézménnyel az a cél, hogy egyfelől koordinálja az országos, a budapesti, az adott kerületi gyermekbarát tevékenységet, másfelől pedig a szakmai programokkal, az épület adta lehetőségekkel, országos központként működve és mintát nyújtva közreműködjön a gyermekek napközbeni ellátásában, kulturális programokat szervezve, gyermek-jogsegélyszolgálatot biztosítva, a szülők számára továbbképzéseket tartva.

A Nemzetközi Sólyom Mozgalom — Szocialista Nevelési Internacionálé novemberi brüsszeli szervezet vezetői ülése döntése értelmében megkezdődtek a tárgyalások arról, hogy 1997-ben esetleg Magyarország, illetve a Gyermekbarát Mozgalom kapja meg az 5 ezer fős *gyermekek világtalálkozója* rendezési jogát. E program egyedülálló lenne Közép-Európában, s jó hatással lehet a gyermekekkel való törődés tudatosítására nem csak Magyarországon, hanem a térségben is.

A Gyermekbarátok Háza létrehozásának és működtetésének, valamint az 1997-es gyermekek világtalálkozója szervezésének előkészületei elkezdődtek. A sikeres megvalósítás érdekében széles körű adományszervezésbe kezdtünk a szervezet 65 helyi szervezete körében, többféle pályázatot nyújtottunk be, s közéleti személyiségek támogatását kértük. Mindezek megvalósításához az Ön segítségét is igényeljük.

Kuratórium

A mozgalom támogatására 1992-ben létrejött Gyermekbarátok Alapítványának több MSZOSZ-es kuratóriumi tagja is van (Sándor László, Bársony András, Ecsédi Károlyné, Kapuvári József, Mátraházi István, Mester Jánosné, Papp Pál, Pék Zsolt, Rózsa József, Schalkhammer Antal, Szőke Károly). A kuratórium további neves személyiségei: Kiss Péter, Beke Kata, Mécs Imre, Jánosi György, Király Zoltán, Oláh Sándor, Szöllősi Istvánné, Pokorni Zoltán. A mozgalom elnökségének tagja György Károly, az MSZOSZ osztályvezetője.

Tisztelettel kérjük a Magyar Vasutas olvasóit is, hogy támogassák a demokratikus hagyományú gyermek és családi szervezet törekvéseit.

Kompromisszum

Compromissum — latin kifejezés — kölcsönös engedményekkel járó megegyezés.

A fogalommal egyre többet találkozunk. Legyen szó politikai, gazdasági, érdekvédelmi, vagy bármely megállapodásról, kössék azt ketten, vagy többen. Lassan a háromezres alapszókészlet mindennapi részévé válik. „... *Kölcsönös engedményekkel járó...*" vagyis egyszeriben mindenki engedékeny lett? Nem, nem erről van szó, sokkal többről, a DEMOKRÁCIA működéséről. A demokrácia és a kompromisszum egymást feltételező fogalmak. Az „engedmény" általában azért jöhet létre, mert a felek — a tárgyalásban érintettek — egymás álláspontja iránt nyitottak. Nem erőpozícióból folyik a tárgyalás, hanem a probléma megoldási szándéka jellemzi az érintetteket. Nem gondolják azt, hogy nekik már semmi újat nem lehet mondani. Nem merev a magatartásuk és nem bebetonozott az álláspontjuk. Nem önhittek, nem hiszik, hogy a bölcsek köve az ő zsebükben van... Hajlandók és képesek saját indokaikat és érveiket a másik fél indokaival és érveivel ütköztetni. Az új információk birtokában képesek addigi álláspontjukat — ítéletüket — felülvizsgálni, hiszen az új ismeretek a döntési körülményeiket változtatják meg. Keserves egyeztetések során lassan-lassan előbukkan az a megállapodási pont, amely a feleknek még vállalható. Ameddig a megállapodást kötők alapvető érdekei nem sérülnek, valódi kompromisszumról beszélhetünk. Ami a „*még elfogadható*", az a kompromisszum. A kompromisszum pozitív fogalom. A felek kölcsönös toleranciájának és belátó képességének az eredménye. A *kölcsönösség* garantálja, hogy nincsenek se vesztesek, se győztesek. Megállapodás van, ami kiszámíthatóságot jelent. Döntési helyzetbe gyakorta kerülők esetében — demokratikus berendezkedésű társadalomban — a kompromisszumkészség a vezetőkkel szemben támasztott alapkövetelmény. E készség fejleszthető. A demokráciában a döntéseket a legilletékesebbek gyakorolják. Nincs fölösleges centralizmus, csak a szükséges. A döntéseknél az érintettek szerepe megnő. A társadalmi érdekütközések ezer és ezer pontján kell megállapodásra jutni. A kölcsönös engedményekkel lehet a társadalmi békét megőrizni. A merevség, az elutasítás, az önhittség a demokráciától mindig is idegen volt. A másik félre is tekintettel kell lenni, a kompromisszum útján történő megállapodás a demokratikus magatartás. A társadalom demokratizálódásával életünk mindennapi részévé lesz a kompromisszum. Éljük meg hát pozitív élményként azt, amit valóban kölcsönös engedmények útján értünk el!

Sajnos, ma még nem minden döntést jellemez a kompromisszum készsége, ezek esetében bizony sérülnek alapvető érdekeink.

Teljesülj be mielőbb DEMOKRÁCIA!

Varga Gyuláné

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- **RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon**
- **HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás**
- **DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban**
- **BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország**

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- **SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással**
- **SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában**

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

MUNKAVÉDELEM

SZAKSZERVEZETEK, ÜZEMI TANÁCSOK, MUNKAVÉDELMI KÉPVISELŐK

Miben segíthetik egymást?

A MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságához befutott jelzések, amelyeknek többsége a munkahelyi munkavédelmi képviselőktől származik, arra engednek következtetni, hogy a képviselők nem kapják meg a kellő segítséget a régebb óta működő partnerképviseletektől (szakszervezetek, üzemi tanácsok). Pedig erre az együttműködésre szükség lenne a munkavállalók munkaviszonyát érintő kérdésekben. Így eredményesebbé változhatna a Munka törvénykönyve és az 1993. évi XCIII. Munkavédelmi törvényben biztosított jogosítványok gyakorlása.

Miben segíthetik egymást a szakszervezetek, Üzemi Tanácsok és a munkavédelmi képviselők (bizottságok)? Célszerűnek látszik, hogy a három képviselet — miután eldöntötte együttműködése kereteit — ezekről alakítaná ki álláspontját, és ezeket megállapodásban rögzítené. A megállapodásban a felek elsősorban az *információcserére* vállaljanak kötelezettséget. Ezen belül: a birtokukba jutott olyan információkat, amelyek a *munkavállalók munkaviszonyát érintik,* megosztják egymással (titoktartás megtartása mellett). Fontos: a munkavállalók nagyobb számát érintő *tervbe vett intézkedésekről időben kölcsönösen tájékoztassák egymást.* A tájékoztatást, az információcserét nem feltétlenül szükséges írásba foglalni. (Lehet az szóban, egymás testületi ülésein is közölni.)

Mindhárom fél számára a *törvények széles körű felhatalmazást* biztosítanak az élet- és munkakörülmények alakításában. *Ellenőrzést végezhetnének* ezekről. Ezt a tevékenységüket is összehangolhatják oly módon, hogy megállapodnak: a munkáltatóval szemben, a törvények által biztosított eljárást nem kezdeményeznek anélkül, hogy erről egymást ne tájékoztatnák.

A munkavállalók javát, de ugyanúgy a *munkáltatók érdekeit is szolgálja az együttműködés* az egészséget nem veszélyeztető és a biztonságos munkavégzés kérdéseiben. Ide tartozik a *kollektívszerződés-kötés,* vagy annak módosítása. Indokolt a vélemények összehangolása a munkavállalók érdekeit érintő belső szabályzatok, utasítások kiadása előtt.

Hasonló módon járjanak el, ha a munkavállalók nagyobb csoportját (25 százalék, vagy 50 főt) érintő munkáltatói intézkedéseket hoznak, amely a munkakörülmények jelentős változásával jár.

Természetesen, a fentiek nem ölelik fel az együttműködési megállapodás teljes körét. Ezen túlmenően a helyi sajátosságok, körülmények még számos területen kínálnak megállapodási lehetőséget, amelyeket nem szabad kihagyni.

Az idő sürget. A munkavédelmi képviseleti rendszernek lassan már egy éve gördülékenyen kellene működni...

Pásku Jenő

NEVELŐOTTHONOK

A Magyar Államvasutak— a szegénység kényszere és a szolgálat ellátása teremtette igény alapján — már a múlt század végén létrehozta első gyermekintézményeit. Az évszázados múltra visszatekintő nevelőotthonok a történelem során mindig megbízható támaszt nyújtottak a vasutascsaládoknak. A MÁV Rt. a gyermekintézményeinek működtetésére létrehozta a „Vasút a gyermekekért" Alapítványt. A Magyar Vasutas sorozatot indít azzal a céllal, hogy megismertesse az alapítvány vasutas diákotthonait. Reméljük ezzel is hozzájárulhatunk az adakozni szándékozók táborának szélesítéséhez.

Kaposvár

Vajon miért éppen Somogy vármegye székhelyére esett az államvasút választása az új, a második nevelő-tanintézet felállításakor? A válasz igen természetes és egyszerű: egyrészt azért, mert a város megértő közönsége és vezetése itt volt a legelőzékenyebb, a legadakozóbb, másrészt azért, mert kellemes, egészséges környezete, klímája van, mert közel esett Horvátországhoz, ahol igen sok magyar vasutas teljesített szolgálatot.

1897. szeptember 10-én a *Kaposvári MÁV Nevelő- és Tápintézet* megnyitotta kapuit a vasutasgyerekek serege előtt.

És jöttek! Jöttek az ország elhagyatott vidékeiről, őrházakból, horvátajkú községekből, és mindenhonnan, ahol a szegénység, a szolgálat ezt követelte meg.

A felvett *fiúnövendékek* az intézettől kaptak egy téli köpenyt, egy zubbonyt, egy téli és egy nyári nadrágot *egyenruhaszabásban* és egy pár cipőt. Kaptak továbbá egy zubbonyból és nadrágból álló nyári öltözetet, amit a szünidőre haza is vihettek. Fehérneművel a szülők látták el a gyerekeket. Évi 20 korona ellátási díj ellenében 120 koronát költhetett az intézet minden gyerekre.

1953-ban *lányok* kerültek a nevelőotthonba, 1971-ben pedig koedukált *óvodával* bővült. 1983-84-től a *középiskolások* is helyet kaptak, így az a helyzet állt elő, hogy 3-18 év között minden korosztállyal foglalkoztak a nevelők. Egy épületen belül ez nem jelentett kis feladatot, hiszen teljesen más egy 3 és más egy 18 éves gyerek napirendje, ellátása, igénye. Ráadásul a házon belülre általános iskola költözött be.

A huszonhat tagú *nevelőtestület jelenleg 180 gyerek gondját viseli.* Mindegyiknek ismerik a nevét, a keresztnevükön szólítják őket. Szinte úgy élnek, mint egy nagy család. Szemnyílástól szemhunyásig megpróbálnak átadni mindent, ami később az életben hasznos lehet. Nincs a pedagógusok között egyetlen szakképzetlen sem. Mind azért dolgozik, hogy a hétköznapokon a munka, a sport, és az egészséges életmód ne csak jelszó, hanem valóság is legyen. Tartanak *kondicionáló edzéseket, főzőtanfolyamokat,* látogatják saját *könyvtárukat,* s nem hiányzik egyetlen hálószobából sem a *televízió.* Feljövőben van a kézilabdacsapat, s rajthoz állnak a tömegsportban a pufik és a tehetségesek is. Hetente lehet teniszezni és indulnak rendszeresen tánctanfolyamok is. A *majorett-csoportjuk* már sok helyen szerzett hírnevet az otthonnak. A szabadidős tevékenységek, természetesen, a tanulás után következnek, hiszen nem mindegy, ki hogy végez az iskolában. Jól működik a gyerekek önkormányzati munkája. A gyertyafényes ünnepek áhítata egy pillanatra feledtetik a hétköznapokat. Ilyenkor szívesen emlékeznek vissza régi tanulótársaikra, akik ma már felnőttek, sőt közülük többen híresség is, mint *Pogány Judit* színművésznő vagy *Fodor András* költő. Pogány Judit többször ellátogat az Otthonba, és műsort ad a gyerekeknek. Természetesen, jönnek mások is, főtanácsosok, jogászok, orvosok és még ki tudja mennyi hivatás képviselői. Mind itt végeztek és jólesik nekik is, hogy régi otthonuk egyre szebb és eredményesebb.

EGÉSZSÉGÜNKÉRT

A helyes életvezetésről

A vasúti szolgálat fokozottan igénybe veszi a szervezetet. Hatványozottan vonatkozik ez bizonyos napszakokra, csúcsforgalmi időszakokra, bonyolult időjárási viszonyokra. Nem közömbös tehát az, hogy a vasutas dolgozók mennyire kipihenten, avagy éppen milyen fáradtan kezdik el a munkát.

A kifáradás fiziológiai állapot, míg azt a normális kipihenés követi. A kimerülés a kifáradás felső határát jelenti. Amíg a kimerülést a normális kipihenés követi, ez nem hat károsan a szervezetre, de a túlerőltetés már igen. Kóros folyamatnak tekinthető, amikor a kimerítő tényezők napról napra felhalmozódnak. A fáradásnak tulajdonképpen három formája van: *fizikai, szellemi* és (emocionális) *érzelmi.* Ezek az esetek többségében keverten jelentkeznek, más alkalmakkor valamelyik túlsúlyban van.

A fizikai behatásokat illetően a vasút területén *a zajhatás, a vibráció, a hőhatás,* huzamos időn át való *egy helyben* tartózkodás, a *levegő szennyezettsége* szerepelhetnek. Szellemi tényezőként, a fáradás létrejöttében a közlekedésben közvetlenül foglalkoztatottaknál nagy szerepet játszik a *tartós figyelem,* a *műszerek kezelése.* Érzelmi tényezőként a forgalmistáknál a forgalomirányítás, sorompó-, váltókezelőknél a rájuk háruló *feladat veszélyességének a tudata,* a munka közben fellépő negatív élmények, hol tartós, máskor rövidebb-hosszabb ideig tartó *stressz* formájában.

Ha valaki már eleve *fáradtan kezdi el* a vasúti szolgálatát, magától értetődő, hogy a fáradtság jelei, annak következményei még kifejezettebben fognak jelentkezni, s így a mozdonyvezetőknél például a vezetés közbeni *ébersége, figyelmének tartóssága* és *összpontosítása* bizony észrevehetően csökken, s ezáltal a balesetveszély lehetősége fokozottabban fennállhat.

Három tényezőre kell felhívni a figyelmet, amelyek a fáradás létrejöttében szerepet játszhatnak, nevezetesen az *alvásra,* a tv-nézésre, valamint a helytelen *gyógyszerfogyasztásra.*

Amint említettem, a fáradás fiziológiás, normális állapot, amely bárkinél jelentkezhet, amíg azt a teljes kipihenés követi. Ebben, természetesen, benne foglaltatik a teljes értékű nyugodt alvásnak a szükségessége.

Nagyon fontos, hogy a napi munkájában elfáradt ember *időben feküdjön* le, hogy biztosítva legyen a legalább 7-8 órai nyugodt, mély alvása. A mai neuroelektrofiziológiai kutatások birtokában már nagyon jól tudjuk, hogy az alvásnak több szakasza van. Ezek a szendergés, a felszínes alvás, a mély alvás, majd ismét a felszínes alvás, szendergés. Az idegrendszer és az egész szervezet regenerálódása, felfrissülése miatt fontos, hogy a szervezet *mielőbb eljusson a mély alvás állapotába* és ez a mély alvás minél hosszabb ideig tartson. Az az egyén, aki *későn vacsorázik, nehéz ételt fogyaszt,* majd utána azonnal lefekszik, nehezen jut el a mély alvásig, s a felszínes alvás fokán maradva nyugtalanul alszik, forgolódik, álomképei vannak, s reggelre szinte fáradtabban ébred, mint amikor lefeküdt.

Itt kell mindjárt kitérnem a tv-nézésre is. Az egyértelmű, hogy a televízió hatalmas fejlődését jelenti a tudománynak, s ennek birtokában az emberiség az ismeretanyagok sokszorosának élvezője lehet. Egyről azonban nagyon sokan megfeledkeznek, vagy nem is tudják a jelentőségét. Ez pedig a televízió helyes nézése. Az a személy, aki napi munkája után hazamegy, bekapcsolja a televíziót és a műsorzárásig a sötét szobában közelről nézi a képernyőt, több károsító tényezőnek teszi ki magát. A *legértékesebb alvási idő ugyanis az esti, kora éjszakai alvás.* Ha valaki a sötétben, közelről nézi a képernyőt, annak az idegrendszerét is erősen igénybe veszi. Nem egy esetben megbetegedést idézhet elő.

A harmadik tényező, *a gyógyszerek helytelen és túlzott fogyasztása.* Az indokolatlan és túlzott mértékű gyógyszerfogyasztás, azon belül is elsősorban a személyiségre közvetlenül ható *altatók, nyugtatók, izgatószerek, fájdalomcsillapítók* forgalmának ugrásszerű emelkedése riasztó képet mutat.

Nem egy esetben megnyúlik a cselekvési reflexidő, csökken a figyelem tartóssága, aluszékonnyá válik az egyén. Klinikai gyakorlatból eredő tapasztalataim alapján azokat a gyógyszereket, amelyek a központi idegrendszerre mellékhatásokat kiváltó befolyással vannak, vasutas dolgozóinknál, ezen belül a közlekedésben közvetlen foglalkoztatottaknál, csak előzetes figyelmeztetés után írjuk fel. Az illető személyt minden esetben figyelmeztetni kell a mellékhatások veszélyeiről, s a gyógyszer alkalmazhatóságának idejéről. Nem is beszélve a gyógyszerek különös veszélyéről, ha netán az illető alkoholt is fogyaszt a gyógyszerfogyasztással egyidejűleg. Ez különös veszéllyel, nem egy esetben életveszéllyel, sőt halálos szövődménnyel is járhat.

Amennyiben indokolt, a gyógyszerszedés idejére az adott személyt átmenetileg el kell tanácsolni a munkakörének gyakorlásától.

Most nem tértem ki az *időjárás-változás* és a fáradás közötti összefüggésekre, amelyről ugyancsak sokat lehetne beszélni. Mindenesetre az időjárásváltozás fáradást okozó hatását is lényegesen *jobban elviseli az ember, akinek harmonikus, kiegyensúlyozott az életvezetése,* s aki a rendszeres alvás, testedzés, a normális étkezés, az alkoholés lehetőleg a nikotinmentes élet híve.

Dr Rábai Kálmán
vezető főorvos
MÁV Központi Rendelőintézet

A cukorbetegek helyes életmódjáról

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete még tavaly, év vége előtt, tartotta meg küldöttközgyűlését. A közel 11500 fős taglétszámmal rendelkező szervezet vezetősége elhatározta, hogy a vasutas cukorbetegek részére széles körű életmódprogramot indít ez évben. A közgyűlés kedvezőnek és hasznosnak ítélte az elmúlt két évben végzett munkát, amit egyrészt a szervezet erősítése, a taglétszám gyarapítása területén fejtett ki. Az egyesület tevékenységéhez szükséges anyagi és pénzügyi feltételeket sikerült olyan mértékben megteremteni, ami a további eredményes munkához szükséges fedezetet biztosítja.

Az egyesület országos elismerésének bizonyítéka a támogatók széles köre. Ezek sorába tartozik az Országgyűlés Társadalmi Szervezetek Költségvetési Támogatási Bizottsága, amely 500 000 forintot szavazott meg a benyújtott pályázatra. Hasonló módon az Egészségbiztosítási Önkormányzat Egészség Kockázatkezelő pályázati rendszeréhez küldött pályázatra 250 000 forintot bocsátott az egyesület rendelkezésére. Ezek az összegek elsősorban a diabétesz életmód terjesztésére, cukorbetegségek, szövődményes, járulékos megbetegedések megelőzésére kerülnek felhasználásra. A gyógyszergyártó cégek is jelentős adományokkal segítik az egyesület tevékenységét. Támogatásukkal cukorbetegséggel foglalkozó népszerű kiadványokat szereznek be, amelyeket tagjaink között propagálunk. A GySEV, a MÁV többségű kft.-k, és például a VSZ anyagi és erkölcsi segítsége jól szolgálja az egyesület munkáját.

Az egyesületnek *tíz tagcsoportja* életképesen működik. A legtöbb helyen *szakorvosok segítik a cukorbetegek között végzett oktató-nevelő munkát.* A cukorbetegek közötti felvilágosító munka elsősorban a *klubélet* keretein belül valósul meg. A klubnapokon nem csak orvosi előadások hangzanak el, hanem *kulturális rendezvényekre* is sor kerül. Rendszeresek a műveltséget gyarapító *kirándulások, országjárások.* Ennek költségeit részben az egyesület, részben a résztvevők fedezik. Tapasztalatok szerint a sorstársak közösségi szellemét erősítik ezek a rendezvények. Az egyesület munkája egyre összetettebb, a vasutasszülők *cukorbeteg gyermekeire* is kiterjed. Például a múlt évben több turnusban került sor ezeknek a gyerekeknek az üdültetésére az egyesület támogatásával. Erre ebben az évben is sor kerül. Sőt februárban a *MÁV Alkalmazottak Első Segély Egyesülete, Rudolf Biztosító* támogatásával 23 vasutas-cukorbeteg gondozással, oktatással egybekötött üdültetésének szervezése befejeződött. Az üdültetésben részt vevők 6000 forint támogatást kapnak fejenként. A gyermekek egy része holland meghívásra Hollandiában üdülhet.

A feszes, jól átgondolt gazdálkodás lehetővé teszi *mérőműszerek, oktatótáblák* MÁV Központi Cukorbeteg Gondozó beszerzésének támogatását. Ezen belül kerül sor a *kísérleti konyha* költségeihez történő hozzájárulására, *szakkönyvek beszerzésére, kísérleti gyógyszerek* finanszírozására. Mindezek úgy válhattak lehetővé, hogy az egyesület rezsire, személyi kiadásokra, minimális összeget fordít. Ez köszönhető a vasúti egészségügyi szerveknek, a MÁV Rt. szolgálati főnökségeinek, a Vasutasok Szakszervezetének, amely helyet adott a bejegyzés utáni működéshez. Az eredményes munka alapját elsősorban azok a lelkes sorstársak adják, akik *önzetlenül,* minden ellenszolgáltatás nélkül végzik munkájukat. Az egyesület várja soraiba a vasutas-cukorbetegek húszezres táborát. Közösségi összefogással még több eredményt tudunk elérni javukra, elsősorban a társadalmi hátrányok, megkülönböztetések felszámolása területén.

P. J.

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

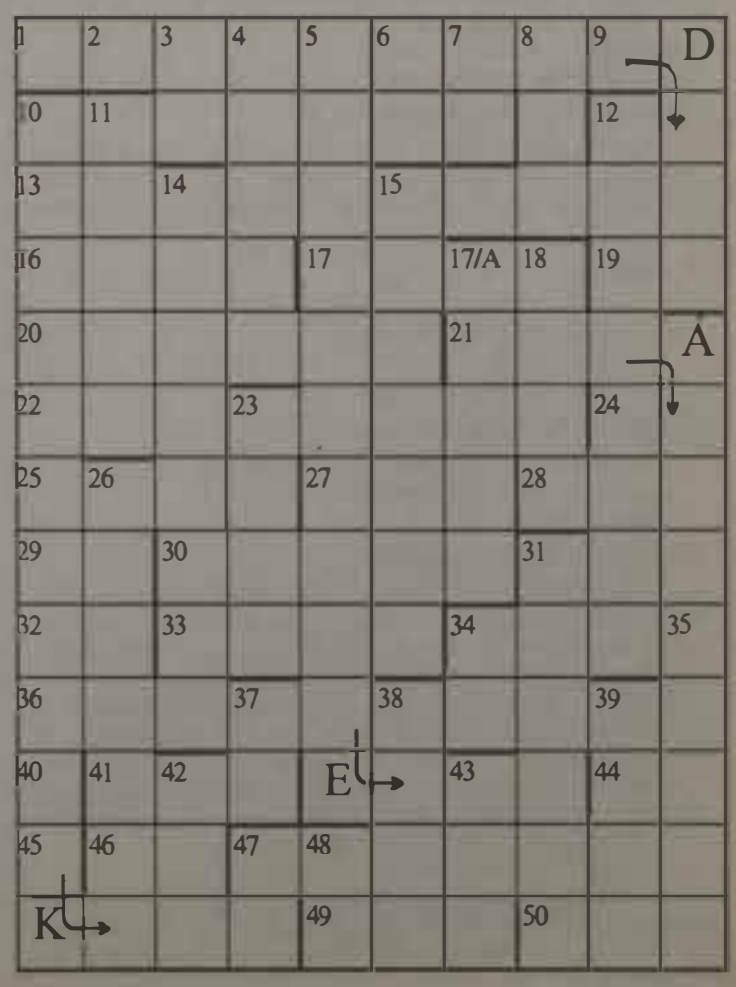
Az 1995. évben folytatott bértárgyalásokról

A VSZ tárgyalási magatartása (megfejtés: vízszintes 1., függőleges 10., 14.). 1998. december 31-ig érvényes nagy jelentőségű (megfejtés: függőleges 5., folytatása a vízszintes 21.).

Vízszintes: 1. Megfejtés. Folytatása függ. 10., 14. 10. Férfinév 12. TITÓ része. 13. Erőgép. 15. Gyermekintézmény. 16. Egyházi cím. 17. Hibáztat. 19. Helyhatározó rag. 20. Kalap része. **21. Megfejtés. A függőleges 5. folytatása.** 22. Néma méreg. 23. Fa „bőr". 24. Mássalhangzó kiejtve. 25. Egyik szülő. 27. Jókedvű. 28. Rosál páratlan betűi. 29. Irén egynemű betűi. 30. Küzdőtér (ék. h.) 31. Ötórai ital. 32. Lángol. 33. Mona ... 34. Sertés hímje. 35. Foszfor. 36. Kerti növény. 38. Portugál kikötőváros. 40. Római öt. 41. Legelő. 44. Majdnem kód. 45. Kérdőszócska 46. Európa Kupa. 47. Pipa alkatrésze (+ ék.) . 49. Bizony ómagyarul. 50. Címerállat.

Függőleges: 1. Nevelő. 2. Viktória. 3. Téli sportág. 4. Lengyel pénznem. **5. Megfejtés. Folytatás vízszintes 21.** 6. Betűt ró. 7. Gábor Dénes. 8. Majdnem gróf. 9. Osztrák gépkocsijel. **10. Megfejtés. Vízszintes 1. folytatása.** 11. Szeparálban van. 12. Nem nyugodtan. **14. Megfejtés. A vízszintes 1. folytatása.** 15. Fúvós agyaghangszer. 17/A. Görög betű. 18. Allegroban van. 23. Becézett Károly. 26. Színesbőrűek. 31. Sokáig eláll. 34. Knock out. 37. Földön kívüli. 38. A fáraó c. könyv írója. 39. Állóvízre. 42. Dísze. 43. Női név. 47. Klór. 48. Mértékegységrendszer.

Összeállította: Bánszegi József



Előző lapszámunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: Százötven éves a magyar vasút, Baross Gábor, Széchenyi István, Eiffel Gusztáv.

A gazdasági társaságok figyelmébe!

A Magyar Vasutas, korábbi ígéretéhez híven, új szolgáltatással igyekszik segíteni a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok tevékenységét. A Magyar Exporthitel Biztosító Részvénytársaság (MEHIB Rt.) felajánlásának köszönhetően a Világbank, az EDA és az EBRD által finanszírozott vasúti jellegű beruházásra, áruszállításra és szolgáltatásokra kiírt nemzetközi pályázatokat közlünk.

Bulgaria

RAILWAY REHABILITATION PROJECT

Nemzetközi versenytárgyalásokat fognak hírdetni a következők beszerzésére:

— 26000 tonna S-49 vasúti sín,

— 24000 tonna UIC-60 vasúti sín a hozzájuk szükséges szerelvényekkel,

— sínhegesztő berendezések,

— húzott vasalás beton aljakhoz,

— pályakarbantartó berendezések,

— vezetési információs rendszerek, beleértve: teheráru kezelése, utastájékoztatás, pénzügyi-igazgatási rendszerek, adathálózat fejlesztése,

— szakképzési program.

Az ajánlati felhívásokat (bolgár és angol nyelven) a helyi sajtóban fogják megjelentetni. Érdeklődők írásban történő jelentkezését várják. További felvilágosításért forduljanak a megadott címre.

Kapcsolatfelvételi cím:

Mr. Yordan Mirchev, Deputy Director General. Bulgarski Darzhavni Zheleznici. 3, Ivan Vazov Street. Sofia 1080, Bulgaria. Tel: (359-2) 76-561 (Deputy Director General), 876-983 (Project Implementation Unit). Fax: (359-2) 874-541 (Deputy Director General), 874-731 (Project Implementation Unit).

FOTÓPÁLYÁZAT

Vasutasfotósok figyelem!

A Vasúttörténeti Alapítvány ez évi programját a 150 éves magyar vasút megünneplésére alapozta.

Terveik között szerepel, többek között, a keskeny-nyomközű, szabadtéri járműskanzen létrehozása, vasúttörténeti kiállítások rendezése, nosztalgiavonatok közlekedtetése. Országos Vasutas Fotópályázatot is hirdetnek. A beérkezett képekből fotókiállítást rendeznek.

A pályázatnak és a vándoroltatott fotókiállításnak kettős célja van. Egyrészt, hogy bemutatkozhassanak azok, akik képeikkel megörökítik a vasutat, másrészt, hogy a kiállított képek segítségével a közönség is megismerkedhessen a vasúttal. A kiállítás első állomása és az ünnepélyes megnyitó 1996. április 26-án Kecskeméten lesz az AEC (Európai Vasutasok Egyesülete) kongresszusa alkalmából.

Bővebb információ:

Vasúttörténeti Alapítvány, Nagy József

MÁV Rt. Üzletigazgatóság, gépészeti osztály Szeged, telefon: 06-62-311-826.

4., 5., 6. OSZTÁLYOS LÁNYOK, FIÚK FIGYELEM!

Gyermekvasút Hűvösvölgyben

Szeretnél-e ...

... egy kellemes közösségben eltölteni néhány évet?
... megismerkedni a vasút titokzatos világával?
... új barátokat szerezni?
... egy valódi kisvasúton önállóan jegyeket kezelni, váltót és jelzőt állítani, vonatot meneszteni?
... minden nyáron Hűvösvölgyben táborozni?
... különböző szakkörökben (modellezés, zenekar stb.) tevékenykedni?
... a gyermekvasutasok nagy családjának tagja lenni?

Jelentkezz gyermekvasutasnak!

A MÁV Széchenyi-hegyi Gyermekvasút Főnökség, és a Gyermekvasutasokért Alapítvány folyamatosan felvételt hirdet 1996. február 12-én induló tanfolyamára a Budapesten és környékén lakó 4., 5., 6. osztályosok részére!

Feltételek:

— legalább 4-es tanulmányi eredmény
— egészségügyi alkalmasság
— iskolai ajánlás
— szülői (gondviselői) hozzájárulás

Jelentkezési lap beszerezhető:

— a hűvösvölgyi Gyermekvasút Főnökségen
— a gyermekvasút állomásain
— az iskolákban

Gyermekvasutas szolgálat:

A jelentkezők a tanfolyam elvégzése és sikeres vizsga után valamelyik gyermekvasutas csoportba kerülnek. Az iskolai tanítási időszakban minden csoport 15 naponként teljes egész napos szolgálatot lát el (ezeken a napokon a gyermekek nem mennek iskolába). Az iskolai szünetben a gyermekvasutasok kéthetes táborozáson vesznek részt, ilyenkor háromnaponként állnak szolgálatba. Munkájuk során egyenruhát viselnek, és minden alkalommal más-más munkakört látnak el, így megismerkednek a különböző vasúti munkákkal: jegyvizsgálói, pénztáros, váltókezelő, forgalmi szolgálattevő stb.

Ezt a kisvasutat a gyermekek irányítják!

Egyéb programok: Hétvégi kirándulás, akadályverseny, egyéb közös rendezvények és kéthetes nyári táborozás. Az igen kedvezményes árú táborozáson kívül a „gyermekvasutazás" ingyenes!

További információ: Gyermekvasút, Hűvösvölgy; telefon: 176-5615, 176-2921

Ne feledd! A tanfolyam indul '96 február 12-én!

Intersziti

Írhattam volna szépen s jól magyarul, mint illik: InterCity, ám a Nyugati pályaudvar és Nyíregyháza között közlekedő, amúgy osztályon felüli minősítést kapott szerelvény nem méltó a hivalkodó, Európában általánosan elfogadott névre.

Nem csak kívülről, de belső világában is elhanyagolt, piszkos ez a szerelvény. Az ülőhelyek foltosak, a padozaton papírdarabok és gyanús tócsák, s a toalettet félve használja az ember: nehogy hazavigyen valami „emléket" szervezetében.

Nem az indulat beszél belőlem: nagyon is szeretem a gyors, amúgy ringatóan suhanó szerelvényt a maga drága jegyével együtt, s ha tehetem, InterCityvel utazom várostól városig. (Hiszen a neve is annyit tesz magyarul: városközti.) Ritkán áll meg, lehet olvasni, sakkozni, szunyókálni.

És van még egy előnye: az étterem. Illetve, az annak nevezett, két sor asztallal ellátott helyiség.

Ha az ember megszomjazik, netán éhes — miért ne lehetne az a hosszú úton? —, csak bemegy ebbe az étteremfélébe, leül és vár.

A várakozás gyönyörködtető perceiben mustrálja az abroszt. A foltos és lyukas terítőt, amelyen általában ott van a tegnap valaki által elfogyasztott étel nyoma. A debreceni járat abroszain mindig ott vannak ezek a nyomok.

Egy kisasszony lép az asztalhoz s pökhendien kérdezi, mit hozhatok?

Az ember étlapot hozat, de a kisasszony ragaszkodik valami előzetes italfogyasztáshoz.

— Jó, hát akkor hozzon egy üveg vörösbort - mondja az utazó, hiszen társával kettesben három-négy óra alatt csak elfogyaszt ennyi hegylevet az ember.

— Ja, azt éppen nem tudok hozni, mert ellopták a dugóhúzót - közli nevetve a hölgy. — Majd ha jön a kalauz, megkérdezem, van-e nála üvegbontó. Talán kérjenek sört.

Kérünk sört. A palackokat felbontva lőki asztalunkra a nevető kisasszony, akinek kitűzője is van, név és fénykép nélkül egyetlen szám: 306.

Fogynak a kilométerek, mint a kis üveg, méregdrága sörök is. A célállomás előtt negyed órával egy férfi jelenik meg, vödörrel és felmosóronggyal. Megkezdi munkáját. Végigszalad az asztalok között s egy hirtelen mozdulatától kicsordul az egyik söröspohár. Folt marad az abroszon. Mondjuk a kisasszonynak: elnézést.

— Nem tesz semmit — nevet a hölgy, és zavarában négy üveg helyett ötöt számláz. Szép borravaló az: százötven forint.

Másnap — mit tesz Isten — Nyíregyházáról InterCity szerelvénnyel jöttünk a Nyugatiig.

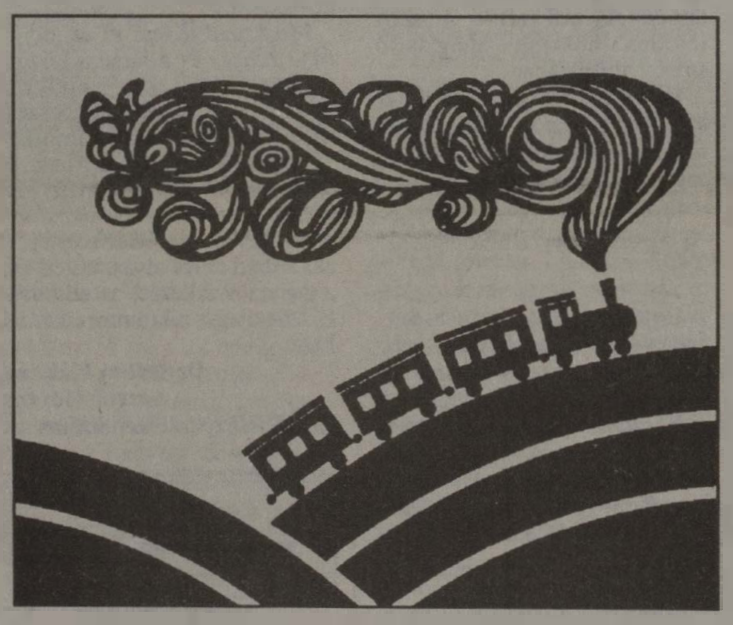
Éppen „azzal" a tegnapival s éppen annál az asztalnál ültünk le.

Ismerős volt ebben az „étteremben" minden: a pökhendi hölgy, az asztal alatti szotyolahéj, s a pacni az abroszon.

Igaz, most nem mondta a felszolgáló kislány, hogy ellopták az üvegbontót.

De nem is köszönt...

/besze/



Megkérdeztük az igazgatót

Január 10-étől új InterCity szerelvényeket állítottak forgalomba Budapest és Nyíregyháza között — tudta meg a Magyar Vasutas munkatársa *Szilvási Csaba* személyfuvarozási igazgatótól.

Szilvási úr elmondta: az új kocsik *tisztítását is eredményesebben* végezhetik, mivel a külső vállalkozó technológiája illeszkedik a dunakeszi járműjavító által készített vagonokhoz. Az igazgató reméli, hogy az *utazóközönség megőrzi* az új szerelvények tisztaságát és ezen túl Nyíregyháza és Budapest között is kulturáltabb körülmények között utazhatnak.

PARADISO TRAVEL

A MAGYAR VASUTAS és a PARADISO TRAVEL közös szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Karnevál Velencében

február 8-11. 15 000 forint
(4 nap, 2 éjszaka, autóbusszal, félpanzióval)

Tavasz a francia Riviérán

március 13-17. 23 900 forint
(5 nap, 2 éjszaka, autóbusszal, reggelivel)

Erdély legszebb tájain

március 27-31. 14 990 forint
(5 nap, 4 éjszaka, autóbusszal, teljes ellátással, magánházaknál)

Salzkammerguti tóvidék

április 25-28. 23 900 forint
(4 nap, 3 éjszaka, autóbusszal, reggelivel)
Salzburg és az 5 legszebb tó

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében
telefon: 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551
Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62. (a Nyugati pu.-ral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

Lakáscsere

Elcserélném felújított, komfortos, másfél szobás vállalati bérlakásomat hasonló önkormányzatira MÁV-dolgozóval. A lakáshoz pince, padlás, kert, garázs tartozik. Tel.: 261-1513

Budapesti MÁV-szolgálati **lakásra**, 50 négyzetméter felettire **cserélném** vidéki, azonnal piacképes öröklakásomat. Érdeklődni: Kenyeres Györgyi 01/82-14 üzemi, vagy 260-9717 budapesti telefonon lehet.

Elcserélném a Budapest IX. ker., Gyáli úti, MÁV-telepi, II. emeleti, 56 négyzetméteres lakásomat hasonló vagy kisebb székesfehérvári, esetleg budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 06/22/271-540, 9—29 óráig.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV, vagy önkormányzati lakásra, Budapest VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán

Budapesti 3 szoba, komfortos MÁV szolgálati lakásomat budapesti, vagy Bp. környéki kisebb (esetleg megvásárolható) lakásra **cserélném**. Minden megoldás érdekel. Jelentkezni lehet: Vargáné Horváth Magdolna Győr, Ifjúság krt. 4. postacímen, vagy a 06/96/423-193 telefonon.

MAGDI NÉNI RECEPTJEI

Raguval készített hússzeletek

A disznóölés után mélyhűtőbe tett karaj- és combszeletek változatos elkészítésére adok ötleteket.

A szeletelt húsokat klopfolás és sózás után lisztbe forgatjuk. (Aki fűszeresen szereti, a liszthez keverhet borsot, pirospaprikát.) Kevés olajon átsütjük és lábosba rakjuk, kevés húslevessel puhára pároljuk. Amíg pároljuk, elkészíthetjük a különböző ragukat.

Gombás ragu

Kevés olajon egy fej hagymát párolunk, apróra vágott gombát hozzárakunk, sózzuk és 15 percig pároljuk.

Zöldséges ragu

Olajon apróra vágott zöldséget párolunk, sózzuk, tetszés szerint ízesíthetjük delikáttal.

Hentes ragu

Sonkát vékony csíkokra vágunk, olajban átsütjük. Vékony csíkokra vágott ecetes uborkával tovább pároljuk.

Bármelyik ragut választjuk, tálalás előtt a hússzeletekhez rakva még egyet forraljuk. Rizzsel, tarhonyával, burgonyakörettel fogyasztható.

Jó étvágyat kíván

Magdi néni

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Télen nagyon hideg van, nyáron nagyon meleg van, soha sincs jó idő, ha esik az eső. Az elmúlt hetekben sok hó hullott, (s nem csak a) Mici Mackó fázott

Csörög a telefon.

— Tessék, szerkesztőség.

— Jó napot kívánok — szólal meg egy éltes férfihang.

— Jó napot kívánok, Karácsony Szilárd vagyok.

— ...szívesen olvasnék az újságjukban a nagy havazásról. Felháborító, hogy a nagy pályaudvarokon az idén csak két-három ember tisztította a váltókat. A vonatok késése megint felbőszítette az utasokat. Valamikor, az „átkosban", ilyenkor mindenkit kivezényeltek a vágányok közé. Még az osztályvezetők is kijöttek egy-két órára lapátolni. Most pedig csak néhány melós hányta a havat az állomásokon.

— Köszönjük a felvetését, utánanézünk.

— Viszonthallásra.

— Viszonthallásra.

Utánanéztünk. Így igaz. Tényleg kevés ember volt a harcmezőkön a „hóháborúban". A nagyobb állomásokon a MÁV az erre kifejlesztett hőlégsugaras hóolvasztóival (süsü!) igyekezett felszabadítani a kitérőket. A telefonálónak azonban másban is igaza volt. A politikai és gazdasági rend azóta nagyot változott. Csak a hó a régi: télen esik és behavazza a vágányokat. A MÁV is sokat változott az elmúlt években. Úgy látszik, még nem mindenben az előnyére.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: dr. Dura László
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96
Felelős vezető: **dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató**
ISSN 0460 6000

A vezetőket is megilleti a védelem

Vontatási főnökök és szb-titkárok összejövetele a VSZ-ben

Második alkalommal tartott úgynevezett összevont értekezletet a VSZ Gépészeti Intéző Bizottsága (GIB). Az elmúlt évben vetődött fel annak az igénye, hogy a szolgálati helyek vezetői közvetlenül tájékozódhassanak a Vasutasok Szakszervezete érdekvédelmi munkájáról. Ennek jegyében hívták meg először a múlt év végén a vontatási főnökségek vezetőit és VSZ-alapszervezeteinek titkárait, tagozatvezetőit a GIB rendezvényére. Az ötlet életképességét bizonyítja, hogy február 13-án már tizenhét vontatási főnök, illetve helyettese vett részt az újabb összejövetelen.

A vontatási főnökök és szb-titkárok közösen hallhattak a VSZ érdekvédelmi stratégiájáról *dr. Márkus Imrének*, a szervezet elnökének előadásában. *Dr. Bíró Tibor* a kollektív szerződés egyes pontjait érintő kérdésekre adott szakszerű válaszokat, így tisztázódtak az átvezénylési díj, a kiküldetési díj elszámolásának szabályai is. *Pszota Árpád* a hároméves keretmegállapodásban szereplő és az idén előkészítésre kerülő bértarifa-módosítással kapcsolatosan a szakmunkások tarthatatlan helyzetéről fejtette ki a GIB álláspontját. A Vasutasok Szakszervezete vezetői kifejtették igényüket, hogy a *külszolgálatoknál* felhalmozódott tapasztalatokat szívesen beépítenék a szervezet érdekvédelmi munkájába. A folyamatos párbeszéd jegyében a szolgálati vezetők felajánlották, hogy mind a *kollektív szerződéshez*, mind a *bértarifa-módosításhoz* kidolgozott javaslataikat a VSZ rendelkezésére bocsátják, hiszen több ponton találkoznak a munkáltatói és a szakszervezeti érdekek.

A rendezvény alkalmával lehetőség nyílt több olyan kérdés megvitatására, amelyek egyrészt mint vezetőket, másrészt mint munkavállalókat érintik a vontatási főnököket. Így például szó esett az éves *bérfejlesztés és a tényleges bérköltségkeretek* ellentmondásaiból adódó foglalkoztatási feszültségekről, a vezetői jogok és kötelezettségek arányainak egyensúlyba helyezéséről és a teljesítményjutalmazás elveiről. A tanácskozáson szóba kerültek konkrét munkaköröket érintő feszültségek is, mint például a Mozdonyvezetők Szakszervezete által képviselt felvigyázók és diszpécserek, és a VSZ érdekkörébe tartozó középvezetők (művezetők, reszortvezetők és részlegvezetők) bérezésének ellentmondásai. A résztvevők által hasznosnak minősített rendezvény folytatását is kitűzték, amelyre a tervek szerint március végén kerül sor.

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. FEBRUÁR, MÁSODIK SZÁM

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit a tisztességes megélhetés érdekében, illetve a tömeges elszegényedés és a torzult jövedelemviszonyok ellen?
A bérből, fizetésből és járulékból élőknek indított sorozatunk első részét a 6. oldalon olvashatják.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Az elmúlt négy évben két alkalommal is — 1992-ben és 1994-ben — megkongatták a lélekharangokat több száz kilométer mellékvonal felett. A vasútvonalak bezárását eddig csak az érintett települések támogatásával a vasutasság elszánt kiállása akadályozta meg.

Legutóbb az állam, mint tulajdonos a mellékvonalak fennmaradásának feltételéül szabta, hogy a MÁV Rt. olyan szervezeti keretek között működtesse szárnyvonalait, amelyből egyrészt mérhetően kitűnnek a adott vasútszakasz üzemeltetésének gazdasági feltételei, másrészt a vasút lehetőséget biztosít a helyben érdekelt településeknek és az ott működő vállalkozásoknak, hogy a működtetéshez hozzájáruljanak.

Ennek jegyében hozta létre a MÁV Rt. kísérleti jelleggel a vésztői, a balassagyarmati és a Dráva menti úgynevezett regionális profitcentrumokat. A nyereségközpontoknak a magalakítása és a kísérleti működés nem csak a MÁV Rt.-t, hanem a Vasutasok Szakszervezetét is sok-sok tapasztalattal gazdagította. Például: rá kellett jönnünk, hogy a munkavállalók helyzetének megnyugtató rendezése érdekében nem elegendő helyben tárgyalásokat folytatni és megállapodni. A VSZ elnöksége legutóbbi ülésén ezért úgy döntött, hogy a Vasutas Érdekegyeztető Tanács keretében tárgyalásokat kezdeményez a MÁV Rt. vezetésével, hogy a profitcentrumoknál az egységes foglalkoztatási, bérezési és más munkaügyi részkérdéseket közösen szabályozzuk.

További tizenhét regionális profitcentrum (RPC) létrehozását tervezik, ez több ezer vasutast, azaz a VSZ tagságának jelentős hányadát igen érzékenyen érinti. Reméljük, hogy a MÁV Rt.-vel három évre megkötött — a munkaügyi kapcsolatokat rendező — megállapodás szellemében mielőbb meg tudunk egyezni az érintett munkavállalók sorsáról (az ez évi kollektív szerződés módosításakor például az új szervezetekre érvényes általános szabályokat szeretnénk rögzíteni).

A szakszervezeteknek mindig a munkáltató döntési pontjaihoz kell igazítaniuk saját szervezetüket. A Vasutasok Szakszervezetét továbbra is az a cél vezérli, hogy az érdekvédelmi és érdekképviseleti feladatoknak zökkenőmentesen tudjon megfelelni. Egyéni sérelmek és tagvesztés nélkül tudja kialakítani a dolgozói igényeknek legjobban megfelelő szervezeti kereteket.

Az előttünk álló feladatok egyik markáns sajátossága, hogy az új szervezetek kialakítására nem lehet egységes sablonokat alkalmazni. Valamennyi kialakítandó egységnél egyedi megoldásokat kell találni. Ennek végrehajtása során az érintett területi bizottságokra is komoly felelősség hárul. Annak érdekében, hogy az eltérő sajátosságokkal végbemenő átalakítás mellett megóvhassuk szervezetünk egységes fellépésének feltételeit és arculatát (az elnökség élni fog a VSZ jelenleg érvényes alapszabályának 16. pontjában leírtakkal), új alapszervezetek létesítése, vagy a meglévők összevonása továbbra is az elnökség határozatával történik.

A VSZ elnöksége természetesen a soron következő átalakításokról folyamatosan tájékozódik és szükség esetén biztosítja a szakszerű érdekvédelmi és szervezetpolitikai segítséget.

Bízunk abban, hogy az újabb profitcentrumok létrehozása alaposan megfontolt — nem pusztán gazdasági — szempontok mentén fog megvalósulni. Reméljük, hogy szakszervezetünknek sikerül elfogadtatni a vasutas munkavállalók és a települések érdekeit is. E célkitűzés megvalósítására a legjobb biztosíték, továbbra is, valamennyi érintett munkavállaló összefogása és a szakszervezeti tisztségviselők — sokszor bizonyított — következetes kiállása és szakértelme lehet.

Az adóról

Az adóelőleg-levonás szabályai hetek óta a közvélemény figyelmének középpontjába kerültek. Az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal napokon át fizetett hirdetésben magyarázta a személyi jövedelemadó törvényt, amely szerint a munkáltató alkalmazhatja a munkavállaló részére kedvezőbb adótáblát azoknál is, akik egyéb jövedelemmel rendelkeznek. Viszont azt is hozzátette, hogy ezt havonta kell ellenőrizni, illetve összevetni a munkabért az egyéb jövedelemmel, de erre a vállalatok nem kötelezhetők.

Február 6-án a tv-híradóban tudósítást láthattunk arról, hogy a MÁV Rt. 50 ezer dolgozónál a kedvezőtlenebb adótáblát alkalmazta. A Magyar Vasutas munkatársa erről kérdezte meg a MÁV Rt. pénzügyi főosztályvezetőjét. *Preislerné dr. Cserhalmi Dóra* elmondta: a tv-híradóban rosszul tájékoztatták a nézőket, ugyanis a 40 százalékos adóelőleget nem a MÁV-munkaviszonyban állóktól vonják le, hanem olyan külső személyektől, akik a vasúttól eseti megbízás alapján jutnak jövedelemhez. A dolgozók megnyugtatásául a főosztályvezető asszony közölte, hogy a munkavállaló akár tett nyilatkozatot, akár nem a vasút a göngyölített módszerrel számolja ki az adóelőleget, vagyis a MÁV-tól kapott bérre *alkalmazza a kedvezőbb adó-jóváírási táblázatot*.

A február 8-ai kormányülés után a kabinet utasította a Pénzügyminisztériumot, hogy adjon ki utasítást *az adóelőleg egyenletes levonása* érdekében. Az aznapi sajtótájékoztatón *Bokros Lajos* pénzügyminiszter a felelősséget magára vállalta, de nem tartotta olyan horderejűnek az „ügyet", hogy emiatt lemondásra kényszerüljön. Ugyanakkor utasította az APEH-et, hogy adjon ki körlevelet, amelyben *egyértelművé* teszik a törvény alkalmazását.

Az országgyűlés napirendre tűzte a személyi jövedelemadó törvény módosítását. A honatyák kivételes, és sürgős eljárás során döntenek, hogy a következő bérfizetés alkalmával már figyelembevehető legyen a módosítás. A törvény a *kihirdetés napján lép életbe*, szabályait a kifizetők *visszamenőlegesen* alkalmazhatják.

A tervek szerint a törvény kimondaná, hogy *nem kell adóelőleget levonni* a *nyugdíjból* és az azzal arányosan adózó jövedelemből. A MSZP frakciója javasolja az APEH-nak, hogy *dolgozzon ki számítógépes programot* a munkáltatók számára, amely a pontos adóelőleg-levonást megkönnyítené.

TP.

VASUTAS HÉTKÖZNAPOK



Váltóvizsgálat mínusz két fokban

Írásunkat a 3. oldalon olvashatják

Kisvasutak a Kárpátokban

Magyarországon néhány éve a keskeny nyomtávú és szeretett kisvasutakra halálos ítéletet szabtak ki. Ezek között volt olyan, amely főként turistákat szállított, s volt olyan, mely valódi tömegközlekedési igényt, vagy ipari célt elégített ki. A megszüntetésük elleni tömegharag hatására néhányuk fennmaradt, jó néhányuknál pedig még a síneket is felszedték. Ez Magyarország, de mi a helyzet Kárpátalján, illetve Szlovákiában? Erről beszél először Gérus Imre, a Beregszászi Mozdonyszín ungvári vonalfőnökségének főmérnöke.

— Ismeri Ön a magyarországi keskeny nyomtávú vonalak kálváriáját, illetve megszüntetési tendenciáit?

— Nincsenek információim.

— Nem hallott arról, hogy jó néhány vonal megszűnt?

— Azt igen, de hogy milyen körzeteket, városokat érint azt nem.

— S arról tud-e, hogy Magyarországon ezt főként gazdasági okokkal indokolták?

— Tíz évvel ezelőtt nálunk is elkezdődött egy ilyen folyamat, de a szőlősi és az ilosvai járási adminisztráció — önkormányzat — nem engedte ezt meg, mert ott még személyforgalom van a mai napig is. Lehet, hogy nem gazdaságos, mert a teherforgalom csaknem teljesen leállt. Tíz évvel ezelőtt még 6-8 tehervonatot indítottunk, most legfeljebb egyet.

— Személyforgalom. Nemrég jártam Kárpátalján, igaz saját gépkocsival — úgy tűnt, hogy a személyszállító autóbuszok nem öntik el az országutakat. A vasúti személyszállítás így alaposan felértékelődhet.

— Az autóbusz-forgalom teljesen kiszámíthatatlan, s ennek főként az üzemanyaghiány az oka. Ha a vonat is leállna, akkor egyszerűen megszűnne az élet az előbb említett két járás között.

Most kaptunk 5 új dízelmozdonyt, felújítottuk a teherkocsikat, s vásároltunk 7 új személykocsit.

— Gondoltak-e arra, hogy előbb vagy utóbb Önöknél is beindul majd a turistaforgalom, s akkor ezek a vonatok óriási vonzerőt jelenthetnek?

— Természetesen igen, hiszen ezek a vonatok gyönyörű tájakon — hegyek, völgyek között — járnak, és páratlan élményt nyújtanak. Vonalukon több gyógyüdülő is található.

(Folytatás a 7. oldalon)

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313 - 313

TÜV CERT

A VSZ SZOLGÁLTATÁSAI

Korszerű és egységes segélyezés

A Vasutasok Szakszervezete választmánya 1996. január 18-i ülésén elfogadta a VSZ segélyezési-, központi munkabaleseti- és nyugdíjas alapszervezetek intézményes segélyezési szabályzatát. A Magyar Vasutas szívesen propagálja a segélyezés elveit korszerűsítő, egységesítő szabályzatot, hiszen bármikor és bármelyikünkkel megtörténhet, hogy önhibáján kívül olyan élethelyzetbe kerül, amelyben csak a kollégáink szolidaritására számíthat.

Segélyezési szabályzat

A Vasutasok Szakszervezete alapszervezetei segélyezési munkájukat évtizedek óta koordináltan, a VSZ illetékes szervezeteinek (kongresszus, választmány, elnökség, szakszervezeti bizottság) szabályzatai, irányelvei, határozatai alapján végezték. A jogszabályváltozásokat követően az alapszervezetek — pénzügyi-, gazdasági önállóságuk ellenére — a már jól bevált korábbi alapelvekre építve, a hatályos pénzügyi, adójogszabályok figyelembevételével látják el az Alapszabályban is rögzített ilyen irányú feladataikat.

Tájékoztatónkkal a gyakorlatban is alkalmazásra kerülő alapelveket kívánjuk egységes szerkezetben közreadni, segítséget nyújtva ezzel a segélyezési munkában felelősen részt vevő tisztségviselők (szb-tagok, titkár, gazdasági felelős, segélyezési bizottsági tagok) ez irányú munkájához. Nem titkolt szándékunk, hogy ajánlásunkkal továbbra is az egységes alapelvekre épülő segélyezés érvényesüljön a Vasutasok Szakszervezete valamennyi tagjára, egyben e területen is reprezentálva érdekeink azonosságát.

A segélyezés célja a váratlanul nehéz anyagi helyzetbe kerülő szakszervezeti tagok részére gyors segítség nyújtása (pénzbeni, természetbeni). A szakszervezeti segély forrása: az alapszervezeteknél maradó tagdíjrészesedés és minden egyéb bevételnek a költségvetésben elfogadott összege.

A segélyezésnél alapvető szempont, hogy a tag rendelkezzen egyéves folyamatos tagsággal. A tag köteles a szakszervezeti tagdíjat az alapszabályban rögzített mértékben fizetni. Ettől eltérő a *jogfenntartó* és *tagfenntartó* tagdíj, melynek nagyságát az alapszervezet határozza meg. Segélyezés szempontjából a *jogfenntartó* tagot (sorkatonai szolgálatot teljesítő, gyermekgondozási segélyben részesülő, önhibáján kívül munkanélkülivé váló, fizetés nélküli szabadságon lévő) — *rendszeres tagdíjfizetés esetén* — megilletik a tagsági jogok. A *tagfenntartó* a tagok számára biztosított juttatásokban nem részesülhet.

A segélyezés jogcímei: temetési segély, szociális segély.

Temetési segély

A temetési segély *adómentesen* adható az elhunyt szakszervezeti tagsága alapján az eltemettetőnek, ha az elhunyt házastársa, egyenes ági rokona (nagyszülő, szülő, gyermek) volt az *elhunyt jogán*. Amennyiben az elhunyt nem volt a Vasutasok Szakszervezetének tagja, az *eltemettetőnek* saját VSZ-tagsága alapján is kifizethető a temetési segély az *eltemettető jogán*. Ha az elhunyt nem egyenes-ágbeli rokona a segélyfelvevőnek, a segély csak *adókötelesen* fizethető ki.

Az adómentesen fizethető temetési segély feltételei mindkét esetben azonosak.

A temetési segélykérelemhez csatolni kell:

— halotti anyakönyvi kivonat eredeti példányát,

— felvevő (eltemettető) nevére kiállított temetési számlát, mely tartalmazza az elhunyt nevét.

A temetési segély *intézményes*, mértékét évente az alapszervezet határozza meg és azt írásban rögzíti. Minden - a feltételeknek megfelelő - tagnak egységesen jár az adómentes temetési segély, függetlenül a szociális helyzetétől. Nyugdíjas alapszervezet esetében a VSZ-központ határozza meg a kifizethető összeget. E segélykérelmeket nem kell a Segélyezési Bizottságok elé terjeszteni, azt közvetlenül és *lehetőleg* benyújtáskor az alapszervezet gazdasági felelőse — jogosultság esetén — közvetlenül fizeti ki. Kifizetéskor az eredeti halotti anyakönyvi kivonatra rá kell vezetni a kiadott segélyt.

A temetési segély egy halálesetben csak egyszer — egy személynek — fizethető (eltemettető) az elhalálozást követő egy éven belül.

Ha az elhunyt és az eltemettető is tagja a VSZ-nek, akkor az elhunyt szakszervezeti tagsága szerinti alapszervezethez kell a kérelmet benyújtani és a segélyt kifizetni.

1966. évben megváltoztak a temetési segélyre vonatkozó adójogszabályok, amely szerint temetési segélyt adómentesen csak a munkáltató fizethet ki a vele munkaviszonyban állóknak. A Vasutasok Szakszervezete az általa tagjai részére kifizetendő temetési segély adómentességéről az APEH-hez fordult állásfoglalásért, amely tartalmát megérkezését követően közöljük.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

Szociális segély

Szociális segély fogalma: készpénzben, vagy természetbeni formában a szociálisan rászorulónak nyújtott támogatás. Szociális segély szakszervezeti tagnak adható, szociális rászorultság esetén.

Szociálisan rászoruló az, akinek (eltartottainak) létfenntartása oly mértékben veszélyeztetett, hogy azt — vagyoni viszonyára is tekintettel — csak külső segítséggel (szakszervezeti segéllyel) képes biztosítani.

Az alapszervezet azt a tagot részesítheti adómentesen szociális segélyben:

— akinek – családtagjaival együtt – egy főre eső összes nettó jövedelme nem éri el a mindenkori minimálbér 67 százalékát;

— akinek egészsége oly mértékben károsodott, hogy állandó orvosi kezelésre szorul, jövedelme nem haladja meg a mindenkori minimálbért (orvosi igazolás csatolandó);

— elemi kárt, természeti katasztrófát szenvedett (tűzkár, árvíz stb.) (az illetékes hatóságok jegyzőkönyvei csatolandók);

— legalább 67 százalékos csonkulásos baleset érte (baleseti jegyzőkönyv másolata csatolandó);

— átmenetileg, valamilyen okból kifolyólag igazolhatóan súlyos anyagi helyzetbe került (a szükséges dokumentumok csatolandók), az érintett és családtagjai egyéb vagyoni viszonyai (környezettanulmány alapján) azt indokolttá teszik;

Egy éven belül egy tag többször is részesíthető szociális segélyben a rászorultságától és az alapszervezet anyagi lehetőségétől függően.

Alapszervezeti feladatok

Minden alapszervezetben meg kell választani a segélyezési bizottságot. Ennek minimum 3 főből kell állnia. A segélyezési bizottságnak az alapszabály alapján a segélyezési szabályzat szerint, az adójogszabályok figyelembevételével, kell működnie.

A bizottság szükség szerint ülésezik. Az ülésekről jegyzőkönyvet kell vezetni, melyet a résztvevőknek alá kell írni. A bizottság a beérkező kérelmeket időrendben nyilvántartásba veszi. A nyilvántartásnak a következő adatokat kell tartalmaznia:

— sorszám,
— segélykérő neve,
— beérkezés időpontja,
— a segély fajtája (temetési, szociális),
— elbírálás időpontja,
— kifizetendő összeg,
— elutasítás,
— jegyzet.

A segélyezési bizottságnak meg kell vizsgálni, hogy a segélykérő lapokon szerepelnek-e:

— a szükséges adatok,
— a bizalmi javaslata,
— a környezettanulmány,
— a szükséges okmányok csatolva vannak-e (pl.: orvosi igazolás, jegyzőkönyv stb.).

A kitöltött segélyezési nyomtatványt a kérelmező a bizalmi útján juttathatja el a bizottsághoz. A szakszervezeti bizalmi is kezdeményezheti és javasolhatja a szociális segélyt. Ebben az esetben ő állítja ki a segélykérő lapot és a megfelelő rovaton indokolhatja javaslatát. Az intézményes segély kifizetéséhez nem szükséges bizalmijavaslat. Ha azonban kiegészül szociális segélykérelemmel is, a bizalmi javaslatával ellátva kell a bizottsághoz elbírálásra benyújtani. Ő tesz javaslatot a segély adómentes vagy adóköteles kifizetésére is.

A beérkezett szociális segélykérelmeket a segélyezési bizottság bírálja el, a segélykérőt döntéséről értesíti. Az elutasított kérelmezőket minden esetben írásban — az elutasítás indoklásával — a bizalmi útján tájékoztatni kell. A bizottság döntése alapján a szociális segély lehet adómentes, vagy adóköteles, ezt a segélykérő nyomtatványon fel kell tüntetni.

Ha a segély adóköteles, a levonandó adóelőlegről a segélyezettet nyilatkoztatni kell (a segélykérő lapon). A kifizetett összegről, a levont adóelőlegről igazolást kell adni a segélyezettnek (1995. évi 1.sz. Gazdasági Tájékoztató melléklete szerint).

A szakszervezeti bizottság titkárának — indokok alapján — joga van a bizottság döntését felülbírálni és másodfokú döntésre az szb elé terjeszteni. Ezt a tényt a segélykérő lapon is rögzíteni kell.

A Segélyezési Bizottság a segélyek tárgyalásáról felvett és általa aláírt jegyzőkönyvet, valamint az elbírált segélykérelmeket, melyekre döntésüket felvezették (a bizottság vezetője alá is írta) az szb gazdasági felelősének juttatja el. Szociális segély csak e dokumentumok birtokában fizethető ki.

Az szb-titkár és a segélyezési bizottság tagjainak segélykérelmét az szb bírálja el és dönt a bizottság helyett. A segélyezett a kifizetést a segélykérő nyomtatványon aláírásával ismeri el. Ha a segély személyes felvételében akadályoztatva van a segélyezett (betegállomány, más telephely stb.), az általa írásban meghatalmazott személy részére (2 tanúval hitelesített meghatalmazás alapján) is kifizetheti a a gazdasági felelős a segélyt. Ennek hiányában a segélyezett lakcímére MNB-postautalványon utalja át. (Rózsaszín postautalvány nem használható!) Az átutalás tényét fel kell vezetni a segélykérelemre is. Ha az átutalt összeget a segélyezett nem veszi át (máshová költözött, elhunyt stb.), a bankszámlára visszaérkezett összeget:

— egyéb bevételként kell lekönyvelni (elhunyt a kérelmező),
— kötelezettségen kell nyilvántartani (megváltozott cím).

A kötelezettségen nyilvántartott segélyt a megfelelő címre ismét át kell utalni.

Mindezek ismeretében a segélyben részesülő tagság, illetve az alapszervezetek gazdálkodásának védelmében a segélykérelmek elbírálásának, kifizetésének, az adómentesség vagy adókötelezettség megállapításánál az SZJA-törvényben foglaltak szerint járnak el.

A segélyezésről a szakszervezeti bizottságot, taggyűlést, vagy az alapszabály szerint működő testületet szükség szerint, de legalább évente tájékoztatni kell. Az írásos dokumentumokat annak elévüléséig (a befizetést követő 5 évig) meg kell őrizni. Az alapszervezet pénzügyi-, gazdasági ellenőrzésére jogosult szervezet (PEB), vagy személy köteles a segélyezési munkát ellenőrizni, tevékenységét a jogszabályok figyelemmel kísérésével is segíteni.

A segélyezéssel kapcsolatos jogsérelem ügyében a kérelmezőnek joga van a felettes szakszervezeti szervhez — szakszervezeti középszervhez — a VSZ választmányhoz fordulni.

Az alapszervezet pénzügyi ellenőrző bizottsága, illetve a Vasutasok Szakszervezete pénzügyi instruktorai jogosultak:

— bármely alapszervezet segélyezésének ellenőrzésére,

— az eljárás gyakorlati (pénzügyi-, adó-, könyvelési) munkájának kialakítására, ennek segítésére,

— a szabálytalanságok megakadályozására, nyilvánosságra hozatalára, a személyes vagy büntetőjogi felelősségre vonás kezdeményezésére.

Nyugdíjas alapszervezetek intézményes segélye

A Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas alapszervezetei 1996. január 1-jétől temetési segély címén egységesen 1600 Ft-ot fizethetnek ki.

Az alapszervezet a kifizetendő segély összegét megelőlegezi, melyet utólag, negyedévenként a VSZ-központ írásbeli kérelem alapján megtéríti.

A temetési segély folyósításának feltételei azonosak a tényleges alapszervezetekre vonatkozóakkal.

Temetési segély jár — folyamatos tagság esetén — az elhalt jogán az eltemettetőnek, a nevére kiállított temetési számla alapján egyenes ágbeli rokonság (férj, feleség, szülő, gyermek) esetén.

A segélykérelemhez csatolni kell a halotti anyakönyvi kivonatot is, melynek hátoldalára a segély kifizetést fel kell jegyezni és az eltemettetőnek visszaszolgáltatni.

Ha az elhunyt nem volt tagja a VSZ-nek, de az eltemettető folyamatos tagsággal rendelkezik, akkor az ő jogán kell kifizetni az intézményes temetési segélyt.

Az egyéb feltételek azonosak az elhunyt jogán kifizetett segéllyel.

Központi munkabaleseti segélyezési szabályzat

A segélyezés célja: a munkabalesetet szenvedett dolgozó, illetve családtagjai részére gyorssegély biztosítása.

A segély forrása: a szakszervezeti tagdíjból a VSZ Központ részesedésének e célra biztosított összege.

Munkabaleseti segélyben részesülhet minden, legalább 1 éves folyamatos VSZ-tagsággal rendelkező dolgozó. Az 1993. évi XCIII. törvény a korábbi üzemi baleset megnevezés helyett a munkabaleset elnevezést alkalmazza.

A törvény megfogalmazása szerint (1993. évi XCIII.):

Munkabaleset: az a baleset, amely a munkavállalót a szervezett munkavégzés során, vagy azzal összefüggésben, a munkavállaló (sérült) közrehatásának mértékétől függetlenül éri. Ha a munkabaleset a sérült halálát okozta (halálos munkabaleset az is, amelynek bekövetkezésétől számított 90 napon belül a sérült orvosi szakvélemény szerint a balesettel összefüggésben életét vesztette), a balesetet szenvedett házastársát, egyenes ágú rokonát (nagyszülő, szülő, gyermek) a központ költségvetésében biztosított temetési segélyben kell részesíteni.

A temetési segély - a fenti feltételek teljesülése után - adómentesen fizethető.

Súlyos munkabaleset fogalma:

a./ a valamely érzékszerv (vagy érzékelő-képesség) és reprodukciós képesség elvesztését, illetve jelentős mértékű károsodását okozta,

b./ orvosi vélemény szerinti életveszélyes sérülést, egészségkárosodást eredményezett,

c./ súlyos csonkolást, hüvelykujj, vagy kéz-láb két- vagy több ujja nagyobb részének elvesztését,

d./ beszélőképesség elvesztését, vagy feltűnő torzulást, bénulást, illetve elmezavart okozott.

A súlyos munkabalesetet szenvedettnek, vagy meghatalmazottjának szociális gyorssegély fizetendő.

Eljárás a munkabalesetek esetén

1./ A VSZ területileg illetékes középszervei, illetve titkárai a fentiekben kategorizált munkabalesetek jegyzőkönyveinek egy példányát és a sértett családi, vagyoni és szociális helyzetét tartalmazó részletes környezettanulmányt küldenek a VSZ munkabiztonsági szakértőjének címére.

2./ A munkabiztonsági szakértő a munkabaleseti körülmények és a környezettanulmány ismeretében a gyorssegély összegére javaslatot tesz az illetékes alelnöknek.

3./ Az alelnök a javaslatot felülbírálja és javaslattal él az elnök felé a segély mértékéről és kiutalásának módjáról. Ennek alapján az Elnök dönt a segély összegéről.

Halálos munkabalesetek esetén a temetési segély — a szociális helyzettől függetlenül — adómentes.

A fentiekben felsorolt a segélyezéshez szükséges dokumentumokon kívül a felvevő nevére kiállított temetésiszámla-másolat csatolása is szükséges.

Egyéb súlyos munkabalesetek: segélyezésének elbírálásánál az adómentes- vagy adóköteles kifizetésnél a felvevő (eltartottai) vagyoni helyzetét kell figyelembe venni.

Mind a temetési-, mind a szociális munkabaleseti segélyek nagyságát a VSZ éves költségvetésében kell meghatározni, ennek kivonata a segélyezési szabályzat mindenkori mellékletét képezik.

A Munkabaleseti segély mértéke:

Halálos munkabaleseti gyorssegély összege (temetési segély): 50 000 forint.
Egyéb súlyos munkabaleseti gyorssegély összege (a baleset súlyosságától függően): 10 000 - 30 000 forint.

A segélyezési szabályzat 1996. február 1-jétől érvényes. Egyidejűleg minden korábbi szabályozás hatályát veszti.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

OLASZ VENDÉGEK AZ MSZOSZ-BEN

Szakszervezeti információs rendszerek

Követelik az információs hálózatokhoz csatlakozás jogát

Nem csak az üzleti élet területén, hanem a szakszervezetek mindennapjaiban is egyre nagyobb szerepet játszanak a számítógépek. Az információáramlás gyors és megbízható eszközeinek alkalmazása a szakszervezetek valamennyi feladatát képesek segíteni, így az érdekvédelmet, a demokratikus működést és a szolgáltatásokat egyaránt. A napokban a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) nemzetközi osztályának meghívására hazánkba érkezett olasz szakszervezeti tisztségviselők adták át tapasztalataikat a náluk már évek óta fejlesztés alatt álló elektronikus szakszervezeti információs rendszerről. A konferenciát nagy érdeklődés kísérte, annál is inkább, mert az MSZOSZ — az elmúlt évben elnyert PHARE-támogatással —, napjainkban kezdte kiépíteni saját információs hálózatát.

Antonio Ascenzi, az Olasz Munkásszövetség (UIL) szervezési osztályvezetője szerint az információs rendszer működtetése ma már *feltétele* a munkáltatóval kialakított partnerség érdemi fenntartásának. A munkáltatók egyik elterelő tárgyalási „fogása" az információáradat. Ennek szakszerű feldolgozásához számítógépek szakszerű üzemeltetése feltétlen szükséges. Legalább ennyire fontos egy szakszervezet számára, hogy belső működéséhez, szervezetátalakításokhoz *naprakész adatbázisok* álljanak rendelkezésre. Példa erre az *olasz kollektívszerződés-kötési rendszer* 1993-ban végbement változása. A kormánnyal és a munkáltatók képviselőivel létrejött tripartit megállapodás alapján minden üzemben a szakszervezetek képviselőiből álló úgynevezett üzemi bizottságot választanak. Ezeken a választásokon kizárólag szakszervezeti jelöltek indulhatnak. Az így megválasztott *üzemi bizottság jogosult a vállalati kollektív szerződés megkötésére.* A szakszervezetek közti erőviszonyt is ezek a választások határozzák meg, ezért Rómában egy közös irodát állítottak fel, ahol az egyes vállalatoknál elért eredményeket fogadták. Az összesítésből kiderült, hogy nagyon *magas részvételi aránnyal*, nyolcezernyolcszáz helyen hoztak létre üzemi bizottságot, ami a szakszervezetek számára önmagában komoly értéket jelent.

A megválasztott üzemi bizottságokban az egyes országos szövetségek képviselőinek aránya is meghatározó, hiszen ez dönti el, hogy mennyire képes érvényesíteni egy szakszervezet érdekvédelmi stratégiáját. A belső használatra kialakított *adatbank* a teljes *tagnyilvántartásra* épül. Naprakészen elemezni tudják a nők és férfiak arányát, a korcsoportonkénti és a végzettség szerinti megoszlásukat, az *iparági összetételt*, de még a tisztségviselők „előéletét" (tagsági viszonyuk kezdetét, elvégzett tanfolyamaikat) is. Olaszországban a szakszervezeti munkát *nagyon befolyásolja a földrajzi elhelyezkedés*, hiszen köztudottan nagy különbségek lelhetők fel a déli-, közép- és északi országrészek gazdasági helyzete között, ami más és más feladatokat jelent a munkanélküliség és a szociális gondok megoldásában.

Az információs eszközök szakszervezetek által tagjaiknak nyújtott szolgáltatásokról *Franco Chiaromonte*, az Olasz Általános Munkásszövetség (CGIL) lombardiai szervezési titkára tájékoztatta az érdeklődőket. Nem csak a *kollektív szerződés kötésében*, hanem a szakszervezetek egyéb tevékenységében is új távlatokat nyit az új digitális technológia. Az üzleti életben ma már *minden második dollár mozgását számítógépek követik.* Az informatika dinamikusan fejlődik, amelyet a tőkések azonnal a termelés szolgálatába állítanak. Ehhez kapcsolódik az az érdekes szakszervezeti feladat, amely szerint a számítógépek nem ismerik az emberi értékeket, erre a szakszervezeteknek kell figyelniük és *be kell építeni azokat az információs halmazokba.*

A szakszervezeti információs rendszer fejlesztése nem csak kiszélesíti és meggyorsítja a *szervezeten belüli kommunikációt*, hanem *olcsóbbá* is teszi azt. Az olasz telefonköltségeket figyelembe véve kiszámolták, hogy egy oldal hagyományos módon elküldött fax árán tíz oldalnyi információ továbbítható elektronikus úton. Végeredményben a *szakszervezeti munka hatékonyságának* növelését várják el az információs hálózat teljes beüzemelésétől. Ennek három legfontosabb eleme a tisztségviselők közötti *személyes kapcsolattartás*, az *információk naprakész áramlása* és a *belső demokrácia* hatékonyabbá tétele. Mindezek mellett *a jogi-, az adó-, a nyugdíj- és számos más (turisztikai) tanácsadással igyekeznek bővíteni a szakszervezet meglévő szolgáltatásait.* A szakszervezeti hálózatok felhasználását nagyban bővítheti *más rendszerekkel való összekapcsolás*, azért a szakszervezeti jogosítványok közé fel kívánják vetetni például az *állami, a vállalati és az önkormányzati hálózatokhoz csatlakozás jogát.*

(k)

KISLEXIKON

Hogyan változik a munkavállalók reálkeresete?

Egyre gyakrabban találkozhatunk a reálbérek, reálkeresetek fogalmával. A MÁV Rt.-vel kötött középtávú megállapodás bérrésze is a reálbérek, reálkeresetek három évre szóló változásáról szól. Érdemes ezért figyelmet fordítani arra az összefüggésre, amely a bruttó és nettó bérek között van és amelyből kiszámítható a reálbér. (A bérek, vagy keresetek ebben az esetben azonos fogalmat jelentenek, vagyis a munkáltatótól kapott összes bérjellegű kifizetést.)

A munkáltató *minden bérjellegű kifizetést bruttó összegben* állapít meg, mert költségeit ez terheli. A munkavállaló is elsődlegesen a bruttó bérelemekkel találkozik, hiszen az alapbérétől kezdve, a pótlékokig és egyéb keresetelemekig mindenütt ez az összeg szerepel. A bruttó béreket *különböző levonások* terhelik, amelyek két nagy csoportja különböztethető meg:

— az egyik csoportba azok tartoznak, amelyeket különböző *jogszabályok írnak* elő és mindenkire egyformán vonatkoznak (például személyi jövedelemadó, társadalombiztosítási járulék, munkavállalói járulék stb.);

— a másik csoportba azok sorolhatók, amelyek *csak egyes személyekre* vonatkoznak, sajátos kötelezettségeik alapján (például tartásdíj).

A bruttó bérekből végrehajtott levonások után a *fennmaradó összeg a nettó bér.* (Írásunkban most csak a *minden munkavállalóra vonatkozó egyforma mértékű levonások* hatásait vesszük figyelembe.)

Három tétel csökkenti a munkabéreket:

— a *személyi jövedelemadó* (bérből kötelezően előleget kell levonni) átlagos mértéke jelenleg kb. 23 százalék;

— az *egészség-, és nyugdíjbiztosítási járulék*, melynek együttes mértéke a bér 10 százaléka,

- *munkavállalói járulék*, amelynek mértéke jelenleg a bér 1,5 százaléka.

A felsorolt három keresetcsökkentő tényező közül a legnagyobb mértékben a személyi jövedelemadó befolyásolja a bruttó és nettó kereset közti különbséget. Ez a tényező van hatással a bruttó és nettó kereset eltérő mértékű növekedésére is. Ennek két oka van:

— minden munkavállalónál a *bérfejlesztés összege abba a legmagasabb adósávba esik*, amelyet eddig fizetett (esetleg új, magasabb adósávba is tartozhat), így az átlagos szja mértéke nő. Ez önmagában is előidézője lehet annak, hogy a bruttó kereseteknél a nettó keresetek kisebb arányban nőnek:

— a személyi jövedelemadó szabályai gyakran változnak (például egyes keresetelemekre *adókedvezményt adnak*, vagy azt *megvonják*, *változnak az adósávok*, adókulcsok stb.).

A bruttó és nettó keresetek közötti különbség abszolút összegben és százalékban nagymértékben változik a keresetek nagyságától függően. Például, ha a havi bruttó kereset 20 000 forint, a nettó kereset 16 600 forint körül alakul. Tehát a két kereset féleség között 3400 forint, 17 százalék az eltérés. Ha viszont a bruttó havi kereset 60 000 forint, a nettó kereset 37 200 forint lesz. Itt az eltérés már 22 800 forint, vagyis 38 százalék. (Ezek a számítások a bérjövedelem adótáblája alapján készültek) Tehát látható, hogy *minél nagyobb a bruttó kereset, arányaiban annál nagyobb az elvont keresetrész.* Nem egyforma a bruttó és nettó keresetek növekedési mértéke sem. 1996-ban a bruttó keresetek növekedésétől kb. 2-3 százalékkal elmarad a nettó keresetek emelkedése. (Például 20 százalék bruttó keresetnövekedés esetén a nettó keresetek kb. 17,5 százalékkal nőnek). A nettó keresetek nominális (névleges) nagysága, illetve annak változása mellett döntő fontosságú mindenki számára, hogy a *kapott összeg vásárlóértéke* egyik időszakról a másikra milyen módon alakul, vagyis ugyanazért az összegért többet, vagy kevesebbet tud vásárolni. Ez jelenti a keresetek *reálértékét*, illetve annak változását. A reálkeresetek változásához ismerni kell a fogyasztási cikkek árának módosulását (árindex, inflációt). A változás akkor *pozitív (kedvező), ha a nettó keresetek növekedési indexe meghaladja az inflációs rátát.* A reálkeresetek változását nemzetgazdasági szinten rendszeresen értékelik. Az értékelés természetesen vállalati szinten is elvégezhető és a következő években az értékelést el is kell végezni, hiszen a *hároméves megállapodásban a bérek alakulását a reálkeresetek alapján kell meghatározni.*

Végezetül néhány gondolat a reálkereset-változás számításáról. A bruttó keresetnövekedésből *ki kell számítani a nettó keresetek változását.* A nettó keresetnövekedés *mutatószámát el kell osztani a fogyasztási árindexszel.* Ha a kapott szám egynél (100-nál) nagyobb, akkor nőttek a reálbérek, ha kisebbek akkor csökkentek. A reálbérek alakulása nemzetgazdasági szinten 1995-ben:

a decemberi bruttó átlagkeresetek 18,6 százalékkal voltak magasabbak, mint egy évvel ezelőtt, a nettó keresetek viszont csak 14,6 százalékkal emelkedtek. A fogyasztói árak 28,2 növekedése mellett 10,6 százalékos reálbércsökkenés következett be (114,6 : 128,2 = 89,4). A MÁV Rt. munkavállalóinak bruttó keresete 1995-ben kb. 15 százalékkal, a nettó keresetek 10 százalékkal emelkedtek. Így a *reálbércsökkenés 14,2 mértékű.*

A MÁV Rt.-nél 1996-ban várható, hogy a bruttó keresetek kb. 22-23 százalékkal, a nettó keresetek pedig kb. 20 százalékkal növekednek így, *ha megvalósul a Kormány 20 százalék körüli inflációs terve*, akkor a MÁV Rt. munkavállalóinak reálkeresete ebben az évben már nem csökken tovább. A MÁV Rt.-vel kötött középtávú *megállapodás szerint 1997-ben nem következhet be reálbércsökkenés* és 1998-ban a reálkereseteknek legalább olyan mértékben kell növekedni, mint amilyen mértékűcsökkenés 1996-ban előáll. Tehát, ezentúl *fokozott figyelmet kell fordítani a bruttó keresetek emelkedése mellett a nettó keresetek változására és a fogyasztói árindex alakulására is!*

Dr.Simon József

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító
és Gyártó Kft.

Tevékenységi körünk:

— *Bz motorkocsi remotorizációja, korszerűsítése, fővizsgája Bzx átalakítása motorkocsivá, korszerűsítése, fővizsgája*

— *M 47 remotorizációja*

— *4 tengelyes személykocsi fővizsga*

— *Teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál: Gbgs, Gbs, Tcs, Gags, Lgs,*

— *Eas emelt szintű fővizsga, főjavítás*

— *Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása*

— *Vasúti nosztalgia járműjavítás*

— *daruk, emelőgépek, emelőszerkezetek vizsgálata, javítása, minősítése*

— *acél- és alumíniumszerkezetek gyártásák, szerelése*

— *láng- és plazmavágás, szemcseszórás*

— *nagypontosságú fémmegmunkálás forgácsolással.*

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

VASUTAS HÉTKÖZNAPOK

Váltóvizsgálat mínusz két fokban

A Nap még későn kel ilyenkor, február elején, így, még villanyfény mellett osztja ki a munkát Deák Lajos vezető mérnök, a Távközlési és Biztosító-berendezési Főnökség (TBBF) Nyugati pályaudvari blokkmesteri szakasz irodájában. A napi hibák javítása a gyakorlott műszerésznek, lakatosnak már szinte rutinmunka, de ma váltóvizsgálatot is tart az egyik csoport a pályafenntartási szakszolgálat szakembereivel együtt.

— Jó, hogy rólunk akarsz írni a VSZ lapjában, mert éppen most léptünk át heten a VDSZSZ-be — mondja *Gyulai László* volt bizalmi.

— *Miért léptetek át?*

— Mert a VSZ-ben nem figyeltek ránk. Mi most hajtottuk végre a rendszerváltásunkat, átléptünk.

— *Miből gondolod, hogy a másik szakszervezetben többet törődnek a Biztosítóberendezési Szakszolgálattal?*

— Még nem tudom, de ha ott sem lesz jobb, akkor mindenhonnan kilépünk.

Darabos, zötykölődős a Podmaniczky utcán a macskakő, de a japán kisteherautó simán suhan az úttesten. Szeleczky László műszerész vezeti az autót, és csak dicséri a járművet, hogy turbodizel, meg 2.500 köbcenti stb. Ő is egyike az átlépetteknek. Többet vár az új szervezettől, de arra a kérdésemre, hogy sztrájkolt volna-e a VDSZSZ felhívásának eleget téve, nemet válaszolt.

A váltóvizsgálatra kilenc órára megérkeznek a pft. szakemberei is. A hőmérő mínusz kettő fokot mutat. Rádión keresztül közlik az állítóközpontban a kollégával, hogy melyik váltóba helyezték az akadályt. Amelyik váltó így nem állítható át, az rendben, nem igénnyel szabályozást. Közben a „pályások" elvégzik a nyomtávmérést, szintezést. *Sepsi Gergellyel,* a Terézvárosi PFT főpályamesterével a megállapodásról beszélgetünk.

— Valaki megmondhatná végre már a mozdonyvezetőknek, hogy nem csak „tőlük megy a vasút", legfeljebb miattuk megáll. Próbáljon meg úgy menni a vonat, hogy nincs alatta pálya.

— *De hát éppen a pályások kaptak magasabb bérfejlesztést — vetem közbe.*

— Valóban, de csak a pályamunkásokra vonatkozik — teszi hozzá *Dulló Csaba* pályamester.

A hideget nem bírom sokáig, felmegyek a II. állítóközpontba. *Juhász Ágnes* rendelkező forgalmi szolgálattevő innen irányítja Kőbánya teherforgalmát.

— Fontolgatom, hogy én is kilépek a Vasutasok Szakszervezetéből, mert soknak tartom az 1 százalékos tagdíjat. Nálam ez már 600 forintos levonást jelent.

A toronyban jó meleg van, központi fűtés szolgáltatja a hőt, csak egy kis szépséghibája van a dolognak, hogy a kazán egyazon helyiségben van a radiátorokkal. A falakat már belepte a korom. Időközben *Szelecky László* és fiatal munkatársa visszaért a váltóvizsgálatról.

Kiégett egy izzó az I. torony körzetében, a műszerésznek helyre kell hozni a hibát. A kisteherautó turbodizelmotorja felbőg. A „bizberesek" elmennek egy másik irányba. Fázósan elballagok a megállóba — talán jön egy 95-ös busz.

TP

Többet törődni!

Többet várunk az „új" szervezettől — mondják az átigazolók. Nehéz beletörődni (e sorok írója döbbenten tapasztalta), hogy még mindig el lehet hitetni: majd mások egycsapásra mindent megváltoztatnak. De ne másokban keressük a hibát, ha ugyan hibát akarunk keresni. Nem erről van szó. A szakszervezet nem hivatal, vagy pusztán szolgáltató cég, amelyik ha nem úgy teszi a dolgát, ahogy elvárom, akkor keresek egy másikat. Sokkal többnek kellene lennie ennél: közösségnek. Egy szakszervezet milyensége a tagokon és az általuk választott tisztségviselőkön múlik, azaz rajtunk. Egy szakszervezetben nem lehet csalódni, legfeljebb egy-egy tisztségviselőben, hiszen pont tőlük várnánk el, például hogy ha kell, naponta elmondanák a neki bizalmat szavazóknak: a tagdíj a legjobb befektetés amire egy munkavállaló költhet. A szakszervezet a miénk, olyannyira, hogy ha hibát találunk benne, csak mi tudjuk kijavítani, rajtunk kívül nem teszi meg senki más. Persze ki lehet lépni, vagy létre lehet hozni „új" szervezeteket, de a tapasztalat szerint, ezzel csak magunknak ártunk.

Ami igaz, az igaz: többet kellene törődnünk egymással. És ne higgyük, hogy ezt majd mások megteszik helyettünk.

MUNKAVÉDELEM

Szorosabb együttműködés

A MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottság február 13-án tartott ülésén több olyan napirendet tárgyalt, amelyek a vasút munkabiztonsági helyzetét elemezték, amelyek a munkahelyi, munkavédelmi képviselőknek fontos útmutatásul szolgálhatnak munkájukhoz.

A bizottság tájékoztatót hallgatott meg — a MÁV Rt. személyügyi igazgatójának előterjesztésében — a munkabiztonsági szervezet helyzetéről — a vasútkorszerűsítési munka állásáról, s az irányítási rendszerében tervbe vett változásokról. A tájékoztatóban, és a hozzá fűzött szóbeli kiegészítésekben egyaránt reális értékelések hangzottak el a munkabiztonsági helyzet jellemző összefüggéseiről. Kritikusan értékelték a munkavédelmi helyzetet, a munkabaleseteket ezen belül pedig a súlyos balesetek számának növekedését. Felvetődött: a kedvezőtlen munkavédelmi helyzet alakulásában szerepe lehet például annak, hogy a baleseti vizsgálatokat nem követik olyan intézkedések, amelyek eredményeként a hasonló esetek megelőzhetők lennének.

Nincs számottevő javulás a munkáltatás tárgyi feltételeiben. A karbantartásra fordítandó összegek csökkennek. A szakszolgálati ellenőrzések után, annak ellenére, hogy mulasztásokat, hiányosságokat tárnak fel, nem lépnek fel határozottan a veszélyes munkakörülmények megszüntetéséért (például a forgalmi szakszolgálat területén az előírt technológia biztonságos alkalmazásához szükséges létszám nem áll rendelkezésre). Sajnos, a mindenkori létszám dönti el a technológiai előírások betartását, illetve annak biztonságát.

A MÁV modernizációs folyamatában a munkavédelmi szervezet folyamatosan változik. Problémát jelent létszáma, csökken a szerepe és jelentősége háttérbe szorult. Gondot jelent továbbá a munkavédelmi szabályozás néhány ellentmondása. Az 1987-ben kiadott MvSz a többszöri *módosítások ellenére sem tudta követni* azokat az intézkedéseket, amelyek a funkcionális és szakszolgálati szervezeti-, feladatköri irányítási rendszerben bekövetkezett változásokat előírták.

A bizottság állásfoglalásában rögzítette, hogy a MÁV Rt. munkavédelmi (politikájában) tevékenységében ki kell elégíteni modernizációs stratégiájában megfogalmazott követelményeket. A munkavédelemnek *fokozatosan integrálódnia kell* a vasúti tevékenység feltételrendszerébe, szerves részévé kell annak válnia.

A munkabiztonsági szervezeti változásokat csak *komplex szervezeti stratégia* részeként látják megvalósíthatónak. Köztudomású, hogy a vasúti tevékenység első veszélyességi fokozatba tartozik, ezért a szervezet létszámának, szakképzettségi követelményének, irányítási rendszerének, jog- és hatáskörének szorosan illeszkednie kell a felsőbb szintű jogszabályokban előírtakhoz, valamint a tervezett szervezetkorszerűsítésekhez. A bizottság a jövőben szorosabb együttműködést tart szükségesnek a munkabiztonsági, foglalkozás-egészségügyi és környezetvédelmi tevékenységet folytató vasúti szervekkel. Olyan javaslatokat fogalmazott meg a munkáltatók képviselőinek, amelyek segítenének feloldani a munkabiztonság területén tapasztalt ellentmondásokat. Megoldásra váró, sürgős feladatként értékelték a munkabiztonsági szervezet helyének, feladatának, jog- és hatáskörének sürgős meghatározását, kapcsolatot az üzletigazgatóságokkal, szakigazgatóságokkal, központi funkciók ellátásából adódó feladatokat. Szükségesnek tartották továbbá az MvSz módosítását, vagy új MvSz kiadását, Munkavédelmi Program elkészítését.

A munkáltatók képviselői egyetértettek a Bizottság javaslataival. Türelmet kértek a feladatok megoldásához, mert csak összehangolt stratégia útján valósítható meg a MÁV Rt-nél a munkavédelem korszerűsítése.

Ígérték, nem fognak késlekedni. Elhatározásban, tehát nem volt hiány...

Pásku Jenő

IFOR

A VASUTASOK JELESRE VIZSGÁZTAK

Kaposvári tapasztalatok

Kollektív Szerződés helyi függelékét módosítani kellett

A vasúti hálózat „nem ismer országhatárokat". Nagyobb katonai mozgások lebonyolítása legelőnyösebben vasúti szállításokkal oldható meg. Ezzel számoltak a MÁV Rt. illetékes vezetői. Erről beszélgetünk az egyik érintettel, Schiszler László Kaposvár állomás főnökével, aki készségesen nyilatkozott az IFOR-katonai erők vasúti szállításának kaposvári tapasztalatairól.

— Természetesen, számoltunk azzal, hogy az IFOR-katonai erők vasúti szállításának meghatározó állomása leszünk. A kezdeti időszakban nehezítette munkánkat az a körülmény, hogy a csapatmozgásokkal egy időben jelentkezett a „répaidény". A rakodók kapacitása nem volt elegendő. Mobil rakodókat kellett építeni. Az állomásfőnökség az illetékes katonai szervek részére a kereskedelmi pályaudvaron 3000 négyzetmétert rendelkezésre bocsátott bérleti jogviszony keretében. A megnövekedett feladatok miatt szükségessé vált a túlmunka elrendelése. Az állomásfőnökség személyi állománya megértéssel fogadta a főnökség intézkedéseit. Átmenetileg az év végi ünnepek alatt üzemszünetekre nem került sor. Az intézkedések végrehajtásához a MÁV Rt. Kollektív Szerződés helyi Függelékét módosítani kellett, amihez a helyi érdekképviseleti szervek hozzájárultak.

A katonai szállítmányok továbbítását tőlünk független körülmények is nehezítették. Az érdekelt IFOR-szerveknek időben nem állt rendelkezésére telepítési terv. Emiatt a reptéri iparvágány nem tudta befogadni a szállítmányok egy részét. Ezért került sor a már említett mobil rámpákra a kereskedelmi pályaudvaron. A rendelkezésre álló információnk szerint visszajelzések alapján az amerikai szállítási szakemberek elégedettek a magyar vasutasok munkájával. A forgalomszervezést jónak ítélik. Minden esetben táviratban jelzik például a súlytöbbletet. Nyugodt lélekkel elmondhatjuk: ma már „sínen vagyunk". Üzletigazgatónk, amikor találkozott a vasúti szállításokat irányító IFOR katonai szakembereivel, csak annyit kért tőlük, hogy három kérdésre adjanak választ: mikor? hol? mit kell tenni? Az már a vasutasok dolga, hogy megelégedésükre végezzék el feladatukat.

A kaposvári vasutasok az elmúlt hónapokban helytállásukkal, *szakértelmükkel jelesre vizsgáztak*. Remélhetőleg az elkövetkezendő időben tovább öregbíthetjük a magyar vasutasok és a MÁV hírnevét — fejezte be mondandóját az állomásfőnök.

P. J.

VEZETŐTESTÜLETEK

SORON KÍVÜLI ELNÖKSÉGI ÜLÉS

A VSZ vezetése elköszönt Nagy Sándortól

Közismert: Nagy Sándor az elmúlt év őszén lemondott az MSZOSZ elnöki posztjáról. A Vasutasok Szakszervezete a karizmatikus személyiségű egykori szakszervezeti vezetőt soron kívüli elnökségi ülésre hívta meg a mozgalomban eltöltött eredményes munkája elismeréséül. Az összejövetel jó alkalmat adott arra, hogy feloldódjanak azok a félreértések, amelyekre az ősszel megjelent nyilatkozatok adtak okot.

„...Nem a személyeskedés, hanem a szervezet iránt érzett felelősség és a tagsági elvárások nyílt megfogalmazása volt a célja az MSZOSZ irányába kifejtett kritikának" — hangoztatta megnyitójában *dr. Márkus Imre*, miután köszöntötte a vendégként meghívott *Nagy Sándort* és *Sándor Lászlót*. — A személyes találkozóval a Vasutasok Szakszervezete *demonstrálni* kívánta, hogy a szakszervezeti mozgalmon belül fellelhető *viták jobbító szándékúak* és nem céljuk a tisztségviselők közötti kapcsolatok elmérgesítése. A VSZ *elismeri* és méltatja Nagy Sándor szakszervezeti mozgalomban az *elmúlt öt évben végzett munkáját*, annál is inkább, mert az MSZOSZ az ő vezetésével nem csak átvészelte a szakszervezetek életében rendkívül ellentmondásos, külső támadásoktól sem mentes időszakot, hanem az 1993. évi társadalombiztosítási választásokon elért eredménnyel *végérvényesen sikerült elismertetni* létjogosultságát. A VSZ elnöke felidézett egy két évvel ezelőtti eseményt, amikor Nagy Sándort Szombathelyen „ünnepélyes" váltóállítás keretében *tiszteletbeli vasutassá* fogadták. Ez a gesztus a személyének szólt a VSZ részéről.

Nagy Sándor a beszélgetés során megköszönte a találkozás lehetőségét, amelynek eredményeként tisztázódhattak a korábbi — többnyire félreértésekből adódó — ellentmondások. A vendég örömmel emlékezett vissza arra, hogy az MSZOSZ elnökeként mindig tudta idézni *a vasutasok magatartását*, amelyet az érdekek védelméért mutatott következetesség éppúgy jellemzett, mint az *elszántság*, vagy a *szolidaritás*.

A jelenlévők röviden áttekintették a vasút átalakításából adódó érdekvédelmi feladatokat. Beszéltek továbbá a VSZ érdekvédelmi célkitűzéseiről, amelyekhez kérték mindkét vendég *támogatását*. Az elnökségi ülés végén Sándor László, az MSZOSZ elnöke kötetlen formában rövid tájékoztatót adott az *országos érdekegyeztetés aktuális kérdéseiről* és az országos szövetség hatékonyságának javítására tervezett lépésekről.



Vasutas társadalombiztosítási bizottságok

A Vasutasok Szakszervezete — amint azt már lapunk is többször megírta — kérte a társadalombiztosítási önkormányzatokat, tegyék lehetővé, hogy a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság szintjén — területi testületeinek mintájára — Vasutas Egészségbiztosítási és Nyugdíjbiztosítási Bizottság létrehozását. A két önkormányzat közgyűlése ennek akadályát nem látta, ezért a kérést teljesítette.

Az önkormányzatok engedélye alapján két 11-11 tagú bizottság jött létre, amelyekben *hat-hat személyt a munkavállalók képviselői, öt-öt tagot pedig a munkaadók* delegálhattak azzal, hogy a nyugdíjbiztosítási bizottságba a nyugdíjasok egy létszámot a munkavállalók keretéből önállóan betölthettek.

A munkavállalói oldalon belül az egyes szakszervezetek az 1993. évi tb-önkormányzati választásokon elért eredményeik arányában delegálhattak tagokat. Ennek értelmében a VSZ, az MSZOSZ három évvel ezelőtti eredményeit kamatoztatva az Egészségbiztosítási Bizottságba négy, a Nyugdíjbiztosítási Bizottságba három képviselőt jelölhetett meg. A VSZ választmánya január 18-i ülésén a beérkezett javaslatok alapján döntött a rendelkezésére álló képviselői helyekről. Az Egészségbiztosítási Bizottság tagjai a következők: *dr. Bíró Tibor, Csósza István, Kovács Vilmos* és *dr. Várady Zoltán*. A Nyugdíjbiztosítási Bizottságba *Győri Istvánt, Orosz Pétert* és a nyugdíjasok részéről *Molnár Györgyöt* delegálta a választmány.

VASUTAS NYUGDÍJPÉNZTÁR

Miért érdemes belépni?

Érdemes a Vasutas Nyugdíjpénztárba belépni, mert a majdani nyugdíjas évek szociális biztonságát egy szándék (belépési) nyilatkozattal bárki megteremtheti magának. Az a munkavállaló, aki legalább hat hónap munkaviszonnyal rendelkezik a MÁV Rt.-nél, az beléphet a tagok sorába.

Bármennyire hihetetlen, az a vasutas, aki a nyugdíjpénztár tagja, akár egy forinttal sem fog kevesebb fizetést hazavinni a családjának. A rejtély kulcsát a jogszabályok biztosította lehetőségek teljes kiaknázása jelenti. A reprezentatív szakszervezetek — köztük a Vasutasok Szakszervezete — már a Vasutas Nyugdíjpénztár megalakulásának előkészítése során megtettek mindent annak érdekében, hogy a leendő pénztártagjai a lehető legkisebb anyagi ráfordítás mellett szerezhessenek szociális biztonságot.

A szakszervezetek a MÁV Rt.-vel tavaly november 23-án olyan megállapodást kötöttek — amelyben a munkáltató elkötelezte magát a *„munkáltatói pénztártag"*-ság mellett —, hogy a pénztárba belépő vasutastag költségének egyik felét megtérítik. A pénztári tagdíj másik felének visszatérülését a személyi jövedelemadó törvény (szja) idevonatkozó paragrafusának alkalmazása adja.

Nézzünk erre egy példát. A Vasutas Kiegészítő Nyugdíjpénztárban a tagsági díj a munkaviszonyban elért havi bruttó kereset, illetve társadalombiztosítási ellátás keretében kapott ellátás (táppénz) 4 százaléka.

A MÁV Rt. 1996. január 1-jétől munkáltatói pénztári tag lett! Vállalta, hogy a Vasutas Kiegészítő Nyugdíjpénztárba belépő *munkavállalók tagdíjának a felét átvállalja*. Vagyis 2 százalékot a MÁV fizet. Vállalta még, hogy ezen összeg után felszabaduló társadalombiztosítás kötelezettségi összegét is a pénztárba fizeti be, így a 2 százalékból 2,94 százalék lett. Kerekítve 3 százalék. Vagyis: a 4 százalék pénztári tagdíjból a munkáltató 3 százalékot fizet.

A havi keresetek számfejtéséhez ekkor a 3 százalékhoz valóban kell még 1 százalék.

A bérelszámolás a pénztári tagsági díj beállítása után jut el az szja-adóelőleg számfejtéséhez. Ennek megállapítása során történik az szja-törvény — kiegészítő nyugdíjbiztosítási kifizetésekre vonatkozó 50 százalékos visszatérítési kedvezmények — alkalmazása.

A *kedvezmény érvényesítésével nem kell megvárni az év végét*. A munkáltató a havi adóelőleg megállapítása során figyelembe veheti. A MÁV Rt. ezt teszi. A havi személyi jövedelemadó-előleget csökkenti a teljes tagdíj (a 4 százalék) felével. Tehát: *nyugdíj pénztári tagdíj 4 százalék!*

Tárgyhó: Munkáltató fizet	2,00%-ot
	+0,94%
	2,94%-ot
Munkavállaló fizet	1,06%-ot
	4,00%

havi adó-visszatérítés 2 százalék (tagdíj 50 százaléka)

Munkavállaló pénztártag befizetett 1,06 százalékot, és adóból visszakapott 2 százalékot.

Megállapítható, hogy a péztártagság nemhogy plusz kiadást nem jelent, ellenkezőleg. Egy pénztártag-vasutas fizetési borítékjában ugyanolyan kereseti feltételek mellett *több zárfizetés lesz*, mint a nem pénztártagéban.

Mi a garancia, hogy ilyen kedvező marad pénztártagnak lenni? Nincs igazi garancia erre, mert az szja-törvényt is megváltoztathatja a parlament és a MÁV Rt. is felmondhatja megállapodását. Ami azonban támpontot jelenthet, hogy az *öngondoskodást szorgalmazzák* és a jelenlegi törvényi kedvezmények is ezt szolgálják.

Mit lehet tenni, ha a kedvező feltételek változnak? El kell a családnak dönteni, hogy saját jövőbeni biztonsága érdekében vállalja-e az esetleges pluszkiadást is. Ha a családi kassza sehogy nem bírja, *kérni lehet a tagdíjfizetés szüneteltetését*.

A szüneteltetés letelte után, ha még mindig megterhelő a tagdíj, marad a végső megoldás, a kilépés. Kilépéskor a kiegészítő nyugdíjpénztár alapszabálya értelmében — a belépéstől számított *tíz év múlva juthat hozzá a tag az egyszámláján lévő összeghez*. Ahhoz az összeghez, ami úgy keletkezett, hogy saját plusz költséget nem jelentett számára. Kivétel az öregségi nyugdíjkorhatár elérése, ekkor az összeggel azonnal rendelkezik.

Ezek után, talán, nem nehéz eldönteni, hogy érdemes-e a Vasutas Kiegészítő Nyugdíjpénztárba belépni! *A Vasutas Kiegészítő Nyugdíjpénztárba az alábbi címen lehet jelentkezni:*

1062 Budapest VI., Andrássy u. 66. Érdeklődni és belépési nyilatkozatot lehet kérni a szolgálati hely főnökségén, de további információt készséggel ad a Vasutasok Szakszervezete is.

Varga Gyuláné

„Drága, mint a patika"

A harmincas, negyvenes években közszájon forgott a mondóka, hogy „drága, mint a patika" és nem is indokolatlanul. Igen nehéz, szinte megoldhatatlan helyzetbe került a család, ha felütötte fejét valamilyen betegség, legyen az akár egyszerű megfázás okozta láz, vagy egyéb, ennél súlyosabb.

Akkoriban lázcsillapítóként leginkább a vizes borogatás járta; emlékeim szerint borzalmasan hideg volt a priznices ruha.

„A történelem nem ismétli önmagát" — állítja egy másik bölcselet. Számomra úgy tűnik, az ezredvég — legalábbis nálunk — mintha cáfolná ez utóbbi mondókát.

Az áprilisra — idejekorán — beharangozott gyógyszerár-emelés, hogy a lakosság idejében felkészülhessen, korántsem tekinthető áprilisi tréfának. Ha az lenne, mégcsak mosolyogni sem tudnánk rajta, ugyanis már a mai árak mellett sem tudják sokan kiváltani az orvos szerint is szükséges medicinákat.

Emlékszem, az évtizedek óta menetrendszerűen érkező árrendezés, később áremelés korábban leginkább csak az élvezeti cikkekre, cigarettára, szeszes italokra, szalámira stb. vonatkoztak. Úgy látszik, ebbe a kategóriába rukkoltak elő a gyógyszerek is. Mindez akkor, amikor nap mint nap halljuk, dühöng az influenza, mi vagyunk a világon az egyik legrövidebb átlagéletkort megérő náció.

Az 1995-ös esztendőről készült statisztikai jelentés néhány adatát nézve felmerül a kérdés, hogyan lehetséges a táppénzes betegnapok és kórházi ápolási napok csökkenése? Talán ellenállóbbá vált szervezetünk — kompetens orvosi vélemény az volt, hogy az egészségügyi reform, a kórházi ágyak csökkenése, az igen drága kezelés. Vagyis nem gyógyulnak hamarabb a betegek sem otthon, sem a kórházban, csupán drága az ápolás és nem éri meg betegszabadságra menni.

Így mindjárt érthető a szimpatikus képet mutató statisztika — a megelőzésről az ápolásról —, amely bikini módjára éppen a lényeget takarja el.

Kinek jó ez? Szerintem senkinek, hiszen a betegről azt mutatja, gyógyult egészséges és munkát várnak tőle. Erre, természetesen, nem képes és vagy megerőlteti magát, vagy vállalja a kifogásokat, miszerint rosszul dolgozik.

Ugyanaz a helyzete a gyógyszerre szoruló betegnek, aki nem váltja ki a drága, de szervezetének nélkülözhetetlen, gyógyulást eredményező gyógyszereit.

Az állampolgárnak joga van az egészséges élethez, amit az állam tartozik biztosítani. Elérhetővé, kell tehát tenni minden rászoruló részére egészsége megóvásának lehetőségeit, feltételeit, akkor is, ha egyre drágább a patika.

Hegedűs Károly

ÖNKORMÁNYZATOK A VASÚTÉRT

KÖZGYŰLÉST TARTOTTAK

Vasutas Települések Szövetsége

Érdekképviselet a vasút létéért, a mellékvonalakért

A Vasutas Települések Szövetsége (VTSZ) február másodikán tartotta 1996. évi első közgyűlését a MÁV Rt. Budapesti Igazgatóságának kultúrtermében. A két évvel ezelőtt alakult egyesület célja a vasutastelepülések egymás közötti és a magyar vasutakkal való együttműködésének kialakítása. Ezek a települések az elmúlt százötven évben nagymértékben köszönhették fejlődésüket a vasútnak, és az továbbra is meghatározó tényező a település életében.



A felhívás *Hatvanból* indult el 1994 áprilisában azokhoz vasutas-községekhez és városokhoz, amelyek életét nagyban *meghatározza a vasút* jelenléte. A sajátos érdekképviseleti szervezet megalakulására *Celldömölkön* került sor. A tíz alapító település akkor összesen háromszáz-háromezer lelket számlált. Ezen városok és falvak lakosainak *hosszú távú érdeke fűződik a vasút létéhez*, hiszen az ipar és kereskedelem fejlődésének egyik legfontosabb feltételét jelenti számukra mind a mai napig. A szervezet befolyásának növelése érdekében a második — Hatvanban megtartott — közgyűlés a *tagtoborzás* jegyében zajlott.

Összesen hatszáznegyvenhat önkormányzatot hívtak fel a csatlakozásra, amelyből huszonnyolc helyi képviselőtestület döntött a csatlakozásról. A menet közben tizenhárom települést magába foglaló szervezet a február eleji közgyűlés alkalmával ezzel az újabb 28-cal bővült.

A tagfelvételi eljárást egyszerűsítő és az elnökséget háromról öt főre bővítő alapszabály módosítása mellett a VTSZ *1996. évi programjának* kialakítása szerepelt napirenden. Az 1996. évi rendezvényeket meghatározza a *magyar vasút egyszázötven éves fennállása* jegyében tartott ünnepségsorozat. Ehhez kapcsolódik szorosan a Hatvanban tartandó „*Szárnyaskerék*" *EXPO*, amely vasúttörténeti kiállítást, vasúti tárgyú *képeslap-* és *bélyegkiállítást*, *vasutas képzőművészek* bemutatkozását és vasutas *olvasótábort* foglal magában. A szervezet érdekképviseleti tevékenységét fejezi ki, hogy az idei második közgyűlést Vésztőn tartják, az egyik kísérleti regionális *profitcentrum* központjában. A szövetség több vasútvonal megnyitásának százesztendős évfordulóján képviselteti magát. Így például a *Székesfehérvár - Börgönd - Pusztaszabolcs*, az *Aszód - Galgamácsa* közötti vasútvonalak centenáriumához kapcsolódóan szerveznek politikai ankétokat.

A munkaterv vitájában szólalt fel *Dombrád* község polgármestere, aki lelkesítő szavaival a *mellékvonalak megmentéséért* anyagi áldozatok vállalására buzdította a jelenlévő önkormányzatok vezetőit. Dombrád már példát mutatott, hiszen a község ötszázezer forintból újította fel a helyi állomás épületét.

A közgyűlés és az egyesület rangját is emelte, hogy a rendezvényen részt vett *Rigó Zoltán*, a MÁV Rt. vezérigazgatója. *Jelenleg nem mutatkozik kormányzati szándék a vasúti mellékvonalak megszűntetésére*, a megkezdett racionalizálást azonban folytatni kell — jelentette ki a szónok. A mellékvonalakon tavaly 6-7 milliárd vesztesége keletkezett a vasúttársaságnak. A tervek szerint 1996-ban a veszteség öt milliárdra csökken. A mellékvonalak üzemeltetési költségeinek mérséklése érdekében szükséges intézkedések idén 1,5 milliárd forintba kerülnek, amelyet állami pénzből finanszíroznak.

A korábban létrehozott három regionális nyereségközpont — a nógrádi, a vésztői és a Dráva menti — mellett februárban további tizenhét központ megszervezését tervezik. A vasút vezetői egyben bíznak az *érintett önkormányzatokkal való együttműködésben*. Ez ugyanis hosszú távon biztosíthatja azoknak a mellékvonalaknak a jövőjét, amelyek üzemeltetésére van önkormányzati igény.

EMLÉKTÁBLA

CIVITAS FORTISSIMA

„A legbátrabb város"

Hetvenhét éve, 1919. január 29-én történelmi esemény elindítói voltak a balassagyarmati vasutasok. A cseh légionáriusok január 15-én megszállták a várost, a vasutasokat arra akarták kényszeríteni, hogy letegyék a hűségi fogadalmat a cseh államra.

A vasutasok *megtagadták a fogadalom letételét* és elindult a szervezkedés a csehek kiverésére — kapcsolatba léptek a magyar katonasággal. *Január 29-én, hajnalban támadást intéztek* a laktanya, a vasútállomás, valamint több középület ellen, ahol cseh csapatok állomásoztak. Az egész napos harcok után *sikerült kiűzni a megszállókat.* A segítségül érkezett páncélvonattal — amelyen sok balassagyarmati vasutas is szolgálatot teljesített és harcolt — az elfoglalt területeket felszabadították. A vasutasoknak két hősi halottja volt, *Rózsa András* kalauz és *Petrovics József* mozdonyfűtő. Balassagyarmat hős védői az Ipoly mentén 70 km hosszban 14 települést mentettek meg a magyar hazának.



Ezért koszorúzunk minden év január 29-én a vasútállomáson elhelyezett emléktábla előtt. *„Hirdesse e tábla a tovatűnő századok nemzedékeinek azt a történelmi igazságot, hogy az idegen megszállás alá került Balassagyarmat város felszabadításának gondolata a balassagyarmati vasutasok hazafias lelkületéből fakadt. A felszabadító harcokban Rózsa András kalauz és Petrovics József mozdonyfűtő 1919. január 29-én hősi halált haltak. A hősök kiömlött vére, a harcos vasutasok hazafias példája szítsa, éltesse az áldozatokra kész magyar honszerelmet."*

Juhász István

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

— **RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon**

— **HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás**

— **DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban**

— **BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország**

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

— **SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással**

— **SOPRON-ZAHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában**

További információk: GySEV Rt. Vezérigazgatóság 1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1. Tel.: 201-1782

HERCE-HURCA

Végül is kifizették a túlórát

Felháborodott vasutasok fogadtak a Nyugati pályaudvar Állomásfőnökség üzemi tanácsának ülésén. A forgalmi utazók megdöbbenve értesültek arról, hogy az állomásfőnök megtiltotta a január havi túlóra kifizetését.

Nemes Sándor vonatvezető, üzemi tanácstag a kollektív szerződést teszi elém, és már kívülről mondja a 43. § 2. bekezdését: *„A végzett túlmunkát elsősorban pénzben kell megváltani..."*

A vonatkísérők nem értették: *az állomásfőnök úr miért tiltotta meg a januári túlmunkáért járó bér kifizetését.* A vezénylő tiszttel azt közölte a főnök, hogy tavaly is így volt, most így lesz. Ha kell, vállalja a konfliktusokat is. Nemes Sándorék szerint viszont *tavaly is a kollektívszerződés-ellenesen fizették, illetve nem fizették a túlórát,* ezért megkérték az szbtitkárt, hogy kérjen hivatalos tájékoztatást ez ügyben.

Szögi Sándor állomásfőnök elmondta: a kollektív szerződés szellemében járt el, ugyanis az megengedi, hogy *két hónap átlagában számolják el a túlórát.* Egyébként nem tartja jelentősnek a felmerült túlmunkaidőt, mert 70 ember csak mintegy 160 órájáról van szó, vagyis dolgozónként 2-3 óra. Az állomásfőnök azt hangsúlyozta továbbá, hogy pillanatnyilag (február 8-áig) ebben a kérdésben a dolgozók még nem kerestek meg, de a *Vasutasok Szakszervezetétől kapott egy levelet.* Mindezek ellenére Szögi Sándor *lehetségesnek tartja*, hogy kifizetik a túlórát, mert a zord időjárás ezt indokolttá teszi.

Bajnai Gábor, a MÁV Személyügyi főosztályvezetője elmondta: mielőtt nyilatkozna, *megbeszéli a Nyugati pályaudvar állomásfőnökével* a történteket.

A következő telefonbeszélgetésünk alkalmával a főosztályvezető kijelentette, hogy a *bérszámfejtők már kiállították a III-as jegyzéket*, és a dolgozók az elmaradt munkabért napokon belül megkapják.

TP

IFJÚSÁGI TAGOZAT

Képződtünk

A VSZ Ifjúsági Tagozat (IT) tisztségviselőképzést tartott február 8-10-én Szegeden, a Képzési és Oktatási Bizottságának támogatásával, erről beszélgettünk Fekete Lajossal az IT képzési felelősével.

— A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata „szokatlan" dologra adta a fejét.

— A napjainkban kialakult helyzetben, csak olyan emberek képviselhetik a szakszervezeti tagokat, akik felkészültek a törvények adta lehetőségekből, képzettek és tudásuk birtokában ki mernek állni a munkatársaik érdekei mellett. Az IT tagjai különböző alapszervezeti tisztségviselők, akik korábban már részt vettek a KOB által szervezett hat témakörös oktatásokon. Akkor merült fel, hogy tartsunk az ifjúságot speciálisan érintő kérdésekről is egy rövid, de intenzív képzést.

— Ezek szerint a Képzési és Oktatási Bizottsággal szoros munkakapcsolatuk van.

— Az utóbbi két oktatási évben — a KOB megalakulása óta — mindig segítő kezet nyújtott a fiatalok ilyen irányú kéréséhez. Most 25 fiatal intenzív képzését vállalta. A résztvevők, akik az IT területi és szervezettségi tagozódása alapján lettek kiválasztva, az ország minden pontjáról érkeztek.

— Mi a hozadéka egy ilyen továbbképzésnek?

— Szerintem, ha a tisztségviselő minél sikeresebben szeretné a tudásával segíteni a TAG-ot, hidat kell építenie tag és tag, tag és tisztségviselő közé. Ismernünk kell a TAG-ot, családját, gondjait, körülményeit, hobbiját és a tagnak is a tisztségviselőt, hogy bizalommal tudjon hozzá fordulni.

— Tekintsük át a programot.

— Csütörtökön a megérkezett tagok még nem is tudták, de már a vonatról leszállva megkezdődött „képzésük". Egy személyiségfejlesztő, közösségkialakító gyakorlattal. Építettük a hidat egymás közt, ez a havazásnak köszönhetően közel 4 órásra sikeredett. Pénteken reggel tornaórával kezdtük. Átrendeztük az előadótermet félkör alakba, hogy az előadók és hallgatók minden porcikája adja és vegye az információkat. Igaz, ez „balesetveszélyes", mert ha az előadó unalmasan, szárazan ad elő a hallgató leeshet a székről. A meghívott előadók felkészültségére jellemző, ilyen baleset nem fordult elő. Előadástechnikával folytattuk, bővítettük ismeretünket, hogy milyen tematika szerint kell felépíteni egy előadást, szakszervezeti tájékoztatót, értekezletet, miért és hogyan kell bevonni mindenkit a közös munkába.

— Kik voltak az előadók?

— *Dr. Bíró Tibor,* a VSZ alelnöke tartott részletes tájékoztatót a szakszervezeti jogosítványokról. Részletes előadása olyan hatással volt a jelenlevőkre, hogy ebéd közben is folytatódott a konzultáció. Megállapítottuk, hogy szükséges lenne a szakszervezeti jogokat összefoglaló kisokos kézbeadására a tisztségviselőknek. A vasútegészségügy nehézségeiről kaptunk részletes, kimerítő tájékoztatót — *Locsodi Nagy Imre* kollegánktól. A vázolt helyzet szomorúsággal és bizonytalansággal töltött el bennünket. A következő és egyben leghosszabb részben, a Munkaharcakciók címmel meghirdetett előadást hallgattuk *Karácsony Szilárdtól.* Előadásában vázolta: a szakszervezet egyenrangú partnerségét a munkaadóval, és a munkavállalók kiszolgáltatottságát. Előadásának mottója volt, hogy „szeretnénk segíteni másokon". Felvetődött, hogy sokan a szakszervezetet hivatalnak hiszik — és a szervezet pedig jelenleg hajlamos így működni.

— Ezután következett bizonyára a „lazítás"...

— Vacsora után kötetlen konzultációval folytattuk a programot, majd megválasztottuk a tanfolyam legboszorkányosabb nő és férfi tagját. Mottó — Szeged a Boszorkányok fővárosa, seprűlovaglásuk nagy élményt jelentett mindenkinek. Hóesésben indultunk rövid városnézésre, majd beiratkoztunk egy tánciskolába.

— „Minden jó, ha a vége jó" — mi volt a harmadik nap programja?

Szombaton reggel előadástechnikával folytattuk. Az emberek a külső alapján megítélik egymást, a jó szakszervezeti tisztségviselő tájékozódik, megismer és csak utána alakít ki egy képet.

Ezt követte a munkaügyi kapcsolatok története témakörben *Varga Gyuláné* előadása. Ahol teljes történeti áttekintést kaptunk a korai feudalizmustól napjainkig terjedő időszak munkaügyi fejlődéséről. Az első céhlegény szerződésektől XIII. Leó pápa Munkások helyzete című apostoli körlevelén keresztül — az ILO koordináló munkájáig.

Összefoglalva, az oktatást mindenki jól sikerültnek, tartalmasnak tartotta. Hasonlóan máskor is részt venne. Köszönjük azt az anyagi és szellemi támogatást, amelyet a KOB rendelkezésünkre bocsátott.

V. F.



Akik „képződtek"

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

BÉRBŐL, FIZETÉSBŐL ÉS JÁRULÉKBÓL ÉLŐK FIGYELMÉBE (1. RÉSZ)

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit? — teszi fel magának nap mint nap a kérdést millió és millió magyar pályakezdő, munkavállaló, munkanélküli és nyugdíjas. Kell lennie megoldásnak, hiszen a piacgazdaságról mások voltak a tapasztalataink és az elképzeléseink. Hírehamva sincs a szociális biztonságnak, a tisztességes foglalkoztatás ritka, mint a fehér holló, az igazságos közteherviselést pedig, mint agyonadóztatottak vagyunk kénytelenek elviselni, hiszen a bérekből levont tételek jelentik az állami adóbevételek meghatározó részét. Sikert ígérő könyvek ezrei lepik el a könyvesstandokat, amelyek egyéni taktikákat ajánlanak a kilábalásra. Nagyon sokan vannak közöttünk, akik anyagi kockázatot és áldozatot is hozva saját bőrükön tapasztalták meg az egyéni boldogulás buktatóit. Ugyanakkor a kézenfekvő megoldásoktól legalább ennyien elfordultak, pedig ezek kockázata és terhei is nagyságrenddel kisebbek, az eredményességéről nem is beszélve. Lássuk miről is van szó?

Ha komolyan érdekli a megoldás, kérem, hogy ne csak olvassa az alábbi sorokat, hanem vegyen elő egy darab papírt (elég lesz egy használt bárca hátulja), ragadjon tollat és a leírtak alapján rajzoljon velünk.

Vágjunk bele! Penderítsen a papírlap közepén egy új tízforintosnyi kört és írja bele: ÉN. Igen, Önről és arról a több millió — önnel hasonló helyzetű — munkavállalóról, munkanélküliről, pályakezdőről és nyugdíjasról lesz szó, akikre kitaláltunk egy összefoglaló fogalmat: önök, azaz Ön is egy MUNKAERŐ-TULAJDONOS.

Mit értünk ez alatt? A helyzetünket jellemző rengeteg eltérő jegy mellett közös bennünk, hogy nincs vagyonunk. Vagyon alatt olyan szabad tőkét értünk, amely anélkül biztosítja a megélhetését, hogy dolgoznia kellene. (Ebbe a kategóriába nem tartozik bele a családi ház, ahol lakik, vagy a nagy nehezen összekuporgatott nyaraló és autó.) Szóval nincs tőkénk, de azért nekünk is van valamink!

Mindannyian rendelkezünk egy elidegeníthetetlen tulajdonnal: a *munkaerőnkkel*. Mert mindannyiunknak van *tudása, tapasztalata, tehetsége, ereje és ideje*. Ez a mi tulajdonunk. A *munkaerő*, mint minden tulajdon, akkor válik igazán értékessé tulajdonosa számára, ha segítségével hozzájuthatunk mindahhoz, amire saját fenntartásunkhoz szükségünk van, például élelemre, meleg ruhára, tanulásra, szórakozásra és még megannyi dologra, amire csak vágyunk.

Hogyan lehet a munkaerő segítségével mindezt megszerezni? Úgy, hogy értékesítjük a munkaerőnket a munkaerőpiacon, azaz bérbe adjuk. Ezt ugyan egyszerűbb leírni, mint megtenni. Erről azok tudnának mesélni, akik már voltak munka nélkül. De közvetlen tapasztalatért nem kell senkinek sem a szomszédba menni, hiszen Magyarországon nincs olyan család, ahol ne lett volna már valaki rövidebb, vagy hosszabb időre munka nélkül.

Visszakanyarodva a rajzunkhoz, a kör fölé — úgy egy centiméterrel kicsit balra és jobbra is —, rajzoljon egy-egy téglalapot, úgy, hogy elférjen közöttük egy harmadik, hasonló méretű téglalap, de ezt a középsőt egyelőre ne rajzolja meg. Húzzon mindegyik kocka, a körhöz közelebbi, sarkától egy-egy lefelé mutató nyilat a kör széléig.

Ha sikerült eddig követnie a leírást, az Ön szeme előtt megelevenedik a MUNKAERŐPIAC. Itt van lehetősége bérbe adni a munkaerejét, azaz szerződést kötni. Még annyi teendőnk maradt, hogy kitöltsük a téglalapokat, azaz megnevezzük a munkaerőpiac többi szereplőjét is. A baloldali téglalapba írja bele: ÁLLAM. Igen, az állam az, amelyik meghatározza a munkaerő bérbeadásának szabályait. Ezek a szabályok elvileg mindannyiunkra egyformán érvényesek. Az állam, olyan általános szabályokat alkot, amelyektől azonban önmagukban nem várhatjuk el a boldogulásunkat, hiszen akkor mindenki megkövetelhetné, hogy például a Munka törvénykönyvét az ő személyes igényei szerint alkossák meg.

A másik (jobb oldali) téglalapba pedig írja be: CÉGEK. A piacgazdaságban a cégek, vállalatok, vállalkozások azok, amelyekkel általában — az állam által megszabott keretek között — a munkaerőnk bérbeadásáról SZERZŐDNI szoktunk. Itt azonban álljunk meg egy szóra. Fogalmazzuk meg, mi is az a szerződés: *kölcsönös kötelezettségvállalás, kölcsönös előnyökért egyenlő rangú partnerek között.* Például, amikor valaki el akarja adni a használt autóját és kimegy a piacra, az esetek többségében valódi szerződés jön létre. Az eladónak pénzre van szüksége, a vevőnek autóra. Ez a kölcsönös előny mindkettejük számára, hiszen megkapják, amit akarnak. Ugyanakkor a kölcsönös kötelezettségvállalás is megvalósul, hiszen mindenki odaadja azt, amivel szabadon rendelkezik, az eladó az autóját, a vevő a pénzét. Egyenlő rangú partnerek között jön létre tehát a szerződés, mert az *alkudozás* rájuk nézve semmilyen hátránnyal nem jár.

Vajon, így működik-e a munkaerőpiac is? Sajnos, nem. Miért? Mert ahogy az ábrából kitűnik a *munkaerő-tulajdonosok* egymagukban sohasem lesznek egyenrangú partnerei sem az államnak, sem a cégeknek, velük szemben mindig alárendeltek maradnak.

Az állam — amellett, hogy mindannyiunkra általános szabályokat hoz — nagyon komolyan meghatározza a munkavállalók helyzetét. Megszabja a munkaidő hosszát, a túlóráztatás szabályait, a bérek kifizetésének idejét, módját és még több száz olyan részkérdést, amely nagyon is befolyásolja jövedelmünket. (Legutóbb például a szabadság idejére fizetendő átlagbért távolléti díjra módosította!) Gondoljon csak bele: egyikünk sem lesz képes egymagában sohasem az államot befolyásolni.

A cégekkel szemben az alárendeltségünk még ennél is egyértelműbb. A munkaerőpiacon a munkavállalóból sok van. Túlkínálat esetén pedig az ár mindig alacsonyabb, mint az áru valódi értéke. Ezenkívül be kell kalkulálni még a felkészültségbeli különbségeket is. A vállalkozások jogászokat és közgazdászokat foglalkoztatnak azért, hogy minél jobb üzletet köthessenek a cég érdekében velünk szemben, azaz, minél alacsonyabb bért kelljen kifizetniük a szükséges munkaerőért. (Az autóvásárlási példánál maradva a gépkocsijának minden csavarját jól ismerő eladó valószínűleg „átveri" a friss jogosítvánnyal rendelkező amatőr vásárlót.)

A tapasztalatok szerint a munkavállalók többsége még azt a három alapvető követelményt sem tudja felsorolni, amit egy munkaszerződésben kötelezően rögzíteni kell. Ez természetesen, nem az ő hibájuk, hiszen ők varrni, kenyeret sütni, forgalmat irányítani tanultak és nem munkajogot. Ez azonban a munkaerejük bérbeadásakor komoly hátrányba szokta hozni őket. A cégekkel szemben alávetettek vagyunk a helyhez kötöttségünk miatt is. A munkavállalók helyhez kötöttek, a vállalkozások viszont oda vándorolnak, ahol a tőkéjük a legnagyobb hasznot képes hozni a tulajdonos számára. Egyedül ezzel sem tudjuk felvenni a versenyt.

Reménytelennek tűnik a felvázolt helyzet? Bizonyos fokig az is. Elég csak saját, vagy a közvetlen közelünkben élők kiszolgáltatott helyzetét szemügyre venni. A megoldás pedig a kezünkben van. A rajzot tegye el a legközelebbi alkalomra, amikor — a megoldáshoz ismét egy lépéssel közelebb kerülve — a Magyar Vasutas segítségével közösen folytatjuk.

Karácsony Szilárd

„Jó hely ez a Nyugati..."

Avagy: éjjeli menedékhely, Nyugat helyett



(Afénykép nem a helyszínen készült.)

Hideg és barátságtalan most, késő éjszaka, a Nyugati pályaudvar pénztárcsarnoka. A kilenc jegykiadó ablak közül kettő világít, a többit barna sötétítő függöny takarja. Hosszú két sor a két ablak előtt. Fönn, a magasban, óra mutatja: nyolcvan perc múlva éjfél lesz.

Addigra mély álomba merül talán H. Rezső is, egy koszos arcú, piszkos ruhájú, kortalanul öreg férfi. Most még fönn van, mocorog, fészkelődik hullámpapírágyán, a 6. számú ablak alatt.

Jöttömre morog valamit, s csak hosszas rábeszélésre nyitja ki fogatlan száját. (A rábeszélés egy pirosszínű bankó képében hangzott el...)

— Hagyj a francba, sokat dolgoztam — motyogja a nyitott száj. — Nem láttál még nyomorultat, Hugó?

— Imre vagyok, testvér, nem Hugó — szólok félhangosan, s körbenézek. Az ember mindig körbenéz, ha nálánál nyomorultabbal találkozik, vagy beszélget. Az ember szégyelli a más nyomorát.

— Victor Hugóra gondoltam — sercint maga mellé H. Rezső. — De idézhetek neked a Hamletből is. Lenni, vagy nem lenni ...

— Most melyik állapotod az igazi?

— A köztes — ül föl papírágyán társalkodóm. — Az egész életem, az a harmincnyolc esztendő egy nagy semmi lék. Hajléktalan vagyok, mint a lék jég nélkül. Mi a szarra vagy még kíváncsi?

— Hajléktalannak nem születik az ember — próbálkozom.

— Már születésünkkor rajtunk van a jövőnk titka — legyint H. Rezső —, s nekem ezt adta atyáim bűnéért a sors. Hogy éjszakánként és telente itt aludjak, a Nyugatiban. Vagy az alagsorban, vagy valamelyik sarokban. Ezt a pénztársort nemrégiben fedeztem fel, ugyanis a helyiséget fűtik s onnan, a kisasszonyok felől a vékony deszkafalon átárad a meleg.

— Szóval, mi volt a lejtőd? — kérdezem hirtelen.

— Ismerős, ugye: ital, nők, válás, bőrönd. Ide és oda. Volt nekem élettársam, aki befogadott a családi fészekbe, de a lánya szebb volt ... Nincs egy bűzrudancsod? Ma keveset tarháltam, nem telik cigire. Szóval, szappan helyett is piát veszek, felejteni.

— Mit akarsz felejteni?

—A katedrát. A tiszta életet. Tanár voltam, de rossz lóra tettem, a kanca félreb...-tt. Hát elkezdtem a piálást. A végén a krétát is csak úgy tudtam vezetni, hogy előtte bevágtam két deci konyakot. Kocsmákban kérincséltem két-három forintokat. Most meg már mindegy, pajtás. Az asszony újra anya lett, más porontyát szülte, a saját gyerekeim látni sem akarnak. Ez a Nyugati nagyon jó hely, pedig húszéves koromig még Nyugatról álmodoztam. Itt viszont nem kell dolgozni, sem viselkedni.

Minek? Erre a kis időre? Néha vért köpök. Tébécé. Mi az, csak nem rezeltél be? Levegőn nem fertőz ez a nyavalya ...

— Nem lenne jobb valamelyik munkásszálláson, vagy a máltaiak vagonjában éjszakáznod, Rezső?

— Ott csupa elesett, tetves senki van. Rühellem e tömeget, meg azután azok az úri helyek nem koedukáltak. Kurvát csak itt lehet találni. Kimegyünk valamelyik vágányhoz, a kitérőbe, s fölszállunk egy vagonba. Kap a ringyó egy ötszázast, ennyi. De ez is csak akkor jön össze, ha fölveszem a segélyt.

H. Rezső hanyatt dől, mélyet szív a cigarettából. Hirtelen olyan gyors köhögési roham jön rá, hogy a jegyükért sorban állók felénk fordulnak. Valaki orvosért szól, többen lehurrogják: ugyan már! Az csak egy hajléktalan. Vinné el őt is az ördög, ne szennyezné a levegőt.

— Hagyd rájuk — szól H. Rezső, s az emberek felé köp. — Tudod, hogy milyen kitüntetésekben van részem naponta? Voltam én már bonckés alá való hulla, meg sírások munkaadója is. Meg lehet szokni a mocskolódásokat. Hű, ez nagyon hülyén hangzott, ugye? Lassan már elfelejtek szépen, s jól beszélni magyarul, mint ahogyan elfelejtettem mosakodni, s olykor visszatartani a szükségleteimet.

— Vannak haverjaid? — intek fejemmel a csarnok túl felén fölbukkanó kócos, sebhelyes arcú sorstársa felé.

— Mi a francnak a haver? Hogy osztozzunk a fekhelyen, meg a pénzen? Netán a nőn? Ez a tetves is közeledni akar mindig, de elzavarom. Lehet, hogy homokos. No, hagyj már te is a francba, aludni szeretnék. Igazítsd meg rajtam az újságpaplant, pá, jó éjszakát.

Léptektől kong a csarnok, valakinek a karján éjfélt csipog a kvarcóra. H. Rezső szája nyitva, elsősárgállnak odvas fogai. Feje félrebillent bakancspárnáján, holnap reggel biztosan káromkodik a szerencsétlen, merthogy elfeküdte a nyakát. Illetve, ma reggel. Mert amíg H. Rezső aludt, elmúlt a tegnap, hogy mába érve nagyobbra táguljon a lék ebben a hajléktalan, jeges téli világban...

*

A Nyugati pályaudvar állomásfőnöke, Szögi Sándor szerint ezen a csomóponton huszonnégy óra alatt 120 ezer ember fordul meg. Ötszáz vasúti dolgozó, nyolc rendőr, két vécésnéni, huszonöt zsibárus és megannyi italmérő áll a tisztelt tranzitutasok rendelkezésére.

A Nyugatiban huszonnégy óra alatt 30-35 hajléktalan talál téli napokon menedéket.

Besze Imre

Szakszervezeti akadémia

A rendszerváltás legnagyobb vesztesének a magyarok érzik magukat a volt szocialista országok közül — derült ki a bécsi Humán Tudomány Intézet 1995. évi felméréséből. Ferge Zsuzsa szociológus, aki maga is részt vett a vizsgálatokban, a Szakszervezeti Akadémia 4. ülésén, hétfőn, Budapesten elmondta: Magyarországon a lakosság létbiztonsága jóval nagyobb mértékben gyengült a redszerváltást követően, mint Németország keleti felében, Lengyelországban, Szlovákiában és a Cseh Köztársaságban. Ezzel magyarázható a lakossági véleményekben tükröződő pesszimizmus.

Ferge Zsuzsa kifejtette: a kutatások eredménye szerint a rendszerváltás Magyarországon a munkások körében okozta a legnagyobb csalódást. A nyugdíjasok is a vesztesek közé tartoznak, ám számukra a rendszeresen folyósított ellátás, még ha alacsony színvonalon is, jelentős mértékű biztonságnövelő tényező.

Hangsúlyozta: az állampolgárok biztonságérzetének megteremtésében az államnak igen nagy a felelőssége. Úgy véli: annak ellenére, hogy a szocialista társadalom tb-rendszerének számtalan hibája volt, azt megreformálni, és nem elvetni kell. Tévedés, ha a kormány a jövő nyugdíjrendszerének kialakításánál a kelleténél nagyobb mértékben épít az önsegélyező pénztárakra. Véleménye szerint a kormány nem számol megfelelőképpen a váratlan nehézségekkel, a bizonytalansági tényezőkkel.

A lakosság igényli az állam jelentős felelősségvállalását, különösen a gyermeknevelésben. Statisztikai adatok szerint a rendszerváltó országok közül Magyarországon esett vissza a legnagyobb mértékben a gyermekszületések száma. Ez vélhetően a szociális biztonságérzet jelentős csökkenésével magyarázható.

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

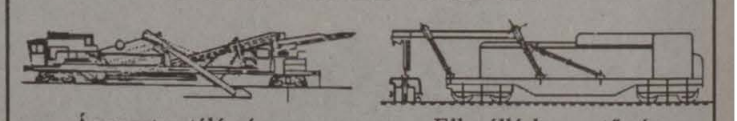
— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

ÉPÍTŐGÉPEINKKEL A BIZTONSÁGOS ÉS GYORS KÖZLEKEDÉSÉRT

MÁVGÉP KFT.



Ágyazatrostáló gép — Ellenálláshegesztő gép

Megújult formában, változatlan **elkötelezettséggel**

megoldjuk a gondját,

ha — **vasútépítőgépre,**
ha — **vasúti gép javításra**
ha — **földmunkára**
ha — **üzemanyag-szállításra,** vagy
ha — az előbbiekkel összefüggő
gépbérletre, szolgáltatásra van szüksége.

Korszerű és megbízható gépparkkal, kellő szakértelemmel

ajánljuk magunkat!
Keressen és hívjon bennünket!

MÁV Vasútépítő- Gépellátó és Szolgáltató Kft.
Budapest X. ker. Kőér u. 2/d.
Tel.: 260-04-23
Fax: 260-82-81

HAGYOMÁNYŐRZŐK

MÁJUS VÉGÉIG LEHET JELENTKEZNI

Negyedik Országos Vasutas Népművészeti Kiállítás

A nagykanizsai Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Ház a vasutaskultúra történetében hagyományt teremtett. Az ország sok ezer vasutas dolgozója közül a népművészetnek-népi iparművészetnek kreatív módon hódolókat gyűjti össze, hívja meg egy országos kiállításra.

A népművészet és a népi iparművészetben az alkotók ízlése, forma és művészet jelenik meg a hímzéseken, szőtteseken, játékokon, vas- és famunkákban, kerámiákban, kékfestőkben, bőrmunkában stb. Maga állította elő a használati és díszítő eszközeit a nép: „*Selmecbányán pipaeszközeit szerzi be az utazó tekintetes úr, Pozsonyban kardot vesz, Esztergomban nyerget, Komáromban tulipános ládát, Miskolcon gubát, Gácson posztót, Lőcsén vásznat, Besztercebányán csipkét, Losoncon üvegneműt, Kékkőn szitát, Szebenben násfát, Győrött bicskát, Vácot hintót, Szécsényben hámot, — de ki győzné mind elszámolni?*" — mondta egykoron A jó palócok írója, Mikszáth Kálmán.

A múlt század második felében az iparcikkek beáradása után hanyatlásnak indult népművészet beolvadt, és részévé vált a magyar népi-nemzeti kultúrának. A mai mesterek kodályi, bartóki módszerekkel tanítják az *eredeti szín, forma és motívumvilágot*, amely az alkotó lelkén át önálló egyedi alkotássá válik.

Nagykanizsán a Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Ház 1996. november-december hónapokban mutatja be országos kiállításán a vasút dolgozóinak és nyugdíjasainak alkotásait.

A részvételi szándékot folyamatosan, de legkésőbb május végéig kell bejelenteni.

A tárgyak beadási ideje szeptember vége, mivel a szakértő zsűrinek értékelnie kell a munkákat és odaítélni a díjakat.

A kiállítás megnyitásakor a művelődési ház találkozót rendez az alkotók számára.

Várjuk a régi és az új, népművészettel és népi iparművészettel foglalkozó vasúti dolgozók, nyugdíjasok jelentkezését, részvételét Nagykanizsán, a Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Házban.

Mónai Zsuzsanna
igazgató

NEVELŐOTTHONOK

A Magyar Államvasutak— a szegénység kényszere és a szolgálat ellátása teremtette igény alapján — már a múlt század végén létrehozta első gyermekintézményeit. Az évszázados múltra visszatekintő nevelőotthonok a történelem során mindig megbízható támaszt nyújtottak a vasutascsaládoknak. A MÁV Rt. a gyermekintézményeinek működtetésére létrehozta a „Vasút a gyermekekért" Alapítványt. A Magyar Vasutas sorozatot indít azzal a céllal, hogy megismertesse az alapítvány vasutas diákotthonait. Reméljük, ezzel is hozzájárulhatunk az adakozni szándékozók táborának szélesítéséhez.

Kőszeg

Vasutas-árvaház nyílt 1913. augusztus 10-én Kőszegen. Az eseményt megelőzte, hogy a Vasutas Szentkorona Szövetség árvaházépítő pályázatát a város megnyerte. A kapott pénzt gyűjtések és felajánlások egészítették ki.

Az épület tervezésével Thier Manó vasutas-építészfőmérnököt bízták meg. Külföldre, Münchenbe utazott, hogy ott tanulmányozza a kor követelményeit ilyen létesítményekre vonatkozóan. Hazatérve elkészítette tervét, alpesi és kőszegi stílusban. Amikor felépült, szinte egy új kastély fogadhatta a gyerekeket.

Először 82 vasutas-árvagyerek kapott itt elhelyezést, étkezést, tanszert, és felsőruhát. Akkoriban a cipőt és az alsóruhát otthonról kellett hozni. A 6-19év közötti gyerekek a városba jártak iskolába, de az árvaházban varrni és főzni megtanították őket.

Később már nemcsak árva gyerekek lehettek a ház lakói. Jöhettek a lakott területektől távol élők, a nagycsaládosok, a vasúti utazószolgálatos szülők gyerekei, illetve, ahol mindkét szülő munkába állt.

1945-től Kőszegen csak lányok voltak. 1953-ban a lányokat Kaposvárra, az ottani MÁV-internátusba költöztették és onnan a fiúkat hozták „cserébe". Erre azért volt szükség, mert a kőszegi nevelőintézet befogadóképessége nagyobb volt, így — az igényeknek megfelelően — több fiú elhelyezése vált lehetővé.

Az ötvenes évek elejétől minden gondoskodást megkaptak a kis lakók. Nem kellett már cipőt és alsóruhát sem otthonról hozni. Létszámuk néhány éven belül 370-re növekedett, ami csak a hatvanas évek végén kezdett csökkenni.

Az eredeti épületet többször bővítették, felújították. Először a két oldalszárnyhoz építettek 1952-ben 4 tantermet és 8 hálószobát, majd a középső szárnyat hosszabbították meg 12 méterrel és emeletráépítéssel új tornatermet alakítottak ki 1963-ban.

A fűtést többször korszerűsítették. Az alacsony nyomású gőzfűtésről 1975-ben olaj-, majd 1987-ben gáztüzelésre tértek át.

1968-ban a melléképületek átalakításával óvodai részleget hoztak létre. Ettől kezdve 3 éves kortól tudtak már fogadni gyerekeket.

1986-ban egészségügyi komplexum épült. A hat 3 ágyas betegszoba, általános orvosi és fogorvosi rendelő szolgálja a gyerekeket. Nem kell kijönniük a főépületből, mivel függőfolyóson közelíthetik meg a rendelőket.

Mintegy 15-20 ezer gyerek járt mostanáig az intézetbe. A gyerekzenekar és -énekkar hazánk határain túl is sok tapsot kapott. Az utóbbi 10 évben a városi birkózóegyesület is a házban működik, amiben nevelőotthoni gyerekek is részt vesznek. A hetvenes évek végén az intézeti kézilabdacsapat Úttörő-olimpiát nyert. Természetesen más sportágakban is edzenek saját sportpályáikon. Népszerű a labdarúgás, az asztalitenisz, a sakk és a kézilabda is. A szakkörök közül a barkács, a modellező, a lövész, a fotó, és a német nyelvre járnak a legtöbben. A tízezer kötetes könyvtárból mindig van mit kölcsönözni, színvonalasan lehet az ismereteket továbbfejleszteni. A ház büszkesége saját stúdiójuk, ahonnan nemcsak hangosítást, hanem zárt láncú televízió- és videohálózatot is működtetnek. Gyakran látható műsor a kultúrterem színpadán és szabadidőben sohasem üresek a klubszobák sem.

Az intézet mai neve: MÁV Nevelő- és Diákotthon, amit a vasút tart fenn. Falai között 220 gyerek kap megfelelő szociális ellátást. Részükre mégsem kötelező a vasúti munkahely választása, de az itt megszerzett hivatástudattal legtöbbjük a MÁV-nál helyezkedik el.

KISVASUTAK NYOMÁBAN

Miskolci természetjárók

Hangulatos közgyűlést tartottak január végén Miskolcon, a Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza Természetjáró Baráti Körének tagjai és a meghívott vendégek. Kovács László titkár beszámolójában elmondta: működésük harmadik évében 63-an voltak, még egyszer annyian, mint megalakulásukkor.

A sikeres hazai túrákon kívül már utat szerveztek a „*Szlovák Paradicsom*" bejárására, a *Vasutas Természetjáró Szövetségen* belül pedig 6 tagjuk tíznapos *erdélyi körúton* vett részt. Tavaly ismét megrendezték az *Azimut Kupa* tájékozódási túraversenyt, melyen az előző évi 18-al szemben már 34 csapat állt rajthoz.

A természetjárók nagy segítséget nyújtottak a művelődési ház *nyári gyerektáborozásához*, melyre már hatodik alkalommal került sor Szentléleken. Szívesen vállaltak társadalmi munkát is: több kilométer túraútvonal-jelzést festettek át Garadna és *Szentlélek*, Garadna és a Háromkúti-völgy, a Szentléleki-völgy—Köpüs-forrás és a Hollóstető—Kecskeláb-rét között.

Túráikat 17 vezetőjük vezette, akik közül ketten tavaly tettek vizsgát. A jelenleg folyó *ezüst-jelvényes tanfolyam* hallgatói jobbára „vörösmartysok"-ból állnak. A versenyzést kedvelők nagy lelkesedéssel vettek részt a különféle megmérettetéseken és tavaly három vándorserleget nyertek. Gál-Szamosi-Szilvásy a „*Sütő Nagy Attila*" éjszakai, Czina-Gyarmati-Majorcsik a „Fülesbagoly Kupán" Czina-Szilvásy pedig a „*Tájoló '95*" éjszakai versenyen győzött. Teljesítmény-túrázóik a Zemplén 50, Mecsek 90, Cserehát 50, Balaton 50, Bükk 50, Loko 424 és az olimpiai ötpróbán indultak. Közülük *Szamosi Csaba* és *Gál Krisztina* járt élen.

A beszámoló után *Gávay Pál*, a baráti kör elnöke, a MÁV Rt. Miskolci Üzletigazgatóságának igazgatóhelyettese adta át a minősítésekért járó jelvényeket. Ezüst jelvényt *Gajdács Istvánné, Katona Attila, Kovács László, Majorcsik József, Szilvásy Dénes*, bronzot *Csizmadia Klaudia, Gajdács Zsolt, Gyarmati László, Királyné Gál Judit, Kovácsné Nagy Emőke* és *Radványi Nóra* kapott. A „Borsod szép útjain" túramozgalmat *Czina Tivadar, Gajdács Zsolt, Gajdács Istvánné, Gál Krisztina, Kovács László Szamosi Csaba, Szilvásy Dénes*, a „Bükk 900-as csúcsait" *Czina Tivadar, Gál Krisztina, Mészáros László, Szamosi Csaba, Zahorán Mihály* és *Zahoránné Csodó Katalin* teljesítették.

Szabóné Nagy Julianna, a művelődési ház igazgatója elmondta, hogy nem túl gyakori az intézmények és a természetjárók övékéhez hasonló kapcsolata. Az intézmény sokat adott munkájukhoz (terem, adminisztráció, postázás, adatszolgáltatás, pályázatok megírása, rendezvények). A „csapat" önszántából, tiszteletdíj nélkül, megszállottként tette a dolgát.

Idei rendezvényterveik a magyar vasút 150 éves múltjához is kapcsolódik. Az alkalomból bekapcsolódnak egy új „*Kisvasutak nyomában*" elnevezésű túramozgalomba. Folytatják szlovákiai barangolásaikat az Alacsony-Tátrában, a Magas-Tátrában és a Fátrában.

Februárban *vetélkedőre, Bakancsos bálra* hívják a vasutas természetjárókat. Áprilisban megrendezik a *III. Azimut Kupa* tájékozódási csapatversenyt.

Havi két saját túrájuk mellett szervesen kapcsolódnak a megyei természetjáró szövetség és a vasutas természetjárók ajánlásaihoz.

Kovács Attila Gábor

Kisvasutak a Kárpátokban

(Folytatás az 1. oldalról)

Aleš Bilek vasúti mérnök Szlovákiából érkezett, ráadásul nagyon fiatal.

— Bilek úr, mi vezet egy fiatal embert, mint Ön, hogy ahelyett, hogy a legmodernebb csodamasinákkal foglalkozna, ősöreg szerkentyűket próbál életben tartani?

— Van ebben jó adag nosztalgia, meg szakmai kihívás is.

— Önöknél mi a helyzet? A kisvasutakkal mi lesz? A lélekharangot már ott is megszólaltatták?

— Hasonló a helyzet, mint Magyarországon. Szűntek meg keskeny nyomtávú vonalak, ezek egy része még a II. világháború pusztításai alapján ment veszendőbe. Szlovákiában ez a fajta szállítás inkább ipari célt szolgált. A harmincas években különben 45 kisvasút működött hazánkban. Aztán a 60-70-es években, mivel olcsó volt az autók üzemanyaga, ezt a szállítási formát kezdték előnyben részesíteni, s ez sok kisvasút megszűnéséhez vezetett. Bár ahol elég kemény volt az igazgató, ott ezt meg tudta akadályozni.

— Ezek tehát most is üzemelnek...

— Nem ilyen egyszerű a dolog, mert a 80-as években az összes kisvasutat meg akarták szüntetni.

— Mennyi volt ekkor az „összes"?

— Három. De akkor jöttek a természetvédők és a helyi szervezetek és sikerült megakadályozni. Annak ellenére, hogy az erdészet akkori vezetője — köztünk maradjon — roppant ostoba ember volt és azt mondta, fütyül a felsőbb szervekre: a kisvonat nem kell.

— Tényleg nagyon ostoba ember lehetett, mert még én is tudom, hogy a Tátrai erdők a környezeti ártalmak miatt igen veszedelmes helyzetbe kerültek, s a benzingőz és a kipufogógáz ezt csak súlyosbította volna.

— Ez valóban így van, s akkor jött két besztercebányai fiatalember, s végül pár vonatot sikerült életben tartani.

— Hány kilométeres pálya maradt végül is életben?

— Valamikor 120 kilométer volt, de most effektív személyszállító-vonat 12 kilométeren üzemel csak.

— Micsoda értelmetlennek tűnő pusztítás...

— Biztos, hogy az, de van még két pici vonal, de ezek inkább múzeumok mellett működő kirakatvasutak.

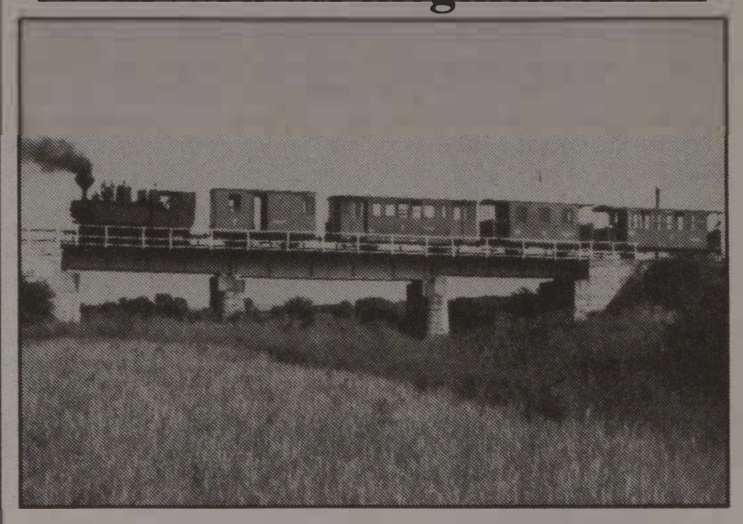
— Szóval kisvonat zakatol Nyitrán, Feketebologon, s a lengyel határ mellett...

Szép teljesítmény. Ehhez képest a világháborús pusztítás simogató kézlegyintés...

— Sajnos ez így van...

VÉGÉH ÁDÁM

A kisvasutak megmentéséért



Az 1993-ban alapított Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány Budapesten a Geodéziai és Térképészeti Rt. tanácstermében február 7-én rendezte meg a Kárpát-medencei Kisvasutak találkozóját.

Gáspár János, az alapítvány ügyvezető igazgatója köszöntette a megjelenteket, majd a tartalmas megbeszélést *Molnár László*, a VABE ügyvezető elnöke vezette, aki egyúttal a vasutasok biztosításának helyzetét és a biztosítók új szerepét elemezte.

A Geodézia Rt., a Cartographia-Navigator Kft. vezetője és a Térképker tulajdonosa a térképkészítés hazai problémáit, az üzleti stratégiát, a turistatérképek adta propaganda-lehetőségeket foglalta össze. *Horváth Lajos*, a KHVM vasúti főosztályának vezetője a vasút jövőképéről szólt.

A hazai kisvasutak küzdelméről, élniakarásáról az üzemeltető, vagy a vonal vezetője, esetleg a polgármester számolt be. A jövőért aggódás lenyűgöző volt. Kiselőadások keretében hallottunk még a MÁV Nosztalgia Kft. tevékenységéről és terveiről, a vasúti menetrend propagandahatásáról, a *szegedi Vasúttörténeti Alapítvány és a Gyermekvasutasokért Alapítvány* tevékenységéről.

Örömmel üdvözölhettük a szomszédos országok — *Románia, Szlovákia, Ukrajna* — egy-egy kisvasútjának képviselőit. Már a tanácskozás megkezdése előtt is megtekinthettük *a Tusnádi Csaba Károly* fotóművész kisvasúti felvételeiből összeállított kiállítást. Kollekciója már 63 db-ra gyarapodott.

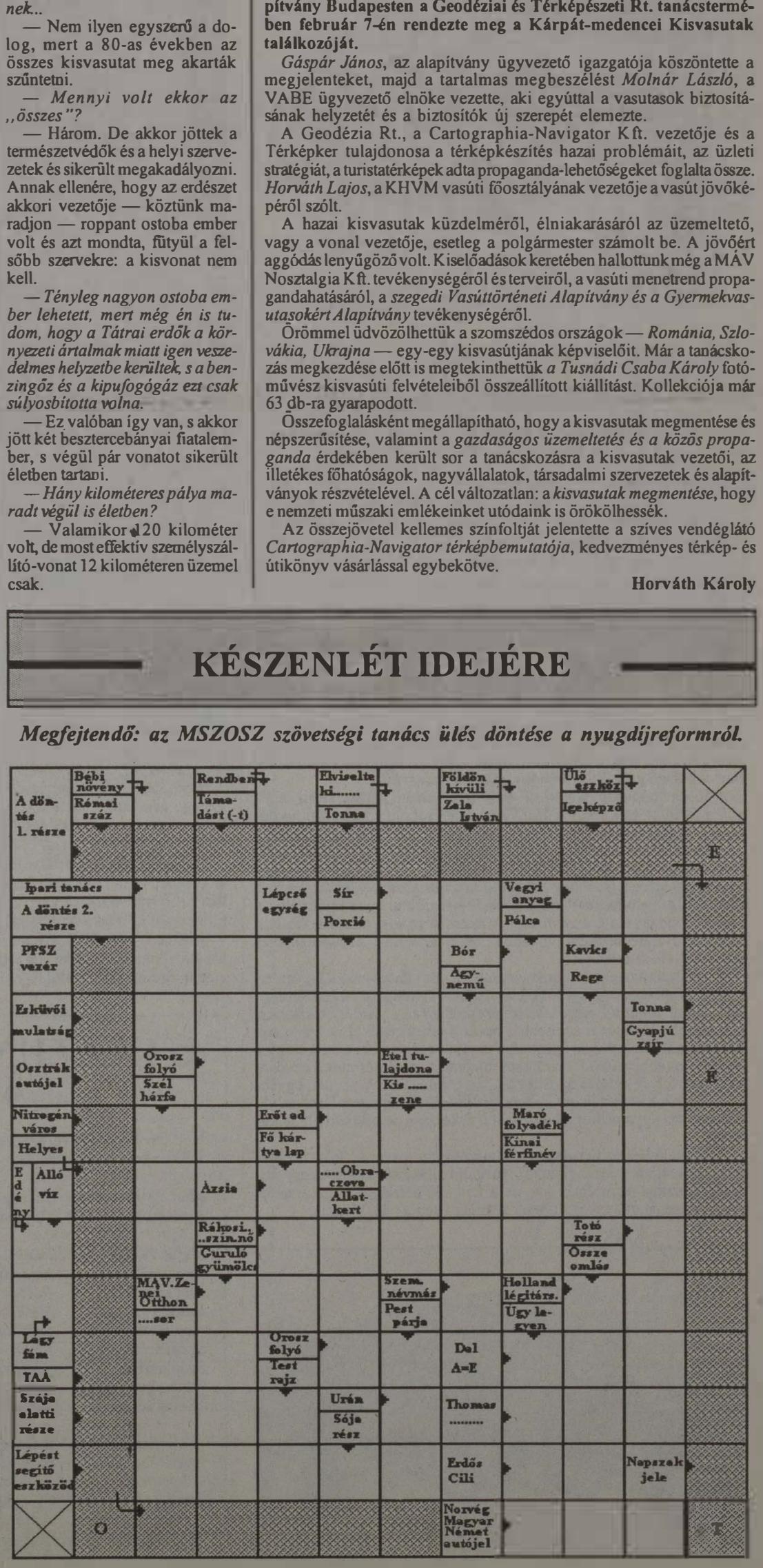
Összefoglalásként megállapítható, hogy a kisvasutak megmentése és népszerűsítése, valamint a *gazdaságos üzemeltetés és a közös propaganda* érdekében került sor a tanácskozásra a kisvasutak vezetői, az illetékes főhatóságok, nagyvállalatok, társadalmi szervezetek és alapítványok részvételével. A cél változatlan: a *kisvasutak megmentése*, hogy e nemzeti műszaki emlékeinket utódaink is örökölhessék.

Az összejövetel kellemes színfoltját jelentette a szíves vendéglátó *Cartographia-Navigator térképbemutatója*, kedvezményes térkép- és útikönyv vásárlással egybekötve.

Horváth Károly

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Megfejtendő: az MSZOSZ szövetségi tanács ülés döntése a nyugdíjreformról.



Új év — új árak

Mondják, az új év mindig rosszabb, mint az előző volt. Úgy tűnik, az 1996-os esztendő — ami az áremelkedéseket illeti — sem cáfol rá erre a „népi bölcsességre". A teljesség igénye nélkül vegyük sorra a fogyasztási adó emelését, s ennek következményeit.

Január 1-jétől a Mol Rt. által forgalmazott üzemanyagok árai 15 százalékkal növekedtek, a dízelüzemű gépkocsik üzemeltetése szintén drágult, a gázolaj ára — a többiekhez hasonlóan — száz forintnál több lett: 98,9 forintról 103 forintra növekedett.

A vonatjegyek ára 50 kilométeres utazási távolságig 20, ennél hosszabb vonalon 15 százalékkal emelkedett. Módosult a díjkedvezményeket rögzítő kormányrendelet. Ennek alapján a tanulók és a fogyatékosok korábbi 75 százalékos jegyárkedvezménye 70 százalék lett.

Ugyanakkor januártól a hallássérültek, a sportolók, meg a természetjárók 50 százalékos utazási kedvezményben részesülnek: az eddigi — kilométerenkénti — 4,32 forintos díjtétel 5,27 forintra változott. A helyközi autóbuszokon a díjkedvezmények növekedése a vasútjegyek árához hasonló mértékben emelkedett. De tudni kell, hogy a helyi autóbuszjáratok viteldíjának nagyságát a helyi önkormányzatok határozzák meg. Az országban átlagosan 20-30 százalékos mértékű a tarifaemelés. Ettől, talán, leginkább a BKV 39 százalékos jegyáremelése tér el. Budapesten ugyanis — a Fővárosi Közgyűlés határozata értelmében — a kombinált bérletért 1950 forintot, a villamosbérletért 1550 forintot, a tanulóknak és a nyugdíjasoknak pedig 585 forintot kell fizetni. Egy vonaljegy ára 50 forint!

Többet fizetünk januártól a szeszes italokért, valamint a dohányárukért: a sörök, az égetett szeszes italok, a cigaretták ára 15-20 százalékkal emelkedett. A sörök átlagosan 15 százalékkal többe kerülnek. A pálinkafélék és a vodkák ára pedig 13-14 százalékkal drágult.

Az esztendő első napjaitól a korábbiaknál 22-26 százalékkal többe kerül az arany grammja, ugyanis az 4038 forintról 6038 forintra emelkedett.

Kép — szöveg nélkül



Csereüdültetés

A Vasutasok Szakszervezete 1996-ban is megszervezi hagyományos olasz, görög és francia csereüdültetéseit

Olaszország

Családok részére, 1996. július 1-jétől július 12-ig, teljes ellátással fejenként 65.000 forintos térítési díj ellenében.

Görögország

Gyermekek részére, 1996. június 29-től július 18-ig, teljes ellátással fejenként 28.000 forintos térítési díj ellenében.

Franciaország

Családok részére, 1996. augusztus 31-től szeptember 14-ig, teljes ellátással fejenként 67.000 forint térítési díj ellenében.

Gyermekek részére, 1996. augusztus 6-tól augusztus 27-ig, teljes ellátással fejenként 35 000 forint térítési díj ellenében.

A külföldi utakra a VSZ területi bizottságainál, vagy a központban Dömé Lászlónénál a 19-77-es vasúti telefonszám 146-os mellékén lehet jelentkezni.

Tájékoztatásul közöljük, hogy a térítési díj negyven százalékát április 20-ig, a teljes díjat a kiutazás előtt 30 nappal korábban kell befizetni. Túljelentkezés esetén az igények odaítéléséről a VSZ elnöksége április elején dönt.

Ki szórakozik a riasztóval?

A fegyveres rabló komótos léptekkel távozott



„Szeles Mónika csak egy van" — mondogatják a tenisz szerelmesei. Ugyanezen a szólásmondás érvényes Szeles Hajnalkára is, azzal a különbséggel, hogy amíg egyikőjük a teniszpályán káprázztatja el a nézőket, addig Hajnalka a személypénztárban vívott ki elismerést magának. És még valamiben hasonlít egymásra a két lány, mindkettőt munka közben támadták meg.

Szeles Hajnalka olyan lány, akin megakad a férfiszem, és el sem gondolná az ember, hogy e törékeny teremtés egy rámeredő pisztolytól sem riadt meg. Mintegy másfél éve ad ki menetjegyeket a Nyugati pályaudvar személypénztárának ablakán, és bizony először viccnek vélte, amikor egy sísapkás, napszemüveges alak fegyvert szegezett rá és a bevételt kérte. Hajnalka nem adta, pedig a kaszában volt 150 ezer forint. Sőt hozzátette: „*Figyelj öreg! Ennyiért nem érdemes!*" Ezután kínos pillanatok következtek, a rabló is valószínűleg kezdő bandita volt, mint ahogy a lány is kezdő áldozat. Körülbelül 10 másodpercig állt a támadó az ablaknál, majd rándított egyet a vállán és továbbállt. De nem ám futva, ahogy ilyenkor szokás, hanem csak úgy komótosan, sétálva.

Hajnalka közben folyamatosan nyomta a riasztó nyomógombját, majd remegő lábakkal ment a kolléganőihez, hogy elmesélje a történteket. Közben az információból átkiabáltak: „*Azt kérdezik az ügyeletről, hogy ki szórakozik a riasztóval?*"

Szeles Hajnalka azóta napirendre tért a történtek felett, ő nem hagyhat ki két évet, mint híres névrokona. Azóta is folyamatosan dolgozik, sőt már profi nyilatkozóvá vált, ugyanis az újságírók egymásnak adták a kilincset, még a lakásán is megkeresték.

Február 11-én Rigó Zoltán vezérigazgató jutalomban részesítette a bátor pénztároslányt. Hajnalka körülbelül annyit kapott kézhez, amennyit Mónika körülbelül 6 másodperc alatt „teniszezik össze"...

topé

Lakáscsere

Elcserélném felújított, komfortos, másfél szobás vállalati bérlakásomat hasonló önkormányzatira MÁV-dolgozóval. A lakáshoz pince, padlás, kert, garázs tartozik. Tel.: 261-1513

Budapesti MÁV-szolgálati lakásra, 50 négyzetméter felettire **cserélném** vidéki, azonnal piacképes öröklakásomat. Érdeklődni: Kenyeres Györgyi 01/82-14 üzemi, vagy 260-9717 budapesti telefonon lehet.

Elcserélném a Budapest IX. ker., Gyáli úti, MÁV-telepi, II. emeleti, 56 négyzetméteres lakásomat hasonló vagy kisebb székesfehérvári, esetleg budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 06/22/271-540, 9—29 óráig.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV-, vagy önkormányzati lakásra, Budapest VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán

Budapesti 3 szoba, komfortos MÁV-szolgálati lakásomat budapesti, vagy Bp. környéki kisebb (esetleg megvásárolható) lakásra **cserélném**. Minden megoldás érdekel. Jelentkezni lehet: Vargáné Horváth Magdolna Győr, Ifjúság krt. 4. postacímen, vagy a 06/96/423-193 telefonon.

Eladó 910 négyzetméteres építési telek összközműves, villany, gáz, kerítés. Irányár: 2 millió forint. Érdeklődni munkanapokon lehet a 01/47-71 üzemi, illetve 06/1/269-56-56/ 1639 mellék Regős Gábornénál lehet.

Osztálytalálkozó

1971-ben Szegeden, a **Bebrits Lajos Vasútforgalmi Technikum 4/A**, *Magyar Lajos* osztályában végzett osztálytársaim jelentkezését várom az alábbi címen: *Németh Antal* 6400 Kiskunhalas, Szélmolnár u. 3. telefon: 06/51-93.

Kinczli József

(1919-1996)

Elhunyt életének hetvenhetedik esztendejében Kinczli József, a Vasutasok Szakszervezete pécsi területi bizottságának egykori titkára, aki több mint negyedszázadon keresztül szakszervezeti tisztségviselő volt.

Munkája megbecsüléséért több esetben különböző kitüntetésekben részesült. Temetésén, február 12-én, a pécsi köztemetőben a családtagokon kívül nagyon sok munkatárs és barát osztozott a végső búcsú gyászában.

Magdi néni receptjei

Ezúttal a pizza magyaros változatát, a PÁSZTORLEPÉNY receptjét közlöm:

Harminc dkg héjában főtt burgonyát áttörünk. 30 dkg liszttel, egy tojással, egy csomag száraz élesztővel, egy kiskanál sóval, cukorral, egy deciliter tejjel, 5 dkg zsírral jól összedolgozzuk. Tálba tesszük és langyos helyen letakarva két órán át pihentetjük.

Közben elkészítjük a tölteléket: 50 dkg sonkát ledarálunk, 15 dkg reszelt sajttal, egy deciliter tejjel, sóval, borssal összekeverjük.

Ha a tészta megkelt, kisebb tepsibe terítjük úgy, hogy a szélére is jusson tészta. Rásimítjuk a tölteléket és lassú tűzön 40 percig sütjük. Sonkán kívül készülhet bármilyen hússal, vagy akár zöldségfélével is.

Jó étvágyat kíván:

Magdi néni

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is beszélnek.

Közüggyé vált a társadalombiztosítás reformja. Javaslatok és ellenjavaslatok tucatja születik meg nap mint nap. Ezek közül kiemelkedik — a zárféken szolgálatot teljesítő kollégáinktól származó — a nyugdíjkorhatár megváltoztatását szolgáló törvénytervezet-javaslat.

1. § A nyugdíjkorhatár rugalmas. Minden munkavállaló — nemétől függetlenül — halála után egy évvel mehet öregségi nyugdíjba.

2. § A munkavállaló halála után, az öregségi korhatár betöltéséig, örökösei kötelesek a tb-járulékot megfizetni.

3. § Aki az 1. § szerinti határidő előtt veszi igénybe az öregségi nyugdíjat, ide értve a jelenlegi nyugdíjasokat is, az a megállapított nyugdíja összegének kétszeresét köteles tb-járulék címén megfizetni.

4. § A 150. életévüket betöltöttek, valamint azok, akik legalább 125 év szolgálati időt szereztek, mentesülnek a 3. § szerinti fizetési kötelezettség alól.

5. § A halva születettek nyugdíjkorhatárát a kormány rendeletben állapítja meg.

17,5 millióan munka nélkül az EU-ban

17,5 millió volt a munkanélküli — az aktív lakosság 10,6 százaléka — az Európai Unió tizenöt tagállamában tavaly novemberben. Továbbra is Spanyolországban a legrosszabb a helyzet, 20 százalék felett van a munkanélküliek aránya. A 3,5 millió spanyol munkanélküli egynegyede több mint három éve vesztette el állását. Az iskolából kikerültek 42 százaléka nem tudott elhelyezkedni.

Nem fizet a Rock Színház

A Nyugati pályaudvar mellett álló sátorban működik a Rock Színház. A hányattatott sorsú intézmény most újabb nehézségek elé néz, ugyanis tavaly április óta nem fizették meg a MÁV-nak sem a bérleti, sem a közüzemű díjat, ezért a vasút ez év januárjában a bérleti szerződés felbontására kényszerült.

A Rock Színháznak a MÁV-val szembeni *adóssága elérte a 20 millió forintot*, és *Várkonyi Mátyás* igazgató szerint a kultuszminisztérium beavatkozása nélkül a társulat képtelen a számlák kiegyenlítésére.

A MÁV Rt. első lépésben felajánlotta azt a lehetőséget, hogy amennyiben a Rock Színház a közölt határon belül — január 20-ig — egy összegben kifizeti a mintegy *6 millió forintos közüzem díjhátralékait*, illetve a Művelődési és Közoktatási Minisztérium *garanciát* vállal a színház által javasolt *részletfizetésre*, akkor kész tárgyalásokat kezdeni a bérleti díj átütemezéséről, továbbá eltekint az áram-, és hőszolgáltatás január 20-i beszüntetésétől.

A minisztérium egyik munkatársa egy sajtónyilatkozatban kijelentette: a tárcának *nem áll módjában kiegyenlíteni* egyetlen színház számláját sem, ám az *áthidaló megoldások keresésében részt vállal*. A színháznak szembe kell nézni azonban a bezárás lehetőségével is. Várkonyi Mátyás, a Rock Színház igazgatója január végén arról beszélt, hogy a színház további működésével kapcsolatban a minisztériumtól ez idáig még semmilyen információval nem lett gazdagabb. A társulat egyébiránt február közepétől egy hónapos *külföldi vendégszereplésre* indult. Az együttes ugyanakkor jól felfogott érdeke egy újabb játszóhely felkutatása.

A Művelődési és Közoktatási Minisztérium viszont Várkonyi Mátyást *felmentette* a Rock Színház igazgatói állásából, s egyben egy miniszteri biztost nevezett ki ide, de a fennálló adóságot a kultusztárca továbbra sem tudja kiegyenlíteni, átvállalni pedig nem kívánja.

TP



UTAZZUNK EGYÜTT — 1996-ban!

A Paradiso Travel szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Március 13-17.	*Tavasz a francia Riviérán*	23 900,-
Április 13.	*Ópusztaszer — Szeged*	1 750,- + belépő
Május 24-28.	*Pünkösd Erdélyben*	14 990,-
Június 12-16.	*Kirándulás Kárpátaljára*	14 990,-
Június 22.	*Puchberg — Marcipánmúzeum*	2 500,-
Július 13.	*Melk — Wachau*	3 350,-
Augusztus 8-11.	*Salzkammerguti tóvidék*	23 900,-
Szeptember 10-15.	*Róma — Assisi*	29 490,-
Szeptember 27-29.	*Sörfesztivál Münchenben*	ár előkészületben
December 6-8.	*Karácsonyi vásár Nürnbergben*	"
December 14.	*Karácsonyi vásár Bécsben*	"

Minden utasnak 1 000 forint kedvezményt adunk a szállásos utak árából, ha a jelentkezésnél ezt a hirdetést leadja!

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében, telefon: 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551.

Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62. (Metró mozi, a Nyugati pályaudvarral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő: **dr. Dura László**

Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**

Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete

1068 Budapest, Benczúr u. 41.

Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**

a Vasutasok Szakszervezete elnöke

Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.

Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96

Felelős vezető: **Lendvai Lászlóné** m.b. vezérigazgató

ISSN 0460 6000

KÜLDÖTTGYŰLÉST TARTOTT AZ VSZ IFJÚSÁGI TAGOZATA

Keményebben kell fellépni

Február 20-án soros küldöttgyűlését tartotta a Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata (VSZIT). A 45 küldött az ország minden területéről érkezett s majd' minden szakmát képviselt a tanácskozáson. A plénum elsősorban az ifjúságot foglalkoztató kérdésekkel foglalkozott, különös tekintettel a bértarifarendszer igazságtalanságaira. A küldöttgyűlés új tagot választott az „Alapítvány a vasutas fiatalokért" kuratóriumába.

A VSZIT elnöke, *Csáki Zsigmond* beszámolójában elmondta: az ifjúsági tagozat működését nehezítette a *pénztelenség*, illetve az elmúlt időszak könyvelési hiányosságai. A továbbiakban hangsúlyozta, hogy az ifjúsági tagozat az *utánpótlás-nevelésben* fontos a Vasutasok Szakszervezete számára is. A testület határozatot hozott, hogy a VSZIT tanácsa tűzze napirendre a *bértarifa* kérdését, és a tagozat elnöke vegye fel a kapcsolatot a VSZ bértarifa-bizottságának vezetőjével. A tagozati tanács *készítsen javaslatot a bérfeszültségek csökkentésére,* illetve a fiatalok *hátrányos megkülönböztetésének megszüntetésére.* A tanácskozás végén szó esett ifjúsági *szabadidős programok* szervezéséről. Felmerült *egy tiszai vízitúra* lehetősége, illetve *ifjúsági sportnapok* megrendezésének igénye is.

Az Ifjúsági Tagozat ülésén elhangzott hozzászólásokat az 5. oldalon ismertetjük

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit a tisztességes megélhetés érdekében, illetve a tömeges elszegényedés és a torzult jövedelemviszonyok ellen?
A bérből, fizetésből és járulékból élőknek indított sorozatunk második része a 6. oldalon olvasható.

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1996. MÁRCIUS 1. SZÁM

A VSZ tiltakozik

A nyugdíjkorhatár felemelése ellen

A Vasutasok Szakszervezete a sajtó nyilvánossága előtt tiltakozott a nyugdíjkorhatár emelése ellen. A kormánydöntés ugyanis, véleményük szerint, egy, a nyugdíjreform összefüggő folyamatából kiragadott lépés. A rendelkezést nem előzték meg érdemi viták, s nem került sor társadalmi párbeszédre sem.

A VSZ sérelmezte a rendelettervezetet, mert azt sem az Érdekegyeztető Tanács, sem a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat nem véleményezhette. Az intézkedés a szakszervezetek szerint *szakszerűtlen*, mivel csak járulékbevételekkel és nyugdíjkiadásokkal számol, nélkülözi az átfogó gazdasági számításokat. Az érdekvédelmi szervezetek által kért *hatásvizsgálat nem készült el*. Nem vették figyelembe a *foglalkoztatási nehézségeket*, a lakosság egészségi állapotát, ami várható élettartamát, pedig az Európában Magyarországon a legalacsonyabb.

A nyugdíjkorhatár emelése és más, a családokat súlyosan érintő intézkedések miatt a Vasutasok Szakszervezete rendkívüli Érdekegyeztető Tanács ülésének összehívását kezdeményezte. A VSZ az országgyűlési képviselőket pedig arra kérte, hogy ne szavazzák meg a nyugdíjkorhatár felemelését elrendelő változtatás előkészítetlen parlamenti beterjesztését.

*

A VSZ női választmánya szintén tiltakozott a nyugdíjkorhatár felelmelése ellen.

(Írásunk az 5. oldalon)

Kutasra emlékezünk



Tizenhárom halottja és húsz sérültje volt annak a balesetnek, amely február 26-án nem sokkal 12 óra után történt a Somogy megyei Kutas vasúti átjárójában. Miután nem engedték le a sorompót a vonat érkezése előtt, egy Volán-autóbusz nekiütközött a Kaposvárról Gyékényes felé tartó gyorstehervonatnak: a vonat kettészakította az autóbuszt, és egyik felét több száz méteren át maga előtt tolta. Közben az autóbusz és a mozdony is kigyulladt, az autóbusz teljesen kiégett, a vezérállás is a lángok martalékává lett. A tüzet a mozdonyvezető, Náza János (aki maga is égési sérüléseket szenvedett), valamint a nagyatádi és marcali tűzoltók fékezték meg. A sérülteket Nagyatádra és a kaposvári kórházba szállították.

Az esemény helyszínén készült tudósításunkat a harmadik oldalon olvashatják.

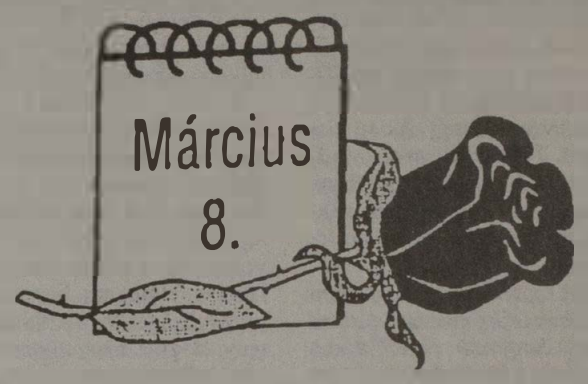
Részvétünk

A Vasutasok Szakszervezete tagsága mély megrendüléssel fogadta a kutasi tragédia hírét, és egyben részvétét nyilvánítja az áldozatok hozzátartozóinak.

A baleset körülményei ismét felvetik a vasutasok nehéz szociális helyzetének problémáját. Szakszervezetünk továbbra is arra törekszik, hogy a fokozott leterheltségű munkakörben foglalkoztatottak anyagi és erkölcsi helyzetét a közlekedésbiztonságban betöltött felelősség szintjén elismertesse.

Vasutasok Szakszervezete

Köszöntő



Sok szeretettel köszöntöm minden kolléganőnket a Nemzetközi Nőnap alkalmából a Vasutasok Szakszervezete nevében!

Dr. Márkus Imre
VSZ-elnök

ISO 9000 Szabványsorozat szerint tanúsított a
MÁV VASJÁRMŰ KFT
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313 - 313
MVJ Quality
TÜV CERT

A MUNKAHELYEK VÉDELMÉBEN

Racionalitás és humánum

Egy tárgyalássorozat eredményei

A munkahely, s általa a havi fix fizetés, megtartása napjaink gazdasági és társadalmi viszonyai közepette minden alkalmazott számára sorsdöntő tényező. Így az időközben fel-felröppenő létszámleépítési tervek nem kis aggodalmat keltenek egy olyan mamutvállalat dolgozóinak körében, mint a MAV. E tekintetben hárul a legnagyobb felelősség az érdekképviseleti szervezetekre, mert az elkerülhetetlen létszámmozgások legésszerűbb és leghumánusabb módozatainak kimunkálása és elfogadtatása a vasutascsaládok mindennapjait érzékenyen érintik. A sikeres tárgyalások által legfontosabb momentumot, a tisztes megélhetés lehetőségét képesek a szakszervezetek tagjaiknak biztosítani. Természetesen, mindezen elemek a tágabb környezet, az ország helyzetének tükrében szemlélve adhatnak hiteles képet.

„A tagságunkegy részének gondolataiban talán nem is tudatosul az a tény, hogy azért őrződött meg a munkahelyük, mert érdekeiket egészséges kompromisszumok, eredményes megállapodások révén védi a szakszervezet. S a jelentős volumenű, munkahelykiváltó beruházások következtében sem került még senki az utcára. Erős és tárgyalóképes érdekvédelmi szervezet megléte esetében a munkáltatói oldal is más magatartást tanúsít" - - mondta *Karádi László*, a Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Bizottságának vezetője. Még szólt arról is, hogy a szakszervezetek és a MÁV által tavaly decemberben megkötött, 16 pontot magába foglaló, megállapodás sarkalatos pontja, az *1996. évi foglalkoztatási konstrukció*. A „fűnyíró elv", azaz a normatív létszámleépítés gyakorlata csupán a központokban fogadható el, a végrehajtó szakszolgálatok házatáján nem alkalmazható. A minimális létszám hiteles és kizárólag szakmai érdekeket tükröző meghatározása mind a MÁV, mind pedig a VSZ számára rendkívül lényeges és kellő körültekintést igénylő feladat. Tehát a százalékos mérték alkalmazása kerülendő. Ezen gondolatok szellemében a Szombathelyi Üzletigazgatóság területén az elmúlt hónapokban tárgyalássorozat zajlott. A forgalmi csomópontokon — *Tapolcán, Veszprémben, Zalaegerszegen, Celldömölkön* és *Szombathelyen* - lebonyolított megbeszéléseken Karádi Lászlón kívül részt vett *Hodics János*, az Üzletvezetőség forgalmi osztályának vezetője, valamint megjelentek azérintett területek állomásfőnökei és szakszervezeti vezetői.

A VSZ meglátása szerint a MÁV ez évi üzleti tervében szereplő *bérköltség korrigálására* a *létszámcsökkentés* nem az egyetlen megoldás. Más lehetőség is rejlik az eszköztárban. Bevételnöveléssel *kedvezőbb eredményeket* lehetne felmutatni. Ez utóbbi létjogosultságát támasztja alá az a tény, hogy a *középállomások* átlag 12 fős létszáma már olyan *„kispannolt" állapotot takar*, mely további csökkentést nem bír el. A *vasútbiztonság* által kívánt minimális munkaerő-szükséglet egy olyan határ, melyet a közös érdekektől vezérelve, mindenkinek tiszteletben kell tartani. A csomópontokon, a közös gondolkodás eredményeként megszületett és aláírt megállapodások legnagyobb értéke, hogy a viták során minden érdekelt fél véleménye meghallgatásra talált, s az egyezség az optimális megoldást tartalmazza. Az állomásfőnökök a szakszolgálat munkájának ellátásához szükséges gárdát megtarthatják. A feleslegessé váló munkatársak helyzetének rendezésében pedig a humánum szerepel központi elemként. Karádi László végezetül hangsúlyozta, hogy a *munkaerőstruktúra átformálása elkerülhetetlen*, hisz a megváltozott szállítási volumen hatásaként bizonyos munkakörökben *az indokoltnál nagyobb a foglalkoztatottság*, míg a forgalmi utazók esetében hiány lép fel. Ugyancsak a létszámhelyzetet érintő tényező a munkaerőkiváltó beruházások nyomán mutatkozó állásmegszűnések halmaza.

A VSZ minden erejével arra törekszik, hogy a felszabaduló létszám a *MÁV kötelékében maradjon*. Ebben a kérdésben a *gazdasági vezetés jó partnernek bizonyult*. A szakszervezetek elsőrendű feladata, hogy az átcsoportosítások emberségesen — *a dolgozók életkörülményeinek figyelembevételével* — történjenek meg. Hiszen a legtöbb esetben olyan törzsgárdatagokat érint mindez, akik életüket a MÁV szolgálatában töltötték, évtizedeken át a vasút biztosította számukra a mindennapi kenyeret, s érzelmileg is kötődnek a vállalathoz. Ezért a racionalitás mellett a döntések *egyénekre gyakorolt hatását* sem szabad figyelmen kívül hagyni. Karádi László azt is elmondta, hogy a létszámelhelyezés vizsgálatát mély környezettanulmány előzte meg. *Személyenként elemezték* a lakóhely, a bejárási lehetőség, a családi háttér, a szakmai végzettség és a *nyugdíjbavonulási hajlandóság* tekintetében a kollégák életkörülményeit. A legtöbb esetben a felszabaduló munkaerő *átképzéssel* megtartható. A kínálati palettán elsősorban *forgalmi utazói, szolgálattevői* és *kocsirendezői* munkakörök szerepelnek. A egészségügyi alkalmasságon kívül általában fél esztendei *átképző tanfolyamon* való részvétel és sikeres vizsga szükséges ahhoz, hogy a hiánymunkakör betölthető legyen. A másik lehetőség a *korkedvezményes nyugdíjazás*, mely alternatíva azonban csak a dolgozó egyetértésével, azaz *erőszakmentesen* tekinthető humánus eljárásnak. A létszámhelyzet hosszú távú rendezésében a munkaerő-kiváltó beruházások képviselik a helyes irányvonalat. Az állam által finanszírozott pályavasút az ilyen jellegű beruházásokra az idén 170 millió forintot szán. Ezen összeg felosztása során a *hatékonyságra törekvés* volt az alapszempont: a megvalósulást követően minél több munkakört lehessen nélkülözni. Így a fénysorompók telepítése optimális megoldásnak tűnik, hisz egy ilyen létesítmény 4-5 ember munkáját képes helyettesíteni. Továbbá a kevéssé forgalmas megállóhelyeken a *jegykiadói állások* megszűntetése is célszerűnek látszik.

A munkakör-összevonások ugyancsak racionálissá tehetik a foglalkozáspolitikát. Mivel mindez a *Bakony térségében*, valamint a *Szombathely, Sopron* vonalszakaszokon jelentkezik az idén a legerőteljesebben, az *egyeztető tárgyalások* ennek megfelelően ezen csomópontokban különös *körültekintéssel* zajlottak. A megállapodások végső szövegezésével minden érdekelt fél egyetértett. Mindenütt olyan *kompromisszumok születtek*, amelyekben a munkavállalók érdekei markánsan megjelentek. A tárgyalássorozat ékes bizonyítéka annak, hogy a problémák párbeszédben oldódnak csak meg. A részletes elemzés és az építő jellegű eszmecsere meghozza gyümölcsét. A dokumentumok aláírásakor közös óhajként fogalmazódott meg, hogy évente *egy asztalhoz üljenek az érintettek*, s az időközben bekövetkező változásokkal összhangban *újra tárgyalják a létszám- és bérhelyzetet*.

A VSZ szeretné elérni, hogy a MÁV eredményességi mutatóit időközben sem csupán a költségcsökkentés, azaz a létszám fokozatos leépítése révén, hanem *bevételnövekedéssel* is szabályozzák a vállalat gazdálkodásáért felelős szakemberek.

-ódri-



GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.

SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

— RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon

— HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás

— DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban

— BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

— SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással

— SOPRON-ZAHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:
GySEV Rt. Vezérigazgatóság
1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.
Tel.: 201-1782

SZÁMVETÉS

Érdekvédelmi eredmények

A Vasutasok Szakszervezete érdekvédelmi tevékenysége sokirányú, kiterjed a munkavállalók élet- és munkakörülményeit érintő szinte valamennyi kérdésre. A munkáltató és a munkavállalók közötti érdek-különbségek és az ebből eredő viták fő témái azonban három területre koncentrálódnak: a foglalkoztatás (a munkahely biztonsága) kérdésére; a kereseti (bér) illetve azok emelkedési lehetőségeire; a kollektív szerződésben rögzíthető munkaviszonnyal kapcsolatos szabályokra. Tekintsük át, hogy szakszervezetünk az utolsó négy évben (1993 -1996) között milyen eredményeket ért el (a tárgyévet megelőző év őszén folyó tárgyalások alapján).

1993.

1992 október hónapban a MÁV akkori vezetője *Csárádi János* vezérigazgató kijelentette: *a MÁV-nál 1993-ban le kell építeni 20.000 főt, a vállalat rossz gazdasági helyzete „a következő évre semmilyen bérfejlesztést nem tesz lehetővé", sőt nem kerülhet sor a 13. havi fizetés folyósítására sem és a kollektív szerződésben szabályozott egyéb juttatásokban is vissza kell lépni*. Ha ez az elképzelés valósul meg, akkor tömeges elbocsátásokra kerül sor, csökkennek a havi keresetek és a kollektív szerződés évek alatt elért vívmányai semmisülnek meg.

Érthetően a vezérigazgató kijelentéseit felháborodással fogadták a munkavállalók és természetesen szakszervezetünk is. Már a tárgyalások kezdetére szakszervezetünk általános sztrájkot helyezett kilátásba és levélben kereste meg a kormány érintett tagjait (KHVM, PM, MüM miniszterét) később a tárgyalásokba a tárcák vezetői bekapcsolódtak és a lényeges kérdések ezen a szinten dőltek el. Ennek eredmény lett: - a létszám csupán 3000 fővel került csökkentésre; - lehetőséget adtak 21 százalékos mértékű béremelésre; - a kollektív szerződés lényegében változatlan tartalommal került meghosszabbításra.

1993-ban az átlagbérek ténylegesen 23 százalékkal növekedtek. Ekkor az infláció 22,5 százalékos volt, igy a reálbérek lényegében alig változtak.

1994.

A munkáltató erre az évre azt tervezte, hogy a létszámot 12 százalékkal csökkenti. (79.500-ról 70.000 főre) és csak a létszámcsökkentés által megtakarítható bér lesz bérfejlesztésre fordítható. A kollektív szerződés szabályait a *munkavállalók hátrányára kívánták módosítani*.

A tárgyalások ismét *sztrájk fenyegetettség mellett indultak* meg, de a tervezetthez képest előrelépés alig történt. Ekkor (1993 november 11-én) kereste fel szakszervezetünk akkori elnöke (*Papp Pál*) *Schamschula György* minisztert és *megállapodást kötött*. A továbbiakban a MÁV Rt. vezetésével a tárgyalások már ennek alapján folytak és végül a vártnál kedvezőbb megállapodás megkötésére került sor. Az eredmény: a létszámcsökkentést sem százalékos, sem abszolút mértékben a szolgálati helyek számára nem írnak elő. A létszámszükségletben helyi szinten kell a vezetőknek megállapodni a szakszervezetekkel; a bérfejlesztés mértéke 25 százalék; a kollektív szerződés lényegében változatlan tartalommal kerül meghosszabbításra.

Ebben az évben az *átlagkeresetek lényegesen 28,5 százalékkal nőttek* és a 21,2 százalékos infláció mellett nőtt a munkavállalók reálbére.

1995.

A tárgyévet megelőző év második felétől kezdve — eddig még soha nem tapasztalt — igen *rossz kilátásokkal kezdődtek* meg a tárgyalások. Hiszen a kormány 1994 közepén határozatot hozott mintegy *900 kilométer mellékvonal bezárására*, egyéb területeken a *személyforgalom csökkentésére*. A következő évekre *további vonalbezárásokat* helyezett kilátásba.

A tárgyalások kezdetén a munkáltató több mint *10.000 személyes létszámcsökkentéssel* számolt, a béreket 2,5 százalékkal tervezték felemelni és célként határozták meg a kollektív szerződésben olyan visszalépéseket tenni, amelyek az egyes juttatásokat a törvényben meghatározott szintre csökkenti. A tárgyalások hosszú ideig eredménytelenül folytak, majd *figyelmeztető és általános sztrájk* meghirdetésére került sor.

A sztrájk alatt végül is 1994 december 13-án viszonylag kedvező megállapodásra került sor. Ennek eredményeként: *nem került sor egyes mellékvonalak forgalmának megszüntetésére*, a személyszállító vonatok számának csökkentésére; a foglalkoztatásban az *előző évi szabályok maradtak érvényben* (nem került központilag semmilyen mértékű létszámcsökkentés előírására; a béreket 14 százalékkal lehetett felemelni: igaz megszűnt a 13. havi fizetés, de helyette be vezetésre került a 4 + 4 százalékos mértékű teljesítmény jutalom; *a kollektív szerződés hatályát 1995 március 31-ig meghosszabbították*.

Mivel időközben a kollektív szerződés módosításaiban nem sikerült megállapodni, igy 1995. *április 1-jétől kollektív szerződés nélkül maradt* a MÁV Rt. Így került sor április végén a KSZ miatt *többnapos sztrájkra*, majd az új kollektív szerződés megkötésére. A május 1-jétől hatályba lépő kollektív szerződésben keresetcsökkentő tényezők nem kerültek be

1995-ben a keresetek ténylegesen 15 százalékkal nőttek, a 28,2 százalékos infláció miatt jelentős a munkavállalók reálkeresetének csökkenése.

1996.

1995 szeptember közepén az előző évhez képest kedvezőbb körülmények között kezdődtek meg a tárgyalások, hiszen a fő témákban a *munkáltató nem tervezett drasztikus intézkedéseket*. Viszont szakszervezetünk elsősorban a kereseteket illetően mindenképpen el akarta kerülni az 1995. évben kialakult kedvezőtlen helyzet megismétlődését.

A munkáltató ajánlata: a létszámot 7-8 százalékkal (kb. 6000 emeberrel) tervezi csökkenteni; a béreket 12,5 százalékkal kívánta felemelni; a kollektív szerződésben csak kisebb visszalépést akart (például a végkielégítés mértékének csökkentése, a távolléti díj bevezetése).

Az év végéig tartó folyamatos tárgyalások alatt a következőket sikerült elérni: a létszám mérséklésében a felmondások száma nem haladhatja meg az 1995 évit, amely 1400 fő volt. Ez alól kivétel a központi igazgatás; a keresetek átlagosan kb. 23 százalékkal nőhetnek és emellett a munkáltató támogatja a közben megalakult vasutas nyugdíjpénztárba belépőket; a kollektív szerződés szabályaiban semmiféle visszalépés nem történt, sőt több területen a munkavállalók számára kedvező változásokat sikerült elérni; megkötésre került az úgynevezett háromféves megállapodás, amely 1998 december 31-ig rögzíti a fontosabb kérdések (létszám, bér, kollektív szerződés) változásait.

1996-ban az várható, hogy a bruttó keresetek legalább 24 százalékkal nőnek és ha nem lesz nagyobb az infláció a most tervezett 20-21 százaléknál, akkor a vasúti munkavállalók reálbére nem, vagy alig csökken.

Dr. Simon József

HOZZÁSZÓLÁS

A kritika kritikája

A Magyar Vasutas február i első lapszámában a VSZ Debreceni Területi Bizottsága (TB) határozata olvasható, amely túlnyomó többségében nem egyéb, mint a tavaly december 29-én aláírt MÁV - szakszervezetek közötti megállapodások egyes elemeinek és foglalkoztatási csoportjainak szubjektív kiemelése, csúsztatásokkal teli rosszindulatú bírálata. De nézzük a tényeket.

— Maa Magyar Államvasutaknál érvényesül a szakszervezeti pluralizmus, ebből fakadóan a munkáltató képviselői azonos módon tárgyalnak minden érintett szakszervezettel. E tárgyalásokban öt szakszervezet vett részt (MOSZ, VSZ, VDSZSZ, MTSZSZ, VFSZSZ), s kézjegyével látta el a dokumentumokat. Nem érthető tehát, hogy a VSZ Debreceni TB-je kire vonatkoztatva hozta meg határozatát, mert a leírtakból úgy tűnik, mintha saját árnyékán átlépve, a szakszervezeti elnökének a kézjegyét sem ismerné fel.

— A vontatási diszpécserek tekintetében a felsőfokú vasúti képzettség előírás, ezért — szinkronban a hatályos vasúti bértarifarendszerrel — nem történt egyéb mint az érintettek esetében a hátrányos helyzet megszüntetése.

— A mozdonyfelvigyázókra vonatkozó megjegyzés híven tükrözi azt a szakmai felkészültséget, melyet az a „határozat" bizonyít. Tudniillik, hogy egyes tevékenységek ellátásához az ahhoz igazodó szakképzettséget kell rendelni. Ennek egyszerű oka az, hogy az úgynevezett „tisztképzett" munkavállaló alacsonyabb munkakörben történő foglalkoztatása gazdaságtalan bármely gazdálkodó részéről. Mivel a mozdonyfelvigyázói tevékenységet a MÁV Rt. 42 gépészeti egységénél túlnyomórészt (volt) mozdonyvezetők látják el, akik megfelelő idő elteltével a 14. fizetési osztályba kerülnek besorolásra, szükségtelen és drága besorolási szabályt módosítottunk.

— A mozdonyvezetők garantált teljesítményjutalma mindenekelőtt azt fejezi ki, hogy ez a vasúti munkaterület olyan jellegű, ahol a teljesítmény mérése nem lehetséges, továbbá az általánostól eltérő, rendkívül hátrányos munkafeltételek és munkakörülmények fokozott együttes fennállása tapasztalható. Itt húzom nyomatékosan alá a munkakörből fakadó egzisztenciális-, büntetőjogi, és anyagi veszélyeztetettséget.

— A rendkívüli szabadság és az úgynevezett átvezénylési díj tekintetében a jogalkotó szándéka egyértelmű, s megállapodás rögzíti azt is, hogy amennyiben szükséges, a megállapodást kötők szintjén az egységes eljárás biztosítása céljából állásfoglalás kerül kiadásra.

Összességében: a VSZ Debreceni TB pamfletje nem másra van kihegyezve, minthogy visszasírja azt a számára úgymond kényelmes állapotot, amikor a többségi elv alapján a kisebbségi érdekek sárba tiprása történt!

Mi, mozdonyvezetők, köszönjük ugyan ezt az atyáskodást, de nem kérünk belőle. Egyébként, ha egységes munkavállalói érdekről ejtünk szót, az a mi értékrendünkben a kollektív munkavállalói érdekek szerződésben rögzített formáit, a munkahelyek biztonságát, de a gazdasági eredményre törő vasúti munkavégzést is jelenti.

Végezetül pedig, a határozatot hozó arcnélküli testület irányába, ki kell jelentenem: a piacgazdaság azt is jelenti, hogy a munkavállalók között nem, de az egyes vasúti munkakörök között megfelelő különbséget kell tenni!

Sipos József
MDSZ elnök

FŐHAJTÁS A HALÁLSOROMPÓNÁL

Megtörtént a baj

Kutason csend van. Két nap telt el a tragédia óta. A vonatról leszálló emberek most is megállnak a „halálsorompónál". Egy főhajtásra. Magam is így teszek. A sínek között lépkedek és a klórmész erős szaga facsarja az orromat. A fehér por alól még előbukkan a megfeketült vérnyom. Vérpiros szegfűcsokor árválkodik az egyik vezetéktartó oszlopon. Itt járt a halál és nyomait nem lehet elmeszelni. A munkások éppen a kiégett autóbusz roncsait darabolják össze. Felrakják egy IFA platójára. A közvilágítás oszlopai egyirányba dőltek, mint a szélfútta búza a júniusi viharban. A torkom összeszorul. Eddig tolta a vonat a buszt. Korom. Szénné égett tárgyak. Én is megállok, kattintok néhányat a fényképezőgépemmel. A tűzre gondolok, a pokol tüzére, az elmúlásra. Az idő közben mosolyog — mint két napja — és a hó közben levet ereszt a töltésen. Enged a tél a szorításán.

Tizenkét óra négy perckor áthalad egy busz az átjárón, éppen úgy, mint 48 órával ezelőtt. Most nem jön vonat.

— *Látom, még mindig feszült* — mondom *Bánkuti Pálnak*, a szolgálatban lévő sorompókezelőnek.

— Nem vagyok én ideges — válaszol és közben egyik lábáról a másikra helyezi a súlypontját, majd vissza. Odalép az ablakhoz, jegyet ad ki. Csörög a telefon, beír a naplóba. Nem nagyon van ideje beszélgetni velem, majd mégiscsak rászánja magát.

— Sokat én sem tudok a balesetről, mert 26-án reggel váltott le a kolléganőm, azóta most vagyok először szolgálatban. Meg kell mondanom, hogy veszélyes ez a hely, még nincs két hete, hogy egy hókotró traktor kifordította az útátjáróból a betonlapot, majd továbbhajtott. Ketten sem bírtuk lehúzni a sínekről, de közben már volt engedélye a 201-es InterCitynek. Nem tudtam mást csinálni, mint leinteni a vonatot. A mozdonyvezető is azt mondta, hogy szerencséje volt, mert a betontömböt látva biztos volt abban, hogy kisiklott volna a vonat. Most meg itt ez a másik ügy...

— *Milyen embernek ismeri Cz.-nét*?

— Nem mondhatok rá semmi rosszat, jó kollégák voltunk. Tudtam, hogy négy gyereket nevel és, hogy bruttó 15 500 forintos fizetésből élnek öten. Hát nem lehet csodálni, hogy ilyen gondok közepette lankad az ember figyelme. Mert nem vagyunk megfizetve, én is 20 év szolgálat után keresek 18 800 forintot. Szerintem ez nincs arányban a felelősséggel. Emellett pénztárt is kezelünk. Akad olyan nap, amikor 800 forint is van a kasszában.

Eközben belép az ajtón egy szakállas nagydarab ember. A Kapos Tv-től jött, és a szemtanú vonalbejárót keresi.

— *Orsós József* már messze jár — mutat a távolba a sorompókezelő. Úgy 500 méterre egy mozgó narancssárga pontot lehet látni. A riporter utána ered, mert meg akarja tudni, hogy pontosan hányan tartózkodtak a szolgálati helyiségben a baleset idején.

— Éppen itt ült Orsós, amikor megtörtént a baj — mutat a padra Bánkuti Pál —, de most mennem kell lecsukni a sorompót.

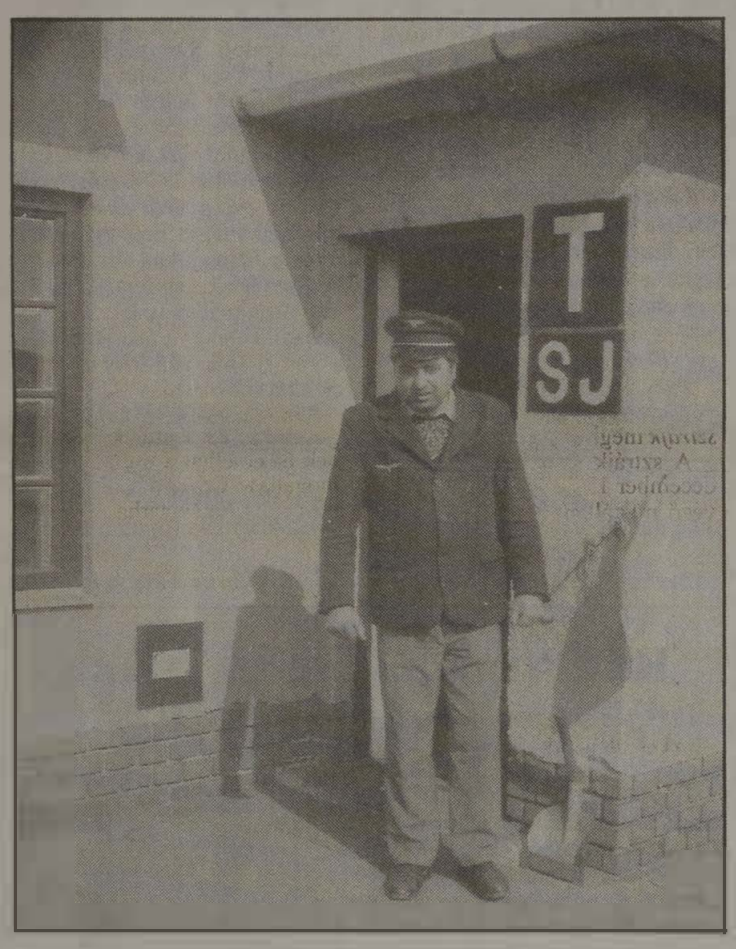
A láncszemek simán, szinte hangtalanul haladnak a kereken, a csapórudas sorompó megindul lefelé, hogy senki nem menjen a vágányok közé.

A szomszéd állomás Jákó-Nagybajom, ahol a forgalmi irodában érezhető a feszültség. *Vukk Attila* állomásfőnök szerint a szolgálatban lévő *Mike Gyula* forgalmi szolgálattevő mindent az utasítás előírásainak megfelelően látott el. Volt engedélye a 80202-es számú vonatnak, illetve a kutasi sorompókezelő tanúként benne volt a telefonvonalban, majd a szerelvény áthaladása után Mike előjelentette a vonatot.

A baleset után feltehetően teljes állomásvizsgálatot tartanak Belegen és Jákó-Nagybajomban, illetve a kutasi őrhelyen. Mike Gyula a beszélgetés napján is kihallgatáson volt a pécsi igazgatóság vasútbiztonsági osztályán.

Találgatások indultak a sajtóban, hogy nemcsak a kezelő volt a hibás, mivel a mozdonyvezetőnek látnia kellett, hogy nyitva van a sorompó. Magát megnevezni nem kívánó nyilatkozó szerint, bizonyára nem következik be a baleset, ha a mozdonyon két ember teljesít szolgálatot. Mintegy fél évvel ezelőtt vezették be azt az új szabályt — feltehetőleg takarékossági okokból— hogy az olyan vonalon is engedélyezik a CSM-et (csak mozdonyvezető), ahol a pálya nincs kiépítve jelfeladásra.

(Tonzor)





Ne ítélj, hogy ne ítéltess!

Pörböly, Szajol, Kutas — kicsiny falvak egymástól messze. Egy valami azonban mindhármat összeköti: a gyász. Alig három év alatt történt tömegszerencsétlenségek minden lelkiismeretes vasutasban mély nyomokat hagytak.

„Könnyű neked a fűtött irodában!" — mondogatják a régi kollégák a kettes toronyból. És bizony be kell, hogy valljam, igazuk van, hiszen most biztos lehetek abban, hogy este hazamehetek és nem a visznek el a legközelebbi rendőrségi fogdába. (Az a baracskai tégla minden forgalmistának, váltókezelőnek, mozdonyvezetőnek, sorompókezelőnek ott díszeleg a börtön falában!)

Egy interjúban mondta el Borsik János: azért érdemelnek többet a mozdonyvezetők, mert őket be szokták csukni. Ez igaz. De meg kellene fizetni a többi frekventált munkakörben dolgozót is: a váltókezelőket, a sorompókezelőket és a forgalmistákat.

Éppen kutason derült ki, hogy egy sorompókezelő 20 év szolgálat után még bruttó húszezer forintot sem érdemel ki, mert állítólag nincs több pénz. Takarékossági okokból volt egyedül szolgálatban a tapasztalatlan szajoli váltókezelő. Túlórázni tilos! Létszámot le kell építeni! Talán a pörbölyi átjáró akkumulátorát is takarékossági okokból nem cserélték ki már sokadszor? Ma már senki sem tudja, de egy biztos, hogy ez a három baleset túl gyorsan következett be egymás után és mindháromnál fellelhető egy félelmetes motívum: a megszorító intézkedések befolyásolták a tragédiák bekövetkeztét.

Nem dönthettem el, hogy a vádlottak padjára kell-e ültetni másokat is — mint ahogy azt egy, a gyermekét elvesztő édesanya nyilatkozta a televízióban —, de fel kellene már ébredni abból az álszent vélekedésből, hogy a „vasút így is megy". Ne vigasztaljon az bennünket, hogy még mindig a vaspálya a legbiztonságosabb közlekedési forma, hiszen a közutakon egy hét alatt meghal annyi ember, mint bármelyik szörnyűséges vasúti balesetben. Ne kiabálják soha többé vasutasokra a tárgyaló teremben a felzaklatott hozzátartozók, hogy „gyilkosok"!

Most már tenni kellene valamit, különben a vasút stabilizációja csupán Pürroszi győzelem lesz és a MÁV-nak nem marad több katonája. A tehetséges fiatalok elmenekülnek a biztonságosabb, fejlődésnek indult iparba dolgozni, a vasútnak pedig jut, aki marad.

Ugye, nem ezt akarjuk?

TP

SZAJOL

Jogerős ítélet a szajoli vasúti tragédia ügyében

A Legfelsőbb Bíróság szerdai végzésével helybenhagyta a szajoli vasúti katasztrófa ügyében kimondott elsőfokú ítéletet, így az jogerőre emelkedett.

Az 1994. december 2-i szajoli tragikus baleset következtében 31-en életüket vesztették, és 51-en szenvedtek sérüléseket.

A büntetőperben 1995 májusában az első fokon eljárt Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Bíróság az ügy mindhárom vádlottját bűnösnek találta vasúti közlekedés halálos tömegszerencsétlenséget okozó gondatlan veszélyeztetése vétségében. Az elsőrendű vádlottat, *Szűcs Ferenc* váltókezelőt öt és fél év fogház büntetésre ítélte a bíróság és mellékbüntetésként öt évi foglalkozástól eltiltással sújtotta. A másodrendű vádlott, *Farkas István* tolatásvezető két év, míg *Illyés Ferenc* kocsirendező, harmadrendű vádlott másfél év fogházbüntetést kapott.

VIZSGÁLATOK KEZDŐDTEK

Halál és súlyos csonkulás

Cegléd vasútállomásán február 28-án 7 óra 26 perckor halálos munkabaleset történt.

Az esemény rövid leírása: L. T. 22 éves gépkísérő a V.43 1227 pályaszámú mozdony menetirány szerinti első vezetőállásában tartózkodott. A mozdony két kocsiból álló szerelvényt az állomás külső I. vágányról az „új pesti" kihúzó vágányra továbbított. A gépkísérő jelzésadás céljából a mozgásban lévő mozdonyról lelépett és eddig ismeretlen okból a 710. számú behaladó vonat vágányának űrszelvényébe került, ahol a mozdony elütötte.

L. T. a sérüléseibe a helyszínen belehalt. A kiérkezett mentők már csak a sérült halálát állapították meg. A baleset időszakában a látási viszonyok kedvezőtlenek voltak. A tolatási mozgást végző mozdonyvezető a nagy köd miatt a behaladó vonat mozdonyát csak akkor észlelte, amikor az mozdonya mellett elhaladt, e pillanatban ösztönösen hátranézett és akkor látta, hogy L. T. a levegőbe röpül, s a földre érve teste guruló mozgást végez. Ezt látva, azonnal megállt és vészsípjelzést adott.

A behaladó 710. számú vonat rövid időn belül gyorsfékezéssel megállt. A két mozdonyvezető látva a sérültet (aki akkor még élt), azonnal segítséget kért. A vonatból kiszálló egyik utas, aki elsősegélynyújtó képzettségűnek mondta magát — a sérültet nem mozgatva —, a szerencsétlenül járt ember feje alá ruhadarabot tett.

A baleset helyszínére érkező forgalmi és vontatási vasútbiztonsági szakértőkből álló bizottság, a Budapesti Üzletigazgatóság munkavédelmi vezetőjének irányításával, a baleset okainak részletes feltárását megkezdte.

*

Ugyanezen a napon 15 óra 16 perckor Miskolc Rendező pályaudvaron súlyos csonkulásos balesetet szenvedett a XIV. sz. vágánynál P. P. 25 éves kocsirendező, aki a balesct megtörténtekor saruzási feladatot látott el.

A sérült jobb lába térd alatt, bal lábának combja pedig középen csonkolódott. A baleset körülményeinek vizsgálatát a Miskolci Üzletigazgatóság képviselői szintén megkezdték.

Pásku Jenő

Gondoskodás a gyermekekről

A MÁV továbbra is gondoskodik a kutasi baleset miatt korlátozott sorompókezelő gyermekeiről, akik közül ketten „A vasút a gyermekekért" alapítvány által működtetett nevelőotthonban élnek. Ezt Szabó Tivadar, a MÁV Rt. személyügyi igazgatója jelentette be. Az igazgató tájékoztatása szerint a MÁV minden más kérdésben is úgy kíván eljárni, hogy a gyerekeket legkevésbé érje hátrányos következmény. Garantálta továbbá, hogy bármilyen megállapításra is jussanak az illetékesek a vizsgálatok során, a családnak a szolgálati lakóépületet nem kell elhagynia.

VÁLTÓKEZELŐK LEVELE

Bér és felelősség

Ujszász váltókezelői (Budapest Keleti pályaudvar–Szolnok, Szolnok–Hatvan, Szolnok–Vámosgyörk vonalak csatlakozásán helyezkedik el) levéllel fordultak Rigó Zoltán vezérigazgatóhoz.

Kérik, hogy a MÁV Rt. vezetője vizsgálja felül az állomás váltókezelőinek besorolását. Ujszász harmadik csoportú mechanikus központi állítású (Siemens) biztosított elágazó szolgálati hely.

Az ilyen típusú szolgálati helyeken a váltókezelők közvetlenül vesznek részt a vonatforgalmi és elegyrendezési munkákban, ellentétben a dominó biztosítóberendezésekkel ellátott állomásokkal, ahol a váltókezelő csak készenléti jellegű munkát végez. Mindkét szolgálati hely váltókezelőit a bértarifa hetes kategóriájába sorolták be. A Siemens berendezéssel ellátott szolgálati helyen a dolgozók nehéz fizikai munkát végeznek és közvetlen büntetőjogi felelősséggel tartoznak a forgalmi és elegyrendezési munkák elvégzéséért.

A levélben a váltókezelők hangsúlyozták, hogy munkájuk felelőssége ne csak akkor kerüljön reflektorfénybe, ha bekövetkezik egy sajnálatos baleset, hanem bérük is legyen arányos a felelősség mértékével, ezért kérik a vezérigazgatót, hogy a váltókezelőket sorolja magasabb kategóriába.

Kutasi szavak

Stempli, stempli, stempli, jegyek, jegyek, jegyek, pénz, sok pénz, ötezer, sokadika van, gyerekek, havi tizenötezer, utas, jegy, pénz, rendben, telefon, sorompó, vettem, rendben, toll, napló, rendben, vonat, sapka, vonatfogadás, robaj, füst, por, mi ez?, a busz, mi ez?, a vonat, a sorompó, fent, úristen, lángok, füst, jajgatás, mit tettem? ájulás, gyerekek, a gyerekek, a gyerekek, fehér köpeny, mentő, sziréna, rendőr, kérdez, nem tudom, öltönyös, nyakkendős, kérdez, nem tudom, bilincs, rendőrautó, zárka, rácsok, vasajtó, egy év?, öt év?, a gyerekek?, mi lesz veletek!

Szabad-e?

Jómagam, aki egyszemélyben újságíró és vasutas is vagyok, kérdezem: vajon szabad-e embereket vádemelés, jogerős bírósági döntés előtt a közvéleményt befolyásolva elítélni? Szabad-e nevüket megjelentetni a sajtóban rendőrségi feltételezések alapján? Szabad-e a letartoztatott gyermekeinek tartózkodási helyét megjelentetni a legnagyobb példányszámú napilapban? Szabad-e a hozzátartozóját elvesztő ember drámáját bemutatnia a televízióban? Szabad-e...? Szabad-e...? Szabad-e...? Vagy a mai világban nem szabad ilyen kérdéseket feltenni?

t.



MÁRCIUSI ÜNNEPEN

1848. március 15-ére emlékezünk

A márciusi ifjak



Szolgaságunk idejében
Minden ember csak beszélt,
Mi valánk a legelsők, kik
Tenni mertünk a honért!

Mi emeltük föl először
A cselekvés zászlaját,
Mi riasztók föl zajunkkal
Nagy álmából a hazát!

A földet, mely koporsó volt
S benn egy nemzet a halott,
Megillettük, és tizennégy
Miljom szív földobogott.

Egy szóvá s egy érzelemmé
Olvadt össze a haza,
Az érzelem „lelkesülés"
A szó „szabadság" vala.

Oh ez ritkaszép látvány volt,
S majd ha vénül a világ,
Elmondják az unokáknak
Ezt a kort a nagyapák.

És mi becsben, hírben álltunk,
Míg tartott a küzdelem,
De becsünknek, de hírünknek
Vége lett nagy hirtelen.

Kik nem voltak a csatán, a
Diadalhoz jöttenek,
S elszedték a koszorúkat,
Mert a szóhoz értenek.

E sereg, mely, míg a harc folyt
El volt bujva vagy aludt,
Így zugott a diadalnál:
Mi viseltünk háborút!

Legyen tehát a tiétek,
A dicsőség és a bér,
Isten neki ... nem küzdénk mi
Sem dicsőség-, sem díjért.

És ha újra tenni kell majd,
Akkor újra ott leszünk,
És magunknak bajt s tinektek
Koszorúkat szerezünk.

Viseljétek a lopott hírt,
A lopott babérokat,
Nem fogjuk mi fejetekről
Leszaggatni azokat.

Abban lelünk mi jutalmat,
Megnyugoszunk mi azon:
Bárkié is a dicsőség,
A hazáé a haszon!

Petőfi Sándor

MÁRCIUS 8.: NEMZETKÖZI NŐNAP

Aki felvette a versenyt a férfiakkal

Ács Péterné 1957-ben — rögtön az érettségi után — kezdett el dolgozni a Keleti pályaudvar Műszaki Kocsiszolgálatánál lakatosként, majd az esztergályosságot és a kovácsolást is megtanulta. Miután elsajátította az összes fizikai szakmát, végigjárta a főnökség minden irodáját. Ezután reszortvezetővé nevezték ki a vontatási részlegnél, amiért hálás a sorsnak, hiszen közelről tapasztalhatta meg a „a munka becsületét". Mivel ő volt az egyetlen nő ebben a beosztásban ezért többen segítették, ugyanakkor néhányan éppen emiatt akadályozták is a pályán az előbbrejutásban. Kocsivizsgálói tanfolyam, majd tisztképző következett vontatás-gépész szakon, természetesen ott is egyetlen nőként. Ez nem okozott neki problémát, mert az osztálytársak befogadták és segítették. A tisztlépző után egyenesen vezetett az út az igazgatóság vontatási osztályán át a szakszervezet központjába. 1975-től a VSZ szociálpolitikai osztályának munkatársa, majd a szervezési osztály személyügyesévé nevezték ki. 1980-tól az Egészségügyi Intézőbizottság, majd később az Építési Intézőbizottság munkatársa. A pályafenntartási Intézőbizottságtól tavaly ősszel nyugdíjba vonult — elvileg, mert gyakorlatilag továbbra is bejár az intézőbizottsághoz.

— Szakszervezeti karrierjében akadályozta-e az, hogy nőként vállalt munkát a mozgalomban?

— Nem. Ragyogó embereket ismertem meg a szakszervezetben, akik csak segítettek. Ezt a Benczúr utcai központban is megtapasztaltam, illetve akkor is, amikor még társadalmi munkában végeztem szakszervezeti megbízatásomat. Nem volt soha egyetlen olyan kérdésem se, amire ne kaptam volna egyértelmű választ.

— Hol van a határa az emancipációnak?

— A nők hátrányos megkülönböztetését csak ritkán éreztem. Lehet, hogy ezt is azért, mert sok férfi úgy vélekedik, hogy a nő maradjon a fakanálnál. Viszont én minden műszaki tanfolyamot ugyanúgy el tudtam végezni, mint a férfiak.

— Néhány hónap múlva az intézőbizottságon megjelenik az utóda, mit mond majd neki?

— Mindent ami eszembe jut, illetve amit kérdez. Minden munkakörben biztosítani kell a folyamatosságot, legyen az szakszervezeti, vagy bármilyen beosztás. Nem szabad senkit olyan helyzetbe hozni, hogy véres verejtékkel szerezze meg a tapasztalatait.

— Az ujján látok egy szép gyűrűt, amely ismerősen csillog.

— Ennek nagyon büszke vagyok. Öt évvel ezelőtt megkaptam a VSZ aranyjelvényét, de mivel egy nő nem hordhat mindig kitűzőt, így gyűrűt csináltattam belőle, amelynek a pecsét része megmaradt ugyanolyannak, mint a kitűző.

— Meddig lesz az ujján ez a gyűrű?

— Amíg az eszemet tudom, biztosan hordani fogom.

TP

Anyám, szárnyas Madonna

Kitört belőlem a fiúi vágy, látni akartam Cegléden élő szülémet, a tőlem százezer méternyi távolságban lakó szárnyas Madonnát. Még munkásnő korában nevezték így anyámat a Nyugati pályaudvar kocsitisztítói, hajdanvolt társak, brigádtagok, a Pilisről, Monorról, Ceglédről ingázó seprűs-bodegás asszonyok és férfiak.

Mert anyám akkoron is örökké szárnyalt lélekben: írt naplót és mesét, hozott magával vigasztaló szót, kávét főzött két vonatszerelvény takarítása közben — és imádta kenyéradó világát, a szárnyaskerekű vasutat. Ő mondta így, szárnyas kerekű, holott akkoriban gőzmozdony vontatta a fapados, kattogó kerekű kocsikat; minden fánál megálltak akkor a szerelvények, utasaik fűstösek, kormosak voltak — a fiatalok.

Kiérek a Nyugati pályaudvarra, keresem a volt laktanyát, a kocsitisztítók és a pályafenntartók hajdani munkahelyét, szállását — és nem találom. Nyoma sincs a hullott vakolatú folyékonyszappanszagú, sötét lépcsőházas épületnek, helyén fagyba dermedt, műkőből készült virágládák árválkodnak, meg egy italmérő bódé. De a 19-es vágány a helyén maradt, onnan indul most is Cegléd-re a minden fánál megálló személyvonat.

Fölszállok az egyik koszlott, vaksi ablakú kupéba, s nézem a sok papírcetlit, szotyolahéjat, csikket, amelyek elborítják a régen söpört padozatot. Hol vannak a takarítóasszonyok, a nevetős csipkelődő férfiak, akiknek keze nyomán — ha nem is ragyogott —, pormentes lett az ülés, a padló, és tiszta a vécé?

Elindul a vonat, kihúz, búcsút intek a láthatatlan laktanyának: utazom anyámhoz, Ceglédre. Elhalt a vidék, nincsenek már meg a takarítók otthonának, szállásának, menedékének falai, olyan halott most minden, mint mag a hó alatt. Most minden halandó. Eszembe jut egy bölcsesség: az öröklét csak az anyáknak adatott meg.

Utazom anyámhoz, egymás után int búcsút a téli ruhába öltözött Vecsés, Üllő, Péteri, Monor, Pilis... Mennyi állomás és megálló! Hányszor látta ezeket az állomásépületeket Ceglédről harminc éven át a Nyugatiba ingázó anyám! És mire, kire gondolt, amikor el-elszundított a műanyag ülésen? Száz-kétszáz forintért vett élelmiszert szegény, alig bírta cipelni a teli cekkereket, amikor leszállt a ceglédi állomáson s átgyalogolt a sáros placcon, fel a betonkalitba.

Utazom anyámhoz. Állok a Ceglére zakatoló vonatszerelvény peronján, kezemben a még ősszel szedett, szemeimet szárazvirág-csokor, szívemben ezernyi gondolat. Vajon mit csinálhat most, reggel kilenc óra körül, anyám?

Tudom, ezen a napon is korán ébredt, szúette szekrényéből kiválasztotta legszebb ruháit — mind az ötöt — és azt veszi föl, amelyben legutóbb meglátogatott. Akkor, amikor az ő ünnepét ültük születésnapomon. Az ő hetvennegyedik életévét, az én röpke fél évszázadommal egyetemben.

Nézegeti magát, közben ötször áttörli panelkalitja minden zugát, elrendezi a reggeli asztal terítékét, és százszor belenéz újra és újra a régi tükörbe.

Utazom anyámhoz. Végre sebességet vált az eddig szinte csigalassúsággal cammogó szerelvény, már föltűnnek Cegléd tornyai. A peronon gyülekeznek a leszállni akaró utazók. Pirosak, viháncolnak, lökdösik egymást — fiatalok.

... Anyám eközben végre fölveszi legszebb mezei virágmintás ruháját és százegyedszer is belenéz a homályos tükörbe.

Ezüst hajában megigazít egy szembogárnyi, barna tincset — és a végtelen, anyagi időzónában a múltba indul, hogy mikorra betoppanok hozzá, ismét ragyogó szépségű, sudártermetű, huszonnégy tavaszt megélt Madonna legyen.

Lesimítja időráncait, kiegyenesíti derekát és megszépült öregségét hátrahagyva lesi a kopott ajtókilincset.

Várja kisfiát.

Besze Imre

MÁTÉSZALKA

Mátészalka állomás



1990-ben (Vasutasnapon) adták át az állomás felvételi épületét, amely európai színvonalon áll a dolgozók és az utazóközönség rendelkezésére.

Kiránduljon Szatmárban!

Hazánk Keleti csücskében található Szatmár. E tájegység a Tisza felső szakaszát, a Szamos, a Túr és a Kraszna folyók által övezett területeket foglaljon magába. A táj szépségét tavasztól — őszig a környezete határozza meg, de érdekességekben, nevezetességekben az év minden szakában bővelkedik.

Szatmár központja a *Mátészalka — Zajta* vasútvonalon lévő *Fehérgyarmat*. A város vonzáskörzetéhez 49 község tartozik.

Fehérgyarmat az ország bármely részéről vonaton könnyen megközelíthető. A hét végeken Budapest-Nyugati pályaudvarról közvetlen vonat közlekedik *Zajtára, Gyarmat* érintésével, más napokon Mátészalka-i átszállással érhető el. Májustól — szeptemberig több tizezer turista keresi fel a vidéket. Fehérgyarmat vasútállomáson autóbuszok várják a térséget megismerni és pihenni vágyó kirándulókat.

Fehérgyarmattól alig 6 kilométerre a *Szamos* mentén haladva, *Nagyar, Kisar* érintésével a Tiszán át *Tivadarba* érkezünk. Itt van a környék legnagyobb szabad strandja. Idilli táj, kellemes levegő fogadja vendégeit. *Nagyaron* Petőfi-fája egyik emlékezetes látnivaló.

Fehérgyarmatról Kelet felé az Ukrán — Magyar határ egyik átkelőhelyét *Tiszabecset* találjuk. A község határában a Tisza partján Camping tábort van kialakítva. Itt gyülekeznek és ülnek „hajóikba" a Tisza-túra résztvevői, hogy *Tivadar-Vásárosnamény-Záhony-Tokaj* érintésével lecsurogjanak folyón. *Tiszabecstől* Észak felé Tiszacsécsére Móricz Zsigmond szülőfalujába lehet eljutni. A falu múzeuma „patics"-ból épített, mely az évszázad eleji falusi házat és portáját mutatja be a látogatóknak. A község temploma, belső bútorzata, harmóniuma, festménye a régmúltat eleveníti fel.

Csécséről vissza Fehérgyarmat irányába *Tiszakóródot* elhagyva a Tisza és a Túr folyók torkolatával találkozunk. A *„Nagybukó"* környékén a Túr árterében hatalmas Camping tábor működik. Innen *Szatmárcseke* a következő állomás a turisták számára. A csónak alakú fejfás temetőben található a Himnusz költőjének *Kölcsey Ferencnek* síremléke.

Szép környezet várja a *Túristvándiba* látogatókat. A falu közepén a madarak hangjától zajos Túr partján, a több évtizede épített és az érdeklődők számára még mindig üzemelő vízimalom nyújt bő látnivalót. Az idős „molnárlegény" kellő szorgalommal őrli a garatra felöntött búzát. Turistvándi után *Kölcsén* át, a *Szenke patak* partjára érünk. A patak *Penyigén* folyik keresztül. A hely nevezetessége, hogy 1905. évben kilenc kislány fulladt e szelídnek hitt patakba, melyről ballada is íródott. Síremlékük a helyi temetőben van felállítva.

Penyigéről kiérve *Fehérgyarmat* körvonala látható. A várost 12 ezer ember lakja, vonzáskörzete nagy. Három középiskolájába több száz gyerek jár be vidékről. Szállodái, éttermei várja a környékre látogatókat. Az 1970-es árvíz emlékére, emlékmű készült. Tájmúzeumában sok érdekesség látható. Fehérgyarmat lakosságát a Városi Televízió friss információkkal tájékoztatja.

Szatmár vidékére látogatókat a szép tájakon és látnivalókon kívül az emberek vendégszeretete és napszokásai fogadják, mely maradandó emléket nyújt.

László József
Fehérgyarmat állomásfőnöke

Mátészalkai vöröskereszt

Mátészalka állomás vöröskeresztalapszervezete 1966 óta működik, amely akkor csak 10 emberrel alakult meg. Ma viszont a vöröskeresztbe minden állomás dolgozói bekapcsolódott.

Segíteni akaró önkéntes munkáról számolhatunk be. Mindenekelőtt hagyományos munkánkból a nagy energiát lekötő véradások szervezését említem meg. A vér zökkenőmentesen előteremtése a vöröskereszt aktivistáinak, valamint az állomás vezetőinek köszönhető. Nemrégen egy megyei ünnepségen vehette át Jakab János vonatkísérő azt a kitüntetést, amelyet a negyvenszeres véradásért kapott.

Egészségnevelési programok közül kiemelkedik a „Szivügyem az egészségem" rendezvény sorozata.

Az előadásokat dr. Nagy Enikő üzemorvos tartotta.

A Mátészalka állomáson működő vöröskereszt szervezet nem feledkezett és feledkezik meg a megélhetési gondokkal küszködő emberek szociális támogatásáról sem.

Papp Ferencné
Vöröskereszt titkára

Kun Árpádné, Szántó Ilona



1949-ben születtem Mátészalkán, azóta is itt élek. Két lányom van. 1967-ben érettségiztem a mátészalkai Esze Tamás Gimnáziumban. Mátészalka állomás árupénztárosa vagyok. Első verseimet „önringatásra" írtam, de ezeket a verseket megsemmisítettem. 1989-ben a MÁV Vezérigazgatósága által meghirdetett irodalmi pályázaton részt vettem, ennek eredményeként a „Sínek monológja" című antológiában szerepeltem először 1990-ben. Ezt követően a „Vasút" című folyóirat több versemet nyilvánosságra hozta, azóta hét antológiában és több újságban jelentek meg verseim.

Éj

A csend hálóját fészíti,
csak az óra ketyegése hallik,
s távolban egy mozdony dudál.
Simogatásod álomba ringat.
—repülünk—,
míg a csillagtengert
mesévé oldja az éj.

Ringatlak

Mint anya a gyermekét,
tenger hullámai a fényt,
tavaszi szél a fák rügyeit
száguldó vonat az utasait.
Ringatlak, s dalom dúdolom.
Ringatlak.
Dalom dúdolom.

Tisztelettel értesítem
a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó
SZR-10 műanyag kivitelben
nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló
terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

TESTÜLETEINK ÉLETÉBŐL

KETTÉVÁLT A TÁVKÖZLŐ BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI TAGOZAT

Önálló kollektív szerződést akarnak

Ülésezett az Erősáramú, Távközlő, Biztosítóberendezési Intéző Bizottság

Az intéző bizottság február 27-én ülésezett. Megjelent a rendezvényen Gál István szakigazgató és dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke. Molnár Ákos, az intézőbizottság titkára beszámolt az elmúlt időszak munkájáról, a szervezeti változásokról. Munkáltatói átszervezések miatt a testület megváltoztatta az intézőbizottság szervezeti felépítését. Ezentúl az intézőbizottság keretén belül három tagozat működik.

Az intézőbizottság *kiköltözése* a Benczúr utcai székházból befejezettnek tekinthető, de az új helyen *még nem épült ki a megfelelő infrastruktúra*. Remélhető, hogy rövidesen *telefonvonal* és *fax* is az iroda rendelkezésére áll, illetve az *új irodavezető* veszi át az ügyek intézését.

A munkáltatóhoz való viszonyt az intézőbizottság titkára korrektnek nevezte, amelyre jó példa, hogy a tanácskozáson megjelent a szakigazgató. Munkáltatói átszervezés miatt a *Távközlő, Biztosítóberendezési Tagozat kettéválását* az ülés egyhangúlag megszavazta. Szintén elfogadásra került, hogy a három tagozatvezető az intézőbizottság titkárának helyettesítését is ellátja.

Gál István szakigazgató felszólalásában elmondta: a biztosítóberendezések nem az „*árokparton teremnek*", hanem a fejlesztéseknek komoly anyagi vonzatai vannak. A *8,5 százalékos létszámcsökkentés* központilag meghatározott szám, de a szakigazgatóság területén nem így lesz végrehajtva. A megállapodások szerinti bért a munkavállalók mindenképpen megkapják. A szakigazgató hangsúlyozta, hogy a szakmának jobban megfelelne egy *önálló kollektív szerződés*, mert a jelenlegi csak a mozdonyvezetőket és az utazókat preferálja.

Elhangzott kérdésekre válaszolva Gál István megjegyezte: a korengedményes nyugdíjazás nehezen járható út, mert a Vezérigazgatóság ennek költségeit ráterheli a szakigazgatóságra.

A nyíregyházi Villamos Vonalfőnökség szb. titkára, *Hollik Miklós* értetlenségének adott hangot az ügyben, hogy a *szolgálati főnököknek kell kigazdálkodni az idei bértömeget*, holott már a tavalyi bérköltséget sem fedezi a rendelkezésre álló pénz. Így nincs más megoldás, mint a *létszámcsökkentés*. A szakszervezeti titkár a *vezetői teljesítményjutalomról* elmondta: nem sajnálják a dolgozók a vezetőktől a többletjövedelmet csak furcsa az a helyzet, hogy amíg a munkavállalók létszámát csökkentik, illetve a megmaradtak reálbércsökkenést szenvednek, addig a *vezetők kiemelt jutalmakat* kapnak.

Délután a tagozatok új tisztségviselőket választottak: a távközlő tagozat *Pinczés Ferencet*, a biz.ber. tagozat *Sintár Istvánt*, míg az erősáramú tagozat *Kotter Józsefet* bízta meg a vezetéssel.

TP.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE NŐI VÁLASZTMÁNYA

Nem a nyugdíjkorhatár emelésére

A női választmány február 27-i ülésen támogatásáról biztosította a tavaly december 29-én a MÁV Rt. munkáltatóval kötött megállapodásokat. Szerintük az 1996-98-ra kötött hároméves megállapodás a munkabéke és a kiszámíthatóság dokumentuma, a munkaügyi kapcsolatok demokratikus működésének bizonyítéka.

Pozitívan értékelték a vasutas nyugdíjpénztár működését. Az új intézmény a jövőben a vasutasság szociális biztonságának egyik alappillérévé válhat, a vasúti szociális gondoskodás hagyományainak továbbvivője. A női választmány kezdeményezte a MÁV Rt. és szakszervezetek közötti — a Vasutas Nyugdíjpénztárra vonatkozó — megállapodás adaptálását a MÁV Rt. Kollektív Szerződésbe.

Elutasították a kormány február 18-án hozott a nyugdíjkorhatár emeléséről szóló döntését. Ugyanakkor a köszönetüket fejezték ki a Vasutasok Szakszervezete választmányának a nyugdíjkorhatárral kapcsolatos következetes magatartásáért, egyetértettek és támogatták a probléma társadalmi párbeszéd útján történő konszenzusos megoldását és az egyéni ösztönzők alkalmazását.

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

Tevékenységi körünk:

— *Bz motorkocsi remotorizációja, korszerűsítése, fővizsgája Bzx átalakítása motorkocsivá, korszerűsítése, fővizsgája*

— *M 47 remotorizációja*

— *4 tengelyes személykocsi fővizsga*

— *Teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál: Gbgs, Gbs, Tcs, Gags, Lgs,*

— *Eas emelt szintű fővizsga, főjavítás*

— *Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása*

— *Vasúti nosztalgia járműjavítás*

— *daruk, emelőgépek, emelőszerkezetek vizsgálata, javítása, minősítése*

— *acél- és alumíniumszerkezetek gyártása, szerelése*

— *láng- és plazmavágás, szemcseszórás*

— *nagypontosságú fémmegmunkálás forgácsolással.*

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

A február 20-i határozatok

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa február 20-án tartott ülésén foglalkozott a szociális és jóléti célú pénzeszközök felosztásának elveiről szóló előterjesztéssel és a munkavállalói igények mielőbbi kielégíthetősége érdekében az alábbi határozatot hozta.

A MÁV Rt. *Kollektív Szerződésében* meghatározott összegű *szociális és jóléti célú pénzeszközök* felhasználására vonatkozó munkáltatói előterjesztésekben a Munka Törvénykönyve 65.§. (1) bekezdése alapján az üzemi tanácsokat *együttdöntési* jog illeti meg. A MÁV Rt. országos méretű működése és az üzemi tanácsok két szinten történt megválasztása szükségessé teszi a döntési pontokhoz igazodó, az együttdöntés formáját meghatározó rendszer kialakítását.

A rendszer kialakítására hozta meg a Központi Üzemi Tanács 1994. január 14-én kelt 6. számú módosított határozatát. A MÁV Rt. egészére vonatkozóan, több szakágat és szakigazgatóságot érintő szociális és jóléti kérdésekben az *együttdöntést* minden esetben a KÜT továbbra is magának tartja fenn, mint a munkáltató vezetőjének partnere. A MÁV Rt. szervezetfejlesztési koncepciójával összhangban tavaly, illetőleg 1996. január elsejével új, önálló gazdálkodású szervezeti egységek jöttek létre, amelyeknek létszámnagyságuknak megfelelő mértékű szociális és jóléti célú pénzkereteket kell biztosítani.

Az üzletigazgatóságok és a záhonyi üzemigazgatóság, a szakigazgatóságok részére közvetlenül kiadott kereteket a Területi Szociális és Jóléti Munkabizottságokkal, a Központi Üzemi Tanács szakigazgatóságokhoz delegált tagjaival egyetértésben, létszámarányosan a főnökségekre és a szakigazgatóság központi divíziói részére le kell osztani.

A munkavállalói kérelmekre hozott döntéseket a keretekkel rendelkező főnökségeken a helyi üzemi tanácsokkal, üzemi megbízottakkal közösen a főnökség vezetője hozza meg. *A szakigazgatóságok központi divíziói* üzemi tanácsainak megválasztásáig a Központi Üzemi Tanács magának tartja fenn az együttdöntési jogot.

A szociális és jóléti célú támogatásokhoz kapcsolódó ügyintézés és a szerződések megkötésekor a területileg illetékes üzletigazgatóságok feladata nem változik. Szintén nem változik a lakások bérlőkijelölési rendszere. A rendszer zavartalan működtetése érdekében a területi szociális és jóléti munkabizottságok összetétele nem változik, döntéseiket a működési szabályzataikban foglaltaknak megfelelően hozzák.

Jelen határozattal az 1994. január 14-én hozott 6. számú módosított határozat 3. pontjának a.) és b.) pontjai megváltoznak.

Az üzletigazgatóságokon és a záhonyi üzemigazgatóságon működő szociális és jóléti munkabizottság jogköre: *személyre szóló együttdöntés* esetében bérlőkijelölésre, a munkáltatói *lakáskölcsön* és *vállalati segély* odaítélésére, abban az esetben, ha a kérelmező szolgálati helyén üzemi tanácsot, illetőleg üzemi megbízottat nem választottak, illetve a keretleosztásban együttdöntés esetében munkáltatói lakáskölcsönkeret, vállalati segélykeret és a vállalati *üdülőjegyek felosztására terjed ki.*

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

NORVÉGIAI TAPASZTALATOK (NŐNAPI RÁADÁS)

Egyenlőség a nemek között

Az MSZOSZ delegációjával a Norvég Szakszervezeti Szövetség (LO) meghívására eljutottam ebbe az északi országba. Tapasztalataimról a Magyar Vasutas korábbi lapszámaiban négy fejezetben adtam számot. Maradt a tarsolyban azonban egy téma, amelyet a legaktuálisabb alkalomra — a Nemzetközi Nőnapra — tartogattam. Bízom abban, hogy a női egyenjogúság jelenlegi nyugat-európai állásáról készült tájékoztató nem csak hölgyolvasóink érdeklődését kelti fel, hanem a férfi kollégák számára is tanulságos lesz. Egy biztos, amíg világ a világ, ez a téma mindig okot ad a vitára is.

Oldrun Remvit, a Szociálisügyi Szakszervezet egyik női vezetőjének előadásból megtudhattuk: a magas életszínvonal ellenére a norvég nők helyzete arányaiban alig jobb, mint a világon bárhol máshol. Annak ellenére, hogy például az ország miniszterelnöki tisztségét nő tölti be, a női vezetők aránya messze nem éri el a szerintük kívánatosnak tartott szintet. Szeretnék elérni, hogy a nők súlya a szakszervezetek vezetésében is legalább a tagok megoszlásának mértékében valósuljon meg. Bár bevallásuk szerint ezt nagyon nehéz lesz elérni, hiszen sok nő szívesebben lát férfiakat a vezető tisztségekben.

Természetesen, tisztában vannak azzal, hogy a nők helyzetét nem lehet a férfiaktól függetlenül kezelni. Például egyre több férfit szeretnének látni a gyermekintézmények és a házigondozók szakszervezetében.

Norvégiában a nők és a férfiak közötti keresetkülönbség az azonos szakmákban tizennégy százalék a gyengébb nem hátrányára. Ebből hat százalékot lehet betudni az eltérő munkaidő-beosztásnak, a maradék nyolc százalék elmaradás a „női mivoltjuknak" szól. Ezért az ottani nőmozgalmak egyik legfontosabb követelése mai is az *egyenlő bérezés*. Ezenkívül a családban betöltött szerepükhöz jobban igazodó munkaidő-beosztást szeretnének. Egy beadott törvényjavaslat például a napi hatórás munkaidőt célozta meg változatlan mértékű bérek mellett. Szeretnék kiterjeszteni a szülési szabadságot egy évre, de az újszülött világra jöttekor a férjeknek ishathetes szabadságot tartanának szükségesnek. A családon belüli egyensúly megteremtése éppúgy foglalkoztatja a nőket, mint a női munkanélküliség elleni küzdelem. A két problémát együtt kezelik, mert ma még vizsgálat tárgya, hogy vajon azért nőtt-e a női munkanélküliség, mert kevesebbet foglalkoztatnak közülük, vagy pedig azért, mert többen tudnak munkát vállalni az otthoni terheik csökkenése miatt. Persze azt is szomorú tényként emlegetik, hogy egyre több nő kényszerül, például a válások miatt, munkát végezni. Éppen ezért a norvégiai nőmozgalmak a törvényhozás szintjén szeretnék elérni, hogy ne csak a bérekben jelentkezzenek a gazdaságban megtermelődött többletjövedelmek, hanem a szociális biztonságot szolgáló ellátásokban is, hiszen ezek többségét is a nők veszik igénybe.

Az egyenlő életesélyek megteremtésén túl, természetesen, jogi és morális célokat is kitűztek maguk elé, így komolyan fellépnek a nőket a munkahelyeken érő szexuális zaklatás ellen is.

A norvég nőmozgalmak szerint — amelyeket az LO is támogat —, a női egyenjogúságért folytatott harcban valamennyi nőnek ki kell vennie a részét. A végső megoldásokat pedig, véleményük szerint, csak nemzetközi összefogással lehet megtalálni.

KSZ

Az ifjúsági tagozat küldöttgyűléséről

(Folytatás az 1. oldalról)

Hercegh Mária hozzászólásában kifejtette: tarthatatlan az az állapot, hogy a MÁV *nem ír alá tanulmányi szerződéseket* és a szakmai képzést nem segíti elő. Tény az is, hogy a fiatalokat az idősebb korosztály *csak szavakban* támogatja, tettekben nem. A bértarifáról leszögezte, hogy az ifjúsági tagozatnak *keményebben kell fellépni* a fiatalok érdekében azért, hogy a mostani *hátrányos megkülönböztetés megszűnjön*. A felszólaló tarthatatlannak nevezte azt az állapotot, hogy azonos munkakörben dolgozók között két és félszeres legyen a különbség az idősebb munkavállaló javára.

A szegedi területi ügyvivő, *Szabó Erzsébet* szerint a menedzserképző *nem felel meg az elvárásoknak*. mivel a MÁV „agyontámogatja" a máshol el nem ismert diplomát, addig a tanulni vágyó fiatalt nem ösztönzik az állami felsőfokú intézményekbe történő jelentkezésre.

Bodnár Erika, a Budai MÁV Kórház szakápolója szerint a *bruttó 13 600 forint alapfizetése* felháborító és mindenképpen el kellene érnie azt, hogy a MÁV bértáblázatát alkalmazzák a vasútegészségügynél is. Lehetetlen állapot az, hogy egy mai pályakezdő ápolónő fizetése 14 500 forint, addig a régebbieknél maradt a 13 600. Ez az összeg ugyan kiegészül a mozgóbérrel, de *sajnos. nem érvényesül a teljesítmény elve.* A továbbiakban a küldöttgyűlés meghallgatta az *„Alapítvány a vasutas fiatalokért"* kuratóriumi elnökének beszámolóját. *Kocsis László* hangsúlyozta: az alapítvány, mint minden ilyen szerveződés, *pénzhiánnyal* küszködik. Csáki Zsigmond hozzátette, hogyha a jövőben az adótörvény lehetővé teszi, hogy az adózó állampolgár a befizetendő adó 1 százalékáról rendelkezzen, ez forrásul szolgálhat az alapítvány vagyonának bővítésére Minden bizonnyal *„ez olyan forrást jelenthet, amely biztosítja az alapítvány és a tagozat gondoktól mentes működését"*. A alapítvány kuratóriumába a küldöttgyűlés új tagot választott *Szabó Vince* debreceni forgalmi szolgálattevő személyében.

t. p.

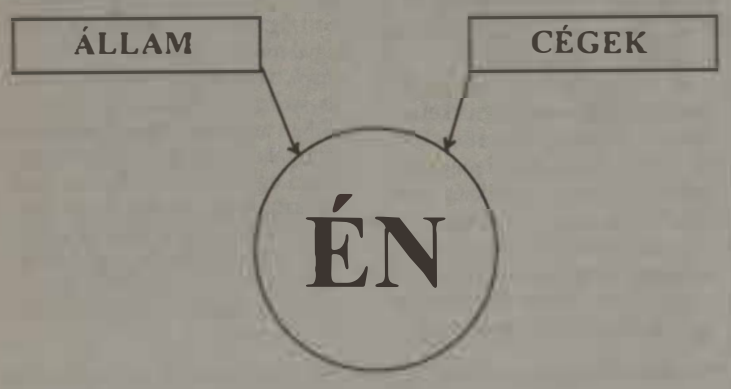


TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

BÉRBŐL, FIZETÉSBŐL ÉS JÁRULÉKBÓL ÉLŐK FIGYELMÉBE (2. RÉSZ)

Lehet-e tenni valamit ?

Lehet-e tenni valamit? — teszi fel magának nap mint nap a kérdést millió és millió magyar pályakezdő, munkavállaló, munkanélküli és nyugdíjas. Kell lennie megoldásnak, hiszen a piacgazdaságról mások voltak a tapasztalataink és az elképzeléseink. Hírehamva sincs a szociális biztonságnak, a tisztességes foglalkoztatás ritka, mint a fehér holló, az igazságos közteherviselést pedig, mint agyonadóztatottak vagyunk kénytelenek elviselni, hiszen a bérekből levont tételek jelentik az állami adóbevételek meghatározó részét. Sikert ígérő könyvek ezrei lepik el a könyvesstandokat, amelyek egyéni taktikákat ajánlanak a kilábalásra. Nagyon sokan vannak közöttünk, akik anyagi kockázatot és áldozatot is hozva saját bőrükön tapasztalták meg az egyéni boldogulás buktatóit. Ugyanakkor a szemünk előtt tárulkozó, kézenfekvő megoldásoktól legalább ennyien elfordultak, pedig ezek kockázata és terhei is nagyságrenddel kisebbek, az eredményességéről nem is beszélve. Lássuk miről is van szó?



A legutóbbi lapszámunkban már felvázoltuk a munkaerőpiacot. Ha akkor sikerült követni az írásunkat és velünk együtt rajzoltat úgy a fenti ábra elevenedett meg Önök előtt. Kedves Olvasóink, tartsanak velünk, fejezzük be együtt a rajzot.

Ott hagytuk abba, hogy a munkavállalók *jelentős része* alávetettként kénytelen értékesíteni — bérbe adni — munkaerejét a munkaerőpiacon. Azért a munkavállalók jelentős része, mert létezik egy szűk réteg is, amelyre pontosan a felkészültsége miatt nagy a kereslet. Ők azok, akikkel szemben a többnyire külföldi érdekeltségű vállalkozások újsághirdetésekben hasonló követelményt támasztanak: legalább két szakirányú felsőfokú végzettséggel rendelkezzen, három idegen nyelven tudjon tárgyalni, ne legyen idősebb huszonöt évesnél és legalább ötéves vezetői gyakorlattal rendelkezzen. Ez a történet nem róluk szól. Ők annyival vannak könnyebb helyzetben, mint mi, hogy képesek a rájuk vadászókkal valóságos megállapodást elérni, *valódi* szerződést kötni. De mit tehetnek a többiek? Mit tehetnek azok akik nem a képességeik, hanem a helyzetüknél fogva már ismertetett okok miatt (túlkínálat, speciális felkészültség hiánya, helyhez kötöttség), egymagukban kiszolgáltatottak? A tapasztalat szerint ők háromféle képen igyekeznek saját érdekeik szerint cselekedni.

Az *első* csoportba tartoznak azok, akik a megélhetésük érdekében a cégek minden feltételét *zokszó nélkül elfogadják*. Ők azok, akik sorsukat mások jóindulatára építik, azaz maguk nem tudják, vagy nem akarják befolyásolni saját jövőjüket. Ábrázoljuk passzív cselekvési módjukat a körből kiindulva a baloldalon kissé lefelé mutató rövid nyíl végére kerekített nullával. Sajnos, ők vannak a legtöbben. Sajátos helyzetben vannak, hiszen beletörődő magatartásukkal „önként" vetik magukat alá a főnökeik kénye-kedvének, „jobb a békesség" címén. Csakhogy erről a viselkedésformáról általában keserűek a tapasztalataink. Az emberek többnyire nem a saját hibájukból választják ezt a formát. Ettől függetlenül a közülük valók alkotják, feketén foglalkoztatottak széles táborát. Őket szokták minimálbérért bejelenteni, s zsebből kapnak „jattként" fizetéskiegészítést, ami persze jónak tűnhet, de általában nincs arányban a cserébe megkövetelt teljesítménnyel, még akkor sem, ha ez történetesen többnek tűnik az átlagos keresetnél. A saját helyzetükbe beletörődőkkel szokott megtörténni, hogy teljesen váratlanul egy fillér nélkül utcára kerülnek. Olvasóink is bizonyára tucatjával sorolhatnának fel példákat a környezetükből.

A *másik* csoportot azok alkotják, akiket a munkahelyükön *sérelem ért* és úgy gondolják, hogy munkáltatójuk okozta kárukat jogi úton hajthatják be. Ezt a csoportot jelöljük a kör jobb oldalán is kissé lefelé mutató rövid nyíl végére rajzolt paragrafus jellel (§). Az út elég rögös, hiszen a bírósági gyakorlat szerint a munkaügyi perek általában két-három évig is elhúzodhatnak. Ez nem csak azért hátrányos, mert a hosszú idő alatt a munkavállalók legtöbbször jövedelem nélkül maradnak, hanem azért is, mert a perek kimenetele kétséges. Az elbocsátottak például a munkáltatóval szembeni álláspontjuk bizonyítására legtöbbször a volt munkatársak tanúskodására szorulnak, ami — érthető okokból — elég bizonytalan kimenetelű, hiszen a tanukkal előfordulhat, hogy addigra már saját „jól felfogott érdekeik szerint emlékeznek" a régmúlt dolgokra. (Természetesen ezért nem lehet őket hibáztatni.) Ezenkívül a pereskedés drága „sport". A rendszeres jövedelemmel rendelkezőket is megviselik a jogorvoslat költségei, hát még egy munkanélkülit. Arról nem is beszélve, hogy mennyivel nehezebben tud elhelyezkedni az, akiről tudják, hogy előző munkaadójával pereskedik.

Könnyen megállapítható, a két típus közül egyik sem jelent megbízható megoldást. Az egyéni taktikák legfeljebb rövid távon lehetnek sikeresek és akkor is rengeteg szerencse kell hozzájuk, hiszen a rejtett gazdaságban is lehetnek emberséggel megáldott munkáltatók, de az ő jóindulatuk is csak az önként feláldozott nyereségük mértékéig tart. Ez többnyire nincs arányban a hozott áldozatainkkal. Például jóindulatukért cserébe lábon hordjuk ki betegségeinket.

Végül létezik egy harmadik lehetőség: *a hasonló sorsú pályakezdők, munkavállalók, munkanélküliek és nyugdíjasok összefogása*. Természetesen, ez még nem jelent önmagában megoldást, csak *lehetőséget*. Nincs más lehetőség azonban, ezzel élni kell! Nem azért, mert ezt Ön egy szakszervezeti lapban olvassa, hanem azért, mert ez mindannyiunk *jól felfogott egyéni érdeke*.

Milyen lehetőségeket rejt számunkra az összefogás? Jelöljük az ábránkon! A kör alsó részéből lefelé húzzon egy függőleges vonalat, amely mellé egymás alá négy szó kerül.

Azt a négy szót, amiért valóban érdemes összefogni, megismerhetik a Magyar Vasutas legközelebbi számában!

Karácsony Szilárd

ÚJ TÁRSADALMI MEGEGYEZÉST

Tudósítás egy gazdaságpolitikai konferenciáról

Nem programot adunk, gondolkodni akarunk, segíteni a tisztázottabb szociáldemokrata szellemiség kialakításában — mondta *Nyers Rezső* annak a tanácskozásnak a megnyitójában, amelyet az MSZP meghatározó platformjainak és tagozatainak kezdeményezésére hívtak össze. Komplex megközelítésre törekszünk — hangsúlyozta a veterán közgazdászpolitikus —, olyanra, amelyben együtt van jelen a közgazdasági, a szociológiai és politikai nézőpont, valamint a szakmaiságra és gyakorlatiasságra törekvés.

Szelényi Iván szerint egy olyan új *társadalmi-gazdasági megegyezésre* lenne szükség a rendszerváltás nyertesei és vesztesei között, amely lehetővé tenné az egyenlőbb teherviselést. Ez a neoszociáldemokrata alternatíva a tőke és a munka kiegyezésén alapulna, úgy, ahogy az a gazdasági világválság után a harmincas évek elején történt. Az ismert szociológiaprofesszor úgy vélte, a kelet-európai társadalmak a kilencvenes években sokkal súlyosabb problémákat élnek át, mint a nagy gazdasági világválság idején. Ha nem sikerül felmutatni egy vonzó alternatívát a társadalom számára, akkor a szélsőséges politikai erők nyernek teret.

A javulás ellenére kisebb a költségvetési deficit, jelentős a privatizációs bevétel, kedvezőbbek a hitelfelvételek, javul a külföldi megítélés — állapította meg *Kövesi András* ugyanakkor gyorsabb az infláció, csökkentek a reálbérek, visszaesett a fogyasztás, tovább nőtt a differenciálódás, romlik a társadalmi politikai helyzet, mert súlyos megpróbáltatásoknak vannak kitéve az emberek. Ilyen jellegű és méretű gazdasági megszorításokat még a fejlettebb országok sem mernek csinálni. Jellemző, hogy a miénknél kisebb megszorítások Franciaországban elhúzodó országos sztrájkot váltott ki. A jelenlegi helyzetből, a további megszorításokból *súlyos válság* nőhet ki - figyelmeztet a Koping-Datorg Rt. vezérigazgató helyettese. A stabilizáció elkerülhetetlen, de a módszerek, a mértékek, a hangsúlyok tévesek. A pénzügyi egyensúlyt a gazdasági növekedéssel, a társadalmi egyensúllyal *együtt* kell felfogni és kezelni. A sokkolás helyett a fokozatosság a kívánatos, az aktívabb gazdaságpolitika. És iparpolitikára is szükség van a válság kezelésében.

— Stabilizáció, privatizáció, liberalizáció. Csak ezt a három dolgot kell meggyorsítani? — *Szamuely László* kérdezte ezt, majd folytatta: — Minden országra ugyanezt a forgatókönyvet ajánlják? Mi csak a külső elvárásokra figyelünk? Nekünk csak a külső megfelelés a fontos? Manapság nem illik többféle piacgazdaságról beszélni. Miért nem beszélünk más variációkról? Úgy látszik, nagyon hozzászoktunk ahhoz, hogy vonalban legyünk. Nekünk *mindig vonalban* kell lennünk? Ha ezt akarjuk, akkor azt is tudnunk kell, hogy ennek a kimenetele kockázatos. Ennél van ajánlatosabb megoldás: *saját fejünkkel gondolkodni*.

A gazdaságkutató intézetek szakértőinek sorában előadást tartott még *Csáki György* és *Oblát Gábor*. Ez utóbbi a belső államadósság fogalomköréről, tényeiről, megoszlásáról beszélt, az előbbi pedig a külső adósságról. Igaz, hogy a kamatok visszafizetése nagy terheket jelentenek (az exportnak 14 százalékát teszi ki), de ez nem okozott dilemmát az előadónak: *fizetni kell*. Nincs más megoldás — sujkolta. Legfeljebb akkor reménykedhetnénk könnyítésekben, ha globálisan, vagyis a többi adós országgal együtt kerülne sor adósságrendezésre. Ám ilyen megoldás nincs a látómezőben.

Vértes András úgy ítélte meg, hogy a stabilizáció nem zárult le, csak annak legkínosabb részén vagyunk túl. Néhány éven belül létrejöhetnek a tartós növekedés feltételei.

A vezető közgazdászokat a politikusok követték az előadói emelvényen. Sorrendben: *Nagy Sándor, Kósáné Kovács Magda, Kovács Pál* és *Földes György*. Az MSZOSZ nemrég leköszönt elnöke a stabilizáció, a gazdasági intézkedések *társadalmi hatásairól* szólt. Emlékeztetett a Bokros-csomag előkészítetlen, szerencsétlen bevezetésére. Mindennap hallunk az Európa Unióról, a NATO-ról, a fejlett piacgazdaságról, de arról senki nem beszél, hogy miként érinti ez az embereket, milyen társadalmi következményekkel kell számolni. Ezeket nem lehet figyelmen kívül hagyni. Nem jók az olyan kormányzati döntések, amelyek egy nézőpontból születnek, s nincs tere más megközelítéseknek. Súlyos bajokhoz vezethet, ha az államháztartási reformot nem előzi meg érdemi konzultáció, *társadalmi vita*. Nincs számottevő elmozdulás a feketegazdaság visszaszorításában sem, pedig nagyobb károkat okoz ahhoz képest, ahogy azt a kormány kezeli.

A gazdaság és a humán erőforrások kapcsolatát elemezte *Kósáné Kovács Magda*. Befektetés az emberi erőforrásokba — ez az egyik legfontosabb kitörési pont — hangsúlyozta. Ezért stratégiai ágazat az (átalakított) oktatás. Jól képzett munkaerőre van szükség. Nemcsak a tőkehiány lehet a modernizáció fékezője, hanem a munkaerő értékvesztése is. A modernizációnak emberarcúnak kell lennie.

Egy ország fejlődését nem szabad csak gazdasági mutatókkal mérni — állapította meg *Kovács Pál*. Fontos a humán tőke, az oktatás, az egészségügy is. Szociális biztonság nélkül nincs demokrácia, nem érvényesülnek az emberi jogok.

Bebizonyosodik, hogy a piac kudarcot vall az egészségügyben, az oktatásban, a szociálpolitikában. A jóléti rendszerek *új modelljére* van szükség, de nem kész modelleket kell átvennünk, csak technikákat. Magyarországon a társadalom kettészakadása már nem lehetőség, hanem tény.

Földes György figyelmeztetett a lopakodó jobboldali populizmus veszélyére. Szelényi Iván vitaindító előadásához kapcsolódva azon gondolkodott, megvannak-e a feltételei a társadalmi-gazdasági szerződéseknek? Kikivel, hogyan egyezzen ki? Mindenesetre egy ilyen megállapodás előkészítésében fontos tényező lehet a munkahelyi érdekvédelem, az érdek-egyeztetés, az érdemi társadalmi párbeszéd — vélte a Politikatörténeti Intézet igazgatója, az MSZP elnökségének tagja.

-kárpáti-

OLVASÓINK ÍRJÁK

A szervezett és szervezetlen dolgozókról

Az emberi jogok biztosítása nagyon fontos érték. Ilyen a szociális igazságosság kérdése. Ennek kapcsán jut eszembe a szakszervezeti tag anyagi „áldozatvállalása", és kiállása a potyázók táborával szemben.

A szakszervezeteknek nagy feladataik vannak a mai nehéz időkben a szolidaritás területén. Megtalálni a szolidaritást a napi életben nagyon nehéz feladat, de ennek szükségességét támasztja alá minden megállapodás eredménye. Az érdekvédelem leghatásosabb módjait kell megtalálni, s mindezt úgy, hogy az ütközés a legkisebb mértékű legyen.

Az emberek egyre érzékenyebbek arra, hogyan alakul a kézzelfogható jövőjük: s a jelenben mi kerül a borítékba? Ezért a munkavállalók érdekeinek erőteljesebb képviselete a cél, amelyet a radikális szakszervezetek valósítanak meg. Segítséget várnak a szociáldemokrata, szocialista pártoktól a baloldali értékek gyakorlati megvalósításában. Keveset jelent ma már „a nagy hangsúly", a különböző szintű tanácskozások határozatai. A sikerek eléréséért mindenkinek tennie kell, megvannak a sajátos feladatai az érdekvédőknek és a tagoknak egyaránt. Kiesik a felsorolásból azoknak a tábora, akik az érett gyümölcsöt úgy fogyasztják, hogy nem fizettek érte. Sorra születnek a törvények az élet minden területén, ezért azt szeretném javasolni, hogy szülessen egy olyan szakszervezeti törvény, amely elsősorban a „szervezett" dolgozók számára biztosítaná hosszú távon a stabilitást.

Ezt követően viszont az embert kell középpontba állítani. Oda kell figyelni kéréseire, javaslataira, a mindennapi munkájában jelentkező problémáinak megoldására. Erre most a „békeidőszak" mindkét félnek, a munkaadóknak és a munkavállalóknak alkalmas lehetőséget kínál. Kérem mindazok segítségét, akik ebben az ügyben „lépéseket" tudnak tenni, éljenek most a lehetőséggel úgy, hogy ne üssék ki egymást.

Hogyan tudja ezt segíteni egy parlamenti párt? A törvényhozás szintjére való beterjesztéssel, most, amikor példaértékű hároméves megállapodás született. Hogyan tudják ezt támogatni dolgozóink? Úgy, hogy átgondolják kinek az érdeme a békés megállapodás, s ez nekik mit hozott a konyhára. Úgy érzem, hogy amikor a KSZ módosítására a szakszervezetek ismét megteszik javaslataikat, annak új eredményei mindenkinek profitálnak. Akkor, amikor küszöbön áll egy új bértarifa bevezetése 1997. január 1-jétől, megint csak a szakszervezetek vállalnak oroszlánrészt a szakmai munkából.

A megállapodások gyakorlati végrehajtása során az értelmezési különbségek következtében megint csak a szakszervet az, aki szervezett dolgozói, bizalmiai felvetésére kezeli a problémát, s mindenki hasznára oldja meg azt. Az új eredmények elérése egy szakmán belül, szakszervezeti kezdeményezés, egyeztetések útján valósul meg. Sorolhatnám még az általános példákat, miért érdemes szervezett dolgozónak lenni a békeidőben is. Kérem, csatlakozzanak hozzánk!

Bodnár József szb-titkár
TBF Miskolc

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

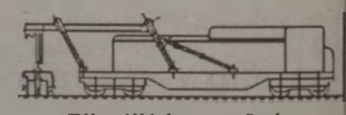
— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

ÉPÍTŐGÉPEINKKEL A BIZTONSÁGOS ÉS GYORS KÖZLEKEDÉSÉRT
MÁVGÉP KFT.


Ágyazatrostáló gép


Ellenálláshegesztő gép

Megújult formában, változatlan elkötelezettséggel megoldjuk a gondját,

ha — **vasútépítőgépre,**
ha — **vasúti gép javításra**
ha — **földmunkára**
ha — **üzemanyag-szállításra,** vagy
ha — az előbbiekkel összefüggő
gépbérletre, szolgáltatásra van szüksége.

Korszerű és megbízható gépparkkal, kellő szakértelemmel

ajánljuk magunkat!
Keressen és hívjon bennünket!

MÁV Vasútépítő- Gépellátó és Szolgáltató Kft.
Budapest X. ker. Kőér u. 2/d.
Tel.: 260-04-23
Fax: 260-82-81

A VASUTASGYERMEKEKÉRT

A gyermekek javára

A MÁV Rt. szombathelyi Vontatási Főnökségén működő Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Vasutasok Szakszervezete helyi alapszervezetei jótékonysági bált rendeztek február 17-én.

A Haladás Művelődési Ház hangulathoz illően feldíszített termeiben közel 300 fő mulatta át az éjszakát. Megjelent, és a bál résztvevőit köszöntötte *Wágner András* Szombathely város polgármestere. A bál fővédnöke *Szabó Tivadar*, a MÁV Rt. személyzeti igazgatója volt, akinek megnyitó szavai után fergeteges műsor szórakoztatta az egybegyűlteket. A fellépők között volt a *Pölös János–Szép Gábor* humoristapáros, a *Quasimodó Táncklub* fiatal táncosai, a kőszegi *MÁV Diákotthon énekkara és fúvószenekara*, a *Montana Divatstúdió* csodálatos lányai, s akik az egész este házigazdái voltak. *Novák Edina* és *Kripazovits Ferenc* a városi TV munkatársai. A látványos és nívós műsor adta a bál alaphangulatát, melyet igazán —*Erdős Jenő* betanításával — a Quasimodó táncklub bécsi keringő formációja nyitotta meg.

A bál főszervezői, *Kurucz Zoltán* és *Horváth Csaba* ezúton, a Magyar Vasutas hasábjain köszönik meg a következő cégeknek, intézményeknek és magánvállalkozóknak az adományokat és az önzetlen segítséget, mellyel hozzájárultak e nemes célhoz.

Köszönetünket fejezzük ki a *Vasjármű Kft.*, a *Tip-top Kft.*, a *Vasutasok Szakszervezete*, a *Mozdonyvezetők Szakszervezete*, a *Daewoo Autóház*, a *Holland Bútorház*, a *Kertész MTSZ*, a *Haladás Művelődési Ház*, a *Király Vendéglő*, az *Isis Taxitársaság* vezetőinek és kollektívájuknak, valamint *Desits János* vállalkozónak, *Bedöcs György* programozó számítástechnikusnak és *Ávár Tibor* gyertyakészítőnek.

A jótékonysági bál teljes bevételét a *„Vasút a gyermekekért"* alapítvány két megyei intézményének ajánlották fel a rendezők. A bál bevételéből a MÁV Óvoda részére egy színes televíziót és egy videómagnót, míg a kőszegi Diákotthon részére egy számítógépet adományoznak a bált szervező szakszervezetek. A bál fővédnöke, Szabó Tivadar mindenki örömére külön felajánlással érkezett. A szombathelyi MÁV Óvoda javára 100 000 forintot, míg a kőszegi MÁV Diákotthon javára 400 000 forintot adományozott a MÁV Rt. Vezérigazgatóság nevében. Az adományok összege így közel 700 000 forintot tett ki. Nagyszerű pillanatok voltak, olyanok melyek megmutatták, hogy nem halt ki az emberekből a segítő szándék, a szolidaritás és az emberség gondolata.

Befejezésül álljon itt a bál mottója: „Nem az tesz gazdaggá, ami a mienk, hanem aminek örülni tudunk!" Ez a csodálatos és felejthetetlen este erről szólt, és fog szólni ezután minden évben, hisz idén hagyományt teremtettünk. Hagyományt a jövőért, hagyományt gyermekeinkért.

Kurucz Zoltán
Mozdonyvezetők Szakszervezete
Horváth Csaba
Vasutasok Szakszervezete

Jótékonysági bál

Jótékonysági bált rendez a tavaly augusztusban bejegyzett Gyermekvasutasokért Alapítvány Budapesten.

A bált az egykori vasutasoknak és támogatóiknak, segítőiknek rendezték köszönetképpen, de azzal a szándékkal is, hogy *a bevételét a Gyermekvasutas Otthon* audiovizuális *felszereltségének javítására* és számítógépparkjának megteremtésére költsék. A gyermekvasúton szolgálatot teljesítő 10-14 éves gyerekek étkezési, kulturális, egyenruha, táborozási költségeit és egyéb programjaikat is a rendezvény bevételéből szeretnék fedezni, illetve további adományokból szeretnék előteremteni.

JOBB KÖRÜLMÉNYEK

Változások a Nyugatiban

Foglalkozás-egészségügyi, érdekvédelmi és kulturális centrummá alakult a budapesti Podmaniczky utca 28. öreg sárga épülete a Nyugati pályaudvaron. Néhány hetes mozgolódás, költözködés után az épületből az oktatási részleg áttelepült váci úti oldalon létesült új korszerű oktatási központba, ahol eddiginél jobb felszereltséggel, jobb feltételekkel működik az utánpótlást „termelő" intézmény.

A „Podmaniczkyban" a felszabadult helyiségek két nagy fontosságú szakmai szakszervezeti középszervezetnek biztosítanak jó feltételeket, érdekképviseleti érdekvédelmi feladataik ellátásához. Ugyanitt működik a helyi szakszervezeti bizottság is immár a kívánalmaknak megfelelő körülmények között. Az épület belső átrendezése kapcsán az eddig csak részben kihasznált helyiségekben nyert elhelyezést a MÁV Zeneiskola helyi góckönyvtára, melynek berendezés alatt álló olvasóterme a kulturálódás, a szórakozás és az ismeretterjesztés eddig még nem látott lehetőségeit is biztosítja.

Megteremtődött az itt 2 évre hívott nyugdíjasok klubja *működésének* feltétele is, mely egy olvasóterem kialakításával végleges otthon kapott.

A „honfoglalást" a nyugdíjasok klubnappal ünnepelték meg, amelyen a MÁV Zeneiskola tanárainak qintettje műsort adott. Klubtagságunk, nyugdíjasaink ezúton is köszönetüket fejezik ki *Szögi Sándor* állomásfőnöknek, *Pál Gábornak* a zeneiskola igazgatójának és a közreműködő zenetanároknak. Az élet eddiginél mozgalmasabban, jobb körülmények között az érintettek megelégedésére zajlik ezután itt, ahol az üzemorvosok, és üzemi fogorvosok is zavartalanabbul végzik áldozatos egészségmegőrző feladatukat, a dolgozók megelégedésére. **H. K.**

MÁV-szimfonikusok

A MÁV Szimfonikus Zenekart tavaszi mesterkoncertjeinek nyitó estjén, február 9-én, a kolozsvári születésű, Franciaországban élő Csaba Péter vezényli. A romantikus esten *Csajkovszkij Rómeó és Júlia* nyitányát, *Beethoven G-dúr és F-dúr románcát*, valamint *Brahms IV. szimfóniáját* adják elő.

Fenyő Gábortól, a zenekar igazgatójától megtudtuk: a Budapesti Tavaszi Fesztivál márciusi és áprilisi mesterkoncertjeinek vendége Kocsis Zoltán lesz, aki az egyik előadáson a zenekart vezényli, a másikon pedig zongoraművészként lép fel.

(Csaba Péter tanulmányait a bukaresti Porumbescu Zeneművészeti Főiskolán végezte. 1983 óta Lyonban él. A 44 éves művész a Lyoni Zeneművészeti Főiskola hegedűprofesszora és a Besanconi Szimfonikus Zenekar és Operaház igazgatója. Rendszeresen tart mesterkurzusokat Magyarországon, Franciaországban, Finnországban, Japánban és az Egyesült Államokban. Tavaly Svédországban az év muzsikusa lett.)

A MÁV Szimfonikus Zenekar 1945-ben alakult, két éve alapítványi formában működik, de fő támogatójuk továbbra is a vasúttársaság. Az utóbbi években hagyománnyá vált, hogy két nyolc előadásból álló bérleti koncertsorozatot tartanak, s ezeken kívül két-három úgynevezett mesterkoncertet. Az igazgató elmondta: a MÁV a világon az egyetlen vasúti cég, amely hivatásos zenekart tart fenn.

NEVELŐOTTHONOK

A Magyar Államvasutak— a szegénység kényszere és a szolgálat ellátása teremtette igény alapján — már a múlt század végén létrehozta első gyermekintézményeit. Az évszázados múltra visszatekintő nevelőotthonok a történelem során mindig megbízható támaszt nyújtottak a vasutascsaládoknak. A MÁV Rt. a gyermekintézményeinek működtetésére létrehozta a „Vasút a gyermekekért" Alapítványt. A Magyar Vasutas sorozatot indít azzal a céllal, hogy megismertesse az alapítvány vasutas diákotthonait. Reméljük, ezzel is hozzájárulhatunk az adakozni szándékozók táborának szélesítéséhez.

Szeged

A szegedi MÁV Nevelőotthon az ország első vasutas gyermekintézménye. A kezdeményezés Baross Gábor miniszter nevéhez fűződik, aki 1892-ben az intézet elhelyezése iránt az ország több városával folytatott tárgyalásokat A szegedi üzletvezetőség részéről Stenczel Frigyes főfelügyelő volt az, aki alapos részletes statisztikai adatokkal felszerelt előterjesztésben olyan nevelő-tápintézet felállítását javasolta, amelyben „a m. kir. államvasutak évi fizetéssel bíró alkalmazottainak gyermekei, kik az iskolától való nagyobb távolság miatt, vagy más okból magyar nyelven nem iskoláztathatók, az 1868. évi XXXVIII. t.-cikkben kötelezővé tett elemi oktatásban részesíttessenek."

1896 augusztusában nyílt meg az intézet, amely a vasutasdolgozók árva, félárva, valamint a szülők szolgálati elfoglaltsága miatt felügyelet nélkül maradó, vagy az iskolát lakhelyükről megközelíteni nem tudó gyermekek részére volt hivatva második otthont nyújtani.

Kezdetben fiúinternátusként működött az intézet, később koedukált lett. *Ma 85 leány- és 116 fiúnövendéke van a szegedi MÁV Nevelő- és Diákotthonnak.* Felvételük 14-20 éves korig lehetséges. Többségük a *Bebrits Lajos Szakközépiskola* (vasútforgalmi) tanulója, de van közöttük gimnazista, más szakközépiskolába járó, szakmunkás és felsőfokú oktatásban részt vevő diák is.

A nevelőotthonban húsz pedagógus végzi a neveléssel, az oktatással kapcsolatos feladatokat. Ők a *„pótmama"* és *„pótpapa"* teendőit is ellátják, hiszen a növendékeik — akik nagyon —, igénylik a személyes, szeretetteljes kapcsolatot — távol vannak igazi otthonuktól. A nevelőmunkában a nevelőtestület kiemelten kezeli a személyiségfejlesztést, ezen belül különös gondot fordít a pályairányításra, a vasutasszakma megszerettetésére.

Szabad idejüket a nevelőotthonban aktívan használják ki a növendékek. Részt vesznek az irodalmi színpad munkájában, rendezvények szervezésében. Öregbítik otthonuk hírnevét a városi programokon is. Többen különböző hangszereken játszanak. Szívesen barkácsolnak, kézimunkáznak. A nagy könyvtárakban mindenki talál kedvére való könyvet.

A sport, a mozgás mindennapos program. Kedvenc időtöltés a verseny- és a klasszikus tánctanulás. Rendszeresen járnak uszodába nevelőotthoni bérlettel. A lányok főleg a gimnasztikát kedvelik. A fiúk a testépítő foglalkozások kitartó résztvevői. Egy csoport a nevelőotthonban, egy csoport a Vasutas Sportegyesületben vesz részt karate-, önvédelmi edzésen.

A csoportok gyakran szerveznek túrát, kirándulást az ország különböző tájaira, alkalmanként külföldre is.

Megalakult a *„Bakter Baráti Kör"*. Minden ősszel találkoznak az intézetben arégi növendékek, felelevenítik az emlékeket, összehasonlítják a jelent a régmúlttal.

A Kőszegi Árvaház és a Vasutasnapok

A MÁV Hivatalos lapja 1925. évi 21. számában megjelent rendeletére, Kelety Dénes államtitkár, a MÁV elnöke intézkedett, hogy a különböző szolgálati helyeken tartsanak Vasutasnapi rendezvényt, és az ott képződő bevételt küldjék el Kőszegre az árvaház javára, az árvaházat elhagyóknak elhelyezkedésük támogatására. A hivatalos lapban rendszeresen közölték az adományokat küldő főnökségeket.

Az első öt év alatt — 1925-től 1929-ig — 263 232 pengő folyt be, illetve a „Kőszegi Árvaház Alapítvány" támogatására további 132 ezer pengőt küldtek a lelkes vasutasok. Ezen adományokat köszönte meg és további támogatásra buzdított Samarjay Lajos államtitkár, MÁV-elnök az 1930-ban megjelent 50 Hivatalos lapban.

Szabó Gyula
Szeged

VASÚTHISTÓRIA

SZÁZHÚSZ ÉVVEL EZELŐTT ALAKULT

A „Majerik"

A Magyar Államvasútiak Takarék- és Segélyszövetkezete

„...Az a soha el nem képzelt arányú újabb világháború, amely az 1939. évben kezdődött és amelynek immár ötödik esztendejét tapossuk, egészen bizonyosan mélyreható változásokat fog előidézni az emberiség életében. Vezető államférfiak, tudósok, politikusok már most azon elmélkednek, hogy miképp fog alakulni a háború után a gazdasági és társadalmi élet, milyen új eszmék fogják irányítani az emberek tevékenységét és egyes nemzetek, vagy világrészek sorsát. Természetesen senki sem tudja megrajzolni pontosan a jövő képét, senki sem jósolhatja meg: miképpen fog végződni a háború és milyen sor vár azután a sokat szenvedett emberiségre, de annyi már most bizonyos, hogy a gyűlölködésnek, az öldöklésnek és a pusztításnak a mai rettenetes zűrzavarából az elkövetkező béke korszakában diadalmasan fog kiemelkedni a szociális gondolat, azaz a dolgozó kisemberek megsegítésének eszméje és ezzel kapcsolatban fokozott jelentőséghez jut az a mozgalom, amely immár egy évszázad óta szolgálja kitűnő eredménnyel ezt a szociális célt és ez a szövetkezeti mozgalom..."

Ezekkel a mondatokkal kezdte annak a könyvnek a bevezetőjét *dr. Szilágyi László*, a Magyar Szövetkezetek Szövetségének korabeli igazgatója, amely a *Magyar Államvasútiak Takarék- és Segélyszövetkezetének* történetéről szól és 1944-ben jelent meg.

A kicsit már kopottas, keményfedelű könyv az 1876-ban a Losonczi pályaudvar főnöki irodájában megalakult „hosszú nevű" szövetkezet történetét örökítette meg. A vasutasok százhúsz évvel ezelőtti sorsát, szegénységét és szenvedéseit érzékletesen bemutató kiadvány két részből áll. Az első *Pagani Frigyes* munkája, aki 1936-tól volt a Magyar Államvasútiak Takarék- és Segélyszövetkezetének elnöke. Ez a fejezet a szövetkezet részletes és számszerűsített történetét személytelenül és történelmi hűséggel ismerteti. A „Történelmi miniatűrök" című fejezet pedig *Legény Elemér* munkája a hajdani vasutasok és a szövetkezet életéről nyújt izgalmas és tanulságos korképet.

A több mint egy évszázaddal ezelőtt élt vasutasok nyomorúságán segíteni kívánók viszontagságos, de annál becsületesebb sorsát és szándékait ebben a rövid könyvismertetőben lehetetlen lenne bemutatni. Néhai *Janik Béla* MÁV főfelügyelő, budapesti (ma Józsefváros) állomásfőnökének és néhai *Majerik János* MÁV vizsgáló főkalauznak (akiről később a „hosszú nevű" szövetkezetet a köznyelv el is nevezete) a Magyar Vasutasban is emléket kívánunk állítani, hiszen ők voltak a kezdeményezői és első működtetői *„a mindnyájan egyért és egy mindnyájunkért"* elvre épülő önsegélyző egyletnek.

A szövetkezet sorsát bemutató könyvet 1943-ban zárták le. A bevezetőben megfogalmazott bizakodás az *összefogáson alapuló szociális eszme* iránt, mint tudjuk a történelem fintora miatt, itt Magyarországon a háború után nem az akkor elképzelt mederben folyt. Sajnos, a „Majerik" név említése ma már semmit nem mond a mai vasutasoknak, pedig volt idő, amikor ez az intézmény közel negyvenezer vasúti alkalmazottnak nyújtott segélyt és anyagi biztonságot jelentő kölcsönöket — megmentve őket az uzsorásoktól —, szolgáltatásai pedig a mai szervezetek számára is példaértékűek lehetnek. Szándékaink szerint, a vasutasok összefogásának egyik első kezdeményezéséről a későbbiek során részletesebben is megemlékezünk.

(k)

A vonatfűtés múltja

Télen az utazás kényelméhez hozzátartozik a vonatok fűtése. Ez a szolgáltatása hazánkban egyidős a vasúttal.

1846-ban a *Magyar Középponti Vasút* Pesten épített kocsijait már felszerelték melegvizes palackokkal. Ezek vas-, horgany- vagy vörösrézlemezből készültek 16 liter űrtartalommal. 70-100 Celsius-fokos vizük két-három óra alatt teljesen kihűlt. A kihűlt víz könnyen megfagyott, gyakori volt a palackok kilyukadása is. Ráadásul *csak az első-második osztályú kupékban* voltak megtalálhatóak. Az utasok lábaihoz, később az ülések alá elhelyezett hőpalackok kicserélése meghosszabbította az állomáson töltött időt. Előnye volt viszont ennek a fűtési módnak, hogy *olcsó volt* és *nem tűzveszélyes.*

Ahol *kályhafűtés* volt — elsőként *1850-ben Poroszországban* vezették be — a kályha közelében volt csak meleg és a kályha tisztítása zavarta az utasokat. Ezért a kályhákat később a kocsik alvázára függesztették.

A MÁV 1875-ben légfűtéses, úgynevezett *Geburth-féle kályhákat* alkalmazott harmadik-negyedik osztályú kocsijaiban. A széntartályt, amely szerencsés esetben 6 órán át fűtött, az állomásokon cserélték.

1958-ban egy felső-sziléziai mérnök már azzal kísérletezik, hogy a mozdony gőzhengeréből kiömlő *fáradt gőzt* a kocsik fűtésére hasznosítsa. A 60-as években a franciák, az amerikaiak és a bajorok is kidolgozzák gőzfűtési berendezésüket. 1868-ban a *bécs-oderbergi gyorsvonat* első-, második osztályú kocsiját felszerelik gőzfűtéssel. A siker óriási.

Mivel a vonatok hossza növekedett, a mozdonykazán gőze már nem tudott az egész vonaton végigcirkulálni. Ezért *külön kazánkocsit* iktattak be. Franciaországban 1874-ben a melegvíz fűtést alkalmazták. Ilyen fűtés volt a Nemzetközi Hálókocsi Társaság kocsijaiban is, például a híres Orient Expresszen.

Nálunk 1872-től kötelező a személyszállító kocsik fűtése. Azóta — amennyiben a fűtés nem romlik el — hosszabb utakon sem kell dideregnie az utasoknak.

Róbert Péter



100 éve, 1896-ban Aradon készült a képen látható személykocsi, mely Mátészalkán, a Vasúti Helytörténeti gyűjteménynek ad helyet.

MÓDOSÍTOTTÁK A HATÁRIDŐT

Március 20-ig lehet családi pótlékot igényelni

A családi pótlékra jogosultságot igazoló nyilatkozatokat, eredetileg március 1-jéig kellett volna elküldeni, de a határidőt március 20-áig meghosszabbították. Félő azonban, hogy az igényléssel ezután is sokan nehezen boldogulnak. A szétküldött űrlap-csomagból ugyanis hiányzik a lényeges jövedelemváltozás feltüntetésére szolgáló nyomtatvány. A kormányrendelet kimondja: ha az egy főre jutó havi jövedelemszámításnál figyelembe vehető családtagok jövedelmi helyzetében olyan tartós, hat hónapot meghaladó változás következett be, vagy előre láthatóan ezen változás hat hónapig fenn fog állni, amelynek figyelembevételével jogosulttá válik a családi pótlékra, akkor a támogatás jogosultságának megállapításához a Nyilatkozat a jövedelemváltozásról című nyomtatványt kell kitölteni. E körbe tartozhatnak a sokat betegeskedők, vagy például a munkanélküliek. Ez a nyomtatvány azonban nincs a csomagban. Mint megtudtuk, az ügyintézők olyan eligazítást kaptak, hogy ne is küldjék szét, föltehetően abból a meggondolásból, hogy akinek szüksége van rá, majd beszerzi a családi pótlékot kifizető helyektől vagy a helyi kirendeltségektől. Most tehát lehet szaladgálni utána. Az eljárás minősítése helyett álljon itt dr. Kiss Lenkének, az Egészségbiztosítási Pénztár főosztályvezetőjének tájékoztatása: a bonyodalmak ellenére egyetlen jogosult sem marad le a családi pótlékról, ha a kitöltött és aláírt ívet március 20-ig visszaküldi a támogatást folyósító szervezethez. Az új jogszabály áprilistól érvényes, s májustól folyósítják a pénzt. Van még tehát idő a pótlásra.

CSALÁDI TÁMOGATÁSOK, KÖZGYÓGYELLÁTÁS

Nyugdíjkorhatár-emelés

A február 18-ai kormányülésen döntés született a *nyugdíjkorhatár felemeléséről.*

A törvénytervezet szerint a nyugdíjkorhatár 62 esztendő lesz. Ettől eltér az 1945. december 31-e előtt született nők, valamint az 1939. január 1-je előtt született férfiak öregségi nyugdíjkorhatára. A nőknél 55 évről fokozatosan emelkedik 62 évre a nyugdíjkorhatár. Akik 1940. január 1-je előtt születtek, azoknál 55 év a korhatár. Ezt követően évente egy évvel emelkedik a limit. A férfiaknál hasonló a helyzet. Azok, akik 1938. január 1-je előtt születtek, marad a 60 év, azok, akik 1938-ban születtek a korhatár 61 esztendőre emelkedik. Jogosult az öregségi teljes nyugdíjra az, aki eléri a megfelelő korhatárt, és legalább 20 év szolgálati időt szerzett. Függetlenül az igényérvényesítés időpontjától öregségi teljes nyugdíjra jogosult az a nő, aki 1991. január elseje előtt 55. életévét, illetőleg az a férfi, aki 60. életévét betöltötte, ha az említett időpontig legalább 10 évi szolgálati időt szerzett.

Változik a *családi támogatások* rendszere. A szabályozás érinti a várandósági pótlékot, a terhességi gyermekágyi segélyt, a gyermekgondozási díjat, a gyermekgondozási segélyt és a gyermeknevelési támogatást. Az új rendszert április 15-e után alkalmazzák. A korábbi szabályok érvényesek maradnak az április 15-e előtt született gyermekek esetében.

Az eddig folyósítandó *várandósági pótlékot* április 15-e után *anyasági támogatás* váltja fel. Ennek összege az idén egységesen 10 ezer forint. Aki már jelenleg váradósági pótlékra jogosult, az április 15-e után is megkapja a pótlékot, de az anyasági támogatást nem veheti igénybe.

Megszűnik a gyermekgondozási díj, de a már megszületett, illetve április 15-ig megszületendő gyermekekkel még igénybe vehető.

A *terhességi-gyermekágyi segély időtartama 24 hét.* Az április 15-e után született gyermekek esetén az összeget a táppénzszabályok alapján határozzák meg. Jelentősen változik a gyermekgondozási segély. A jövőben a gyes a jövedelmi helyzethez igazodik. Így — biztosítási idő nélkül — a hátrányos helyzetben lévők is részesülhetnek ebben az ellátásban. Ugyanakkor, ha valaki előzőleg nem rendelkezett biztosítási idővel, akkor a gyes időtartama nem számít szolgálati időnek.

A *gyes összege 9.600 forint.* Ahhoz, hogy a család jogosult legyen erre a szolgáltatásra, az egy főre jutó havi nettó jövedelme nem haladhatja meg a 19,500 forintot. Az egyedülállóknál a jövedelemhatár 23.400 forint.

A kormány foglalkozott a közgyógyellátással is. Döntése alapján a normatív közgyógyellátásra azok jogosultak, akiknél a családban az egy főre jutó havi nettó jövedelem nem éri el az öregségi nyugdíj legkisebb összegét, ami jelenleg 9.600 forint. Az egyedülállók esetében ez az értékhatár 14.400 forint. Feltétel az is, hogy az érintett személy havi gyógyszerköltsége meghaladja az öregségi nyugdíj legkisebb összegének 10 százalékát, vagyis 960 forintot. A normatív közgyógyellátás bevezetésével szélesedik a jogosultak köre, kevesebben szorulnak az önkormányzatok támogatására.

A KÖVETKEZŐ ELŐADÁS

Vasutasbérlet

A Vasutasok Szakszervezete felhívja az Egri István Vasutas-színházbérlet tulajdonosok figyelmét, hogy a sorozat következő előadását a József Attila Színházban március 31-én délelőtt 11 órakor tartják, amikor a „Volpone" című komédia kerül színre.

MÁV-Informatika

A MÁV Rt. a Siemens Rt.vel kezd tárgyalásokat az átviteltechnikai hálózatán bővítésével kapcsolatos szerződés megkötéséről. A gazdálkodásirányítási, menetjegyeladási, helyfoglalási, utastájékoztatási információs rendszer esetében valószínűleg az ICL Hungary Kft. lesz a MÁV partnere. A társaság ugyanis az ICL Hungary ajánlatát tartotta legkedvezőbbnek, s így vele kezdi meg a tárgyalásokat a rendszer kiépítésére. Erről született döntés a MÁV informatikai pályázatára beérkezett ajánlatok értékelését követően.

A vasúti társaság múlt év augusztusában tett közzé *versenyfelhívást*, hogy eldöntse, mely cégek lennének alkalmasak a legalább 10 milliárd forint értékű informatikai fejlesztés megvalósítására és finanszírozására. A tendercsomagot 17 cég vásárolta meg, a közjegyző jelenlétében megtartott tenderbontásra összesen *hat ajánlat* érkezett be. A bizottság két ajánlatot minimálisan kötelező dokumentációk hiánya miatt érvénytelennek minősített, és a további értékelésből kizárta. A versenyben maradt négy ajánlattevő dokumentációit mintegy 80 szakértő vizsgálta heteken át. Ezt követően született meg a döntés. A bíráló bizottság a tendert eredményesnek minősítette, de külön értékelte az átvitelhálózatra, illetve a gazdálkodásirányítási, menetjegy-eladási, helyfoglalási információs rendszerré vonatkozó ajánlatokat.

Arról is döntés született, hogy a MÁV Rt. felkéri IBM Magyarországi Kft.-t: az *átviteltechnikai hálózat nélküli* ajánlatára vonatkozó ajánlati kötöttségét további 90 nappal hosszabbítsa meg arra az esetre, ha az előnyös helyzetű ajánlattevővel nem jönne létre megállapodás.

KÖZLEMÉNY

Küldöttközgyűlés

A Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár első küldöttközgyűlésére 1996. március 28-án (csütörtök) 10,30 órakor a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében (Budapest VI., Nyugati tér 1-2.) kerül megrendezésre.

Határozatképtelenség esetén az újabb küldöttközgyűlés a fenti napon és helyen 11,30 órakor kerül megtartásra, amely az eredeti napirenden szereplő ügyekben a megjelentek számától függetlenül határozatképes.

Napirend: *az Igazgatótanács 1995. évi mérleg- és beszámoló jelentése; az Ellenőrzőbizottság 1995. évi beszámolója; előterjesztés a Vasutas Nyugdíjpénztár Alapszabályának módosítására; előterjesztés a Vasutas Nyugdíjpénztár 1996. évi pénzügyi tervének módosítása és javaslat a Magyar Pénztárszövetséghez való csatlakozásra; zárszó.*

A napirendekhez kapcsolódó írásos előterjesztések megtekinthetők a: Vasutas Nyugdíjpénztárban, Budapest VI., Andrássy út 66. II. emelet, március 14-27. között 9-14 óráig.

Dr. Kurucsai László
az igazgatótanács elnöke

Locsolóbál

A Vasutasok Szakszervezete debreceni területi ifjúsági tagozata Püspökladány Állomás üzemi étkezdéjében április 13-án, szombaton, este 7 órai kezdettel megrendezi hagyományos locsolóbálját.

A szervezők a bál minden kellékével (vacsora, büfé, tánc, tombola, játék) várják vendégeiket. A zenét Hajdú János és zenekara szolgáltatja.

Belépődíj 500 forint. Jelentkezni *Korponai Erikánál* a 03/62-15-ös vasúti telefonon 1996. április 10-ig lehet.

Intézőbizottságok új helyen

A Vasutasok Szakszervezete Budapest, Benczúr utca 41. szám alatti székházából január és február hónap során — a szakszervezetek közötti vagyonmegosztás egyik hatásaként — a szakmai intéző bizottságok elköltöztek.

A *Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottság* (FÉIB), valamint a *Gépészeti Intéző Bizottság* (GIB) a hatodik kerületben a Podmaniczky út 28. szám alatt (Nyugati Pályaudvar területén) található. A FÉIB ideiglenes telefonszáma: **01/46-70, 158-as mellék.** A GIB a **01/42-02**-es számon hívható.

A *Pályagazdálkodási Intéző Bizottság* (PIB) és a *Távközlési-, Erősáramú- és Biztosító-berendezési Intéző Bizottság* (TEB 1B) a hatodik kerületben lévő Bulcsú út 8-10. szám alá, a Terézvárosi Pályagazdálkodási Főnökség III. főpályamesteri szakasz épületébe költözött. A PIB: **01/47-19**, a TEB 1B: **01/47-28** telefonszámon érhető el.

Az intéző bizottságok telephelyének megváltoztatásából adódó esetleges kellemetlenségekért a Vasutasok Szakszervezete ezúton is elnézést kér. Az intéző bizottságok érdekvédelmi szolgáltatásaikkal a jövőben is — mint a korábban — megfelelően állnak a VSZ-tagok rendelkezésére.

Külföldi csereüdülés

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában felhívást tettünk közzé, hogy a Vasutasok Szakszervezete külföldi partnerszakszervezetekkel közös csereüdültetéseket szervez. Ez alkalomból néhány részlet közreadásával szeretnénk elősegíteni az utazni szándékozók döntését.

Olaszországi családos üdülés
1996. július 1. és 13. között

A magyar csoportot Senigallia-ban (Riminitől 170 kilométerre, délre), tengerparthoz közeli háromcsillagos szállodában (2 ágyas zuhanyozós) szobákban helyezik el. A vendéglátók a csoporttagoknak napi háromszori étkezést biztosítanak.

A kinttartózkodás során a tengerparton strandolási lehetőségen túl egésznapos autóbusz kirándulásokat szerveznek a vendéglátók (*Urbinó, San Marinó, Assisi, Firenze, Róma*).

Részvételi díj: 65 000 forint. Az első részletet április 20-ig (26 000 forintot), a második részletet május 31-ig (39 000 forintot) kell befizetni.

Görögországi gyermeküdülés
1996. július 1-jétől július 16-ig

Az üdülésben mindkét fél 12-14 éves korú gyermekei vehetnek részt.

A magyar gyermekek részére a *Malakasa* üdülőben a vendéglátók naponta 3 főétkezést (reggeli, ebéd, vacsora), uzsonnát, valamint megfelelő mennyiségű italt (reggeli ital: tej, kávé, kakaó, tea, valamint az ebédhez üdítőitalt) biztosítanak. A csoport fekvőhelyes különkocsikban utazik. A magyar gyerekek részvételi díja, személyenként 28000 forint.

Franciaországi gyermeküdülés
augusztus 6-tól - augusztus 27-ig

Az üdülés célja a magyar gyermekek külföldi utazási, üdülési és művelődési alkalmainak bővítése. Csereüdültetésünk alapgondolatának megfelelően az utazások révén a Franciaország kultúrájának, szokásainak megismerését kívánja elősegíteni.

Augusztus 6-13 között a balatonkenesei gyermek-üdülőben, 13-tól 15-ig pedig Budapesten a magyar fiatalok a francia fiatalokkal együtt üdülnek Magyarországon.

A gyermekek közösen utaznak el Párizsba, az Orient Expresszel augusztus 15-én. Augusztus 16-tól 24-ig St. *Mandrierben* (Toulontól 15 km-re), 24-től 26-ig *Párizsban* szerveztek számukra programot a franciák. A magyar gyermekek augusztus 27-én érkeznek vissza Budapestre.

Az üdültetésben kizárólag 14-15 éves korú gyermekek vehetnek részt. Az indulások és érkezések pontos idejéről, valamint a szükséges tudnivalókról írásos értesítést küldünk a megadott lakáscímre.

Részvételi díj 35 000 forint, amely költőpénzt nem tartalmaz.

A térítési díj első részletét április 20-ig (14 000 forintot), a második részletet július 8-ig (21 000 forintot) kell befizetni.

Franciaországi családos üdülés
1996. augusztus 31-től - szeptember 14-ig

Az üdülésen résztvevők 11 éjszakát töltenek *Saint Mandrier*-ben (Toulontól 15 km-re) és 3 éjszakát *Párizsban*. Az elhelyezés két ágyas, fürdőszobás szobákban. A vendéglátók napi háromszori étkezést biztosítanak. Az üdülés ideje alatt pihenésre, tengerparti strandolásra, és négy egész napos kirándulásra lesz lehetőség. Párizsban városnézést, szerveznek a partnereink, de szabadprogram lehetőségét is biztosítják.

Az utazás a csoport kívánságának megfelelően - a későbbiekben meghatározott útvonalon - ülő, vagy külön hálókocsiban történik. A részvételi díj a hálókocsi árát nem tartalmazza.

Részvételi díj: 67 000 Ft. Az első részletet április 20-ig (27 000 forintot), a második részletet július 31-ig (40 000 forintot) kell befizetni.

Jelentkezni a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál vagy a VSZ központban (Budapest VI., Benczúr u. 41.) Döme Lászlóné kolleganőnél lehet a 19-77/147, 157, 16-85 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7743 városi telefonokon.

Lakáscsere

Elcserélném a Budapest IX. ker., Gyáli úti, MÁV-telepi, II. emeleti, 56 négyzetméteres lakásomat hasonló vagy kisebb székesfehérvári, esetleg budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 06/22/271-540, 9—29 óráig.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV-, vagy önkormányzati lakásra, Budapest VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Budapesti MÁV-szolgálati lakásra, 50 négyzetméter felettire **cserélném** vidéki, azonnal piacképes öröklakásomat. Érdeklődni: Kenyeres Györgyi 01/82-14 üzemi, vagy 260-9717 budapesti telefonon lehet.

Eladó 910 négyzetméteres építési telek összközműves, villany, gáz, kerítés. Irányár: 2 millió forint. Érdeklődni munkanapokon lehet a 01/47-71 üzemi, illetve 06/1/269-56-56/ 1639 mellék Regős Gábornénál.

Elcserélném 75 négyzetméteres Kerepesi út 1. szám alatti MÁV-vállalati bérlakásomat két kisebbre (egyik önkormányzati legyen), vagy egy lakás ráfizetéssel. Érdeklődni: 12-23 üzemi telefonon, vagy este a 113-91-71 telefonszámon Bódiné.

Budapesti 2 szoba-, konyha-, fürdőszoba 82 négyzetméteres komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebb re(esetleg megvásárolhatóra) Budapest környékire, budapestire, győrire **cserélném.** Minden megoldás érdekel. Válaszokat a győri 06/96-423-193-as (üzenetrögzítős) telefonon, vagy Vargáné Horváth Mária Magdolna 9023 Győr, Ifjúság krt. 4. I/1. postacímre kérek.

Nagyobbra **cseréljük** Hungária körút MÁV-telepi MÁV-bérlakásunkat, amely 37 négyzetméteres, komfortos, kertes, első emeleti, villanyfűtéses. Vidéki MÁV-lakások is érdekelnek. Jelentkezni a 261-6341 számú telefonon, Ösküné Újszászi Katalin.

MAGDI NÉNI RECEPTES KÖNYVÉBŐL

Tippek salátakészítéshez

A saláták készítése engedi a legtöbb rögtönzési lehetőséget. Felesleges bő lével ízesíteni a zöldségeinket, elegendő, ha kissé sózzuk, cukrozzuk, ecettel vagy citromlével megadjuk az alapízesítést. Hagymával fokhagymával, borssal, hideg salátamártásokkal dúsíthatjuk. Próbáljuk ki a ketchuppal, majonézzel, joghurttal készített salátákat is, melyek önálló ételként is frissítőek. Kellemes ízhatást érhetünk el, ha három-négy szem apróra vágott diót szórunk a már elkészített saláta tetejére. Ugyancsak tartalmasabb lesz a salátánk, ha két-három kanál olajjal is átkeverjük, ezzel a vitaminok felszívódását is elősegítjük, így egészségesebb és gyorsabban emészthető lesz a salátánk. A mi étkezési szokásaink szerint szokatlan, ha előételként tálaljuk, de ezzel is bátorkodhatunk.

Kukoricás saláta

Egy doboz *konzervkukoricának* a levét öntsük le, és tálba tegyük a kukoricaszemeket, hasonló apró darabokra vágjuk a *paradicsomot* is (négy-öt darabot), daraboljunk apró kockára egy *kígyóuborkát,* tíz dkg *trappista sajtot,* egy kanál *cukorral,* egy mokkáskanál *sóval,* egy kanál *ecettel* (vagy citromlével), két-három kanál *olajjal* keverjük össze, tegyük fél órára hűtőbe, mert így élvezhetőbb.

Az így elkészített salátát próbáljuk meg egy-egy kistányérba téve ketchuppal, majonézzel, esetleg joghurttal ízesíteni. Kóstolgatás után kiválaszthatjuk magunknak a legmegfelelőbb ízesítést, főtt tojással laktatóbbá tehetjük.

Jó étvágyat kíván:

Magdi néni

UTAZZUNK EGYÜTT — 1996-ban!

A Paradiso Travel szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Március 13-17.	*Tavasz a francia Riviérán*	23 900,-
Április 13.	*Ópusztaszer — Szeged*	1 750,- + belépő
Május 24-28.	*Pünkösd Erdélyben*	14 990,-
Június 12-16.	*Kirándulás Kárpátaljára*	14 990,-
Június 22.	*Puchberg — Marcipánmúzeum*	2 500,-
Július 13.	*Melk — Wachau*	3 350,-
Augusztus 8-11.	*Salzkammerguti tóvidék*	23 900,-
Szeptember 10-15.	*Róma — Assisi*	29 490,-
Szeptember27-29.	*Sörfesztivál Münchenben*	ár előkészületben
December 6-8.	*Karácsonyi vásár Nürnbergben*	-"-
December 14	*Karácsonyi vásár Bécsben*	-"-

Minden utasnak 1 000 forint kedvezményt adunk a szállásos utak árából, ha a jelentkezésnél ezt a hirdetést leadja!

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében, telefon : 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551.

Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62. (Metró mozi, a Nyugati pályaudvarral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-2370
Felelős vezető: **Lendvai Lászlóné** mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

VSZ-aláírásgyűjtés — Nélkülünk ne döntsenek rólunk!

A Vasutasok Szakszervezete — a Gépészeti Intézőbizottság javaslatára — aláírásgyűjtést kezdeményezett a nyugdíjkorhatár felemelése ellen.

A vasutasságoknak és valamennyi munkavállalónak egyaránt érdeke, hogy a jelenlegi korhatár ne emelkedjen, ezért a Vasutasok Szakszervezete javasolja, hogy a területi szakmai szervezetek kezdeményezzék a parlamenti képviselők megkeresését, illetve hívják meg őket testületi ülésükre.

Most nem a szakszervezeti tagsági hovatartozás számít, hanem a szerzett jog megvédése. Nem fogadható el egy ilyen lépés azért sem, mert a meglévő társadalmi ellentéteket tovább szítja. A kor követelményeit teljesíteni képes ifjúság munkába állását nehezítő intézkedés a gazdasági szerkezetváltás követelményeinek is ellentmond. Ugyanakkor a munkavállalók egészségi állapota sem támasztja alá a tervezetet, hiszen Magyarországon a rokkantnyugdíjasok aránya nemzetközi mércével is rendkívül magas.

A szervezett vasutasságnak módja van rövid idő alatt több tízezer aláírást összegyűjteni, és ezzel is figyelmeztetni valamennyi parlamenti képviselőt, hogy felelősséggel tartoznak minden döntésükért a választópolgároknak.

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1996. MÁRCIUS 2. SZÁM

Ülést tartott a FÉIB Titkári Testülete

A VSZ Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottság Titkári Testületi ülésén elfogadták a FÉIB tavalyi évi költségfelhasználási beszámolóját és az idei esztendőre szóló költségvetést, valamint a módosított Szervezeti és Működési Szabályzatát. A tanácskozáson megjelent dr. Czeglédi István, a MÁV Rt. Forgalmi főosztályvezető helyettese. Előadásában beszélt a MÁV Rt. racionalizálásának három lépcsőjéről: az átszervezésről, amelynek már nagy részét végrehajtották, a biztonsági rendszabályok megváltoztatásáról, a műszaki fejlesztésről. Külön szólt a főosztályvezető-helyettes a regionális profitcentrumok kialakításának buktatóiról, illetve ezen szervezeti forma átalakításáról.

Czeglédi István előadásában hangsúlyozta: az elmúlt évben a forgalmi szakszolgálat létszáma a racionalizálásnak "következtében" mintegy 1100 fővel csökkent. Az ésszerűsítési program első lépése, az *átszervezés* már megtörtént, viszont a másik két elem, a *biztonsági rendszabályok* változtatása — amelyhez a Közlekedési Főfelügyelet hozzájárulása szükségeltetik —, illetve a tervezett *műszaki fejlesztések, nem valósultak meg*. A túlóra mennyisége is csökkent 1995-ben, mintegy 1 millió órára az 1990-es 5,6 millióval szemben. Erre az évre a *szakszolgálatnál központilag nem határozták meg a létszámot*, viszont az előirányzott bértömeget a főosztály be akarja tartatni, de a *MÁV Rt. szintjén, így is 2,5 milliárd forint hiányzik az idei bérből.*

A munkáltató *megoldhatónak tartja a létszámcsökkentést*, a biztonsági feltételek megváltoztatásával, illetve műszaki fejlesztéssel, amelyre 400 millió forint áll a rendelkezésre. Elsősorban a *sorompófejlesztésekre* kívánják fordítani a rendelkezésre álló pénzt, viszont szeretnének több forrást bevonni a *fővonali biztosítóberendezések átépítésére*, amelyre pillanatnyilag nincs lehetősége a szakszolgálatnak.

A privatizációról Czeglédi elmondta: magánosításra kerül a rakodógép-karbantartás, az állomá-

(Folytatás a 3. oldalon)

Bankkártyára kapjuk a fizetést



Belátható időn belül a MÁV Rt. a munkabért banki folyószámlára utalja, amelyhez plasztikkártya segítségével juthat hozzá a dolgozó. A Vezérigazgatóságon már most is ez a rendszer működik az OTP-vel kötött szerződés alapján, amely mintául szolgál a vasút egész területén bevezetésre kerülő munkabérfizetési rendszernek. — tudta meg a Magyar Vasutas munkatársa Preislerné dr. Cserhalmi Dórától a MÁV Rt. Pénzügyi főosztály vezetőjétől.

— Az a hír terjedt el, hogy a MÁV Rt. nemsokára banki folyószámlára utalja a vasutasok bérét.

— A hír igaz, de még nem született végleges döntés ebben. Tervezzük, hogy a Vezérigazgatóságon bevezetett minta szerint szerződést kötünk a bankokkal, amelyek kártyával is ellátják a dolgozókat.

— Úgy tudom, hogy a vezérigazgatósági dolgozók számláját az OTP-nél vezetik. Azt mondta, hogy bankokkal, ezek szerint nemcsak az OTP jöhet szóba?

— Természetesen nemcsak az OTP-vel működünk együtt, hiszen sok olyan szolgálati hely létezik, ahol csak posta működik, ezért szerződhetünk a Postabankkal, vagy több más nagy bankkal is.

— De mi lesz azokkal a szolgálati helyekkel, ahol semmilyen bank sincs?

— Eddig sem fizettünk munkabért minden állomáson, viszont azokon a szolgálati helyeken, ahol eddig is volt munkabérfizetés, ott működnek bankok is.

— A kártyák után használati díjat is kell fizetni. Ez általában évente 2000 forint.

— A legolcsóbb díj 400 forint, amelyet az első alkalommal a MÁV Rt. átvállal, jövőre viszont ezt a folyószámla-tulajdonosnak kell fizetni. A költséget egyébként a kamatok fedezik.

— A pénz felvételekor is számolnak költséget a pénzintézetek.

— A jelenlegi szerződésünk az OTP-vel úgy szól, hogy amennyiben munkaidőben történik a kifizetés, akkor semmilyen díjat nem számolnak fel. Viszont, ha például valaki éjszaka egy automatából vesz fel pénzt, akkor felszámolnak néhány ezrelék jutalékot.

Akinek már van folyószámlája, az kérheti arra a fizetését?

– Természetesen, nem kötelező a MÁV által választott pénzintézethez utalni a fizetést.

Az átutalás napokig is eltarthat. Szenvedhet-e csorbát a 10-ei kifizetés?

— Nem, mert általában már 6-án megjelenik a pénz a számlán, így a dolgozók még hamarabb is pénzükhöz juthatnak, mint eddig.

Végezetül még egy utolsó, de nem elhanyagolható probléma. Bankkártyát kell használni a segédmunkásnak, a váltótisztítónak. Tudni fogják ezek az emberek, hogyan kell egy plasztiklappal bánni?

A telefont már régen feltalálták és ugyanígy idegenkedtek az emberek tőle, mint bármely újdonságtól, viszont ma már felemelni a kagylót a világ legtermészetesebb dolga...

TP

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit a tisztességes megélhetés érdekében, illetve a tömeges elszegényedés és a torzult jövedelemviszonyok ellen? A bérből, fizetésből és járulékból élőknek indított sorozatunk harmadik része a 6. oldalon olvasható.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Az elmúlt években az érintett munkavállalók körében keserű tapasztalatokat hagyott maga után az egyes vasúti üzemek és tevékenységek gazdasági társaságokba vitele. A kft.-k létrehozásának előkészítése — enyhén szólva — hiányos volt. A MÁV az érdekvédelmi és érdekképviseleti szervekkel — a törvényekben előírt — együttműködési kötelezettségének nem tett maradéktalanul eleget. Részben ennek is volt köszönhető, hogy az új gazdasági társaságok megalakítása az érintett területeken foglalkoztatottak számának felére csökkentését jelentette. Az egyeztetések hiánya miatt a rendkívül sok konfliktussal járó átszervezéseket mind a vezetők, mind a munkavállalók és az őket képviselő szakszervezetek csak nehezen tudták elfogadni.

A MÁV Rt. átalakítása most ismét hasonló helyzetet teremtett. Tudomásunkra jutott, hogy a vasúttársaság több, általa alapított kft. üzletrészét kívánja értékesíteni. A MÁV Rt. igazgató tanácsa napirendre tűzte a gazdasági társaságok értékesítésének koncepcióját és döntött néhány kft. üzletrészének konkrét elidegenítéséről is.

A Vasutasok Szakszervezete — a nem hivatalos forrásból származó információk alapján — azonnal kifogásolta az eljárást. Nem fogadható el szakszervezetünk számára, hogy a MÁV Rt. vagyongazdálkodásért felelős vezetői nem csak az érintett gazdasági társaságokban dolgozók, hanem valamennyi vasutas sorsát befolyásoló döntésről nem kérték ki az üzemi tanácsok és a reprezentatív szakszervezetek véleményét, sőt az illetékes szakmai vezetését sem. A VSZ álláspontja szerint a meghozott döntésekre ez a tény természetesen érvénytelenséget jelent, ugyanis a döntés meghozatala utáni véleményezést formálisnak tartjuk, mert nem felel meg a jogszabályban leírtaknak.

Az üzletrészek értékesítésekor, — álláspontunk szerint —, nem lehet egyedüli cél a bevételek puszta növelése. A MÁV működését, illetve annak gazdaságosságát figyelmen kívül hagyó, kifejezetten bevételt célzó üzletrész-értékesítések ellen tiltakozunk és határozottan fel fogunk lépni. A döntéselőkészítő munkában körültekintőbben kell eljárni a jövőben, az eddigi álláspontokat pedig felül kell vizsgálni. Szakszervezetünk elvárja az értékesítési döntéseket előterjesztőktől, hogy a gazdasági társaságok működéséért felelős — a MÁV Vezérigazgatóság által kinevezett, illetve megbízott — felügyelő bizottságok és tagi képviselők véleményét szintén kérjék ki előre, hiszen ők tudják reálisan megítélni, hogy adott kft. tevékenysége mennyire hasznos az államvasutak egésze számára. Elengedhetetlen fontosságú minden egyes előterjesztés mellé, hogy az adott gazdasági egység leterheltségi mutatóinak meghatározása mellett a munkavállalók sorsára vonatkozó elképzelések is napvilágra kerüljenek.

A konfliktusok megelőzése és kezelése érdekében a Vasutasok Szakszervezete a MÁV Rt. elnökétől lehetőséget kért az álláspontok egyeztetésére, amelyre ígéretet kaptunk. A MÁV tulajdonú gazdasági társaságok üzletrészeinek esetleges (gazdaságilag indokolt és a munkavállalók számára is megnyugtató) értékesítéséről szakszervezetünk a hároméves megállapodás szellemében kíván együttműködni valamennyi vasutas érdekében, de ugyanezt elvárja a vasúttársaság vezetésétől is.

ISO 9000 Szabványsorozat szerint tanúsított a
MÁV VASJÁRMŰ KFT
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313 - 313
MVJ Quality
TÜV CERT

NYUGDÍJREFORM

A nyugdíjreform buktatói

Manapság nehéz olyan újságot, vagy folyóiratot fellapozni, amelyben ne lenne szó valamilyen formában az államháztartási reform legjelentősebb kérdésének, a nyugdíjak jövőbeni folyósításának gondjairól. Nyugdíjasaink egy része gyorsan átfut az ilyen cikkeken, mert nem egészen érti a pénzügyminisztérium által patronált "várományfedezeti rendszert", vagy "chilei példa" lényegét, de nehezen igazodik el a népjóléti minisztérium által előterjesztett "felosztó-kirovó" rendszer javítandó változatán is. Aztán akadnak az idősebb olvasók között szép számmal olyanok is, akik azt gondolják, hogy őket mindez már nem érinti, a nyugdíjreform csak a jövőben nyugdíjba vonulókra lesz hatással. Tallózzunk együtt a nyugdíjreformról szóló híradások rengetegében.

A *várományfedezeti rendszer* elvileg úgy működik, mint az önkéntes kiegészítő nyugdíjpénztárak. Minden munkavállaló a járulékot a nyugdíjpénztárba fizeti be a saját számlájára, ahol befektetik. A kapott nyugdíj nagysága a befizetett járuléktól, vagyis az "életkeresettől", a szolgálati idő nagyságától függ. Ilyen nyugdíjpénztárak voltak a háború előtt nálunk is, amelyeket megszüntettek és az ötvenes években a vagyonukat elvették. (Mellesleg erkölcsileg ez képezhette alapját annak a kárpótlási országgyűlési határozatnak, miszerint a társadalombiztosítás stabilitását 300 milliárd vagyon visszaadásával lehetne megerősíteni. Ezt a "Bokros-csomag" 65 milliárdra redukálta és talán, ha ennek az összegnek harmadát bocsátották a tb-önkormányzat rendelkezésére.)

A hivatalos kamatláb jelenleg 27 százalék. Ha egy csodatevő pénzügyminiszter elő is varázsolna 300 milliárdot, a várományfedezeti rendszerre való áttéréshez mindez vajmi kevés volna, hiszen az évi kifizetett nyugdíjak összege kb. évi 500 milliárd forint és a visszaadandó vagyon hozadéka nem lenne több 81 milliárd forintnál.

A várományfedezeti rendszer, ha áttérnek rá, akkor a járulékbefizetések arra nyújtanának fedezetet, hogy a befizetők később megkapják a nyugdíjukat. De miből fedeznék a jelenlegi, mesterségesen felduzzasztott közel 3 millió nyugdíjas járandóságát?

Az átmenethez (még ha azt 10-15 évre elhúznák is!) évente több száz milliárd költségvetési forint hiányozna. A társadalombiztosítás mai 20-30 milliárdos hiányát is "vért izzadva" teremti elő a pénzügyi kormányzat.

Ki tudja, hogyan tudták ezt bevezetni a Világbank "mintagyerekénél", Chilében? Nézzük meg közelebbről ezt a lemásolásra ajánlott, papíron valóban tetszetős rendszert. Chilében 1981 után a GDP évi fejlődési üteme tartósan 5 százalék volt. Az átmeneti időszakot adóemelésekkel, nagy mennyiségű értékpapír-kibocsátással, azaz eladósodással hidalta át az állam. Az új rendszerben a munkavállalók bérük minimum 10, maximum 20 százalékát fizetik be a magánbiztosítótársaságok által kezelt nyugdíjpénztárba. Chilében kb. 5 millió munkavállaló van, közülük fele hátralékban van a befizetésekkel, 1 millió ember pedig többéves hátralékban van. Kötelező lenne ugyan fizetni a járulékot, ám az emberek jelentős része nem képes erre, mert szegény. Egy Budapesten járt chilei miniszter, José Pinera szerint a chilei dolgozók 20 százaléka képtelen fizetni, ők kiszorulnak ebből a munka-nyugdíjrendszerből és minimális állami nyugdíjat kapnak. Nálunk mikor lesz évi 5 százalékos GDP növekedés? A jelenlegi 10 százalékot meghaladó munkanélküliség, az infláció tavalyi 28,5 százalékos és idén várható 20 százalékos rátája, s az alacsony munkabérek mellett van-e reális lehetősége a 10-20 százalékos járulék befizetésének?

Kétségtelen azonban, hogy a profitorientált nemzetközi befektetési és brókercégeknek — amelyek 10-15 százalékos rezsivel dolgoznak — óriási üzlet lenne egy 5-600 milliárdos tőkebefektetési piac.

Mi, vasutasok, a Lupis-ügy óta különösen érzékenyek vagyunk az ilyen cégekre. Azt is furcsának tartjuk, ha egy pénzügyminisztériumi főtisztviselő egyúttal egy nemzetközi befektetési és brókercég igazgatója. Nem volt bizalomerősítő jelenség az sem, amikor az egykori pénzügyminiszterünk ilyen embert nevezett ki egy reformbizottság élére (lásd Magyar Nemzet 1996. március 6-i száma).

Összegezve a várományfedezeti rendszerről olvasottakat: elvileg szép és igazságos rendszernek tűnik, ha viszont a "kecskére bízzák a káposztát", véleményem szerint, ez megvalósíthatatlan.

A *felosztó-kirovó* rendszer lényege az, hogy aki dolgozik, az kötelezően járulékot fizet be és ezekből a befizetésekből folyósítják a már nyugdíjban lévők nyugdíját. Ez a rendszer akkor működne kifogástalanul, ha a folyó befizetések teljesen fedeznék a nyugdíjak kifizetéséhez szükséges pénzt.

Ráadásul mindenki azt tartaná igazságosnak, ha nyugdíjából — az amerikai és német nyugdíjasokhoz hasonlóan — legalább azt az életnívót biztosíthatná magának, amit nyugdíjba vonulása előtt közvetlenül elért.

A mai nyugdíjasoknak nem tették lehetővé, hogy a munkabérükből levont járulékot nyugdíjbiztosító pénztárakba fizessék be, hanem arra kötelezték őket, hogy ez a járulék évtizedeken át az állami költségvetésbe kerüljön és onnan folyósították a nyugdíjakat. Ha megtakarítás volt, akkor azt az állam szabadon felhasználta. Nem véletlen, hogy az utóbbi évek az úgynevezett "profiltisztítással" teltek el, amikor módosítgatták az 1975. évi II. számú társadombiztosítási törvényt, mentesítve a társadalombiztosítási költségvetést az oda nem tartozó kifizetésektől.

Az állam, tehát, tartozik a mai nyugdíjasoknak és ezért ugyanolyan felelősséget kell vállalnia, mint a külföldi és belföldi államadósságok visszafizetéséért. Ez nem is képezi vita tárgyát. A belső feszültséget az okozza, hogy a nyugdíjak megállapításánál nem érvényesül következetesen a biztosítási elv. Általános az a panasz, hogy alig van különbség a hosszú szolgálati idővel és a kevesebb szolgálati idővel rendelkezők nyugdíja között. Ezt még fokozta a 80-as évek nyugdíjemelési gyakorlata, amely szerint a nagyobb nyugdíjakat (tehát a hosszabb szolgálati időn át több járulékot befizetőket) kisebb mértékben emelték, mint a kisebb nyugdíjakat, a kevesebb szolgálati idővel rendelkezőkét.

A jelenlegi nyugdíjrendszernél 42 évi szolgálati idővel a nyugdíj nagysága a nyugdíjbemenetel előtti kereset 75 százaléka. (Tekintsünk most el a kiszámítás szakszerűbb és pontosabb részleteitől.) Akinek viszont csak 32 év szolgálati ideje van — tehát 10 évvel kevesebb ideig fizetett járulékot —, annak a nyugdíja a kereset 70 százaléka, holott ez a járulékbefizetések után kb. csak a kereset 57 százaléka lehetne, sőt ez 25 év szolgálati időnél már 63-45 százalék közötti különbséget eredményez. Így a kevesebb szolgálati idővel rendelkezők nyugdíjának egy részét lényegében azokkal fizettetik meg, akik hosszabb szolgálati idővel rendelkeznek és több járulékot fizettek be. Ez arra ösztönzi az embereket, hogy a nyugdíjkorhatár előtt nyugdíjba menjenek. A létszámleépítések idején a munkaadók is könnyen folyamodtak az elmúlt években a korengedményes nyugdíjazás látszólag humánus eszközéhez. Ez is egyik oka annak, hogy Magyarországon a férfiak 50 százaléka már öt évvel a korhatár előtt nyugdíjba vonul, a nőknél pedig 38 százalékra tehető az 50 éves nyugdíjban lévők aránya. (A nyugdíj előtt állók siralmas egészségi állapota mint másik tényező, persze, külön elemzést igényelne.) Ha ebbez még hozzászámítjuk a "feketén" foglalkoztatottakat, tehát tb-járulékot nem fizetők számát, a munkanélkülieket, a bajléktalanokat, az állami és magánvállalatok 220 milliárdos be nem fizetett tartozását, könnyen rájövünk, hogy a tb-költségvetés miért deficites, a jelenlegi rendszer miért akadozik.

Az európai társadalom erőteljesen öregszik. A nemzetközi sajtó a jóléti államok szociális ellátórendszerének meggyengüléséről, "időzített szociális bombáról" cikkezik. Érthető, hogy nálunk is szembe kell nézni a nyugdíjreform nehezen megoldható problémáival. Miután a várományfedezeti rendszer bevezetése gyakorlatilag megoldhatatlan, ezért a jelenlegi rendszer finomítása lehet csak az egyedül járható út.

Az egyik megoldása az lehetne ha olyan járulék befizetéssel le nem fedezett "szociális nyugdíjat" vezetnének be, amit alanyi jogon, a mindenkori minimális nyugdíj szintjén, az állami költségvetésből lehetne fedezni, egy új, bárom elemes nyugdíjrendszer első részeként. Gondoljunk például arra, hogy azt a fiatal rokkantsági nyugdíjast is el kell tartania a társadalomnak, aki például önhibáján kívül súlyos balesetet szenvedett, de csak 1-2 év munkaviszonnyal rendelkezett. Ez a kifizetés például nem terbelhetné a tb-alapokat.

A járulékbefizetéssel arányos — tehát a szolgálati időt és a befizetett járulék összértékét tükröző — "munkanyugdíj" — vagy régebbi vasutas kifejezéssel "szolgálati nyugdíj" (csak a legidősebb kollégák emlékeznek rá: a vasútnál 36 év után az utolsó fizetés 100 százaléka) képezhetné a rendszer második, legfontosabb elemét, a megélhetés fő forrását.

Az önkéntes nyugdíjpénztárakba történő belépés ezt egészíthetné ki (ez már az elmúlt év októbere óta a MÁV-nál is lehetséges!). A rendszer harmadik elemeként, ez további biztonságot jelenthetne mindazoknak, akik aktív korukban hajlandók voltak takarékoskodni. Ismeretes, hogy a munkaadók is szívesen támogatják a biztosítottak egyéni számláját, (hiszen ez a rendszer mind a munkavállalók, mind a munkaadók részére biztosít bizonyos adózási kedvezményeket).

Szembe kell nézni továbbá a nyugdíjkorbatár emelésével, a magas járulékbefizetési rendszer tarthatatlan belyzetével, valamint engedményes nyugdíjazások felülvizsgálatával.

Jó volna, ha a társadalombiztosítási kérdésekben jártas vasúti vezetők, szakszervezeti tisztségviselők is megnyilatkoznának ezekben a kérdésekben is.

Dr. Kun Dezső

MSZOSZ

A MINISZTERELNÖK RÉSZVÉTELÉVEL ÜLÉSEZETT AZ MSZOSZ SZÖVETSÉGI TANÁCSA

Jövőre nőhetnek a reálbérek

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) szövetségi tanácsa március 22-ei ülésén részt vett Horn Gyula miniszterelnök. A kormányfő a tanácskozáson hangsúlyozta: 1996-ban előreláthatólag csak 2 százalékkal csökkennek a reálbérek. A kormány reményei szerint 1997-ben nem mérséklődnek tovább a keresetek, sőt szerény mértékű emelkedésükre is sor kerülhet.

Az MSZOSZ hajlandó 2-3 évre szóló ár-bér megállapodást kötni a kormánnyal — mondta az ülésen dr. Sándor László, az MSZOSZ elnöke. A megállapodás gátat vetbet az inflációnak is. Az elnök kiemelte, hogy az árak szinten tartása érdekében árellenőrzési rendszert kell kiépíteni, hiszen ezzel meg lehetne akadályozni azt, hogy a monopolcégek nagymértékben befolyásolják az árakat. Ezzel kapcsolatban Horn Gyula kifejtette: az árak csupán egyharmadát alakítják a monopolhelyzetben lévő nagyvállalatok, a fennmaradó 70 százalék a versenyszférától függ. A tanácskozás első hozzászólója dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke volt. Hozzászólásában Márkus Imre a kormány *érdekegyeztetésben betöltött felelősségét* hangsúlyozta. Jó példaként említette meg a MÁV-nál megkötött hároméves megállapodást, amely a vasúton megteremtette a tartós munkabéke lehetőségét. Az egyeztetés *folyamatosságát* fenn kell tartani, hiszen a béreken és a foglakoztatáson kívül a *vasútegészségügy, a menetkedvezmény és a privatizáció* nem megfelelő kezelése konfliktushelyzetet teremthet.

Molnár György a vasutas *nyugdíjasok nevében* szólította fel a kormányt a nyugdíjas korú lakosság szociális és gazdasági leszakadását megakadályozó intézkedések meghozatalára. Vágó János, a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat elnöke a nyugdíjreformmal kapcsolatban továbbra is a felosztó-kirovó rendszer módosítása mellett foglalt állást. Az elnök nem ért egyet az üzleti alapon működő biztosítással, mert ha ezt bevezetik, akkor a legnagyobb szociális ellátórendszerben felbalmozott tőke a külföldi tulajdonban lévő pénzintézetekhez vándorolna. Ez pedig megkönnyítené a magyar tőke kivonását a hazai pénzpiacról.

(Idő biányában a felszólalni kívánóknak csak egy része mondhatta el véleményét. Az ülésen elhangzottakról és az értekezlet visszhangjáról, szándékaink szerint, a későbbiekben a Magyar Vasutas hasábjain részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)

A miniszterelnök elmondta azt is, hogy április közepén várható döntés a privatizációs többletbevételek felhasználásáról. A 23 milliárd forintos kamatmegtakarítást a kormány fejlesztési célokra kívánja fordítani. Horn Gyula egyetértett Sándor László felvetéseivel, miszerint radikálisabban kell fellépni a feketegazdasággal szemben, valamint szükségesnek tartotta a Munka törvénykönyve egyes részeinek mielőbbi módosítását is. A miniszterelnök leszögezte: a kormány vállalja a felelősséget választási ígéreteinek betartásáért, s folytatja jelenlegi gazdaságpolitikáját, amelyen az MSZP következő kongresszusa sem fog változtatni.

KÖZÉRDEKŰ

Miért kell felülvizsgálni a gyógyszerárakat?

Az egészségbiztosító főgyógyszerésze nem érti, miért akarja felülvizsgálni a gyógyszerek árát a Pénzügyminisztérium. Matejka Zsuzsanna főgyógyszerész szerint: a tb-támogatás elnyeréséért folytatott áralku során azt tapasztalták, hogy a hazai gyógyszerárak még mindig jócskán elmaradnak a nemzetközi árszínvonaltól.

A gyógyszerárak felülvizsgálatának tervét *Akar László* pénzügyminisztériumi államtitkár említette meg először. Az államtitkár az antiinflációs politika egyik lépéseként beszélt erről. Mint mondta: felméréseik szerint a medicinák áremelkedése igen nagy volt. A pénzügyminiszter pedig — bár nem nevesítette a gyógyszerpiacot — úgy nyilatkozott: fontosnak tartja, bogy a *Gazdasági Versenyhivatal áttekintse* azokat a területeket, amelyeken a monopolhelyzetből adódóan, különleges lehetőségek vannak a drágításra. *Kökény Mihály* népjóléti államtitkár ugyanerről nyilatkozva hangsúlyozta: a gondolat a PM-től származik, de egyetértett a szándékkal. Szerinte egy kormánynak figyelnie kell, hogy olyan nem jelentéktelen államháztartási kiadások mögött, mint amilyen például a gyógyszertámogatás, milyen áralakító tényezők húzódnak meg. Ennél a keretnél ráadásul állandóan dinamikus a növekedés, így különösen indokolt megvizsgálni, nem jutnak-e tisztességtelen nyereséghez a gyártók.

Az egészségbiztosító főgyógyszerésze a fenti állításokkal szemben arról beszélt, hogy a külföldi gyógyszerek dollárban kifejezett ára évek óta nem emelkedett, sőt számos terméknél csökkent. Az import gyógyszerek árát nem a gyártók, hanem a hazai intézkedések: a forintleértékelés és a vámpótlék növelte meg.

Pályakezdő munkanélküliek támogatása

Több új támogatási formát javasol a Munkaügyi Minisztérium a pályakezdő munkanélküliek részére azzal összefüggésben, hogy július 1-jétől megszűnik a pályakezdő munkanélküliek segélyezése.

A verseny és a költségvetési szférában egyaránt vállalhatnák például a munkaadók a legfeljebb *középfokú végzettségű fiatal munkanélküliek négyórás foglalkoztatását*, és bizonyos feltételek tejesítése esetén a Munkaerőpiaci Alapból kifizetnék részükre a munkabér és járulékainak költségeit. A támogatás összesen egy évig adható, amennyiben a fiatal képzésben, vagy átképzésben is részt vesz. A kalkulációk szerint ebbe a programba 5-10 ezer fiatalt vonhatnának be, a költségek a képzési támogatásokkal együtt megközelítenék a 2 milliárd forintot. Ez a támogatási forma főként azoknak tenné lehetővé a munkatapasztalatok, a jobban értékesíthető szakképzettség megszerzését, akik nem rendelkeznek középfokú végzettséggel, vagy pedig középfokú végzettségük nem piacképes.

A *felsőfokú végzettségű munkanélküli fiataloknál* is elsősorban a hiányzó munkatapasztalat megszerzését támogatnák. Ezeknél a fiataloknál a tervek szerint *egyéves időtartamra*, a teljes munkaidős foglalkoztatásra vonatkozna a támogatás. *Fél évig a teljes bérköltséget* kifizetnék a munkáltatónak *határozott idejű munkaszerződés esetén*. Amennyiben a fél évet követően a munkaadó határozatlan idejű munkaszerződést köt, *további hat hónapos* időtartamra a bér 50 százalékának megfelelő összeget igényelheti vissza.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

A fogyasztói árak februárban — KSH

A januári 4,4 százalékos drágulás után februárban 2,3 százalékkal emelkedtek a fogyasztói árak. Az elmúlt év februárjához képest éves szinten az árszínvonal növedékese 28,3 százalék volt. Tavaly februárban az ideinél magasabb, 2,8 százalékos árszínvonal-növekedést regisztráltak, az éves áremelkedés azonban a fogyasztói árak területén akkor 23,8 százalék volt — állapította meg a Központi Statisztikai Hivatal jelentése.

A februári növekmény csaknem *egyharmada központi, illetve önkormányzati intézkedések következménye*. Februárban a tévé-előfizetés 15, a telefon-előfizetés és -beszélgetés, a januári 8 százalékos áremelést követően, további 18 százalékkal drágult. Az év második hónapjában a legnagyobb mértékben a *szolgáltatások árai növekedtek*, ami a KSH elemzői szerint a januári *üzemanyag- és közüzemidíj*-áremelkedés következménye. Az emelkedés itt 4,4 százalék volt.

Az elmúlt 12 bónap alatt a leggyorsabban a *háztartási energiaárak* emelkedtek. A növekedés múlt év februárjához képest 53 százalékos volt. Februárban az ebbe a csoportba tartozó termékek közül a propán-bután gáz ára nőtt, mégpedig mintegy 20 százalékkal.

Az élelmiszerárak idén februárban 1,8 százalékkal nőttek. Miközben csökkent a sertéshúsár (5-6 százalékkal), a kenyérért és péksüteményekért mintegy 6 százalékkal kellett többet fizetni. A tartós fogyasztási cikkek, az üzemanyagok, a szeszesitalok és dohányáruk átlagosan 1,4-1,8 százalékkal drágultak.

VISSZATEKINTÉS

TIZENEGY SZÁZALÉKKAL CSÖKKENT A VASUTASOK REÁLBÉRE

Tavalyi létszám- és bérgazdálkodás

A tavalyi esztendőt megalapozó érdekegyeztető tárgyalásokon (1994. december 13-án az általános vasutas sztrájk ideje alatt) a MÁV Rt. létszámára és a bérfejlesztés mértékére olyan megállapodás született, hogy a létszámszükségletre központilag sem százalékos mértékben, sem abszolút számban utasítást nem adnak ki. A létszámban a szolgálati vezetőknek a helyi érdekképviseletekkel kell megállapodni. Emellett a MÁV Rt. vezetése úgy ítélte meg: a társaság létszáma mintegy 5000 fővel csökkenthető. A bérfejlesztés mértékét 6 százalékban állapították meg és emellett alapbéresítették a 13. havi fizetést, amely további 8 százalékos alapbér-növekedést tett lehetővé. Bevezetésre került az úgynevezett 4 + 4 százalékot kitevő teljesítményjutalom. Így az látszott reálisnak, hogy éves szinten a keresetek mintegy 14 százalékkal nőhetnek.

Tekintsük át, hogy az 1995. évre vonatkozó tényszámok alapján hogy alakult a MÁV Rt. létszáma és a munkavállalók keresete. A MÁV Rt. 1994. évi átlagos állományi létszáma 72.429 fő volt, amely 1995-re 69.869 főre. tehát 2.560 fővel (3,5 százalékkal) csökkent. Lényegesen nagyobb mértékű volt a csökkenés 1994. december 31. és 1995. december 31. között. Ugyanis a bázisév utolsó napos létszáma 73 042 fő volt, míg a tavaly év végi létszáma 68.289 főre mérséklődött. A két időpont között tehát 4.753 fős (6,5 százalékos) csökkenés következett be. A létszámcsökkenés tartalékai az év folyamán már egyre inkább kimerültek és mind több helyen túlórával kellett pótolni a hiányzó munkaerőt. Jellemző, hogy a januári túlórához képest (97,5 ezer óra) decemberben közel kétszeres (185,9 ezer óra) mennyiségű túlóra merült fel és egyre több helyen - főleg Budapest térségében - a munkavállalók a törvényben előírt évi 200 óránál is többet voltak kénytelenek teljesíteni.

1995-ben összességében az előző évhez képest ezért *több mint 20 százalékkal csökkent a túlórák száma*, de még így is közel 1.5 millió óra merült fel túlmunkaként és ez majdnem ezer fő teljes évi munkaidejének felel meg. A létszámfogyás nagy része *nyugdíjazás* következménye, hiszen összesen 2.714 főnek szűnt meg ilyen módon a munkaviszonya (ebből a korengedménnyel nyugdíjba vonultak száma 1.344 fő). A racionalizálási intézkedések miatt az év folyamán a munkáltató 1.420 főnek mondott fel.

A létszámváltozással kapcsolatban érdemes még megjegyezni, hogy addig, míg a januártól - decemberig a *fizikai munkavállalók száma 5.168 fővel csökkent a szellemi foglalkozásuak száma 415 fővel nőtt*. A teljesitmények és a létszám összefüggésére a munka *termelékenységét* kifejező mutatószámot használják.

Ez a mutatószám a MÁV Rt-nél az egy főre jutó képzett tonnakilométer (képzett tonnakilométer = utaskm + árutonnakm). Az egy főre jutó képzett tonnakilométer az előző évhez képest 8,1 százalékkal nőtt. (Nem fetisizálható a mutatószám alakulása, hiszen változása sok körülménytől függhet.)

A szolgálati helyeken sok problémát okozott az elmúlt évben a bérgazdálkodás. A nehézséget az okozta, hogy a szakágak, üzletigazgatóságok (profitcentrumok) bérköltségként a *bázis bértömeget kapták meg*, de végre kellett hajtaniuk, mintegy 14 százalékos központilag elrendelt bérfejlesztést. Igaz, a felmerülő bértöbblet fedezetének elvileg többféle forrása is lehetett (például a létszámcsökkentés híre, a bevételek növelése, egyéb költségekben elérhető megtakarítás), de nagyságrendileg ezeknél olyan eredményekre számítani nem lehetett, amely a felmerülő hiányt fedezhette volna.

Az aláhbiak is ezt támasztják alá: hérköltségként elvileg 33.6 milliárd forint merülhetett volna fel (ebben benne lett volna a házisbéren kívül a bérfejlesztés és az egyéb bérjellegű kifizetés). Az 1995. évi hérköltségterv ezzel szemben (a bázis alapján számolva) 29,1 milliárd forint volt. Feladatként állt minden szervezet előtt, hogy összességében 4,5 milliárd forintot kell "kigazdálkodni". Teljesíteni ezt nem lehetett. Az is nagy eredménynek tekinthető, hogy végül is a különböző *profitcentrumok és főnökségek összesen 1.1 milliárd forintot "kigazdálkodtak"*, amely közel negyedrésze az induló bérköltséghiánynak. Végül is valamennyi profitcentrum (szakági és területi) bár nem azonos mértékben, de *túllépte a bérköltségtervét* (összes túllépés 3,4 milliárd forint).

A havi átlagbérek az 1994. évi 33.068 forintról 1995. évre 38.310 forintra nőttek. A növekedés tehát átlagosan 5.242 forint, vagyis 15,85 százalék. A növekedés egy része csak *látszólagos*, mert a létszámösszetétel változása miatt következett be.

A létszámösszetétel változása miatt igy 1995-ben 1.7 százalékkal nőttek az átlagos keresetek, vagyis a tényleges béremelés csak 14.1 százalékos volt. Ez a növekedési mérték elmarad a nemzetgazdasági átlagtól. A nettó keresetnövekedés még ettől is lényegesen alacsonyabb, kb. 9 százalékra tehető. A nettó keresetekből és a fogyasztási árak emelkedéséből számítható a reálhér változása A Központi Statisztikai Hivatal közlése szerint a fogyasztói árindex 28.2 százalék volt. igy a vasutas munkavállalók reálbére a múlt évben 11 százalékkal csökkent.

Dr. Simon József

TÜV CERT

TANÚSÍTVÁNY

DAR

A TÜV-Zertifizierungsgemeinschaft e.V.
ezúton igazolja, hogy a

MÁV Vasjármű
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely
Magyarország

a/az

Gépészeti alkatrészek, acél és alumíniumszerkezetek gyártása, vasúti járművek, hajtóművek, dízelmotorok javítása és korszerűsítése

érvényességi területen minőségbiztosítási rendszert vezetett be és alkalmaz.

Egy audit során, melynek jelentés száma: **5683**
bizonyítást nyert, hogy a rendszer megfelel a

DIN ISO 9002/ EN 29002
szabvány követelményeinek.

A tanúsítvány érvényes
1998. szeptember -ig
A tanúsítvány jegyzékszáma:
75.100.5683

Bonn, 1995 11 13

TUV CERT elnokseg

TÜV Rheinland EUROQUA

Budapest, 1995.11.13.

TUV Rheinland EUROQUA Kft.
TUV CERT tanúsítóhelye

A VSZ KÖZÉPSZERVEZETI ÉLETÉBŐL

Fórum a Pályavasútról Debrecenben



A Vasutasok Szakszervezete Pályagazdálkodási Intézőbizottsága döntése értelmében a MÁV Rt. tagozata a területén működő összes Pályagazdálkodási Főnökségek (PGF) és Épület és Közműgazdálkodási Főnökségek (ÉKF) szakszervezeti bizottságai titkárainak meghívásával március 12-én és 13-án kihelyezett ülést tartott Debrecenben a helyi Pályagazdálkodási Főnökség Mozgó Üzemmérnökség Gépállomásán.

A szakszervezeti tisztségviselők az első napon éjszakába nyúló *konzultációt* folytattak a Pálya-, Híd és Magasépítményi Szakigazgatóság területén jelentkező mozgalmi és érdekvédelmi feladatokról és egyéb időszerű kérdésekről. A vitában számos javaslat hangzott el a *kollektív szerződés módosításáról. a szakági függelék* készítésével kapcsolatban.

A rendezvény kiemelkedő eseménye a második napon megrendezett fórum volt, amelynek témája a MÁV Rt. *pályavasút szervezetének korszerűsítése*, eddigi eredményei, a szakmát érintő egyéb fontos kérdések ismertetése és vitája volt.

A Pályagazdálkodási Intézőbizottság meghívását elfogadva, *Pál József* pályavasút igazgató előadásában ismertette az előzőekben kért témakörök figyelembevételével az eddig elért szervezet korszerűsítésével kapcsolatban elért *eredményeket*, szólt a soron *következő feladatokról*, nem titkolva el a meglévő és jelentkező gondokat, nehézségeket. Pál József többek között kiemelte: a szakág normatív létszáma tavaly 9402 főben volt meghatározva, amely valóságban 8602 vasutasban realizálódott. Az adatok tükrében nagymértékű létszámcsökkenés következett be immár évről évre a pályagazdálkodás és magasépítményi szakterületen.

Az előadó szerint a pályavasútnál meglévő munkakörök vonatkozásában konkrét tennivalók vannak. Szükségesnek tartotta kihangsúlyozni: sürgős feladatnak tekinti, hogy a *szakma presztízse* a közeljövőben megfelelő helyre kerüljön. Közismert széles körben, hogy a *lemaradás szakágunk területén nagymértékű*, így a bérezés tekintetében is. A *teljesítményjutalom* 1996. április elsejétől tervezett bevezetése nem eredményez jelentős elmozdulást a legrosszabban fizetett szakág tényének további fennállásáról.

A pályavasút igazgatója kitért előadásában arra is, hogy a *kétlépcsős irányítás bevezetésével* összefüggésben el kívánják érni: a PGF- és ÉKF-főnökségek a megadott sarokszámok mellett a *költségátjárhatóság* biztosításával korszerűbb és eredményesebb tevékenységet valósítsanak meg. A szervezetkorszerűsítés tervszerű és folyamatos munkát igényel, ezért fontos a gazdasági vezetés részéről is az érdekvédelmi képviseletekkel a rendszeres érdemi tárgyalásokat folytatni, amelyek elősegítik a korszerű szakszolgálat felépítésének és munkálkodásának sikerét.

A fórumon a résztvevő titkárok és meghívottak kérdéseire, felvetéseire adott válaszok után a debreceni *PGF Gépállomáson üzemlátogatásra* került sor.

A jelenlévők úgy fogalmaztak, hogy a két napos értekezlet elérte célját és a jövőben is szükség volna ilyen, vagy hasonló rendezvények megtartására.

Sándor Zoltán
debreceni PGF VSZ
szb-titkára

Ülést tartott a FÉIB Titkári Testülete

(Folytatás az 1. oldalról)

si takarítás és a házgondnoksági tevékenység.

A főosztály vizsgálatot kezdeményezett, annak érdekében, hogy a gyenge forgalmú szolgálati helyeken hogyan lehet leépíteni a kereskedelmi létszámot, illetve az állomásokat hogyan minősítsék át megálló helyekké. Az átszervezésekről a főosztályvezető-helyettes megjegyezte, hogy a *menetirányítás átalakítása már megtörtént*. A fővonali átszervezéseknél feltett szándék egy forgalmi központ létrehozása a forgalmi főosztályból és az igazgatósági osztályokból. Így létre jönne 1998. január elsejére a *kétszintű irányítási rendszer*, amelyben a szolgálati főnökségek nagyobb önállóságot kapnának.

A regionális vasutak most április 1-jétől jönnek létre húsz helyen az országban. Ezeknél a társaságoknál a MÁV Rt. lehetővé teszi, hogy tulajdonosként beléphessenek az önkormányzatok, illetve külső vállalkozók is.

Spitl Gábor, a pécsi területi bizottság titkárhelyettese értetlenségének adott hangot: a tájékoztatóban elhangzott 500 munkahely leépítése, ugyanakkor a pécsi területen már 365 ember elbocsátásáról beszélt a helyi igazgatóság képviselője egy tájékoztatón. Az idei bértömeget is a csökkentett létszám arányában határozták meg, holott a leépítés határideje a IV. negyedév vége. Czeglédi István válaszában cáfolta az elhangzottakat, mert a központi tervben 102 vasutas dolgozó leépítését tervezi a MÁV Rt. vezetése a pécsi területen.

A Magyar Vasutas kérdésére elmondta: a főosztályvezető-helyettes, a forgalmi főosztály erről nem tudott — a Nyugati pályaudvar állomási takarításának privatizációjáról —, így vizsgálatot sem indíthattak.

Orosz Péter, a FÉIB titkára felvetette: az intézőbizottság több helyről kapott olyan tájékoztatást, hogy a *munkáltató nem tartja be a kollektív szerződést*. Megsérti a megállapodást a munkaidő kezdete-vége, a túlórák kifizetése, az osztott munkaidő alkalmazása sorában. Szabálytalanul állapítják meg a *havi munkakereteket, nem fizetnek helyettesítési díjat*, nem számolják el az előkészítő és befejező munkák — szolgálat átadás-átvétel, körzetbejárás — idejét. Majd hozzátette, a forgalmi igazgató utasítást adott ki, hogy tapasztalatai szerint, több helyen nem tartják be az F2-es számú forgalmi utasítást, ezért megköveteli a szolgálati főnököktől a hiányosságok megszüntetését és az ellenőrzést. Az utasítás mintájául szolgálhatna arra, hogy a főosztály egy ujabb intézkedést foganatosít, amelyben *megköveteli a Kollektív Szerződés betartatását*, munkáltató feladatait végrehajtva. Czeglédi István ígéretet tett, hogy azokon a szolgálati helyeken megvizsgálják ezt, ahonnan az ilyen panasz érkezett, és a szükséges intézkedéseket megteszik. Több elhangzott kérdésre — Czeglédi István erre ígéretett tett — a Forgalmi Főosztály írásban ad választ.

TP

"A kritika kritikájának a kritikája"

Legutóbb megjelent lapszámunkban Sipos József, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének elnöke megkritizálta a VSZ Debreceni területi bizottságának idei bérmegállapodásról hozott határozatát. Az érintettek válaszának közlésével a Magyar Vasutas befejezettnek tekinti a hasábjain fellobbant vitát.

Amikor kritikus véleményünket megfogalmaztuk, akkor azt nem valaki, vagy valakik ellen tettük, hanem a tanulságok levonása miatt, jobbító szándékkal. Ha az mégis talált, esetleg érzékenyen érintett egyes embereket, vagy csoportokat, az azt bizonyítja, hogy érdemes volt összegyűjteni, megfogalmazni és összegezni a tagságunk véleményét.

Az a tény, hogy egy megállapodást kik írnak alá (vagy kik nem jegyzik kézjegyükkel), az még nem biztos, hogy mindenkinek egységesen elfogadható, és nem lehet a tartalmát bírálni. Ami a szakmai felkészültségünket igazolja, észrevettünk olyan különbségeket, amelyek csak egyes munkakörben dolgozók hátrányos helyzetének megszüntetéséről szól, a hasonló (diszpécser) végzettségű nem nevesített munkavállalók hátrányait nem kezeli. Ez ellen fel kell lépni akkor is, ha a megállapodást még annyi "elnök" írta is alá. A munkakörből adódó egzisztenciális-, büntetőjogi és anyagi veszélyeztetés sem csak egy munkakört jellemez (ez nem egyes foglalkoztatási csoport szubjektív kiemelése, csúsztatásokkal teli rosszindulatú bírálata), hanem ez jellemzi a végrehajtói vasuta munkaköröket. Utalva Szajol és Kutas stb. eseményeire.

A pamflet megfogalmazása nem más, mint az, hogy szót emeltünk a töhhség érdekében egy szakmai kisebbség diktatúrája ellen.

Az egységes munkavállalói érdek valóban egybeesik a kollektív munkavállalói érdekvédelemmel, de ha mindig csak egy-egy csoport érdeksérelmeit (többször ugyanazon csoportét) kezeljük, úgy a kimaradottak, azok, akikre a megállapodás nem vonatkozik, jogosan úgy érzik, hogy ők kirekesztésre kerültek és érdekeik csorbulnak.

A mi olvasatunkban a piacgazdaság azt jelenti, hogy a fölös eszközöktől meg kell szabadulni. A kávét, a narancsot, ha sok van belőle, a tengerbe öntik, a hurgonyát és a hagymát mélyen leszállított áron próbálják értékesíteni. *De mi lesz az évek óta fölös mozdonyvezetőkkel?*

A VSZ szervezetén belül természetes dolog, hogy a tagság a tagok véleményét egy-egy választott testület — akiket a tagság erre választ és megbíz, és ismer — összegyűjti és nyilvánosságra hozza. Ez a vélemény nem mindig **kedvező**, de ezekből is le kell vonni a tanulságokat és hasznosítani azokat az elkövetkezendő időben. Aki ezen a módszeren csodálkozik, az ezt a folyamatot nem ismeri és számára ez szokatlan; azon mi csodálkozunk. Nem atyáskodni akarunk, hanem az évek óta tapasztalható ellentmondásokat hozzuk nyilvánosságra, de ezeket is azért, hogy feloldjuk és megszüntethessük közösen azokat.

Végezetül kijelentjük, hogy a vasúton belül csak vasutas van. Ne legyen különbség a munkavállalók között, de ne legyen különbség az azonos végzettséget igénylő, hasonló jellegű munkakörök között sem. Amennyiben az Elnök Urnak más a véleménye ebben a témában, úgy a TB. testületeivel közösen, akár egyénileg is hajlandóak vagyunk az ellentétek megvitatására és az érveink ütköztetésére.

Eszenyi László
VSZ Debrecen területi bizottság titkára

HÉTKÖZNAPJAINK

Kis "lak" áll a ...

Sínpárok között, itt, a Cegléd alatti Budai út vasúti megálló betonperonján. Se ajtaja, se ablaka ennek a talán két évtizede épült valaminek, amelynek falai között úgy járkálnak a déli és északi szelek, mint a fekáliabűz.



Nem is használja senki emberfia ezt a szörnyszülöttet: a sok bejáró felnőtt és diák — a szomszéd telken iskola működik — inkább ázikfázik a peronon, mintsem vállalja a huzat miatti garantált középfülgyulladás veszélyét és kockázatát.

Akkoron aluljárónak épült, hogy ne a sínek tetején közlekedjenek iskolaudvarról peronra a diákok és tanárok, ám az átadás után már előntötte a talajvíz a sötét, világtalan pinceszerű betonbunkert. Télen korcsolyapálya, nyáron vízmedence az aluljáró.

Besze



Asszony a sínek oldalán

Egy tarka fejkendős asszonnyal találkoztam a Cegléd-Nagykőrös között iramló sínpár nyársapáti fénysorompója tövében. Ott ült az asszony a hideg jégkupacon álláig fölhúzott lábakkal és nézte, mint araszolnak a jeges, csúszós országút szélén az autók, s roppannak ónos eső súlya alatt a faágak.

Ott, azon a szürkeség-övezte, alig embernyi jégkupacon, valami rongycsomóra telepedve ült az asszony.

Ez az asszony leroskadt a hátán észak-déli irányban meredező, karvastagságú ágak súlyától.

Ott ült az asszony, a rőzsehordó nő, mint Munkácsy Mihály ihletett, jó százhúsz évvel ezelőtti Rőzsehordó nő-je, ott, a luxemburgi Colpachban, a De Marches birtokon.

De ez az asszony most, 1996 telén ült és pihent a nyársapáti határban, a sínek oldalán, egy jégkupacra terített rongycsomón, hátán karvastagságú faágak terhével.

Autók araszoltak a csúszós átjáróban, felénk pislogtak az úrvezetők s mintha ott sem lennénk, hajtottak tovább Nagykőrös felé.

Délidő volt, valahonnan idáig hullámzott a bronzkongatás. Az asszony akkor föltápászkodott, lesimította havas ruháját, egyensúlyba billentette terhét — és elindult Nyársapát felé.

Kiszálltam a gépkocsiból.

A rőzsehordó asszony megállt, gyanakvóan pislogott, a háta mögé emelte jobb kezét. Akkor láttam csak: egy vaskos fejű fejsze is szorul a karvastagságú ágak között.

Az autók elmaradtak.

Indultam az asszony felé, s intettem: áldás, békesség.

Bemutatkoztam. Megenyhült a rőzsehordó asszony, megoldotta tarka kendője bogát, s akkor láttam csak, milyen ráncos az arca és milyen szomorú.

— Jaj, nehogy kiszerkesszen! — kérlelt. —Hiszen akkor szájára vesz a falu. Megismernek, kigúnyolnak, mert hiába szegény a legtöbbje, ember embernek a farkasa, még ha szóban is. Amúgy sem nyársapáti, sem cseméi nem vagyok én, csak hát idáig el kellett császkálnom a vasúti árokban Körösről, s innen Nyársapátra, hogy megszedjem a napi tűzrevalót.

Engedte, hogy megemeljem a terhét. Jó negyven kilónyi is volt az a batyu. Száraz, erdősilány, vonatfüstös ágakat kötött csomóba a nevét s az arcát be nem valló, rőzsehordó asszony.

— Valami három-négy kilométerről viszem haza a tüzelőnek, meg a gyújtósnak valót — intett háta mögé. — Hatvanhét éves vagyok, régi nyugdíjas. Katonatelepen szolgáltam a sínek világát. Van egy lányom, vejem is, de ez utóbbiról jobb nem beszélni. Egész nap lebzsel, meg kocsmázik. Az uram elhalt: a töltésen dolgozott, amikor a gyorsvonat elkapta kezéből a lapátot és ... Szóval, magamnak kell gyűjtenem a rőzsét, mert tüzelőre nem futja a kevéske nyugdíjamból.

— Közelebb nem talál rőzsét, lenyesett, lehullott ágakat?

— Volt a környéken, csakhogy mi, rőzsegyűjtők jobban szaporodunk, mint a hulló ágak. Átfésültünk már mindent a környéken, de ha kell, akár Ceglédig is végigbogarásszuk a vasúti árkot. No, megyek is, mert még hírbe hozom — nevet és álla alatt összeköti kendőjét.

Egyetlen vállrándítással egyensúlyba billenti terhét és apró léptekkel elindul Nyársapát felé a rőzsehordó asszony. Nem nézett se jobbra, se balra: belegázolt az árok havába s egykedvűen ment a legközelebbi, ősszel nyesett bokrok közé...

Besze Imre

ZALAEGERSZEG

A Magyar Vasutas szerkesztősége a minap egy kedves kolléganőnktől kapott levelet. Csatári Lászlónénak köszönhetően a VSZ Nyugdíjas Szervezete zalaegerszegi csoportja néhai elnökének emléke előtt tisztelegehetünk. Olvasónk figyelmünkbe ajánlotta a zalaegerszegi állomás ifjú főnökének vallomását munkájáról.

BEMUTATKOZÁS HELYETT

Csatári Lászlóné

Még nagyon friss az új megbízatásom, amelyre megválasztott a zalaegerszegi nyugdíjas szakszervezeti csoport bizalmi testülete (az elhunyt Márkus Dezső bácsi megüresedett helyére). Csatári Lászlónénak hívnak. Én a Zalaegerszegi volt Utasellátó Vállalat restijének voltam a konyhafőnöke. Innen származik a vasúthoz való kötődésem és a vasútszeretetem. Az édesapám is egy igazi vasutas volt, vonaljáró beosztásban. A férjem is ifjú korától kezdve a vasút dolgozója volt 30 évig, de 48 évesen rokkant nyugdíjas lett. A fiam "Csatári sarjadék" mozdonyvezető lett. Ha még egyszer újra lehetne kezdeni az életet, szintén ezt a pályát választaná a család.

A vasút mindig is egy nagy család volt, ahol mindenki egyért, egy mindenkiért összetartozik. Azért vállaltam még 60 évesen is ezt a feladatot, hogy még közelebb lehessek a vasúthoz, a régi kollégákhoz. Nagyon szívesen és szívvel-lélekkel intézem a nyugdíjas társaim ügyeit. Nincs nekem annál nagyobb örőm, mint az idős embereken segíteni.

Csatári Lászlóné

Elhunyt Márkus Dezső

Életének 75. évében elhunyt Márkus Dezső, a zalaegerszegi nyugdíjas szakszervezeti csoport elnöke. Nyugdíjas évei alatt 15 évig intézte a nyugdíjas társai ügyeit. Munkája elismeréseként több esetben is különböző kitüntetésekben részesült. Temetése február 8-án volt. A család tagjain kívül nagyon sok munkatársa és a barátai osztoztak a végső búcsú gyászában. Emlékét megőrizzük.

SÍNRE TETTE AZ ÉLETÉT

Önbizalom nélkül nem megy

Ha a MÁV Rt. divatbemutatót tartana, tuti, hogy a kifutón megjelenne egy vasutastiszt. Valahogy így vezetnék fel "antréját": — Hölgyeim és uraim! Váltókezelőként kezdte, térközőrként folytatta, s ma a zalaegerszegi állomás főnöke.

Kövesd Szilárd három okból is reklámozhatná — illetve talán reklámozza is — a céget. Pro primo: jó megjelenésű. Pro secundo: nagyon fiatal, 26 éves. Pro tertio: "összetanult" egy üzemmérnöki és egy szakmérnöki diplomát.

— Egy-két hasonló korú állomásfőnök van már a MÁV Rt.-nél — hűti le a lelkesedésünket a zalaegerszegi rendelkező állomás (ez a hivatalos elnevezés) alig két hónappal ezelőtt kinevezett főnöke.

Miután elvégezte Dombóváron a vasútforgalmi szakközépiskolát, egy kerek esztendőn át ismerkedett a vasúttal — alulról.

— Még a pötrétei megállóhelyen is dolgoztam, mint sorompókezelő. Ehhez jöttek még a térközőri és váltókezelői státusok. A munka közben is tanultam, hisz feltett szándékom volt, hogy felvegyenek a győri közlekedési és távközlési műszaki főiskolára.

— Már az első játéka is egy mini vasúti kocsi volt?

— Nem, nem. Szüleim úgy mondják, hintakutya volt a kedvencem.

— Se terepasztal, se apró Kandó mozdony?

— Zalaszentmihályon (később Felsőrajkon) szolgálati lakásban éltünk. Öt méterre a vágányoktól. Talán innen eredeztethető a vasútszeretet.

— Az egy év "tanoncidő" alatt a szakmát akár meg is utálhatta volna. Se éjjel, se nappal, se ünnepnap...

— Van az ilyen túroknak (a túr fordulót jelent) előnye is. Ha jól belegondolunk, legalább annyi szabadidővel gazdálkodik az ember, mint mondjuk egy normál műszakban. Azt viszont aláírom, hogy a kicsit rendszertelen életmód tényleg kikezdi a vasutas egészséget.

Tehát Győr, KTMF.

— 1988-ban indult a — vasútüzemelési szakkal együtt — *az informatikai-számítástechnikai képzés. Gyűrtem együtt a kettőt.*

— Nem lett volna jobb a diploma megszerzése után egy számítástechnikai cégnél elhelyezkedni?

— Profi számítástechnikai szakember úgy lehet az ember, ha megszállott.

— Nehogy azt mondja, hogy a "vasutasság" a megszállottság nélkül is megy.

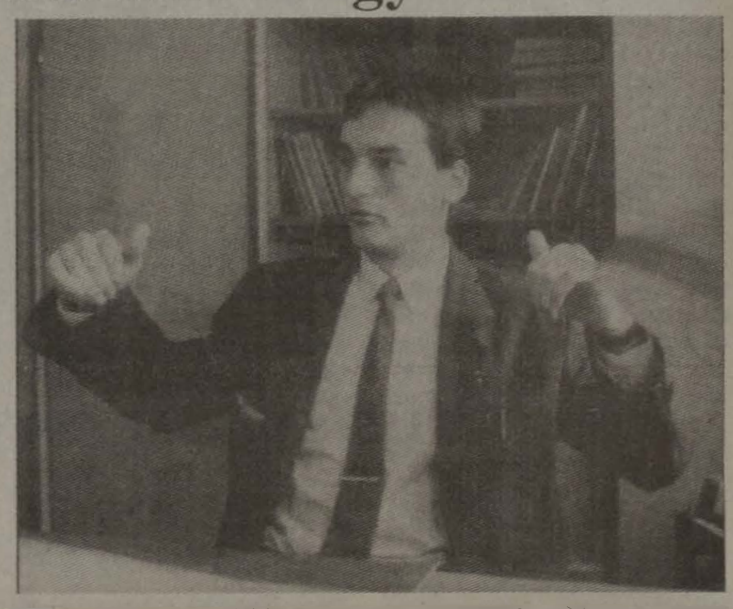
— Igaza van. Ráadásul vezető beosztásban...

— Váltsunk vissza. Hogy került Egerszegre?

— Elődöm nyugdíjba ment, s a megüresedett státusra kiírták a pályázatot. Önbizalom nélkül nem megy. Szóval pályáztam — és nyertem. 1996. január 2-án léptem át a küszöbön. Az első nap jobbára az ismerkedéssel telt. Tulajdonképpen harmadikától végzek érdemi munkát — a kollégák segítségével.

— A kinevezése örökérvényű, vagy időhatárhoz kötött?

— A mandátumom három évre szól. Akkor újra kell majd indulni. Veszélyes. Akár meg is bukhatok.



— A bemutatkozás alkalmával látott meglepetést a kollégák arcán?

— Annyira izgultam, hogy nem volt energiám másra figyelni. Az itteni vasutasok egyébként is tudták, ki lesz az új állomásfőnök. Tudja, a hírek gyorsan mennek.

— Hajjaj. Sokkal gyorsabban mint a Gőcsej expressz.

Őszinte — és heismerő — mosoly a válasz. Ám ha már itt tartunk, váltsunk pár szót a cégről.

— Szóval MÁV, sztrájkok. Hogy néz ki a vasút jövője?

— Ez a gigantikus cég nem tudott — talán még ma sem tud igazán — alkalmazkodni a megváltozott piaci körülményekhez. Új szemlélet kell. Biztató jeleket már látunk, hisz a kereskedő vasút kezd elválni a többi ágazattól. Nem egyszerű dolog az átalakítás.

— Gondolom, ha a vasút vezetése rugalmasabban akar gazdálkodni, mindenképpen figyelembe kell hogy vegye az első vonalban dolgozó szakemberek véleményét.

— A törekvés a részvénytársaság vezetése részéről az, hogy minél nagyobb önállóságot kapjanak az állomásfőnökök. Az is az igazsághoz tartozik, hogy nekem gazdasági dolgokban egyelőre még nincs saját döntési jogkörőm.

— Úgy tudjuk, az Ön bátyja a záhonyi állomásfőnök.

— Így igaz. Ő harmincéves.

— Záhony — legalábbis, ami a vasutat illeti — Egerszeghez képest Párizs. Mit mondott a bátyja, amikor értesült az öcskös kinevezéséről?

— Először is gratulált. És azt mondta, hogy nagyon szedjem össze magamat.

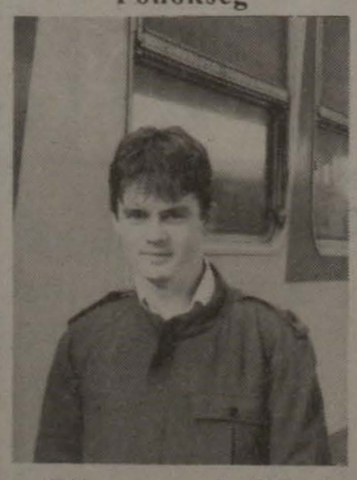
VÉLEMÉNYEK A BANKKÁRTYÁRÓL

Egry Henrietta
pénzügyi előadó
Budapest Nyugati Állomásfőnökség



"Nem olyan nagyok a vasutas fizetések, hogy megérje számlán tartani. Mindemellett nem bízom a bankokban sem. Tapasztalatból tudom, mert éppen nálam reklamáltak a dolgozók, hogy lassú az átutalás. A villanyszámlásnak viszont nem mondhatom, hogy jöjjön holnap."

Tóth Antal
mozdonyvezető
Északi Vontatási Főnökség



"Már most is van bankkártyám és számlára kapom a fizetésemet. Ezt nagyon jónak tartom, mert így kevesebbet költök és a hónap végére is marad pénzem. Nekem eddig mindig időben került a számlára a pénzem."

Klupta István
vezető jegyvizsgáló
Nyíregyháza Állomásfőnökség



"Már most is van számlám, de a fizetésemet nem utaltatom rá, mert így a kényelmesebb. Ha kötelezővé teszik a bankkártya használatát, nekem az semmilyen gondot nem okoz majd."

Fűri Attila külsős
forgalmi szolgálattevő
Budapest Nyugati Állomásfőnökség



"Véleményem szerint, nincs joga a MÁV-nak ahhoz, hogy kötelezzen a kártyahasználatra, ezért ellenzem. Főleg úgy, hogy a kezelési költséget is a nem túl magas vasutas fizetésekből vonják le."

INNEN-ONNAN

MEGALAKULT

Oktatási Szakigazgatóság

Miniszteri engedéllyel március elsején megalakult az Oktatási Szakigazgatóság. A szervezet élére Montvainé Pápai Jolánt nevezték ki igazgatónak. Két igazgatóhelyettese Somogyi Imre és Fenyvesi László lett. A teljes átalakulás csak jövő év elején valósul meg, ugyanis ezen időponttól saját számlával rendelkező, önállóan gazdálkodó egységgé válik a MÁV-oktatás.

Montvainé Pápai Jolán szakigazgató elmondta: az eddigi oktatási rendszer nem felelt meg a kor követelményeinek. Mind a felnőtt, mind a szakoktatás tekintetében az új képzési rendszer *kétlépcsős* lesz: egy központi irányítószervből áll majd, illetve a végrehajtó oktatási egységekből.

A szakigazgató reményének adott hangot az ügyben, hogy az új szervezet versenyképes lesz a MÁV-on belüli és kívüli piacon is. A szakágak már most is konkurálnak a szakigazgatósággal, de véleménye szerint, a leghatékonyabb oktatási forma a tanfolyam.

Felvetésekre válaszolva Montvainé fontosnak tartotta, hogy *az oktatótisztek maradjanak meg a szolgálati főnökségeknél*. Emellett a szervezés-átalakítás során nem lesz létszámduzzasztás, inkább apasztásról lehet csak szó.

Somogyi Imre igazgatóhelyettes elmondta: a MÁV átszervezése érdekeket sért, ezért törekedtek arra, hogy az *üzemi tanácsok és a reprezentatív szakszervezetek véleményét is kikérjék* az átalakításról. Az új szakigazgatóság, mint egy *szolgáltató szervezet* fog működni a különböző szakszolgálatok megrendelése alapján, amely oktatást az új szervezettől meg kell rendelni. Ezért a *szolgáltatásért fizetni kell*, így szóba jöhet az is, hogy külső vállalatok tanulói is bejuthassanak az intézménybe.

Az átalakítás szerkezeti változtatásokkal is jár, így a beiskolázott dolgozóknak nagyobb távolságot kell megtenniük, ha tanulni akarnak. Viszont az új struktúrával *hatékonyabb lehet az oktatás*, mivel jobb felszereltségű intézményekbe járhatnak a vasutasok. Ezen új forma további előnye az egységes tanrend is, mivel ezentúl ugyanazt oktatják Szombathelyen és Záhonyban is.

TP

KÜLFÖLDI MEGRENDELÉST TELJESÍT

DVJ Kft.

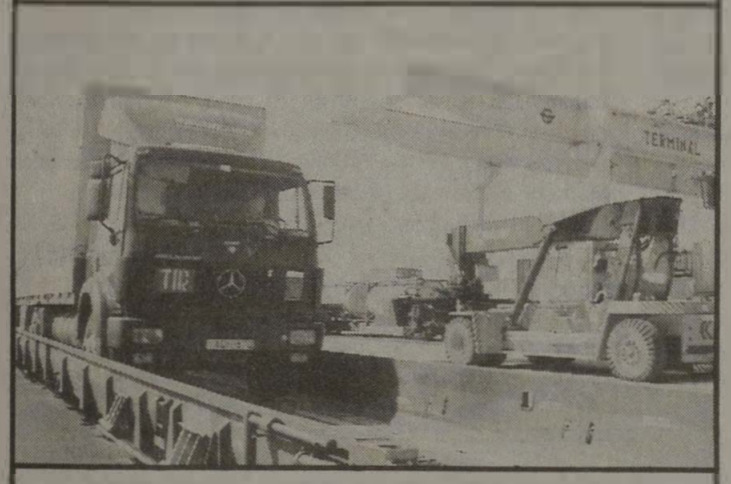
A MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. (DVJ) az 1996-os esztendőt minden bizonnyal a sikeres évek közé sorolja. Túlzások nélkül nevezhető sikeresnek, hiszen a tudatos marketing tevékenységnek, az európai szintű műszaki felkészültségnek köszönhetően a tavalyi 2,7 milliárd forint után 6,2 milliárd forint értékű megrendelést tudtak realizálni. Az "Industria nagydíjas" InterCity kocsicsalád, melyet a MÁV Rt. részére készítenek, elnyerte a környező országok vasutainak tetszését is.

A *cseh modernizációs* program keretében kooperációban pályázott a DVJ Kft. és a *plzeni MOVO Kft.* 100 db, a cseh vasutak tulajdonában lévő vasúti személykocsi átépítésére. A szerződés értéke *40 millió DEM*. Március 12-én gördült ki Dunakeszről a két prototípus, mely a sikeres hatósági futópróba után a Keleti pályaudvarról, a Pannónia Expresszbe sorolva érkezett a csehországi megrendelőhöz.

A korszerű, 160 km/óra sebességgel közlekedő, tárcsafékes vasúti személykocsik kiválóan szolgálják majd az utasok kényelmét. A jobb futásminőség, a csökkentett zajhatás, a szellemesen megoldott hűtés- és fűtéstechnika, az esztétikus kocsibelső és -külső, a kényelmes ülések, a kulturált mellékhelyiségek mind-mindaz utasok komfortérzetét növelik.

A Cseh Államvasúttól elnyert meghízatások után a napokban írtak alá egy újabb szerződést, ezúttal a Szlovák Államvasúttal 26 kocsi átépítésére a Vrútky-i járműjavítóval kooperációban. A sikeres üzletkötések bizonyítják, hogy a nagy múltú Dunakeszi Vagongyárban az európai elvárásoknak, a nemzetközi forgalom követelményeinek megfelelő vasúti személykocsikat tudnak gyártani, hozzájárulva a magyarországi exportárualap növeléséhez, biztosítva ezzel több évre az itt dolgozók és a magyar bedolgozói háttéripar többéves foglalkoztatását.

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

— RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon

— HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás

— DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban

— BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

— SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással

— SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:
GySEV Rt. Vezérigazgatóság
1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.
Tel.: 201-1782

Kutasi baleset: véget ért a MÁV vizsgálata

Nem terheli mulasztás a jákónagyhajomi és Beleg állomások forgalmi szolgálattevőit a kutasi baleset ügyében. A MÁV sajtóirodájának szerdai tájékoztatása szerint az ügyben folytatott vizsgálatok megállapították: a sorompókezelő elmulasztotta a teljes csapórudas sorompót az előírt időben lezárni. Ha ezt megteszi, a baleset elkerülhető lett volna. Ezért a MÁV vizsgálóbizottsága a sorompókezelőt a megfelelő számú forgalmi utasítás több pontjában előírtak be nem tartásáért hibáztatja.

A befejeződött vizsgálat azt is megállapította, hogy a Kutason és a vele kapcsolatban lévő környező állomásokon jól működő faliórák voltak. A 100 kilométer/órás sebességre alkalmas pályán a gyorstehervonat sebessége 70-72 kilométer/óra közötti volt. Sebessége az ütközést megelőzően bekövetkezett fékezés miatt csökkenő értéket mutatott. A vonat indulása előtt szabályosan elvégezték a fékpróbát.

A mozdonyvezető megfelelt a munkakörre előírt szakmai, vonalismereti, orvosi követelményeknek és letöltötte az előírt pihenőidőt. A tőle elvárható figyelemmel vezette a mozdonyt, amikor a szokatlan helyzetet egyértelműen felismerve gyors fékezést alkalmazott.

A vonat áthaladásával kapcsolatos engedélykérést, engedélyadást a kutasi megállóhely sorompókezelője visszaigazolta és előjegyzési naplójába bejegyezte. A számára ismert adatok szerint 12 óra 03 perckor kellett volna lezárnia a teljes csapórudas sorompót, ám ezt az előírt időpontban nem tette meg.

A vizsgálatok szerint a sorompókezelő rendelkezett a szükséges vizsgákkal, vasútalkalmassági orvosi igazolással, rendszeresen részt vett szakmai oktatásban. A MÁV-nál 1986-tól állt alkalmazásban, s ezalatt munkavégzése ellen kifogást nem emeltek a kutasi szolgálati helyen sem, ahol a balesetet megelőző egy éven át dolgozott.

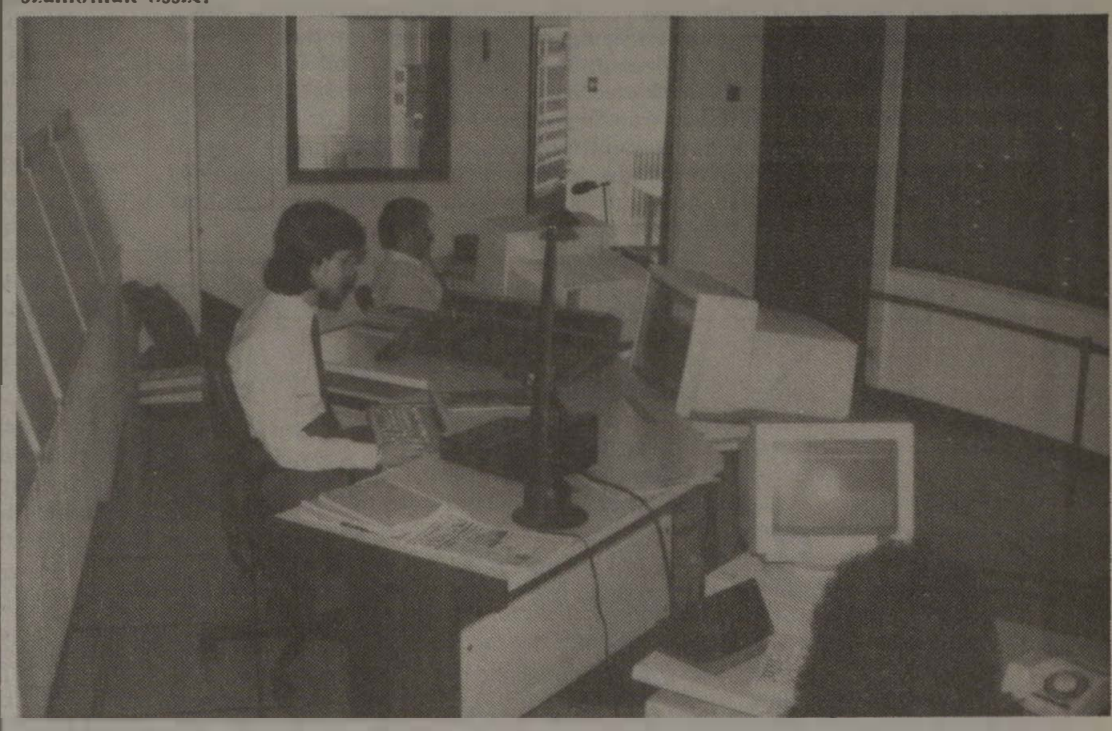
Helyreigazítás

Legutóbbi lapszámunkban a kutasi balesetről írt összeállításunkban hibásan írtuk le a mentésben helytállt mozdonyvezető nevét. Szána János mozdonyvezetőtől, és olvasóinktól ezúton kérünk a sajnálatos hibáért elnézést.

FERENCVÁROS

Számítógép és lezáratlan váltók

A Ferencvárosi pályaudvar egy olyan fogalom a vasúti berkekben, amelyet mindenki egyszerűen csak "Fradinak" hív. Mintha csak becézgetnék azok, aki itt dolgoznak, mások pedig csak úgy megszokásból. Még mindig ez az állomás az ország vasúti vérkeringésének szíve, hiszen nem juthat át teherkocsi az ország egyik részéből a másikba anélkül, hogy Ferencvárost ne érintené. Egy évtizeddel ezelőtt csúcsidőben itt napi 4000 kocsit is legurítottak, ma azonban csak 1000 elrendezett vagont számolnak össze.



A Lánymányosi híddal egyidőben felújították az utakat, új jelzőlámpákat telepítettek, ahol csak gombnyomásra lehet átkelni az úttesten. Szemben állok a "Fradi" felvételi épületével, amelyik kilóg az átalakított tájból. A bal oldalon egy hatalmas kocka alakú betontömb, mintha csak Kábakövének hű mását akarták volna ideépíteni az ötvenes években.

— Ez egy *atombiztos forgalmi iroda* (ahonnan a vasúti közlekedést irányították volna háború esetén) — meséli el *Horváth István* Ferencváros szakszervezeti bizottságának titkára. Az szb irodája közös emeleten van az állomásfőnökséggel. *Laky Józsefné Magdika* kávéval és ásványvízzel kínál, és a kérdéseimre szerényen válaszol: — Mártöbb mint 20 éve dolgozom az állomáson, és természetesen, a szakszervezetben is. Jelenleg én vagyok az szb "gazdaságisa", vagy a Pista, vagy én mindig itt tartózkodom az irodában, az ajtó mindenki előtt nyitva áll. Minden bétre jut egy-két nehéz ügyünk, amelyet általában sikerrel oldunk meg.

Az "állomásbejárás" alkalmával első utunk a forgalmi irodába vezet. Az átépítés előtt ez volt a rendelkező szolgálati helye, jelenleg az ügyeletes tiszt irodája. *Kristóf Zoltán* üzemi tanács tag van éppen szolgálatban *Szabó Gyula* tanuló "ÜTI-vel", a frissen megválasztott ifjúsági tagozat vezetőjével. Gyula nehézményezi, hogy *kevés írás jelenik meg a végrehajtó szolgálatról a Magyar Vasutasban*, de a többi MÁV-orgánumban is. Bizonyságul elém rakja a MÁV-stratégiát, amely egy másik vasutaslapban jelent meg.

— Ezt nézd meg, szerinted megérti ezt egy átlagvasutas? — mondja némi ingerültséggel.

– Biztos igazad van, de a stratégia határozza meg az összes vasutas jövőjét – próbálom menteni a helyzetet.

— Igen, de ne ilyen formában írják meg, hanem közérthetőbben — teszi hozzá engedékenyebben.

A vasutas újságírásról szóló polémia ezzel ki is merült, mert belép az ajtón egy idősödő, de fiatalságot, energikusságot sugárzó ember.

Hogy vagy "*Kopi*"? — kérdezi Horváth István.

Köszönöm, megvagyok, mint a nyugdíjasok — válaszolja *Hidvégi István* nyugdíjas biztosító-berendezési műszerész. Csak később tudom meg, hogy a nyugdíjas műszerész — akit mindenki csak Kopinak szólít ritkuló haja miatt — az a bizonyos *legendás szakember*, aki nélkül Ferencvárosban a régi berendezést elképzelni sem lehetett volna. Kopi megerősíti, hogy többször éjszaka keltették fel, mert senki nem értett úgy a *Siemens biztosító-berendezéshez* mint ő. Nyugdíjasként is behívták már éjszaka a lakásáról, mert a készenlétet nem boldogult a hibával. Amióta átépítették Ferencvárost, azóta már nem megy a készenlétes kocsi érte, de ő szabadidejében így is bejön az állomásra, mert megmaradt a vasút szerelmesének. Barátai bizalmasan megsúgták, hogy talán övé az ország legnagyobb vasútmodellező terepasztala. Tudására ezután is szükség lesz, mivel az állomás vezetése tervezi, hogy a régi biztosítóberendezésekből berendez egy múzeumot, ahol a kivitelezésben Kopira is számítanak.



A toronyba tiszta új lépcsőkön vezet az út, egy takarítónő éppen felmossa a lépcsőt, mintha csak egy Mc Donald's étteremben lennénk. A forgalmi iroda valami egészen másra emlékeztet, mint amilyen tapasztalataim a magyar vasútról eddig voltak, furcsa szememnek a koszos, füstös szolgálati helyek után. Mintha csak egy sci-fi filmbe kerültem volna: *számítógép, monitorok*, falon a teljes Ferencváros vágányhálózatának képe, különböző színekkel jelölve a foglaltság, a szabad jelző és a vonat haladásának iránya. Egy kattintás a számítógép egerével és megjelenik a monitoron a kért vágánycsoport, majd pedig még egy kattintás, és nem működik.

— Ezt olyan magyar módra eszkábálták össze – mondja *Kristóf Zoltán* –, hogy a program nem működik. Pedig, ha jó lenne, akkor *nem kellene engedélyt kérni és adni, a gép automatikusan elvégezné a naplózást is*. Sőt, javasolná, hogy a rendelkező melyik vágányra hozza a vonatot, amelyhez csak egy gombnyomással kellene hozzájárulni. Mivel ez nincs, így a *két táblakezelő* végzi el a munkát a rendelkező utasítására.

A Nyugati Rendező pályaudvar felé haladva már otthonosan érzi magát a vasutas lelkem, minden a *régi, sáros, olajos állomás* képét mutatja. Szaga van a vasútnak. Tehervonatok jönnek, mennek, a váltókon csattognak a kerekek.

— Ez tolatás? — kérdezem Horváth Istvántól.

– Nem, bejáró vonat.

– *De nincsenek lezárva a váltók, és váltózárak sincsenek.*

— *Így van, ez Fradinak a másik arca.*

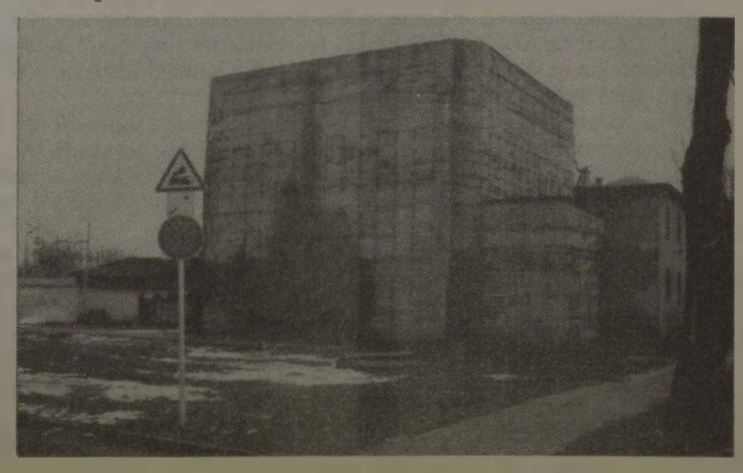
A térfelvigyázói őrhely szűk helyiség, kevés fénnyel. A toronyból jövet mintha 100 évet haladtam volna vissza az időben. *Rajnoki János* térfelvigyázó kiáll az ajtó elé, és onnan utasítja a váltókezelőt, hogy melyik váltóhoz szaladjon oda, és állítsa át.

— Éppen jókor jöttél — kezdi Rajnoki —, nézd meg ezt a könyvet, az új menetrend tervezete. Ilyenekre pocsékolják a pénzt akkor, amikor mindenütt megszorításokat vezetnek be. Ráadásul tele van rossz elképzelésekkel. Ferencváros dolgozóinak a nagyobb része a Hatvan-Miskolci vonalról jár be: *Acsádról, Karácsondról*. Úgy szerkesztették az új menetrendet, hogy a "prolival" (vasutas dolgozókat átszállító szolgálati vonat) nem érjük el Rákoson a csatlakozást. Ha ezt bevezetik, az éjszakai szolgálat után csak délre érek haza.

A szakszervezeti bizottságra visszaérve, már vár *Baltai János* az szb elnöke, *külső forgalmi szolgálattevő*. Az elnök szerint Ferencvárosban jól működik a VSZ, amit mi sem bizonyít jobban, hogy a rivális vasutas szakszervezet *több próbálkozás ellenére sem tudta megvetni a lábát* a területen. A szervezettség több mint 70 százalékos, és az Üzemi Tanács tagsága is csak VSZ-jelöltekből áll. A *munkaügyi kapcsolatokról* elmondta, hogy korrekt az állomás vezetésével, bár néha adódnak konfliktusok, általában a munka megszervezésével kapcsolatban. Azt el kell ismerni, hogy az állomás vezetése sincs könnyű helyzetben, hiszen kétfelől nehezedik a nyomás rájuk: felülről az igazgatóság, alulról pedig a szakszervezettel kerülhetnek konfliktusba.

A 23-as villamos két megállót döcög a zöld-fehér Fradi-pályáig. A nap közben besüt az ablakon. Kezdődik a tavaszi idény Ferencvárosban, talán a vasutasokra is egy jobb időszak jön...

TP

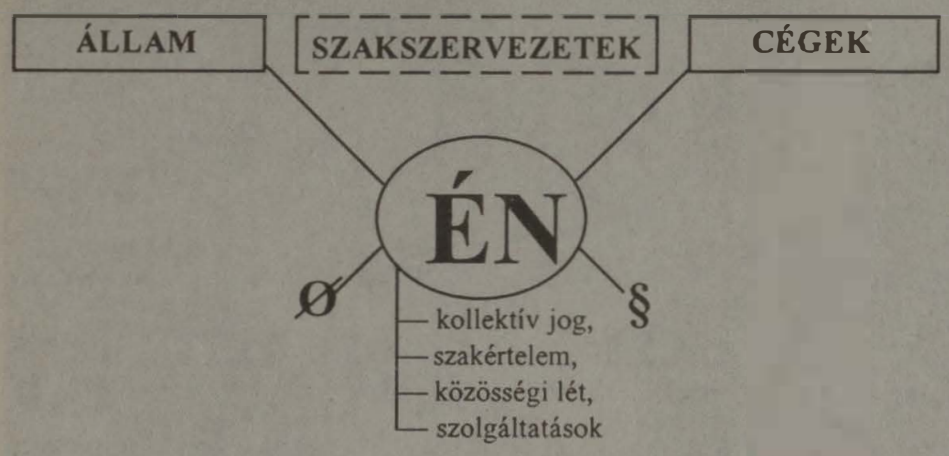


TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

BÉRBŐL, FIZETÉSBŐL ÉS JÁRULÉKBÓL ÉLŐK FIGYELMÉBE (HARMADIK RÉSZ)

Lehet-e tenni valamit ?

Lehet-e tenni valamit? — teszi fel magának nap mint nap a kérdést millió és millió magyar pályakezdő, munkavállaló, munkanélküli és nyugdíjas. Kell lennie megoldásnak, hiszen a piacgazdaságról mások voltak a tapasztalataink és az elképzeléseink. Híre-hamva sincs a szociális biztonságnak, a tisztességes foglalkoztatás ritka, mint a fehér holló, az igazságos közteherviselést pedig, mint agyonadóztatottak vagyunk kénytelenek elviselni, hiszen a bérekből levont tételek jelentik az állami adóbevételek meghatározó részét. Sikert ígérő könyvek ezrei lepik el a könyvesstandokat, amelyek egyéni taktikákat ajánlanak a kilábalásra. Nagyon sokan vannak közöttünk, akik anyagi kockázatot és áldozatot is hozva saját bőrükön tapasztalták meg az egyéni boldogulás buktatóit. Ugyanakkor a szemünk előtt tárulkozó, kézenfekvő megoldásoktól legalább ennyien elfordultak, pedig ezek kockázata és terhei is nagyságrenddel kisebbek, az eredményességéről nem is beszélve. Lássuk, miről is van szó?



Azok kedvéért, akik most találkoznak először a sorozatunkkal, néhány mondatos magyarázatot adunk a fenti ábrához. A rajz segítségével a *munkaerőpiacot vázoltuk* fel, méghozzá a munkavállalók szempontjai, illetve érdekei alapján. Ebből kitűnik, hogy az egyén, mint munkaerő-tulajdonos, önmagában az állammal és a cégekkel szemben is alárendelt. Ebben a helyzetben saját érdekei szerint választhatja meg boldogulása útját. Például a baloldali csoportot alkotók lényegében *mások jóindulatára* bízzák magukat és lemondanak érdekeik érvényesítéséről, sorsuk alakításáról. Passzivitásukat jelöltük nullával (0). Az ábra jobb oldalán — *jogi út* (§.)— a munkavállalók egyedül veszik fel a versenyt a környezetükkel, amely a gyakorlat szerint az esetek kis hányadában nyújt csak megoldást. Ez azért is igaz, mert a jogi út csak utólag, a sérelem elszenvedését követően "nyílik meg" előttünk.

Létezik azonban egy harmadik lehetőség is, az azonos érdekű és helyzetű munkavállalók *összefogása*. Lássuk, milyen lehetőségeket nyújt ez a döntés?

Először is kollektív jogot. Ez az idegen kifejezés nem rejt mást magában, mint azt, hogy a jog bizonyos kérdésekben magasabb szinten ismer el egy-egy közösséget, mint magát a közösséget alkotó egyént. Ezt a mai jogrend biztosítja, de ez nem volt mindig így. A munkavállalók közel két évszázados küszködése, harca a tőkével vezetett el odáig, hogy sikerült elfogadtatni és törvénybe iktatni a közösségek jogait.

Melyek ezek a jogok? A legalapvetőbbek, amelyekkel önmagában az egyének nem tudnak élni, a szakszervezetek azonban igen. Gondoljunk csak arra, hogy az Önök jövőjét a cégvezetés elképzelései alapjaiban meghatározzák. Mire gondolunk? Kapnának-e választ a főnöküktől arra a kérdésre, hogy az önök munkahelyével egy átszervezés esetén mi történne? Egyáltalán lesz-e átszervezés? Pedig ehhez hasonló vezetői döntésektől sok-sok ember sorsa függ. Az egyént önmagában ez a minimális *tájékozódási jog* sem illeti meg. Pedig ez az alapja a továbbiaknak, úgy mint a *véleményezési jog*, az *együttdöntési jog*. a *kifogásolási jog*, a *kollektívszerződés-kötési jog*. a *tisztségviselők védelmét biztosító jog* vagy például — nem utolsó sorban — a *sztrájkjog*. Az egyéni jogalkalmazással szemben lényeges előnye, hogy nem csak elszenvedett sérelem esetén használhatók a kollektív jogok, hanem *előzetesen*, azaz a munkáltatói intézkedésről még végrehajtás előtt véleményt alkothatunk és aszerint cselekedhetünk.

Mint említettük, a kollektív jogokat nem ajándékba kapták a munkavállalók, hanem a közösség erejét felismerő elődeink harcolták ki azokat. *A kollektív jog olyan előny a munkavállalók számára, amiért önmagában érdemes szakszervezeti tagnak lenni.* Ezenkívül van még egy rendkívül lényeges előny: az összefogás és az általa nyert helyzet jelentősen *csökkenti az egyén kockázatát*. Ezzel szemben például az egyéni jogorvoslat az érintett teljes kockázatvállalása mellett valósul csak meg.

A kollektív jog is csak akkor ér valamit, ha élni tud vele az adott közösség. Ezért van szükség szakértelemre. Méghozzá olyan speciális szakértelemre, ami a munkáltatókkal folytatott alkudozásban nélkülözhetetlen, ezt pedig a munkavállalók csak töredéke képes önmaga felmutatni. Az összefogásban rejlő másik komoly előny, hogy lehetőség nyílik a *szakértelem* megszerzésére, méghozzá folyamatosan és megfizethető teher mellett. Felvetődik a kérdés: hogyan értelmezzük a szakértelmet? A szakszervezeti szakértelem, nem csak a jogi és közgazdasági diplománál kezdődik, hanem *a szakszervezeti bizalmi felkészültségén alapul*. Ennek azonnal lemérhető az előnye tapasztalható, hiszen a bizalmi tud megítélni egy adott helyzetet, hogy az törvénybe, vagy a dolgozók érdekébe ütközik-e, (a tisztségviselői felkészültség esetleges hiánya nyomban komoly kudarchoz vezethet). Természetesen, a problémák kezelése többnyire magasabb felkészültséget igényel (legalább olyat, amilyennel a munkáltató rendelkezik), ezért elengedhetetlen szükség van a munkavállalók oldalán álló "diplomásokra".

Mit értünk megfizethető teher alatt? Természetesen, a szakszervezeti *tagdíjat*. Erre egy későbbi fejezetben majd részletesen kitérünk...

A *harmadik* fogalom, amiért érdemes összefogni: *a* **közösségi lét. Azt hiszem, ezt kell** legkevésbé magyarázni, hiszen ott is felbukkanhat, ahol a tudatos és szervezett összefogás (a szakszervezet) nincs jelen. Az ember társas lény, ezért mindannyiunk természetes igénye, hogy örömeinket és bánatunkat megosszuk a hozzá közel állókkal. Ez igaz a munkatársainkra is, hiszen a statisztikák szerint több időt töltünk velük, mint családtagjainkkal. Névnapok és más ünnepek gyakran sarkallnak bennünket a munkán kívüli együttlétre. Mondhatnák: ehhez nincs szükség szakszervezetre. Ez igaz, de egy jól működő közösség vajon miért ne élne kollektív jogaival? Arról nem is beszélve, hogy a szakszervezet hagyományainál fogva sok olyan közösségi feladatot is ellát, amelynek pótlása más módon szinte elképzelhetetlen. A munkahelyi közösségi lét milyensége is csak rajtunk — munkavállalókon — és az általunk választott tisztségviselőkön múlik.

A negyedik kategória a szolgáltatások köre. Ha visszatekintünk az időben, nyilvánvalóvá válik, hogy a különféle szolgáltatásoknak is igen mélyek a gyökerei. A munkavállalók — és ezen belül a vasutasok is — eleinte csak egymás megsegítésére hozták — hozhatták — létre egyesületeiket. Ebből nőtte ki magát a szakszervezeti mozgalom, természetesen átmentve az önsegélyezés és a tagoknak nyújtott szolgáltatások más módjait is. A szakszervezetet minősíti az is, hogy az érdekvédelmen túl milyen más módon tudja segíteni önhibájukon kívül bajba került tagjait. A szervezett összefogás erre is megoldást jelent.

Mint említettük, a felsorolt négy legfontosabb fogalom csak az összefogásban rejlő rendkívül nagy lehetőségeket, de önmagukban mégis csak *lehetőségeket* jelent. Ábrázoljuk mindezt a rajzunkon! Az ÁLLAM és CÉGEK feliratokat tartalmazó két téglalap közé rajzoljunk be egy harmadikat és írjuk bele: SZAKSZERVEZET, majd húzzunk a kör felső szélétől egy felfelé mutató nyilat az új felirat széléig.

Igen, a szakszervezetben megnyilvánuló összefogás az *egyedüli lehetőség az egyén számára, hogy egyenrangú partnere legyen az államnak és a cégeknek*. Úgy gondoljuk, megtaláltuk a választ arra a sokat feltett kérdésre: miért érdemes szakszervezeti tagnak lenni? *A szakszervezet létezése és hatékony működése minden munkavállaló személyes gazdasági érdeke.*

Ennek ellenére — még a tagok között is — sokan vannak olyanok akik szerint mindez szépen hangzik. A szakszervezetekről szerzett tapasztalataik azonban a leírtakat nem támasztják alá maradéktalanul. Kétségtelen, a legtöbb szakszervezet tevékenységén lenne mit javítani, változtatni. Ha elfogadjuk, hogy a jó szakszervezet munkavállalóknak szükséges, akkor már csak az a kérdés marad megválaszolatlan *hogyan*, *mitől*, vagy *kiktől* lesz egy szakszervezet jó? Ezekre a kérdésekre próbálunk meg sorozatunk következő fejezeteiben kézzelfogható válaszokat találni.

Karácsony Szilárd

MI A BALOLDALISÁG?

Kérdeztük Kósáné dr. Kovács Magdától

Ma azt teszik a neve mellé, hogy volt munkaügyi miniszter. Az is tudható róla, hogy szereti a Józsefvárost, hogy kedvenc filmje a Szerelmesfilm. Tudható róla az is, hogy még a rendszerváltás előtt, mint szakszervezeti vezető elsőként fogalmazta meg a Szakszervezeti Szemle hasábjain: "Az önállóságra jó ideje igent mondtunk, lassan meg kell tanulnunk ugyanezt tenni a függetlenségre is." Kiállt egy olyan szakszervezeti törvény mellett, mely tartalmazza a szervezkedés szabadságát, megvédve a szakszervezetek önállóságát és partnerségét az állammal szemben. Munkaügyi miniszterként is partnerként tárgyalt a szakszervezetekkel. Nem lehet véletlen, hogy miniszterssége alatt a makroszintű érdekegyeztetésben reménytkeltően magas volt a pozitív döntések aránya. Csak 1994-ben a munkaügyi kapcsolatokban 92%-ban, a gazdasági szociális kérdésekben 62%-ban voltak a döntések sikeresek. A megegyezésre való törekvés akkor is igaz, ha a várt TGM nem született meg.

— Számomra a baloldaliság azt jelenti, hogy meg kell adni mindenkinek, meg kell teremteni a lecsúszással fenyegetett rétegeknek az esélyt a felzárkózásra. Ezt kell szem előtt tartani a kormánynak, a munkavállalóknak, munkáltatóknak. Nem jutunk el Európába, ha növekszik a reménytelenül leszakadók száma.

Nő a leszakadók száma, ha nem lesznek erős szakszervezetek, amelyek képesek harcolni a tagságuk érdekeiért, a több bérért, az emberi hangért, a szervezkedés jogának biztosításáért. Az állam csak katalizátor lehet a munkaügyi kapcsolatok alakításában. Fogékony lehet, de nem veheti át a munkáltatói szerepet. Ugyanakkor a baloldali értékeket vállaló kormánytöbbségnek, a legnagyobb parlamenti pártnak erőteljesebben kell kiállni a baloldali értékek érvényesüléséért. A társadalom együttműködési készségének megtartása, a világos értékrendszer elfogadtatása a nehéz és elkerülhetetlen intézkedések sorát is megértetné. A kormány nem tette ezt meg maradéktalanul. Nem volt következetes abban, hogy baloldali arculatát megmutassa. Nem tette egyértelművé ellentmondásos döntéseivel, bogy a munkavállalók pártja, hogy a társadalmi igazságosságra való törekvés nem veszett el a kormányzása alatt.

Tudjuk, hogy amit annak idején szocializmusnak neveztünk, nem volt szocializmus. Tudjuk, hogy a klasszikus marxizmus azt fogalmazta meg, hogy a legfejlettebb tőkés országok lehetnek a kiindulópontjai a szocializmusnak. Ma már az is világos, hogy a szocializmus, nem következik automatikusan a tőkés társadalmak után. Ma a tőkés társadalom a realitás, melyet a rendszeren belüli kritikával a baloldali pártok, a szakszervezetek tehetnek elfogadhatóvá, emberszabásúvá. Nem kell szeretni a piacgazdaságot, de szembe kell néznünk azzal, hogy egyelőre nincs reális alternatívája. Még akkor is így van ez, ha hiszem, hogy nem ez az utolsó társadalmi formáció a történelemben. A kérdés az, hogyan cselekedhetek baloldaliként a piac törvényei közepette. Folytonos feladat, hogy a történelmileg determinált egyenlőtlenségeket oldjuk. Jól felfogott szerepvállalásra van szükség, hogy támasza maradhassunk az átalakulásban a legnagyobb részt vállaló embereknek. Segítenünk kell, akár kormányzati eszközökkel is, hogy ne legyen ennyire magára hagyva a munkavállaló. Ki kell állnunk a szociális partnerek folyamatos tárgyalása mellett, mert csak nyugodt társadalmi környezetben, toleráns résztvevőkkel lehet az elkerülhetetlen gazdasági, társadalmi átalakulást végigvinni úgy, hogy megálljon a társadalom kettészakadása. A baloldaliság nálam azt is jelenti, cselekszem azért, hogy mindinkább magukra találjanak a szakszervezetek. Csak az erős szakszervezetek képesek arra, hogy partnerekként, ha kell gazdasági erejükkel, érvényt szerezzenek jogaiknak, és kiharcoljanak valamivel jobb életkilátásokat tagságuknak.

A baloldaliság számomra azt is jelenti, cselekedni akarok azért, hogy a társadalmi mobilitás ne lassuljon tovább, hogy behozzuk egyes rétegeknél a kulturális hátrányokat. Meg kell találnunk azokat az embereket, akik hisznek abban, hogy közös cselekvéssel egy igazságosabb, egymás iránt szolidárisabb jövőt teremthetünk. Ennek megteremtése, elősegítése a kormány és a szocialisták feladata. Nem lehet, tehát, a szocialista párt lelkiismeretét kettéválasztani a kormányzó pártétól. A szocialistáknak kell megakadályozni az ország kettészakadását. Ez ma a baloldal talán legnagyobb kihívása. Nem tüneti kezelésre van szükség, hanem következetes, szolid, de biztos baloldali arculatú kormányzásra. Ez szervezettebb kormányzati munkát, a polgároknak pedig kiszámíthatóságot, tervezhető életet jelent. Hosszú távon ezek tartják fenn a baloldali értékeket.

Lux Judit

SZAKSZERVEZETI AKADÉMIA

Aktuális munkajogi kérdések

Az MSZOSZ Szakszervezetek Gazdaság- és Társadalomkutató Intézete nemrégiben előadássorozatot indított Szakszervezeti Akadémia címmel. A rendezvénysorozat a tisztségviselők érdeklődésére számot tartó kérdések megválaszolására, a témakörök tudományos elemzésére vállalkozik, oly módon, hogy az segítségül szolgáljon az aktuális érdekvédelmi kérdések feldolgozásához. A legutóbbi alkalommal dr. Nagy László egyetemi tanár a munkajog aktuális kérdéseiről tartott előadást.

A munkajog tudománya az 1920-as 30-as években alakult ki a taylori munkáltatási rendszerrel párhuzamosan. Erre a klasszikusnak mondható foglalkoztatásra akkor még az egy helyen eltöltött és a meghatározott napi munkaidőben rendszeresen végzett tevékenység volt a jellemző.

A munkajog a nemzetközi tendenciák szerint a hatvanas években élte reneszánszát, amikor a jóléti államokban egyre több munkáltatással kapcsolatos — elsősorban a munkavállalók számára lényeges — szabályozás került be a munkáltatást szabályozó törvényekbe. A "hanyatlást" a hetvenes évek elején lezajlott olajválság indította be és sajnos, a mai napig is tart.

A jelenleg érvényesülő irányzat szerint a munkajog jelentősége csökken, ami az állami szabályozás visszaszorulásában, illetve a munkavállalók és munkáltatók közötti kétoldalú szerződés felértékelődésében mutatkozik meg. A jelenlegi, 1992-ben elfogadott, magyar Munka törvénykönyve is ebben a szellemben készült.

Jellemzője ennek a korszaknak, hogy a technikai fejlődés hatására— az úgynevezett nagyüzemi típusú — a korábbi munkáltatást egyre inkább felváltják a piaci igényekhez jobban alkalmazkodni képes foglalkoztatási formák. A mamutvállalatok saját feldarabolásukkal igyekeznek hatékonyságukat növelni. A munkáltatók zöme kisfoglalkoztató, ahol többnyire hiányzik a szakszervezet, ezáltal a kollektív szerződéssel szemben az egyéni munkaszerződés kerül előtérbe, ami természeténél fogva hátrányosabb feltételeket biztosít a munkavállalókra.

A megváltozott termelési szokások és körülmények a foglalkoztatás új, úgynevezett *atipikus* formáit helyezik előtérbe. Ezek aránya már Magyarországon is eléri a 30-40 százalékot.

A nem tipikus foglalkoztatás formáira dr. Nagy László konkrét példákkal is szolgált. Egyik legelterjedtebb az alvállalkozás, ami eleve nem munkajogi kategória, hanem polgárjogi. Terjedőben van a kiközvetítés alapján végzett bérfoglalkoztatás, a határozott időtartamú munkaviszony és a gyakornoki jellegű munkavégzés is. Ezekre a formákra a klasszikus munkaviszonnyal szemben a munkavállaló védelmének teljes hiánya a jellemző. Tehát egyre többen kiszorulnak a munkajog által biztosított jogok gyakorlásából. Ezen a helyzeten mielőbb túl kellene lépni.

Sajnos, a munkajog általános kiterjesztése a felsorolt esetekben nem járható, mert az számos más törvényi szabályozással (mint például a társadalombiztosítás rendszere), a polgári joggal ellentétes lenne. Jó megoldást jelenthetne az atipikus formák egyenkénti szabályozása, vagy például a kollektív szerződések több kis munkáltatóra érvényes kiterjesztése.

A társadalmi változások a munkajogot is új területek "felfedezésére" sarkallják. Ennek keretében kap teret a *munkavállalók magánéletének védelme*. A munkahelyi dohányzás, a szabad közlekedés és az egyenruha-viselés kérdéseinek szabályozása is e körbe tartozik. De felértékelődött az *emberi méltóságot* védő szabályozások iránti igény is. Így a lealacsonyító durva bánásmód, vagy a szexuális zaklatás ellen védő szabályok megalkotása vált sürgető feladattá

A munkahelyi konfliktusok kezelésében a napi gyakorlat világossá tette, hogy az egyéni jogviták és azok bírósági kezelése hosszú távon megoldhatatlan feladatot és terhet ró az érintettekre, és az államra is. Éppen ezért nagyobb lehetőséget kellene biztosítani a *jogviták kollektív kezelésére*, illetve a közvetítői, döntőbírói és egyeztető eljárásokra.

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

KÖZÉRDEKŰ

NEVELŐOTTHONOK

A Magyar Államvasutak— a szegénység kényszere és a szolgálat ellátása teremtette igény alapján — már a múlt század végén létrehozta első gyermekintézményeit. Az évszázados múltra visszatekintő nevelőotthonok a történelem során mindig megbízható támaszt nyújtottak a vasutascsaládoknak. A MÁV Rt. a gyermekintézményeinek működtetésére létrehozta a „Vasút a gyermekekért" Alapítványt. A Magyar Vasutas sorozatot indít azzal a céllal, hogy megismertesse az alapítvány vasutas diákotthonait. Reméljük, ezzel is hozzájárulhatunk az adakozni szándékozók táborának szélesítéséhez.

A MÁV Diákotthon 1948. szeptember elsején adott otthont először kisdiákoknak. Kezdetben általános iskolás korú fiúkat fogadott az akkor "Nevelőintézet". 1956-tól változás történt, középiskolás lányok kerültek az akkor már jól működő oktatási intézménybe: A MÁV-dolgozók gyermekei, árvái a város középiskoláiban végezték tanulmányaikat.

A kis létszámú intézmény hamarosan szűkös lett, s túlnőtt lehetőségein. Az akkori igazgató szervező munkája eredményeként 1978-ban átadtak egy új, 120 férőhelyes épületet. A tárgyi feltételek azóta kiemelkedően jó lehetőségeket biztosítanak a tartalmas oktató-nevelő munkához. Jelenleg van egy "tanuló-épület" világos tantermekkel, könyvtárral. Külön található az úgynevezett "lakóépület" kényelmes, 4 férőhelyes szobákkal, társalgókkal, ebédlővel, korszerű konyhával, vizesblokkokkal.

A korábban lányokat fogadó kollégium koedukált lett, miután fiúk felvételére is szükség volt. A fiúkat és a lányokat, együttes elvek szerint, külön elhelyezve neveli az itt dolgozó pedagógus.

Az élet 1993-ban újabb fordulatot hozott: az iskolaszerkezet változása miatt jelenleg a 4+8 illetve a 6+6-os középiskolák kisdiákjait is befogadja a diákotthon.

A MÁV mindig is *magas színvonalon* működtette az intézményt, amit talán a vasutasszülők nem is ismernek igazán. Pedig tudniuk kell, hogy a város 15 középiskolájában tanittathatják gyermekeiket. Tudást, emberséget ad diákotthonunk: amire garanciát nyújt az intézményben tevékenykedő pedagógusok és egyéb munkaterületen foglalkoztatott dolgozók hivatás- és munkaszeretete. Kiemelkedő feladatuknak tartják a tanulás segítését az érettségire és felvételire.

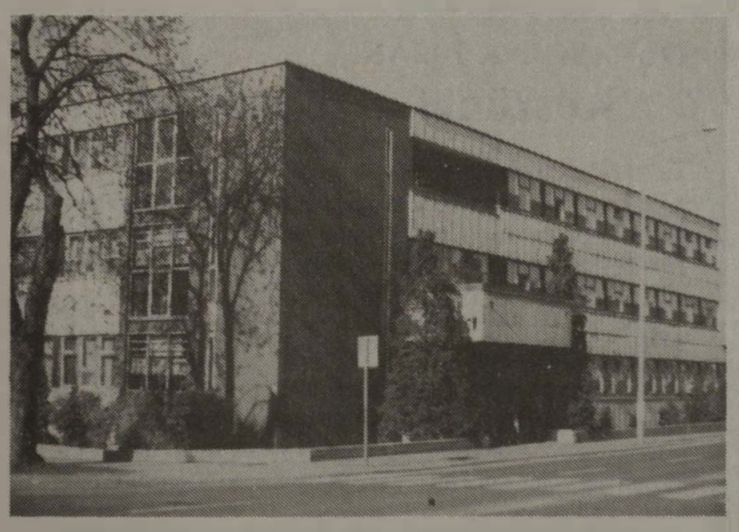
A nehéz és sok időt felemésztő tanulás mellett sokszínű szabadidős tevékenységekre is lehetőséget teremtettek. Kiemelten kezelik a hagyományok ápolását, a családias ünnepeket. (Karácsony, Mikulás-est, s nem utolsó sorban a bensőséges születésnapok megünneplése, ahol az ünnepelteket műsorral, ajándékkal és tortával köszöntik társaik.)

Tanárok irányításával működnek a sokirányú foglalkozások: kézimunka-szakkör, majorette csoport és különböző sportkörök működnek a békéscsabai Diákotthonban.

A majorette csoport rendszeresen szép sikert arat a városi, megyei, országos rendezvényeken. Az önálló DSE eredményei különösen dicséretesek, rendszerint első helyen végeznek a különböző sportágak városi és megyei vetélkedőin.

A Diákotthon közel 50 éves fennállása alatt több névváltozást ért meg, azonban tartalmas, igényes, "emberré" nevelő, mindig megújuló munkájában változatlan maradt.

Buczkó Zoltánné
intézeti igazgató



KAPOSVÁRI KOLLÉGISTÁK

Sikeres vetélkedő

Decemberben hirdette meg általános iskolai Diáktanácsunk legújabb vetélkedőjét a diákotthon csoportjai számára. Témája 1100 évvel korábbi eseményekre, személyekre tekintett vissza: honfoglaló őseink tetteit idézte. A felhívás után minden csoporthan megindult a munka: megalakultak a vetélkedő csapatok, búvárkodás folyt esténként a könyvtárban. Akik ezt nem vállalták, rajzot készíthettek, hogyan képzelik el a honfoglalás eseményeit.

A vetélkedő napján, mely a rajzpályázat határideje is volt, mindenki izgalommal vonult a díszterembe. Elfoglalta helyét játékos és néző, s Lőczi Ferencné diáktanácsot segítő tanár vezetésével elindult a játék, amely megmozgatott mindenkit. A közönség külön feladatokat kapott, s a helyes megoldásokkal segithették a csapatok sikerét.

Torpedó, totó, rajzos feladat, észkerék követte pergőn egymást, s senki nem vette észre, mikor szaladt el úgy az idő, hogy már is tanórára kell sietni. A nemes versenyben végül a 7. osztály csapata győzött, maga mögé utasítva a 8. és a 6. osztályt. A sikerük annál teljesebb, mert a közönség vetélkedését is ők nyerték, megelőzve a 3. és az 5. osztályosokat.

A díjakat és jutalmakat dr. Nagy Ivánné igazgató adta át az általános iskolások félévi értékelő növendékgyűlésén.

Lőczi Ferenc
igazgatóhelyettes

VASUTASHISTÓRIA

SZÁZÖTVEN ÉVVEL EZELŐTT

Lóvasúttal Pozsonyba

Széles körben ismeretes, hogy az idén emlékezünk a Pest és Vác közötti első magyar gőzvontatású vasútvonal megnyitásának 150. évfordulójára. Viszont kevesen tudják, hogy mintegy hat héttel korábban indult útjára a pozsony-nagyszombati lóvasút. E közlekedéstörténeti szempontból jelentős eseményről a Magyar Vasutas hasábjain is megemlékezünk.

Az *Első Magyar Pozsony-Nagyszombati Vasúttársaság* 1839-ben alakult meg királyi engedély alapján. A hivatkozási alap az első vasúti törvényünk volt, amelyről már lapunk januári számaiban irtunk. A pozsonyi földbirtokosok és nagykereskedők figyelmét felkeltette, hogy az osztrákok megépitették a *Bécs* és *Bochnia* (lengyelországi sóbányák) közötti vasútvonalat, amelyből *Wagram* állomástól *Pozsonyig* szárnyvonal is létesült. A társaság ehhez akart a kereskedelmi kapcsolatok fejlesztésének reményében vonalat csatlakoztatni a közeli szabad királyi városok — *Szentgyörgy, Bazin, Modor* és *Nagyszombat* — bevonásával. (E helységek Szlovákiában fekszenek, nevük most *Jur pri Bratislave, Pezinok, Modra, Trnava*.)

Az előmunkálatokat Schönerer Mátyás végezte el, az építést Hieronymi Ottó Ferenc királyi mérnök, a későbbi közlekedési miniszter vezette. A pályaépítés több ütemben folyt, de már eredetileg úgy tervezték, hogy később gőzvontatásra lehessen átalakitani. A talajra helyezett keresztgerendákra, talpfákra erősített tölgyfa hosszgerendákon végigvezetett kovácsoltvas sínpálya várta a személy- és áruszállító szerelvényeket.

A 49,5 kilométer hosszú teljes vonalat 150 évvel ezelőtt, 1846. június 3-án nyitották meg és októberig Szeredig (Sered') meghosszabbitották. A viteldijat — jogszabályi rendelkezés szerint — "minden rangkülönbség nélkül" kellett fizetni.

Több mint *két és fél évtizedig vontatták a lovak* a kocsikat. A személyforgalom keretében a pozsonyi polgárok szívesen keresték fel a nem messzi városkákat, különösen a szentgyörgyi és bazini felkapott fürdőket. (Ez utóbbi település *Kupeczky János*, a kuruckor kiváló festőművészének szülőhelye.) A négylábúak szorgalmasan szállitották a mező- és szőlőgazdasági termékeket a régi magyar koronázóvárosba, a mostani szlovák fővárosba, amelyeket onnan hajón továbbitották.

A személy- és áruforgalom hevétele azonban nem fedezte a kiadásokat, tehát az üzem gazdaságtalan volt. Természetesen, felvetődött a gőzüzeművé átalakítás gondolata. Érdekes, hogy amikor ennek hire ment, fellendült a forgalom és elérte üzletileg azt az eredményt, amelyre a létesítéskor számitottak. De már késő volt. Az utolsó lóvontatta szerelvény 1872. október 10-én futott a vonalon és a lóvasutat személyzetével együtt átvette a korszerű gőzüzemű vasút.

A döntés megalapozottságát bizonyítja, hogy az akkor már működő MÁV nagyarányú vasútépítésekkel és államositásokkal a kor igényeinek megfelelő, mindenütt elismert vasutat teremtett és üzemeltetett, amely évtizedeken keresztül a csúcson volt.

HOZZÁSZÓLÁS

Norvégiai úti élmények

Lapunk utóbbinégy számában folytatásokban olvashattuk a Norvégiai tapasztalatok című, ksz. jelölésű cikket. A szerző egy rangos MSZOSZ-delegáció tagjaként vett a tanulmányúton részt és szakszervezeti téren szerzett tapasztalatait értékes irásában tette közzé. Norvégiát én most vasúti és idegenforgalmi szempontból szeretném benyomásaim alapján felvillantani.

Néhány évvel ezelőtt alkalmam volt turistaként családommal együtt felkeresni Észak-Európa e legkeskenyebb, de 324 ezer négyzetkilométer területű országát. Oslóban szálltunk ki a vonatból. Közismert, hogy ez az ország elsősorban a tengeri hajózás hazája. A múlt század első felében a már több államban tért hódított vasút itt viszonylag későn jelent meg. Az első vonalat csak 1854-ben adták át a forgalomnak *Chistiania* (a mai *Osló*) és *Eidsvoll* között 68 km hosszban. Ezt követően a belső szállitási igények és a növekvő idegenforgalom miatt folyamatosan létesültek újabb vonalak. Az ipari termelés emelkedése is sürgette a hálózat bővitését. Most a vágányzat meghaladja a négyezer kilométert.

A főváros nevezetes műemlékeinek és a királyi testőrség őrségváltásának megtekintése után ismét vonatra szállva az 1909-ben épitett és 1964-ben villamositott vonalon az Atlanti Óceán partján fekvő *Bergenbe* utaztunk. A szerelvény Oslót elhagyva erdőkön keresztül csillogó tavak és vízesések között viszi utasait. Ötórás utazást követően haladtuk át a Bergen-vasút legmagasabb, 1301 méteres pontján *Taugevatn* állomásnál.

A vonalon 200 alagutat és 300 hidat kellett épiteni a nagy szintkülönbség legyőzése és a mostoha terepviszonyok miatt. A pályát különleges, alagútszerűen kiképzett — a nem veszélyeztetett oldalon kilátást biztositó nyilásokkal ellátott — hóvédőkkel óvják. Ezek hossza 28 kilométer. Egyébként a vonatok tiszták, a második osztályú kocsikban is repülőülések szolgálják a kényelmet, ivóvíz és papírpohár mindig található. A jegyvizsgálók udvariasak, tisztán öltözöttek.

A végállomás Bergen. A szép fekvésű városban takaros pályaudvar fogadja a látogatót. Több érdekessége közül egy feltétlenül említést kiván. Ez a *Flöjen*, a város hét hegyének leghiresebbje. A tenger partjáról indulva a sikló 26 fokos emelkedőn érkezik a 321 méteres hegyre. Pompás látvány most már az alattunk térképként elterülő város. Az egyik oldalán fjordok, a másikon hegyek. Jól kivehetők a jellegzetes épületek körvonalai. A tengeren kisebb-nagyobb hajók szelik a vizet, a levegőben repülőgépek keresik a közeli leszállóhelyet, az autóbuszok róják útjukat, a személy- és teherautók karavánja fut karcsú hidakon át célja felé és a pályaudvaron srendezik az elegyet. A közlekedés szinte minden ága ad itt randevút egymásnak.

Ezzel az élménnyel és kis hajókirándulással búcsúzunk a kedves, volt Hansa-várostól.

Horváth Károly

Kelenföldi képeslap

A Magyar Államvasutak 1884-ben nyitotta meg a Budapest-Kelenföld-Komárom között épített 92 kilométer hosszú vasútvonalat. Ez csatlakozott a 140 évvel ezelőtt létesített Komárom (akkor Újszőn) -Győr közötti szakaszhoz.

A főváros XI. kerület, Kelenföld helytörténeti kluhja gazdag képes levelezőlap-gyűjteményéből egy vasutasokat különösen érdeklő felvételt mutattunk be. Az időschhek, velem együtt, még emlékezhetnek a felvételi épület pálya felőli fedett utasvárakozójára.

/horváth k./

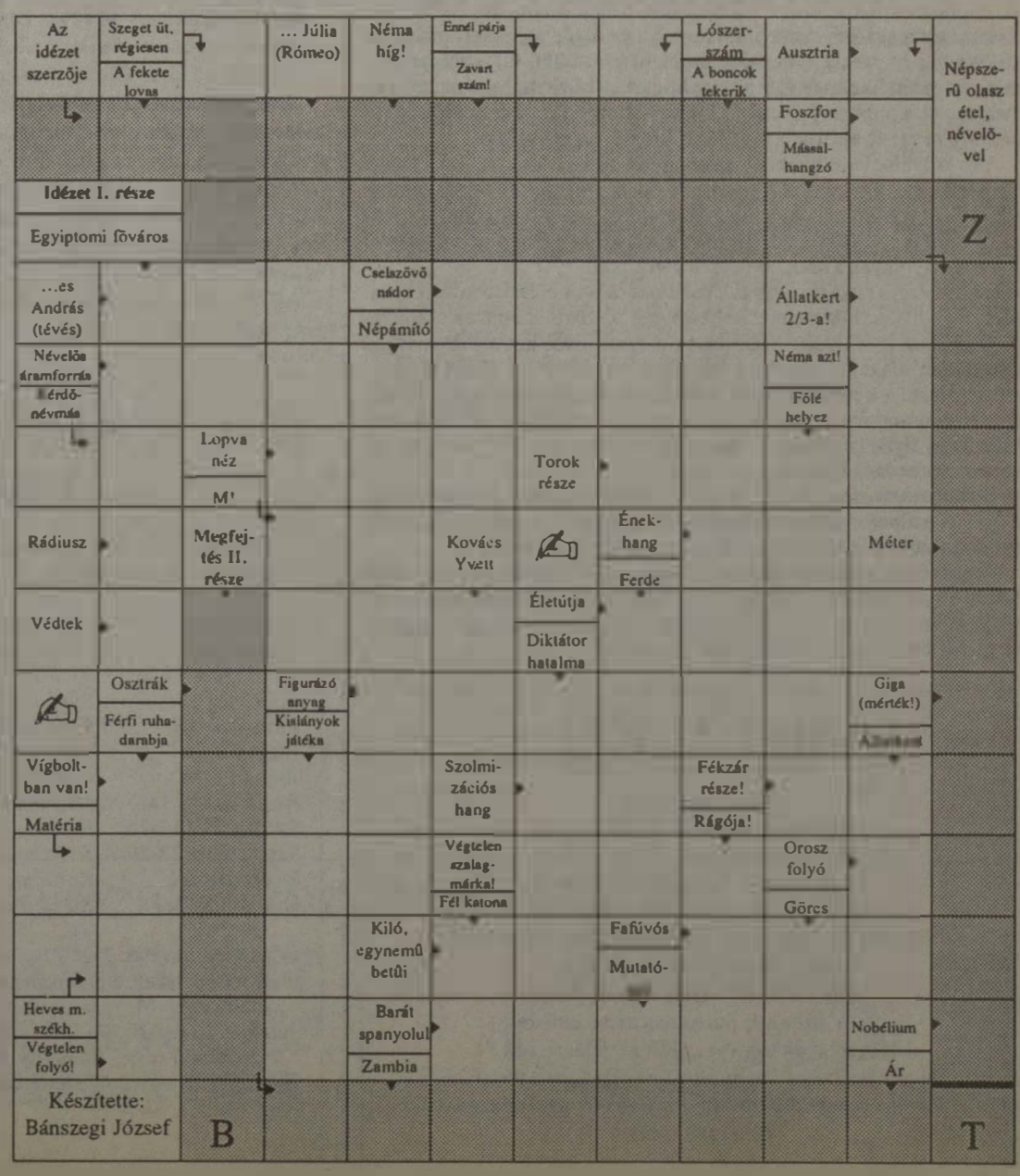


Erdei vasutak - új vonalszakasz Zalában

Zala megyében tovább fejlesztik a Zalaerdő Rt. gazdálkodási területén működő, s az ország legnagyobb — csaknem 100 kilométer hosszú — erdei kisvasúthálózatát. Ebből 18 kilométeren menetrendszerű a személyforgalom, amelyet ez évtől tovább bővitenek, elsősorban az idegenforgalom fellendítéséért. Első lépésként a megye legfiatalabb gyógyfürdőhelyét Lenti városát 7 kilométer hosszú új szakasz megépítésével összekötik a Csömödér-Kistolmács személyforgalmi vonallal. Ezzel egybefüggő turisztikai kínálattá fűzik össze a termálfürdőt, a csömödéri horgásztavat, a turistautakkal átszelt gyönyörű erdőket, a pompás budafai arborétumot és a kistolmácsi csónakázótó kempingjét.

Már elkészültek az erdei vasút és a kapcsolódó közjóléti létesítmények tervei, megvásárolták az új szakaszhoz szükséges sineket, a jó idő beálltával pedig további 7 kilométer hosszan felújitják a pályát és a hozzá tartozó hidakat. A zalai kisvasútfejlesztés jelentős hányada az FM közjóléti keretéből és a Zalaerdő Rt. saját forrásaiból két év alatt valósul meg.

KÉSZENLÉT IDEJÉRE



Szállítási adatok — KSH

Ismét elérte 1995-ben a szállított áruk mennyisége és az árutonnakilométer-teljesítmény az 1991. évi szintet. A *vasúti szállítás* részaránya 39,1 százalékról 29 százalékra csökkent, a közúti szállítás aránya 47,7 százalékról 57,1 százalékra növekedett egy év alatt. A vízi- és csővezetékes szállítás az összes teljesítményből változatlanul 1,7, illetve 12,2 százalékot tesz ki — a Központi Statisztikai Hivatal tájékoztatója szerint.

A *nemzetközi közúti* fuvarozásban továbbra is a külföldi cégek térhódítása a jellemző. A Magyarországon bejegyzett közúti járművek részesedése a külföldiekkel szemben a kiviteli forgalomban 39,4 százalék, a behozatalban pedig 42,3 százalék. A hazai utakon jelentős a külföldi tehergépjárművek tranzitforgalma is.

A *légi közlekedés* az utasok számát tekintve 4,9 százalékkal, az utaskilométer-teljesítmény szerint pedig 11,8 százalékkal növelte szállításait tavaly az előző évhez képest.

A közúti gépjárműállomány az 1995. év végi adatok alapján 3,6 százalékkal növekedett. A járművek 82 százaléka személygépkocsi. A személyautók száma egy év alatt 3 százalékkal, a tehergépjárműveké 13 százalékkal nőtt. A gyártmányösszetétel változatlanul korszerűtlen, a legtöbb jármű környezetszennyező és nagy fogyasztású. Az autók átlagéletkora tovább emelkedett, ma már meghaladja a 11 évet.

Tanácskozás repülőtéri gyorsvasút létesítéséről

Vasúti és légi közlekedési szakemberek tanácskoztak csütörtökön Budapesten a Ferihegyi repülőteret és a fővárost összekötő gyorsvasút létrehozásának lehetőségeiről. A MÁV Tervezési Intézete (MÁVTI) — a Fővárosi Polgármesteri Hivatal felkérésére — 1994-ben már készített is egy ilyen célú tervet.

A tanácskozáson, mint a befejeztével tartott sajtótájékoztatón elmondták, valamennyi szakember egyetértett abban, hogy szükség van a gyorsvasúti kapcsolat megteremtésére. A gyorsvasút nemcsak a reptéri utasokat és az elővárosok lakóit szállíthatná 20-25 perc alatt a fővárosba, hanem lehetőséget kínálna az ország keleti részén lakóknak is arra, hogy viszonylag kényelmesen bekapcsolódhassanak a légi közlekedésbe. Rámutattak arra is: a repülőtér fejlesztésekor és bővítésekor feltehetően kibővítik a jelenlegi gyorsforgalmi utat, a vasúti közlekedés azonban energiatakarékosabb, környezetkímélőbb és gyorsabb, mint a közúti közlekedés. A vasúti közlekedés bekapcsolásának köszönhetően jelentősen csökkenhetne az utak leterheltsége is.

A beruházás összegéről a szakembereknek eltérő volt a véleményük a tanácskozáson: egyesek néhány milliárd forintra, mások több tíz milliárd forintra becsülték a kivitelezés költségét. Csiki Dénes, a Nemzeti Mozgalom a Vasútért Egyesület elnöke bejelentette, hogy a mozgalom a megvalósítás reményében megküldi a már elkészült terveket az érintett, illetve illetékes szerveknek, továbbá a parlamenti képviselőknek.



Villámvonatok kora

A németországi Schwerinben Hans Atzpodien, a Transrapid nevű különleges expressz tervezője bejelentette: 2005-től villámvonat száguld majd Berlin és Hamburg között. A közlemény láncreakcót indított el a világsajtóban. Kiderült, hogy a Transrapidnak jó néhány országban lesz hasonlóan kiváló versenytársa.

Ami közülük leginkább a huszonegyedik századot idézi, az a svájci megoldás, az úgynevezett *Swissmetro*. Svájci mérnökök és pénzemberek évek óta dolgoznak egy olyan rendszeren, amelynek célja, hogy az alpesi országban föld alatti gyorsvasutak kössék össze az egymástól negyven-nyolcvan kilométerre lévő városokat.

A különleges anyagból készült hatalmas csövek belsejében akár óránként négy-ötszáz kilométeres sebességgel is száguldhatnak a szerelvények. Ehhez az előzetes számítások szerint jóval kevesebb energiát használnak majd fel, mint a német, vagy a *francia föld fölötti expresszek*, amelyek ráadásul eleve kisebb sebességgel haladnak. Mindez ugyan rendszerként a jövő zenéje, de már ebben az esztendőben kipróbálnak egy ilyen fantasztikus regénybe illő, igaz, most még csak nyolcszáz méter hosszú föld alatti szakaszt.

Természetesen, a *felkelő nap országában*, Japánban is lázas munka folyik. A szupervonatok őshazájában Tokió és Yamanshi között megépül az óránként ötszáz kilométerrel száguldó gyorsvasút.

Amerikában jól haladnak a *mágneses pályán* haladó, gázturbinával hajtott gyorsvasút tervezésének munkálatai. Pontos sebességét még nem adták közre, de a cég szóvivője azt mondta, hogy a készülő expressz "mai mértékkel mérve hihetetlenül gyors lesz".

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-2628
Felelős vezető: **Lendvai Lászlóné** mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

Vasutas Nyugdíjpénztár

Közgyűlést tart a Vasutas Nyugdíjpénztár március 28-án. Az elmúlt év októberében alakult intézmény üzleti jelentése szerint a Nyugdíjpénztár tavalyi tevékenysége a szervezet önálló működésének, ügyvitelének, a személyi és a tárgyi feltételeinek megteremtésére irányult.

Gondoskodtak a leendő vasutas pénztártagok hiteles tájékoztatásáról, illetve a pénztári tagsági viszony létesítés feltételeinek biztosításáról. Előkészítették a munkáltatói szerződések január 1-től történő megkötését. A mérleg fordulónapja után a Nyugdíjpénztár munkáltatói szerződést kötött a *MÁV Rt.*-vel, a *Vasutas Önkéntes Támogatási Alappal* (ÖTA), a *Győr-Sopron-Ebenfurti Vasúttal*, a *Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft.*-vel, a *Miskolci MÁV Tiszavas Kft.*-vel és a *Budai MÁV Kórházzal*. A felsorolt munkáltatók az év elejétől a tagdíj ötven százalékát, illetve nagyobb hányadát átvállalták. A munkáltatói tagdíjátvállalások jelentős mértékben elősegítették a tagok létszámának növekedését, amely az üzleti jelentés lezárásakor — március 11-én — már meghaladta a nyolcezres létszámot.

KÖNYVAJÁNLÓ

A munkásosztály a kapitalizmusba megy

A munka idei ünnepére összegyűjtöttük és egy csinos kötetben kiadjuk az 1990-95. közötti években a sajtóban megjelent írásaink legjavát. Olvasóink tudják, hogy ezekben az időkben csuda dolgok történtek Magyarországon: a hazai gazdasági-politikai elit és a nemzetközi tőke trónra emelte a magántulajdont, megszűnt másfél millió munkahely és harmadával csökkent a reálbér. Újjászületőben a kapitalizmus, vagy ahogy kényesebb ízléssel írni és mondani szoktuk: építjük a piacgazdaságot. A vezetőkből menedzserek, a munkásokból munkavállalók lettek. Fokról-fokra elválik a tüdő a májától, a tőke a munkától.

A munkásosztály a kapitalizmusba megy, írjuk hetykén — a marketing (ez is egy új jövevény) szempontjait követve — könyvünk címlapjára. De hol itt a munkásosztály és hol a kapitalizmus, kérdezhetnék tőlünk hivatásos szómágusok, akik ezeket a kifejezéseket elvétve sem nagyon találják a válogatott cikkekben. Kérjük, ne is keressék, mert ez a könyv egy puzzle: az írások helyes összeillesztésével tárul fel az a kép, amelyről a kilencvenes évek története szól.

A könyvben 100 írást: riportot, interjút, jegyzetet, publicisztikát talál a kedves olvasó. Az egymást szoros időrendben követő cikkek öt fejezetbe sorolódnak, korszakjelző fejezetcímekkel: Mítosz és csalódás; A szakszervezet visszavág; Előzés balról; Szegfű és tőke; Szociális jogfosztás.

A 100 írás képet ad többek között a bányászat, a vasút, a vas- és fémipar, az építőipar, a ruházatipar, a textilipar, a húsipar, a malomipar, a cukoripar, a növényolajipar, a nyomdaipar, a mezőgazdaság, a posta, az oktatás és a közszolgálat egy-egy területéről, jeles eseményéről.

A foglalkoztatás, a bérpolitika, a szociálpolitika, a privatizáció témaköreit felölelő riportokban, interjúkban megszólalnak a közélet, a gazdaság és az érdekvédelem olyan ismert személyiségei, mint Horn Gyula, Nyers Rezső, Nagy Sándor, Sándor László, Kósáné Kovács Magda, Kiss Péter, Lakos László, Kopátsy Sándor, Széles Gábor, Bartha Ferenc, Szokai Imre, Paszternák László, Borsik János, Vágó János, Wittich Tamás, Schalkhammer Antal, Márkus Imre, Szöllősi Istvánné, Fehér József.

A közölt cikkek eredeti megjelenési helyei: Népszabadság, Népszava, Magyar Hírlap, MunkaerőPiac, Vasas, Typográphia, Magyar Vasutas, Bányamunkás, Élelmezési Dolgozó, Postás Dolgozó, Textilmunkás, Húsos, Medosz Lapja, Mozdonyvezetők Lapja, Erdészeti Híradó, KözHírnök, T-Ma, Közalkalmazottak, Kiáltás, Havi Politika, Terézváros, Lét-kép.

A könyv — szándékaink szerint — kordokumentum a kilencvenes évek első feléről, tudósítás a "történelem futószalagára szerelt" világról, krónika a szép remények és a megcsalatások éveiről. Ajánljuk mindazoknak, akik keresik a változások értelmét, a munkavállalói érdekvédelem járható útjait és kíváncsiak arra, hogy milyen manapság a történelem alulnézetben. A szerzők remélik, hogy könyvük közvetlenül is segítheti a szakszervezeti vezetők, bizalmiak munkáját, hasznos segédanyaga lehet a különféle továbbképzéseknek.

Erre is tekintettel felkértünk ágazati szakszervezeti központokat, hogy előzetesen gyűjtsék össze működési területükön az alapszervezetek igényeit. A kötet egyénileg is megrendelhető a kiadónál, illetve megvásárolható lesz néhány fővárosi könyvesboltban. Tekintettel arra, hogy a könyvet a szerzők a saját erejükből jelentetik meg és terjesztik, nagy köszönettel fogadnak minden támogatást és segítséget, baráti figyelmet és kollegiális bíztatást.

Ajánljuk magunkat és könyvünket olvasóink szíves jóindulatába.

Horváth László **Kárpáti Sándor**

UTAZZUNK EGYÜTT — 1996-ban!

A Paradiso Travel szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Március 13-17.	*Tavasz a francia Riviérán*	23 900,-
Április 13.	*Ópusztaszer — Szeged*	1 750,- + belépő
Május 24-28.	*Pünkösd Erdélyben*	14 990,-
Június 12-16.	*Kirándulás Kárpátaljára*	14 990,-
Június 22.	*Puchberg — Marcipánmúzeum*	2 500,-
Július 13.	*Melk — Wachau*	3 350,-
Augusztus 8-11.	*Salzkammerguti tóvidék*	23 900,-
Szeptember 10-15.	*Róma — Assisi*	29 490,-
Szeptember 27-29.	*Sörfesztivál Münchenben*	ár előkészületben
December 6-8.	*Karácsonyi vásár Nürnbergben*	-"-
December 14.	*Karácsonyi vásár Bécsben*	-"-

Minden utasnak 1 000 forint kedvezményt adunk a szállásos utak árából, ha a jelentkezésnél ezt a hirdetést leadja!

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében, telefon: 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551.

Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62. (Metró mozi, a Nyugati pályaudvarral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

Lakáscsere

Elcserélném a Budapest IX. ker., Gyáli úti, MÁV-telepi, II. emeleti, 56 négyzetméteres lakásomat hasonló vagy kisebb székesfehérvári, esetleg budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 06/22/271-540, 9—29 óráig.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV-, vagy önkormányzati lakásra, Budapest VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Budapesti 3 szoba, komfortos MÁV-szolgálati lakásomat budapesti, vagy Bp. környéki kisebb (esetleg megvásárolható) lakásra **cserélném**. Minden megoldás érdekel. Jelentkezni lehet: Vargáné Horváth Magdolna Győr, Ifjúság krt. 4. postacímen, vagy a 06/96/423-193 telefonon.

Eladó 910 négyzetméteres építési telek összközműves, villany, gáz, kerítés. Irányár: 2 millió forint. Érdeklődni munkanapokon lehet a 01/47-71 üzemi, illetve 06/1/269-56-56/ 1639 mellék Regős Gáborénál.

Elcserélném 75 négyzetméteres Kerepesi út 1. szám alatti MÁV-vállalati bérlakásomat két kisebbre (egyik önkormányzati legyen), vagy egy lakás ráfizetéssel. Érdeklődni: 12-23 üzemi telefonon, vagy este a 113-91-71 telefonszámon Bódiné.

Budapesti 2 szoba-, konyha-, fürdőszoba 82 négyzetméteres komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre (esetleg megvásárolhatóra) Budapest környékire, budapestire, győrire **cserélném**. Minden megoldás érdekel. Válaszokat a győri 06/96-423-193-as (üzenetrögzítős) telefonon, vagy Vargáné Horváth Mária Magdolna 9023 Győr, Ifjúság krt. 4. I/1. postacímre kérek.

Nagyobbra **cseréljük** Hungária körút MÁV-telepi MÁV-bérlakásunkat, amely 37 négyzetméteres, komfortos, kertes, első emeleti, villanyfűtéses. Vidéki MÁV-lakások is érdekelnek. Jelentkezni a 261-6341 számú telefonon, Ösküné Újszászi Katalin.

MAGDI NÉNI RECEPTES KÖNYVÉBŐL

Húsvéti ajánlat

Ez alkalommal a húsvéti főtt tojások felhasználására ajánlok recepteket.

Tojássaláta

Öt keménytojást gerezdekre szeletelünk és öt retket csíkokra vágunk, egy tubus majonézzel összekeverjük. Pirított kenyérrel önálló vacsora.

Tojáspörkölt

Egy apróra vágott vöröshagymát olajon felhevítünk, meghintjük egy késhegynyi pirospaprikával, felengedjük 1 deciliter ketchuppal és megsózzuk. Öt-hat kemény tojást felszeletelve hozzá teszünk, pár percig forraljuk. Apróra vágott petrezselyemmel megszórva tálaljuk.

Töltött tojás

A főtt tojásokat hosszában kettévágjuk. Sárgáikat kiszedjük, elkeverjük sóval, tejföllel és kevés vajjal, ezután visszatöltjük a fehérjébe. Jénai tálba tesszük és leöntjük kevés olvasztott vajjal, tejföllel. Egy kevés morzsát szórunk rá és sütőben átforrósítjuk, melegen tálaljuk.

Tojáskrém

Főtt tojásokat villával összetörjük, sózzuk, 1-2 kiskanál mustárral, egy kanál rámával, egy kanál tejföllel és egy mokkás kanál porcukorral jól összekeverjük. Tízóraira kiflivel nagyon finom.

Jó étvágyat kíván:

Magdi néni

OLVASÓINK ÍRJÁK

Köszönet a segítségért

Tisztelt Szerkesztőség!

Azzal a kéréssel fordulok a Magyar Vasutas tisztelt Szerkesztőségéhez, hogy az újságon keresztül mondhassak köszönetet a Kál-Kápolnai vasútállomás megbízott szakszervezeti titkárának, Bodnár Lajos úrnak.

Harmicöt évi szakszervezeti tagságom alatt segélyre, vagy egyéb jutatásra az alapszervezettől soha nem szorultam. 1996. január elsejétől viszont korengedményes nyugdíjba vonultam. A Vasutasok Szakszervezete ebből az alkalomból anyagi segélyben részesített, aminek nagyon örültem, hiszen még most, március első felében sem kaptam meg a nyugdíjamat, pedig erre nekem nagyon nagy szükségem lenne, hiszen a férjem is rokkantnyugdíjas.

Kál-Kápolna állomáson hosszú időn keresztül mint távgépíró kezelő teljesítettem szolgálatot.

Czékmány Ernőné
Kál, Ady E. út 77.

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is tudnak.

Szellemes levelet tettek szemem elejbe.
Egy ember eszperente nyelven levetette:
Nem lesz egyede szervezetnek,
mely elesett emberek egybekelt ereje,
mert nem emelt eleget kereseteken..
Rendben. De keresetek s egyebek,
melyeket e szervezet embereknek megszerez
se kelljen!

TERÜLETI TITKÁR VÁLASZTÁS SZOMBATHELYEN

Erő és jogbiztonság

Április másodikán időközi titkárválasztást tartott a VSZ szombathelyi területi bizottsága (TB). A huszonhat testületi tag többsége — többes jelölés mellett— Horváth Csabára a helyi vontatási főnökség szb-titkárára adta le szavazatát. A tisztségét először betöltő TB-titkárt, bemutatkozásul arra kérte a Magyar Vasutas, hogy beszéljen eddigi munkájáról, eredményeiről és terveiről.

— Annak ellenére, hogy 1973 óta vagyok VSZ-tag, a szervezettel szorosabb kapcsolatba csak 1989-ben kerültem, amikor a kollégáim a gazdasági részleg főbizalmijává választottak. Az 1990-es soros alapszervezeti választásokat pályázat útján nyertem el a korábbi titkárral szemben. Számomra ez — akkoriban úgy tűnt — óriási lehetőséget jelentett. Nagy lendülettel, szinte indulatosan kezdtem neki a munkának. Azt hittem, hogy az a jó szakszervezeti tisztségviselő, aki keményen képviseli a munkavállalók érdekeit. A kudarcaim — mert eleinte természetesen ebből is kijutott —, azonban lehiggasztottak. Mára sikerült elfogadtatnom magam, nem csak a tagok körében, hanem úgy érzem a munkáltatói oldalon is. A munkámban mára már az eredményesség került előtérbe, s ezzel, úgy gondolom, az egész Vontatási Főnökség jobban jár.

— *A VSZ életében elég szokatlan az időközi választás. Miért került erre sor?*

— Elődöm, *Karádi László* még decemberben elnyerte a Szombathelyi Regionális Profitcentrum vezetői beosztására kiírt pályázatot. A kinevezésére márciusban került sor. A döntés megszületése óta *Bognár József* vezetésévelfolyamatosan dolgozott a jelölőbizottság. Hárman indultunk: *Papp Zoltán*, a TEBF szb-elnöke, *Pintér József* az üzeletigazgatóság szb-titkára és én. Mivel korábban titkár helyettes voltam, ezért erre a tisztségre is új személyt kellett választani. A titkári testület bölcs döntése alapján két kolléga segíti munkámat: Papp Zoltán általános-, *Nagy Sándor* — a Celldömölki Állomásfőnökség szbtitkára pedig — szakmai helyettesként. **(folytatás a 4. oldalon)**

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit a tisztességes megélhetés érdekében, illetve a tömeges elszegényedés és a torzult jövedelemviszonyok ellen? A bérből, fizetésből és járulékból élőknek indított sorozatunk negyedik része a 6. oldalon olvasható

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1996. ÁPRILIS, ELSŐ SZÁM

Ismernek bennünket

A Sky Media International nevű cég a MÁV Rt. megrendelésére közvélemény kutatást végzett a vasút átalakításáról.

A kutatók elsősorban a „*Vasutasvilág*", illetve a „*Vasutas Hírlap*" fogadtatását vizsgálták, de kíváncsiak voltak a vasút átalakításával kapcsolatos nézetekre is. Az ezer megkérdezett között "az árupénztárosoktól a forgalmistákon, a pályamestereken át a vezénylő tisztekig negyvenféle foglalkozás" képviseltette magát.

A megvizsgáltatott két vasutas lap mellett, mint legfontosabb szakmai információ forrást „*a legtöbben a Magyar Közlekedés, a Magyar Vasutas, a MÁV Értesítő, a HVG* (Heti Világgazdaság) *és a Sínek Világa című lapokat említették*" — olvastuk a Vasutas Hírlap március 26-án napvilágot látott számában.

A közvélemény-kutatás eredményeként a kutatók számos figyelemre méltó megállapítást tettek. Ezek közül megszívlelendők: „a vasutasok egynegyede határozott *félelemmel néz a változások elé*", vagy a vasút nyugati mintára történő átalakítása *nem örvend nagy népszerűségnek*..."

ÍRD, OLVASD, TERJESZD!

„NE LEGYEN VASÚTI MUNKÁS, KI NEM ELŐFIZETŐJE A MAGYAR VASUTASNAK!"

Magyar Vasutas

Első évfolyam, 1 szám: 1904. április 15.

1. szám — Budapest, 1904. április 15. — 1. évfolyam

MAGYAR VASUTAS

A magyarországi vasuti munkások érdekeit képviselő közlöny.

Előfizetési díj:
Egész évre . 4 kor. 80 fill.
Fél évre . 2 „ 40 „
Negyed évre . 1 „ 20 „

Megjelenik minden hó 1. és 15-én.
Egyes szám ára **20** fillér.

Szerkesztőség és kiadóhivatal
VII., Csömöri-út 28. szám,
ahova mindennemű levelezések és egyéb küldemények intézendők.

Zászlóbontás!

Megmozdultunk! Vegyék tudomásul, akiket illet, tudják meg följebbvalóink, hogy nemcsak a hivatalnokok, hanem a magyar államvasutak műhelyeinek munkásai, a forgalom és a pályáknál alkalmazott páriák is megmozdultak. A magyar állam igazi rabszolgái is megunták már az évek hosszu során át tartott türést és szenvedést.

Zászlót bontunk, hogy köréje csoportosítsuk mindazokat, kik az állam szolgálatában nyomorognak és kiknek megiiltották, hogy szivük keservét nyiltan elpanaszolják. Férfias küzdelemre szólitjuk mindazokat, akiktől még azt a kevés jogot is elkobozták, amelyet a többi munkástestvéreink élveznek.

Mig a magánvállalatokban alkalmazott munkástestvéreink szabadon szervezkednek, addig nekünk a leghatározottabban megtiltották a szervezkedést; mig az egész világ fölvilágosult munkássága bátran küzd emberi jogaiért, addig nekünk sem a munka mellett, sem a szabad időnkben még mukkanni sem szabad.

A magyar állam nem elégszik meg azzal, hogy nyomoruságos munkabérért eladjuk munkaerőnket, hanem az egyéni szabadság, a legtermészetesebb emberi jog föladására is kényszerit bennünket.

E türhetetlen, e megalázó állapotok ellen akarunk küzdeni. Legyen vége a meghunyászkodásnak, vége a megaláztatásnak. Fegyvert kovácsoltunk magunknak, amelylyel védeni akarjuk elnyomott testvéreinket és támadni ellenségeinket.

Munkástársaink bizalmiférfiakat választottak, kiknek feladatává tették, hogy a magyar államvasutak proletárjait képviseljék, kiknek kötelességévé tették, hogy az elnyomottak, a hallgatásra kényszeritett vasuti munkások ügyét védjék.

Bizalmiférfiaink számolva a viszonyokkal, elhatározták, hogy lapot adnak ki. És e hasznos fölvilágosult munkásait lelkesiti. Vezére lesz az elnyomottaknak és lelkesiteni fogja a csüggedőket, oktatni a kevésbé fölvilágosultakat.

Áthatva ama tudattól, hogy csak az összetartás, a szervezkedés segitségével tud a munkásság jobb létviszonyokat magának kivivni, a *Magyar Vasutas* ápolni és fejleszteni akarja az összetartás és szervezkedés eszméjét. Teljes erővel fog a vasuti munkások gyülekezési és egyesülési szabadságáért harczolni. A műhelyekben és a pályaudvarokon uralgó kémkedési rendszert a legkeményebben, a legkiméletlenebbül fogja ostorozni.

A *Magyar Vasutas* nem ismer följebbvalót, nem hajlik meg a főnökök vagy igazgatók előtt. Érdem szerint fog elbánni mindazokkal, akik a munkások érdekei ellen törnek.

A *Magyar Vasutas* nem magánvállalat, nem nyerészkedési czélzattal indult meg, hanem a vasuti munkások tulajdona és minden jövedelmét az utóbbiak érdekeinek fejlesztésére forditja.

Fölhivjuk tehát a munkástársakat, hogy támogassák lapjukat. Ne legyen vasuti munkás, ne legyen vasuti alkalmazott, ki e lapra elő ne fizessen.

Előfizetési föltételek:

Egész évre	4 kor. 80 fillér
Fél évre	2 „ 40 „
Negyed évre . .	1 „ 20 „

A szerkesztőség és kiadóhivatal.

Üdvözlet. Az osztrák vasutasok végrehajtó bizottságától és az „Eisenbahner" szerkesztőségétől a következő buzditó sorokat kaptuk:

Magyar vasuti munkások!

Kellő szervezet hiányában sorakozzatok a szaklap köré, amely helyes szerkesztés

Mi történt eddig?

Nyolcz esztendővel ezelőtt, 1896 tavaszán történt, hogy a máv. munkásai mozgalmat inditottak. Mozgalmuknak egyetlen czélja volt: az elaggás és munkaképtelenség napjaira a száraz kenyér biztositása, vagyis *a nyugbérintézmény létesitése*. Az északi főmühely munkásai közül bizottság alakult és *szolgálati uton* terjesztettek elő egy memorandumot, amelyben a nyugdijkérdés rendezését kérték.

A szolgálati uton azonban *hét esztendeig* barangoltak eredmény nélkül. Nincsen a főfelügyelőségnek, az igazgatóságnak, a miniszteriumnak oly előszobája, amelyet e szolgálati uton be nem jártak, nincs olyan kilincs, amelyet számtalanszor meg nem nyomtak, hogy a zörgetésre az ajtó megnyittassék. Igérték is mindenütt, hogy a nyugdijkérdést rövidesen rendezik. De az igéret csak igéret maradt, valóságra sohasem változott.

Végre 1903 január havában értesitette a bizottság a munkástársakat, hogy: Bánovits Kajetán igazgató ur Ő méltósága a kereskedelmi miniszter ur Ő nagyméltóságától nyert felhatalmazása alapján kijelenti, hogy: 1. A nyugbérintézmény befejezett dolog. 2. A miniszter ur Ő nagyméltósága megengedte, hogy addig is, mig a nyugbérintézmény formálisan életbe lép, mindazon műhelyi munkások, akiknek megfelelő szolgálati idejük van s akár betegségből kifolyólag, akár elaggott koruknál fogva beállott munkaképtelenségük következtében, önhibájukon kivül, munkásállásukat elvesztik, a nyugbér-intézmény czimén megfelelő ellátásban részesülnek. Ő méltósága megengedte, hogy ezen *„örömhirt"* közölhessük munkástársainkkal.

Örültek is a máv. munkásai e hirnek. Örömük azonban igen korainak bizonyult, mert csakhamar be kellett látniok, hogy a nyugdij rendezése még mindig a messze jövőben várat magára. Ugyanis 1903 május 15-iki kelettel érkezett a műhelyfőnökségek részére hivatalos irat az igazgatóságtól, amelyben irva van, amint következik: „A kereskedelmi miniszter ur Ő nagyméltósága a munkások és családjaik részére a nyugbér-kérdést rendezni óhajtván", *statisztikai adatok összeállitását rendelt el.*

A szolgálati ut taposásának ez az ered-

A kilencvenkét évvel ezelőtt napvilágot látott újság címoldalát azért idéztük fel, hogy ezzel még nagyobb nyomatékot adjunk Olvasóinkhoz szóló felhívásunknak: kérjük, még többen írják, olvassák és terjesszék a Magyar Vasutast!

A közel százesztendejeólomba öntött gondolat ma is aktuális: „*a Magyar Vasutas nem magánvállalat, nem nyerészkedési czélzattal indult meg*"..., mert ápolni és fejleszteni akarja az összetartás és szervezkedés eszméjét. Lehet, hogy az ódon újság lapjai a hosszú évtizedek alatt megsárgultak, de eleink nemes szándékai mit sem fakultak: fölhivjuk tehát a vasutasokat, hogy továbbra is támogassák lapunkat, *„ne legyen vasuti munkás, ne legyen vasuti alkalmazott, ki e lapra elő ne fizessen."*

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Az idő múlását — az elmúlt években — az évszakok múlásán kívül a rendszeresen és mind sűrűbben megtartott választások is jelzik. (A demokrácia már csak ilyen!) Szinte hihetetlen, hogy már három év telt el azóta, hogy a munkavállalók a MÁV Rt. kilenc tagú Felügyelő Bizottságába (FB) először választhattak képviselőket. A felügyelő bizottsági tagok mandátuma az idén május 31-én lejár. A MÁV Rt. tulajdonosa és vezetése, a jó gazda módjára, a törvényben előírt választás előkészületeit megkezdte.

A MÁV Rt. Felügyelő Bizottságába a gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. törvény 13. paragrafusában előírtak szerint a munkavállalók három képviselőt választhatnak. A munkavállalói képviselők választási szabályzatát előkészítő MÁV-szakértők "salamoni bölcsességgel" próbáltak a lehetséges szereplők között igazságot tenni. A munkáltatói javaslat szerint a három jelöltlistán öt-öt névre lehetne szavazni. Az első listára a MÁV-nál képviselettel rendelkező szakszervezetek állíthatnának jelölteket. A második listán a Központi Üzemi Tanács négy, illetve a Központi Munkavédelmi Bizottság egy jelöltje szerepel. A harmadik listán pedig a munkavállalók által kezdeményezett — legalább háromszáz támogató aláírással rendelkező jelöltek közül — legfeljebb öt induló személyre lehetne szavazni.

A csak első látásra igazságosnak tűnő rendszer viszont messze nem szolgálja a választók — a törvény szellemének is megfelelő valódi — érdekeit. Vegyük sorba a listákat.

A szakszervezetek által állított lista elfogadhatónak tűnik, de szűkíti az egyes szakszervezetek által állított jelöltek bekerülési lehetőségét.

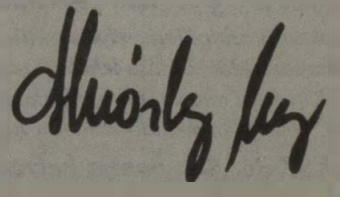
A Központi Üzemi Tanács és Munkavédelmi Bizottság listája, szerintem, testidegen lenne ebben a rendszerben, hiszen a KÜT nem felettes szerve a helyi üzemi tanácsoknak, ezért a jelöltállítás jogalapja is kérdéses lenne. Az üzemi tanácsok működésének is ellentmond a jelöltállítás, hiszen az üt-k nem rendelkeznek valóságos tagsággal. A jelöltek ebben az esetben is valószínűleg szűk körből, a megválasztott üzemitanács-tagokból és megbizottak köréből kerülhetnének ki.

A törvényalkotó szándékához leginkább a VSZ véleménye áll legközelebb: az volna a méltányos, ha nemcsak „preparált listák", hanem mindössze egy szavazólap lenne s az azon szereplő személyek közül lehetne választani.

A korábbi választás is listás volt, a szavazólapokon egy-egy szakszervezet jelöltjei szerepeltek. Tapasztalataink szerint ennek az volt a hátránya, hogy egy-egy népszerű személy, ha például a lista harmadik helyére kerül, nem a valóságos szándék, hanem a választási matematika szabályai miatt estek ki. Összességében: minden „előre gyártott" elvek szerinti összeállított lista csak eltorzítja a munkavállalók választói akaratát.

Tudjuk: a demokratikus választások kisebb-nagyobb részben eldőlnek a jelölés időszakában. A jelölés szabályait is tartalmazó Választási Szabályzatot hamarosan — a törvény értelmében azt az érdekvédelmi szervezetekkel egyeztetve — kell a tulajdonos elé terjeszteni. A véleményezés során a VSZ azt fogja képviselni, hogy a vasutasok, — az üzemi tanácsi választások rendszeréhez hasonlóan — személyre szóló választáson dönthessenek arról, hogy kit akarnak látni munkavállalói képviselőként a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságában.

Kollégáim, Szaktársaim! Fontos döntés előtt állunk. A Felügyelő Bizottság feladata a MÁV Rt gazdasági társaság tevékenységének elsősorban a gazdálkodásra kiterjedő ellenőrzése. Annak ellenére, hogy a képviselők megválasztásához nincs szigorúan előírva a választásokra jogosultak megjelenési mértéke, bízom abban, hogy sok vasutas részt vesz a szavazáson. Valódi demokratikus döntést csak a munkavállalók nagy többségének aktivitása biztosíthat. Arról nem is beszélve, hogy ezen a választáson az is eldől, hogy a törvényben biztosított jogaik mellett a leendő FB-tagok az ellenőrző testületben milyen támogatottságot jelenítenek meg.



ISO 9000 Szabványsorozat szerint tanúsított a
MÁV VASJÁRMŰ KFT
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313 - 313
Quality
TÜV CERT

KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS

ÖTVENEGY MÓDOSÍTÓ JAVASLAT

Megkezdődtek a tárgyalások

Leltár a VSZ szervezeteitől beérkezett indítványokról

A MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek által aláírt hároméves megállapodás szerint a MÁV Kollektív Szerződése (KSZ) 1998. év végéig érvényes, ugyanakkor az aláíró felek is szükségesnek tartják a szerződés évenkénti felülvizsgálatát és szükségszerű módosítását. A Vasutasok Szakszervezete, ennek szellemében, az elmúlt hónapokban összegyűjtötte a tagságától és a szervezeteitől származó javaslatokat. A Magyar Vasutasban most csak arra vállalkoztunk, hogy valamennyi beérkezett szövegszerű és elvi jellegű módosító indítványt mérlegelés nélkül közreadunk. Tesszük ezt azért, hogy olvasóink, tisztségviselőink elvégezhessék ezek összevetését és értékelését. Sajnos — terjedelmi okok miatt — csak a módosítások jellegét (például: kiegészítés, törlés, módosítás, új pontok stb.) és azok szövegszerű formáját tudjuk nyilvánosságra hozni. Az értelmezéséhez azonban ezeket feltétlen szükséges összevetni a jelenleg érvényben lévő kollektív szerződéssel. A módosító indítványok megjelentetésével elsősorban a kollektív szerződés módosításáról szóló tárgyalások munkáját szeretnénk elősegíteni. Egyrészt, mert az érdekvédelmi jellegű információk továbbítását elsődleges feladatunknak tartjuk, másrészt pedig, a tárgyalásokról — és reméljük, mihamarabb a végeredményről — folyamatosan tájékoztatni szeretnénk olvasóinkat. Kezdeményezésünkkel a végső kompromisszumhoz, a majdan megszülető megállapodás értékeléséhez is alapot szeretnénk nyújtani. Az alku tehát beindult, hiszen a felek a különböző érdekeik alapján szeretnék a kollektív szerződést módosítani.

A KSZ 2. § 4. pontja helyett

„A mellékletek, szakági és helyi függelékek a kollektív szerződés részét képezik."

A KSZ 5. § 6. pontból törlendő

„és a Záhonyi Átrakási és Raktározási Igazgatóság."

A KSZ 5. § új 7. pont

„7. A Kollektív Szerződés mellékletei:
1. Bérszabályzat
2. Az egészségre ártalmas munkakörökre vonatkozó eltérő szabályok
3. Anyagveszteségi normák
4. Rendkívüli felmondáson kívüli munkáltatói és a munkavállalói kártérítési felelősség érvényesítési rendjének szabályai
5. Ruházati szabályzat
6. Jutalékszabályzat
7. Törzshálózati-, valamint fő- és mellékvonalak jegyzéke (a KSZ alkalmazása szempontjából)."

A KSZ. 14. § címe helyett

„A szakszervezeti tisztségviselők és üzemi tanács tagját megillető munkaidő-kedvezmény mértéke és igénybevétele."

A KSZ. 14. § 4. bekezdése helyett

„A munkaidő-kedvezmény (munkából távol töltött idő) tartamára illeti meg a tisztségviselőt és üzemi tanács tagját az átlagkeresete. Az üzemi tanács tagja munkaidő-kedvezményét az Mt-ben meghatározott módon veheti igénybe."

A KSZ 19. § új 3. pont

Ebben a pontban kell meghatározni a kirendelés pontos fogalmát, különös tekintettel
— a kirendelés munkajogi szabályozására;
— a kirendelt munkavállaló egyéni és kollektív jogaira;
— a kirendelt felelősségére;
— a kirendelési hely munkáltatójának jogaira, kötelességeire;
— az eltérő kollektív szerződések esetén a kirendeltekre vonatkozó szabályokra.

A KSZ 21. § 1. pontjához új d) pont

„d) gyedről — gyesről visszatérő kisgyermekes anyák"

A KSZ 26. § 4. pontból törlendő

„eltérő megállapodás hiányában"

A KSZ 26. § 4. pontja kiegészül

„Készenléti jellegű munkakörökben — ha ez nyújtott napi munkaidejű —foglalkoztatott munkavállaló esetében az osztott munkaidő nem alkalmazható."

A KSZ 27. § 4. pont új alpontja

„e) nyújtott állandó nappalos munkarendűeket."

A KSZ 28. § 4. pont 2. bekezdése helyett

„A helyi függelék munkarendre vonatkozó rendelkezése a munkáltatói módosító javaslat átadását követő harmincadik napon hatályát veszti, és a munkáltató által e paragrafus 1. pontjában meghatározott munkarendek közül kerül alkalmazásra valamelyik mindaddig, amíg új munkarend vonatkozásában — a tárgyalási helyzet fenntartása mellett — nem jön létre megállapodás."

A KSZ 29. § 5. pontja kiegészül

„A munkaidő-beosztást egyoldalú utasítás nem pontosíthatja, módosíthatja."

A KSZ 31. § 4. pontja kiegészül

„A kötetlen munkaidő-beosztás a heti pihenőnapokra vonatkozóan nem jelent munkavégzési kötelezettséget."

A KSZ 32. § 2. pontja kiegészül

„A forgalmi utazók esetében a szolgálatba való feljelentkezés és a szolgálatból történő lejelentkezés csak a honállomás meghatározott helyén történhet, ettől eltérni csak a munkavállaló kérésére lehet."

A KSZ 33. § 4. pontja kiegészül

„A szolgálati munkaidő-beosztás 7 nappal előre való közlési kötelezettsége ez esetben is fennáll."

A KSZ 36. § 1. pont első mondata helyett

„Azokon a szolgálati helyeken, illetőleg azokban a munkakörökben, ahol a szolgálat ellátása lehetővé teszi, és a pihenés feltételei is biztosítottak, a napi munkaidőt, szolgálatot egyszer meg lehet szakítani (osztani). Osztott munkaidő esetén a napi munkaidő mértéke 8 óra."

A KSZ 36. § 3. pontja helyett

„A munkavállalót a szolgálati helyen töltött munkaidő-megszakítás idejére a személyi alapbérének 50 százaléka illeti meg, a munkaidő-megszakítás havi 30 órán felüli részére a személyi alapbére jár."

A KSZ 40. § 2. pontja helyett

„A különböző vizsgákra, szakvizsgákra, előkészítő oktatáson eltöltött időt, ha a vizsga megszerzése a munkavállaló számára kötelező, munkaidőként kell figyelembe venni és elszámolni."

A KSZ 42. § 1. pontja kiegészül

„Túlmunka a munkavállaló rendes napi munkaidejét meghaladó munka, ha a munkaidő előzetesen munkanapokra fel van osztva. Ha a rendes napi munkaidő előzetesen munkanapokra nincs felosztva, akkor túlmunka a heti, havi munka időkereten felül végzett munka."

A KSZ 44. § 2. pontja módosul

„Egy naptári évben elrendelhető készenlét felső határa — eltolt foglalkoztatás esetén — (például a munkavállaló 14-től 22 óráig munkát végez, utána a reggeli munkakezdésig készenlétben van, majd hazaküldik, és másnap 14.00 órára újra munkába vezénylik) 800 óra helyett 400 óra."

A KSZ 44. § 8. pontja kiegészül

„A munkahelyen készenlétben töltött időt a személyi alapbér 70 százalékával, a lakáson készenlétben töltött időt a személyi alapbér 30 százalékával kell díjazni, ha a készenlét munkaszüneti, vagy pihenőnapra esik. Havi 40 óra feletti készenlét esetén a munkavállalót munkahelyi készenlét esetén az alapbér 100 százalékával, lakáson töltött készenlét esetén az alapbér 50 százalékával kell díjazni."

A KSZ 45. § 5. pontjához

Javasoljuk az ügyeleti díj emelését, ha az ügyeleti szolgálat munkaszüneti, vagy pihenőnapra esik.

A KSZ 47. § 3. ponthoz

A pontot ki kell egészíteni az MK. 17-es állásfoglalásával, amely a munkavállaló részére napi munkájának befejezése és a másnapi munkakezdés közötti pihenőidőt szabályozza.

A KSZ 53. §/e pontjához

Az első bekezdésben szereplő példálódzó felsorolást (utazók) ki kell egészíteni a gyártási tevékenységet végzőkkel. A *„Korábban gyártás"* fogalomként szereplő tevékenységeknél a munkáltatói oldalon felmerülő akadályok jöhetnek szóba, ez *„állásidővel"* korrigálható, de gazdaságilag egyenértékű a javasolt megoldás.

A KSZ 55. § új 5. pont

„5. A helyi függelékben meghatározott munkarendhez kapcsolódóan a műszakpótlék mértékét is rögzíteni kell."

A KSZ 57. § 3.pont 14. francia bekezdése helyére

„— forgalmi utazó belföldi és nemzetközi járatokon."

A KSZ 58. paragrafusához

Az 5. sz. melléklet B. fejezet 2. sz. pontja 7. sz. új francia bekezdése:
„- utánfizetési pénztáros."
A C.fejezet 3/c. pont helyébe: *„a belföldi és nemzetközi IC és EC vonatokon szolgálatot teljesítő jegyvizsgálót IC, EC vonaton szolgálatonként 300 forint, havonta legfeljebb 3000 forint illeti meg, ha havonként legalább hat szolgálatot IC, vagy EC vonatokon együttesen teljesít."*

A KSZ 59. § kiegészül

„Minden olyan esetben, amikor a dolgozót más személy felügyeletével megbízzák, a személyi alapbére 10 százaléka illeti meg."

A KSZ új 59/A. §

„Veszélyességi pótlék
a) — baleset-elhárításban;
— vegyi elhárításban;
— tűzoltásban részt vevő munkavállalókat, kivonulásonként a havi személyi alapbér 2 százaléka illeti meg.
b) — vegyszeres gyomirtást végzők;
— felépítmény-gépkezelők;
— felsővezeték-szerelő;
— légvezeték-szerelő;
— kábelszerelő;
— térvilágítási karbantartó;
— alvázlakatos;
— hídfenntartási tevékenységet végzők részére
veszélyességi pótlékként a személyi alapbérük 10 százaléka számolandó el."

A KSZ 60. § 2. pontja helyett

„2. A különélési pótlék összege megegyezik a mindenkori belföldi kiküldetési díjjal."

A KSZ 60. § 12. pont új alpontja

„e) az épület- és közműhibáknál a hibaelhárító munka és javítás."

A KSZ 61. § kiegészül

„A munkavállaló munkaköri leírásában szereplő helyettesítési kötelezettség esetében is megilleti a munkavállalót a helyettesítési díj. A helyettesítési díj mértéke legalább a munkavállaló személyi alapbérének 30 százaléka."

A KSZ 63. § 2. új alpontjai

„e) motorkerékpár-vezetésért 1,30 forint/km."
„f) A nem főállású TVG-vezető részére, amennyiben készenlétbe van vezényelve, illetve ha főállású TVG-vezetőt helyettesít nappalos munkarendben, akkor 18 forint/óra bérpótlék illeti meg. Nappalos időszakban és a készenléti szolgálat hibaelhárítási időszakában a TVG vezető mellé rendelt figyelő őr részére, amennyiben könnyített forgalmi vizsgával rendelkezik, szintén 18 forint/óra bérpótlék illeti meg."
Javasoljuk a pótlékok inflációkövető megállapítását.

A KSZ 64. § kiegészül

A Kollektív Szerződésben szabályozni kell a munkavállalók törzsgárdatagságának ötévenkénti elismerését.

A KSZ 65. § kiegészül

A 3. pontjához új 2. bekezdése:
„ha valaki kiküldetésbe utazik, a kiküldetés teljes idejét (utazási időt is) munkaidőként kell elszámolni."
A 4. pont felsorolása kiegészül:
— levelező,
— utazó takarító,
— komfortkocsi-kísérő,
— hálókocsi-kalauz."
A szakasz értelmezéseként csatolni kell a Személyügyi Főosztály belföldi kiküldetés és napidíj fogalmát rögzítő Gy.23-665/1995 sz. levelét.

A KSZ 68. § 2. bekezdése helyett

„A munkabérelőleg felső határa 30 000 forint, visszafizetési ideje legfeljebb 6 hónap."

A KSZ 69. § új pontja

„3. A munkabér kifizetése pénzintézetnél vezetett lakossági számlára is történhet. (Az ügyfélkártya költségeit a munkáltató fedezi.) Ha a munkabérfizetés folyószámlára történő átutalással történik, a munkabérnek a tárgyhót követő 9. napon a folyószámlán rendelkezésre kell állnia."

A KSZ új 70/A. §-a

Ebben a szakaszban kell szabályozni a távolléti díj összetételének meghatározását.

A KSZ 71. §-hoz

A *szociális és jóléti célokra* fordított összegeket az 1995. évi infláció mértékével (28,3 százalékkal) kell növelni.

A KSZ 77. §-hoz

A 2. pontban szereplő *szociális segély 7 000 forint helyett 10 000 forintra módosul.*
A 3. pontban szereplő bevonulási és *leszerelési összeg 3 000 forint helyett 4 000 forintra emelkedik.*

A KSZ 78. §-hoz:

Bővíteni kell *a lakáscélú támogatásokra* fordított kereteket. A 6/b pontjában szereplő összeghatárt emelni kell, vagy a korlátozás törlendő.

A KSZ 84. §-hoz

„14. A raktári leltárhiányért a raktár valamennyi dolgozója háromhavi átlagkeresete erejéig felel."
„15. A raktári leltárhiányért a raktár valamennyi dolgozója átlagkeresetük arányában felel."

A KSZ 3. sz. melléklet II. pontjához

Az újonnan létrejövő MÁV-egységek esetében a munkáltatói jogkör gyakorlóját pontosan meg kell határozni. Egyértelműen kell rögzíteni a jogkörelvonás szabályait is.

A KSZ. 4. sz. mellékletéhez

Az *„Egyenruha-juttatásra jogosultak köre, ruhadarabok viselési ideje"* fejezete módosul:

Alapidő

Ruhadarabok	viselési idő (negyedév)
szürke nadrág, vagy szoknya nyári	*4*
3 db rövid ujjú ing,vagy blúz	*6*
3 db hosszú ujjú ing, vagy blúz	*6*
tányérsapka téli	*14*
tányérsapka nyári	*12*

Csökkentett viselési idő

Ruhadarabok	viselési idő (negyedév)
szürke nadrág, vagy szoknya nyári	*4*
3 db hosszú ujjú ing vagy blúz	*5*
3 db hosszú ujjú ing vagy blúz	*5*

A MÁV Rt. Ruházati Szabályzata új 4/5 sz. melléklete

"Rendészetvezetők, turvezető főrendész, főrendész, kutyavezető rendész, rendész munkavállalók ruházati ellátása a Vagyonvédelmi Szakigazgatóság felügyelete alá tartozó helyeken."
A javaslat alapján a védelmi munkakörök ruhaellátmányai bővülnének, de a viselési idő növelése következtében költségnövekedést nem okoznának. Az ellátmányféleségek 1996. április elsejétől kerülnének bevezetésre. (A javaslattevő az egyes ruhadarabokat és kihordási idejüket is tartalmazó teljes táblázatot mellékelt, amelyet terjedelmi okok miatt nem áll módunkban közölni. szerk.)

Egyéb javaslatok

Átvezénylési díj

„Átvezénylési díjat a fordulószolgálatban dolgozókra, illetve a Pályavasút minden dolgozójára is ki kell terjeszteni."

Szolgálatba jelentkezés

„A forgalmi utazók esetében a szolgálatba való feljelentkezés és a szolgálatból történő lejelentkezés csak a honállomás meghatározott helyén történhet. Ettől eltérni csak a munkavállaló kérésére lehet."

Természetbeni étkezés

Javasoljuk a természetben igénybe vehető *étkezési díj 1 600 forintról 2 000 forintra* történő emelését.

Kiváló véradó kitüntetés

A rendszeres *véradással* járó anyagi elismerés mértéke egyrészt központilag nem szabályozott, másrészt az adott szolgálati hely vezetőjének hozzáállásától, pénzügyi lehetőségeitől függ.

Rendkívüli hóeltakarítási pótlék

Jelenleg ezt a 116/1991. (MÁV ért. 52/MHF. sz.) utasítás szabályozza. A szabályozást be kell emelni a kollektív szerződésbe, egyidejűleg a fix összegű pótlékokat (MÁV Ért. 52. sz. MHF. Utasítás 3/c) *14 forintról 17 forintra, 20 forintról 24 forintra kell emelni.*

Ruhatérítés

Egyenruha-juttatásra nem jogosult dolgozók részére a jelenlegi egyenruhaárak figyelembevételével az alábbi ruhatérítési összegeket javasoljuk: *— nők 17 400 forint/év*
— férfiak 16 200 forint/év

MSZOSZ

ÜLÉSEZETT AZ MSZOSZ ELNÖKSÉGE

Napirenden a szakszervezeti képzés

Cél: az állami végzettséget adó oklevél

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) tavaly májusi kongresszusán, többek között, határozat született a szakszervezeti tisztségviselők képzéséről is. A kongresszusi döntésben megfogalmazott célok végrehajtása érdekében a szövetség oktatási bizottsága előterjesztést készített, amelyet az MSZOSZ elnöksége április harmadikai ülésén megvitatott és módosításokkal elfogadott.

A kongresszus kiemelt feladatként jelölte meg a szakszervezeti oktatás-képzés újraszervezését. Az átfogó és rendszeres ismeretátadás hiánya ma már egyre inkább rányomja bélyegét a szakszervezeti munkára. Az előterjesztés leszögezi: *„hatékony érdekképviseletet ellátni, a szakszervezeti struktúrát korszerűsíteni, a szövetségen belüli integrációt erősíteni, a tagsággal való kapcsolattartás minőségén javítani csak a képzett, szakmailag felkészült tisztségviselőkkel lehet."*

Annak ellenére, hogy a rendelkezésre álló keretek között mind az ágazati szakszervezetekben, mind pedig az MSZOSZ-nél is folyik képzés, de ennek jelenlegi hatékonysága közel sem biztosítja azokat a minőségi és mennyiségi igényeket, amelyek lényegesen befolyásolnák a szakszervezet működését. Létrejött például és működik a képzési és oktatási bizottság, ugyanakkor szövetségi szinten legalább kettő-négy főből álló munkaszervezetre lenne szükség a koordinációs és szervezési feladatok ellátásában. Különböző — főleg nemzetközi támogatással (KABA Alapítvány, Phare, FES) — oktatói felkészítést, számítástechnikai tanfolyamot és kommunikációs tréningeket szerveztek már az MSZOSZ keretei között, de átfogó, rendszeres ismeretátadásra alkalmas iskolarendszerű képzés még várat magára.

Születtek figyelemre méltó és hasznos kiadványok, de ezek nincsenek igazi hatással a tisztségviselők felkészítésére.

A hosszan sorolható gondokon kívánt változtatni a szakszervezeti szövetség elnökségének a napokban megszületett határozata.

Kívánatos lenne — a tisztségviselő-képzésben is — az MSZOSZ, s tagszervezetei, rétegszervezetei közötti szorosabb együttműködés. A szövetség a jövőben is központilag szervezett tanfolyamokon látja célszerűnek a tagszervezésben részt vevő függetlenített tisztségviselők és az oktatásban közreműködők pedagógiai-módszertani felkészítését.

A feladataikat különböző szinteken ellátó tisztségviselők rendszeres oktatásának minden olyan formáját támogatta az elnökség, amely nem csak az érintettek szakmai ismereteinek elmélyítését, hanem *egzisztenciális helyzetük megalapozását* a jelenleginél jobban biztosítja. Ennek keretében kezdődik meg a közeljövőben egy — a tervek szerint *közép- és felsőfokú állami végzettséget* nyújtó távoktatási rendszerű — szakszervezeti ismereteket is tartalmazó képzési forma kidolgozása és beindítása.

Az elnökség a központi képzés anyagi forrásainak megteremtése forrásául célszerűnek tartaná — a kongresszus által javasolt — évi egy százalékos többlettagdíj összegyűjtését. A célirányos befizetés és felhasználás egyik kézenfekvő megoldásának látszik az MSZOSZ által alapított *Munkásképzésért Alapítvány* számlájára befizetni és elkülöníteni az erre a célra szánt tagdíjhányadot. Ez teremthetné meg az alapját a testület által támogatott, a szövetségi szinten működő *képzési-oktatási munkaszervezet létrehozásának* és működésének.

Természetesen az MSZOSZ elnökségének határozata nem érinti közvetlenül az ágazatokban és a szakmai szakszervezetekben folyó képzési munkát. Ugyanakkor szükség lenne arra, hogy közöttük jobb koordináció legyen. Például: a szakmacsoportok együttesen bíznának meg oktatási feladatokat ellátó szakértőket.

KSZ

Ár-bér megállapodást!

Sándor László, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének elnöke, Horn Gyula miniszterelnökkel folytatott tárgyalásukról tájékoztatta olvasóinkat.

Elmondta: 1995-ben jószerivel nem működött az érdekegyeztetés. A szakszervezetek véleménye szerint a 11 éves folyamatos reálbércsökkenés után szerződést kell kötni az árakról és a bérekről, mert további megszorítást nem bír el az ország. Sándor László úgy látja: a kormány elfogadja az értékelést, és abban is egyetértett a szakszervezetekkel, hogy javítani kell a foglalkoztatáson. Az elnök fontosnak tartja, hogy a szociálliberális kormány ne kívülről figyelje a munkavállalók kiszolgáltatottságát, hanem a jog eszközeivel nyújtson segítséget. A kormányzat és az MSZOSZ együttműködése jegyében várható a Munka törvénykönyvének megújítása is, mert a jelenlegi nem munkavállaló-barát.

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

Sztrájk vagy megállapodás

"Sztrájk vagy megállapodás?" címmel az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalát hívta kerekasztal beszélgetésre Friedrich Ebert Alapítvány (FES) és az Egyesület a Demokráciáért a Polgárságért (EDP) szervezet. Szakszervezetünket dr. Márkus Imre elnök képviselte.

A késő estébe nyúló vita végére olyan vélemények alakultak ki, mint: a címből a *vagy* szót fel kell cserélni az *és*-re, mert a munkáltatás és a munkavállalás eleve hordoz magában egy konfliktus szituációt. A sztrájk is az érdekvédelmi fegyvertár része, törvény biztosította jog. Elképzelhető olyan helyzet, amikor csak a sztrájk segítségével lehet megállapodást kötni; — a sztrájk eszköz, nem cél; — a sztrájkhoz sztrájkalap kell; — a gazdasági helyzet miatt rendkívül szűk mozgástéren belül lehet a célokat kitűzni, és a megállapodásokat aláírni; — tárgyalni mindig kell, még egy sztrájk alatt is, a tárgyaló asztaltól úgy felállni, hogy nincs tovább, nem lehet; — kompromisszumra készen kell leülni tárgyalni; — a tárgyaló felek a tárgyalás kezdetén azonos felelősséggel bírnak, a felelősség aránya a tárgyalási magatartás függvényében változik; — a kormánynak kitüntetett szerepe van az érdekegyeztetésben, a társadalmi megállapodásokban.

V.Gy-né

DÉL-DUNÁNTÚLI VÉLEMÉNYEK

Mottó: ***A közlekedésben vagy fegyelem van, vagy baleset, mert a fegyelmezetlenség előbb-utóbb balesethez vezet.***

„Egyik szolgálati ág..."

Rendszeres olvasója vagyok a Magyar Vasutasnak. A január 12-i lapszámban ("Ez egy sajátos munkáscsoport" című cikkben) olvastam, hogy "a mozdonyvezetők néha meghalhatnak, illetve börtönbe csukják őket, bárki emlékezhet a pörbölyi balesetre."

E sorok azt sugallják, hogy a baleset után a mozdonyvezető azért került börtönbe, mert ő volt a mozdonyvezető.

Enyhén szólva ez nem fedi a valóságot. A pörbölyi baleset után a mozdonyvezető azért került a vádlottak padjára, mert nem az előírt sebességgel közelítette meg az útátjárót. Vétett a Forgalmi Utasítás ellen.

A szajoli baleset azért következett be, mert a váltókezelő a vágányút-beállításkor nem az előírtak szerint győződött meg a váltó használhatóságáról.

A kutasi tragédia azért következett be, mert a sorompót a vonat érkezése előtt nem kezelték, pedig a Forgalmi Utasítás idevonatkozó pontja szerint a vonat érkezése előtt 4 perccel le kellett volna zárni a sorompót...

Sajnos, elég bizonyíték van arra, hogy nemcsak a mozdonyvezető kerülhet szembe a törvénnyel, hanem minden olyan dolgozó, aki a végrehajtó szolgálatnál teljesít szolgálatot, és az utasítás vonatkozó pontjait megszegi. Szerintem, az idegi leterheltsége egy első és egy második csoportú forgalmi szolgálattevőnek, vagy ezeken a szolgálati helyeken szolgálatot teljesítő váltókezelőknek nagyobb, mint egy mozdonyvezetőnek, mert nekik 12 órán át kell figyelni. A mozdonyvezetők pedig a 12 óra szolgálati idejüket nemcsak utazással töltik ki. (Van például önköltségi út is!)

Egy nagyobb állomáson szolgálatot teljesítő váltókezelő egy szolgálatban 2 000-3 000 váltóállítást végez. Egy állításnál akár 50-60 kilogramm súlyt kell megemelni, és arra kell koncentrálni, hogy mikor állítja át a váltót, mert a kapkodás balesethez vezet. Itt is óriási idegi leterhelés jelentkezik.

Nem akarom a mozdonyvezetők munkakörülményeit összehasonlítani a vonatfékezőkkel és kocsirendezőkkel, mert az ő munkakörülményeiket a legtöbb esetben a száz év előttivel lehet csak összehasonlítani. A bérük pedig messze a mozdonyvezetők mögött van, pedig a mostani mozdonyvezető nem hasonlítható a gőzmozdonyon szolgálatot teljesítő kollégájához.

„Ez egy sajátos munkáscsoport", mégpedig olyan, amelyik visszaél helyzetével, mert a többi vasutas rovására szerez előnyt.

Sajnos, ezt a vezetés is elnézi, mert nem vállalja az érdekütköztetést. Így kényelmesebb, pedig nem szabad szem elől téveszteni, hogy a váltókezelők is meg tudják bénítani a forgalmat, nemcsak a mozdonyvezetők. (Példa erre a HZ vonalán tartott legutóbbi sztrájk.)

Jó, ha nem feledkezünk meg arról sem, hogy a kemény télben a csatát nem a mozdonyvezetők vívták, hanem a váltókezelők, pályafenntartási, bizt.ber-nél szolgálatot teljesítő dolgozók.

Egyik szolgálati ág sem alábbvaló a mozdonyvezetőnél, erről nem jó megfeledkezni senkinek sem, mert a dolog egyszer visszaüthet.

Jobb később, mint soha!

SEPI

Az anyagosok nagyon fotogének, de nem eléggé publikusak?

A címben szereplő kérdés első részére a vasutasok közül azok tudják a választ, akiket már Höflerék átvilágítottak, vagy éppen egy újabb átvilágításnak részesei. De miért nem publikusak? — erre már nehéz választ adni.

Azt gondolom, elsősorban mi, vezetők, vagyunk ezért felelősek, mert a még meglévő három vezetői szinten nem eleget beszéltünk erről. Nem elég a pécsi szertárfőnöki értekezleten elmondani, nem elég a dunántúli (szombathelyiekkel közös) szertárvezetőin szólni és a nagyon ritka országos fórumon kifejteni a véleményünket (az utóbbi 5 évben ismereteim szerint az anyaggazdálkodási végrehajtó munka vezetőinek közvetlen, együttes fórumán adható véleményére nem igen volt kíváncsi a legfelső szint, és nem csak a KgF. Anyagosztály vezetőire gondolok...), hanem például a Magyar Vasutasban is szólhatnánk a vasutasokhoz, anyagosokhoz. Mert az utóbbi két évben nem tudnak nekem olyan vasutas újságot mutatni, sem a MÁV Rt. lapjai, sem a szakszervezeti lapok közül, amelyben arról szólnak, tájékoztatnak milyen eredményeket mutathatunk fel mi, szertáriak, anyagosok, egyes régiókban milyen körülmények mellett, milyen feltételek között, s milyen gondok súlya alatt kell végeznünk a munkánkat. (Hajlandó lennék kifizetni, az árát ha tudnak ilyen lapot részemre eljuttatni!)

Beszélni kéne arról például: az általam háborús éveknek titulált 89-94-es években, az anyagbeszerzőinket még készpénzért sem szolgálták ki, ha megtudták, hogy vasutas... Szót emelt-e valaki amiatt, hogy tíz évente cserélhetjük szállítójárműveinket hálózati szinten, és még min-dig 16 éves IFA-kal kell anyagokat szállítani... Ki tud arról, hogy a pécsi nyugdíjas anyagosok (50-60 ember) majd tíz éve, évről-évre egyszer találkoznak, van közöttük olyan, aki Németországból érkezik ilyen alkalomra haza... Mekkorát léptünk a számítástechnika alkalmazásában és abban, hogy naprakész legyen a raktári készletet az illetményruha kiszolgálás, illetve felhasználóknak napi (!) anyagköltségeket szolgáltassunk költséghely-munkaszám mélységig.

Mi is a VIDOR, a HAPCI vagy a MATÉRIA számítástechnikai programunk? Erről az utóbbiról egy kicsit bővebben kell szólnunk: Nyolc év fejlesztői munkájának és részben két nagytapasztalatú raktárvezetőnek, a gyékényesi Varga Istvánnak és a pécsi Várnai Józsefnek köszönhetjük a program alkalmazhatóságát. Nem átallottak a kézi anyagkartón vezetése mellett alkalmazni azt akkor, amikor még a számviteli törvényhez nem módosított anyagmozgási bizonylatokat rögzített a rendszer, a pécsi és nagykanizsai szertárvezetés örömére. Mi, kanizsaiak voltunk a határozottabbak és 1994. október 1-jétől a nagykanizsai 4 raktárunkban, november 1-jétől a gyékényesi és siófoki raktárainkkal együtt teljes körű rögzítést és feldolgozást végzünk. Az 1995. január 25-ei nagykanizsai Anyaggazdálkodási irodavezetői értekezleten tartott bemutatónkkal és remélem, vendégszeretetünkkel, elnyertük a jelenlevők elismerését és teljes támogatását. 1995. július 1-jétől a pécsi igazgatóság valamennyi szertári raktárvezetőségén éles adatrögzítés folyik, szeptemberétől a vasútigazgatóságon telepített központi gép fogadja telefonmodemes adatátvitellel a napi (!) feldolgozott állományt, melyről a hó végi zárással, számviteli ellenőrzés után, vonalon történik az Informatikai Szakigazgatósághoz az adatok feljuttatása, a nagygépes rendszer kiszolgálása. Nagykanizsa csomóponton a hálózati csatlakozás révén a Vontatási Főnökség és Villamos Vonalfőnökség 4 terminálon láthatja a helyi és hálózati készleteket és saját anyagköltségeiket költséghely, munkaszám és cikkszám mélységig.

Köszönettel tartozom a „csapatomnak", a szertárfőnökség valamennyi dolgozójának, valamint Budosó Attila irodavezetőnknek és pécsi barátaimnak, Szeles Árpádnak és Varga Lászlónak, akik nélkül nem érhettük volna el eddigi eredményeinket. A MATÉRIÁ-t hasznosításra megvette az AKI, az országos osztószertárak részére, valamint a szombathelyi, a miskolci üzletigazgatóságok szertárfőnökségei részére. Az Informatikai Szakigazgatóság mellett a további négy igazgatóság is hasznosítani kívánja ezt az idén. Talán ennél nagyobb sikerként könyvelhető el a HAPCI illetményruha-nyilvántartó program, amely saját fejlesztésünk, annak köszönhetően, hogy majdnem valamennyi ruharaktárba számítógépet telepítettek.

A ruhaellátás azonban mindenképpen megérdemelne egy további dis-

putát...

Fekete István

a Nagykanizsa Szertárfőnökség vezetője

Ki a "potyautas"?

A Vasutasvilág 1996 márciusi számát elolvasva úgy éreztem, hogy egy "potyautasnak" nevezett szakszervezet vezetője vagyok. Az utóbbi időben több vasutas újságban nyilatkoztak meg az MOSZ vezetői. Ezek hangvétele gyakran kioktató, felsőbbrendűségtől sugárzó. Fejemben már a válaszok sokasága forgott, de meggondoltam: nem azzal több az ember, ha „na most jól megmutatom neki" stílusban fogalmaz és cselekszik.

A Vasutasok Szakszervezete területi bizottsági titkáraként, és nem „potyautasként", ötezer kollégáért érzett felelősségem tudatában, ahol a segédmunkástól kezdve a legmagasabb beosztásokig van tagunk, kívánom elmondani, hogy valamennyi kollégám VASUTAS. A közel 50.000 ember közül nem csak a privilegizált helyzetüket hangoztató mozdonyvezető érdekét kell néznem, hanem mindenkiét, amelyhez nehéz, talán kompromisszumok árán is vezet az út. Ahhoz, hogy a mozdony elindulhasson, valamennyi VASUTAS összehangolt munkájára szükség van.

Felelősség, fontosság, büntethetőség, egyaránt a mi sorsunk. A pályamunkás, állomásfőnök, a szolgálati főnök számunkra egyformna az érdekérvényesítés szerint. Nem kívánunk „kirekeszteni", mint ahogy sajnos a mai Magyarországon sokszor megtörténik. Lehetne beszélni a szakszervezeti szolidaritásról, az összvasúti érdekekről, azokról a plusz költségekről, melyeket az MOSZ megállapodásai (nem a különböző pénzbeli juttatásokról beszélek) okoznak a vasút egészének. A szakszervezeti vezetőnek, ha az nem szemellenzősen — talán előre azért lát — végzi a munkáját, valamennyi követelésében minden lehetséges eredményt és következményt figyelembe kell vennie. A vasutas szakszervezeti tagok nem potyautasként, hanem az utazóközönséggel való konfliktusok felvállalásával vettek részt az elmúlt sztrájkokban, kollégáinknak nem adatott meg az a lehetőség, hogy bent maradjanak a beíróban, vagy a mozdony behúzott ablaka mögül figyeljék az esetleges konfliktusokat.

A megkötött megállapodás "munkabékét" teremthet, legyen ez az idő arra alkalmas, hogy "rendezzük közös dolgainkat" is. A vasúti szakszervezeti mozgalom ebben az évben 100 éves. A torzsalkodások nem vetnek jó fényt a mozgalom egészére, és nem utolsósorban más malmára hajthatja a vizet.

Lepesi Zoltán László

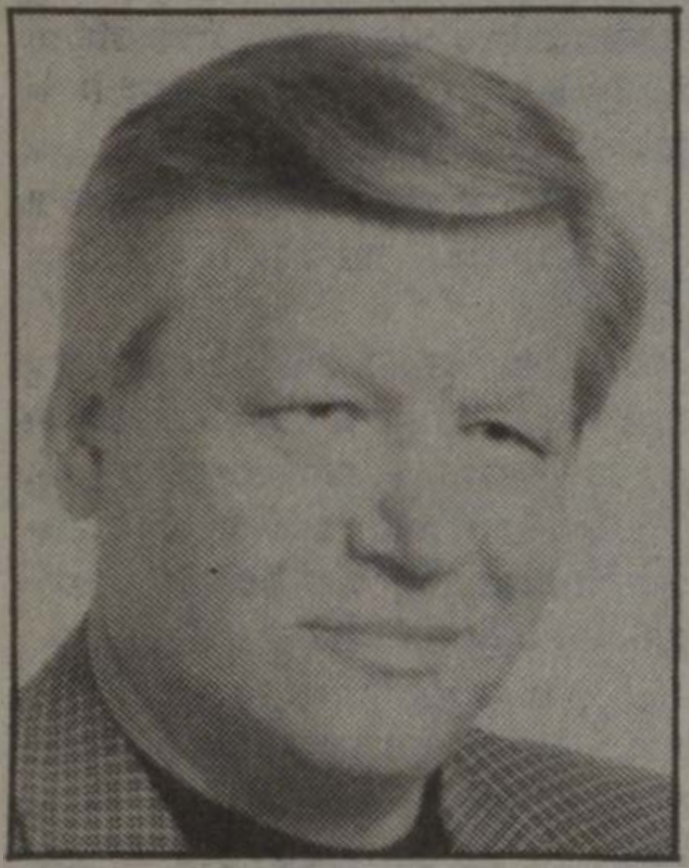
Vasutasok SzakszervezetePécs területi bizottság titkár

BEMUTATKOZIK A VSZ GÉPÉSZETI INTÉZŐBIZOTTSÁGA

A szakmai érdekvédelem jegyében

Interjú Pszota Árpád GIB-titkárral

A Magyar Vasutas hasábjain az elmúlt évben bemutattuk a VSZ területi bizottságait. A szakszervezetünk — az Alapszabály értelmében — szakmai intézőbizottságokat is működtet, amelyek munkájával, eredményeivel és céljaival szeretnénk megismertetni olvasóinkat. Beszélgető partnerünk most Pszota Árpád, a VSZ Gépészeti Intéző Bizottsága (GIB) titkára, aki Ferencváros Vontatási Főnökség szakszervezeti bizottsága titkáraként egyik kezdeményezője volt az intézőbizottság megalakulásának.



Pszota Árpád

— A MÁV szakági gazdálkodásának bevezetésével egyidejűleg, 1991-ben a Vasutasok Szakszervezete is létrehozta partnerszervezeteit, a szakági tanácsokat — kezdte mondanivalóját Pszota Árpád. Ezek feladata volt egy-egy szakmai főosztállyal való egyeztetés, hiszen az igazgatóságok helyett a munkáltatás alapvető kérdéseiről (bér és létszámgazdálkodás) a főosztályokon születtek meg a döntések. Nem volt könnyű időszak, hiszen ez az újfajta érdekegyeztetés a korábbinál nem csak formájában, hanem tartalmában is más kihívás elé állította szakszervezetünket. Nálunk, gépészeknél, még egy tényező nehezítette a helyzetet. 1990 nyarán alakult meg a Mozdonyvezetők Szakszervezete, amely már akkor többleteredményekre törekedett. Tagjaink nyomására velük próbáltuk felvenni a versenyt, amihez akkor a VSZ-központ szűkös (25 százalékos) tagdíjmegosztásából nem kaphattunk elég támogatást. 1992-re érett meg a helyzet arra, hogy az Alapszabály keretei között a vontatási és kocsiszolgálati alapszervezetek elhatározásából és öt százalékos tagdíjrészesedéséből létrehoztuk elsőként a Gépészeti Intéző Bizottságot (GIB).

— *Ha jól emlékszem, ez akkoriban elég nagy port vert fel nem csak szervezeten belül, hanem a "VSZ kritikájára" létrejött másik szakszervezetek háza táján is.*

— Igen. Sokan arra számítottak, hogy mi is egy új szakszervezetet akarunk létrehozni. Születtek is ilyen javaslatok, de azok voltak közöttünk többségben, akik úgy gondolkodtak, hogy a vasutasság számára nagyobb haszonnal jár, ha nem otthagyjuk, hanem megreformáljuk a VSZ-t. Nem egy új szervezetet akartunk megteremteni, hanem jobb érdekvédelmet. Hellyel-közzel ez sikerült is, bár a mozdonyvezetők egy-egy orrhosszal néha előttünk jártak. Visszaemlékezve a '94 előtti időkre, a GIB nem csak szűken a gépészeten belül jelentett új hangvételt, hanem az egész VSZ-re hatással volt. Talán ennek is köszönhető, hogy az 1994-es VSZ Kongresszuson elfogadott alapszabály-módosítással szakszervezetünk valamennyi szakág mellett létrehozta az intézőbizottságokat.

— *Azóta eltelt két év. Szakági középszervvezetői tisztségből megélve, hogyan értékelnéd ezt az időszakot?*

— A kongresszus akkor egyúttal új elnököt is választott a szakszervezet élére. A változás igénye akkorra már a többségben megfogalmazódott. Markánsabb érdekvédelemre volt akkor és van ma is szükség. Azóta kiderült: a változásokhoz az első számú vezető cseréje elengedhetetlen, de ez önmagában nem elég. A tagoknak kell eldönteniük, hogy mit akarnak. Ha "mozdonyvezetői szintű" érdekvédelemre tartanak igényt, akkor ehhez a feltételek nagyobb részét nekik kell megteremteniük, például a *szervezettség javításával* és a *sztrájkképesség vállalásával*. Ez nagyobb kockázatot jelent, de enélkül nem számíthatunk jobb eredményekre.

— *Nemrégiben felvetődött a VSZ szervezetének hatékonyabbá tétele. Ennek keretében pedig a meglévő két párhuzamos középszervezeti rendszer (területi és szakági) újragondolása. Mi a GIB álláspontja erről?*

— A szakszervezet a szervezeteit kénytelen mindig a munkáltatói döntési pontok változásához igazítani. Ez így van jelenleg is. A MÁV stratégiájából kiolvasható, hogy milyen szervezeti működést valósít meg a munkáltató 1998-ig. Bár úgy érzem, hogy a döntési pontok még nem kristályosodtak ki teljesen. Annyi biztos, hogy maradnak szakágak, de azt is látni kell, hogy egyetlen országos szakszervezet sem lehet sikeres területi jelenlét nélkül. Abban biztos vagyok, hogy mindenféle változást csak az alapszervezetek, azaz a tagok hozzájárulásával szabad véghezvinni. A GIB létrehozása a példa arra, hogy a tagokat igenis érdekli a szervezet. Ezt bizonyítja, hogy nem csak szavakkal, hanem pénzzel is támogatták a megalakulásunkat.

A MÁV Rt. terveiben szereplő kétszintű irányítás a jövőben is a szakági középszerveknek ad majd nagyobb feladatokat az érdekvédelemben. Ez nem jelenti azt, hogy a területi szerveződést fel kellene adni, hiszen számos probléma csak regionális szinten kezelhető. Például egy átszervezés miatt esetlegesen bekövetkező létszámleépítésben érintett munkavállalók gondjait a megyei munkaügyi központokkal, vagy az önkormányzatokkal kialakított kapcsolat nagyban befolyásolhatja. De lehetnek más jellegű feladatok is. A sztrájk konkrét megszervezése is csak területi elven képzelhető el. (Bár korábban felvetődött, hogy a csomóponti alapszervezeti rendszer például ezt jobban tudná szolgálni...)

— *Végezetül felsorolnál néhány fontosabb feladatot a GIB céljaiból?*

— A vontatási és kocsiszolgálati főnökségeken dolgozó tagságunk és tisztségviselőink most is azt várják tőlünk, hogy a mozdonyvezetőkéhez hasonló, vagy azzal azonos szintű eredményeket mutassunk fel. Ennek keretében szeretnénk végre elérni, hogy ne csak a szakmunkások, hanem valamennyi (például középvezetői) munkakör bérbesorolása jobban fejezze ki a szaktudást, a felkészültséget és a felelősséget. A GIB keretében működő kocsiszolgálati tagozat pedig a kocsiszolgálati dolgozók korengedményes nyugdíjazására fordít komoly energiákat.

-ksz-

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

„Mi megmaradunk vasutasnak..."

Az ablakot veri a tavaszi záporeső. Az InterCity hangtalanul suhan, néha pedig megáll a nyílt vonalon. Beletelik két órába, mire elérjük Győr külvárosát. Olyan érzésem támad, mintha már Ausztriában lennék, az ipari parkban egymás után nőnek ki az új modern szerelőcsarnokok.



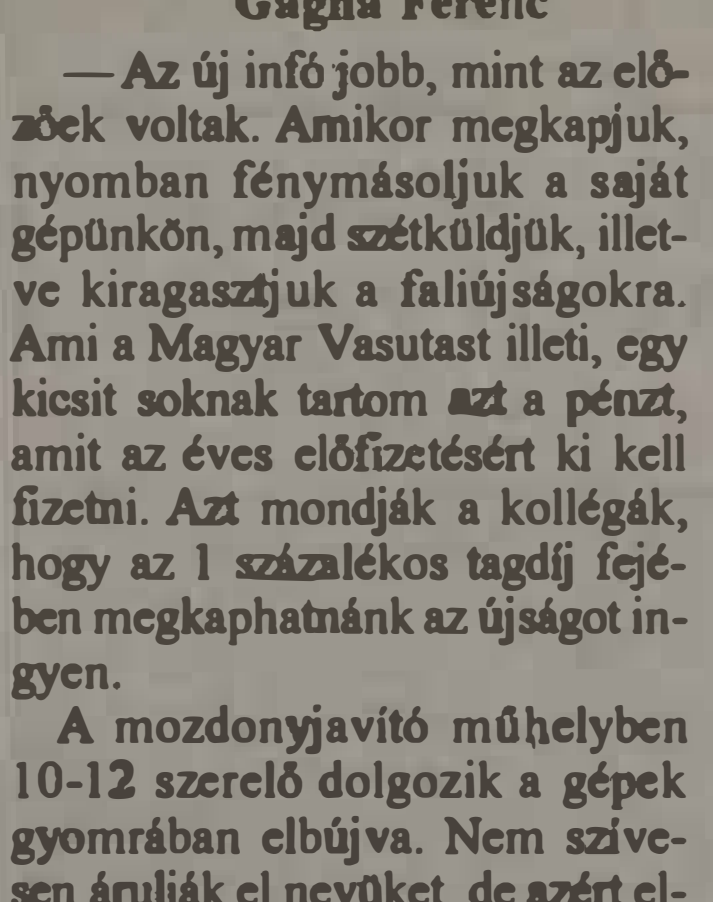
Az állomáson már vár *Gagna Ferenc*, a győri vontatási főnökség szb-titkára. Egy kicsiny helyiségbe invitál, amely pillanatnyilag szakszervezeti irodája.

— Két évvel ezelőtt választottak meg titkárnak — kezdi mondandóját Gagna Ferenc —, ám akkor nem nagy jövőt jósoltak nekem, mondván, hogy a mozdonyvezetőkhöz igazolt elődöm távozása után szétszéled a Vasutasok Szakszervezetének (VSZ) alapszervezete. Nem így történt. Sőt a tavalyi üzemitanácsi-választásokon mind a 11 üzemi tanács tag VSZ-jelöltként jutott be a testületbe. Ez annak ellenére történt így, hogy olyan "jelzések" jöttek a rivális szakszervezettől, hogy most aztán *lemossák a Vasutasok Szakszervezetét*. A vontatási főnökségen a dolgozók száma az elmúlt időszakban csökkent, ennek ellenére az alapszervezet tagjainak száma nem változott, vagyis arányaiban nőtt. Mivel a komáromi fűtőház is a mi főnökségünkhöz tartozik, így közös üzemi tanácsot alakítottunk, amelynek elnökévé engem választottak meg. Ennek ellenére Komáromban önálló alapszervezet működik, de ez semmilyen problémát nem okoz közöttünk, továbbra is jó az emberi-, és munkakapcsolatunk.

— *Hogyan sikerült a szakszervezeti taglétszámot megtartani?*

— Talán ez annak tudható be, hogy nálunk mindig történik valami. Nem adunk szakszervezeti segélyt, inkább különböző rendezvényekre költjük el a pénzt. A legutóbbi nőnapi ünnepségünk miatt, még sértődés is volt, mert csak a szakszervezeti tagokat hívtuk meg. Úgy gondolom, ezt vállalni kell. Ezenkívül rendezünk labdarúgó-tornákat, tekeversenyt. Azt hiszem, hogy a szakszervezeti mozgalomba — az érdekvédelmem kívül —, az ilyen tevékenységek is bele kell hogy férjenek.

— *Milyennek tartod a szakszervezeti információ áramlását?*



Gagna Ferenc

— Az új infó jobb, mint az előzőek voltak. Amikor megkapjuk, nyomban fénymásoljuk a saját gépünkön, majd szétküldjük, illetve kiragasztjuk a faliújságokra. Ami a Magyar Vasutast illeti, egy kicsit soknak tartom azt a pénzt, amit az éves előfizetésért ki kell fizetni. Azt mondják a kollégák, hogy az 1 százalékos tagdíj fejében megkaphatnánk az újságot ingyen.

A mozdonyjavító műhelyben 10-12 szerelő dolgozik a gépek gyomrában elbújva. Nem szívesen árulják el nevüket, de azért elmondják, hogy ebben a relatíve kicsiny műhelyben végzik el azokat a nagy javítások, amelyeket valamikor csak az Északi Járműjavító Főműhelyében engedtek csak volna meg.

A kezdő szakmunkások bruttó bére 20.000 forint körül alakul, amelyet a munkások kevesellnek. Felvetésemre, hogy éppen Győr az a város, ahol a jó szakmunkás válogathat az ajánlatok között, az egyik szerelő csak ennyit mond: — Mi már megmaradunk vasutasnak, mert csak a mozdonyokhoz értünk. A fiataloknak még érdemes váltani, de nekik sem egyszerű, például az Audinál szigorúbb egészségügyi-pszichológiai vizsgálaton esnek át a jelentkezők, mint a vasútnál. Igaz, hogy itt olyan körülmények között dolgozunk, hogy egyik mozdonyból a másikba szereljük be az alkatrészeket, de már megszoktuk, maradunk.

A kazánházban néhány söprögető munkást látni, ők a salakolók, azok az idénymunkások, akiket csak a fűtési szezonban alkalmaznak. Itt találhatók az országban az utolsó szeneskazánok. Már több elképzelés is született az átalakításra, gáztüzelésre, de pillanatnyilag nincs rá elegendő pénz, másik érv a fejlesztés ellen, pedig az, hogy a salakosok és néhány fűtő munkahelye emiatta megszűnne. Daruval emelik fel a majd' 400 kilós csillét a kazán torkához, a szén úgy folyik be a garatba, hogy semmilyen pornyomot nem hagy maga után. A régi kazánban lobog a tűz. Amikor kifelé megyek, az előkészítőben a salakolók még mindig söprögetnek. A por fojtogató.

Az InterCity Szombathely felől késve érkezik, és a hazai ipar fellegvárából, mintegy 10 perc eltéréssel indul el. **TP**

Erő és jogbiztonság

(Folytatás az első oldalról)

— *Bizonyára befolyásolta választóid döntését, hogy az alapszervezetnél jelentős sikereket értél el.*

— A vontatási alapszervezetünk tavaly a VSZ elnöksége által kiírt pályázat második helyén végzett. Természetesen, ez nem csak az én érdemem, a tagság és valamennyi tisztségviselő hozzájárult az elismeréshez. Jelenleg négyszáz tagunk van, ami a Mozdonyvezetők Szakszervezetét figyelembe véve 58,7 százalékos, nélkülük 87 százalékos szervezettséget jelent. Az összetartásunkat bizonyítja, hogy az üzemi tanácsi választásokat 93-ban tíz-egyre, a 95-öst tizenegy-nullára nyertük.

— *Külső minősítésekből tudom, hogy az országban olyan egyedül álló megállapodás született itt a munkáltatóval, amit akár felsőbb szinteken is megirigyelhetnének...*

— Nagyon sok konfliktus árán, fokozatosan érlelődött meg mindkét félben az igény a kiszámíthatóbb együttműködésre. A tavaly létrejött hároméves megállapodás lényege: tiszteletben tartjuk egymás szervezeti sajátosságait és működési szabályait. Ez az érdekegyeztetés alapja. Az eddigi tapasztalatok alapján a munkaügyi kapcsolatok rendezettebbé és kiszámíthatóbbá váltak főnökségünknél.

— *Aki már járt az irodátokban, annak bizonyára feltűnt, hogy alapszervezeti szinten egyedülálló színvonalú technikai felszereltséggel rendelkeztek. Ezek szerint az szb-nek van mit a "tejbe aprítani"?*

— Azon kevesek közé tartozunk, akik nem csak a tagdíjból gazdálkodnak. Természetesen, egy kis szerencse is kellett hozzá, de mi idejében léptünk. Az első befektetéseinket már 1991-ben megtettük. Eleinte csak magasabb kamatokra törekedtünk, de ma már komolyabb befektetésekre is merünk vállalkozni. Volt már olyan év, amikor több volt a vállalkozási bevételünk, mint a tagdíj. Mindez az szb-tagok bölcsességét is dicséri. A bevételeink jelentős részét infrastruktúrára költöttük. Természetesen, ennek hasznát szintén a tagság látja, hiszen sokkal jobban tudjuk például őket informálni.

— *A megválasztásod egyben azt is jelenti, hogy kikerültél a VSZ Gépészeti Intéző Bizottságból (GIB).*

— A GIB valóban nagyon fontos volt nekem. Nem csak azért, mert a vasútgépész technikusi végzettségem is idekötött, hanem azért is, mert 1992-ben az alapítók között voltam. Személyesen is sokat köszönhetek a GIB-nek, mint szervezetnek is, és valamennyi tagjának. Őszintén mondom: hiányozni fog az az elhivatottság, ami létrehozta és működteti ma is ezt a szervezetet. A "gibesek" még hisznek abban: a munkavállalók megértik, hogy szükség van a szakszervezetre. A tisztségviselő pedig csak akkor tudja tagjai érdekeit védeni, ha érzi, hogy az emberek ott állnak mögötte és támaszkodhat rájuk, ha kell meg is védik...

Remélem a tagok egyszer majd felismerik a szolidaritás lényegét: felelősséggel tartoznak egymás iránt. A GIB ma is ezen dolgozik. Ezt a szemléletet szeretném a későbbiekben is ápolni.

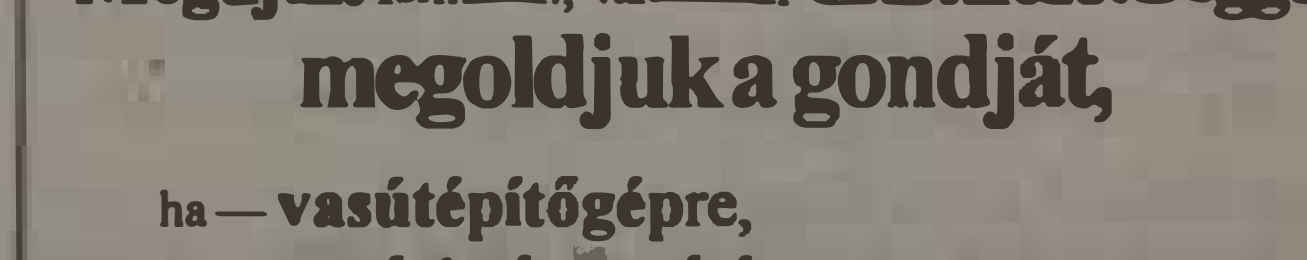
— *Már csak egy kérdés maradt hátra: beszélnél az elképzeléseidről?*

— Eszterházy Péter szerint: "...*Az igazság azt követeli, hogy az igazságost kövessük, a szükség pedig azt, hogy az erőset.*" Úgy tekintem, választóimtól lehetőséget kaptam arra, hogy ezt a szemléletet most már ne csak egy alapszervezetnél próbáljam érvényesíteni. A munkavállalóknak ma leginkább jogbiztonságra van szükségük. A tapasztalat szerint ennek érvényesítéséhez erőre is szükség van. Ezt az erőt csak a szakszervezet biztosíthatja, és ezt a szakszervezeten kívüliekkel is el kell tudni hitetni. A munkabéke fenntartásáért partnerségre törekszem a munkáltatóval, együttműködésre a társszakszervezetekkel. Célom: kollégáimnak ne kelljen rettegniük sem a munkahelyükért, sem a megélhetésükért, vagy pedig egy sztrájk [illegible]...

(karácsony)

ÉPÍTŐGÉPEINKKEL A BIZTONSÁGOS ÉS GYORS KÖZLEKEDÉSÉRT

MÁVGÉP KFT.



Megújult formában, változatlan **elkötelezettséggel megoldjuk a gondját,**

ha — **vasútépítőgépre,**
ha — **vasúti gépjavításra**
ha — **földmunkára**
ha — **üzemanyag-szállításra**, vagy
ha — az előbbiekkel összefüggő
gépbérletre, szolgáltatásra van szüksége.

Korszerű és megbízható gépparkkal, kellő szakértelemmel

ajánljuk magunkat!
Keressen és hívjon bennünket!

MÁV Vasútépítő-, Gépellátó és Szolgáltató Kft.
Budapest X. ker. Kőér u. 2/d.
Tel.: 260-04-29
Fax: [illegible]-61

GAZDÁLKODJ OKOSAN!

Mibe fektessük pénzünket?

Olvasóink kérték: a Magyar Vasutas hasábjain foglalkozzunk pénzbefektetési lehetőségekkel is (ne csak a számviteli törvény fontosságára hívjuk fel a figyelmet). Az alapszervezeteknek — éppúgy, mint a magánszemélynek — jó gazda módjára kell forgatni a pénzvagyont. Nem biztos például, hogy a látra szóló bankszámla a legjobb befektetési mód. A jobb és biztonságosabb gazdálkodás megteremtéséhez nyújtunk segítséget sorozatunkban.

Befektetési tanácsadással foglalkozó cégek azt javasolják, hogy a befektető ossza *három egyenlő* részre a tőkéjét. Az első harmadból vásároljon *állampapírokat,* a másodikat helyezze el valamilyen *befektetési alapba,* míg a harmadikat költse el a *tőzsdén* részvényekre. Így biztosítva van, hogy megfelelő hozamot érjen el, ugyanakkor védve van a befektetés elértéktelenedése ellen is. Ezt a módszert azonban csak a nagyobb tőkével rendelkezőknek érdemes követni, mert a különböző befektetési formáknak költsége is van.

Vegyük először az állampapírokat. *Diszkont kincstárjegyhez* magánszemély csak *brókercég* megbízása után juthat. Vásárolhat egy, három vagy hat hónap lejáratú állampapírt. Ezt a formát szintén nem érdemes kis pénzzel elkezdeni, mert az értékpapírügynökök felszámolnak egy-négy ezreléknyi *jutalékot,* amely nem tűnik soknak, viszont egy-háromezer forint a *minimális megbízási* díj.

A kisebb befektetéssel kalkulálóknak érdemesebb jegyezni a *lakossági kincstárjegyeket* — bármilyen futamidővel —, vagy hosszú távra — három év — az államkötvényt. Az így elérhető hozamok jelenleg *évi 25 százalék* körül vannak. Akt bízik a pénzügyi kormányzat ígéretében, annak feltétlenül ajánlatos az államkötvény, mert Medgyessy pénzügyminiszter ígérete szernnt 1998-ra az *infláció 10 százalék alá* esik. Viszont az államkötvény-tulajdonos még ekkor is az idén *beígért 25 százalékos kamatot veszi fel.*

A különböző kötvények és *befektetési alapok* jó hozammal kecsegtető befektetési formák. Itt nem árt az óvatosság, ezért inkább a *nagyobb bankok* által kibocsátott kötvényeket érdemes előnyben részesíteni. Vigyázni kell a *sávos kamatozású papírokkal,* mert a futamidő végén magas hozamot ígérők megtévesztik a kisbefektetőt. Ugyanis, ha kiszámoljuk az átlaghozamot a teljes futamidőre, akkor kiderül, hogy az *kevesebb, mint bármelyik fix kamatozású befektetés.*

Mindemellett, ha mégis a bankszámla mellett tesszük le a voksot, akkor is érdemes a számlán lévő összeget *különböző futamidőre* lekötni. Érdemes a gazdasági sajtót tanulmányozni, mert ezáltal kiválaszthatjuk a legkedvezőbb kamatozású lekötést.

Legkockázatosabb befektetési forma a *részvény.* Itt meg kell különböztetni a *tőzsdére* bevezetett, illetve az *OTC-piacon* (*tőzsdén kívüli*) forgó papírokat. Az év elején kezdődött gyors árfolyamemelkedésnek köszönhetően sok kisbefektető nagyobb összeget nyerhetett rövid idő alatt. Egy példa erre: aki november 30-án jegyzett 2000 forintért, az most 5000 forint feletti áron értékesítheti a tőzsdén, több mint 150 százalék haszonnal. Van ellenkező esetre is példa, hiszen két évvel ezelőtt 560 forinton lehetett jegyezni, amely ma 160-170 forinton forog a parketten. Ezek ugyan szélsőséges példák, de jól mutatják, hogy *nem árt az óvatosság.* A tőzsde szinte mindenre reagál. Amikor Bokros Lajos lemondott, a tőzsdeindex 100 pontot zuhant, viszont mikor Medgyessy Pétert kinevezték, újra visszaállt az eredeti trend.

Szakértők továbbra is jósolják, hogy a külföldi befektetőknek megmarad a vásárlási kedve, ezért érdemes még részvényt venni.

(folytatjuk)

TP

Az alapszervezetek gazdálkodásáról

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége határozatot hozott az alapszervezetek 1995. évi gazdálkodásáról.

A testület megállapította: ***a gazdálkodásra még most is jellemző, hogy bevételeik jelentős részét fordítják önsegélyező jutalmazási kiadásokra. Az érdekvédelmi feladatokra - sztrájkalap, propaganda, működés - továbbra sem fektetnek kellő hangsúlyt. A pénz felhasználásának ezen módja nem segítette a tagmegtartást, tagszervezést. A gazdálkodás tekintetében nem történt szemléletváltás, így 1996-ra nem sikerült elérni, hogy az alapszervezetek biztos anyagi alapokon álló, erős érdekvédelmi szervezetekké váljanak. Az Elnökség fontosnak tartja, hogy a Vsz valamennyi tisztségviselőjének és szervének elsődleges feladata legyen a tagmegtartó tevékenység, amelyet elsősorban a szakszervezeti tagsággal való személyes kapcsolattartás útján kell megvalósítani.***

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító
és Gyártó Kft.

Tevékenységi körünk:

— *Bz motorkocsi remotorizációja, korszerűsítése, fővizsgája Bzx átalakítása motorkocsivá, korszerűsítése, fővizsgája*
— *M 47 remotorizációja*
— *4 tengelyes személykocsi fővizsga*
— *Teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál: Gbgs, Gbs, Tcs, Gags, Lgs,*
— *Eas emelt szintű fővizsga, főjavítás*
— *Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása*
— *Vasúti nosztalgia járműjavítás*
— *daruk, emelőgépek, emelőszerkezetek vizsgálata, javítása, minősítése*
— *acél- és alumíniumszerkezetek gyártása, szerelése*
— *láng- és plazmavágás, szemcseszórás*
— *nagypontosságú fémmegmunkálás forgácsolással.*

TÜV CERT
ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

ANYAGGAZDÁLKODÁS

Átszervezés bizonytalanságokkal

A VSZ Anyaggazdálkodási Intéző Bizottsága a szakág közeli feladatairól és jövőjéről szóló vezérigazgatóhelyettesi tájékoztatót kezdeményezett. A jelenlévő titkári tanács tagjainak — indokolt aggódó érdeklődése miatt — a tervezethez képest hosszabbra nyúlt. Az április 4-én megtartott fórumon, amelyet a VSZ elnöksége támogatásával rendeztek meg, dr. Bíró Tibor, a VSZ alelnöke is részt vett.

Az elmúlt hónapokban különböző, egymásnak is ellentmondó híresztelések keltek lábra, amelyet — sajnálatos módon — az egyes társszakszolgálati kollégák rosszindulatú megjegyzései kísértek. Emiatt felháborodott és esetenként kétségbeesett kérdéseket fogalmaztak meg szertári szakszervezeti bizottságok az ország különböző helyein. A fórum hallgatósága választ kért az anyaggazdálkodási ágazat egy újabb átvilágításának okaira, valamint arra a kérdésre, hogy miért nem kezdődött meg a szakszolgálat átszervezése. Szentgyörgyi Tamás vezérigazatóhelyettes a MÁV Rt. költséggazdálkodásának összefüggéseibe ágyazva ismertette és indokolta azokat az intézkedéseket, amelyek az anyaggazdálkodási szakszolgálatra várnak az elkövetkező másfél-két évben. Kifejtette: a szakszolgálat racionalizálására készített intézkedéstervezet végrehajtását azért halasztották el, mert a MÁV Rt. SZMSZ módosítása elhúzódott.

Az érdekképviseleti és érdekvédelmi szervezetek által hevesen kifogásolt újabb nyugati cég által végzett átvilágításának okaira reagálva a vezérigazgatóhelyettes elmondta, hogy nem került pénzébe a MÁV-nak ez az átvilágítás, nem sok új adalékokkal szolgálhattak, a megoldási javaslataikat pedig csak részben fogadták el.

Igéretet tett arra, hogy a "kétlépcsős irányításra" való áttérés átdolgozott változatát rövid időn belül véleményezésre átadják a szakszervezetnek és a központi üzemi tanácsnak. A felvázolt elképzelés szerint a gazdálkodásirányítási rendszer (GIR) bevezetésének idejére — várhatóan 1998 elejére — 1300 munkavállalóra kell lecsökkenteni a szakszolgálat jelenlegi 1900 fős létszámát. A szakszolgálatot felügyelő vezérigazgatóhelyettes tájékoztatójában elhangzottak megerősítették egy sor előzetes "fél-információt". Olyan — sajnos kedvezőtlen — következményekkel járó összefüggésekre világított rá, amelyekre egyaránt mihamarabb fel kell készülnie a szakszolgálat vezetőinek, dolgozóinak és az érdekképviseleti szerveknek. Erre való tekintettel az IB azzal a javaslattal fordult a titkári tanácsülés résztvevőihez, hogy a hallottakat a lehető legrövidebb időn belül hozzák az érintett munkatársak tudomására.

Bánszegi József

VASÚTVONAL SZÜLETIK

MÉRFÖLDKŐ A HAZAI VASÚTÉPÍTÉSBEN

Nagy a várakozás

A magyar—szlovén vasúti összeköttetésről

A magyar vasúthálózat a múlt század nyolcvanas éveitől kezdődően a trianoni békekötés időszakáig szinte teljesen kiépült, s európai színvonalat képviselt. Tudomásunk szerint, azt követően napjainkig csak a dédei, valamint a Sztálinváros—Rétszilas vonalak rövid szakaszai létesültek.

A szlovén—magyar vasúti összeköttetés tervezett megvalósítása ezért olyan örömteli esemény. Jó érzés arra gondolni, hogy a század második feléből *nem csupán a rombolás* emlékeit hagyjuk magunk után — hiszen az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepciónak több mellékvonal áldozatául esett —, hanem *„új nemzetközi fővonalat is létrehozunk"* — mondotta *Nagy Béla*, a KHVM Vasúti Közlekedési Főosztályának helyettes vezetője, aki a munka előkészítésére alakult tárcaközi bizottság koordinátora.

A hazánkkal szomszédos államok közül egyedül Szlovéniával nem épült ki vasúti kapcsolat. E hiány pótlása mindkét fél alapvető érdeke s fontos feladata. Magyarország számára a *tengerpartra jutás* kedvezőbb feltételei teremtődnek meg, míg a szlovén fél az európai vérkeringésbe kapcsolódhat be általa. A vasúti szállításban a kikötők kiemelt szerepet játszanak. Jelenleg az Adriára irányuló forgalom menetidejének lerövidítését nagymértékben akadályozza, hogy a vonal Horvátországot átszelve, *harminc kilométeres távolságon belül két határállomást* érint. Ez az állapot Európában példa nélküli. Az összeköttetés megvalósításának ügyében a két ország közlekedési miniszterei *1994-ben írták alá a szándéknyilatkozatot.* Elkészült azóta az EBRT által finanszírozott *megvalósíthatósági tanulmány*, majd megtörtént annak véleményezése és értékelése. *A kapcsolat közel 50 kilométer hosszú pályaszakasz építésével megteremthető.* A nyomvonal tekintetében több alternatíva vetődött fel. A Szombathely—Szentgotthárd útvonal egyrészt a térségben élők, valamint a természetvédők heves tiltakozása, másrészről a meglévő vasúti pálya elavult volta miatt hiúsult meg. Emellett a vonal átépítése a terepviszonyok folytán tetemes földmunkával járna, s a nagyszámú, de kis teherbírású híd cseréje tovább emelné a beruházás költségét. Az őrségi variáns, a *Rátót—Zalalövő—Bajánsenye* vonal hasonló okokból esett ki a rostán. Végül a *Zalalövő—Bajánsenye—Hodos—Murszombat* változat maradt életben.

Zalalövőtől az országhatárig hiányzó 22 kilométeres új szakasz vonalvezetésében született először egyezség. Zalalövőtől azonban a fővonal *Körmend—Szombathely,* illetve Zalaegerszeg irányából is megközelíthető. A választott utóbbi megoldás Vas és Zala megyék önkormányzatai között konfliktust idézett elő. Nagy Béla hangsúlyozta, hogy az új vonal európai hálózatba kapcsolásának ügyében nem a megyei érdekek domináltak. A döntés hátterében kizárólag a műszaki beilleszthetőség, valamint a finanszírozhatóság szempontjai álltak. Zalaegerszeg állomás tehermentesítése és a tranzitszállítás zavartalanságának biztosítása érdekében Zalaszentiványon három darab elkerülő, úgynevezett deltavágány épül. Így a meglévő vonalszakaszból csupán a Zalalövő—Zalaegerszeg közötti részt szükséges felújítani.

A szlovén vasúti kapcsolódás a magyar oldalon *három fázisból* tevődik össze. A tárgyalássorozatot irányító tárcaközi bizottságban a közlekedési szakterület mellett a pénzügy, a belügy (határállomások létesítése okán), az ipari és a földművelési (nagy szállítókként) minisztériumok is képviseltetik magukat. A feladat sokrétűségéből adódóan *jogi, pénzügyi, műszaki és határállomási* albizottságokban folyik a részletes elemző munka. A főosztályvezető-helyettes meglátása szerint — optimális ügymenetet feltételezve — az idén decemberre a minden fórumot megjárt, s engedélyezett tervdokumentáció, valamint a beruházás pénzügyi fedezetének koncepciója egyaránt elkészül. A *jövő év márciusa* táján — az időjárás függvényében — *megkezdődhet a kivitelezés*, mely az elképzelések alapján másfél esztendeig tart majd. Bár a vonalszakasz villamosítására nem nyílik még lehetőség, a tervezés során ezen — később minden bizonnyal megvalósuló — ütem szakmai kritériumait is figyelembe vették.

Az új nemzetközi fővonalon az üzembe helyezése után várhatóan évi 2,5-3 millió tonna áru szállítására lesz lehetőség, növelve a MÁV bevételét. A szakértők számításai szerint az építési költségek cirka 15 esztendő alatt térülnek meg. A beruházási munka ideje alatt azonban a térségben megnő majd a vaspálya vonzáskörébe tartozó szakmák iránti igény, s a vonalszakasz üzemeltetése is növeli a betölthető álláshelyek számát, azaz a térség foglalkoztatási helyzete átmenetileg javulni fog. Az érintett falvak közösségei hogyan viszonyulnak a vasút szomszédságának gondolatához? Hajdan — különösen a századelőn — a települések versengtek azért, hogy a sínpárok a közelükben haladjanak. De manapság annak örülnek-e, hogy általuk az európai közlekedés vérkeringésébe kerülhetnek, avagy csupán a kertek alatt dübörgő szerelvények hatását érzékelik? Nagy Béla tapasztalatai szerint az emberek — mindenütt, amerre jártak — *nagy várakozással* tekintenek a leendő vasút építése elé. Bár a vonalszakasz *elsősorban áruszállítási* feladatok ellátására lesz hivatott, a régiók közötti közlekedésben a személyszállítást is szolgálni fogja. Az országon belüli *összeköttetés* kedvezőbb lesz.

A vonalvezetés körzetében lévő helységek polgármesterei a közelmúltban első kézből kaphattak tájékoztatást a pályaépítési elképzelésekről, s annak települési vonzatairól. A vasút mint közlekedési forma népszerűségét a különböző körökből származó kezdeményezések híven tükrözik. A rendszerváltás idején elemi erővel tört fel a *hajdan elszakított vonalak újraegyesítésének* óhaja az országhatár minden irányából. Sajnos, az államkassza az ilyen kívánalmak finanszírozására nem képes, de amennyiben a határ menti térségekben befektető tűnik fel, a minisztérium szakmailag támogatja a megvalósítást.

Rengeteg olyan panaszlevélről tudunk, amelyekben sérelmezik, hogy pár kilométer hosszú pályaszakaszt miért nem képes megépíttetni a tárca. Sokan nem gondolnak arra, hogy a régi vicinális vasutak nyomvonalvezetése, ívsugarai stb. nem felelnek meg a mai kor követelményeinek. Továbbá az elhagyott pálya töltéseinek környékét már szinte mindenütt körülvették építményekkel, benőtte az élet, s így nem hasznosíthatók. S akkor még nem esett szó a határőrség és vámhivatal letelepítéséről. Az újjáélesztés ügye tehát a köztudatban rejlő elgondolásoknál lényegesen összetettebb folyamat.

A megszülető magyar-szlovén kapcsolat viszont mérföldkövet jelent a XX. századvégi hazai vasútépítésben.

-ódri-

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

BÉRBŐL ÉS JÁRULÉKBÓL ÉLŐK FIGYELMÉBE (NEGYEDIK RÉSZ)

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit? — erre a kérdésre kerestük a választ bérből és járulékból élőknek készült sorozatunk elmúlt három fejezetében. Igen, lehet. A munkavállalók számára más megoldások mellett kizárólag az összefogás nyújt valós megoldást, igazi lehetőséget arra, hogy munkaerejük értékesítése során egyenrangú partnerként legyenek jelen a munkaerőpiacon és ne alávetettként. Ahhoz, hogy élni tudjunk a partnerség lehetőségével, mindenekelőtt a szakszervezetekről korábbi tapasztalataink alapján megalkotott képet kell átrajzolnunk.

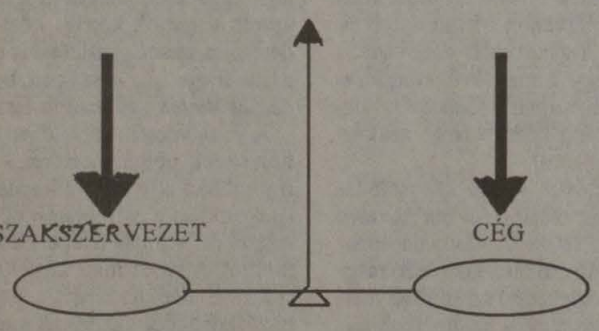
Legtöbbünket — akik ma is tagok vagyunk — még az úgynevezett rendszerváltás előtt léptettek be a szakszervezetbe. Az akkor alkalmazott procedúrának nem sok köze volt az önkéntességhez. A munkahelyre frissen jelentkezőkkel hivatalból nyomban aláíratták a belépési nyilatkozatot is. A „kényszer" következtében — ami nem hagyott jó szájízt senkiben sem — majdnem százszázalékos volt a szervezettség. Miért? Erre egyszerű a válasz. A szakszervezeti tagdíj fizetéséhez olyan „szolgáltatások" kötődtek, amelyek nélkülözhetetlenek voltak. Nem csak a szakszervezeti beutalóra, vagy például a szülési segélyre kell visszaemlékeznünk, hanem arra is, hogy a vállalati lakáshoz, vagy építési kölcsönhöz a szakszervezet támogató véleménye nélkül nem lehetett hozzájutni. Akkoriban, tehát, egyfajta közvetlen gazdasági kényszer volt leginkább a tagmegtartó erő.

Miután a szakszervezetek hivatali jellegű feladatokat láttak el, ezért a tagok viszonya a szervezethez leginkább egy *hivatal és az ügyfél között fennálló* kapcsolathoz hasonlított. Ha valakinek intéznivalója volt a szakszervezetnél, az „felment" a szakszervezeti irodába és a szükséges nyomtatvány kitöltése után várta az illetékes bizottság döntését. Ez volt a "felállás" egészen 1989-ig. Természetesen, számos olyan — ma már nosztalgiaként emlegetett — előnye is volt ennek a rendszernek, amely hiányát a szociális és kulturális hanyatlásunk vetette észre velünk, nem beszélve az — ugyan — *hatalmi szóval elrendelt*, de a jelenleginél mindenképpen egyértelműbb munkaügyi kapcsolatokról.

A jogállamiság alapvető követelményeként 1989-ben megszületett az egyesülési jogról szóló törvény. Miért változtatta meg gyökeresen a szakszervezetek helyzetét az új jogszabály? Mert a *szakszervezetek* ezek után már nem a „pártállam" szerves részeként működtek, hanem a szervezet léte ettől kezdve a *munkavállalók önkéntességén alapult és alapul ma is*. Ekkor váltak önállóvá a korábban a Szakszervezetek Országos Tanácsát (SZOT) alkotó szakszervezetek és fogadták el saját alapszabályaikat, illetve ekkor nyílt meg az új szakszervezetek alakításának a lehetősége is.

Mennyiben jelent mást ez az új felállás a munkavállalók számára? Minőségben változott meg a helyzet. Amíg korábban — külsőségeiben — automatikusan érvényesültek a szakszervezeti jogok, addig ma a szakszervezeteket a munkáltatók önként még a tárgyalóasztalhoz sem hívják meg. Ha a munkavállalók a cégvezetéssel egyenrangú partnerként akarnak tárgyalni, olyan szakszervezetet kell létrehozniuk önkéntes alapon, amelyet nem lehet megkerülni. (Sajnos ma ott tartunk, hogy a munkáltatók — tisztelet a kivételnek — mindent elkövetnek, hogy a munkahelyeken ne működjön szakszervezet.) A szakszervezet, tehát, ma már nem „hivatal". Csak akkor létezik és teszi a dolgát, ha elegendő tagja van.

1989 óta a szakszervezetek létezése és súlya is csak a tagságán múlik. Ereje attól függ, hány tagja van, kiket választ meg képviselőjének, mennyit tud költeni szakértelemre és milyen a sztrájkképessége. Ezt a szemléletesség kedvéért érdemes ábrázolnunk is.



A mérleg egyik serpenyőjébe képzeljük a céget. A vállalat vagy vállalkozás, amelyben dolgozunk, a munkavállalók szempontjából befolyásolhatatlanul képvisel valamilyen súlyt. A tőke nagysága, az eszközök minősége, a vezetők tapasztalatai és kapcsolatrendszere mindmind nyomatékot jelentenek a cég oldalán. Ahhoz, hogy a mérleget egyensúlyban tudjuk tartani, a másik serpenyőbe ugyanolyan nagyságú súlyt kell helyeznünk. Ez a *partnerviszony* alapja. Tehát, nem az a megoldás, hogy bírálva a munkáltatót "könnyebbíteni" próbáljuk a másik oldalt, hanem olyan *egységet* (szervezettséget, munkavállalói támogatást), *szakértelmet* és *sztrájkképességet* kell felmutatnunk, amely elegendő erőt jelent ahhoz, hogy a *mérleg egyensúlyba kerüljön*. Természetesen attól is óvakodnunk kell, hogy a mérleg nyelve tartósan a mi oldalunkra billenjen, mert ekkor az kiszámíthatatlan védekezésre kényszerítheti a másik felet. Például minden rendelkezésére álló eszközzel fel akarja számolni a szakszervezetet (megfélemlítéssel, sárga szakszervezet létrehozásával stb.), vagy a „szakszervezetmentes övezetbe menekül", amire szintén volt már példa: bezárja az üzemet és „békésebb" tájakra vonul , ezáltal tagjaink elveszítik munkahelyeiket (öngól).

A szakszervezet önkéntességen alapuló létezése sokkal nagyobb, sőt még teljesebb felelősséget követel a tagoktól. Ha például nem megfelelően működik egy szakszervezet, az legkevésbé attól képes megváltozni, hogy abból valaki kilép, ettől az csak tovább gyengül.

A szakszervezet, tehát, önkéntes egyesülés, amelynek célja a munkáltatóval folytatandó tárgyalásokon a tagjai képviselete, az alku lefolytatása és megállapodások kötése. Ennek az *érdekvédelemnek* csak akkor tud maradéktalanul eleget tenni, ha *egyenrangú partnerként* tudja elfogadtatni magát. Ez pedig a tagokon és az általuk választott tisztségviselőkön múlik és nem máson. A szakszervezet — amint láttuk — nem hivatal: a szakszervezet a tagok „tulajdona", de ez a tulajdonlás a felelősség birtoklását is jelenti!

Miben nyilvánul meg ez a felelősség? Hogyan lehet megteremteni a partnerviszony eléréséhez szükséges feltételeket: a *magas szervezettséget*, a *szakértelmet* és a *sztrájkképességet*? Ezekre a kérdésekre sorozatunk következő részében keressük a válaszokat.

(folytatjuk)

Karácsony Szilárd

Baloldali értékek (első rész)

A baloldalisággal kapcsolatos viták napjainkban elsősorban az MSZP-n belül és a szocialisták pártja körül folynak. Érthető ez, hiszen a kormánykoalíció nagyobbik pártjáról van szó. Mindenki, — de különösen a baloldali emberek, az MSZP szavazó bázisa, a párt szimpatizánsai — arra kíváncsiak, a hatalom birtokában hogyan realizálódnak a baloldali értékek, miként valósul meg a baloldaliság szellemisége, értékrendje. A viták éppen ekörül erősödtek fel és tartanak jelenleg is. Attól élénkültek meg a nézeteltérések, hogy sokak véleménye szerint az MSZP eltért eredeti választási programjától, és liberális-konzervatív gazdaságpolitikát valósít meg.

A párt hívei, rokonszenvezői körül többen úgy ítélik meg, hogy az az MSZP nem eléggé markáns, nem különbözik lényeges vonásaiban a többi parlamenti párttól. A párt balszárnyát alkotó baloldali tömörülés és a munkástagozat tagjai nehezményezik, hogy nem jelennek meg megfelelően a baloldali értékek, elhalványul a párt szocialista jellege. Ezért fordulatra lenne szükség a párt politikájában, több olyan embernek kellene helyet kapnia a párt vezető testületeiben és tisztségeiben, akik a baloldali értékek jegyében politizálnak.

Mi a válasz ezekre a kérdésekre? Az MSZP mai centrumát jelentő meghatározó személyiségek azt mondják, jelenleg sem az ország belső helyzete, sem a nemzetközi körülmények nem teszik lehetővé a baloldali értékek érvényesítését. A gazdasági válság kezelése, a piacgazdaság menedzselése most a restriktív monetáris gazdaságpolitikát követeli, mert csak a megszorító intézkedéseket magába foglaló stabilizációs, modernizációs program teljesítése vehet ki bennünket a gödörből, s teremtheti meg a fellendülés alapjait. Nincs más út — halljuk folyamatosan. Mások, a kívülállók, az ellenzéki körök képviselői pedig egyenesen kétségbe vonják a baloldali értékek létjogosultságát, indokolatlannak tartják ezek emlegetését, követelését, mondván, nincsenek is ilyenek.

Az nem érdemel választ, vannak-e baloldali értékek, arról azonban szükséges beszélnünk, hogy melyek azok? Mire gondolnak, akik erőteljesebb megjelenésüket igénylik, akik baloldali fordulatot szorgalmaznak, s nem hisznek abban, hogy a jelenlegi megoldásokhoz képest nincs más alternatíva? Sokan és sokszor próbálták már csokorba szedni a baloldali értékeket, ám ezek száma és sorrendje rendszerint különböző. Más Vitányi Iváné és a lengyel Kolakowskié, és megint eltérő egyik-másik filozófusé, politológusé, szociológusé. Egyikből sem marad ki azonban, sőt, az első helyeken szerepel a *szabadság*, az *egyenlőség*, a *testvériség*. És a *demokrácia*. Nemcsak külön-külön értve ezeket, hanem együtt. Egyidejűleg. Méghozzá a gazdaságra, a bel-és külpolitikára is vonatkoztatva.

Abban is egyetértés mutatkozik, hogy nem létezhet olyan baloldal, amelyik nem szavatolja az *általános és titkos választójogot*, a valóságos választás lehetőségét. Aligha nevezheti magát baloldali pártnak, szervezetnek, mozgalomnak, egyesületnek az a szerveződés, amelynek alapelveiből, programjából hiányzik a *társadalmi igazságosság*. A baloldal szorgalmazza a *szólás- és sajtószabadságot*, hisz az emberi személyiség változóképességében, hajlik a kompromisszumra, elfogadja az erőszakot, ha másképpen nem akadályozható meg a diktatúra.

A baloldal *toleráns*. Tagadja viszont a társadalmi előjogokat, szembeszáll a gyarmatosítással, azzal, hogy az egyik ember, az egyik nép kizsákmányolja a másikat. A baloldal ellenzi bármilyen dogma "szentté avatását".

(folytatjuk)

Kárpáti Sándor

FOGLALKOZTATÁSPOLITIKA

Munkalehetőségek és érdekegyeztetés

Foglalkoztatáspolitikai és érdekegyeztetési gondokról konferenciát szervezett a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ). A konferencia résztvevőit dr.Kiss Péter munkaügyi miniszter tájékoztatta a kormány 1996. évi foglalkoztatáspolitikai irányelveiből adódó konkrét intézkedésekről, valamint az érdekegyeztetési rendszerben meglévő gondokról, feszültségekről.

A konferencián elhangzott, hogy az Érdekegyeztető Tanács (ÉT) vezetői és a miniszterelnök január végi megbeszélésén körvonalazódtak azok a témakörök, amelyeket a szociális partnerek kiemelten kívánnak megvizsgálni az év folyamán: — foglalkoztatás, pályakezdők első munkahelyének elősegítése, regionális foglalkoztatási gondok kezelése; — államháztartási reform témaköréből, kiemelten a jóléti ellátórendszerek; — érdekegyeztetés működési feltételeinek javítása.

Az MSZOSZ szerint a munkanélküliség csökkentéséért összességében nem sok minden történt az elmúlt 6 évben. A problémát fel kell bontani részleteire és egy-egy célirányos intézkedéssel kell előbbre lépni.

Programot kell kidolgozni a tartós munkanélküliségre, mert ha felszámolni nem lehet, a problémákat enyhíteni viszont kötelesség! A tartós munkanélküliség — miután a munkanélküliek 54 százaléka egy év után sem talál munkát — szociális kérdéssé válik. Sajátos gondoskodást igényel a pályakezdők munkanélkülisége. A regionális foglalkoztatási gondok enyhítése ugyancsak másféle megközelítést igényel. A problémával egyes régiók nem képesek megküzdeni. A területi felzárkóztatási programoknak a foglalkoztatást adminisztratív eszközökkel is elő kell segíteni.

A munkaügyi tárca vezetője által felvázolt kormányzati lépéstervezetek biztatóan hangzottak: — a privatizációs többlet bevételekről az ÉT szociális partnereivel közös felhasználására javaslatot dolgoznak ki. (Nem lehet kétséges, hogy ez gazdaságélénkítő javaslat lenne, ellentétben a pénzügyi elképzelésekkel, melyek adósságtörlesztést helyezik előtérbe.) Csökkenteni kívánják a bérjárulékokat. A befektetésekhez a jövőben kedvezményeket nyújtanának, amennyiben az a foglalkoztatást, vagy a hazai piacfejlesztését tűzi ki célul. Ennek érdekében az ÁPV Rt. elvégzi 600 privatizációs szerződés teljesítésének a vizsgálatát.

A miniszter itt jelentette be a Munkaerőpiaci Tanács (MT) megalakulását. Az elmúlt hónapokban komoly vita folyt a foglalkoztatással összefüggő alapok (öt) centralizálására és „államosítása" miatt. Az MT megalakulását az tette lehetővé, hogy az alapok forrásait fizető szociális partnerek érdemi igéretet kaptak arra, hogy az idei év átmeneti lesz, de jövőre a munkaerőpiaci alapot saját önkormányzat jellegű tanács felügyelheti. A konferencián szakszervezetünk képviselője szólt arról, hogy a munkaerőpiaci alap felhasználásának fokozott figyelemmel kisérése, a féléves működés értékelése a munkavállalói oldal alapvető érdeke. A munkanélküliség csökkentését, a bevonható működő tőke telepítését hivatott koordinálni a megalakuló Országos Közmunka Tanács. A foglalkoztatási gondokon elsősorban infrastruktúrális beruházásokkal, a szakminisztériumok és területi önkormányzatok együttműködésével lehetne enyhíteni. A tanácskozás végén szó volt az érdekegyeztetés rendszeréről, hogy az miként szője át a társadalmat. A hatalom, a parlament hogyan viszonyuljon az érdekegyeztető fórumokhoz. Az ott kialakult álláspontok, megállapodások hogyan épülhetnek be a parlamenti munkába. A miniszter szerint a bizalom hiánya miatt kisebb, közelebbi határidejű megállapodásokat kellene kötni, ezek teljesülése megteremtheti egy hosszabb távú megállapodás szükséges kereteit.

A hozzászólók szerint viszont a bizalmat nem a szakszervezetek zilálták szét. A kormány volt az, aki csak beszélt a munkavállalók érdekeinek figyelembevételéről és a valóságban ennek mellőzésével hozta intézkedéseit. (Munka törvénykönyve módosításának beterjesztése a parlamentbe az ÉT támogatása nélkül, a munkaerőpiaci alap összevonása, létrehozása a szociális partnerek akarata ellenére, a nyugdíjkorhatár emelésének tervezete).

A miniszter ígéretet tett arra, hogy az érdekegyeztetést és a foglalkoztatás javítását az általa elmondottak szellemében képviseli a kormányban és elismerte, hogy a fenti témákról vallott nézetei nem mindenben azonosak a kormányéval, több vonatkozásban vitáknak néz elébe.

Varga Gyuláné
szakértő

A "márciusi nyilatkozat"

Az MSZOSZ a nyilatkozatról

A Magyar Szocialista Párt országgyűlési képviselőinek egy csoportja nyilatkozatot adott ki. A „márciusi nyilatkozat „elnevezésű program gazdasággal és társadalommal foglalkozó fejezete leszögezi: ésszerű keretek között tovább kell folytatni a stabilizációs politikát, de az eddiginél jóval nagyobb figyelmet szükséges szentelni az egyes döntések várható társadalmi hatásainak. Az aláírók ebből következően a gazdasági egyensúly javításával egyenrangú követelménynek, sőt egyenesen a stabilizáció és a növekedés feltételének tekintik a társadalmi egyensúly megőrzését. A nyilatkozók elngedhetetlennek ítélik továbbá az államháztartási reform biztonságos és következetes megvalósítását, valamint a nyugdíjbiztosítási és az egészségbiztosítási, egészségügyi ellátási rendszer átfogó megújítását. Mindemellett fontosnak tartják, hogy a kormány határozott inflációellenes politikát folytasson, megkülönböztetett figyelmet szenteljen a gazdaság növekedési feltételeinek javítására, és keményen lépjen fel a feketegazdasággal szemben.

A gazdasági teljesítmény javulásához a nyilatkozat aláírói alapvető feltételnek ítélik az elfogadható mértékű és tartalmú szociális biztonság megteremtését. Ennek szellemében tartják szükségesnek a szociális jóléti ellátórendszerek átfogó átalakítását. Fontosnak tekintik a szociális jogok garantálását, a veszélyes mértékűvé növekedett jövedelem-egyenlőtlenségek mérséklését, valamint a szociálpolitika szereplői közötti pontos feladat-, hatáskör- és forrásmegosztást. Szorgalmazzák, hogy a szociális rendszer elemei a komplex szolgáltatás elvére épüljenek, vagyis az ellátórendszer „ne darabolja fel" a családot vagy az egyéneket egyes szakproblémákra.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége kész együttműködni az úgynevezett "Márciusi nyilatkozatot" aláírókkal a munkavállalók, a nyugdíjasok, a munkanélküliek helyzetének javítását célzó elképzeléseik megvalósításában. A dokumentum fő érdemének az MSZOSZ azt tartja, hogy képes rámutatni: a baloldali értékek megőrzése összenemzeti érdek.

A testület fontosnak tartja, hogy az MSZP országgyűlési képviselőinek egy csoportja (az úgynevezett hajósi csoport) a társadalom fejlődésének *szociáldemokrata alternatíváját* is képes felrajzolni. A nyilatkozatban vázolt gazdasági és társadalompolitikai irány alapvetően a *munkavállalók, a bérből és fizetésből élők érdekeit* szolgálja — állapítja meg az MSZOSZ. A szakszervezeti szövetség elnöksége, hasonlóan a nyilatkozat aláíróihoz, úgy gondolja, hogy a nyilatkozat készítői azonos fontosságot tulajdonítanak a gazdasági növekedés és a stabilizáció elveinek, és *ezekkel azonos súlyúnak tekintik* a társadalmi kérdéseket, a gazdasági átalakulás során keletkező *szociális feszültségek* oldását. Az MSZOSZ fontosnak tartja az állam szerepét a társadalmi kérdések kezelésében. Az elnökség értékelése szerint a nyilatkozat a társadalombiztosítás reformjának kérdéseit is az MSZOSZ-éhez hasonló felfogásban tárgyalja. A külön-külön szabályozandó *nyugdíj-, egészség- és balesetbiztosítási ágazatok*, irányításuk, átalakításuk iránya, a tb-önkormányzatok szerepe, önállósága a szakszervezetek meggyőződése szerint is fontos kérdése az államháztartás reformfolyamatának. A szakszervezeti törekvésekkel azonosnak tartja az MSZOSZ elnöksége a fő kérdések kijelölését, és a megoldások irányának meghatározását a nyilatkozatban. Közös pontok: a *társadalmilag egyeztetett, elfogadtatott államháztartási reform*, a határozott *inflációellenes* kormánypolitika szükségessége, az elvárás, hogy megkülönböztetett figyelmet kapjon a *gazdasági növekedés* feltételeinek javítása, a hangsúlyozottabb kormány-szerepvállalás, a gazdaságpolitikán belül foglalkoztatást javító és *vállalkozásbarát* intézkedések együttes igénylése. Egyaránt úgy vélik: mielőbb rendezni kell a *válságtérségek* problémáit, nemzeti agrárprogramot kell kidolgozni és megvalósítani az iparpolitika mellett, eredményesebben kell *fellépni a feketegazdaság ellen*, szükséges a rendszeres és *érdemi érdekegyeztetés*.

Az MSZOSZ, mint a munkavállalók érdekében tevékenykedő szakszervezeti szövetség, nem kíván beleszólni politikai pártok belső, szervezeti ügyeibe. Világnézeti platformjai több eszmei áramlatot, nézetrendszert is megjelenítenek. Miközben e platformok önállóan és a szövetség vezető testületeitől függetlenül ápolják kapcsolataikat a hozzájuk közelálló pártokkal, az MSZOSZ továbbra is fontosnak tartja, hogy véleményt mondjon az ország lakóinak döntő többségét, a gazdasági, a szociális szférát érintő pártelképzelésekről, programokról.

NEVELŐOTTHONOK

A Magyar Államvasutak— a szegénység kényszere és a szolgálat ellátása teremtette igény alapján — már a múlt század végén létrehozta első gyermekintézményeit. Az évszázados múltra visszatekintő nevelőotthonok a történelem során mindig megbízható támaszt nyújtottak a vasutascsaládoknak. A MÁV Rt. a gyermekintézményeinek működtetésére létrehozta a „Vasút a gyermekekért" Alapítványt. Reméljük az alábbi tudósításunkkal is hozzájárulhatunk az adakozni szándékozók táborának szélesítéséhez.

Kaposvári márciusi ifjak

„Trombita harsog, dob pereg,/ Kész a csatára a sereg" — szólt a hangszórókból, és a „diáksereg" felkészülten várta az ünnepeket. Kicsik és nagyok mozdultak a hívó szóra, melyet a Diáktanács (DT) juttatott el nemzeti ünnepünk előtt a„Vasút a gyermekekért" alapítvány kaposvári diákotthona általános iskolásaihoz.

Az időjárás is velünk „ünnepelt", ugyanúgy, mint 148 évvel ezelőtt, havas eső próbálta ki az ifjúság türelmét. A fiatalos hév azonban legyőzött minden akadályt: esőt és feladatot egyaránt. A szervezők (a DT tagjai és *Lőczi Ferencné* segítő tanár), valamint *Markó Krisztina* történelem szakos kolléga sokféle feladattal várták a gyerekeket. Gerendán átkelve, pikádóval és labdával célozva, kötelet mászva — amelyben nevelőik is segíthettek — bizonyíthatták, hogy méltóak a márciusi ifjakhoz. Az elméleti feladatok is rengeteg játékot rejtettek: dallamot ismertek fel kottáról, és énekelték is azonnal: *„Most szép lenni katonának!"*. Mellé számtalan ismert dalt gyűjtöttek még a korszakból. Másutt csákót hajtogattak a honvédeknek, sorolták a márciusi ifjak vezéreinek nevét, az események helyszíneit, s eljátszották, hogyan képzelik el az akkori fiatalok találkozásait. Felidézték a Pilvax-beli versbemutatót, s Petőfivel együtt esküdtek: „... *rabok tovább/ Nem leszünk!*" A feladatok sora rajzok készítésével fejeződött be, mely munkák még láthatók a Diákotthon híradóján.

Március 15-i játékos visszaemlékezésükkel a kaposvári vasutasgyerekek bizonyították, hogy *„a nemzet talpköve nemcsak a tiszta erkölcs, hanem a föld is, s rajta a magyar nép"* (Eötvös).

Lóczi Ferenc
igazgatóhelyettes

MŰVELŐDÉS-SZABADIDŐ

Kulturális élet Nagykanizsán

Mozgalmasan telt a nagykanizsai Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Ház idei első negyedéve.

A farsangban egymást követték a vigalmak. Az állomás és a pályagazdálkodásicsaládi estjén fellépett Csepregi Éva és Farkas Bálint. A zenét a „DALMA", a mozdonyvezetőkből álló zenekar szolgáltatta. Ezután a mozdonyvezetők, a vasutasóvoda és a reiki klub rendezett télűző bált. A MÁV-nyugdíjasok és a Kertbarát-kör jelmezes — fánkversennyel egybekötött — vigalma szintén említést érdemel.

A Váróterm Tárlat-sorozatban az erdélyi-vargyasi festett bútor, a vert csipke és népviseleti, valamint a kézműves kiállítás egyaránt nagy érdeklődést keltett.

A személyiségfejlesztő tanfolyamot egy csipkeverő klub beindulása, valamint a vasutas kertbarátok számára szervezett növényvédelmi tanfolyam követte.

A Pécsi Vasutas Művelődési Ház által szervezett „József Attila Szavalóverseny" területi vetélkedőjén az első fordulóban az intézmény által indított versenyző lett a győztes. A nemzetközi FISAIC kiállításra, valaminta *150 éves a vasút* alkalmából rendezett képzőművészeti kiállításra az intézmény 3 vasutasfestőt nevezett be. Terveik között szerepel egy természetgyógyászati tanfolyam is.

A vasutasnap alkalmából — a művelődési ház működése 50. évfordulójára — rendezvénytörténeti kiállítást terveznek. A vasúttörténeti klub kutatásai alapján az intézmény megjelenteti a Vasúti Évkönyv, Nagykanizsa 1996 című kiadványt, amely a korábbi kiadvány folytatásaként képes epizódokat közöl a nagykanizsai vasút történetéből, és pillanatképet nyújt a város vasúti jelenéből. Belföldi és külföldi kirándulás is szerepel a nyáreleji programban.

Hétvégi napokon az Old's Klub és a DESPERADÓ Klub rendezvényein sok száz fiatal talált otthonra.

Hetente két alkalommal könyvtár áll az olvasók rendelkezésére

Mónai Zsuzsanna
igazgató

VASUTAS TERMÉSZETJÁRÓK

Vetélkedő és országos találkozó

A Vörösmarty Művelődési Ház Természetjáró Baráti Köre és az MVSC természetjáró szakosztálya a „150 éves a Magyar Vasút" jubileumi rendezvénysorozat keretében három részből álló országos találkozót szervezett február 24-25-én Miskolcon.

A rendezvény játékos szellemi vetélkedővel kezdődött. A MÁV Rt. Vezérigazgatóság, a Budapesti Üzletigazgatóság, a Debrecen Üzletigazgatóság, a szobi, a szolnoki, a győri és az MVSC 4 fős csapatai 12 feladatot kaptak *Kovács László* játékvezetőtől. Színes, fordulatos „összecsapás" után hirdetett eredményt a 3 tagú zsűri elnöke, *Mányai Miklós*, a MÁV Rt. Vezérigazgatóság Személyügyi Főosztály osztályvezető-helyettese.

Győzött a győri — *Szabó István, Szabó Istvánné, Németh Árpád, Temesi Ödön* — összetételű csapat, az MVSC — *Szögi Lajos, Csarnai Béláné, Bodon Lászlóné, Karczag Tamás* — és a Budapesti Üzletigazgatóság — *Óvári Árpád, Óvári Árpádné, Bódy Gabriella, Heincz Szilvia* — versenyzői előtt. A dobogósok az ajándékcsomagok mellé üdülőbeutalókat kaptak, amelyeket Mányai Miklós, *Gávay Pál*, a MÁV Rt. Miskolci Üzletigazgatóság igazgatóhelyettese és *Szabóné Nagy Julianna*, a Vörösmarty Művelődési Ház igazgatója adott át.

A kisiskolásoktól a nyugdíjasokig minden korosztály képviseltette magát a következő „fordulóban", a hagyományos bakancsos bálon is, amelyet az Rt. Tánc-studió színvonalas műsora és tombola is színesített.

Vasárnap reggel különvonattal utaztak a vasutas természetbarátok a LÁEV kiliáni végállomásától Mahócáig. Erre a LOKO *„Kisvasutak nyomában"* túramozgalom keretében került sor. A 72 résztvevő három útvonal közül választhatott a verőfényes téli időben. Egy részük a *Mahóca* környéki tanösvényeken tett sétát. A 10 kilométeres út végén Lillafüreden szálltak újból kisvonatra. A legbátrabb természetjárók pedig Farkasgödör, Buzgókő, Örvénykő, Szentlélek felkeresése után a Garadnától a másik szárnyvonalat is beutazta.

A több generációt megmozgató, pozitív visszhangot kiváltó országos találkozó résztvevői kellemes emlékekkel távoztak Miskolcról. **Kovács Attila Gábor**

VASUTASSPORT

Tavaszi focirajt

A labdarugó NB I. tavaszi nyitányában a három vasutascsapat közül a BVSC-Dreher az első, a DVSC-Epona a negyedik, míg a Haladás VFC kieső helyről rajtolt. A három csapat háza táján arról érdeklődtünk, hogy a szakvezetők mit várnak a csapatoktól.

Haladás-VFC

Szombathelyen, a téli időszakban, a klub anyagi helyzetének rendezését tartották a legfőbb célnak. Emiatt új játékosok igazolására kevés pénz maradt. Úgy hírlik, hogy ennek ellenére nagyon sok próbajátékos megfordult a klubuknál, de mindössze csak négyet sikerült szerződtetni. *Kiss Péter* a Fradiból, *Varsányi* a Parmalatból, egy színes bőrű labdarugó pedig Hollandiából érkezett. A negyedik játékost a megyéből, egy alsóbb osztályú csapatból igazolták. *Mihalecz István* vezetőedzőnek az volt a feladata, hogy a tavaszi idényre jó szellemű, küzdőképes csapatot alakítson ki. A hangulat jó. A szakvezetők bíznak az NB I-ben maradásban.

DVSC-Epona

A debreceni sportvezetők úgy vélekednek, hogy *Garamvölgyi Lajos* vezetőedző tanítványai jól felkészültek a bajnokság folytatására. Megnyugtató számunkra az is, hogy a csapatból, a sok kérő ellenére sem távozott senki. Pedig a válogatott játékosokért, elsősorban *Sándor Tamásért*, *Dombiért*, de a többiekért is, a Fradi tekintélyes összeget ígért.

Erdei Zoltán klubelnök örömmel újságolta, hogy sikerült együtt tartani a csapatot. Érkeztek új játékosok is Debrecenbe. A Békéscsabától például kölcsön kapták *Csató Jánost*, Nyíregyházáról pedig *Bagoly* személyében tehetséges támadó középpályást igazoltak. Debrecenben dobogós helyezés és nemzetközi kupaszereplés a cél.

BVSC-Dreher

A Szőnyi úton bizakodó a hangulat. A csapat kemény alapozás után ciprusi túrán vett részt, ahol *Egervári Sándor* vezetőedző irányításával folytatták a felkészülést. Mint ismeretes, az őszi bajnok két tehetséges fiatal labdarúgóval, az olimpiai válogatott *Dárdaival* és a Kazincbarcikáról igazolt *Komlósival* erősödött. A volt pécsi középpályásért három játékost — *Kovácsot, Vernert*, és *Marozsánt* — adtak kölcsön a Mecsek aljai csapatnak.*Mezey György* szakosztály-igazgató az első hely megőrzését, vagyis a bajnokság megnyerését várja a csapattól. Hasonló eredményt vár a magyar kupában. A jó szereplés a feltétele annak, hogy ősztől valamelyik nemzetközi kupában indulhassanak.

A *BVSC-Dreher* bajnokesélyesként rajtolt. A lapzártáig lebonyolított négy fordulóban kétszer győzött és két döntetlent ért el. Ezzel pontjainak a számát nyolccal növelte. A Haladás is megtáltosodott. Négy mérkőzésből a vasiak is tíz pontot szereztek. Ez rendkívül jó teljesítmény, hiszen az ősszel, az egész idényben csak kétszer győztek és mindössze tíz pontot gyűjtöttek. A *DVSC-Epona* rajtja sikerült a legrosszabbul. A Loki kétszer vereséget szenvedett, egyszer győzött és egyszer döntetlenre játszott. A Szőnyi úti vasutasrangadón is alulmaradt a BVSC-Dreherrel szemben. Igaz, hogy az idény vége még messze van. Az elvesztett pontokat azonban már nem lehet pótolni.

Visi Ferenc



A győztes győri csapat munka közben

Birkózás

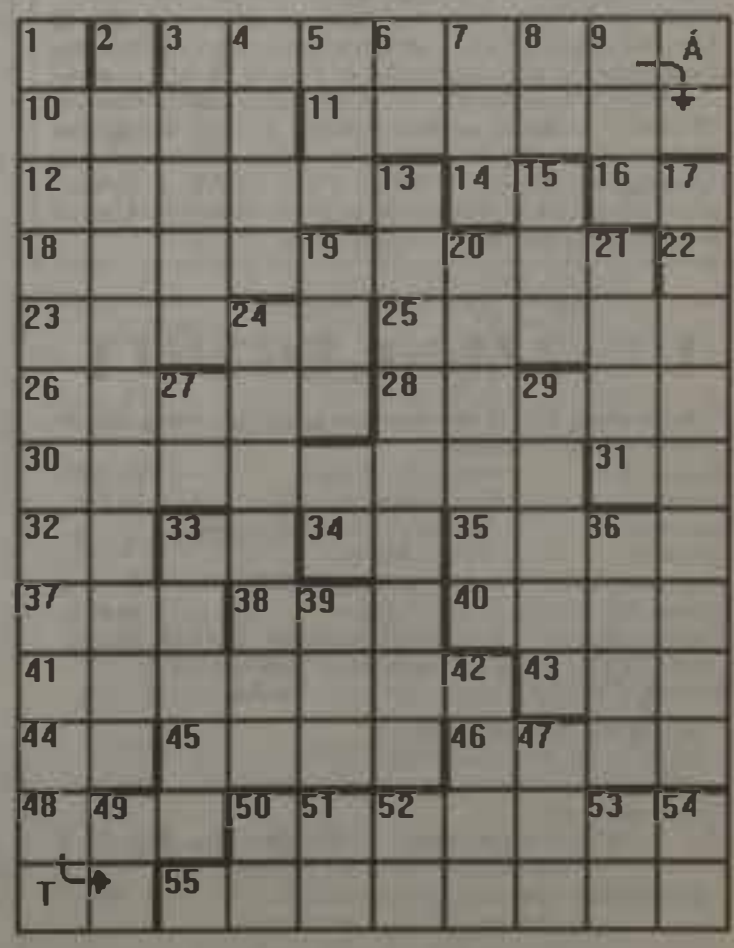
Szabad- és kötöttfogású egyéni országos birkózó bajnokságot rendeztek február utolsó és március első hétvégéjén a Pest megyei Tökölön, illetve Szegeden. A BVSC birkózói mindkét fogásnemben indultak. Három bajnoki aranyat szereztek és kötöttfogásban több értékes helyezést értek el. A szabadfogásúak mezőnyében induló két válogatott, *Óvári László* (48 kg) és *Dvorák László* (82 kg) szerezte meg a bajnoki címet. A kötöttfogásúaknál nagyon hiányzott a válogatott *Takács Ferenc*, akit a sérülése akadályozott meg abban, hogy szőnyegre lépjen. Ebben a fogásnemben *Majoros István* (57 kg) nyert bajnokságot. *Ancsin* (100 kg) a második, *Czifferszky* (68 kg) a negyedik, *Simita* (82 kg) az ötödik, *Balog* (130 kg) ugyancsak az ötödik helyen végzett. Március végén Budapesten rendezték a Birkózó Európa-bajnokságot. A BVSC három válogatottja, Óvári, Dvorák és Majoros közül Dvorák ezüstérmes lett és biztosította helyét az Atlantai Olimpiára. **(vf)**

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Az 1996-os esztendő egyik legfontosabb érdekvédelmi feladata

Vízszintes: 3. **Megfejtendő** (Folyt.: függ.1.) 10. Reichstagban van. 11. Szabolcs megyei község ... matolcs. 12. Nagytestű vándormadaram. 14. Tórium. 16. Körülbelül. 18. Elmegyek. 22. Égtáj. 23. Szoba jelzője lehet. 25. Véradó (latin). 26. Katonai egység. 28. Szabászati szerszámot. 30. Elit katona. 31. Rádium. 32. Ybl páratlan betűi. 33. Fiú része. 34. Téli sport. 35. Latin Erosz. 37. Női név. 38. Tyúkanyó mondja. 40. Női név becézve. 41. Nagy esés. 43. Rendőrségi felügyelet alatt. 44. Tanítóképző. 45. Kés jelzője. 46. Francia író. 48. Eljáró fele. 50. A padlót súrolta. 55. **Megfejtendő**. (A függ. 17. folytatása.)

Függőleges: **Megfejtendő**. (Folyt.: vízsz. 3.) 2. Megvalósítottuk. 3. Képes volt cipelni. 4. Váci (keverve) 5. Áztat közepe. 6. Ború egynemű betűi. 7. Robbanóanyag röv. 8. Kettős betű. 9. Nem kevés. 13. **Megfejtendő**. A függ. 17., vízsz. 55. befejezése. 15. Haza. 17. **Megfejtendő**. (Folyt.: vízsz. 55. és függ. 13.) 19. Vodkában van. 20. Férfinév. 21. ... Marianna. 24. (Könyvet) ajánl (-ék). 27. Azonos mássalhangzók. 29. (francia) szerelem. 33. Fűszernövény. 36. Poros elem része. 39. Angol egy. 42. Kaszás része. 47. Olga László Zoltán. 49. Fegyvert használ. 50. Tagadó szó. 51. -ban, -ben (latin). 52. Köd egynemű betűi. 53. Személyes névmás. 54. Arc része.



Megfejtés

A márciusi második számban megjelent keresztrejtvény megfejtése:

„Nemzetünknek mindig az volt az egyik hibája, *hogy vagy nem bízott magában, vagy elbízta magát...*" Széchenyi.

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.



A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

MSZOSZ, SZEF

Május 1

A rendszerváltás óta idén ünnepli először május elsejét közösen a két szakszervezeti konföderáció: az MSZOSZ, valamint a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma (SZEF). A munka ünnepe szakszervezeti rendezvényeinek előkészítéséről kérdeztük meg Szelei Ferencet, aki a Vasutasok Szakszervezetét képviseli az MSZOSZ május elsejei koordinációs bizottságában.

— A koordinációs bizottság április kilencedikei ülésén véglegesítette a rendezvények helyszíneit és a központi majális programját. Budapesten a Városligetben a kulturális és szabadidős programokkal várjuk a dolgozókat, a fiatalokat, a nyugdíjasokat. Említésre méltó, hogy vidékről nem csak a megyeszékhelyekről, hanem más városokból és településekből is hírt kaptunk az előkészületekről. — mondta Szelei Ferenc.

— Mi az idei összejövetel üzenete?

— A korábbitól eltérően, most kevésbé akarunk politizálni. Ezen a május elsején a hangsúlyt a munkavállalók együttműködésére, a szolidaritásra helyezzük. Ezt demonstrálja, hogy a két nagy szakszervezeti szövetség közösen ünnepel. Jelentős az idei ünnep azért is, mert ez az MSZOSZ és a SZEF között 1995. december 5-én megkötött együttműködési megállapodás — a külső szemlélő számára is sokatmondó — első állomása, miután „kézzelfoghatóvá" válik a szakszervezetek együttműködési készsége.

— Említette, hogy elkészült a budapesti majális részletes programja.

— A hagyományoknak megfelelően felvonulással kezdődik a hivatalos program. Budapesten az Andrássy út és a Bajza utca sarkán gyülekezünk fél kilenc tájban. A felvonulók tíz óra körül érnek a Városligeti napozó térre, ahol a két szakszervezeti konföderáció elnöke rövid köszöntőt mond. Ezzel az ünnep hivatalos — *politikai* — része le is zárul. A továbbiakban két színpadon — a központi- és a gyermek színpadon — este 7 óráig neves előadóművészek szórakoztatják a közönséget. A központi színpadon többek között fellép Koós János, Dékány Sarolta, Boncz Géza. Lesz küzdősport bemutató, nótaszó és musical a Rockszínház művészeinek előadásában. A gyermekszínpadnál a honfoglalás jegyében játékos vetélkedőkön mérhetik össze erejüket és tudásukat a srácok. A pontos „menetrendről" azonban az április végén megjelenő plakátokról, az újsághirdetésekből és röplapokból tájékozódhatnak az érdeklődők.

— A VSZ, mint az MSZOSZ tagszervezete mivel teszi emlékezetessé az ünnepet?

— A VSZ elnöksége döntött, hogy az elmúlt években kialakult hagyományoknak megfelelően sátrakat állít, s önálló udvarral jelenünk meg a Városligetben. Virslivel, sörrel és egyéb szolgáltatásokkal várjuk budapesti és vidéki kollégáinkat családtagjaikkal együtt. Köztudott, hogy a VSZ az idén ünnepli fennállásának századik évfordulóját, ezért is szeretnénk, ha minél többen felkeresnék a sátrainkat. Az idén, aki velünk ünnepel, az elődök munkája előtt is tiszteleg. A helyszínen a VSZ vezetőivel kötetlen beszélgetésre nyílik lehetőség, de lesz munkajogi tanácsadás, vérnyomásmérés stb. Tudom, hogy a vasutasokat nem érinti, de a VSZ kezdeményezésére a vidékről Budapestre látogatók ez alkalommal is 50 százalékos kedvezménnyel utazhatnak a vasuton. A kedvezmény igénybevételét igazoló bélyegzőt — a VSZ sátorban — a forgalmi utazó tagozat aktivistáitól kell kérni.

— A VSZ nem csak Budapesten ünnepel.

— Említettem, az MSZOSZ és a SZEF több vidéki nagyvárosban szintén közös majálisokat szervez. Miskolcon, Debrecenben, Szegeden és Szombathelyen tartják a legjelentősebb rendezvényeket. Ismereteim szerint a VSZ területi bizottságai és alapszervezetei sok más településen meghatározó szervezői lesznek a vidéki ünnepségeknek is. Így például Záhonyból kaptunk hírt a majálisi előkészületekről. Reméljük: az idei május elseji programok vonzóak lesznek nemcsak a szakszervezeti tagság, hanem valamennyi munkavállaló számára. Személy szerint bízom abban — bár egy szerdai napra esik most május elseje —, mégis sokan leszünk együtt a felvonuláson a VSZ zászlaja alatt.

Vasutas Nyugdíjpénztár

Hosszú procedúra után tavaly december 31-ére minden engedélyt beszereztek a szervezők a Vasutas Nyugdíjpénztár működéséhez. Az év elején ezért megkezdődhetett a pénztárszervező munka. A MÁV Rt.-nek és az ÖTA-nak köszönhetően a pénztár működési feltételei megteremtődtek, e segítség nélkül azonban a költségek 12 millió forintot emésztettek volna fel. A küldöttgyűlés időpontjára — március 28. — 8700 tag jelentkezését regisztrálták — mondta el *Kurucsai László*, az Igazgatótanács elnöke. 16,5 millió forintot fektettek be állampapírokba, és 1 millió forint van pillanatnyilag a bankszámlán. Az elnök szerint május hónapra áll össze a működés minden feltétele. A küldöttközgyűlés módosította az alapszabályt, amely szerint a "kizárás" szót a tagság megszüntetésére változtatta. A küldöttek egyhangúlag elfogadták a pénzügyi beszámolót, és megszavazták a belépést a Magyar Pénztárszövetségbe.

UTAZZUNK EGYÜTT

A Paradiso Travel szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Május 24-28.	*Pünkösd Erdélyben*	14 990,-
Június 12-16.	*Kirándulás Kárpátaljára*	14 990,-
Június 22.	*Puchberg — Marcipánmúzeum*	2 500,-
Július 13.	*Melk — Wachau*	3 350,-
Augusztus 8-11.	*Salzkammerguti tóvidék*	23 900,-
Szeptember 10-15.	*Róma — Assisi*	29 490,-
Szeptember 27-29.	*Sörfesztivál Münchenben*	ár előkészületben
December 6-8.	*Karácsonyi vásár Nürnbergben*	-"-
December 14.	*Karácsonyi vásár Bécsben*	-"-

Görög apartmanok Sartiban
Május 11-től október 5-ig hetente.
Elhelyezés 2-3 fős studiókban és 4-5 fős apartmanokban.
Részvételi díj:
13 900 forint/apartmantól 74900 forint/ apartmanig
(létszámtól és szezontól függően!)
Lovastábor nem csak gyermekeknek!
5 nap 6 500 forint/fő ellátással

Minden utasnak 1 000 forint kedvezményt adunk a szállásos utak árából, ha a jelentkezésnél ezt a hirdetést leadja!
Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében, telefon : 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551.
Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62. (Metró mozi, a Nyugati pályaudvarral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

Gyermek csereüdülés

Jelentkezés 10 éves kortól

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában felhívást tettünk közzé, hogy a Vasutasok Szakszervezete külföldi partnerszakszervezetekkel közös csereüdültetéseket szervez. Ez alkalomból néhány részlet közreadásával szeretnénk elősegíteni az utazni szándékozók döntését.

Görögországi gyermeküdülés

1996. július 1-jétől július 16-ig

Az üdülésben mindkét fél 10-14 éves korú gyermekei vehetnek részt.

A magyar gyermekek részére a *Malakasa* üdülőben a vendéglátók naponta 3 főétkezést (reggeli, ebéd, vacsora), uzsonnát, valamint megfelelő mennyiségű italt (reggeli ital: tej, kávé, kakaó, tea, valamint az ebédhez üdítőitalt) biztosítanak. A csoport fekvőhelyes különkocsikban utazik. A magyar gyerekek részvételi díja, személyenként 28000 forint.

Franciaországi gyermeküdülés

1996. augusztus 6-tól - augusztus 27-ig

Az üdültetésben kizárólag 14-15 éves korú gyermekek vehetnek részt.

Augusztus 6-13, között a balatonkenesei gyermeküdülőben, 13-tól 15-ig pedig Budapesten a magyar fiatalok a francia fiatalokkal együtt üdülnek Magyarországon. A gyermekek közösen utaznak el Párizsba, az Orient Expresszel augusztus 15-én. Augusztus 16-tól 24-ig St. *Mandrierben* (Toulontól 15 km-re), 24-től 26-ig *Párizsban* szerveztek számukra programot a franciák. A magyar gyermekek augusztus 27-én érkeznek vissza Budapestre.

Részvételi díj 35 000 forint, amely költőpénzt nem tartalmaz.

A térítési díj első részletét jelentkezéskor (14 000 forintot), a második részletet július 8-ig (21 000 forintot) kell befizetni. Jelenkezéseket korlátozott számban fogadunk el.

Jelentkezni a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál vagy a VSZ/központban (Budapest, VI. Benczúr u. 41.) Dömе Lászlóné kolleganőnél lehet a 19-77/147, 157, 16-86 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7745 városi telefonokon.

OLVASÓINK ÍRJÁK

Köszönjük a gondoskodást

Február második felében nyugdíjasként beutalóval pihentem a vasutasok balatonboglári üdülőjében.

Valamennyi beutalt nyugodt körülmények között, kellemesen töltötte el e két hetet. Az üdülő minden dolgozója azon fáradozott, hogy felejthetetlen élményekben részesítse a beutaltakat. Az ízletes és változatos ellátás mellett napról napra növekedett testsúlyunk.

A kultúrfelelős változatos programmal, videofilm-vetítés, kirándulások stb. szervezésével igyekezett a hideg téli napok egyhangúságát elviselhetővé tenni. Sajnos, kórházba került. Ezúton kívánunk neki mielőbbi gyógyulást.

A pécsi igazgatóság szakértője előadás keretében ismertette az ÖTA-val kapcsolatos tudnivalókat. A mai nehéz gazdasági viszonyok közepette hálával és szeretettel megköszönjük a MÁV és ezen belül az ÖTA erőfeszítéseit nyugdíjasai érdekében.

Köszönjük a gondoskodást, az üdülés lehetőségét, és további eredményes munkát kívánunk:

Váczy Jánosné
Újpalota

KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

Programok

A Közlekedési Múzeum (Budapest, XIV., Városligeti körút 11.) keddtől péntekig 10-16 óra között, szombaton és vasárnap, valamint ünnepnapokon 10-18 óra között fogadja az érdeklődőket.

Csoportos bejelentkezés a Közlekedési Múzeum Közművelődési Csoportjánál, telefon: 343-05-65/63. Múzeumunk szakkönyvtára keddtől csütörtökig 10-14 óra között áll az érdeklődők rendelkezésére. Minden hónap első csütörtökén a Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesületének programját a múzeum előadótermében rendezik meg 17-20 óra között.

Április 20., szombat, 11 óra
Filmvetítés: Hogyan vezessünk autópályán
Tárlatvezetés: Biztonságos és kényelmes autópályák
Tárlatvezető: Szabó László

Április 21., vasárnap, 11 óra
Filmvetítés: A mosoly vonata
Előadás: Kisvasutak a Kárpát-medencében
Előadó: Gáspár János

Április 27., szombat, 11 óra
Filmvetítés: A távolság legyőzése
Tárlatvezetés: A millennium és a 100 éves Közlekedési Múzeum
Tárlatvezető: dr. Molnár Erzsébet

Április 28., vasárnap, 11 óra
Filmvetítés: Mindennapi közlekedésünk krónikája
Előadás: 100 éves a "kisföldalatti"
Előadó: Merczi Miklós

A múzeum állandó kiállításai

Repüléstörténeti és űrhajózási állandó kiállítás
Petőfi-csarnok, Budapest XIV., Zichy Mihály u.
Telefon: 343-00-09

Földalatti Vasúti Múzeum
Budapest, Deák téri aluljáró, Telefon: 142-21-30

Múzeumvasút
Nagycenk, Telefon: (06) 99-311-415

Parádi Kocsimúzeum
Parád, Kossuth L. u. 217., Telefon: Parád 57

Kiskőrösi Közúti Múzeum
Kiskőrös, Telefon: (06) 78-311-935

Paksi Vasúti Múzeum
Paks, régi vasútállomás, Telefon: (06) 75-311-677

Lakáscsere

Elcserélném 75 négyzetméteres Kerepesi út 1. szám alatti MÁV-vállalati bérlakásomat két kisebbre (egyik önkormányzati legyen) vagy egy lakás ráfizetéssel. Érdeklődni: 12-23 üzemi telefonon, vagy este a 113-91-71 telefonszámon Bódiné.

Fővárosi MÁV-bérlakásomat (másfél szobás, komfortos, kertes, telefonos) tényleges MÁV-dolgozóval elcserélném kis — fővárosi környéki — üdülőingatlanra. Telefon: 261-1513.

Vonatdobálók rendőrkézen

Eljárást indított a rendőrség kedden M. Géza, 20 éves nyíregyházi lakos ellen, aki három gyermekkorú társával megdobálta a Budapest—Nyíregyháza között közlekedő InterCity expresszvonatot. A fiatalok a város szélén kő- és vasgolyózápor zúdítottak a szerelvényre; szerencsére személyi sérülést nem okoztak. Miután az expressz megérkezett a nyíregyházi állomásra, a vonaton szolgálatot teljesítő vasutasok riasztották a rendőrséget. A járőrök a megadott helyszínen el is fogták a csoport tagjait. A gyerekeket — akik ellen életkoruk miatt nem indítható büntetőeljárás — elengedték, a 20 éves M. Gézának viszont felelnie kell tettéért.

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is beszélnek.

A vasúti személyszállítás „Baja"

(Adalékok a MÁV személyszállítási stratégiájához)

Katonafiam látogatására Nyírábrányból reggeli indulással Bajára utaztunk, a legkedvezőbb menetrendi csatlakozással — ceglédi átszállással. A látogatási idő 15 - 17 óráig tartott, majd hazaindultunk. Bajáról 17.33 órakor indultunk vissza, s 22.29 órára értünk Ceglédre, ahonnan viszont 22.07 órakor elment az utolsó személyszállító vonat, amely közvetlenül Debrecenig közlekedett.

Áldottuk az „ésszerűen takarékos" személyszállítási koncepciót, s megértettük, hogy a MÁV-on belüli versenyt a 6000. sz. sebesvonat 22 perc előnnyel nyerte a gyanútlanul csatlakozni kívánó utasokkal szemben. Ez a mai vasúti szabad verseny: „a nagy hal nem várja meg a kis utast".

Hála a takarékos vasúti koncepciónak — amely az utasokért is készült? — szombatonként nem közlekedik a 14600. számú postavonat sem, emiatt csupán Szolnokig lehet eljutni éjfélre.

Szolnokról 04.52-kor indul az első személyvonat, mellyel 06.30 órára lehet Debrecenbe érni, s onnan 07.18-kor lesz csatlakozás Nyírábrány felé. Ezt az utat azért némi „nem utasításszerű" segédlettel meggyorsították kollégáink, így már hatszori átszállással sikerült Debrecenben az 5.05 órakor Nyírábrányba induló vonatot elérni.

No, majd a március 9-i utunkra jobban felkészülök, gondoltam naivan.

Ahhoz, hogy a 9-én, szombaton, délelőtt 11 órakor kezdődő katonai esküre időben odaérjünk, már pénteken este 22.30-kor a Zilah-Zsibó felől érkező gyorsvonttal kell elindulni Nyírábrányból. Cegléd érintésével szombaton 8.13-ra, Budapest Déli - Bátaszék átmenettel 10.10-re érkezünk Bajára az egész éjszaka átutazásával.

Az eskü után 11.56 -kor már vissza kellene, indulni hogy debreceni állomásról elérhessük a 19.25-kor Nyírábrányba induló utolsó vonatot.

Hála a MÁV „ésszerűen takarékos" személyszállítási koncepciójának szombaton este nem közlekedik, a hét többi napján menetrend szerinti 6848. számú vonat, 22.39-es indulással. Így maradt a Debrecenben éjszakázás: egy katonaeskü két éjszaka — bosszúsággal.

Eljutottunk személykocsival, kétszeri defekttel, körülbelül 7.000 forint benzinköltséggel! Mindez igen jó gondolatébresztő egy vasutasnak.

Elővettem hát a „Tájékoztató a Vasútátalakításról 1994-1998" című 1996. január 15-i keltezésű, a Stratégiai Igazgatóság által készített kiadványt és sok hasznos ötletet láttam benne — például utastájékoztatás fejlesztése, vonatról való taxirendelés, személygépkocsi-parkolók bővítése stb.

Valahogy nem találtam benne a fő- és mellékvonali oda-vissza közlekedésre épülő ésszerű vonatcsatlakozások megteremtését. A fő- és mellékvonalakon utazó utasok legfőbb érdekét és a vasutasszemléletet kihagyták belőle?

No, de sem baj: menedzserünk, közgazdászunk, ügyeletes szervezőnk már van bőven, s ők majd gyártanak több tonna tájékoztatót, stratégiai tervet, jól fűszerezve a magyar nyelvet lassan elfelejtő „közérthető" idegen közgazdasági zsargon kifejezésekkel...

A vasúton netán még utazni vágyó néhány „elvetemült nagy igényű" utas pedig hova menjen?...

A Honvédelmi Minisztérium mindenesetre nekünk megoldotta gondjainkat, a fiamat az alapkiképzés után visszairányították Debrecenbe, hogy ne állítsák megoldhatatlan feladat elé a MÁV-ot.

Berki János
Debrecen állomás

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96–3061
Felelős vezető: **Lendvai Lászlóné** mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

ÜNNEPÜNK:

MÁJUS 1.

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. ÁPRILIS, MÁSODIK SZÁM

MIT JELENT NEKÜNK MÁJUS ELSEJE?

Tirpák Józsefné
vizsgáló főkalauz,
Miskolc



„... A munka ünnepét általában munkával töltöm. Néha azonban kimegyek a majálisra kicsit kikapcsolódni. Kár, hogy erre nincs elég időm..."

Beninczki Istvánné
Vasutasok Szakszervezete
Központja

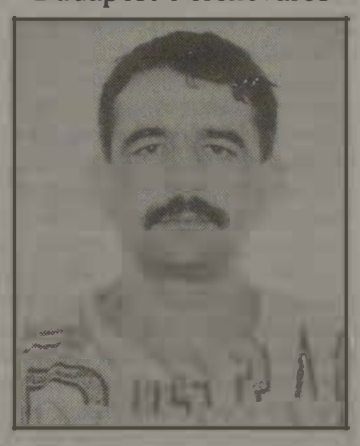


"...A felvonulásra ma sokan emlékeznek úgy, hogy kötelező volt, pedig senkit sem kényszerítettek a részvételre. A május elsejei programok erősítették az emberek összetartozását. Abban az időben talán sokkal több jó kollektíva létezett, mint ma..."



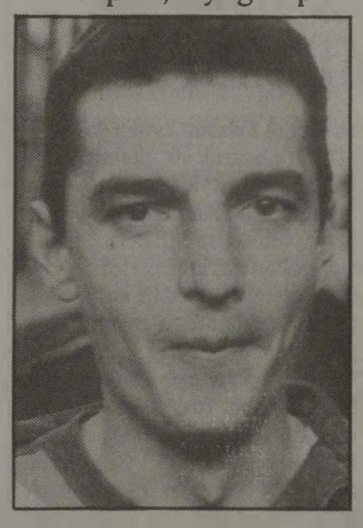
Majális a ligetben

Ferenczi Mihály
tolatásvezető,
Budapest Ferencváros



"...A rendszerváltás előtt egy hargitai kisvárosban, Székelykeresztúron éltem. Kellemes emlékként él bennem, hogy az ottani zenekar tagjaként, mint nagydobos már kora reggel róttuk az utcákat, zenével köszöntve a munka ünnepére ébredő embereket..."

Darvas Attila
kocsivizsgáló,
Budapest, Nyugati pu



"...Május elsején dolgozom: dupla pénzt kapok..."

Balogh Katalin
raktárkezelő,
Nyugati Szertárfőnökség



„...Örülök, hogy ma már nem kötelező a felvonulás, ezért is szívesebben veszek részt a ceglédi majálison..."

Köszöntő

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke rovata

Mit jelent május elseje a természetnek? A természetnek a tavaszt, a megújulást, a reményt, a kikeletet jelenti. Megváltozik az emberek hangulata, jobb kedvük lesz még akkor is, ha ma gondok tornyosulnak a munkavállalók feje felett.

Május elseje mit ad a munkavállalóknak? Erőt, megújult erőt, és számos megoldásra váró új feladatot. Május elseje összefogásra szólítja a munkavállalót azért, hogy biztosabb legyen a munkahelye, kiszámítható legyen a bére, hogy a családjával megélhessen, valamint biztos kenyere legyen.

A rendszerváltás óta, az összefogásra van a legnagyobb szükség ebben az országban, mert enélkül a bérből és fizetésből élő dolgozók a családjuknak nem tudnak elfogadható megélhetést biztosítani. Ezért kell erősíteni a szolidaritást a munkavállalók között. Dolgozzon bárki íróasztal mellett, vagy legyen lakatos, ha nincs meg közöttük a szolidaritás, ha nincs kellő egység, érdekét sokkal nehezebben tudja érvényre juttatni.

Össze kell tehát fognunk. Közösen kell kiállnunk a jogos érdekeink megvédése mellett. Nem félhetünk, nem lehet megalkudnunk, nem szabad a háttérbe húzódnunk. Le kell győznünk a megosztottságot. Az összefogás legyőzhetetlen erőt sugároz.

Rangot kell szereznie a munkavállalónak a politikai hatalom és a munkáltató előtt. Ne születhessenek meg olyan döntések ebben az országban, amelyek a munkavállalók számára hátrányosak. Ne fordulhasson elő az, hogy a dolgozók a véleményüket hiába mondják el.

Végezetül nézzünk szembe önmagunkkal is. Tegyük fel a kérdést: mit jelent a Vasutasok Szakszervezete tagságának a május elseje? Küzdelmet a szakma rangjáért, a vasút megmentéséért. Harcot egy igazságosabb — a végzett munkát elismerő — bértarifáért. Hadjáratot a jogtalan előnyök megszüntetéséért. S nem utolsósorban azt is jelenti nekünk a május elseje, hogy meg kell erősítenünk sztrájkképességünket.

Kollégák! Közös tehervállalással eredményesebbek lehetünk, biztosabban védhetjük közös értékeinket. Ez május elseje üzenete.

MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely, Szövő u. 85.Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

TÁRSADALMI TILTAKOZÁS A PÁRBESZÉDÉRT

A nyugdíjkorhatár emelése ellen kezdeményezett aláírásgyűjtést a Vasutasok Szakszervezete folytatja. Az eddig összegyűjtött több tízezer aláírást tovább szeretnénk gyarapítani május elsején. A céljainkkal szimpatizálóknak a Városligetben felállított VSZ-sátorban már reggeltől alá lehet írni az íveket. Várják a társszakszervezetek csatlakozását is a kampányhoz, mert csak az egységes fellépés hozhat eredményt. A VSZ a nyomásgyakorlás ezen módját nem tartja politikai inkorrektségnek (mint ahogy azt felelős beosztású politikusok nyilatkozták). A szakszervezet szerint a 62 éves nyugdíjkorhatár bevezetése viszont inkorrekt, mert ma Magyarországon a férfiak átlagéletkora 63 év. A kormányzati elképzelés szerint a nyugdíjkorhatár felemelésével gyakorlatilag a lakosság fele kiszorulna a nyugellátás intézményrendszeréből. Ez elfogadhatatlan és igazságtalan, mivel az általuk befizetett járulékot csak akkor élvezhetik, ha idő előtt rokkanttá válnak. A lakosság egészségi állapotát tekintve a mai hatvanévesek többségét le lehetne százalékolni, ezért is érthetetlen az ilyen irányú törekvés.

Nyugdíjreform? Korhatáremelés?

E sorok megírására a Magyar Vasutas március havi második számában található *VSZ-aláírásgyűjtés* című a *nyugdíjreformról* szóló írás indított.

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottságának titkárhelyetteseként kezdeményezője voltam az aláírásgyűjtésnek. Az akció kezdetén bizony soksok vitám volt arról, hogy egyáltalán érdemes-e kezdeményezni ilyen akciókat. Számomra ma egyértelmű, hogy igen!

Miről is szóltak a különböző tervezetek és milyen döntést, döntéseket befolyásolhat a már összegyűjtött több tízezer aláírás?

A kormány tervei szerint: a nők nyugdíjkorhatára 1997-től, a férfiak nyugdíjkorhatára 1998-tól 2 évente egy esztendővel emelkedne. Ez azt jelentené, hogy azok a nők, akik 1940. január 1. előtt születtek 55 évesen, aki 1941-ben 56, akik 1940-ben azok 57, akik 1942-ben 58, akik 1943-ban 59, akik 1944-ben 60 és akik 1945-ben születtek pedig 61 évesen mehetnek nyugdíjba. Azok a férfiak, akik 1938. január 1. előtt születtek 60 évesen, az ezt követő korcsoport pedig 62 évesen vehetné igénybe a nyugellátást.

A Népjóléti Minisztérium tervei szerint az előrehozott nyugdíjat az öregségi nyugdíjkorhatár előtt legfeljebb 5 évvel vehetnék igénybe a rászorulók akkor, ha legalább 32 év, illetve amikor az egységes nyugdíjkorhatár bevezetésre kerül (62 év) 35 év szolgálati idővel rendelkeznek. Ezekben az esetekben az igénylőknek számolniuk kell azzal, hogy havonta 0,3 százalékkal, vagyis évente 3,6 százalékkal csökken a nyugdíjuk. Ez alól kivételek azok, akik 40 év szolgálati idővel rendelkeznek. Kedvező eleme, hogy a három és többgyermekes anyáknál az előrehozott nyugdíj igénybevételéhez 30 év szolgálati idő is elegendő lenne. Azok a rokkantsági nyugdíjra jogosultak, akik az öregségi nyugdíjkorhatárt még nem érték el, dönthetnek arról, hogy előrehozott (csökkentett), vagy rokkant nyugdíjat vesznek igénybe.

Mit nyújt a Népjóléti Minisztérium által javasolt koncepció?

A két elemből összetevődő nyugdíjrendszerben az egyik elem a kötelező biztosítás, ezt egészíti ki az önkéntes nyugdíjbiztosítás. Azoknak az idős embereknek — akik ugyan betöltötték, elérték a nyugdíjkorhatárt, de nem rendelkeznek a minimális biztosítási idővel, állami szociális járadékot juttatnának. A kötelező nyugdíjbiztosításból kikerülne a mai szociális elem — amely miatt torz a nyugdíjrendszer jelenlegi formája — ugyanakkor érvényesülhetne a társadalmi méretű kockázatmegosztás, mert a mindenkori befizetések szolgálnának az ellátások alapjául.

A nyugdíjakat pontrendszer szerint számolnák ki, így a mainál lényegesen nagyobb jelentősége lenne a munkaviszony hosszának és a keresetnek. Ez nem változtat viszont azon, hogy a maival megegyező értékű öregségi ellátás szigorúbb feltételekkel és hosszabb szolgálati idővel lenne elérhető.

Azt, hogy a befizetett járulék jobban igazodjon az aktív életpálya során elért keresethez és a biztosított által is naprakészen nyomon követhető legyen, egy pontrendszer alapján látják megvalósíthatónak. A járulék fizetésének és az ellátás megállapításának alapjául a bruttó kereset számítana, ebből következően a nyugdíj adókötelessé válna. A tervezet készítői javasolják a járulékalap kiterjesztését minden személyi jellegű kifizetésre, ráadásul azt a munkáltatók azok után is fizetnék, akikkel nem állnak "biztosítási jellegű jogviszonyban". Ugyanakkor jelentősen korlátoznák a járulékkal nem fedezett időket. Például a felsőfokú tanulmányokat csak akkor számítanák be a nyugdíjba, ha a járulékot is megfizetik. Valamennyi munkavállalónál egységes járulékszabályokat írnának elő, mégpedig oly módon, hogy a kötelező biztosítási jövedelemhatárig (az átlagkereset kétszereséig) minden biztosítási jogviszonyból származó jövedelem (tehát, amely után a munkáltató fizet) járulék és ellátási alapot képezne.

Az új nyugdíjrendszerben elérhető maximális bruttó nyugdíj a mindenkori átlagkereset 1,2 — 1,3-szorosa lenne. Az értékállóságra garancia lehet, hogy az átlagkeresetek emelkedéséhez igazodna az évenkénti nyugdíjemelés. Ez a nyugdíjrendszer a számítások szerint átmeneti időszakot nem igényel, de a választás lehetőségét meg akarják tartani a nyugdíjba vonulók számára, hogy választani lehessen a régi és az új szabályok szerint kiszámított nyugdíj között. E tervezetek ismeretében a következő okok miatt vannak fenntartásaink a nyugdíjkorhatár emelése miatt (a Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint):

— 1994-ben, 490 000, 1995-ben 496 000 regisztrált munkanélküli volt, az 1996-os előrejelzés 510 000 munkanélküliről szól. Ugyanakkor 1996-ig a munkanélküli nyilvántartásokból több mint 620 000 fő került ki.

— A rokkant nyugdíjasok száma: 1985-ben 42 513, 1990-ben 63 892, 1992-ben 67 556, 1993-ben 53 722, 1994-ben 55 935, 1995-ben I—III. negyedévben 49 053 volt.

— A magyar lakosság átlagéletkora, amely részben tükrözi a lakosság egészségi állapotát: nők esetében 68 év, férfiak esetében 63 év.

— A munkaképes lakosság 1995-ben nő 2061 ezer, férfi 2312 ezer.

— A vasutasság egy része korkedvezményre jogosító munkakörben dolgozik, amelynek felső korhatára: nők esetében 50 év, férfiak esetében 55 év, amely az új nyugdíjkorhatárral egységesen 57 évre is emelkedhet.

— A munkanélküliekből: 2 százalék diplomás, 40 százalék szakmunkás, 65 százalék ennél alacsonyabb végzettséggel rendelkezik.

Tudjuk, nem lehet teljes konszenzus! Mi szükségesnek tartjuk a társadalmi vitát, ezért mindaddig jelentősége van a véleménynyilvánítás olyan formájának, mint a VSZ által támogatott aláírásgyűjtés! Végezetül ezúton szeretném megköszönni mindazoknak a segítségét, akik eddig is tevékenyen részt vettek az aláírásgyűjtésben, illetve aláírták a gyűjtőíveket! **Szabadi László**

Még semmi sem dőlt el

A népjóléti és a pénzügyi tárca közös nyugdíjreform javaslata nem koncepció, csupán takarékossági intézkedési terv — állítják a Nyugdíjas Önkormányzat szakértői. A nyugdíjrendszer alapvető feladatának, nevezetesen, hogy a társadalom minden tagja számára biztonságos időskori jövedelmet nyújtson, csak a biztosító által felvázolt koncepció felel meg.

Vágó János, az önkormányzat elnöke hangoztatta: bíznak abban, hogy a májusi kormányülésig a döntéshozók részleteiben is megismerhetik a nyugdíjbiztosító többéves szakmai munkával, számításokkal megalapozott nyugdíjreform-javaslatát. Azt a koncepciót, amely — kidolgozói szerint — kiküszöböli a jelenlegi, úgynevezett felosztó-kirovó (a mindenkori nyugdíjakat a mindenkori járulékbefizetésből fedező) rendszer hibáit. de nem szakít gyökeresen magával a szisztémával. A csaknem kétszáz oldalon közreadott számítások szerint ugyanis alapos változtatással tovább működtethető, és gazdaságossá is tehető a felosztó-kirovó nyugdíjrendszer. A változás lényege, hogy a mai egységes szisztémát egy két elemből álló rendszer váltaná fel. Egyik pillére az úgynevezett állampolgári nyugdíjalap lenne, amely minden idős ember számára biztosítana valamilyen alacsony szintű, de biztos jövedelmet. Ezt az ellátást valamilyen adóból finanszíroznák, mondván: az ellátás fedezetének előteremtését nem lehet csak a bérből és fizetésből élőkre terhelni. A másik elem az úgynevezett munkanyugdíj, amelyhez az aktív korban befizetett járulék arányában juthatnának hozzá a nyugdíjasok.

A nyugdíjbiztosító által javasolt nyugdíjrendszer jó az állampolgároknak, mert áttekinthető és követhető — mondta Vágó János. Jó a költségvetésnek is, mert a rendszer néhány év alatt önfinanszírozóvá válhat. Ezzel szemben — a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat véleménye szerint — a PM és az NM-koncepció megvalósulásával a jelenlegi tízmilliárddal szemben százmilliárdos nagyságrendű hiány keletkezne a nyugdíjbiztosítónál. Ehhez vezetne ugyanis, ha a munkavállalók járulékfizetését kivonnák a jelenlegi rendszerből, és magánpénztárakban helyeznék el. Ráadásul nem tisztázott, hogy miből fedeznék a ma nyugdíjban lévők ellátását — mondta Szeremi Lászlóné alelnök.

Üres a nyugdíjasok bevásárlókosara

A szentesi vasutas nyugdíjasok több mint 300-an vannak. Nem régen tartották az évi első találkozójukat a MÁV Kultúrházban. Ott volt Gulyás Ferenc az országos választmány tagja is. A gyűlésen elhangzott: szervezetük a vasutas nyugdíjasok érdekeit a legmesszebbmenőkig képviseli és védi. A Nyugdíjas Kamarának tagjaként is legmagasabb szinten ismertek a vasutas nyugdíjasok problémái. Céljuk a nyugdíjasok életkörülményeinek elviselhetővé tétele. Az eddigi előfeszítések eredménye, hogy egy élet során megszerzett vasutasjogokat sikerült a vasutas nyugdíjasok részére is megtartani. Például megmaradtak az utazási menetkedvezmények, hiszen azok a munkabér részét képezték. Foggal, körömmel ragaszkodunk az aktív dolgozókkal a vasút önálló egészségügyi intézményeihez, amelyet a nyugdíjasok részére is rendelkezésre állnak, és amelyek több mint 100 éve a vasutasok teremtettek meg.

Öröklött állapotunk és a rendszerváltás negatív gazdasági hatásai a nyugdíjasok jövedelmének folyamatos értékvesztésével jár. Egyre kevesebb áru jut a bevásárláskor a kosarunkba. Nyugdíjasaink 70 százaléka a létminimum alatt él. Az elmúlt évben különösen megéreztük az életszínvonal csökkenését. Képviselőink a Nyugdíjasok Kamarájában, majd azt követően az MSZOSZ Szaktanácsában találkoztak Horn Gyula miniszterelnökkel. Itt is hangsúlyosan kifejtették a nyugdíjasok gondjait.

Az érdekvédelem eredménye, hogy a vasút üzemi konyháin a nyugdíjasok kedvezményes étkezésben részesülnek. Szentesen egy ebéd ára most 71 forint. A gyógy és üdülőházak kedvezményesen vehetők igénybe. A MÁV önálló nyugdíj intézete gyorsan intézi az ügyeket. Ezek a vívmányok nem önmaguktól léteznek, hanem mindenért meg kellett küzdeni. Létezik egy nyugdíjas alapítvány, amelyből sokféle címen részesülhetnek a szociális rászorultak. Az Önkéntes Támogatási Alap is kibővítette szolgáltatását, például a cukorbeteg vércukorszintméréséhez szükséges tesztcsíkok költségeihez évi kétezer forinttal járul hozzá. Kórházi ápolás esetén napi 180 forint támogatást nyújtanak rövid úton.

A szentesi nyugdíjas tagság úgy döntött, hogy 80 év felettieknek nem kell tagdíjat fizetni.

Fogas

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

LAPZÁRTA UTÁN

Stabilizálható a vasútegészségügy

Az egészségügyi ellátási kötelezettségről és a területi ellátási normatívákról szóló törvény tervezetről április 25-én tárgyalt a Kormány. A Vasutasok Szakszervezete, amikor tudomást szerzett a törvény előkészületéről, konzultációt kezdeményezett a dr. Kökény Mihállyal, a Népjóléti Minisztérium (NM) politikai államtitkárával.

A megbeszélésre három nappal a kormány ülés előtt került sor, amelyen részt vett az NM képviseletében *dr. Lépes Péter* helyettes államtitkár, *dr. Mogyoró László* főosztályvezető, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium részéről *dr. Gyurkovics Sándor* közigazgatási államtitkár, *Horváth Lajos*, a vasúti közlekedési főosztály vezetője, *dr. Csizmadia Éva* jogi főosztály vezetője, az Országos Egészségbiztosítási Pénztár részéről *dr. Nagy Lajos* a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság vezetője, a MÁV képviseletében *Szabó Tivadar* személyügyi igazgató, valamint *dr. Tari Endre* igazgató-főorvos a vasútegészségügyi igazgatóságtól. A Vasúti Társadalombiztosítási Igazgatóság mellett működő egészségügyi bizottságtól *dr. Bíró Tibor*, a VSZ alelnöke vett részt a konzultáción. A Vasutasok Szakszervezetét *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke és *dr. Várady Zoltán* elnökségi tag képviselte.

A törvénytervezet koncepciója szerint az intézmények sorsát érintő kérdésekről, valamint a területi egészségügy átalakításával járó feladatok végrehajtásáról a megyei szinten kell megegyezni. A Vasutasok Szakszervezete javaslatát a kormány támogatta: *az ellátási kötelezettségről és a területi ellátási normatívákról szóló törvény tervezet szerint a vasútegészségügy hasonló elbírálás alá esik.* A hamarosan az országgyűlés elé kerülő törvénytervezet a Vasúttörvénnyel összhangban, garanciákat tartalmaz vasútegészségügy intézményeinek fenntartásához és működtetéséhez. A Vasutasok Szakszervezete továbbra is fontos feladatának tekinti, hogy az aktív és nyugdíjas vasutasok érdekeit is szem előtt tartó törvénytervezet elfogadását szakmai érvekkel és tekintélyével támogassa. A vasútegészségügyet érintő tárgyalásokról a Magyar Vasutas következő számában részletes tájékoztatást adunk.

JÓLÉTI ELLÁTÓRENDSZEREKRŐL

Gyökeres átalakítás előtt

Társadalmi konszenzus szükséges

Az MSZOSZ-ben egy fórumon áttekintették a jóléti ellátórendszerekre vonatkozó átalakítási törekvéseket, tekintettel a nyugdíjreform elgondolásaira. A vitaindító előadást dr. Kovács Pál országgyűlési képviselő tartotta (volt népjóléti miniszter).

Napjainkban az államháztartási reform kapcsán rendszeresen elhangzik, hogy a jóléti rendszer átalakítása ellenállásba ütközhet. Többen vannak, akik az államháztartás reformja alatt csak a társadalombiztosítás megújítását emlegetik. Ez elfogadhatatlan. A hazai jóléti rendszer nem csak azért szorul átalakításra, mert a nemzeti összetermékhez képest magas arányt képvisel. A jog és ellátó rendszerek a nemzeti mechanizmusok harmonizációja alatt a hasonlóságot eredményező lépéseket, módosításokat kell érteni.

Az Európai Unióban (EU) a szociális elkötelezettségnek köszönhetően a jóléti szolgáltatások egyre több országban állampolgári jogon járnak. A jóléti szolgáltatásoknak munkaviszonyhoz való kötése visszaszorulóban van. A rászorultság állapotát meg kívánják előzni egy jóléti-szociális rendszerrel.

Hazánkban a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat költségvetése kapcsán emlegetik sokat az ellátórendszer összeomlását. Ez így nem igaz. Bármely felosztó/kirovó nyugdíjrendszer finanszírozhatóságát az aktívak aránya, a járulék-bér aránya, és a bérek nagysága határozza meg. A hazai helyzet a három szempont szerint kritikus: az aktívak, a járulékot fizetők aránya elsősorban a munkanélküliség miatt drasztikusan lecsökkent; a járulékok aránya (42,5 + 10 százalék) igen magas; a magyarországi bérek rendkívül alacsonyak. Láthatjuk tehát, hogy az alacsony bérek miatt van szükség a magas járadékokra.

Az elemzésből kiderül, hogy nem a nyugdíjrendszeren belül van a hiba, hanem a gazdasági környezetben.

Melyek a rövidtávú, gyors eredményeket igérő feladatok? A járadékok befizetését garantálni kell, a járadékoknak be kell folyniuk. A költségvetést terhelendő ellátásokat, melyeket ma még a TB-vel fizettetnek ellentételeztetni kell (BM, HM, korkedvezmény), és csökkenteni kell a munkanélküliséget is.

Ezek a lépések a nyugdíjbiztosítás működőképességét nagyban javítanák. A nyugdíjrendszer átalakítása egyéb okok miatt valóban szükséges.Ez az átalakítás azt jelenti, hogy a nemzedékeken belül és a nemzedékek közötti szolidaritásra alapozó kockázati szövetséget újra kell kötni. Ez nem történhet pucsszerűen, ezt társadalmi konszenzus útján kell megalkotni. Így például a három pillérű nyugdíjak: az állampolgári jogon járó részből, a munkaviszonyhoz kötődő kötelező részből, önkéntes kiegészítő biztosítási részből tevődnének össze. A felosztó/kirovó finanszírozási módszert, amely világviszonylatban bevált, meg kell tartani, meg kell őrizni.

A fórum résztvevői elutasították azt a támadást, amely az utóbbi hónapokban a TB önkormányzatokat érte, voltak, akik újraállamosítási törekvéseket emlegettek.A magyarországi nyugdíjbiztosítási rendszer működési költsége a bevételek 1,7 százaléka. Ez nemzetközi viszonylatban is alacsonynak számít. A nyugdíjreform részeként a nyugdíjkorhatár változhat, de csak 10-15 év múlva. Ennél közelebbi időben — a jelenlegi korhatár felett — továbbdolgozni csak ösztönzők bevezetésével, önként vállalt döntés alapján lehessen.

Abban viszont teljes volt az egyetértés, hogy az átalakításhoz folyamatos társadalmi párbeszédre van szükség.

(Vargáné)

A TÁRGYALÁSOKRÓL

KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS

Vita a VÉT-en

A MÁV Rt.-vel folyó érdekegyeztető tárgyalások egyik legfontosabb fóruma a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT), ahol a munkáltatót a vasút felsőszintű vezetői, a szakszervezeteket pedig az általuk kijelölt delegációk képviselik. Itt születnek a megállapodások a munkavállalókat érintő legfontosabb kérdésekben (például a kollektív szerződés kötése, módosítása, bérezés, foglalkoztatás szabályaistb.). A döntésekhez a munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek egyetértése szükséges.

A munkavállalók érdekeinek kellő súlyú képviseletét, sajnos, több esetben akadályozzák a szakszervezetek közötti nézeteltérések, amelyek egy szakszervezet javaslatának érdemi tárgyalását is lehetetlenné teszik. Példa erre az alábbi eset, amely a VÉT április 18-i ülésén történt.

A kollektív szerződés módosításai között a VSZ tárgyaló delegációja javasolta, hogy az átvezénylési díjat terjesszék ki a forduló szolgálatot teljesítőkre, illetve a pályavasút hasonló beosztású dolgozóira. Ezt a javaslatot a Mozdonyvezetők Szakszervezetének (MOSZ) képviselőjén kívül valamennyi szakszervezet logikusnak tartotta és egyetértett vele. A MOSZ képviselője, dr.Borsik János kijelentette, hogy ezzel nem ért egyet, mert a mozdony vezetői .beosztás a többi munkakörrel nem hasonlítható össze. Ez a megnyilvánulás több ok miatt is érthetetlen. Egyrészt egy fordulószolgálatos dolgozónak ugyanolyan hátrányt jelent, ha egy héten belül megváltoztatják a munkaidő-beosztását (például forgalmi szolgálattevőt 7 óra helyett 18 órára vezényelnek szolgálatba), mint a mozdonyvezetőknek, másrészt az a szakszervezet, amelyik egy másik munkavállalói érdekvédelmi szervezet követelése ellen abban az esetben lép fel, amikor a saját tagjait az nem érinti hátrányosan, a szolidaritás, az etika alapvető normáit sérti. Ez a magatartás a nyugati szakszervezeti mozgalomban ismeretlen és remélhetőleg a magyar viszonyok között is elítélhető.

A MOSZ alelnöke álláspontja ismertetésénél a VSZ képviselőjét személyében is megsértette, amikor kijelentette, hogy régen volt vasutas és így a munkakörök ismeretét elfelejtette. Ezzel kapcsolatban azonban azt is meg kell jegyezni: a VSZ képviselője később távozott a vasúttól, mint a MOSZ delegáltja, több évtizedes gyakorlata alapján megfelelő ismeretekkel rendelkezik az egyes vasúti munkakörökről. A VSZ képviselőjének tehát volna miből felejtenie, ezzel szemben a vitapartner abban a szerencsés helyzetben van, hogy kevesebb tapasztalatból nincs mit elfelejtenie!

Mi mennyi?

A legutóbbi lapszámban megjelentettük a Kollektív Szerződés módosítására a VSZ szervezeteitől beérkezett javaslatokat. Az étkezési hozzájárulás emeléséről a kezdeményezőt másolva azt írtuk, hogy az 1600 forintos mértéket fel kell emelni kétezer forintra. Olvasóink felhívták figyelmünket, hogy sajnos a jelenlegi tényleges mérték mindössze 1200 forint. Mi mennyi?, a tévedésért elnézést kérünk.

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

DIALÓG USSORÁ´BAN

Hozzászólások és válaszok

A Magyar Vasutas március második felében megjelent lapszámában hírül adtuk: Horn Gyula miniszterelnök részvételével tanácskozott a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége szövetségi tanácsa. Beszámoltunk arról, hogy a VSZ küldöttei közül dr. Márkus Imre és Molnár György kapott lehetőséget arra, hogy nyilvánosan is kifejtse véleményét. Terjedelmi korlátok miatt akkor Molnár György hozzászólását csak erősen megkurtítva közöltük. Az alábbiakban két írásban beadott beszéddel (Varga Gyuláné, Karácsony Szilárd) együtt pótlólag ismertetjük a mondandókat. Közreadjuk továbbá a munkaügyi miniszter levélben érkezett reagálását is, amelyet a kormány nevében írt.

Molnár György hozzászólása

„..Több lakossági fórumon a tisztelt miniszterelnök úr kifejtette, és ebben egyet lehet érteni Önnel, hogy a gazdaság stabilizációjáért folyó kemény munkában segíteni kell a kormányt, és bizalmat kell kapnia. Hinni kell a kibontakozásban.

Véleményem szerint, azonban, a kormánynak is pozitív jelzéseket és gesztusokat kell tenni a polgárok számára, hogy ne lankadjon ez az igényelt bizalom.

Sajnos, ilyen gesztusokat nem nagyon észleltünk – annál több kapkodó, végig nem gondolt intézkedést látunk —, ami időnként megingatja bizalmunkat, ilyenek például csaklegutóbb: a fogászati ellátás végig nem gondolt piacosítása és az adóelőlegek levonásával kapcsolatos káosz.

Elvárjuk, hogy átgondolt intézkedések történjenek a gazdaság stabilizálására. Elsősorban új munkahelyek megteremtésére, mert ez lehet a szociális kérdések megoldásának is feltétele.

Ma, sajnos, a nyugdíjasok túlnyomó többsége létminimum alatt él. Meg merem kockáztatni azt a kijelentést, hogy a létminimum alatt élő nyugdíjasok többségének megélhetési és bizalmi tartalékai a mélyponton vannak.

A kormány ne értse félre a viszonylagos türelmünket!

Hetek óta szenvedélyes vita folyik a nyugdíjasokat képviselő érdekvédelmi szervezetek között — a tagság nyomására —, hogy meddig várhatunk a nyugdíjasok érdeksérelmének az eddigiektől határozottabb megjelenítésével.

Nem akarunk a jobboldal demagógiájának usszályába kerülni. Mutatták a közelmúlt (március 15.) eseményei, hogy a szociális mélyponton élő, elkeseredett emberek között, sajnos, erre is van vevőkészség.

Azt várjuk és kérjük a kormánytól és Öntől, építsen az érdekképviseletek jelzéseire!

Köszönjük, hogy képviselőinkkel félévenként találkozik. de kérjük, ezeket a szükséges intézkedések is kövessék.

Ne feszítsék a húrt például azzal, hogy még el sem készült a statisztikai hivatal jelentése az 1995. évi nettóbér-növekedésről, máris bejelentették, hogy 1 százalékkal megkurtítjákaz 1996. évi tervezett nyugdíjfejlesztést.

Egyetértünk a Sándor László által bejelentett MSZOSZ-állásponttal, hogy az év elején kapott 12 százalék mellett az év második felében szükséges a nyugdíjak 2-3 százalékos fejlesztése.

Ne a kisnyugdíjasok fillérjeiből akarják a pénzügyi egyensúlyt megteremteni!

Örömmel és köszönettel vettük aktív vasutasok és nyugdíjasok, hogy a kormány a vasút gazdasági helyzetének megszilárdítása során átvállalta a MÁV magas tb-tartozásait Információink szerint, sajnos, ez a pénz a mai napig nem érkezett meg a társadalombiztosítás pénztárába.

Nagyon úgy néz ki, hogy amit nyertünk a réven, elvesztettük a vámon!

Szükségesnek tartjuk és támogatjuk az egészségügy és a társadalombiztosítás reformját.

Legyen azonban az átállásra kellő idő úgy, hogy alapvető biztosítási jogok ne sérüljenek.

A különböző — a reformok kidolgozását végző — közgazdasági műhelyek és pénzügyi lobbyk mellett a kormány figyeljen a demokratikusan megválasztott, a biztosítottak bizalmát élvező nyugdíj- és egészségügyi biztosítási önkormányzati testületek és szakértőik véleményére is.

Ne csak erőből, a hatalom pozíciójából tárgyaljanak velük!

E téren biztatónak tartom a kormány állásfoglalását, hogy elhalasztotta a nyugdíjkorhatár-emelésre vonatkozó döntését, hogy azt szélesebb összefüggéseiben is megvizsgálhassák.

Kérjük az MSZOSZ Szövetségi Tanácsát, lépjen fel azért, hogy a tervezett reformintézkedések emberközpontúbbak legyenek, ne csak a piac laikus törvényeit kövessék.

Bízom abba, hogy az államháztartási reform bevezetését is érdemi vita és párbeszéd előzi meg. Fontos eszköze lehet ez a — korábban említett — kormánypolitika iránti bizalom erősítésének.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A nyugdíjasok szeretnék hinni és megélni, hogy az átalakulás — sok áldozat mellett — meghozza a várt eredményeket.

Azok a nyugdíjasok pedig, akik az önök pártjára adták szavazatukat, remélik, nem fognak csalódni...”

Varga Gyuláné hozzászólása

Hozzászólásomban az érdekegyeztetéssel foglalkozom.

Tudom, milyen a munkabéke és volt alkalmam megtapasztalni a munkaharcot is. Tapasztalataim azt mutatják, hogy ha a munkabéke időszakában hatékony érdekegyeztetés folyik, elkerülhető a munkaharc.

Az érdekegyeztetés a demokrácia építőköve, a társadalmi konszenzus, a társadalmi egyensúly kovásza.

Az érdekegyeztetés társadalmasításának ellenzői azzal érvelnek, hogy ha az érdekegyeztetés mechanizmusát rendszerbe állítanák, a nagy tőke kevésbé jönne hazánkba. Az érv hamis, és legfeljebb csak a kalandortőkét riasztja, a valódi multitőkének a bi- és tripartizmus, az ILO-egyezmények sora a kiszámíthatóságot jelenti, a meglepetésszerű munkaharc elkerülhetőségét.

Hogy mennyire komolyan gondolták ezt a tőke képviselői, tulajdonosai, bizonyítja az ILO létrejötte az 1919-es Versailles-i békeszerződés részeként. A szervezet háromoldalú részvételre épült és működik mind a mai napig. Egyezményei három oldal résztvevőinek érdekét tükrözik és szolgálják.

Ha megnézzük az EU-tagországok - ezek közül is a jólétiek - érdekegyeztetési és döntési rendszerét, láthatjuk, hogy virágzik az önkormányzatiság és az önszerveződési fórumok érdekegyeztetési rendszere.

Demokráciában a döntéseket az érintettekhez minél közelebb kell vinni, erre valók az önkormányzatok. Amikor ez lehetetlen, a horizontális és a vertikális fórumok érdekegyeztetése útján - a fórumok által delegáltak képviselik az érdekegyeztetések “eredményét”.

A demokratikus HATALOM nem féltékeny az önkormányzatokra és érdekegyeztető fórumokra, hanem TÁMASZKODIK rájuk.

Sok, vagy kevés az érdekegyeztetés költsége? Az mi fogalmaink szerint emlegetett országokban, mind a GDP-hez, mind a költségvetéshez hasonlítva sok. Ez azért van, mert az állam úgy igyekszik befolyását biztosítani, hogy ahova őt meghívják harmadik, negyedik, ötödik, stb. oldalnak, ott az érdekegyeztetés költségét ő állja. Az állami illetékesek mégis azt mondják, hogy ilyen hatékonyan megtérülő frankok, márkák, forintok és koronák nemigen találhatók.

Felbecsülhetetlen az a haszon, amit úgy hívnak, hogy társadalmi konszenzus, társadalmi egyensúly. Vagyis az érdekegyeztetésre költeni a legjobb befektetés. A magyarországi Érdekegyeztető Tanács költségvetése (dologi és működési költség 7,2 millió forint) nem felel meg egy demokratikus országtól elvárható mértéknek. A Pharepénzek nélkül már összeomlott volna. Egy autó ára, vagy egyes banktisztviselők végkielégítésének a fele. Elfogadhatatlanul kevés.

Szeretném felhívni a Miniszterelnök úr figyelmét arra, hogy a kormány bátran kezdeményezze az ILO-egyezmények ratifikálását, szóljon az érdekegyeztetésről, a kollektív tárgyalások előmozdításáról, vagy a munkaügyi ellenőrzésről. E kérdésekben mindig számíthat a Vasutasok Szakszervezetére.

Végezetül ismét a Miniszterelnök úr segítségét kérem a Vasútegészségügy rendezetlen helyzete miatt. Tavaly 1995. március 10-én, amikor az MSZOSZ Női Választmányát fogadta, már kértem ez ügyben a segítségét, de a probléma még, sajnos, nem oldódott meg.

A vasútegészségügy a vasutasoké kell, hogy maradjon, mert számos intézmény nagy- és dédapáink téglajegyeiből épült. A vasutas a kollektív szerződésen kívül a vasútegészségügyért és a menetkedvezményért ül le spontán a sínre. A konfrontáció elkerülése érdekében, a Vasutasok Szakszervezete nevében, ismételten kérem a Miniszterelnök úr segítségét a békés megoldás kialakításában.

Karácsony Szilárd hozzászólása

Úgy gondolom, üdvözölnünk kell a kormány **feketegazdaság ellen** tervezett és időközben meghozott intézkedéseit. A gyakorlat azonban azt mutatja, hogy az állami ellenőrzés nem elégséges, önmagában nem tudja hatékonyan elejét venni a rejtett gazdaság elburjánzásának.

Az újabb és újabb hivatalok mellett **szükség van társadalmi ellenőrzésre**. Az önszerveződő kontroll megtestesítői a gazdasági szférában jelenlévő és tevékenykedő szakszervezetek. A tapasztalat szerint, ott, ahol **a szakszervezetek a legcsekélyebb mértékben is jelen vannak, a feketefoglalkoztatás esélye és gyakorlata teljesen visszaszorul.**

Nem öncélúan kérjük tehát, a **kollektív joggyakorlás** támogatását. Nem pénzt kérünk, hanem esélyegyenlőséget és következetességet, meglévő jogaink betarthatóságát. **Nem tűrhető állapot, hogy ma Magyarországon a megélhetés biztonságát kockáztassa az, aki szakszervezeti tag mer lenni!** Úgy gondolom, hogy a szakszervezeti jogok gyakorolhatósága nem képezheti a kétoldalú egyeztetés tárgyát. Azok betartásának támogatását a **hatékonyabb munkaügyi és munkavédelmi ellenőrzéssel** kell megteremteni, hiszen az a munkáltató, aki kijelenti, hogy az általa vezetett gazdasági társaságban nem lesz szakszervezet, nem csak a Munka törvénykönyve, hanem az **Alkotmány ellen is vét!**

Az állampolgárok egyéni és kollektív jogainak biztosítása nem pusztán szakszervezeti érdek, hanem **társadalmi szükségszerűség**.

A szakszervezeti jogok hatékony alkalmazása és a **tisztségviselők felkészültsége** szorosan összefüggő fogalmak. Nem valamilyen passziónk kielégítéséhez kérünk segítséget, amikor a szakszervezeti tisztségviselők felkészítését szóba hozzuk, hanem a baloldali értékrend megőrzéséhez és fejlesztéséhez. Meggyőződésünk, hogy **valódi baloldali értékek** nélkül nem képzelhető el európai léptékű szociális piacgazdaság.

Kiss Péter munkaügyi miniszter reagálása

Köszönöm, hogy megküldték számomra a Vasutasok Szakszervezete két tisztségviselőjének az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa március 22-i ülésére készült hozzászólását.

A háromoldalú érdekegyeztetés iránt a kormány szilárdan elkötelezett — egyetértésben a *Varga Gyuláné* asszony hozzászólásában foglaltakkal.

A kormány egyetért azzal is, hogy a háromoldalú érdekegyeztetés működési feltételeit javítani szükséges, s ez a téma is napirenden van az érdekegyeztetés továbbfejlesztéséről most zajló tárgyalásokon.

A kormány kész arra is — egyetértésben az MSZOSZ javaslatával —, hogy jogi szabályozás és más eszközök révén előmozdítsa a kollektív tárgyalások és megállapodások gyakorlatát.

Ezzel kapcsolatban örömmel vennénk a szakszervezetek — így a Vasutasok Szakszervezete – konkrét javaslatait.

A fekete munka visszaszorítását illetően az a meggyőződésünk — egyetértésben *Karácsony Szilárd* úr felvetésével —, hogy e területen sikereket elérni — mint számos nemzetközi tapasztalat is bizonyítja — a kormány, a szakszervezetek és a munkaadók együttes erőfeszítései révén lehet.

A szakszervezeti jogok biztosítását a kormány is alapvető fontosságúnak tekinti. Ennek megfelelően azt az álláspontot képviseljük — mint ezt az Érdekegyeztető Tanácsban lefolytatott vita is jelezte –, hogy e jogok betartatása részét kell, hogy képezze a munkaügyi ellenőrzés tárgykörének és meg kell, hogy jelenjen a most készülő Munkaügyi Ellenőrzési törvényben.

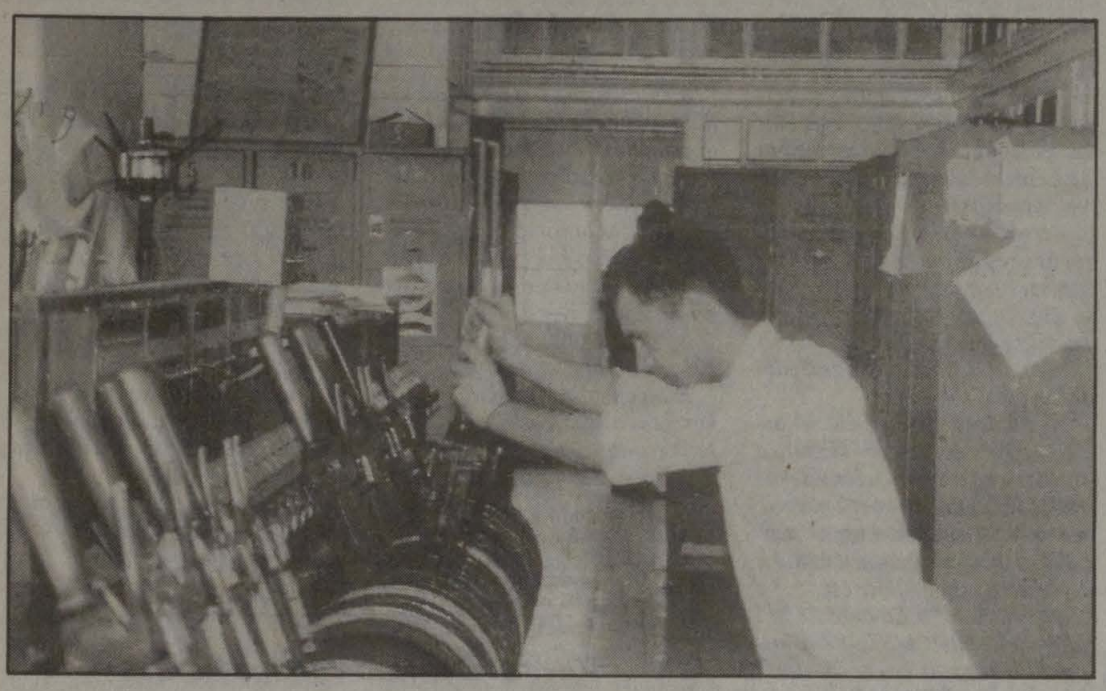
A vasútegészségügy ügyében jelzett aggodalmakat megértjük, s egyben az Önök megértését kérjük az iránt, hogy a kormány — az egészségügy egészében végbemenő reform keretében — e területen is kívánatosnak tartja a szükséges ésszerűsítéseket.

BEMUTATKOZIK A VSZ FORGALMI ÉS ÉRTÉKESÍTÉSI INTÉZŐBIZOTTSÁGA

Fórum a Nyugatiban

Bérek és létszámok

A Vasutasok Szakszervezete fórumot rendezett a Nyugati pályaudvaron, amelyen részt vett Márkus Imre elnök, Bíró Tibor alelnök, Simon Dezső területi titkár, Orosz Péter FÉIB-titkár, Szabadi László GIB titkárhelyettes, Csáki Zsigmond, az ifjúsági tagozat elnöke, valamint Szögi Sándor állomásfőnök, Marosvölgyi Károly, a Műszaki Kocsiszolgálat vezetője. Az egész délelőttöt átölelő tanácskozáson szóba került a törvények, megállapodások betartásának, és betartatásának ügye. Nagy érdeklődést váltott ki a más munkakörben történő foglalkoztatás szabályozása.



Váltóállítás a Nyugatiban

Márkus Imre bevezető előadásában méltatta a decemberi megállapodást, a három évre szóló egyezséget, amely kiszámíthatóvá tette a gazdasági tervezést és ezáltal csökkentette a sztrájkfenyegetettség veszélyét. A tárgyalások alkalmával már decemberben látszott, hogy a 20 százalékos infláció nem lesz tartható 1996-ban. A kiharcolt 24,5 százalékos bérfejlesztésnek megteremtették a fedezetét, a szolgálati főnökségeknek csak 8 százalékkal magasabb bértömeget határoztak meg. Ez nehéz helyzetbe hozta a szolgálati vezetőket, de a bértömeg túllépése miatt még egyetlen főnököt sem bocsátottak el. A megállapodás szerint már április elsején elkezdődött volna a bértarifa-tárgyalás. A helyzet jelenlegi állása szerint nehezen tartható az új bértarifa bevezetése 1997. január elsejével. A VSZ álláspontja az, hogy a munkakörök feladat-tartalmát helyi szinten határozzák meg. Az elkövetkezendő időszakban konfliktushelyzetek adódhatnak, erre a Vasutasok Szakszervezetének fel kell készülnie.

Bíró Tibor alelnök a Kollektív Szerződést módosító tárgyalásokról elmondta: megállapodás született a vezetői teljesítményjutalom ügyében. Azért húzódtak el a tárgyalások, mert a három reprezentatív szakszervezet közül csak a VSZ képviselte azt az álláspontot, hogy a juttatást kössék össze a dolgozók nem garantált jutalmával.

Orosz Péter FÉIB-titkár szerint nem elég a megállapodásokat megkötni, hanem azokat be is kell tartani, illetve tartatni. A megkötött megállapodásokat a munkáltató jelenleg nem tartja be. A titkár kijelentette: azokon a szolgálati helyeken, ahol még van 18 000 forint alatti fizetés, ott rossz az együttműködés a főnök és a szakszervezet között. December 29-ével vége annak az időnek, amikor az alacsonyabb iskolai végzettség miatt visszasorolt dolgozók 10 százalékkal alacsonyabb besorolást kaptak. Amennyiben a munkáltató nem végeztette el a munkavállalóval a szükséges iskolákat, de őt továbbra is magasabb munkakörben foglalkoztatja, akkor a megfelelő magasabb bért kell adni.

Helyettesítési díjat a legtöbb helyen a munkáltató továbbra sem fizet, holott ezt a Kollektív Szerződés előírja. A más munkakörben foglalkoztatást a szabályok két hónapig engedik meg a munkavállaló átlagbérével elszámolva — fejezte be mondandóját Orosz Péter.

Martin Miklós felvetette, hogy a VSZ által a nyugdíjkorhatár emelése ellen kezdeményezett aláírásgyűjtésbe be kellene vonni a többi közlekedési szakszervezetet. A dolgozók örömmel nyugtázták, hogy a bértarifa módosításával végre rendezik a fiatalok bérét. Az átvezénylési díjjal kapcsolatban a forgalmi dolgozók nehezményezik, hogy ezen juttatás csak az utazóknak jár. Sok olyan munkavállaló van, akit több munkakörben foglalkoztatnak, viszont alacsonyabb bérrel sorolnak be.

Szögi Sándor állomásfőnök hozzászólásában elmondta: az állomásfőnökségen a meghatározott létszámot nem tudja betölteni, mert a létszámstopot központilag határozzák meg. Kérdésre válaszolva leszögezte: tartalékos munkakör a Nyugatiban nincs, de ha egy magasabb munkakörben foglalkoztatott dolgozó alacsonyabb munkakört lát el, akkor nem lehet mit tenni. A magasabb munkakörben foglalkoztatottnak viszont kifizetik a bérkülönbözetet. Befejezésül kijelentette: ma már az állomásfőnököknek nincs akkrora jogkörük, mint azt sokan gondolják.

Marosvölgyi Károly, a Nyugati pu. Műszaki Kocsiszolgálatának vezetője elmondta: a kocsivizsgálók rádióval történő ellátása nehézségekbe ütközik, mert 6-8 készülék milliós tételt jelent. A műszaki szakszolgálatnál problémát jelent a gazdálkodás, mert nem tudja a munkáltató, hogy melyik költségen faragjon. A megoldás csak új eszközök beszerzése lehet. A bér és létszám kérdésében a MÁV ismét nehéz helyzetbe került, mert az állam a versenyszférában kiáramlott bért az állami vállalatokon próbálja megspórolni.

tonzor

Kellenek a jól képzett szakemberek

Exkuzív interjú Szabó Andrással

Két éve áll a forgalmi szakszolgálat élén Szabó András, akit az átalakításról, a Kollektív Szerződés betartásáról, a regionális profitcentrumok helyzetéről kérdeztünk. Az igazgató az érettségi megszerzése után mint kocsifelíró, váltókezelő Győrben kezdte pályafutását, majd forgalmi szolgálattevőként dolgozott. A Győri Közlekedési Főiskolán előbb üzemmérnök, később ugyanott szaküzemmérnöki diplomát szerzett. Tízévi végrehajtó szolgálati munka után vonalbiztos a Budapest—Hegyeshalom fővonalon. Ezután pályafutása visszakanyarodik Győrhöz, ahol előbb állomásfőnöknek, majd üzemfőnöknek nevezik ki. A KÜF megszűnése után osztályvezető a budapesti igazgatóságon, majd innen 1995-ben a Vezérigazgatóság Forgalmi Főosztályának vezetőjévé nevezik ki.

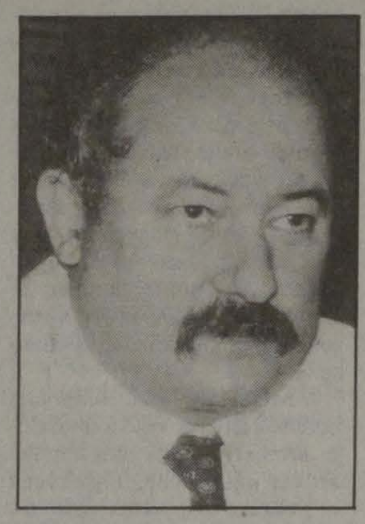
—Nem éppen hálás feladat jutott önnek, hiszen a szakági átalakulást kell levezényelnie.

— Tagja vagyok annak a csapatnak, amelyik az átalakulást „vezényli". A nehézségek mellett ezt a feladatot rendkívül izgalmasnak tartom, ugyanakkor ez komoly szakmai kihívást is jelent nekem. Mindemellett azt gondolom, hogy az átalakulás szükségességét nemcsak a menedzsment ismerte fel, hanem a vasutasok is. Az átalakulás sikerre vitelében közösek a feladataink.

— Az átalakulásról többféle elképzelés él. A forgalmi szakszolgálatot milyen fontosabb változások érintik?

— A forgalmi szakszolgálat feladata továbbra is a fuvarpiac kiszolgálása, a felmerült áru- és személyszállítási igények kielégítése. Ezen belül két fontos vetülete van a munkánknak: a technológiák elkészítése, illetve azok végrehajtása. Természetesen, mindezek mellett a gazdálkodási feladatok is ránk hárulnak, ugyanis a technológiát piaci igényekhez kell alakítani.

— Hogyan alakítják át a fő- és mellékvonalakat, illetve terveznek-e vonalbezárásokat?



Szabó András

— Nem tervezzük vonalak bezárását, hanem megpróbáljuk a most rossz hatékonysággal működőket rentábilissá tenni. A mellékvonalak esetében a regionális profitcentrumok egy új struktúrát jelentenek, mivel ezek a MÁV szervezetén belül elkülönülten, de sokkal hatékonyabban működő szervezetek. Itt alapvető cél a regionális kapcsolatok erősítése és az adott térség piaci pozícióinak megtartása, illetve fejlesztése. A harmadik szempont a gazdaságos üzemeltetés, amelynek érdekében minden lehetőséget ki kell használni. Ami a fővonalakat illeti most van kimunkálás alatt az az elképzelés, hogy— körzeti vonalfőnökségek megnevezéssel — második gazdálkodási szintet hozzunk létre.

— Ezek lesznek az új körzeti üzemfőnökségek?

— Nem, mert az üzemirányítás megmarad eddigi egységében és az állomásfőnökségek is ugyanúgy megtartják önállóságukat. Ezek a szervezetek csak a gazdálkodásban jelentenek új formát.

— Minden racionalizálás azzal kezdődik, hogy létszámot csökkentenek. A forgalmi szakszolgálatnál dolgozók mire számíthatnak ez ügyben?

— 1995-ben elvégeztük a technológia racionalizálását, és erre az évre is felmértük a helyzetet. Nyilvánvaló, hogy vannak még átalakítható területek, ahol talán privatizálás útján oldhatjuk meg a problémákat. Ezek az alaptevékenységhez nem szorosan kapcsolódó területek, amelyek magánosítha-tók. Ilyenek a takarítás, az üzemi konyhák. Tovább folynak az összevonási, átminősítési tevékenységek, amelyek során a rendező pályaudvarok és a határátmenetek technológiáját alakítjuk át. A szervezeti változásokról, illetve az ehhez kapcsolódó létszámkérdésekről itt még korai lenne beszélni.

— Ezek szerint az egész elegyrendezési-rendszert átalakítják?

— Pillanatnyilag a rendező pályaudvarok kapacitáskihasználtsága alacsony. Ezért nem feltétlenül szükséges a folyamatos üzem, illetve nem biztos, hogy szükség van ennyi gurítódombos állomás fenntartására. Az elmúlt évben a teherforgalom növekedésével nem növekedett a rendezési igény, sőt inkább csökkent. Ezért ezen a területen lépni kell.

— Az elmúlt időszakban megnövekedett a közfeltűnést keltő balesetek száma. Mennyire tulajdonítható az átszervezéseknek mondjuk a kutasi, vagy a szajoli tragédia?

— A racionalizálás bevezetésekor a legfontosabb szempont a biztonság volt. A baleseteket megvizsgálva arra az eredményre jutottunk, hogy ezek bekövetkeztében a technológiaváltásnak nem volt szerepe.

— Akkor a három baleset a véletlen műve?

— Nem hozhatók semmilyen összefüggésbe az események a racionalizálással, mindhárom esetben mulasztás történt.

— Hallani olyanokat is, hogy osztályvezetők szóban megtiltják a túlórák kifizetését. A szolgálati vezetők ezek után arra vannak kényszerítve, hogy megszegjék a megállapodásokat, a Kollektív Szerződést. Mi erről az igazgató úr véleménye?

— A kérdés meglepő, hiszen ha valaki elvégzett egy munkát annak az ellenértékét ki kell fizetni. Nemcsak ilyen utasítást nem adhatnak az osztályvezetők, de még ilyen jellegű instrukciót sem adhattak a szolgálati vezetőknek. A túlórák csökkentésére törekedni kell, de ennek nem lehet ez a módja. Amennyiben az előbb említett jelenség bárhol előfordul, mi levonjuk a szükséges konzekvenciákat.

— Minden átalakulásnak megvannak a vesztesei. Ön szerint a forgalomnál kik lesznek ezek?

— Nagyon fontosnak tartom, hogy éppen az átalakulás teszi szükségessé a jól képzett, több helyen foglalkoztatható szakemberek jelenlétét a végrehajtó szolgálatnál. Ennek érdekében már tettünk lépéseket az oktatás átszervezésében. De hangsúlyozom, hogy a jól képzett forgalmi szakemberre mindig szükség van, őket semmilyen egzisztenciális veszély nem fenyegeti.

Tonzor Péter

SZAKSZERVEZETI FÓRUM ÁLLOMÁSFŐNÖKÖKNEK

„Maszatolás" helyett jogszerűséget

A Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottság (FÉIB), a Budapesti Területi Bizottság és a vonali szakszervezeti bizottság szervezésében az állomásfőnököknek és a szakszervezeti főbizalmiaknak fórumot tartottak Nagykátán. A tanácskozáson megjelent a vasútvonal szinte valamennyi állomásfőnöke, illetve a Vasutasok Szakszervezetek részéről Orosz Péter FÉIB-titkár, Király Károlyné területi titkárhelyettes, Kovács József, a FÉIB területi ügyvivője.

Orosz Péter a főbizalmiakkal tartott előzetes megbeszélést összefoglalva felvetette az állomásfőnököknek, hogy több állomáson gyakorlat az, hogy a forgalmi munkakörökben a szolgálat-váltásokra nem állapítanak meg időt, holott a gyakorlat szerint és az F2 utasítás előírásait figyelembe véve, legalább 10 percet kellene elszámolni a leváltott dolgozónak. A kereskedelmi munkakörökben — különösen a személypénztárakban — nem számolnak el időt az előkészítő - befejező munkákra. Több szolgálati helyen helytelenül értelmezik a részben készenléti jellegű munkakörökben történő foglalkoztatást. Előfordul a kollektív szerződés helyi függelékeiben, hogy a dolgozók szükség szerint kötelezhetők 24 órás szolgálatra.

Az osztott munkaidőt több állomáson úgy alkalmazzák, hogy a kijelölt pihenőhely valódi pihenésre alkalmatlan. Továbbá gyakorlat, hogy sehol nem fizetnek helyettesítési díjat, pedig elképzelhetetlen, hogy tavaly ilyen nem merült fel. A szociális ellátottságra jellemző, hogy néhány állomáson nincs kiépített öltöző, és szolgálati WC.

Maglód állomásfőnöke, *Sarkadi József* nehezményezte, hogy a helyi szinten elfogadott létszámtervre semmilyen reagálás nem érkezett a budapesti igazgatóság illetékes osztályától. Így a szolgálati főnökök nem tudják, hogy „hivatalosan" elismerte-e a jelenleg foglalkoztatott létszám. Az osztott munkaidők bevezetése kényszer hatására történt, mert csak így tudták megőrizni az eredeti létszámot. Sarkadi József ezt az egész módszert tisztességtelen eljárásnak tartja. A továbbiakban elmondta: a szabadságolási időszakban minden szolgálati vezető nehéz helyzetben van, mert a nyári szabadságok kiadása csak a kollegalitás elve alapján oldható meg. Értetlenségének adott hangot *Patyi Lajos* nagykátai állomás főnök azért mert a helyettesítési díjak elszámolása ma sok bizonytalansággal jár. Alapvető kérdések nincsenek szabályozva. Nehézkes az ügymenet, tisztázatlan a helyettesítéshez járó bérkeret. *Czirják György*, Tápiószecső állomásfőnöke, felvetette azokat az 5-10 perces „maszatolásokat", mint az állomásbejárás, az ebédidő, vagy az előkészítő idő. *„Ma már ettől megtisztultunk, ezért én a rugalmasság híve vagyok."* A tápiószelei állomásfőnök, *Szekeres Józsefné* elmondta: egy állomás évente 40 ezer forintot kap felújításra, amelyből nem lehet egy régi épületet átépíteni, de még új WC-re sem telik. *Ócsai István*, a vasútvonal vonalbiztosa szerint: a létszámterv helyi meghatározását a Vasutasok Szakszervezete harcolta ki. Ezt az igazgatóság csak tudomásul veheti.

A tanácskozás második részében Orosz Péter ismertette a *racionalizálás elveit és annak várható hatását a nagykátai vonalra*. Az állomásfőnökök és a vonalbiztos is nemmel felelt arra a kérdésre, hogy ismerik-e az átalakítási tervet. A szakszolgálati tervekből kiolvasható, hogy melyik szolgálati helyen akarják leépíteni az árupénztárosokat. A koncepció felsorolja, hogy milyen összevonásokat terveznek, amely alapján csökken az állomásfőnökségek száma. Ezek szerint a jelenlévő főnökök munkahelyének több mint felének szünne meg. Velük együtt összesen 29 dolgozó válna feleslegessé a vonalon a központi elképzelések szerint. Többen szóvá tették, hogy a stratégia azon kitétele kivitelezhetetlen, mely szerint a kereskedelmi dolgozók munkáját a forgalmi szakszolgálat végezze el.

Többen kérdéssel fordultak az előadóhoz, hogy számukra nem világos ezentúl hány állomásfőnökre lesz szükség a körzetesítések után, és azokat milyen szempontok szerint választják ki.

topé

UTAZZUNK EGYÜTT

A Paradiso Travel szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Május 24-28.	*Pünkösd Erdélyben*	14 990,-
Június 12-16.	*Kirándulás Kárpátaljára*	14 990,-
Június 22.	*Puchberg — Marcipánmúzeum*	2 500,-
Július 13.	*Melk — Wachau*	3 350,-
Augusztus 8-11.	*Salzkammerguti tóvidék*	23 900,-
Szeptember 10-15.	*Róma — Assisi*	29 490,-
Szeptember 27-29.	*Sörfesztivál Münchenben*	ár előkészületben
December 6-8.	*Karácsonyi vásár Nürnbergben*	-"-
December 14.	*Karácsonyi vásár Bécsben*	-"-

Görög apartmanok Sartiban

Május 11-től október 5-ig hetente.
Elhelyezés 2-3 fős studiókban és 4-5 fős apartmanokban.

Részvételi díj:

13 900 forint/apartmantól 74900 forint/ apartmanig
(létszámtól és szezontól függően!)

Lovastábor nem csak gyermekeknek!

5 nap 6 500 forint/fő ellátással

Minden utasnak 1 000 forint kedvezményt adunk a szállásos utak árából, ha a jelentkezésnél ezt a hirdetést leadja!

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében, a 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551 tekefonszámon.

Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62. (Metró mozi, a Nyugati pályaudvarral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

GAZDÁLKODJ OKOSAN!

Mibe fektessük pénzünket?

(második rész)

Olvasóink kérték: a Magyar Vasutas hasábjain foglalkozzunk pénzbefektetési ügyekkel is (ne csak a számviteli törvény fontosságára hívjuk fel a figyelmet). Az alapszervezeteknek — éppúgy, mint a magánszemélynek — jó gazda módjára kell forgatni a pénzvagyont. Nem biztos például, hogy a látra szóló bankszámla a legjobb befektetési mód. A jobb és biztonságosabb gazdálkodás megteremtéséhez nyújtunk segítséget sorozatunkban.

Gazdálkodjunk továbbra is okosan, de óvatosan. Nem szabad hinni a túlzottan nagy hozamokkal kecsegtető ajánlatoknak, mert ezen kft.-ék és bt.-ék mögött többnyire pilótajáték-szervezők, vagy csalók állnak. Előfordult, hogy "történelmi csengésű nevű" vállalkozó sem tudott időben fizetni, és a TV-reklám szamara bizonyult okosnak, aki nem bízta rá a pénzét. Ne legyünk butábbak a szamárnál, ezért pénzünket csak nagyobb bankokra, vagy jó nevű brókercégekre bízzuk. (Habár ez utóbbinak is van némi kockázata, amelyet a MÁV-osoknak nem kell különösen magyarázni.)

A kamatok esnek, ezért felértékelődnek a hosszabb távú befektetések. Érdemes különböző befektetési alapokban elhelyezni a megtakarításokat, mivel ezen alapok jó hozamokat ígérnek, illetve emellett adókedvezményhez lehet jutni. Ez a kedvezmény adóhitel formájában realizálható adóbevallás után. Ehhez először a pénzintézetnél tőkeszámlát kell nyitni, amelyre elhelyezik a vásárolt vagy jegyzett értékpapírt. Az adókedvezménynél mindig a bekerülési értéket veszik figyelembe, amelyet a következőképpen számolhatunk ki:

Vegyünk 100 000 forint befektetést, amelyet 365 napig tartunk tőkeszámlán. Ezután jár 100 000 / 365 x 365 nap x 0,30, azaz 30 000 forint adóvisszatérítés. Ez csak akkor igaz, ha az adófizető legalább 60 000 forint személyi jövedelemadót fizetett az adott évben. Vigyázat, ez nem végleges kedvezmény, hanem csak hitel, amelyet a következő évben vissza kell fizetni. Ha a következő évben is ugyanekkorra összegű befektetést, ugyanilyen hosszú ideig tart a tőkeszámlán, akkor nem kell fizetni. Ha több a befektetés, akkor a különbség 30 százalékát visszaigényelheti. Természetesen, az év folyamán a tőkeszámláról lehet eladni és lehet rá újra venni értékpapírt. Ilyen esetben a következő évi bevallásnál a pénzintézet az átlagos befektetésről küld igazolást, amelynek 30 százaléka után jár az adókedvezmény.

Tőkeszámlára helyezhetők a részvények is, de csak azok, amelyekhez tőzsdei megbízás útján, vagy nyilvános kibocsátás során jutott a befektető. A kisbefektetőknek ajánlatos a tőkeszámla, mert az erről értékesített papírok után a forrásadót (az árfolyamnyereség 10 százaléka) nem kell megfizetni.

Részvényvásárlásra brókercéget kell megbízni, amelyik a limitár (legalacsonyabb vételi érték) megadása után vásárol, amiért jutalékot számít fel. Ez többnyire 1 százalék, minimum 1000-től 3000 forintig. Ezután az értékpapír tőkeszámlára kerül, amelyet szintén a brókercégnél érdemes nyitni. Némelyek ezért is költséget számolnak fel.

Ezután nem marad más dolga a befektetőnek, mint figyelni a tőzsdei árfolyamokat, és mikor kedvező az ár, akkor kell az értékpapírt eladni.

TP

Támogatják a kombinált fuvarozást

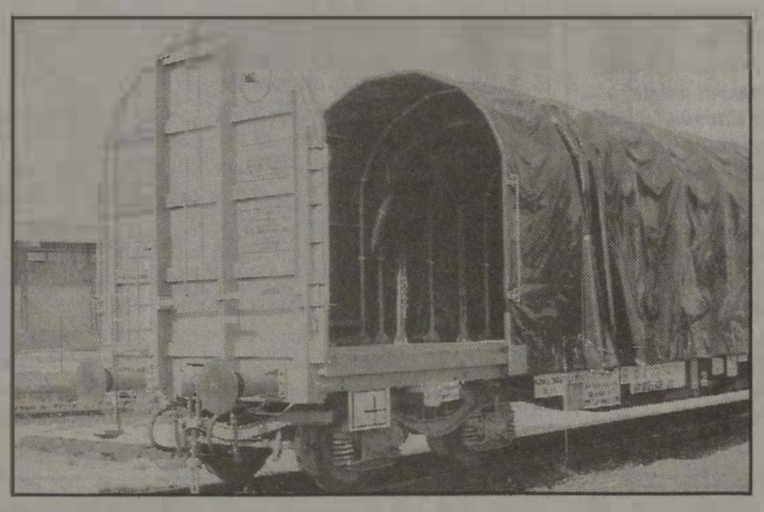
Május 22-én Budapesten tartja kongresszusát a Nemzetközi Közúti Fuvarozási Egyesület (IRU). A rendezvényt megelőzően a Magyar Vasutas munkatársát is Kiskörösre hívta a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete. A sajtótájékoztatót *Martin Marmy* az IRU főtitkára tartotta.

Martin Marmy előadásában hangsúlyozta: a szervezet 63 ország különböző közúti egyesületeit foglalja magába. A célja, hogy elősegítse a *közúti fuvarozás fejlődését*, mert — szerinte — ez a szállítási forma a legalkalmasabb a demokratikus fejlődés elősegítésére. A kongresszus megvizsgálja, hogy a gazdasági fejlődés és a *környezetvédelem* problémáit hogyan lehet összehangolni a közúti fuvarozásban. A nemzetközi szervezet tervezi, hogy a tagszervezetek Budapesten írnának alá egy chartát, amelyben kötelezettséget vállalnának a káros anyagok kibocsátásának csökkentéséről. A kombinált fuvarozásformát támogatják a közutasok. Kiemelten fontosnak tartják a közút-vasút összekapcsolásának lehetőségét. Újságírói kérdésre válaszolva, főtitkár elmondta: a "csereszekrényes" kombinált fuvarozási módszert referálja az IRU, mivel a "gördülő országút" háromszor többe kerül.

-tz-

A Vasúti szállítás leendő "favoritja"

az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:

— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:

— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:

A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

Április 16-ai döntések

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) április 16-án tartott ülésén együttdöntési jogkörben megtárgyalta a MÁV Rt. központi kezelésében lévő üdülők férőhelyei elosztásának idei évre érvényes elveit.

A KÜT egyetértett azzal, hogy az üdülőférőhelyek osztásának alapja az üzletigazgatóságok, a szakigazgatóságok és a központi hivatalok *létszáma* legyen, amelybe beletartoznak a *tartósan távollevő* munkavállalók is.

Egyben tudomásul vette, hogy az üdülőjegyek létesítményenkénti elosztása számítógépes programok lefuttatásával történik.

A Központi Üzemi Tanács felkérte a munkáltatót, hogy adjon segítséget a területi szociális és jóléti munkabizottságoknak a területükön működtetett üdülési lehetőségek számbavételéhez és ezen üdülési formát igénybevevők tájékoztatásához.

Felkérték továbbá a munkáltatót, hogy a jövőre tervezett, a férőhelyek elosztásával kapcsolatos módosításokat szeptember 30-ig terjessze a Központi Üzemi Tanács elé.

KITEKINTÉS

Déli szomszédainknál

A Vasutasok Szakszervezete három tisztségviselője 1996. április 10-e és 13-a között Győri István alelnök vezetésével tett látogatást Jugoszláviában. A delegáció tagja volt Mári Gábor, a szegedi területi bizottság titkára, és Pszota Árpád, a VSZ Gépészeti Intézőbizottság titkára.

A delegációt Zorán Antity a Szerb Vasutas Szakszervezet elnöke fogadta. A kinttartózkodás alatt a VSZ képviselői a Szerb, a Montenegró-i és a Jugoszláv Vasutas Szakszervezet vezetőjével és Nebojsa Bakics úrral, a Vezérigazgatóság informatikai igazgatójával is találkozhattak, aki egyben — a munkáltató részéről — felelős a szakszervezeti kapcsolatokért is. A jugoszláv vasút területén a Szerb Vasutas Szakszervezeten kívül, — amely a 37 ezer vasutasság többségét tömöríti — több független szakszervezet is működik. A megbeszélésen központi kérdés volt az embargó ideiglenes feloldását követően a vasútteljesítmények felfejlődése, amelyet hátráltat a vasút gördülőállományának súlyos helyzete.

A jugoszláv szakszervezeti vezetők a MÁV Rt. átalakításának tapasztalatai iránt érdeklődtek, mivel nagy várakozás előzi meg az ottani vasút privatizációját.

A találkozó résztvevői a két szakszervezet felépítéséről, és finanszírozási rendszeréről is véleményt cseréltek. Nagy érdeklődés kísérte a szakszervezeteket megillető munkaidő-kedvezmény felhasználásának és a munkáltató által történő megváltásának magyarországi gyakorlatát.

A Szerb vasutak dolgozóit napjainkban a kollektív szerződés (megkötése, módosítása és időbeni tartama) és a vizsgáztatási rendszer foglalkoztatja.

A vendéglátók részletes tájékoztatást adtak a szakszervezet-finanszírozás rendszeréről. A tagdíj mértéke a bruttó fizetés 1 százaléka. Ebből 20 százalék kerül központi finanszírozásra. Ennek további megoszlása: 8 százalékot képez a szolidaritási alap (segélyezés), 7 százalékot a központi működésre fordítanak (a vasút szinte mindent biztosít — a bért is — a szakszervezet működéséhez!), 5 százalék a Szerb Szakszervezeteknél marad. A legnagyobb részből (80 százalék) a területi szakszervezeti szövetségeket finanszírozzák.

A tárgyalásokon túl a házigazdák megmutatták Belgrád nevezetességeit és a Vrnjacsa Banja-i üdülőjüket is.

A régóta tervezett személyes találkozót, mindkét fél eredményesnek értékelte. Hitet tettek a kapcsolatok fenntartása és további szélesítése mellett. A találkozó során kicserélték a kollektív szerződéseket.

A Szerb fél elkérte a VSZ alapszabályát, Szervezeti és Működési Szabályzatát, valamint Sztrájkszabályzatát tanulmányozás céljából. A Szerb Szakszervezet vezetője kezdeményezte, hogy vizsgáljuk meg közösen az esetleges csereüdültetés lehetőségét. Erre az ő részükről a Vrnjacska Banja üdülőhely tűnik legalkalmasabbnak.

Végezetül meghívták a VSZ delegációját a Balkáni Vasutas Szakszervezetek Kulturális Konferenciájára és a Szerb Vasutasnap rendezvényeire, melyre 1996. május végén kerül sor.

Mári Gábor

Sztrájk a távoli Ausztráliában

Több európai társszakszervezet rendszeresen megküldi lapját a Vasutasok Szakszervezetének. A minap a többnyire színes magazinok között egy távoli földrész — Ausztrália — szállítási munkásainak újságja érkezett meg a szerkesztőségünkbe. A Közforgalmú Szállítómunkások Lapja sok fotóval ötven oldalon számol be az ausztrál közlekedési — és ezen belül kiemelten a vasúti — munkavállalók mindennapjairól, örömeikről és küzdelmeikről. A több mint harminc írás közül mintegy ízelítőül kiragadtunk egyet, amely talán példaként is szolgálhat számunkra, hiszen nem csak azt mutatja be, hogy a világ egyik leggazdagabb országában is harcolni kell a munkavállalók jogaiért, hanem talán az alkalmazott módszerek is megszívlelendők.

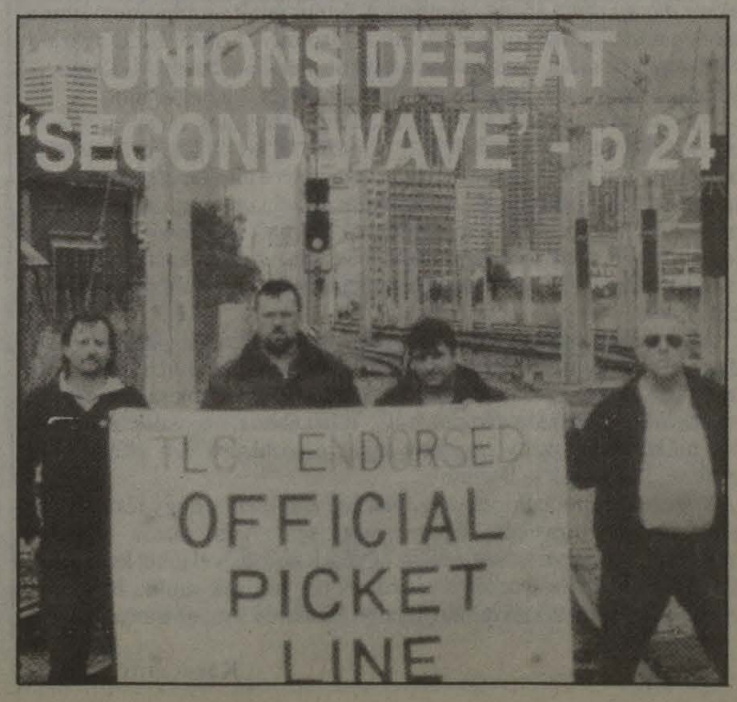
A cikk írója hírt ad arról, hogy a Szállítási Szakszervezet 1995. augusztus 28-án tartotta első nemzeti sztrájkját az Ausztrál Nemzeti Vasutaknál. A munkabeszüntetést kiváltó konfliktus a kollektív szerződés tizenkilencedik szakasza körül bontakozott ki. A cégvezetés a vonatszemélyzet és családtagjaik érdekeinek figyelmenkívül hagyásával kívánta nyolc óra ötven percről tízés fél órára emelni a fővonalakon a "csak mozdonyvezetővel" — nálunk is ismert — közlekedő vonatokon eltölthető szolgálati időt. Mivel a tárgyalások kudarcba fulladtak, a szakszervezet begyűjtötte az érintett szolgálati helyeken dolgozók véleményét a javaslatról. A kollektív Szerződés 19. szakaszáról tartott munkásgyűléseken a résztvevők egyértelműen elutasították a munkáltató kezdeményezését.

A végső szót a melbourne-i teherpályaudvaron tartott küldöttgyűlés mondta ki. Az ott megszületett tiltakozó határozatot elküldték minden szolgálati helyre, amelyet a visszajelzések alapján a vasutasok egyhangúlag támogattak. Ekkor a Szállítási Szakszervezet benyújtotta az így kialakított egységes javaslatát a vasút vezetésének, amelyet az még tárgyalási alapnak sem fogadott el. A Nemzeti Vasutak vezetői bejelentették: egyoldalúan végrehajtják elképzeléseiket, bevezetik a hosszabbított munkaidőt. Ezzel a megegyezés minden esélye szertefoszlott. A tárgyalások zsákutcába kerülésével a szakszervezet kénytelen volt 1995. augusztus 28-tól huszonnégy órás sztrájkba hívni a Nemzeti Vasút minden vasutasát.

A Szállítási Szakszervezet központját elárasztották az akciót támogató levelek és telefonhívások. A fegyelmezetten és egységesen megtartott sztrájk a vasút vezetését újabb tárgyalásokra kényszerítette, amelyet augusztus 30-ára hívtak össze. A tárgyalás előtt a Szállítási Szakszervezet gyűlést tartott, ahol minden szolgálati hely képviselője kifejtette véleményét a munkáltatói javaslatról és beszámolt a sztrájk napján hozott döntésükről. Sok hozzászóló bírálta a munkáltató levelét, amelyben a sztrájk letörésére szólította fel a dolgozókat. Az összejövetel után ültek le tárgyalni a szakszervezet és Nemzeti Vasutak képviselői. A hosszú és indulatoktól sem mentes tárgyaláson este hét órakor született meg az közös javaslat, amelyet elküldtek minden érintett külszolgálati helyre azzal, hogy 10 napon belül véleményezzék azt. Végeredményben olyan megállapodást sikerült megkötni, amely kiemelkedően magasabb szintű szabályozásokat tartalmaz, mint akár máshol Ausztráliában, vagy bárhol a világon.

A tudósítás szerint az Ausztrál Nemzeti Vasutaknál így elfogadott kollektív szerződés bebizonyította, hogy a vasút vezetés minden olyan elképzelését, amely a munkavállalók munka- és életkörülményeit befolyásolják, csak a vasutasok és családtagjaik beleegyezésével lehet bevezetni. Ennek során különös figyelmet kell szentelni a foglalkoztatás színvonalára és körülményeire, a biztonságos munkavégzésre, a biztonsági berendezések és a munkahelyek ergonómiai fejlesztésére, valamint a helyes munkaidő-beosztásra és vezénylésre.

KSZ



TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

BÉRBŐL ÉS JÁRULÉKBÓL ÉLŐK FIGYELMÉBE (ÖTÖDIK RÉSZ)

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit? — erre a kérdésre kerestük a választ a bérből és járulékból élőknek készült sorozatunk előző fejezeteiben. Igen, lehet. A munkavállalók számára más megoldások mellett kizárólag az *összefogás* nyújt valós *megoldást*, igazi *lehetőséget* arra, hogy munkaerejük értékesítése során egyenrangú partnerként legyenek jelen a munkaerőpiacon és ne alávetettként. Hogyan lehet megteremteni a partnerviszony eléréséhez szükséges feltételeket: a *magas szervezettséget*, a *szakértelmet* és a *sztrájkképességet*?

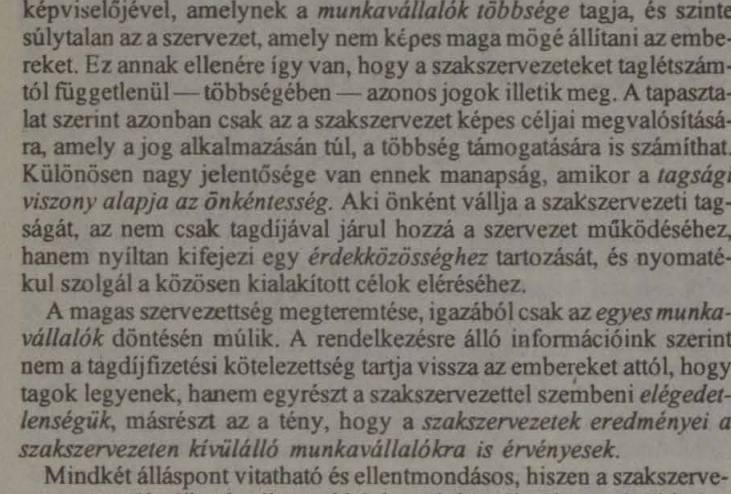
A szervezettség sokkal jobban befolyásolja a szakszervezetek hatékonyságát, mint azt sokan gondolnák. A szakszervezetek súlyát alapvetően *szervezettségük* határozza meg. Ez a mérőszám sokkal többet jelent egyszerű statisztikánál. A dolog természetéből fakad, hogy a cég vezetése kénytelen komolyabban tárgyalni annak a szakszervezetnek a képviselőjével, amelynek a *munkavállalók többsége* tagja, és szinte súlytalan az a szervezet, amely nem képes maga mögé állítani az embereket. Ez annak ellenére így van, hogy a szakszervezeteket taglétszámtól függetlenül — többségében — azonos jogok illetik meg. A tapasztalat szerint azonban csak az a szakszervezet képes céljai megvalósítására, amely a jog alkalmazásán túl, a többség támogatására is számíthat. Különösen nagy jelentősége van ennek manapság, amikor a *tagsági viszony alapja az önkéntesség*. Aki önként vállja a szakszervezeti tagságát, az nem csak tagdíjával járul hozzá a szervezet működéséhez, hanem nyíltan kifejezi egy *érdekközösséghez* tartozását, és nyomatékul szolgál a közösen kialakított célok eléréséhez.

A magas szervezettség megteremtése, igazából csak az *egyes munkavállalók* döntésén múlik. A rendelkezésre álló információink szerint nem a tagdíjfizetési kötelezettség tartja vissza az embereket attól, hogy tagok legyenek, hanem egyrészt a szakszervezettel szembeni *elégedetlenségük*, másrészt az a tény, hogy a *szakszervezetek eredményei a szakszervezeten kívülálló munkavállalókra is érvényesek*.

Mindkét álláspont vitatható és ellentmondásos, hiszen a szakszervezet pont attól válhat hatékonyabbá, ha a dolgozók túlnyomó többsége vállalja a tagságot. Az "elégedetlenség" miatt kilépők tovább gyengítik azt az egyetlen szervezetet, amely őket képviseli. Másrészt a szakszervezeten kívüliek — még ha bántó, akkor sem lehet pontosabban leírni — *haszonélvezői társaik áldozatvállalásának*. Korábban, amikor még Magyarországon szinte teljes volt a szervezettség, hallhattunk arról, hogy Nyugat-Európában a szakszervezeten kívülieket "potyautasoknak" nevezik. A potyautas is többféle lehet: van olyan (utas), akinek egyszerűen *nincs pénze jegyre*, és van, aki *nyerészkedik*. Nem hiszem, hogy a szakszervezeten kívüliek többsége alamizsnaként akarja elfogadni munkatársai erőfeszítéseinek eredményeit. Persze, vannak akik úgy gondolják, hogy szakszervezet nélkül is meg tudják védeni érdekeiket. (Ennek kilátástalanságára a sorozat korábbi fejezeteiben már felhívtuk a figyelmet.)

Megvizsgálhatjuk a kérdést konkrét eseteken keresztül. Számos olyan munkáltatói gyakorlat ismert, amelyik *ellentmond a törvényes foglalkoztatásnak*. Ez alól az úgynevezett "középvezetők" sem kivételek. A MÁV-nál korábban — szerencsére ma már megfordulni látszó tendencia — a középvezetők elhagyták a szakszervezetet, mondván, hogy *nem képviseli az érdekeiket* megfelelően. Véleményüket bizonyára saját tapasztalataik alapján alakították ki, ez nem vitatható, de mindenesetre a kilépők a saját érdekeiknek is ellentmondó döntést hoztak. Végképp lemondtak arról, hogy a szervezet céljainak kialakítását befolyásolják.

Ahhoz, hogy egy szakszervezetet az emberek magukénak érezzék, és minden részérdek megjelenítésére alkalmas legyen, *demokratikus működésre* van szükség. Szokásunkhoz híven próbáljuk meg mindezt ábrázolni.



Az ábra az egyén és a szervezet lehetséges viszonyait szemlélteti. Egy közösségen belül akkor érzi magát egyenrangúnak az egyén, ha megfelelő *beleszólása* van a célok kialakításába. Ugyanakkor eleget kell tennie a többiek hasonló elvárásának is, ez önként vállalt *alávetést* jelent. Ha e két kategória (beleszólás és alávetés) nincsenek egyensúlyban, például mindenki csak a *saját igazát* erősíti a többiek érdekeinek figyelmen kívül hagyásával, az *anarchiához* vezet. Ha viszont csak kevesek szólhatnak bele a döntésekbe, és a többségnek csak az *alávetés* a sorsa, akkor *diktatúrával* állunk szemben. A demokráciát azonban nem lehet a mérleg mutatójának egy pontjaként ábrázolni. A *beleszólás és alávetés* több tényező miatt csak bizonyos sávon belül — hosszabb távon — lehet *egyensúlyban*. Ennek a sávnak több nevet is lehet találni.

Az első az egyén *tűrőképessége*. Ez mindannyiunk esetében más és más értéket jelent. A második a *bizalom*. E két fogalom nagyon is összefügg, hiszen a környezetünkkel szemben a tűrőképességünk határáig vagyunk bizalommal. A harmadik a szakszervezet demokratikus működése szempontjából meghatározó tényező: az *ellenőrzés*. Azért a legfontosabb, mert a mérleget senki más nem tudja egyensúlyban tartani, csak a tagok. Ehhez pedig az egyedüli és legfontosabb eszközük az ellenőrzés.

Aki lemond tagságáról, az nem csak az ellenőrzési jogáról mond le, de mint kívülálló számára a szakszervezet többé nem biztosítja a demokrácia lehetőségét. A szervezeten kívül álló dolgozók saját magukra "*modellezik a többség diktatúráját*". Tehát ahhoz, hogy demokratikusan működjön a szakszervezet a *tagok aktivitására* van szükség, de ehhez előbb tagnak kell lenni.

Végezetül, mindenkinek *magának kell eldöntenie*, hogy részt vesz-e a szakszervezet tevékenységében, vagy sem. A kívánatos — minél magasabb — szervezettség csak az egyének döntésével jöhet létre. Igaz, hogy a tagokon és tisztségviselőkön is nagyon sok múlik, hiszen az egyén döntésében szinte mindig a helyi közösség a meghatározó.

(folytatjuk)

Karácsony Szilárd

Baloldali értékek (második rész)

A baloldali értékrend egyik tartópillére a *cselekvő humánum*, amely az egyén és csoportjai jogait, érdekeinek védelmét és képviseletét tartja szem előtt. A munka- és emberközpontú gondolkodás része a *szociális biztonság*.

Ez olyan feltételek megteremtését teszi szükségessé (állami-, közösségi támogatásból és önerőből), amelyek mindenki számára lehetővé teszik a társadalmi minimum elérését. Ezért kell segíteni az embereknek a különböző hiányok pótlásában, a hátrányos helyzet csökkentésében, a kiszolgáltatottság megszüntetésében. Abban, hogy leküzdjék a szegénységből, az anyagi, szellemi elmaradottságból származó hátrányokat, a fenyegetettséget, a szenvedést.

Ebben van nagy szerepe a *szolidaritásnak*, az összefogásnak. Az igazi szolidaritás nemcsak az jelenti, hogy együtt érzünk a munkanélküliekkel, a hajléktalanokkal, az éhezőkkel, az elnyomottakkal és elesettekkel, hanem azt is: készek vagyunk segíteni nekik, készek vagyunk tenni sorsuk fordításáért. Ez a magatartás a kereszténység hagyományaiból is fakad, az egyházak tevékenységében is jelen van. Szép példáit látjuk ennek elemi csapások idején, a határon túl élő magyarok megsegítésében, vagy a menekültek felkarolásában.

A politikai elkötelezettségből eredő szolidaritás azonban nem egyszerűen lelkiismeret-könnyítő karitatív tevékenység: a bajok *gyökereit*, a gondok *kiváltó okait* is meg akarja szüntetni. Ezért nem állhatunk meg például a munkanélküli segélyeknél; munkahelyteremtő beruházásokra van szükség. Olyan privatizációra, amelyben az új tulajdonost foglalkoztatási előírások is kötelezik. Nem felesleges a szolidaritás hagyományaira emlékeztetni, mert mintha halványulna a segítőkészség, holott a munkásmozgalomnak mindig kitüntetett értéke volt az összefogás. És annak is kell maradnia, mert a létbizonytalanság növekedésének, az önzés terjedésének idején sokat segíthet az esélyegyenlőség megteremtésében, a társadalmi igazságosság érvényesülésében, az emberi méltóság megőrzésében.

Fontos baloldali érték a *közösségi érzés*, a kollektív szellem. Ehhez azonban jól funkcionáló (baráti, kulturális, lakóterületi, munkahelyi) közösségekre van szükség. Olyanokra, amelyek hatásosan ellensúlyozzák a korlátok nélküli individualizmust, a "kaparj kurta neked is jut" magatartást, az "aki bírja, marja" életszemléletet. Olyan közösségek a kívánatosak, amelyek szuverén egyénekből szerveződnek és ösztönzik az egyéniség szabad fejlődését, kiteljesedését.

A teendők sorából nem maradhat ki az állampolgári — az emberi jogok védelme, a korrupció, spekuláció, a manipuláció, a maffiaszellem elleni harc, az etikai, együttélési normák betartása, a *közélet tisztaságának* őrzése. Önbecsülésünk alapját képezi, ha *beleszólhatunk* mindennapjaink formálásába, részt vehetünk ügyeink intézésében. Ehhez azonban kevés az óhaj, miután eltörölték a társadalmi viták intézményét, s napi tapasztalat, hogy rólunk döntenek nélkülünk. Csak a *beleszólási jog* kiharcolásával, folyamatos biztosításával és gyakorlásával csökkenthető a passzivitás, az elidegenedés, s növelhető az önszervezés készsége, az önigazgatás képessége, így válhat reményből valósággá, érdemivé az önkormányzat.

A baloldali értékek sorában jelentős helyet foglal el a *családközpontú gondolkodás*, a nők tisztelete, az anyák megbecsülése, a gyermekek védelme, a nagycsaládosok segítése. A veszélyes ütemű környezetszennyezés felértékeli az ember és a természet kapcsolatát, a *környezetvédelmet*, a környezeti kultúra fontosságát.

Végül, de nem utolsó sorban, a baloldal számol a nemzetiségi kérdéssel, a határainkon túl élő magyarság gondjaival, a *kelet-közép európai régió* problémáival. Hallatja hangját — ebben erősen megoszlanak a vélemények — a *NATO*-felvétel és az *Európai Unióhoz* csatlakozás ügyében. Nem hagyja figyelmen kívül a világ olyan *globális veszélyeit*, mint az éhezés, a kábítószer-fogyasztás- és kereskedés, az írástudatlanság, a fegyverkezés, a terrorizmus és a nacionalizmus.

Kárpáti Sándor

Új gazdaságpolitika körvonalazódik

Lóránt Károly közgazdász "Új gazdaságpolitika körvonalazódik" tanulmányában, szembesíti a közgazdasági tanításokat a gazdaságpolitikai gyakorlattal, bemutatja a monetarista gazdaságfilozófia hatását Kelet-Európában és Magyarországon, feltárja a magyar gazdaságpolitika hibáit — az eladósodástól a kárpótlásig —, vázolja a mozgásteret, s mindebből elgondolkodtató következtetéseket von le. Az ismert szociáldemokrata közgazdász írása abban a kötetben jelent meg, amelyet nemrég a Baloldali Együttműködési Tanács (BET) adott ki.

A tavaly alakult, több mint húsz baloldali párt, társadalmi szervezet, szakszervezet bizalmát élvező BET első jelentős kiadványában Kemény László azt kérdezi, hogy "Szegény országra szegényes jövő vár?" Kopátsy Sándor A gazdasági sikeresség szempontjai-t veszi sorra. A rangos szerzők között találjuk dr. Szakolczai György közgazdászt, egyetemi tanárt, a Kereszténydemokrata Néppárt közgazdasági bizottságának elnökét, aki azt firtatja cikkében, "Miért nincs ma Magyarországon gazdaságpolitikai vita?" Az írásokat különböző testületi anyagok, állásfoglalások, dokumentumok egészítik ki, ily módon gazdagítva a kötet tartalmát, növelve szellemi erejét és hatását. Részletesen megismerkedhetünk az MSZP baloldali tömörülésének nézeteivel, az MSZOSZ III. kongresszusának gazgaságpolitikai határozatval a Baloldali Alternatíva Egyesülés elvi programjával. Újra Olvasharjuk azt a nyílt levelet, amelyet tizenkét baloldali közgazdász írt J. D. Wolfensohnnak, a Világbank elnökének.

Tartalmazza a kiadvány a Munkáspártnak a kormány gazdaságpolitikájával kapcsolatos javaslatait, az MSZDP-nek a MSZP kongresszusi küldötteihez intézett levelét, és a Dolgozók Népi Demokratikus Szövetségének — Baloldali fordulatot a gazdaságpolitikában! címmel megfogalmazott — álláspontját. A közölt cikkek, tanulmányok és állásfoglalások egymást kiegészítve és erősítve cáfolják, miszerint a jelenlegi restrikciókra építő neoliberális gazdaságpolitikának nincs kész és lehetséges alternatívája. Ugyanakkor meggyőzően bizonyítják, hogy igenis létezik egy koherens, sokoldalúan kidolgozott, baloldali szellemiségű, a munkavállalók, a lakosság többségének érdekeit szolgáló gazdaságpolitikai irányvonal. És ennek egyes elemeit, jellemzőit, követelményeit végig is veszik, be is mutatják az infláció mérséklésétől a piacvédelmen és a privatizáción át az állam szerepéig.

Mindenki meggyőződhet erről, aki megismerkedik a BET Gazdaságpolitikai fordulatot! címet viselő — újdonságokat nyújtó, alternatívát kínáló — kötetével. Megerősödhetünk benne: van más is, lehet másképpen is...

- tis -

MSZOSZ

SZAKSZERVEZETI JAVASLAT

A privatizációs bevétel felhasználására

Privatizációs többletbevételek kamatmegtakarításainak felhasználására vonatkozó javaslatcsomagot nem régen adtak át a szakszervezeti szövetségek a kormány.

A legrészletesebb javaslati anyagot kidolgozó MSZOSZ alelnöke, *Wittich Tamás* elmondta: alapelvük az volt, hogy *ne aprózzák el a forrásokat*, és hogy hosszú távú, nagy hatású, és jelentős számú *munkahelyet eredményező* célokat fogalmazzanak meg. Ezért található meg javaslataik között a keletre irányuló forgalom bővítésének elősegítése, a *válságrégiók* fejlesztése, a *záhonyi átkelő korszerűsítése*, valamint hasonló átkelők létesítése a romániai, illetve a déli határszakaszon. Az MSZOSZ indítványozta az M5-ös autópálya továbbépítését mintegy 120 kilométeres hosszon, valamint az M3-as autópálya meghosszabbítását Miskolcig.

Wittich Tamás hangsúlyozta, ezek a célok önmagukban is tízszeresét teszik ki a valószínűleg rendelkezésre álló 20 milliárd forintnak, ezért ez a pénz csak a programok elkezdéséhez elegendő. A közelmúltban megtartott tanácskozáson ezért javasolta a kormányzati tárgyalócsoportnak, hogy vonatkoztassanak el a szóban forgó 20 milliárd forint körüli összegtől és keressenek a kormányzatnak, a munkavállalóknak és a munkaadóknak *egyaránt elfogadható*, közös távlati célokat. Ezek megvalósítását csak megkezdenék a privatizációs többletbevételek kamatmegtakarításaiból. Ugyanakkor meghatároznák, hogy a további privatizációs bevételekből, illetve más forrásból miként lehetne finanszírozni ezeket a programokat.

Az MSZOSZ javaslatai között található még *10 ezer állami lakás* felépítésének elindítása sajátságos hitelkonstrukció keretében. Eszerint az önkormányzatokat támogatni kellene a beruházásokra alkalmas közművesített területek kialakításában. Szintén fontos feladatnak tartják egy *központi alap* létrehozását, mely a *felszámolás előtt, vagy alatt álló*, de *piacképes cégeket feljavítaná*. Az MSZOSZ szerint a bevételekből pénzt kellene fordítani az államháztartási reform céljaira, főként a legrászorultabbak segítésére.

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

Szakbizottságok az MSZOSZ-ben

A hatékonyabb szakszervezeti munka érdekében szakbizottságokat hozott létre az MSZOSZ.

A javaslattevő, *véleményezési jogkörrel* rendelkező testületek ülései a tagszervezetek számára *nyilvánosak*, s valamennyinek legalább *évente egyszer be kell számolnia* munkájáról az MSZOSZ szövetségi tanácsának. A szövetségi tanács 14 állandó bizottságról határozott. Ezek a bizottságok: *a gazdaságpolitikai, a társadalombiztosítási és szociálpolitikai, a bérpolitikai, a foglalkoztatáspolitikai és szakképzési, a munkavédelmi és foglalkoztatásegészségügyi, a privatizációs, a jogi, a tájékoztatási, a szervezetpolitikai, az oktatási, képzési, a nemzetközi kapcsolatokkal foglalkozó, a gazdálkodási és vagyonkezelési, valamint a társadalombiztosítási koordinációs* testület. A bizottságok munkáját tíz ügyvivő irányítja. A gazdaságpolitikai szakterületért *Vörös Péter*, a szociálpolitikáért *Ékes Ildikó*, a privatizációs ügyekért *Sáling József*, a foglalkoztatáspolitikáért és szakképzésért *Pék Zsolt*, a bérpolitikáért *Hódi Zoltán*, a parlamenti kapcsolatokért *Paszternák László*, a nemzetközi kapcsolatokért *György Károly*, a nyilvánosságért *Bálint Attila*, a gazdálkodásért, vagyonkezelésért *Keleti Tamás*, a költségvetési és közszolgálati területért *Miriszlay Éva* felelős.

VASÚTHISTÓRIA

A százötven éves magyar vasút

Aránylag kevesen tudják azt, hogy hazánk első vasútját 1827-ben nyitották meg. Ebben az időben Odmer salzburgi sóbánya-igazgató lebegővasúttal akarta összekötni Pestet Szolnokkal. Bizottság alakult erre a célra és báró *Wenckheim József* elnöklete, valamint *József nádor* buzgó támogatása mellett elhatározták, hogy Szolnokig ugyan nem, de Pesttől Kőbányáig kísérletképpen megépítik a bányaigazgató vasútját. 1827 júniusában éppen nagyvásár volt Pesten, amikor a *lebegővasút* elkészült.

Az első megrakott kocsik elindulásakor azonban a felső gerendák nem bírták el a súlyt és leszakadtak, azért, mert a tartóoszlopokat egymástól túlságosan távol állították fel. A szükséges javítások elvégzése után Szent István napján József nádor jelenlétében nyitották meg ünnepélyesen a lebegővasutat. Hat kocsit 300 mázsával terheltek meg és Kőbányáról egyetlen ló vontatta be őket Pestre. Ehhez a teherhez azután négy másik kocsit is kapcsoltak, benne 68 teljes felszerelésű katonával: ezt meg két ló húzta el könnyen. A lebegővasut mégsem vált be, mert oly *tökéletlenül építették* meg, hogy javításának és karbantartásának költségei az egész bevételt felemésztették. A vállalat tehát *1828 márciusában kénytelen volt felszámolni*. Vele a magyar vasútépítés ügye is hosszú időre lezárult. A nemzet erejét politikai harcok foglalták le.

Amikor aztán az 1832/36. évi pozsonyi diéta 13 vasútvonal építését szavazta meg, ismét foglalkozni kezdtek a vasút gondolatával. Ebben az időben a maradi közvélemény mindig csak a lóvontatású vasútról álmodozott, talán azért is, mert Ausztriában szintén ilyen lóvasutakat építettek. Nemzetgazdasági okokat is felhoztak mellette, mondván: "*Ha a Középponti Vasut lóerőre lesz berendezve, ehhez magyar ló és magyar vas lesz használható, tehát az ezekért kiadott pénz bentmarad az országban, míg ellenben a bécs-győri vasut gőzerőre terveztetvén, a sinekért és gépekért a pénz külföldre vitetik ki.*"

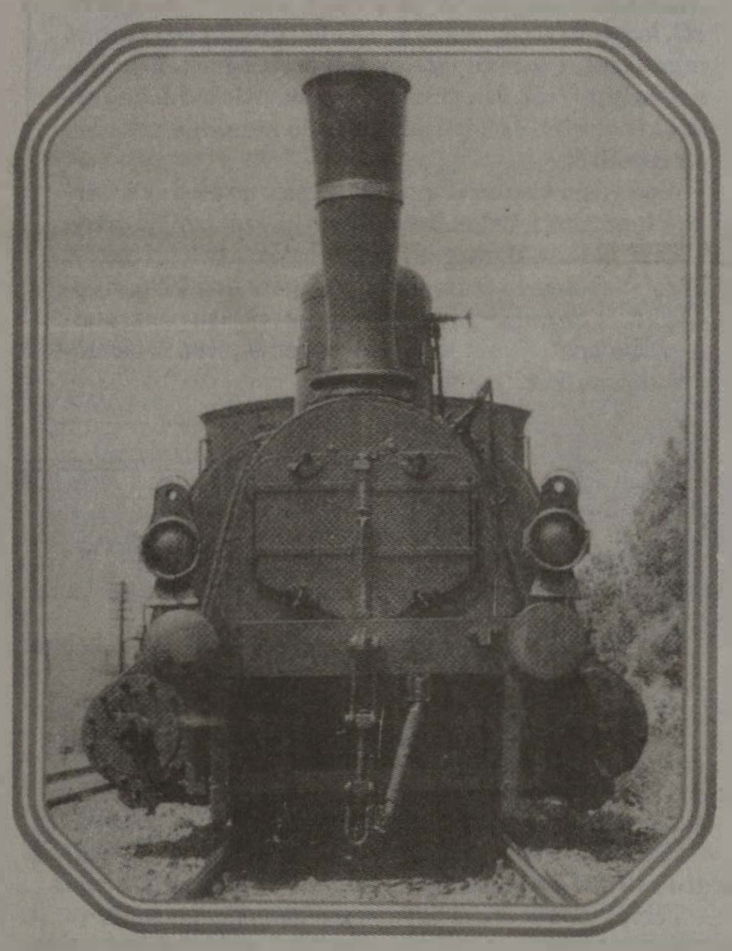
1840-ben a *Pozsonyból Szentgyörgyre* vezető 14 kilométeres vasútvonal lóüzemmel nyílt meg. Ezt hat évvel később *Nagyszombatig* hosszabbították meg és lóvontatással működött mintegy harmincöt esztendőn keresztül. Az első magyar gőzüzemű *vasutat 1846. július 15-én nyitották meg Pest és Vác között* nagy ünnepélyességgel. Az első magyar mozdony kicsinyített mását a budapesti közlekedési múzeum őrzi. A Nagy Testvérek cég építette, "Derű" volt a neve. Akkoriban ugyanis a mozdonyok éppen úgy nevet kaptak, mint a hajók. (A Magyar Központi Vasút forgó alvázas, fedett kocsi volt. Tévesen tartják magyarnak az egyik német vasúttársaság kezdetleges nyitott, kéttengelyü személykocsiját.)

Érdemes felidéznünk a Budapesti Híradó 1846. július 23-i számának beszámolóját a pest-váci gőzvasút megnyitásáról: "*Elvégre Magyarország évlapjaiban is iktathatjuk egyoly ünnep megünneplését, milyenről eddig csak olvastunk. A czivilizáczió legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyújtá azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy csodaszerű gőzelőfogattal a meghivottak százát egyszerre, a pamlagok kényelmes ölén, villámi, azaz vasuti sebességgel, t. i. 50 és néhány percz alatt Vácz városába, hová eddig a pestiek csak egyenként, vagy legfeljebb párosan, vakitó homokfelhőkön keresztül és a legszilajabb magyar ló félnap megizzasztásával, gyönyör nélküli és unalomteljes utazással érhettek.*

1846. évi július 15-én délután 3 órakor rendkívüli mozgás támadt Pest városában. A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a sor katonaság és a polgári örsereg díszes egyenruhában tisztelgett; a főnemesség és a királyi hivatalnokok fényes hintókban, az uracsok sebes tilburykben vágtatva érkeztek, mert 4 órára volt kitüzve az első gőzmozdonyos vasut ünnepélyes inaugurácziója, mely annyiszor hirdetve volt, de most egyszer teljesedésbe ment. Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelemhez alkalmazott, nagyszerű, 58 személyt befogadó waggonokat és a legfényesebb díszszel butorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek: megérkezett a fényes udvar is főherczegi családjával, mire a meghivottak helyet foglaltak hét olyan nagyszerü waggonban, melyekben könnyen 350 személy férhetett, azután virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített gőzmozdony "Buda és Pest" egyet nyerítének vagy sivítának és az udvari kocsi megindult hét waggonnal a sokaság bámulatára, amely alig kiabálhatott egy-két "éljen"-t örömében, annyira meg volt a látvány sajátszerű rendkívülisége által lepetve.

Alig tünt el szemeink elől az utolsó pesti néző, már is a palotaiak és fóthiak állanak előttünk, kikhez tán távolabb helységökbeli lakósok is valának vegyítve, mert hintókat és kocsikat lehetett látni a pálya egész hosszában, (mely épen nem kietlen vidéken vonul el, minthogy egyfelől a budai hegyek, másfelől egy kellemes rónaság változékonysága díszlik) és 25 percznyi utazás után a dunakeszii állomáson megállunk, hol fával a tenderek és vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét elindulunk és Göd mellett elröpülvén, 24 percznyi utazás után a mozsarak harsogása között Váczon leszálltunk ... honnan viszszamentünk nagyobb gyorsasággal Pestre, hol tömérdek nép várá viszszaérkeztünket, mely távollétünkben a pályaudvar és a kocsik megtekintésére bebocsáttatott, most pedig alkonyatkor a városba viszszavándorolt."

A szabadságharc kitörését megelőző politikai bonyodalom nem kedvezett a vasútépítés ügyének s a vasút *gróf Széchenyi* közlekedésügyi miniszterhez fordult segítségért. A miniszter a vasút állami megváltását ajánlotta fel. Másfél évi küzdelem után, *1850. március 7-én*, a vállalat 20,458.361 forint értékű 5 százalékos állami *kötvény* fejében átadta a vasutat az osztrák kormánynak és ezzel az *első magyar gőzvasút története is véget ért*.



Szátizennégy facsemete a "Zsuzsi" útvonalán

A debreceni önkormányzat a múlt év őszén a száztizennégy esztendővel ezelőtt indult, később "Zsuzsi" névre keresztelt erdei kisvasút megszüntetéséről döntött. A debreceniek példaértékű társadalmi összefogása azonban megmentette "Zsuzsit", s az önkormányzat ezt örömmel vette tudomásul — mondta Hevessy József polgármester április közepén a kisvasút feltámadását jelképező első úton.

A 114 éves születésnapot 114 facsemete elültetésével és a pálya környezetének megtisztításával köszöntötte a *Zsuzsi Kisvasútért Baráti Kör*, amelynek felhívására diákok és felnőttek együtt ásták a gödröket szombaton a vasúti pálya mentén a fehér nyárfáknak. Az időjárás nem kedvezett az akciónak: reggel ugyanis bokáig érő hóban kezdődött a munka, de még délben is akadtak hófoltok, amikor a város polgármestere és Fekete László, a Hajdú-Bihar Megyei Közgyűlés alelnöke elültették a száztizennegyedik facsemetét a hármashegyaljai végállomáson. A kisvasút idei üzemeltetésére megvan a fedezet — jelentették be a faültetést követő sajtótájékoztatón —, *a Földművelésügyi Minisztérium Erdészeti Hivatala 3,2 millió forinttal támogatja* az erdei vasutat, a városi önkormányzat pedig hárommillió forintot különített el erre a célra. Az erdészeti hivatal egyébként a debreceni kisvasút rekonstrukcióját is kész anyagilag támogatni.

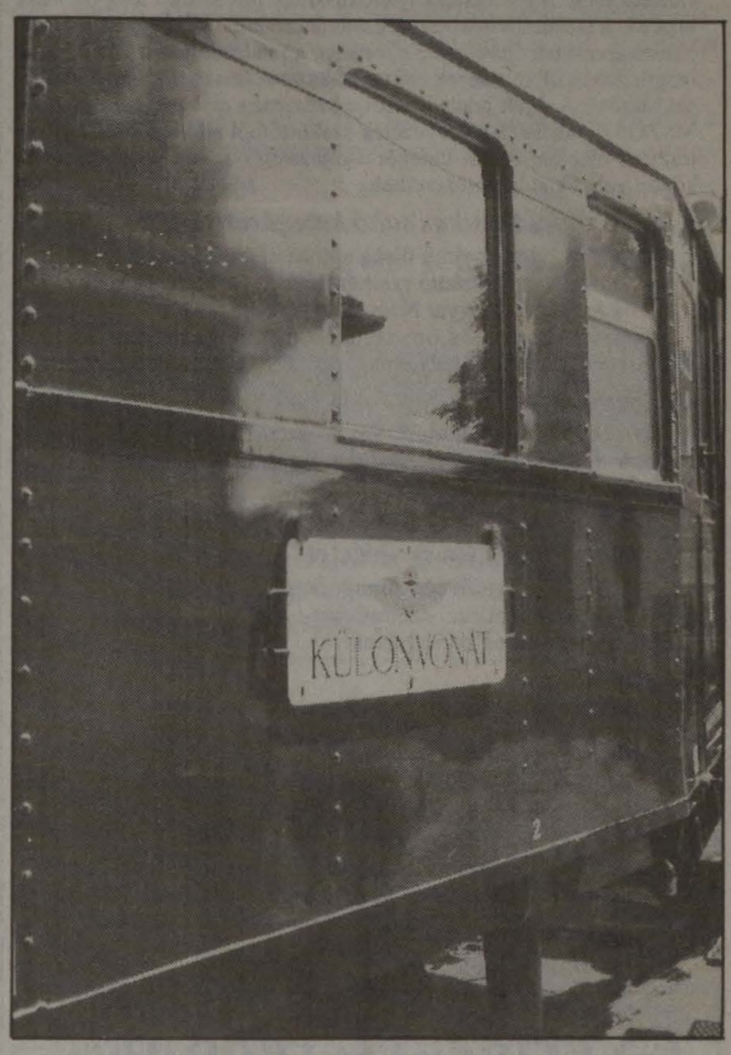
Az országos *"Mentsük meg a kisvasutakat!"* program keretében április 27-én kisvasúti napot rendeznek Debrecenben, amelyre több száz érdeklődőt várnak. Arról pedig, hogy az idén milyen menetrend szerint közlekedik majd a "Zsuzsi", az üzemeltető Debreceni Közlekedési Vállalat szakmai javaslata alapján a város közgyűlése fog dönteni ".

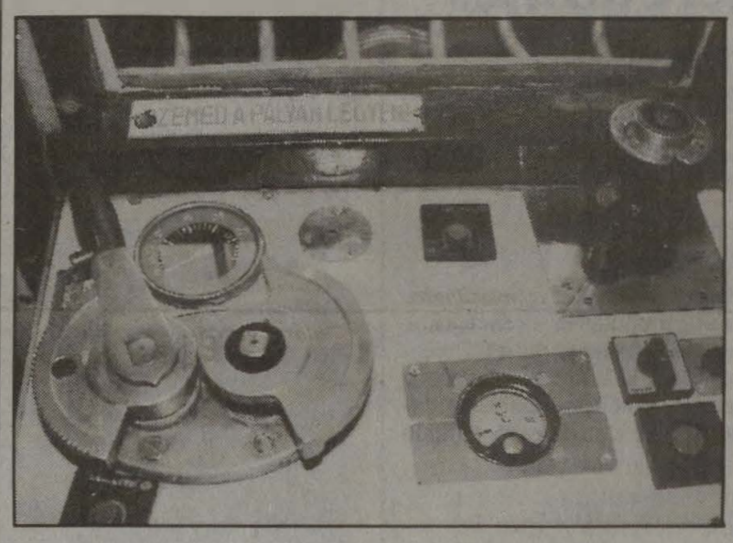
Döcögő matuzsálemek

Nosztalgiázunk, tehát vagyunk — költhetnénk át a mondást. És ez sokszorosan érvényes a vasútra. Mostanság, amikor sorra megszüntetik a kisebb szárnyvonalakat, hírük sem marad a pöfögő, döcögő mozdonyoknak és hűséges kocsijaiknak. Öröm az ürömben, ha akadnak értékmentők.

Szentesen, a Dél-Alföld dízelvonatainak legfőbb vontatási főnökségén, Valkai Csaba nevéhez kötődik a nosztalgiázás. Neki köszönhető, hogy egy BC 395-ös és egy BC 390-es motorvonatot megmentettek az utókor számára. Kollégáival együtt fáradságot nem kímélve felújították a két mozdonyt és néhány kocsiját. A zöldre festett járgányok a húszak évektől kezdve rótták a sínpályákat, mígnem hatvan esztendő elteltével öreg korukra elérte őket a nyugdíjaztatás.

Csillogó külsejükkel most újra az érdeklődés középpontjában állnak. Kigördülnek a sínekre, és róják a kilométereket. Nosztalgiavonatként külföldi turistákat röpítenek.





Szeged és Székkutas között kattognak, ahol egykoron gőzösök pöfögtek. A tetszetős szerelvények ott voltak a BNV-n és a debreceni virágkarneválon. Ha valakinek kedve szottyan magánkiruccanásra, ez sem elérhetetlen, csoportoknak is bérbe adják. Kirándulásra kérték iskolások, nyugdíjasok.

Szentesen feléledtek a régi mozdonyok. Csak a letűnt világ nem jön vissza, pedig lehet, azt is visszasírják a vasutasok.

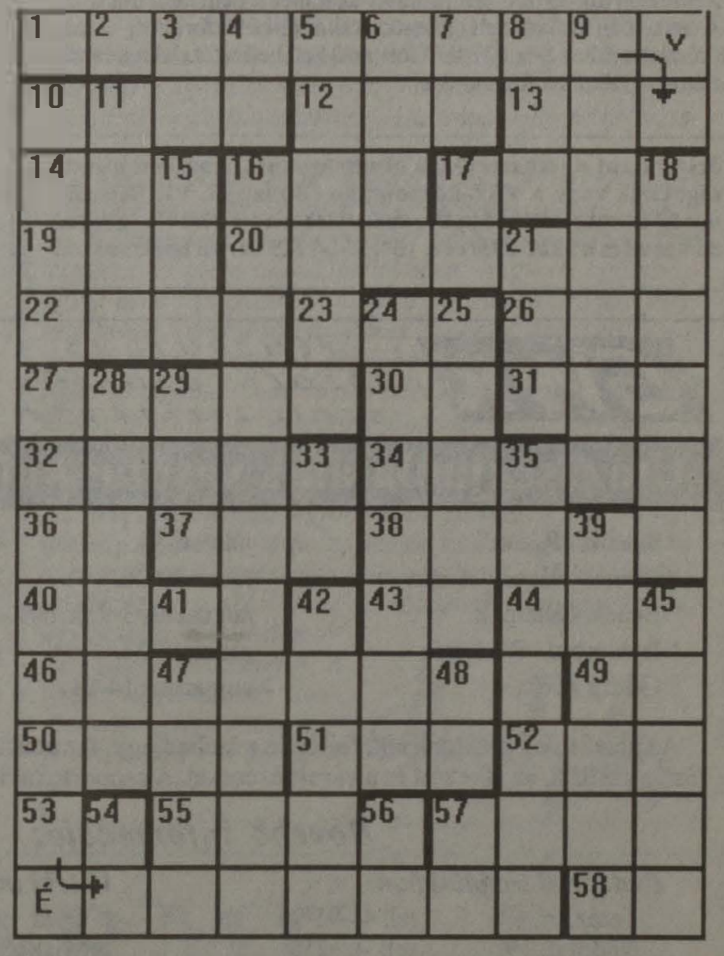
Borzák Tibor

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Május 1.

Vízszintes: 1. Május régi magyar neve. **Megfejtendő**. 10. A függ. 8. angol neve. 12. Ruhagyár márka volt. 13. Menyasszony. 14. Török férfinév. 16. Adóhivatal 3/4 része. 17. Kézi lövőeszközt. 19. ... Miklós építész. 20. Szekeret húzó. 22. **Megfejtés:** az év ötödik hava nevének eredete ... római istennő. 23. Eiffel része. 26. Béla, Yvett, László. 27. Indián nemzetség. 30. Angol nem. 31. Angol kevert olaj. 32. Gyors latinul. 34. Szinpadi műfaj. 36. Távolság mértékegység (röv). 37. Bagolyféle. 38. Ejtőernyősök vezényszava. 40. Európai folyó. 42. Méter. 43. A vízszintes 20. 44. Kopasz keverve. 46. Ősi magyar férfinév. 49. Az erdő része. 50. Valós. 51. szótoldalék. 52. ...hurt (tejtermék). 53. Római hat. 55. ... Marianna (színésznő). 57. ... görl. (táncosnő). 58. ... a csodák csodája.

Függőleges: 1. Pengő (röv.) 2. Ülnök (röv.) 3. Nikkel 4. Néma kör. 5. Népszerű fizikusprofesszor (TV-műsorban is.) 6. Semmikor. 7. Tudományos fok. 8. A fej dísze. 9. Kedvező megszólítás. 10. **Megfejtés**: 1886-os amerikai esemény. Ennek állít emléket a május 1. munkásünnep. 11. ... Regia. 15. Női becenév. 16. A kereskedelem egyik eredménye. 17. Félkör alak 18. A madár jelzője. 21. Bio kererve. 24. Elmenne. 25. Hinta jelzője. 28. Előkelő fekvő alkalmatosság. 29. Egyik szülő becézve. 33. Duna fele. 35. Csöppség jelző e(+ék.). 39. A háromszög egyik oldala. 41. Béla. 42. A kutya teszi. 45. Igét módosít. 47. Fotós eszköz eleje. 48. Kettős betű (vissza). 54. Papírra ró. 56. Néma Kezi! 57. Lángol (vissza).



Készítette: Bánszegi József

Megfejtés

Az áprilisi első számban megjelent keresztrejtvény megfejtése:

Bértarifarendszer-módosítás. Érdekegyeztető Bizottság

LAPZÁRTA UTÁN

MSZOSZ díj

Szakszervezeti Művészeti -Kulturális Díj

A Postás Művelődési Központjának dísztermében április 30-án Sándor László, az MSZOSZ elnöke adja át a Szakszervezeti Művészeti -Kulturális Díjakat, tudtuk meg Némethy Paulától a szövetség szakértőjétől. E jeles esemény előkészítője elmondta a Magyar Vasutasnak: a szakmai körökben is elismert társadalmi kitüntetést a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége a rendszerváltást követően is megőrizte. A díj mindenek előtt a szakszervezeti tagság megbecsülését tükrözi. A díjak odaítéléséről a szövetség elnöksége döntött, az MSZOSZ-t alkotó tagszervezetek szakértőiből álló bizottság előterjesztése alapján. A hat kategória díjazottjai ünnepi műsor keretei között vehetik át kitüntetéseiket:

I. Írott és elektronikus sajtó kategória

A *Magyar Vasutas* című újság alkotó közössége
Buzás Andor a Falurádió szerkesztője
Török Katalin a Magyar Nemzet újságírója
Madarász Anna a 24 óra című Komárom-Esztergom Megyei napilap főszerkesztő helyettese

II. Közművelődés

Vágó István újságíró, műsorvezető-szerkesztő
Bokréta Hagyományőrző Együttes, Kazár (Művészeti vezető: Szabó János)
Nagy Gyula a Láng Művelődési Központ igazgatója

III. Színház, film táncművészet

Kern András színművész, filmrendező
dr. Éless Béla rendező, színművész
Manninger Miklós koreográfus

IV. Irodalom

Vámos Miklós író

V. Zene, előadóművészet

Építők "Szalmás Piroska" Kórusa (Karnagy: Petróczki Edit)
Bergendy István zeneszerző, előadóművész
Bergendy Péter előadóművész
"Kiel Ernő" Fúvószenekari Egyesülés Aranydiplomás Fesztivál Fúvószenekara (Művészeti vezető, karnagy: Kovács Tibor)

VI. Társadalomtudomány

Stumpf István politológus

Gyermekcsereüdülés

Jelentkezés 10 éves kortól

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában felhívást tettünk közzé, hogy a Vasutasok Szakszervezete külföldi partnerszakszervezetekkel közös csereüdültetéseket szervez. Ez alkalomból néhány információ közreadásával szeretnénk elősegíteni az utazni szándékozók döntését.

Görögországi gyermeküdülés

1996. július 1-jétől július 16-ig

Az üdülésben mindkét fél 10-14 éves korú gyermekei vehetnek részt.

A magyar gyermekek részére a *Malakasa* üdülőben a vendéglátók naponta 3 főétkezést (reggeli, ebéd, vacsora), uzsonnát, valamint megfelelő mennyiségű italt (reggeli ital: tej, kávé, kakaó, tea, valamint az ebédhez üdítőitalt) biztosítanak. A csoport fekvőhelyes különkocsikban utazik. A magyar gyerekek részvételi díja, személyenként 28000 forint.

Franciaországi gyermeküdülés

1996. augusztus 6-tól - augusztus 27-ig

Az üdültetésben kizárólag 14-15 éves korú gyermekek vehetnek részt.

Augusztus 6-13. között a balatonkenesei gyermeküdülőben, 13-tól 15-ig pedig Budapesten a magyar fiatalok a francia fiatalokkal együtt üdülnek Magyarországon. A gyermekek közösen utaznak el Párizsba, az Orient Expresszel augusztus 15-én. Augusztus 16-tól 24-ig St. *Mandrierben* (Toulontól 15 km-re), 24-től 26-ig *Párizsban* szerveztek számukra programot a franciák. A magyar gyermekek augusztus 27-én érkeznek vissza Budapestre.

Részvételi díj 35 000 forint, amely költőpénzt nem tartalmaz.

A térítési díj első részletét jelentkezéskor (14 000 forintot), a második részletet július 8-ig (21 000 forintot) kell befizetni. Jelenkezéseket korlátozott számban fogadunk el.

Jelentkezni a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál, vagy a VSZ-központban (Budapest, VI. Benczúr u. 41.) Dömе Lászlóné kolleganőnél lehet a 19-77/147, 157, 16-86 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7745 városi telefonokon.

ANYÁK NAPJA

A sárga gyűrű

A vonat zakatolt. A Pink Floyd lágyan zümmögött a walkmanből. A kicsiny állomásról a lépcsők ugyanolyan hosszan vezetnek le, mint gyerekkoromban. Jó nagyokat kell lépni minden egyes foknál. Gyalog megyek, pedig ott áll az autóbusz a felvételi épület előtt. Gyalog, mint régen, amikor anyám fogta a kezemet és kórházba vitt, vagy az áruházba vásárolni. Akkor is drága volt a 2 forintos buszjegy. Azért a pénzért egy bögre habos kávét adtak a tejivóban. Elmentem az ajtó előtt, még mindig olyan kék, csak most butik lett a tejbárból. A sarkon egy kicsit megállok. Lehettem vagy 8 éves, amikor elszöktem a rendelőből, s az anyám itt ért utol. Ha jól emlékszem, azért kellett befeküdnöm a kórházba, mert a fogamra tett fagyasztó vattát lenyeltem.

Az épület sem változott sokat, néztem a portást, biztos neki kell adni az ötvenest, de az rám sem hederített. Besétálok. Anyám aludt, a szája nyitva volt. Megcsókoltam.

— Te vagy az, fiam? — kérdezte halkan.

— Igen, én.

— A gyerekek jól vannak?

— Igen, jól.

— Szomjas vagyok — mondta. Öntöttem a szájába almalevet, köhögött.

— Nem szabad itatni, mert félrenyel — csattant a nővér hangja a hátam mögött.

— Dehát szomjas.

— Akkor nedvesítse be a száját gézzel! — hangzott az utasítás.

Újra megitattam, megint köhögött, majd megtöröltem a száját.

— Meg fogok halni — mondta.

— Ugyan már, anyu, meg fogsz gyógyulni — hazudtam.

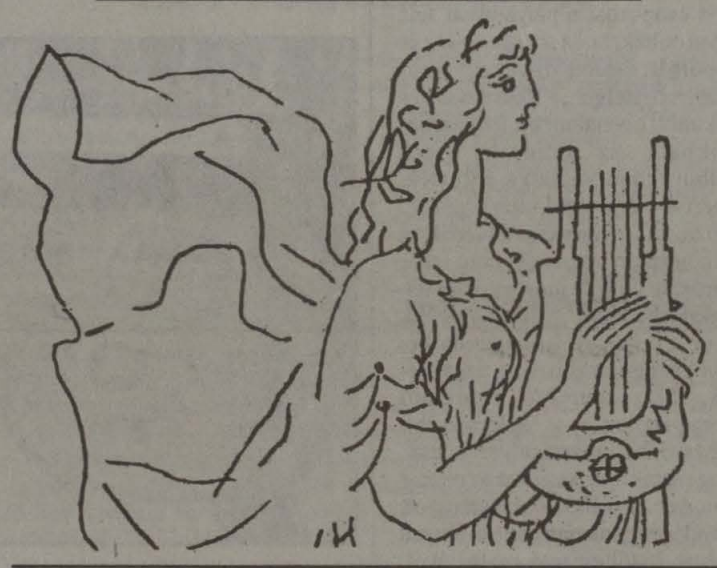
— Vegyetek fekete ruhát — mondta. Nem feleltem, zavaromban kifújtam az orromat, a zsebkendőmmel babráltam.

— Fáj valamid? — kérdeztem.

— Nem — mondta, majd behunyta a szemét. Elaludt.

Pár nap múlva haza adták, mert letelt a két hét, amennyit egy betegre szánnak. Otthon halt meg a születésnapján. Egy fiatal papnő búcsúztatta. Beszélt a felnevelt gyerekeiről, unokákról. Én hallgattam és nem értettem, hogy mit keres abban a ládában. A következő héten elhoztuk a ruháit. Karácsonyra vettem neki egy hálóinget, még be volt csomagolva. Az ékszereiből egy gyűrűt kaptam „tőle". Most is sárgán csillog — arany.

TP



Lakáscsere

Fővárosi MÁV-bérlakásomat (másfél szobás, komfortos, kertes, telefonos) tényleges MÁV-dolgozóval elcserélném kis — főváros környéki — üdülőingatlanra. Telefon: 261-1513.

Eladó Pilisvörösvár mellett Tinnye, Zrínyi u. 9. sz. alatt lévő 330 négyszögöles telek (családi ház vagy nyaraló építhető, vízgáz, villany a telek előtt van). Irányár: 550.000,-Ft. Érdeklődni lehet este: 1697-283 telefonon, vagy munkanapokon: 3428-332, 30-38 üzemi telefonszámon Csiszárné.

Nagyobbra cserélném Budapest X., Hungária krt. 1-3 (MÁV telep) 54. ép. I. em. 7. sz. alatti 37 négyzetméteres szoba-konyhás, étkezős, fürdőszobás, komfortos lakásomat, melyhez éléskamra, fáskamra és kis kertrész is tartozik. Érdeklődni lehet: Bánkné Cselő Tünde, telefon: 1604-878.

Eladó Budakalász, Szentendrei u. 26. sz. alatti 1200 négyszögöles házas ingatlan, mely három szoba összkomfortos, gázfűtéses, víz és villany (ipari áram) van. Irányár: 17 millió. Érdeklődni lehet: munkanapokon 6-13 óráig Pernyéz Istvánné 2703-133/148. melléken.

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége 1996-ban is meghirdette az alapszervezetek Dicsérő Oklevél kitüntetés címre kiírt pályázatát.

Az 1996. július 15-ig benyújtható pályázatoknak tartalmaznia kell: az alapszervezet szervezeti jellemzőit, működési területét, az alapszervezetnél müködő szakmai-, illetve rétegszerveződéseket, a szervezettségük alakulását.

A pályázat elkészítésekor a megelőző egy év (1995. június 30-ai és 1995. december 31-ei), valamint a pályázat elkészítését megelőző tárgyhó adatai szerint közölni kell a szolgálati hely állományi létszámát, az alapszervezet taglétszámát, a csatolt nyugdíjas alapszervezet létszámát, a létszám alakulásának rövid elemzését, a tagszervező, tagmegtartó munkájuk főbb módszereinek bemutatását, valamint az 1995. évi üzemi tanácsi választásokon elért számszerűsített eredményeit.

A pályázat tartalmazzon rövid elemzéseket az alapszervezet pénzügyi gazdálkodásáról, a szakszervezeti életéről, kapcsolatrendszeréről, az információs tájékoztató munkáról, a tisztségviselők felkészítésének, képzésének helyzetéről, és az alapszervezet érdekvédelmi, érdekképviseleti és közösségformáló munkájának főbb jellemzőiről.

A pályázni kívánó alapszervezetek a területi és a szervezetpolitikai feladatokat is ellátó intézőbizottságokon keresztül kapják meg a részletes pályázati kiírást. A Dicsérő Oklevél átadására előre láthatólag 1996. szeptemberében kerül sor. A kitüntetéssel járó pénzjutalmat az alapszervezet információs rendszerének technikai korszerűsítésére fordíthatja.

VASUTAS SZÍNHÁZBÉRLET

Új évad: operakedvelőknek

A Vasutasok Szakszervezete és az **Operaház** hagyományos együttműködésének jegyében az 1996/1997-es évadra is *önálló Vasutasbérletet* válthatnak az érdeklődők.

A Vasutasbérlet keretében színre kerül:

Aszafajev: A bahcsiszeráji szökőkút	(1996. október 27.)
Puccini: Pillangókisasszony	(1996. november 17.)
Verdi: Trubadúr	(1997. február 16.)
J. Strauss: A cigánybáró	(1997. március 16.)
Schubert: Három a kislány	(1997. április 20.)

(Tartalékelőadás: *Flótow*: Márta)

Mind az előadások, a korábbi gyakorlatnak megfelelően, mindig vasárnap délelőtt kezdődnek. A Bérletek megújítására május 13-a és 16-a között, új bérletek megváltására június 10-e és 12-e között az *Operaház oldalcsarnokában*, június 17-től az *Operaház Szervezési Osztályán* lesz lehetőség. A bérletek tíz százalékos kedvezménnyel, 700-tól 3600 forint közötti árakon, tizenhat kategóriában válthatók.

További részletekről érdeklődni lehet a Vasutasok Szakszervezete központjában, *Dömе Lászlóné* kolléganőnél, a 19-77-es vasútüzemi, és a 351-77-45-ös postai telefonszámokon, vagy személyesen (Budapest, Benczúr u. 41.) lehet.

Műsorváltozás

A József Attila Színház értesítia bérlettulajdonosokat és a színházba járókat, hogy a korábban *Egri István Vasutasbérlet* keretében, május 5-re meghirdetett "Párizsi Divat" című előadást — egyeztetési gondok miatt — június 9-én 10 óra harminc perces kezdéssel tekinthetik meg.

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Szűrrealista vasúti mondatok

— Szalad, párhuzamlik alattunk a sínpár, s mikor megállunk, ő is.

— Fékpofaként lebegnek fejünk fölött a súlyos felhők, közöttük satuba szorítva a nap, hiába, szép ez az élet, még ha zakatol is.

— Vecsés alatt a töltés úgy liheg alattunk, mint a 424-es: a peronra guggolunk és halljuk, nyögnek a szélben a lassújelek.

— A kékes cigarettaszalag gondol egyet, s visszakanyarodik a kalauz szivarkája másik végéhez.

— Kettős teher nyomja a mozdonyvezetők kötelmeit: egyfelől a pluralizmus, a másik meg a törtsztrájk.

— Bemutat egy bárdot, az ősz öreg azonban nem sújt le, hanem rágyújt a Megy a gőzös Kanizsára, aztán motoszkál kicsit, mint forgózsámolyon a csikorgás.

— A vonalbejáró kezében úgy csillog a hatalmas villáskulcs, mintha könnyezne — de mégse.

— A vonatmenesztőlányt pótoltam kárt éppen, amikor ránk nyitott a Nagyfőnök — azóta hullik rám a vasút vakolatja.

— Szalad alattunk a sínpár, kihajolunk az ablakon, szívjuk magunkba a tájat, mint megannyi vaspályás szívta magába annak idején anyatejjel a sínszagot.

(besze)

GWK PÉNZÜGYI ÉS IDEGENFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK MÁV TOURS

Utazási ajánlataink vasutas kollégák részére

* Szicília - Róma,	július 6-14.	41 100,-Ft
* Róma - Nápoly - Capri,	július 20-26.	22 100,-Ft
* Benelux államok,	augusztus 3-9.	30 600,-Ft
* Isztambul - Rodostó	július 20-27.	10 100,-Ft
* Görög körút,	augusztus 14-21.	19 990,-Ft

Az utazás vonattal történik, feltétele a szabadjegy. Az utak tartalmazzák a helybiztosítást, a szállást, az étkezést és a városnézéseket. A csoportokat idegenvezetők kísérik.

Bővebb információ:

Budapesti irodáinkban:		*Vidéki irodáinkban:*	
Teréz krt. 62.	tel: 43-95/96	Győr	tel: 61-19
Nádor u. 19.	tel: 42-21	Miskolc	tel: 16-08
Déli pályaudvar	tel: 56-28	Nyíregyháza	tel:44-14
		Szeged	tel:16-24
		Szombathely	tel: 18-27
		Debrecen	tel: 28-96

Arcképes igazolványának bemutatásával irodáinkban kedvezményes árfolyamon válthat valutát!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-3377
Felelős vezető: **Lendvai Lászlóné** mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

Üzletrész-értékesítés felhangokkal

„Forródrót" a VSZ és MÁV Rt. vezetői között

A MÁV Rt. vezetése a megszokottnál „keményebb" hangvételre kényszerítette a Vasutasok Szakszervezetét a többségi vasúti tulajdonú gazdasági társaságok üzletrész-értékesítése körül kialakult tarthatatlan helyzet miatt.

Amint arról a Magyar Vasutas korábbi lapszámaiban már többször is tájékoztattuk olvasóinkat a MÁV Rt. igazgatósága februárban — a jogszabályokban előírt véleményezési folyamat mellőzésével — döntéseket hozott több vasúti tulajdonú gazdasági társaság *üzletrészének teljes, vagy részleges elidegenítéséről*. A VSZ, amikor tudomást szerzett a döntésről, azonnal tiltakozott az eljárás ellen, és egyeztetést kért *Kálnoki Kis Sándortól*, a MÁV Rt. elnökétől. Erről március elsején tárgyaltak, amely megállapodással zárult. Ennek értelmében a MÁV kötelezettséget vállalt arra, hogy a kft. üzletrészek értékesítésének terveit *előzetesen véleményezteti* a felügyelő bizottságokkal, tagi képviselőkkel, valamint az érdekvédelmi és érdekképviseleti szervezetekkel. *Kálnoki Kis Sándor elfogadta a VSZ kapacitásfelmérésekre vonatkozó javaslatát is*. Sajnos, a megállapodás ellenére a MÁV Rt. igazgatóságának április 29-i ülése — a március elsején megkötött megállapodást figyelmen kívül hagyva — helybenhagyta a februári döntést. Ezek után a VSZ elnöke május kilencedikén ismét nyomatékosan *felszólította* a MÁV Rt. vezetőit az üzletrészek elidegenítésére vonatkozó *jogszabályok betartására*. *Rigó Zoltán* a levél kézhezvételét követően — soron kívül — intézkedett, s kérte valamennyi érintett kft. vezetőjét, hogy a kapacitásfelméréseket és a szükséges véleményeket május 31-ig bocsássák a MÁV vezetőségének rendelkezésére. *Dr. Márkus Imre* levélben köszönte meg a vezérigazgató úr gyors döntését, amely elkerülhetővé tette egy szakszervezeti kifogás benyújtását. A VSZ elnöke együttműködési szándékának bizonyítékául írásban tájékoztatta az előzményekről az érintett gazdasági társaságok vezetőit, kérve őket, hogy a rövid határidejű feladat elvégzésével működjenek közre a MÁV Rt. középtávú gazdálkodási érdekeit befolyásoló döntések megalapozásában. Az egyeztetések és a levélváltás eredményeként, a MÁV Rt. vezérigazgatója — a korábbi döntések helyben hagyásával — a leterheltségi tanulmányok ismeretében és a jogszabályokban előírt vélemények *mérlegelése után teszi meg a szükséges intézkedéseket.*

Vétó! Vétó! Vétó!

A VSZ egy napon belül három vétót nyújtott be a MÁV Rt. vezetésének. A pályagazdálkodási, gépészeti, távközlési és biztosítóberendezési intézőbizottságait ugyan más-más dokumentum, de azonos motívum kényszerítette az érdekvédelmi eszköztár drasztikus eszközének alkalmazására.

A MÁV Rt. idei tervei alapján az egyes szakigazgatóságok elkészítették a szakágaik racionalizálásának akcióprogramjait. Az abban foglaltak azonban több ponton ellent mondanak a reprezentatív szakszervezetek és a MÁV Rt. által megkötött 1996-ra szóló és a hároméves megállapodásoknak. (Az egyes kifogásokról, azok indokairól, illetve a forgalmi és anyaggazdálkodási szakszolgálatnál kisértetiesen hasonlító állapotokról — lapunk 6. és 7. oldalán olvashatnak.)

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. MÁJUS, ÖSSZEVONT SZÁM

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

A magyar jogrend demokratizálódása nem kerüli, nem kerülheti el a társadalombiztosítást, azon belül az egészségügyet sem. A vasutasok és családtagjaik, közvetlen hozzátartozóik joggal aggódhatnak féltve őrzött kincsükért, a vasútegészségügyért. A közelmúltban meghozott jogszabályok az egészségügyi ellátások területén is piaci viszonyokat teremtettek. Nem mindegy tehát, hogy ezek a változások miként csapódnak le a vasútegészségügyi intézményekben, a vasutas betegellátásban. A Vasutasok Szakszervezete éppen ezért kötelességének érzi, hogy figyelemmel kísérje minden olyan jogszabály születését, amely a munkavállalók és biztosítottak ellátását érinti és lehetőségei szerint azokat megbízói érdekeinek megfelelően befolyásolja.

Az Országgyűlés a közeljövőben alkotja meg a területi egészségügyi ellátási kötelezettségről szóló törvényt. A VSZ szakértői véleményezték a törvénytervezetet és kiderült, hogy a MÁV-kórházak, mint speciális ellátást biztosító egészségügyi intézmények kimaradtak a törvénytervezetből. Kollégáimmal azonnal tárgyalásokat kezdeményeztünk a tervezetet gondozó Népjóléti Minisztérium politikai államtitkárával. Amint arról a Magyar Vasutas áprilisi második számában is beszámoltunk, a közlekedési és a népjóléti tárca, valamint az Országos Egészségbiztosítási Pénztár, a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság és a MÁV képviselőivel létrejött találkozón olyan közös álláspontot alakítottunk ki, amelyet sikerült a kormányülés előtt a tervezetbe beépíteni. A módosító indítványt a kormány is támogatta, ebben segítő szerepet játszottak az MSZP parlamenti frakciójának vezetői — Szekeres Imre és Kósáné Kovács Magda —, valamint Lotz Károly Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi miniszter.

Az Országgyűlés elé kerülő törvénytervezet a vasútegészségügyben lévő kórházi ágyak felét területi kötelezettségként automatikusan elismeri. A másik ötven százalék sorsát pedig az önkormányzatokkal folytatandó egyezkedés fogja meghatározni.

A kórházi ágyak megtartásában jók a pozícióink, hiszen a MÁV-kórházakban és gyógyházakban dolgozó alkalmazottak alapos szakmai felkészültsége, a magyar átlagnál magasabb technikai felszereltség és a betegekkel való megkülönböztetett bánásmód több mint biztató.

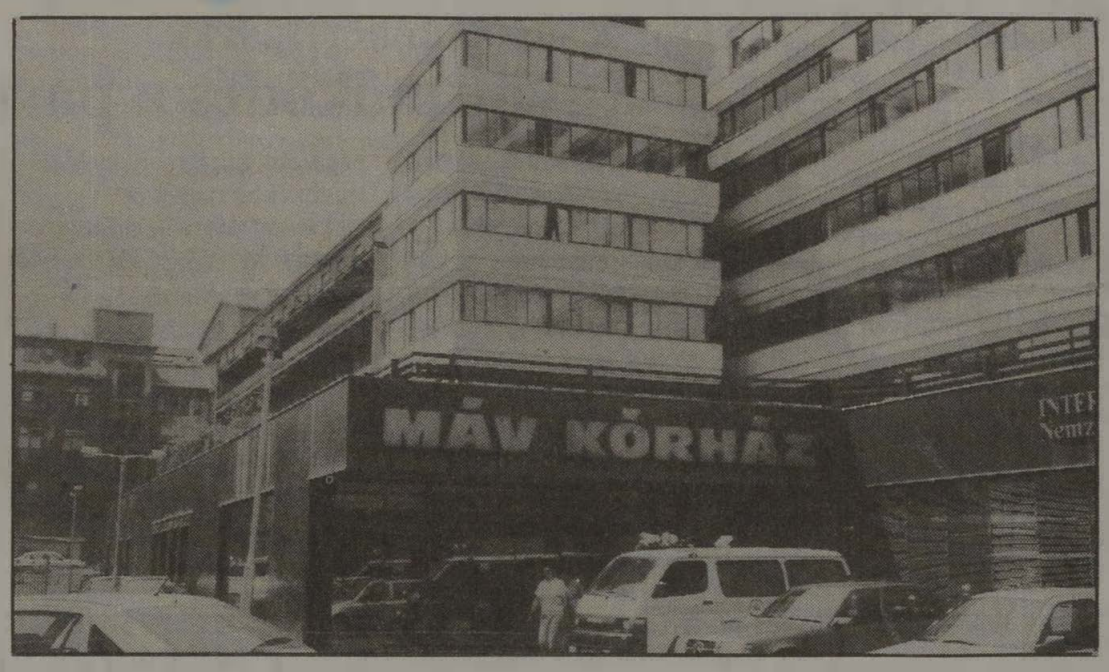
A vasutasoknak és a vasútegészségügyben dolgozóknak nem mindegy, hogy ezek a kérdések miként dőlnek el. A Vasutasok Szakszervezete tekintélyét latba vetve mindent megtesz annak érdekében, hogy az egészségügyet érintő jogszabályokban a vasutasok érdekei egyértelműen kifejezésre jussanak. Ezentúl érdekeltek vagyunk abban, hogy az esetleges szabad kapacitásokat nyitottá tegyük a nem vasúti szféra számára is. Meg kell találni mielőbb a megfelelő finanszírozási formákat.

A vasútegészségügy más részeinek, az üzemorvosi, szakrendelői, közegészségügyi és rehabilitációs intézmények átszervezésekor az a legfontosabb szempont, hogy a vasutasság a jövőben is hozzájusson az őt megillető ellátásokhoz. Ennek biztosítása érdekében a VSZ levélben kért tájékoztatást a MÁV illetékes vezetőitől a vasútegészségügy belső átalakítási munkálatainak tervezetéről. A válasz megérkezését követően azt tagsági vitára fogja bocsátani a Vasutasok Szakszervezete

REFLEKTORFÉNYBEN A VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

FÓRUM A MÁV KÓRHÁZBAN

A beteg érdeke az első



Dr. Márkus Imrével és dr. Bíró Tiborral fórumra igyekeztünk a MÁV Kórházba. A VSZ elnökével és alelnökével délután két óra előtt néhány perccel ültünk be az autóba. Annak ellenére kénytelenek vagyunk gépkocsival menni, hogy a VSZ székháza és a MAV kórház egy ugrásra van egymástól. Sietnünk kell, mert az imént fejeződött be egy elhúzódó tárgyalás, a tagokat pedig sohasem szabad megvárakoztatni.

A május eleji napsütésben ugyanolyannak látom a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet — kívülálló számára teljesen egybeforrt — biztonságot nyújtó és tekintélyt parancsoló épületét, mint tizennégy évvel ezelőtt, amikor újfelvételesként szakorvosi vizsgálat miatt kellett itt jelentkeznem. A kórház Podmaniczky utcai bejáratán belépve megcsap bennünket a jellegzetes kórházi illat. Reflexeim működnek: némi szorongást érzek a gyomrom táján. Nem csak az illendőség kedvéért, hanem mert a hamarosan kezdődő rendezvény közös, a főigazgató főorvos első emeleti irodájába sietünk. Az előszobában kis türelmet kérnek. Arra azonban nincs idő, hogy leüljünk, mert megérkezik *dr. Wölfl József*, aki éppen egy egészségügy finanszírozását taglaló konferenciáról szintén nem régen tudott csak elszabadulni. Néhány pillanatra leülünk a főigazgató úr irodájában. A fórum technikai részleteit egyezteti a két vezető. Figyelem a gesztusaikat. Fegyelmezett mozdulataik mögött érződik a feszültség, pedig mind a ketten gyakorlott előadók.

A témakör, amiről ma szó esik: a vasútegészségügy jövője, közel négyszázezer embert érint. Itt kitapintható, az a felelősség és elszántság, amin a következő hetekben nagyon is sok múlik.

Elindulunk a második emeleti konferenciaterem felé. Már szakmai kérdésekről esik szó. A száz-százhúsz érdeklődőt befogadni képes teremben legfeljebb negyven fehérköpenyes orvos és nővér várja a kezdést. Amíg eldöntöm hová ülök, átvillan az agyamon: *szükségünk van rájuk, ragaszkodunk a munkájukhoz, és mégis milyen keveset tudunk róluk.*

A köszöntő szavak után bekapcsolom a magnót és felcsapom a jegyzetfüzetet.

Dr. Wölfl József bevezetőjében arra utalt, hogy örömmel tett eleget *dr. Márkus Imre* VSZ elnök kérésének, aki azért jött, hogy első kézből adjon tájékoztatást a vasútegészségügyet, azon belül a MÁV Kórházat érintő jogszabály- változásokról és átszervezési tervekről. *„Tájékozatlanságunknál csak a pénzhiányunk a nagyobb"* — írom fel a főigazgató mottónak szánt szavait.

A VSZ-elnöke az elkerülhetelen államháztartási reformhoz köti a társadalombiztosításban végbemenő történéseket. Véleménye szerint: *— A szakszervezeteket nem hagyhatják hidegen e változások, hiszen az állampolgárok életszínvonalára mind az egészségügy, mind a nyugdíjrendszer átalakítása hátrányokat sejtet. „Résen kell lennünk"* — mondta. *— Nem véletlen, hogy a VSZ aláírásgyűjtést kezdeményezett a nyugdíjkorhatár emelése ellen. A férfiak nyugdíjba vonulásának hatvankét évre emelése a szolgáltatás-ellenszolgáltatás elvét csorbítja akkor, amikor a statisztikák szerint 63 év az átlagos életkor. Az aláírásgyűjtés állampolgárként érint bennünket, ezért azt kérte, hogy szakszervezeti hovatartozás nélkül csatlakozzanak ahhoz.*

— A vasútegészségügy megreformálása érdekében ugyanolyan lázas törvénykezés folyik, mint a nyugdíjreform kérdésében. Az előkészületi szakasz végéhez érkezett a területi ellátási kötelezettségről szóló törvény, amely többek között azt hivatott szabályozni, hogy a jövőben, milyen módon fogják meghatározni, elosztani az egészségügyben meglévő kapacitások között az üzemeltetésre fordítható összegeket. A VSZ ebben a folyamatban feladatának érzi, hogy a vasútegészségügy sorsát figyelemmel kövesse. Olykor ez akadozik — mondta a VSZ elnöke — s nem mindig megy a maga útján. Legutóbb például a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság segítségével megszerzett törvénytervezetre kellett órák alatt reagálni, mert az említett törvénytervezetből kimaradtak a speciális egészségügyi ellátást nyújtó intézmények: a honvédelmi, belügyi és vasútegészségügyi betegellátás, valamint az egyetemek.

(folytatás a 3. oldalon)

MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

MSZOSZ

NYUGDÍJAS FÓRUM BÉKÉSCSABÁN

Szolidaritás és erő

Sándor László az érdekképviseleti feladatokról

Erő ellen erőt kell felmutatni — hagoztatta Sándor László, az MSZOSZ elnöke Békéscsabán, a vasutas művelődési házban megrendezett megyei nyugdíjas fórumon, arra emlékeztetve, hogy tavaly ősszel az akkori pénzügyminiszter kijelentette: a kormány addig hátrál, ameddig a társadalom kényszeríti erre.

Az idézett megfogalmazást a kormánypolitika lényegének tartja a szakszervezeti vezető, s éppen emiatt igérte az idei őszre a munkavállalók határozott föllépését és érdekképviseleti szerveinek összefogását. A munkásszolidaritás eredményességére két példát említett az előadó: Lábatlanban a görög, Hőgyészen a német tulakdonos rúgta ki a szakszervezeti titkárt, akarta lehetetlenné tenni a munkavállalók érdekképviseletének tevékenységét, mire *valamennyi alkalmazott összefogott* és megakadályozták a szakszervezet ellehetetlenítését. Az erőhelyzet kiegyenlítése vár a szakszervezetekre, mert ez az ország egyetlen esélye a felemelkedésre — magyarázta a politikus.

Sándor László úgy vélekedett, hogy a gazdasági válság és a politikai élet ellentmondásai mellett a társadalomra nehezedő lelki teher akadályozza leginkább a talpra állásunkat. Az emberek az *elmúlt évtizedben elvesztették* a biztonságérzetüket, s ehhez hozzájárul a mai kormányzat is. Egy szocialista kormánypárttól joggal várhatnák el a munkavállalók, hogy ne legyen semleges a munka világát érintő kérdésekben — hangsúlyozta a szakszervezeti vezető. Rövid idő alatt egymillió ember lett munkanélküli, elértéktelenedett a bér és a nyugdíj, bizonytalanná vált az egészségügyi és iskolai ellátás, miközben az elmúlt 6-8 évben mindegyik kormány azt ígérte, két év megszorítás után a harmadik évben megkezdődik a kilábalás, ám a harmadik évet sokadjára, hiába várják az emberek.

A szakszervezeti vezető bírálta a sajtót is, mert — véleménye szerint —nem lenne szabad elfogadnia azt az amerikai elméletet, amely szerint tudomásul kell vennünk, hogy a *piacgazdaságtól idegen a szolidaritás* és gondoskodjon mindenki magáról. Nem igaz az, hogy az emberek hibája, ha lehetetlen helyzetbe kerültek, és nem szükségszerű, hogy Magyarországon is így gondolkozzunk. Európában a piacgazdaságtól nem idegen a gondoskodás a rászorulókról, és e segítséget egészíti ki az emberek önmagukról való gondoskodása.

A társadalmi békéhez biztonságra van szükség: a foglalkoztatás, a jövedelem, az árak biztonságára, szociális, jogi- és közbiztonságra — fejtegette Sándor László, aki szerint mindezek nélkül a társadalom továbbra is elviselhetetlen lelki terheket visel, miközben az ország gondjai nem oldódnak meg. E biztonságérzetre a munkaadóknak is szüksége van, mert lassan a módosabbak „gorilla" nélkül az utcára sem mernek kilépni.

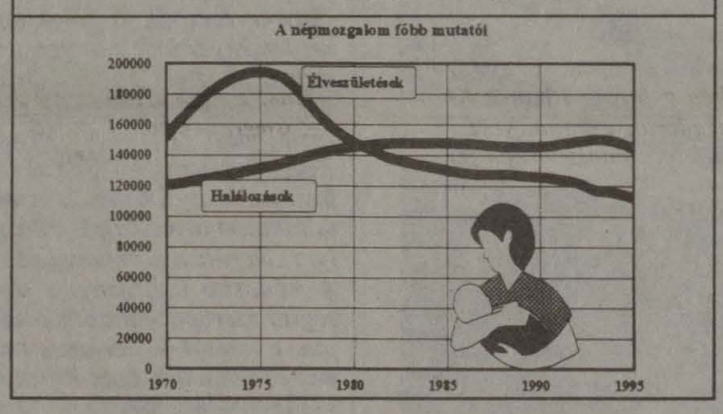
Ez az ország nem háromszáz elitpolitikusból, hanem tízmillió emberből áll, és a magyar parlament sem kapott felhatalmazást arra, hogy a társadalom véleményének figyelembevétele nélkül döntsön. Aki nem számol a civil szervezetekkel és a szakszervezetekkel, biztos, hogy elszámítja magát a választásokon is. — vélekedett az MSZOSZ elnöke.

A társadalombiztosítási önkormányzatok működését eddig egyetlen kormány sem nézte jó szemmel — mondta —, folyamatosan méltatlan támadások érik őket. Véleménye szerint, emögött az áll: a kományok nem tudnak belenyugodni, hogy ezermilliárd forint sorsáról nem ők döntenek, igazi demokratának hirdetik magukat, közben engedik, hogy a farkastörvények uralkodjanak.

Ezért van szükség — közölte Sándor László — az érdekképviseletek erejének felmutatására.

Sz.V.F.

No commnet!



NYUGDÍJASVILÁG

AMI A SZÁMOK MÖGÖTT VAN

Szorosabbá zárták soraikat

Szakszervezetünk taglétszámának többéves — a rendszerváltástól napjainkig tartó — változásaira, alakulására utaló számadatok sorát mutatja be a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete ez évi második Tájékoztatója.

A nyugdíjas szakszervezeti taglétszámok alakulása sajnálatosan állandósult és aggodalomra okot adó mértékű csökkenést mutat. Mindez annak ellenére történik, hogy nyugdíjas alapszervezeteinket nem zilálták szét a rendszerváltást közvetlenül követő évekre jellemző szétforgácsolódási tünetek, inkább szorosabbra zárták soraikat.

Évtizedünk fordulóján még közel félszázezer nyugállományba vonult tagtársunk tartott ki több évtizedes tagsága fenntartása mellett.

Mintegy hétezer tagtársunk — túl a hetedik, nyolcadik ikszen — immár több mint fél évszázada tagja a Vasutasok Szakszervezetének.

Az elmúlt fél évtized alatt azonban főleg — rajtunk kívül álló okból — több mint tízezerrel csökkent a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjasainak taglétszáma.

A vasút 150 éves jubileumi évében egyre több harmadik, negyedik generációs vasutasdinasztia tovább „élése" szakad el, szűnik meg anélkül, hogy az úgynevezett kényszernyugállomány révén netán utcára kerülők a régi módon a folyamatos tagságot választanák.

A régebbi, bár kissé sematikus nyugdíjas búcsúztatások, sajnos, sok helyen feledésbe merültek. A nyugodt, békés nyugdíjasélet kívánalmait sokan restellik kimondani a búcsúzóknak szánt jókívánságként.

A sorok ritkulásába az ország népességének alakulására utaló politikai és más megnyilvánulások, elemzések magyarázatul szolgálnak.

A szakszervezet tagságának ritkulását megmagyarázhatja Magyarország népességének csökkenése, a lakosság elöregedése. Ennek ellenére nem lenne szabad lemondanunk százezer nyugdíjas vasutastársunk egyrészének szervezetünkbe való visszavezetéséről.

A szervezetből távolmaradók meggyőzhetők arról, hogy bármit tesz is szakszervezetünk, mindaz értük is történik. Egyre inkább erősödő tapasztalatom, hogy a nyugdíjasok jelentős hányada alig, vagy egyáltalán nem tájékozott saját lehetőségeiről, a bajok orvoslásának módozatairól.

Úgy gondolom, a szakszervezeti tagok csökkenő számának egyszerű tudomásulvétele nem csupán hiba, de bűnös magatartás mindazokkal szemben, akik közöttünk lehetnének. Taggyűlésekre, klubnapokra mindig meghívjuk a ma már nem, illetve még nem szakszervezeti tag nyugdíjas társainkat is. A tájékoztatás nem jut rossz helyre, bárki hallgatja is.

Többek visszatérése bizonyítja, a folyamat befolyásolható és fogyatkozás helyett növekedést, gyarapodást eredményezhet.

Meg vagyok győződve arról, hogy tennünk kell valamit!

Hegedűs Károly

MUNKAVÉDELEM

Helyzetértékelés

Romló munkakörülmények, háttérbe szoruló ellenőrzés

A VSZ elnöksége május 8-i ülésén megtárgyalta a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságának (KMvB) a MÁV Rt. munkabiztonsági szervezetének helyzetéről, feladatairól kialakított állásfoglalását.

A testületi ülés elé terjesztett dokumentumból kiderül, hogy a MÁV Rt. — témával kapcsolatos — helyzetértékelésével a bizottság egyetértett. Vagyis, az előterjesztők reális helyzetelemzést adtak a MÁV Rt. munkabiztonsági helyzetének alakulásáról, ezen belül a munkabalesetek statisztikai összefüggéseiről. Tárgyilagosan mutatták be a MÁV műszaki, technikai, technológiai, biztonságtechnikai színvonalát és ezzel összefüggésben a munkakörülmények alakulását, rámutatva azok hiányosságaira, következményeire, a munkavédelmi helyzetre gyakorolt kedvezőtlen hatásukra.

A KMvB véleménye szerint, a munkafeltételek romlása mellett az elmúlt időszak munkavédelmi tevékenységére kedvezőtlenül hatott a munkavédelmi ellenőrzések, a következetes számonkérés háttérbe szorulása, amely összefüggésbe hozható a munkabizottsági szervezet leépülésével, több ízben történő átszervezésével, valamint azzal a körülménnyel, hogy a *szakszolgálatok* más feladataik mellett a *munkabiztonságot nem tekintik egyenrangú tevékenységnek.*

A jövőt illetően a felek álláspontja eltér egymástól. Tisztázatlannak tűnik a munkáltató munkabiztonságért felelős egységeinek szervezeti felállása. Úgy tűnik, hogy *a MÁV Rt. a közeljövőben nem kíván foglalkozni új munkavédelmi szabályzat kiadásával.*

Az állásfoglalás további részében a KMvB a munkáltató számára megfogalmazta azokat az ajánlásokat, melyek elősegítik az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés megvalósítását.

Szakszervezetünk élve jogával (Mt. 22. §. (1).) 288/1996. szám alatt *tájékoztatást kért a munkáltatótól* „Az egészséget nem veszélyeztető és a biztonságos munkavégzés személyi, tárgyi és szervezeti feltételeinek alakulásáról a vasút területén, valamint a munkáltató jövőbeni elképzeléseiről" címmel, melyet a VSZ Munkavédelmi Bizottsága tárgyal meg. A tapasztalatokat megküldjük a KMvB-nek.

Az érdekvédelmi munka hatékonyságát erősítendő együttműködési megállapodás előkészítése folyamatban van szakszervezetünk és a Központi Munkavédelmi Bizottság között.

Áttekintette a VSZ Élet és Munkakörülményei Szakbizottság működésének eddigi tapasztalatait, jóváhagyta a bizottság feladatának és hatáskörének módosítását.

A szakbizottság vezetésével *Varga Gyulánét,* a Közgazdasági és Jogi Osztály szakértőjét bízta meg.

ÉLET ÉS MUNKAKÖRÜLMÉNYEK

Együttműködés a partnerekkel

A VSZ Élet- és Munkakörülményi Bizottsága áttekintette a választások óta végzett tevékenységét. A napirend végén elköszönt a bizottságtól eddigi vezetője, Pásku Jenő, aki a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottság titkári tisztségébe került.

A jelenlévő Győri István alelnök méltatta Pásku Jenő eddigi munkavédelmi tevékenységét, hangsúlyozta a tagság élet- és munkakörülményeivel foglalkozó bizottság szerepét a VSZ érdekvédelmi tevékenységében.

A bizottság tagjai nagy elismeréssel szóltak a leköszönő titkár munkájáról, új tisztségéhez a jelenlévők további munkasikereket kívántak.

A bizottság a *jövőben aktívabban él az Mt. 22. §.-a által biztosított szakszervezeti joggal, vagyis a munkavédelemmel kapcsolatos szabályok ellenőrzésével,* részt vállal a munkavédelmi tisztségviselők oktatásában.

Kölcsönösségen alapuló *együttműködést* kíván kiépíteni a MÁV Rt. munkavédelmi bizottságaival, elsősorban a központival. A működést a bizottság rendszeresebbé teszi és feladatterv alapján dolgozik.

Tagjai összeállították a bizottság további üléstervét, *állásfoglalást készítenek* a MÁV Rt. *munkabiztonsági és munkaegészségügyi* helyzetéről, a kiugróan rossz munkabaleseti helyzetű szolgálati főnökségeken a helyi munkavédelmi bizottsággal és az szb-vel együtt tárják fel az okokat, teszik meg intézkedési javaslataikat és segítik az ágazati szakszervezet MÁV Rt-n kívüli alapszervezeteinek munkavédelmi tevékenységét is.

A bizottság *véleményezte a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottság és a Vasutasok Szakszervezete között kötendő együttműködési megállapodástervezetet* és azt az elnökségnek elfogadásra javasolta.

A VSZ szolgáltató tevékenysége körében a bizottság tagjai az alábbi telefonszámokon nyújtanak munkavédelemmel kapcsolatos kérdésekben segítséget:

Baráth András 07/16-00, Bánkuti Ferenc 01/40-46, Gazsi János 01/38-87, Gombos Zoltán 01/27-24, Kovács Attila 03/43-43, Molnár József 06/15-01, Szabolcsi József 03/42-44, Vida Péter 03/11-47, Varga Gyuláné 01/19-77/145 mellék.

VGy.-né

Olajtartály ingyen

Tájékoztatjuk az érdeklődőket, hogy a MÁV Rt. TEK Szombathely — Rehabilitációs Intézetében Balatonfüreden — a gázfűtésre történő átállás miatt 2 darab 25 köbméteres olajtartályt üzemen kívül helyezett, mert az feleslegessé vált.

A fentiek miatt az egy méter mélyen földbe ágyazott olajtartályokat a MÁV Rt.-nél, illetve MÁV Kft.-nél dolgozó vasutasok részére felajánlja, vagyis az eltávolításukat vállalóknak INGYEN rendelkezésére bocsátja.

Bővebb felvilágosítást *Gáspár Attila* (Tel. 07/17-35, 07/27-35) nyújt.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

REFLEKTORFÉNYBEN A VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

125 ÉVE ÖNÁLLÓ INTÉZMÉNYRENDSZER

Döntésre várva

Ahogyan az egészségügyi dolgozók látják: szükség van rá!

A vasútegészségügy jövője a vasutas munkavállalók és nyugdíjasok érdeklődésének középpontjában áll. Bizonyítja ezt, hogy az elmúlt években a vasútegészségügyi dolgozók felhívására többször is kinyilvánították ragaszkodásukat az államegészségügytől független intézményrendszer egységes fenntartásához.

A vasútegészségügyet természetesen, mint a legtöbb vasúti szakmát, azok ismerik legjobban, akik benne élnek. A Magyar Vasutas Szabó Lászlót, a Budapesti Területi Egészségügyi Központ (TEK) VSZ alapszervezetének megbízott szb-titkárát kérdezte, aki munkába állása óta szakszervezeti tag, sőt tisztségviselő is.

— Közegészségügyi felügyelőként nem csak a vasútegészségügyet volt alkalmam nagyon jól megismerni, hanem vasutat, a vasutasokat is. Sajnos, *a több éve tartó bizonytalanság* nem csak bennünk, vasútegészségügyi dolgozókban hagyott mély nyomot, de érezzük a szolgáltatásainkat igénybe vevő aktív és nyugdíjasok támogató aggódását is. Pedig ez az intézményrendszer, akárcsak Európa-szerte ma is háborítatlanul működő társai, a több mint 125 éves fennállása alatt bebizonyította létjogosultságát.

— *Villantsunk fel néhány érdekességet a vasútegészségügy múltjából.*

— Mint utaltam rá, a MÁV egészsegugyi szolgálatát *1880-ban hozták létre.* A pályaorvosok üzletigazgatóságonként egy-egy főorvos irányításával a munkaalkalmasság megállapításán túl a kezdetektől végezték a vasutasok (és biztosítottként a családtagjaik) *gyógyító-megelőző* egészségügyi ellátását. Talán kevesen tudják, hogy a nyílt vonalon lévő őrházakba az orvost kijelölt tehervonatok szállították ki a fekvőbetegekhez. A vonat — legfeljebb öt percig — köteles volt várni. Ennyi idő állt rendelkezésre, hogy az orvos ellássa a paciensét. Ha mégis maradnia kellett, akkor megadott időre kézihajtánnyal mentek érte.

—A vasútegészségügy több intézmény egymásra épült rendszeréből áll.

— A mai Központi Rendelőintézet helyén a Podmaniczky utcában már 1892-ben működött az első *szakrendelő*, amelyben *nőgyógyász, gégész, ideggyógyász és sebész* szakorvosok látták el az arra rászorulókat. A vasútegészségügyi hálózat a betegellátás minden elemét felsorakoztatja a *járóbeteg ellátástól* a *szakrendelésen* és a *kórházi ellátáson* át a *rehabilitációig, sőt a gyermekintézményekig*. Sajnos, a mai napig szükség van erre, hiszen a vasúti szolgálat felőrli az emberek egészségét. A kimutatások szerint a vasutasok között még ma is az átlagosnál *gyakoribbak a mozgásszervi, emésztőrendszeri és idegrendszeri* megbetegedések.

— A Területi Egészségügyi Központokra milyen feladatok hárulnak?

— A TEK-ekhez tartozik az *üzemorvoslás*, az *üzemi fogászati ellátás*, a *pszichológiai laboratórium*, a *közegészségügyi szolgálat* és mindezek hátteréként az egészségügyi szakanyaggal is foglalkozó *gazdálkodási szervezet.*



Szabó László

— Említette, hogy több éve bizonytalan a vasútegészségügy helyzete Mióta tart ez az állapot?

— Természetesen, akárcsak máshol, itt is a pénz körül forog minden. A honvédelmi, belügyi és vasúti egészségügyi intézmények *működését* 1992-ig a a Pénzügyminisztérium elkülönített állami alapból fizette. A *fenntartást* és a beruházásokat a honvédelmi és a belügyminisztérium, illetve a MÁV fizette. Négy évvel ezelőtt, amikor megszületett a vasúttörvény és a MÁV részvénytársasággá alakult, *változott a tulajdonos és a finanszírozás* is. A vasútegészségügyi intézmények felett hivatalosan a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium gyakorolja a tulajdonosi jogokat. A működési költségeket az Országos Egészségbiztosítási Pénztár (OEP) biztosította, ezzel mintegy „egy kalapba kerültünk" az állami egészségüggyel. Az elmúlt év szeptemberében a *foglalkozás-egészségügyről hozott törvény* tovább bonyolította a helyzetet. A törvény szerint a jövőben az *üzemorvoslás nem állami feladat, azt a vállalkozások — így a MÁV is — kötelesek az OEP helyett üzemeltetni.* A háziorvosi, a szakrendelői és a kórházi ellátást OEP teljesítményfinanszírozási rendszerben továbbra is fizeti.

— Ez a kettősség milyen hatással van a vasutasokra?

— Egyrészt az *OEP által finanszírozott ellátásokat az országos mutatók* szerint kell szűkíteni, azaz például az ágyszámok leépítésénél nem veszik figyelembe sem a speciális vasúti megbetegedések magas számát, sem azt, hogy a vasutasok a saját egészségügyi intézményeik megteremtéséhez évtizedeken keresztül anyagilag is hozzájárultak. Másrészt *a vasúti üzemorvosoktól megvonták a táppénzre vétel és a munkára képes állapot megállapításának* jogát. Ezáltal nem csak annak áll fenn a veszélye, hogy a háziorvosok — amennyiben egyben nem üzemorvosok — az állami egészségügyi rendelőkbe és kórházakba utalják be a betegeket a vasutas intézmények helyett, ami *további leépülést* gerjeszthet, hanem vasútbiztonsági gondokat is felvethet a munkára képes állapot esetleges hibás megítélése, mivel a vasút veszélyes üzem. A vasúttörvényben is előírt egységes *vasútegészségügyi hálózat, tehát, finanszírozási oldalról megbomlott*, ami később a vasutasok betegellátásában *nem kívánatos hátrányokkal járhat.*

— A vasútegészségügyben foglalkoztatott közel háromezerötszáz munkavállaló számára ez mit jelent?

— Természetesen, *bizonytalanságot.* Nem lehet tisztán látni a folyamatok végét. A törvények *június 30-ig biztosítják* a működési feltételeket, azután *új szerződéseket kell kötni,* mind az OEP-pel, mind a MÁV Rt.-vel. A vasútegészségügy körül kialakult helyzetben nehéz bizakodónak lenni. De nem csak a közeljövő miatt komolyak a feszültségek, hanem a *munkahelyek megtartása* és a *bérek* miatt is. Sajnos, a TEK-eknél is gyakoriak az elbocsátások.

— Mi a helyzet a bérekkel?

— Amíg az OEP által finanszírozott intézményekben (rendelők, kórházak) esélye van az állami egészségügyben alkalmazott béremelés végrehajtására, addig az üzemorvosi és közegészségügyi területen dolgozók az idén a TEK-ektől *még nem kaptak bérfejlesztést.* Csak a tisztánlátás miatt említenék néhány jellemző bért: például amíg az állami közegészségügyben a főiskolai végzettségű *felügyelő 50-60 ezer forintot keres*, addig a MÁV-nál ez nem éri el a *harmincötezret.* Nálunk egy fogorvos sem keres ennél többet, illetve az asszisztensek bére sem több 17 000 forintnál. Az alacsony fizetések mellett a bizonytalanság miatt néhány *jól képzett szakember máris elhagyta a vasútegészségügyi intézményeket.*

— Az elhangzottak szerint nagy szükség lenne a végső döntések meghozatalára.

— Úgy gondolom, ez *nem csak a mi érdekünk* lenne, akik a vasútegészségügyben szolgálunk, hanem a vasutasoké is. Bízunk benne, hogy a vezetők a szakmai érveket figyelembe véve hamarosan döntenek. A vasútegészségügy a specialitása miatt az egész világon a *vasút szerves része.* Nem lehet véletlen, hogy *még a magánvasutak is külön egészségügyi szolgálatot tartanak fenn.* A saját munkám, a közegészségügy számtalan esetben közvetlen összefüggésbe hozható az áru- és személyszállítással. Gyakorta kell például a külföldről beérkező vagonról eldöntenünk, hogy milyen fertőtlenítést igényelnek. De a legfontosabb mégis csak az, hogy *a vasutasok a jövőben is hozzájuthassanak az őket megillető speciális orvosi ellátáshoz.* Úgy gondolom, ez részükről nem csak tradícionális óhaj, hanem a tulajdonukhoz való jog is. Az aktív vasutasságból több mint negyvenezer és százezer nyugdíjas a vasútegészségügy helyzetének megnyugtató rendezését a MÁV-hoz való tartozásban látná. Reméljük, jó vezetői döntésekkel még megfordítható a vasútegészségügy egységét megbontó folyamat.

- szp -

FÓRUM A MÁV KÓRHÁZBAN

A beteg érdeke az első

(folytatás az első oldalról)

A Vasutasok Szakszervezete— nyomást sem nélkülöző — közbenjárására, sikerült elérni, hogy már a kormány elé bekerülő tervezet tartalmazza az érdekképviseleti véleményt — mondta Márkus Imre. *—Konkrétan: elértük, hogy a MÁV kórházakban jelenleg meglévő ágyak felét, a vasutasság országos ellátásának biztosítására érintetlenül kell hagyni. Mindössze a másik ötven százalék kerül be a területi alkuba, ami a lakóterületi igényeket veszi figyelembe.*

Az elhangzott számok súlyát megpróbáltam „beazonosítani". A fórum többi hallgatójának tekintetéről leolvasható, hogy konkrét emberi sorsok húzódnak meg mögöttük: — *Szolnokon 300 ágy, a Budai MÁV Kórházban 384 ágy, a Budapesti MÁV Kórházban 900 ágy felének finanszírozása már biztosított. A többi megmentéséért érvekkel és jó eséllyel indulunk. A VSZ az eredmény érdekében lobbyzik* — ehhez kéri az elnök a MÁV kórháziak szakmai segítségét. — *Mert arra a minőségre, amit ez a kórház nyújtani tud, szüksége van a magyar állampolgároknak* — emeli fel a hangját a szónok. — *„Direkt nem azt mondtam vasutasokat! Az alkut a szabad kapacitások lekötéséért, a finanszírozásért, a megyei önkormányzatokkal kell lefolytatnunk. A VSZ ebben a folyamatban a KHVM szakértői oldalán vesz részt, amire a minisztérium jegyzőkönyvben vállalt kötelezettséget. Ebbe azért mentünk bele, mert a munkavállalókat az Egészségügyi Dolgozók Demokratikus Szakszervezete képviseli a törvénytervezet szerint."* — teszi hozzá higgadtan az elnök, majd az eddigi tárgyalások további két kényes pontjára tér rá: — *„A Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság (VTI), akárcsak a vasútegészségügy egésze, szintén kimaradt a törvénytervezetből. Természetesen, nem hagytuk annyiban, hiszen a VTI társadalombiztosítási ügyekben meglévő szerződési jogát a vasúttörvény rögzíti. Közbenjárásunkra bekerült a tervezetbe a vasútegészségügy fiananszírozásában létfontosságú szervezet. Ennek köszönhetően jelen lesz minden megyei megállapodás megkötésekor."*

A Népjóléti Minisztériumban lefolytatott egyeztetésről szólva megtudtuk: — *felvetődött a tárgyaláson a munkaképessé nyilvánítás jelenlegi, tarthatatlan gyakorlata. Természetesen, ezt a szakmai kérdést nem akartuk politikusokkal megvitatni, annyit azonban elértünk, hogy hamarosan további szakértői konzultációkra kerül sor. Ugyanis lehet, hogy egy epilepsziás munkavállalónak az érdeke azt diktálja, ez ne derüljön ki róla, de ha történetesen egy mozdonyvezetőről van szó, akkor az utasoknak és a pályaudvarokon várakozóknak ez nem lehet közömbös. A vasút veszélyes üzem, amit a jelenlegi házi és üzemorvosi rendszer nem követ. A közlekedésbiztonság érdekében rövid időn belül fel kell oldani ezt az ellentmondást.*

A születőben lévő törvénytervezet témáját lezárandó, Márkus Imre lélegzetvételnyi szünetet tartott, majd belefogott a jelenlévőket ugyancsak „húsbavágóan" érintő témába, a vasútegészségügy átalakításának taglalásába:

— A Vasutasok Szakszervezete sürgeti, hogy végre záruljon le a vasútegészségügy átszervezése. Ez a javaslat akkor vált reálisan elérhetővé, amikor Lotz miniszter úr kinevezte Szabó Tivadart, a MÁV Rt. személyügyi igazgatóját a téma biztosává. Mi akkor azt kértük Szabó úrtól, hogy hallgassa meg az egészségügyben dolgozók véleményét. Ismereteim szerint, a döntést előkészítő konzultációknak itt is volt állomása.

Az elnök úgy tudja, hogy a MÁV még nem tette le az átalakításról szóló terveit.A VSZ erről véleményt csak akkor tud alkotni, ha megkapta az előterjesztést. — *A vasútegészségügyet folyamatos bizonytalanságban tartó állapotnak véget kell vetni* — szögezte le az elnök. *Az intézményrendszer működtetését nem tudjuk úgy elképzelni, hogy a vasutassághoz a jövőben ne legyen meghatározó mértékben köze. Azt kértük, hogy az előterjesztés gazdasági számításokkal alátámasztott alternatívákat tartalmazzon. Megfogalmaztuk, vizsgálják meg minden lehetséges tulajdonosi formára — KHVM, MÁV Rt, egyéb társaság — a finanszírozás és a fenntartás forrásait, a szabad kapacitások lekötésének módját, mert ahhoz, hogy dönteni tudjunk, ezeket a paramétereket ismernünk kell. Elmondtuk* — hangsúlyozta az elnök —, *hogy a vasútegészségügy szakmai egységességét kívánjuk fenntartani. Nem mond ellent ennek az elvnek azonban, ha a finanszírozást különböző forrásokból biztosítják. Nem látom akadályát annak, hogy különböző társaságok, befektetők szóba kerüljenek akkor, ha továbbra is a vasút lesz a meghatározó. Jelenleg hol tartunk? A MÁV-nak elmondtuk a szempontjainkat, amelyekben nem volt vita köztünk. A VSZ nem adott javaslatot a végső formára, mert az nem a mi dolgunk.*

Befejezésül Márkus Imre kifejtette: — *E témában a Vasutasok Szakszervezete elnöksége is állást foglalt: amikor a munkáltató érdemi javaslatot terjeszt elő erről, akkor azt a VSZ tagsági vitára kívánja bocsátani. Célunk a vasútegészségügyi ellátás színvonalának megtartása, amit jobbnak tartunk az átlagosnál. Érzékelhető a különbség, ez a vasutasok véleménye is. Nem a hovatartozás az elsődleges, hanem a munkavállalók érdekeinek tiszteletben tartása.*

A jelenlévők létszáma miatt nem túl hangos, de ösztönösen felhangzó taps érzésem szerint nem a tisztségnek szólt, hanem az elhangzottaknak. Az órámra pillantottam: közel egy órán át tartott a tájékoztató első része. A jelenlevők azonban változatlanul kitartottak. (Mint később kiderült, érdemes volt!)

— Az ágyszámok körül kialakult bizonytalan helyzet már-már a betegellátásra is rányomja a bélyegét — kezdte *Dr. Wölfl József* hasonlóan alapos és szónoki fordulatoktól sem mentes beszédét. — *Egy zavart kolléga a minap azt kérdezte tőlem: „mi a jobb a kórháznak, ha felveszi a beteget, vagy ha nem?" Kérem, mi nem a kórháznak gyógyítunk! A beteg érdeke az első, mindenki az alapján döntsön. Jó lenne, ha nem a kórház jövője nyomasztaná az orvosokat és az ápolókat, hanem csak a beteggel törődnének. A kórház sorsáért aggódást bízzák ránk, vezetőkre. Sajnos, a vasútegészségügynek sokat árt a tájékozatlanság és a félretájékoztatás. Közel egy évvel ezelőtt a Népszabadságban jelent meg egy cikk arról, hogy a MÁV kórházat eladjuk a külföldieknek. Ezzel szemben az az igazság, hogy a Nemzetközi Egészségügyi Központ a kormány engedélyével bérli az általa használt területet, ami nem csak bevételt jelent az intézménynek, hanem évi hatvanmillió forint értékben ingyenes vizsgálatot is végezhetünk.*

A főigazgatótól megtudhattuk: a MÁV Kórház állami tulajdonban van. Majd így érvelt: — *Az Államháztartási törvény értelmében egy kórházigazgató kompetenciáját messze meghaladja még egy bérleti szerződés megkötése is.*

Dr. Wölfl József szót ejtett a kórházban folyó beruházásokról és azok hatásáról, majd a születő törvényről így vélekedett: — *Nem tartanám szerencsésnek, ha a jövőben nem csak a VTI-vel kellene szerződnünk, hanem a megyei egészségügyi pénztárral is. A honvédség ezt nyögi. A VTI-vel nagyon jó a kapcsolatunk. Őket mindenképpen be kellene vonni a megyei alkuba. Az ágyszámcsökkentésnek azért nem látom értelmét, mert attól, hogy kevesebb ágyon ugyanannyi beteget forgatunk meg, az még nem lesz olcsóbb a társadalombiztosításnak.*

A kapacitáscsökkentéssel azért sem értek egyet, mert annyi beteget tudunk felvenni, amennyit csak akarunk. Nem csak az egyéni betegek várnak arra, hogy bekerülhessenek a MÁV Kórházba, hanem vállalatok is szeretnék itt gyógyíttatni az alkalmazottaikat. 1995-ben ez közel harmincmilliót hozott.

Én az átalakítást szkeptikusan tudom megítélni. Tapasztalataim szerint sohasem a számítások döntötték el, hogy melyik szervezeti forma lesz alkalmas az üzemeltetésre. A döntéseket nem szakemberek szokták meghozni, amire az is példa, hogy a most készülő számításokat sem láttam.

A főigazgató óvatosságra intett: — *A foglalkozásegészségügy már—„padlóra került". Ez azért következett be, mert a vasútegészségügy nem tudott alkalmazkodni a változásokhoz. Kénytelen vagyok elmondani: az élet diktálta átalakulást különböző helyeken megakadályozták. Előre nem átgondolt módon és nem azok döntöttek róla, akik értenek hozzá. Össze kell fognunk, mert csak közösen vívhatjuk meg a csatát, ehhez kérem a szakszervezet segítségét, és ígérem mi minden szükséges információt meg fogunk adni* — zárta tájékoztatóját dr. Wölfl József.

Az előadások után kérdésekkel folytatódik a fórum. (Itt is az első kérdés felvetése volt a legnehezebb.) A legtöbb kérdés a saját közvetlen környezetről szólt. Jöttek a válaszok is, amelyek a szituáció természetéből fakadóan vagy kitérőek, vagy kiegészítő jellegűek voltak. Lassan elfogyott az egymásra szánt idő, fél öt múlt.

Néhányan kincstárian bizakodó mosollyal búcsúznak el egymástól. Nem tudom eldönteni, kinek jobb, aki belülről éli meg a folyamatokat, vagy aki várakozásra kényszerül. Az biztos, a mai fórumon elhangzottak, nem csak a kórházi dolgozókról szólt.

ksz.

MAJÁLIS 96

Záhonyi pillanatképek

A város és az igazgatóság több mint 600 résztvevője a Vasutasok Szakszervezete Területi Bizottságának és a Városi Önkormányzatnak a szervezésében ünnepelte a 106. május elsejét.

A rendezvény április 30-án közel 1500 fős fáklyás felvonulással kezdődött. A hajnalig tartó műsorban a Nevada együttes utcabálja, majd Nagy Feró és a Beatrice gondoskodott az önfeledt időtöltésről.

Május 1-jén kellemes időben az általános iskola majorettjei nyitották meg az egész napos rendezvényt. A Zemplén Ifjúsági Néptánccsoport, a nyíregyházi-, és a záhonyi vasutas nyugdíjasklub szereplése, és az őrző-védő kft. bemutatója szórakoztatta a több száz érdeklődőt. Közös műsoruk stílszerűen szimbolizálta a közösség erejét, az összefogás szükségességét, melyet dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke ünnepi köszöntőjében is hangsúlyozott. Az elnök az ünneplők körében „elvegyülve" kötetlenül beszélgetve tájékozódhatott a település és az itt élő vasutasok helyzetéről.

Délután az ünnepi program részeként az VSZ ifjúsági tagozatának gondos szervezésében szalonnasütésen, a művelődési központban pedig többórás jótékonysági kulturális műsoron, (tini discón) vehetett részt a májálisozó közönség apraja-nagyja.



dr. Márkus Imre

Disznótoros a halastónál

1996. május első szombatján Budapest-Józsefváros Állomásfőnöksége és a Vasutasok Szakszervezetének alapszervezete közös majálist rendezett.



Több száz vasutas, immár hetedszer ünnepelt együtt a galgahévízi halastó partján.

Az esemény fő szervezője és lebonyolítója. *Herczeg Mária*, az alapszervezet titkára volt. A titkár asszony elmondta, hogy már az előző héten valóságos lakodalomhoz illő előszületek folytak (disznóvágás, sátorállítás).

A reggeli órákban érkező vendégeket hurka, kolbász szalonna, és napsütés fogadta. A házigazdák már hajnal óta az ebédhez készülődve a nagy „kondérok" mellett sürögtek, forogtak.

A reggeli után a legtöbb vendég nekivágott egy rövid túrának a halastó körül. Az ebéd gulyásleves volt és hozzá élőzene.

A vendégek között a vasút jeles vezetői és a Józsefvárosban működő cégek képviselői is jelen voltak. A jóízű ebédet tánc, móka, kacagás követte...

H. I.

KITÜNTETÉSEK ÉS ÖSZTÖNDÍJAK

Kaposvári majális

Kaposváron a május 1-jei ünnepség már április 29-én megkezdődött az MSZOSZ székházban. Svajda József, az MSZOSZ megyei elnöke köszöntötte a megjelent szakszervezeti képviselőket.

Egységben az erő — mondta —, a munkavállalóknak nem hangzatos beszédekre van szükségük, hanem megfelelő munkabérre, amiből a családjukat is el tudják tartani. A munkanélkülieknek munkahelyre van szükségük és arra, hogy minden család asztalára kerüljön kenyér.

A munkavállalóknak rangot kell szerezni a munkáltatókkal szemben, és érdekeiket minden munkahelyen képviselni kell. A megyei MSZOSZ meghirdette az év munkáltatója és az év ösztöndíját a nehéz körülmények között élő, jól tanuló diákok részére.

Az év munkáltatója

Az év munkáltatójának a szakszervezeti tagok javaslata alapján Dévényi Zoltánt a Balaton Fűszért vezérigazgatóját, és Karl Schultest a Kaposcukor Rt. elnökét választották meg. A Kaposcukor Rt. elnöke példát mutat arra, hogy a külföldi tulajdonba került vállalatoknál is meg lehet becsülni a munkavállalókat, megfelelő bért és munkakörülményt lehet biztosítani. Nem ilyen rózsás a helyzet a Pini Hungary Kft.-nél, ahol a munkavállalók érdekében a szakszervezeti vezetőknek keményen meg kell harcolniuk a tulajdonossal.

Az év szakszervezeti vezetője

Az év szakszervezeti vezetője Németh György lett. A Pini Hungary Kft.-nél dolgozó szakszervezeti vezető kitűntetésével a szakszervezeti tagok, és az ágazati szakszervezetek is egyetértettek. A tanulmányi ösztöndíjat a kaposvári Vasutasok Szakszervezete is megpályázta.

Tanulmányi ösztöndíjas

Az ösztöndíjat Jóföldi Barna a Munkácsy Mihály gimnázium tanulója kapta meg, amelynek összege 10 000 forint. Az ösztöndíjas angol nyelvi táborban való részvételre fogja költeni pénzét. Az ünnepségre hivatalos volt az édesanya, valamint a Vasutas Szakszervezet képviselője, dr. Kelemen Tiborné.

Az MSZOSZ megyei elnöke elmondta: az országban egyedülálló, hogy az év szakszervezeti vezetőjét és munkáltatóját együtt díjazzák, amivel hagyományt akarnak teremteni, és egyúttal rangot adni a hasonló elismeréseknek. Kívánjuk, hogy így legyen és a jövőben minél több munkáltató pályázzon a díj odaítéléséért.

Könyvbemutató

***Horváth László és Kárpáti Sándor „A munkásosztály a kapitalizmusba megy"* című tanulmánykötetét május elseje előtti napokban mutatták be.**

A szerzők elmondták: az elmúlt öt évben megjelent száz cikket, és tanulmányt tartalmazó kötet, amelyek közül egynéhány a Magyar Vasutas hasábjain jelent meg először kiadásával mindmáig szokatlannak számító szemszögből, „alulról" kívánták feldolgozni az első szabad választást követő időszak érdekképviseleteket érintő eseményeit. Céljuk volt bemutatni annak a kornak a dokumentumait, amelyben „a vezetőkből menedzserek, a munkásokból munkavállalók lettek". A kötet megjelenésével nem tekintik befejezettnek ténykedésüket: tervezik, hogy még a két év múlva esedékes választások előtt kiadják második, ezúttal a Horn-kormány éveinek terméséből válogatott cikkfüzérüket.

A kötet a Lukács György Alapítvány és több ágazati szakszervezet anyagi támogatásával jelent meg.

MŰVÉSZETI-KULTURÁLIS DÍJ

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége elnöke május elseje alkalmából hat kategóriában Szakszervezeti Művészeti-Kulturális Díjakat adott át. A díjak odaítéléséről — az MSZOSZ-t alkotó tagszervezetek javaslatai alapján az elnökség döntött. Az írott és elektronikus sajtó , a közművelődés, a színház, film táncművészet, az irodalom, a zene, előadó-művészet és a társadalomtudomány kategóriában kitüntetett személyek első nyilatkozataikban, mindenek előtt a szakszervezeti tagság megbecsülése megnyilvánulásaként értékelték az MSZOSZ díját. Lapunk legutóbbi számában megírtuk: A Magyar Vasutas alkotóközössége az „Írott és elektronikus sajtó" kategóriában Szakszervezeti Művészeti-Kulturális Díjban részesült. Alkotókollektívánkat május 8-án egy bensőséges hangulatú ünnepségen, mindenek előtt a VSZ elnöke köszöntötte szakszervezetünk területi- és intézőbizottsági titkárainak jelenlétében. A Magyar Vasutas szerkesztősége nevében ezúton mondunk köszönetet azoknak az olvasóknak, vasutasoknak és újságíró kollégánknak, akik a díjátadás után, velünk együtt örültek.

Három és fél évtizede a Törekvés Táncegyüttes élén

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége, május elseje alkalomból, a színház, film és táncművészet kategóriában, Szakszervezeti Művészeti-Kulturális Díj kitüntetésben részesítette Manninger Miklóst, a Törekvés Táncegyüttes koreográfusát. A kitüntetést az együttesnél hosszú idő óta végzett magas színvonalú koreográfusi munkásságáért kapta.

A Törekvés Táncegyüttes az idén ünnepli megalakulásának 35 éves évfordulóját. Manninger Miklós koreográfusi pályafutása is 35 éve kezdődött. Az alapokat fivérével, Manninger Györggyel együtt rakták le. Együttesük a Törekvés Művelődési Központban lelt otthonra. A kezdeti nehézségek után, szinte egyik évről a másikra váltak ismertté az amatőr táncmozgalomban. A vasutasnapok központi rendezvényein és a vidéki fesztiválokon is rendszeresen felléptek. Az első évtizedben a Törekvés Táncegyüttes kiugró sikerét a kilencszázhatvannyolcas „Ki mit tud?" vetélkedőn érte el. A néptánc kategóriában az első helyen végeztek.

— Mit jelentett ez az együttes számára?

— Egyrészt rangot és hírnevet. Másrészt megalapozta a későbbi sikereket.

— Ha jól emlékszem, még azt az időszakot is átvészelte az együttes, amikor a Törekvés Művelődési Központból elkerülve, előbb a ferencvárosi vasutas művelődési házban, majd a zeneiskolában lelt ideiglenesen otthonra.

— Így igaz. Bár meg kell mondanom, hogy ezekben az években nem volt könnyű az együttest összefogni. Nem is anyagilag voltak gondjaink, hanem a megszokott helyről való távozás miatt. De ezt is túléltük, mert ekkorra már nagy volt az összetartó erő. Meg a fellépések sikerei is serkentőleg hatottak. Rendszeresen felléptünk az országos fesztiválokon. A Kiváló Együttes megtisztelő címet háromszor érdemeltük ki. A bátyámmal együtt mi is többször kaptunk elismerést. S, ahogy ez várható volt, reflektorfénybe kerültünk.



Manninger Miklós

— A kitüntetéseken kívül ez mit jelentett a számotokra?

— Nagyon sok fellépési lehetőséget. A szakmában, a táncfórum felkérésére is gyakran adunk műsort. Hadd büszkélkedjek azzal, hogy a folklór centrumban, a Fővárosi Művelődési Házban, huszonöt év óta rendszeresen fellépünk. A hivatásos együttesek mellett már csak mi vagyunk az egyetlen amatőr táncegyüttes, amely elsősorban külföldi turisták számára, kétórás önálló műsort ad.

— Nem esett még szó a külföldi fellépésekről. Pedig néhány helyen már szerepelt az együttes.

— Az együttesnek, de nekem is mindig nagy élmény a külföldi vendégszereplés. Örömmel mondhatom, hogy Európa nagyon sok országában megfordultunk már. Franciaországban több mint tízszer, Angliában, Hollandiában és Olaszországban is többször szerepeltünk.

— Az elmúlt három és fél évtized alatt vajon hány generáció váltotta egymást az együttesben?

— Ezt így nehéz megmondani, mert a régiek között is vannak olyanok — többnyire családapák és anyák —, akik rendszeresen visszajárnak. A kérdésre talán pontosabb a válasz, ha azt mondom, hogy az együttesben közel ezerötszáz táncos fordult meg.

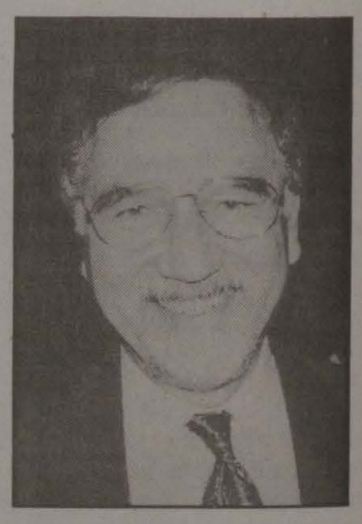
Beszélgetésünk végén a napi gondok is szóba kerültek. Manninger Miklós elmondotta, hogy az utóbbi években alig kapnak támogatást. A korábbi évtizedekben, amikor a vasutas-szakszervezet volt a gazda, semmiben sem szenvedtek hiányt. Jelenleg még az együttes áldozatvállalása, amely a szülők támogatásával párosul, még átsegíti őket a nehézségeken. De meddig? Lassan odajutnak, hogy nem lesz miben fellépni, mert a táncosok húszhuszonötéves ruhái mer nem sokáig bírják. Kár lenne ezért a szép sikereket elért, ma is kitűnő vasutas néptánc együttesért, ha támogatás hiányában az „utcára kényszerülnének".

r.v.f.

A közönség nevében

Bergendy István zeneszerző, a Bergendy Szalonzenekar vezetője: *„Annak örülök, hogy ez a díj sok ezer ember véleményét tükrözi* — ahogy az a méltatáson elhangzott — *és így akár közönségdíjnak is felfoghatom. Számomra a könnyűzene ugyanolyan művészet, mint bármely komoly műfajnak tartott tevékenység. Erről a következő történet jut eszembe: a nyolcvanas évek elején a Kodály Vonósnégyes a Falkland-háború miatt itthon maradt egy dél-amerikai túráról. Éppen akkor vettük fel Hernádi Judit „Soha se mond" című nagylemezét és a Kodályosok éppen ott voltak a felvételen. Megkértem őket, hogy kapcsolódjanak be a zenélésbe, ezt ők szívesen vállalták és remekül lekísérték Hernádit."*





Vágó István a Magyar Televízió műsorvezető-szerkesztője: *„ Számomra ez a díj azért különösen kedves, mert ezt nem egy hatszemélyes kuratórium ítélte oda, hanem ennél sokkal szélesebb réteg. Nem hiszem, hogy az én műsoraim a műveltséget terjesztik, inkább az állandó feszültség, és az izgalom tették népszerűvé a közönség előtt."*

KONZULTÁCIÓ

A TERÜLETI IGAZGATÓSÁGOK JÖVŐJÉRŐL

Kétszintű irányítási rendszer

A tevékenység az elsődleges

A MÁV Rt. átszervezése a vasutasokat évek óta bizonytalanságban tartja. A jelenleg végbemenő átalakítási folyamatot — a MÁV Rt. pénzügyi stabilitásának megteremtése feltételeként — az állam, mint tulajdonos határozta meg a vasúttársaság vezetése számára, azzal, hogy azt 1998-ig be kell fejezni. A feszített ütemű átalakítás „célállapotáról" megszületett a döntés. Az odavezető út azonban korántsem konfliktusmentes. A legtöbb vitát a kétszintű irányítási rendszer bevezetése váltotta ki. A VSZ Területi Irányítási Központok Intézőbizottsága május 7-én arról folytatott konzultációt, hogy a szakigazgatóságok elsődleges szerepe mellett az üzletigazgatóságok számára létezik-e jövőkép és ha igen, az mit takar?

A több száz magasan képzett vasúti szakember sorsát érintő téma előadja Vizsy Ferenc, a budapesti üzletigazgatóság vezetője volt, aki egyúttal annak a munkacsoportnak is a vezetője, amelyet a március 6-i vezérigazgatói értekezlet az üzletigazgatóságok és üzemigazgatóság szervezeti kereteinek és létszámának meghatározásával bízott meg.

Célállapotban a szakigazgatósági gazdálkodás, mint a MÁV Rt. egyedüli — a főtevékenységek bevételeit és ráfordításait a hatékonyság oldaláról megközelíteni képes — gazdálkodási rendszer valósul meg majd ebben az új felépítésben. A területi igazgatóságok helyének és szerepének meghatározását elemző munka megkezdésekor, új gondolkodásmódot kerestünk — kezdte ismertetőjét Vizsy Ferenc. — *Nem a két, vagy háromszintű irányítás volt a vizsgálat tárgya, hanem a területi igazgatóságok jövőbeli feladatit tartottuk szem előtt. A kérdés kezelése természetesen nem konfliktusmentes. Az elmúlt évek gyakorlata bebizonyította, hogy párhuzamos szakági és területi — úgynevezett mátrixrendszerű — gazdálkodás nem vált be, de egy kézben tartott gazdálkodási forma és mátrixirányítás megférnek egymással.*

A MÁV Rt. átszervezésének 1998. évi célállapotában a gazdasági irányítást a szakigazgatóságok gyakorolják majd, de a MÁV Rt. stratégiai tanácsa április 9-ei ülésén elfogadott koncepció szerint, bőven marad feladat a területi igazgatóságoknak is. Ezek: a vasúttársaság gazdasági érdekeinek területi képviselete; a hálózati optimumhoz közeli érdekharmonizáció adott területen a szakigazgatóságok helyi szervezetei között; a gazdasági tervek és a reálfolyamatok gazdálkodási eredményeinek összevetése és a regionális előnyökre alapozott értékesítési munkamegosztásból fakadó feladatok ellátása.

A szakmai és érdekképviseleti vitára bocsátott előterjesztés szerint a területi igazgatóságok a jövőben olyan rugalmas struktúrájú személyügyileg átjárható, kis létszámú szervezetek lesznek, amelyben szakmailag felkészült, tárgyalóképes munkatársak dolgoznak. Vizsy Ferenc vitaindítója végén nyomatékkal hangsúlyozta: *a MÁV Rt. egésze szempontjából nem a területi igazgatóság a fontos, hanem a tevékenysége.*

A vitában felszólaló mtézőbizottsági tagok felvetéseire reagálva az előterjesztő elmondta: *a területi bizottságok jövőjét nem a létszám oldaláról közelítették meg. A feladat az elsődleges, amelyhez hozzá kell rendelni a szükséges létszámot, majd a bért. Az átalakítás során figyelembe kell venni az igazgatóságok eltérő adottságait is. A tervekben szereplő rövid határidőket a célállapot elérésére kiszabott végső időpont— 1998 — határozza meg.*

A konzultáció végén Valet László, az intézőbizottság titkára az elhangzott hozzászólásokat is összegezve kifejtette: *üdvözlik a megvitatott dokumentumot, hiszen az több olyan „tulajdonsággal rendelkezik", amely eltérő a korábbi átszervezésekkel szemben, s a szakszervezeti megítélés szerint is pozitívan megkülönböztethető az elődeitől. A legnagyobb erénye, hogy nem létszámleépítéshez keres érveket, hanem a MÁV Rt. globális érdekeit figyelembe vevő tevékenységekhez rendeli a munkerő-szükségletet. Az Intézőbizottság támogatja a területi igazgatóságok jövőjét hosszú távon megalapozó elképzeléseket és készséggel tesz eleget a Vizsy Ferenc által a végleges döntés előtt felajánlott egyeztetési lehetőségnek.*

-ksz-

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

A KÜT szerint

Vélemények a forgalmi szolgálat akciótervéről

Az 1996. április 30-án tartott Központi Üzemi Tanács (KÜT) ülésén elhangzottakra hivatkozva az alábbiakban közzétesszük a Gy. 69-67/1996. F.F.E. szám alatt megküldött „Racionalizálás 1996. A forgalmi szakszolgálat akciótervei" című előterjesztéssel kapcsolatban összeállított véleményt. A KÜT, a kapott szóbeli kiegészítés alapján szükségesnek tartja, hogy az előterjesztés végleges változatának kidolgozása során további megjegyzéseket tegyen és ezért kéri, hogy a későbbiekben is kapja meg a szükséges információkat. Az előterjesztéssel kapcsolatos észrevételek:

1.) A forgalmi szakszolgálat további létszámleépítést szervezési intézkedéssel nem tud végrehajtani a jelenlegi érvényes technológia mellett.

— Szervezéssel végrehajtandó intézkedések esetén szükségessé válik az utasítások módosítása, az ellenőrzési rendszer felülvizsgálata.

— A helyi sajátosságok figyelembevételével és a főnökségeken működő üzemi tanácsok, illetőleg üzemi megbízottak előzetes véleményének kikérésével a KÜT támogatja a szolgálati helyek összevonását.

— Helyi egyeztetések után megtörténhet munkakörök összevonása azokon a helyeken, ahol a forgalom biztonsága nincs veszélyeztetve.

— Az üzemidők csökkentése nagy körültekintést igényel, mivel az árufuvarozás gyorsasága, a menetrendszerűség be nem tartása további fuvaroztatókat fordíthat el a vasúttól.

— Az egyes tevékenységek megszüntethetők, amennyiben olcsóbban megoldható és a vállalkozó vasút körébe nem tartoznak.

— A technológiai módosításnál, a gyengeforgalmú szolgálati helyek visszaminősítésénél figyelembe kell venni a vonal adottságait, a vonatkeresztezési lehetőségeket. A számításokon alapuló megítéléseket csak abban az esetben tudjuk támogatni, ha a nagy állomásközök esetén figyelembe veszik a technikai felszereltség hiányát, azt, hogy az intézkedés nagymértékben lecsökkenti a vonatközlekedés sebességét, és veszélyezteti a forgalom biztonságát.

— A nagymérvű visszaminősítések után nem megoldott az épületek állagának megóvása, az ott elhelyezett biztosítóberendezések, elektromos vezetékek őrzése.

— A szolgáltatások megszüntetése további piacvesztést jelenthet (spirális elv érvényesül).

— A javasolt beruházások többsége „műszaki fejlesztés", amely nem eredményez bevételt, de további költségigénye lesz (fenntartás, karbantartás).

— A szakszolgálat felügyelete alatt lévő munkásszállások privatizálása nem szerepel az elképzelések között.

2.) Az ezen a területen jelentkező műszaki fejlesztések megvalósításához jelentős nagyságú forrásra van szükség, amelyet felelősséggel kell felhasználni. A javaslatok és a létszámkiváltó beruházások nem minden esetben vannak összhangban. Megítélésünk szerint a javaslatot valamennyi érdekvédelmi és érdekképviseleti szervezettel meg kell vitatni. Az üzletigazgatóságok által elkészített akcióprogramokat is szükséges lenne megismerni. Ezeknek kell, képezniük a főosztály által összeállítandó program alapját. Összességében az akcióprogram megvalósításra közvetlen módon nem alkalmas, de iránymutatásnak, ajánlásnak felhasználható. Az anyagban szereplő intézkedések részben megvalósíthatók, de célszerű lenne ezen intézkedések időbeli kitolása 1997-re.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

BRIT SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉG

Hatékonyabb információs rendszer

Drasztikusan csökkentették a bürokráciát

A Phare program keretében hazánkban tartózkodó Mary Berbar-t, a Brit Szakszervezeti Szövetség (TUC) nemzetközi referensét látta vendégül a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége május 9-én, a aki az információs rendszer működésének tapasztalatairól tartott tájékoztatót.

A Brit Szakszervezeti Szövetség, amely fennállása óta komoly befolyást gyakorol az angol társadalomra, 1868-ban alakult — mondta *Mary Barber* vitaindítójában. Az évszázados munkásmozgalmi tapasztalatokkal rendelkező szervezet a *brit munkáspárt* létrehozásában is alapvető szerepet játszott.. A szövetség a magas foglalkoztatásnak köszönhetően a második világháború után érte el a legmagasabb szervezettségét, ekkor tizenkétmillió tagja volt. A TUC életében *Margaret Taecher* 1979-es kormányra kerülése komoly törést jelentett. A konzervatív kormány ellenőrzése alá vonta a szakszervezeteket. Angliában viszont nincs munka törvénykönyve ezért egy sor olyan jogszabályt alkotott a parlament, amely jelentősen *korlátozta a szakszervezetek működését.* Ennek hatására és a nagyfokú munkanélküliség következtében a taglétszám hétmillióra csökkent.

Az előadó önkritikus véleménye szerint a TUC jelenlegi felépítését csak rossz példaként szabad felemlíteni. A kizárólag képviseletet ellátó „ernyőszervezetnek" *túl sok tagszervezete van*, és a tagszervezetek összetétele is vegyesebb a kelleténél. Például a legnagyobb, mintegy 900 000 tagot tömörítő tagszervezetben — az Általános Munkás Szakszervezetben — az úgynevezett *„fehér" és „kékgallérosok" egyaránt megtalálhatók.*

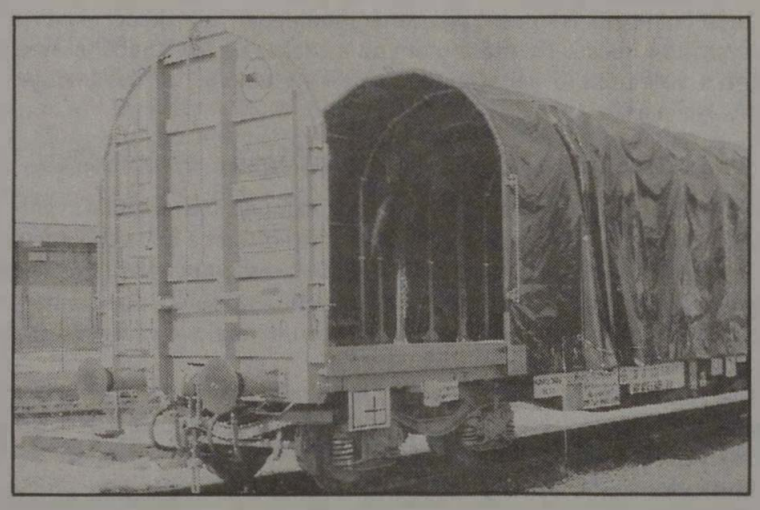
A brit szakszervezeteket az elmúlt években bekövetkezett társadalmi és kommunikációs változások belső reformokra kényszerítették. Az 1993-ban megválasztott új főtitkár komoly *korszerűsítésekbe* fogott, miután drasztikusan csökkentette a szakszervezeti bürokráciát. A TUC tevékenysége korábban bizottsági ülések sorából és belső doku-mentumainak adminisztrálásából állt. A változásra jellemző, hogy valamennnyi *korábban működő bizottságot megszüntettek.* Mindössze a vezető testület, az Általános Tanács ülésezik kéthavonta. Azóta egy-egy konkrét téma feldolgozására célirányosan *feladatcsoportokat* hoznak létre. Jelentősen megváltozott a *kommunikációs* munka is. A titkárság egyik legfontosabb részévé lépett elő a kampány és kommunikációs főosztály, amely országszerte nagygyűléseket és összejöveteleket szervez. Fő feladatuk: bebizonyítani, hogy a TUC-nak van véleménye a munkavállalók sorsát befolyásoló történésekről, olyan formában, amelyre a médiák is felfigyelnek.Teszik mindezt olyan körülmények között, amikor a szakszervezet lehetőségeinek szűkülésével az információra szánt pénzeszközök is jelentősen lecsökkentek. A hatvanas években a Szakszervezeti Szövetség és a Munkáspárt *közös napilapot* adott ki, amelyet kénytelenek voltak eladni. Azóta ez a lap a konzervatív érdekeket képviseli. De a taecherizmus fennállása óta egyre kevesebb a napilapok szerkesztőségeiben az olyan az újságíróknak a száma, akik szimpatizálnak a szakszervezetekkel.

A reformok a számítástechnika alkalmazásában is jelentős változásokat hoztak. Az első *számítógépeket* 1988-89-ben állították a szakszervezeti szövetség szolgálatába. Ezeket akkoriban csak az alkalmazottak használhatták, a politikusok számára szinte tiltották. Természetesen, az évek során, ahogyan mind több adat bekerült az informatikai rendszerbe, megnőtt a gépeket kezelni tudók hatalma. Az 1993-as vezetőváltást követően ez is gyökeresen megváltozott. Ma már *valamennyi szakszervezeti vezető saját számítógépén keresztül részesévé vált az elektronikus információs rendszernek.* Napjainkra nem csak a Brit Szakszervezeti Szövetség területi irodáit és tagszervezeteit köti össze hálózat, hanem például az Interneten keresztül elérhetnek más adatbázisokat is. Az új technika a szakszervezeti *érvrendszert és tájékoztatást egyaránt képes támogatni* — mondta végezetül Mary Barber (aki bevallása szerint nagyon ragaszkodik saját terminájához).

KSZ.

A Vasúti szállítás leendő „favoritja"

az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:

— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:

— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:

A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

BEMUTATKOZIK A VSZ FORGALMI ÉS ÉRTÉKESÍTÉSI INTÉZŐBIZOTTSÁGA

„MI CSAK ANNYI FÉKET JELENTÜNK, AMENNYIT A MUNKAVÁLLALÓK ÉRDEKE MEGKÍVÁN"

Az üzemviteli szakszolgálat gondjairól

Exkluzív interjú Orosz Péter FÉIB titkárral

Orosz Péter a Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottság titkára 1974-ben kezdte vasúti pályafutását. A forgalmi szakszolgálat „szamárlétráját" Szolnokon sarusként kezdte megmászni, majd vasút-üzemmérnöki diplomával rendelkező forgalmi szolgálattevőként folytatta Szolnok személypályaudvarán. A közösségi élettel az akkori ifjúsági mozgalomban (KISZ) ismerkedett meg, ahonnan egyenesen vezetett az útja a szakszervezetbe. Túróczi József aranyjelvényes szakszervezeti tisztségviselő ismertette meg vele az érdekvédelmi munkát közelebbről. A forgalmi tagozat vezetője lett, miután munkatársként a VSZ székházába került. A szakági szerveződés nyomán alakították meg az üzemviteli szervezetet, amelynek vezetőjévé választották. Ez a szervezet volt a mai Forgalmi és Értékesítési Intéző-bizottság (FÉIB) elődje, amelynek 1994 óta titkára.

— Mi a FÉIB feladata?

— Alapvetően az üzemviteli szakszolgálatnál dolgozó munkavállalók érdekeit képviseljük. Mintegy 700 állomásfőnökség tartozik hozzánk. Ezenkívül a Záhonyi Átrakási és Raktározási Igazgatóság, a MÁVTRANS, illetve az Utasellátó szervezetei tagjai a FÉIB-nek. Ez mintegy 30 ezer embert jelent a vasúton.

— A MÁV Rt. átalakítása — különös tekintettel az üzemviteli szakszolgálatra — nehéz helyzetbe hozza a munkavállalókat. Mi ilyenkor a szakszervezet feladata?

— A szervezet átalakítása — amennyiben a cél elfogadható — önmagában munkavállalói érdekeket nem sért. De ha erre hivatkozva le akarják építeni a vasutat, amelyre pillanatnyilag bizonyos jelek utalnak, akkor ilyen helyzetben arra kell késztetnünk a MÁV Rt.-t, hogy azt hajtsa végre, amit meghirdetett. Látható, hogy a menedzsment által kigondolt átalakítás más vezetői csoport az érdekeit sérti. A szakszervezet nem vitatja, hogy az adófizetők pénzén egy átlátható szervezetet finanszírozzon az állam. Ebben mi csak annyi féket jelentünk, amennyit a munkavállalók érdeke megkíván.



Orosz Péter

— De éppen azzal a középvezetői réteggel van a szakszervezetnek a legtöbb konfliktusa, amelyik épp oly kiszolgáltatott, mint a többi vasutas. Őket is meg kellene védeni, vagy nem?

— Megkerestem a FÉIB nevében a forgalmi igazgatót az állomásfőnökök problémájával, mert az átszervezés folyamán éppen az ő egzisztenciájuk került veszélybe. Az eddigi megbeszélésekből kiderült, hogy 1998-ra száz alatt lesz az állomásfőnökségek száma. Ez ma még nincs véglegesen kidolgozva, ezért érzek itt nagy veszélyt, mert a középvezetői réteg nem látja az átalakítás végét. Nem lehet tudni, hogy honnan hová tartunk.

— Ez lehet az oka annak, hogy a szolgálati vezetők nem tartják be a kollektív szerződést? Ilyen áron is be akarják bizonyítani, hogy szükség van rájuk?

— Akik eltérnek a munkaügyi szabályoktól a lojalitásukat akarják bizonyítani. Az ilyen vezetői magatartás mellett a megállapodások másodlagossá válnak.

— Nem lehet 700 állomásfőnököt feljelenteni a kollektív szerződés megsértése miatt. Ebben az esetben mi a megoldás?

— Mi azt valljuk, hogy nem helyben kell megvívni a csatákat. Azokkal az állomásfőnökkel, akiknek már csak papíron létezik döntési jogosítványa, nos, velük nehéz helyi szinten egyeztetni. Amennyiben ugyanazon gondok egyidejűleg több helyen is jelentkeznek, azt a FÉIB-nek a szakági igazgatóval kell megoldani. Ha így sem jutunk dűlőre, akkor még egy vezetési szintet lehet meglépni.

— Ha majd 3-5 év múlva újra leülünk beszélgetni, akkor milyen vasútról szól majd a történet?

— Bízom benne, hogy megmarad a „Kupa Mihály-féle" 70 ezres vasút, és nem csökken tovább az IMF kívánsága szerinti 50 ezres szintre. Alapvető kérdés a MÁV-nál, hogy meddig lesz egy menedzsernek lehetősége arra, hogy elképzeléseit mindenáron végrehajtsa. Túl sűrűn cserélődnek ezek az emberek, és mire számot kell adni a munkáról, akkor már nem ebben a beosztásban dolgoznak. Remélem, ez a helyzet akkorra megváltozik.

TP

SZAKMAI ELLENÉRVEK

A FÉIB tiltakozik

Április 15-én adta át a munkáltató a Forgalmi Szakigazgatóság 1996. évi racionalizálási terveit a VSZ Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottságának (FÉIB). A dokumentum — akárcsak a többi szakszolgálat esetében — a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között érvényben lévő megállapodással ellentétes célokat fogalmaz meg, ezért a FÉIB jelezte az előterjesztőnek, hogy a tervezetben foglaltak egyoldalú végrehajtására utaló magatartás esetén kénytelen lesz kifogással élni. A tervezetet elutasító intézőbizottsági véleményből — terjedelmi okok miatt — csak a legfontosabb érdekvédelmi és szakmai érvek közül tallóztunk, bízva abban, hogy számottart az érintettek érdeklődésére.

Hiányzó szakvélemények

Az átadott előterjesztés az érintett szolgálati főnökségeknek, az üzletigazgatóságok, üzemigazgatóság forgalmi-, árufuvarozási-, személyszállítási osztályainak véleményét még nem tartalmazza, ezek megfogalmazására a kitűzött határidő 1996. április 30-a volt. Az 1996. április 29-i konzultáción elhangzott szóbeli igéret szerint, a Forgalmi Főosztály az üzletigazgatóságokon és az üzemigazgatóságon kialakított — a területüket érintő javaslatok megvalósításáról szóló — vélemények 1-1 példányát intézőbizottságunknak megküldi, amely nem történt meg.

Megsértett foglakoztatási megállapodások

Az előterjesztésből nem állapítható meg, hogy a részletezett lehetőségek közül a javaslattevő melyeket tekinti 1996. évben megvalósíthatónak, különös tekintettel a MÁV Rt. és a szakszervezetek között 1995. december 29-én létrejött megállpodásnak az 1996. évi foglalkoztatással kapcsolatos előírásaira. A Vasutasok Szakszervezete határozott álláspontja, hogy a szolgálati főnökségeken a munkáltató és a szakszervezetek közösen kialakított és felterjesztett, 1996. évi foglalkoztatási tervezetek helyi szintű, kollektív szerződés erejű megállapodásnak tekintendők, melyeknek a munkáltató által történő egyoldalú módosítása jogszerűtlen munkáltatói magatartást valósítana meg, mivel az szemben állna a MÁV Rt. Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) megállapodásaival. Amennyiben a javaslatok foglalkoztatási hatása az 1997-1998-as évre vonatkozna, úgy — tekintettel a középtávú megállapodásban foglaltakra — ezekről a MÁV Rt. VÉT jogosult és köteles állást foglalni, és az esetlegesen átmenetileg, vagy véglegesen fölössé váló munkavállalókkal kapcsolatos döntéseket meghozni.

Az egyes tevékenységek értékesítéséről

Különösen hiányos a tervezet a szakszolgálat egyes tevékenységek elidegenítése, valamint a határállomások és rendező-pályaudvarok vonatkozásában. Intézőbizottságunk ezekkel kapcsolatosan előzetesen az alábbiak rögzítését hangsúlyozottan fontosnak tartja.

A rakodógép-karbantartó műhelyekről

A rakodógép-karbantartó műhelyek (RKM) privatizációjának gazdaságossága nem vizsgálható kizárólag abból a meggondolásból, hogy jelenleg vitathatatlanul rendezetlen és nem a valós tényeket tartalmazó költségfinanszírozás jellemzi működésüket. A speciális tevékenység (pl. mérlegjavítás, anyagmozgató gépek javítása, karbantartása stb.) mellett jelentős, a szolgálati főnökségek szűkös lehetőségei miatt más módon finanszírozhatatlanná váló hibaelhárítási, karbantartási, javítási tevékenységet is ellátnak, melyeket egy bármiféle módon létrejövő gazdasági társaságtól történő megrendelésre alapozva a szolgálati főnökségek képtelenek lennének finanszírozni, vagy ha igen, úgy a jelenlegi bekerülési költségek a többszörösükre emelkednének, vagy a lehetőségek tűrhetetlen mértékben szűkülnének

Az egyéb tevékenységekről

Az egyéb „nem szorosan az alaptevékenységekhez tartozó tevékenység" értékesítése nem elég konkrét, ezért nem értelmezhető. Az eddigi tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy a szolgálati főnökségek az általánosan jellemző „privatizálni kell" jelszó hatására egyre inkább kiszolgáltatott helyzetbe kerülnek, ami az alaptevékenységet körülölelő környezetre való ráhatásuk megszűnéséből ered. Iskolapéldája az átgondolatlan intézkedéseknek az a gyakorlat, amikor a személyszállító kocsik tisztítását nem az a szakszolgálat minősíti, amelyik a hiányos, rossz munkavégzés valamennyi negatívumát köteles elviselni, az eredményes beavatkozás minimális lehetősége nélkül.

A határállomások technológiai váltásáról

A határállomások technológiájának felülvizsgálata valóban szükséges, de reális eredménnyel csak akkor járhat, ha a HHR teljes beüzemelése megtörténik és a kialakításra kerülő technológia rugalmas lehetőségeket biztosít a nemzetközi gazdasági kapcsolatok pozitívumaiként bekövetkező forgalomnövekedés esetére. Határozott tiltakozásunknak kell hangot adnunk az olyan MÁV Rt. kezdeményezésekkel szemben, amelyek meglévő és igénybevett határforgalmi kapacitások szűkítésére irányulnak. Ez több mint téves indíttatású hiba, koncepcionálisan is elítélendő vállalati — sőt, magasabb szinten sem pozitívan értékelhető— magatartás.

A rendezőpályaudvarok bezárásáról

A rendező-pályaudvarok gondjainak megoldásával a MÁV Rt. hosszú évek óta eredménytelenül birkózik. Alapvetően rossz módszernek tartjuk, hogy egy-egy aránylag alacsony költséggel üzemben tartható rendező-pályaudvart 1-2 év kétséges eredményéért „üzemen kívül helyeznek" oly módon, hogy előbb nem valós költségek figyelembe vételével „művi úton", az elegytovábbítási előírások célzatos változtatásával előzeteses bizonyítják az intézkedések megalapozottságát, de a valós utóhatások vizsgálata rendre elmarad. A rendező-pályaudvarok átszervezése, mint nagy értékű és újra nehezen előállítható kapacitások hordozói, az eddiginél lényegesebben átgondolt és elemző tevékenységet igényel.

(folytatás a 7. oldalon)

Rail Cargo Austria

Az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) budapesti árufuvarozási képviselete köszönti Önt.

Képviseletünk számára fontos ez a közvetett találkozás, amelyet reményeink szerint közvetlen üzleti kapcsolat is követhet. Ennek elősegítése érdekében egy rövid PR-anyagban mutatkozunk be:

— Az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) a nyugat-európai vasutak között elsőként nyitott képviseletet Magyarországon.

— A budapesti árufuvarozási képviselet megnyitásának fő célja: az ÖBB és a magyar fuvaroztató partnerek hagyományosan jó kapcsolatának további javítása.

— Az Ön Ausztriát érintő export-, import- és tranzitfuvarozásai részére szívesen készítünk ingyenes fuvardíj-kalkulációkat, logisztikai ajánlatokat.

— Az európai nemzetközi vasúti együttműködés keretében az ÖBB-képviselet mind a MÁV, mind más külföldi vasutak, mint pl. olasz, német, svájci, francia, belga, holland vasutak vonalain érvényes díjkedvezményeket tud ajánlani.

A vasúti közlekedés Ausztriában, de Nyugat-Európában is reneszánszát éli. Az Osztrák Szövetségi Vasutak azon vasutak közé tartozik, amelyek az elmúlt években töretlenül növelték forgalmukat, és ezáltal környezetbarát módon próbálják elhárítani egy közúti közlekedési infarktus bekövetkezését.

Mindehhez egy korszerű marketingstratégia és -szervezet nyújt segítséget, amelyet a „Rail Cargo Austria" elnevezés jelent.

Mi felkínáljuk Önnek a Rail Cargo Austria nyújtotta üzleti előnyöket.

Amennyiben bemutatkozásunk felkeltette érdeklődését, elérhetők vagyunk:

1062 Budapest
Teréz krt. 62.

Postacím: 1399 Budapest
Pf. 701/370

Telefon: 132-9926
Telefax: 132-9971

Österrechische Bundesbanen
Árufuvarozási képviselet
Budapest

UTAZZUNK EGYÜTT

A Paradiso Travel szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Május 24-28.	*Pünkösd Erdélyben*	14 990,-
Június 12-16.	*Kirándulás Kárpátaljára*	14 990,-
Június 22.	*Puchberg — Marcipánmúzeum*	2 500,-
Július 13.	*Melk — Wachau*	3 350,-
Augusztus 8-11.	*Salzkammerguti tóvidék*	23 900,-
Szeptember 10-15.	*Róma — Assisi*	29 490,-
Szeptember 27-29.	*Sörfesztivál Münchenben*	ár előkészületben
December 6-8.	*Karácsonyi vásár Nürnbergben*	-"-
December 14.	*Karácsonyi vásár Bécsben*	-"-

Görög apartmanok Sartiban

Május 11-től október 5-ig hetente.
Elhelyezés 2-3 fős studiókban és 4-5 fős apartmanokban.
Részvételi díj:
13 900 forint/apartmantól 74900 forint/ apartmanig
(létszámtól és szezontól függően!)

Lovastábor nem csak gyermekeknek!

5 nap 6 500 forint/fő ellátással
Minden utasnak 1 000 forint kedvezményt adunk a szállásos utak árából, ha a jelentkezésnél ezt a hirdetést leadja!

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében, a 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551 tekefonszámon.

Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62. (Metró mozi, a Nyugati pályaudvarral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

VÉTÓ! VÉTÓ! VÉTÓ!

SZAKMAI ELLENÉRVEK

A FÉIB tiltakozik

(folytatás a 6. oldalról)

A kereskedelmi munkakörök megszüntetéséről

A javaslatok között jelentős számú munkavállalót érintően fogalmazódik meg kereskedelmi munkakörök megszüntetése. A javaslattevő alapvetően abból indul ki, hogy — aránylag — kevés számú az érintett állomáson a kocsirakományú küldemény, vagy alacsony a beszedett menetdíjbevétel. Fellelhető olyan munkakör-megszüntetésre irányuló javaslat, melyet egyik állítás sem alapoz meg. E javaslatok indoklásánál nem lelhető fel, hogy mekkora bevételveszteség prognosztizálható abból, ha adott állomáson a kocsirakományú küldemény fuvarozási (felvételi-leadási) lehetősége megszüntetésre kerül. Ha megtörtént volna a fuvaroztatói magatartás vizsgálata, annak eredménye nem tette volna kétségessé, hogy a körzetesítéshez hasonlóan, a lehetőségek szűkítése a fuvar elvesztéséhez vezet. A gyakorlat szerint egy közepes távolságú közúti fuvaroztatás után a megrendelő nem veszi igénybe a vasút szolgáltatásait, hiszen a közúti fuvarozási tarifa degresszivitása, jellemzői (gyorsabb, pontosabb) a fuvaroztatót érdektelenné teszik a vasúti fuvaroztatásban. Sajnos, a javaslattevő részéről az már ötletként sem merült fel, hogy azt a kihasználatlan kezelővonati kapacitást párosítva egy, az eddiginél lényegesen kedvezőbb expresszáru-tarifával, szabadabb helyi döntéssel, a fölös munkaerő-kapacitás bőven kitermelhetné a saját bérköltségét, ugyanakkor javíthatná az expresszáru továbbítási kapacitás kihasználtságát. A bevételnövekményre való konkrét törekvés nem lelhető fel a javaslatokban, csupán a költségcsökkentés a fő célkitűzés, annak ellenére, hogy az eredménynövelésnek a bevételszerzés a legpozitívabb módja, mert egyszersmind a későbbi időkre leköti az átmenetileg szabad kapacitásokat. A kereskedelmi létszámnak az eddigiekhez hasonló ütemű csökkentése mellett a MÁV Rt. retorikájából bízvást törölhető a „kereskedő vasút" kifejezés. Ehhez az irányultsághoz a Vasutasok Szakszervezete semmilyen szinten nem vállal partnerséget. A javaslattevő a fentieken túlmenően figyelmen kívül hagyja, hogy kisebb állomásokon a kereskedelmi munkakörbe soroltak egyéb adminisztratív teendőket is ellátnak, tekintettel arra, hogy más munkavállaló e tevékenység végzésére — munkaidőalap és képzettség hiányában — nem áll rendelkezésére.

Több esetben fellelhető az az elképzelés, hogy a megszüntetni kívánt kereskedelmi tevékenységet a munkáltató a forgalmi szolgálattevővel kívánja elvégeztetni. Több, mint elgondolkoztató, hogy amíg a MÁV Rt. legkülönbözőbb vezetői és ellenőrzési szintjein abszolút módon elkülönül a forgalmi, az árufuvarozási és a személyszállítási tevékenység, addig a „kisállomási" forgalmi szolgálattevőből a MÁV Rt. olyan univerzális szakembert akar képezni, aki egymagában képes és köteles valamennyi tevékenység teljes értékű gyakorlására, miközben az oktatásukat és ellenőrzésüket végzőkből és az intézkedések megtételére jogosultakból egy középállomás munkavállalói létszáma kitelne. Ezzel egyidőben — úgymond a munkaidő-kihasználatlanságuk miatt — az elismertségük, például bérezési oldalról, az utolsó sorban található. A többletismeret és többletfelelősség elismerése ugyanis nem lelhető fel a javaslatok között. Szakszervezetünk teljes mértékben támogatni tudná azt az új rendszert — ennek sajnos ma még retorikai előzményei is alig láthatók, hallhatók —, melyben alapvetően sokoldalúan képzett vasúti munkavállalók, a potenciálisan magasabb értékű munkaerejüket kellően elismerő bérezés mellett, hatékonyabb vasúti tevékenységet végeznek. Mindaddig azonban, amíg ennek rendszerbeli feltételei nem adottak, addig az eddigieknél is szorosabban követeljük betartani azon előírásokat, mely szerint a munkavállalók elsősorban a munkaszerződésben foglalt munkakör ellátására kötelezettek, a forgalmi szolgálattevők, képzettségi előírásaikat figyelembe véve, a jelenleg hatályos rendszerben nem kötelezhetők — a forgalmi szolgálattevői besorolás és bérezés egyidejű alkalmazása mellett — más tevékenységre. Pozitív megítélés alá esne részünkről, ha a munkáltató az eddiginél univerzálisabb képzési-besorolási-bérezési rendszer javaslatával egyszerre fogalmazná meg az univerzális foglalkoztatás gondolatát, és napjaink követelményeinek jobban megfelelő képzés finanszírozása mellett valós alapokat teremtene a humán erőforrás hatékonyabb felhasználására.

A szolgálati helyek jövőjéről

Külön hangsúlyt szükséges fektetni a szolgálati helyek „megszüntetésére", átminősítésére és összevonására.

A menetjegy-kiszolgálásról

A menetjegy-kiszolgáltatás megszüntetésével együttjáró átminősítések jelentős bevételkieséssel járnának, mivel az egyébként is alacsony létszámban foglalkoztatott forgalmi utazók nem képesek — főleg a hivatásforgalom vonatkozásában — a jegykiadóőrök által eddig elért eredmények teljes pótlására. Az igen sok helyen ma meglévő bérletes utas helyébe jelentős „néha fizető" utasmennyiség lépne be. Hangsúlyozottan igaz ez az „átjárhatatlan " Bz szerelvényeken.

A váróhelységekről és más ingatlanokról

A közelmúltban tapasztalt eseteket alapul véve, azok az ingatlanok, melyek eddig a jegykiadóőri feladatok ellátását és némi várótermi szolgáltatást voltak hivatottak biztosítani, romhalmazzá válnak, a MÁV Rt. vagyonából leírhatók, ugyanakkor jelentősen csökkentik, elsősorban ősztől-tavaszig az utazás komfortját, tovább rontva ezzel a vasút közmegítélését.

Az állomásfőnökségek megálló-rakodóhellyé alakítása az épületek vonatkozásában túl a vasút biztonságát szolgáló technika újabb, őrzésnélküliségét és veszélyeztetettségét jelenti, pedig ez már ma is megoldhatatlan feladat elé állítja nem csak a MÁV Rt-t, hanem az igazgatási és jogi szervezeteinket is.

Az állomásfőnökök helyzetéről

Az állomásfőnökségek összevonását érintő javaslatokról szólva megfogalmazódik a kérdés: milyen a viszonyuk a MÁV Rt. stratégiai tervezeteihez? Bizonyára nem túlzás azt állítani, hogy amíg az eddigi létszámcsökkentési javaslatok, tervezetek, intézkedések, „iránymutatások" arra sarkallták az állomásfőnökségek vezetőit, hogy minél kisebb létszámmal végeztessék el az állomás feladatait (akár szabálytalanságok, jogtalanságok sorozata árán is), most a javaslat megfogalmazza, hogy az eddig a beosztottak számát „fogyasztó" állomásfőnökök saját felszámolásuk végrehajtását kapták feladatul. Szakszervezetünk alapvetően nem a bizonyos koncentrációt jelentő új rendszer ellen tiltakozik, hanem az ellen az átgondoltságot nélkülöző elképzelés ellen, amely 2-3 évre abszolút bizonytalanságot hoz létre abban a munkavállalói körben, amely a kötelező személyi döntések valamennyi negatívumát viselte az elmúlt néhány évben, azok helyett, akiknek a csökkenteni kívánt munkaerő csak egy statisztikát jelentő szám volt, élő emberré csak akkor vált, amikor — ritka véletlen folytán — őt is érintette. Egyébként pedig „azért tartjuk az állomásfőnököt, hogy intézkedjen" jelszóval a nehezebb, az embert próbáló intézkedést lerázták magukról. Érdemes tehát a javaslatokat összeállítóknak elmélyedni azon, hogy vajon elbírja-e a vasút, hogy többszáz (legalább hatszáz) állomásfőnököt elindít a bizalmatlanság útján, s ha igen, milyen érvekkel és főleg milyen felelősségvállalással?

A regionális profitcentrumokról

Súlyos hiányosságként értékeljük, hogy a javaslatgyűjtemény teljességgel figyelmen kívül hagyja a szakszolgálatot érintő szervezetátalakítás aktualitásait. Nem lelhető fel benne az regionális profitcentrumok kérdésköre, annak ellenére, hogy ezen új szervezeti egységek kialakítása, hatáskörük meghatározása — tekintettel arra, hogy az új szervezetek vezetői kinevezésre kerültek — az átalakítási folyamat egyik legfontosabb napi feladatként kellene, hogy kezelést nyerjen. A konkrét szabályozások elkészítése, megtárgyalása és kiadása nélkül ugyanis ez a szervezési tevékenység, a körülötte kialakult bizonytalanság következtében jelentős gazdasági és morális veszteséget testesít meg a szakszolgálat működésének egésze vonatkozásában.

Orosz Péter
IB-titkár

A kifogások hátteréről

Idézet dr. Márkus Imre 1996. május 13-án kelt, Rigó Zoltánnak, a MÁV Rt. vezérigazgatójának írt leveléből:

„...A MÁV Rt. szervezeteit, munkavállalóit és így szakszervezetünket is leginkább azok az akció-programok foglalkoztatják most, amelyeket a különböző szakágak — gépészet, forgalom, pályagazdálkodás, távközlési és biztosítóberendezési — a közelmúltban kiadtak. Nem fogadjuk el a programokban leírtakat, mert előzetesen ezekhez szakszervezetünk véleményét nem kérték, vagy ha egy-két helyen kérték is, teljes egészében figyelmen kívül hagyták.

A programokban egyértelműen megfogalmazódott egy jelentős mértékű 5-6 százalékos létszámcsökkentési előírás, amelyet értesülésünk szerint, a szolgálati főnökségek elsősorban elbocsátások útján kívánnak végrehajtani. Ez a december 29-i megállapodásunk foglalkoztatásra vonatkozó részét két pontban is sérti , hiszen a 106545/1995/10. sz. Megállapodás 2. pontja a következőt tartalmazza: „Munkáltató 1996 évre vonatkozóan szervezeti egységei részére — a Vezérigazgatóság, üzletigazgatóságok, üzemigazgatóság Záhony, valamint a Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozók kivételével — központilag nem ír elő sem százalékos, sem abszolút mértékben létszámcsökkentést. Munkáltató kötelezettséget vállal továbbá arra, hogy 1996-ban a létszámleépítés miatti munkáltatói rendes felmondások száma a végrehajtó szolgálati főnökségeknél nem haladja meg az 1995. évi mértéket."

Ezzel szemben az egyik akcióprogramban a következő szerepel: az 1996. 03. 05. Vezérigazgatói értekezlet 5,11 százalékos létszámcsökkentés végrehajtását fogadta el a PHM szakszolgálat területén. Tehát ez az előírás a Megállapodás megsértését jelenti. Biztosan állítható, hogy az akcióprogramok alapján végrehajtásra kerülő elbocsátások száma meghaladja az 1995. évi szintet és ez jelenti a Megállapodás második megsértését.

Ezért a szakágakat irányító főosztályoknál az akcióprogramok ellen kifogást nyújtunk be.

A múlt év végi tárgyalások során a Vezérigazgató úr többször hangoztatta, a tervezett 8 százalék körüli létszámcsökkentés nagyobb részét a gazdasági társaságokba való létszám-kivitellel valósítják meg. Ez évben eddig ilyen címen létszámcsökkentésre nem került sor, más módon viszont a létszámleépítés tervezett mértékének végrehajtását elképzelhetetlennek tartjuk...„

Pályagazdálkodás

A Vasutasok Szakszervezete Pályagazdálkodási intézőbizottság május 2-i ülésén tudomásunkra jutott, hogy a PHM Szakigazgatóság Zánkán megrendezett főnöki értekezletén *a szolgálati főnökök konkrét létszámleépítési feladatot kaptak*, szakszolgálati szinten 5,11 százalékos mértékben.

A fenti intézkedés miatt május 6-án írásban kezdeményeztük a SZÉT összehívását, melyre a mai napig a PHM Szakigazgatóság nem válaszolt. Május 13-án kaptuk atájékoztatást, hogy a létszámleépítések konkrét formát öltöttek, a felmondásokat június 1-jére tervezik. A zánkai értekezleten a szolgálati főnököknek átadott írásos létszám-, bér- és költségtervekhez május 13-án jutottunk hozzá, ami egyértelműen megerősítette az információkat.

Az intézkedés sérti a tavaly december 29-én, a MÁV Rt. és a szakszervezetek között az idei foglalkoztatásról megkötött „Megállapodást". Ezek miatt az Mt. 23. §.-ban foglaltak alapján kifogással élünk.

Balogh László
IB-titkár

Távközlés, biztosítóberendezés

A Távközlési (TEB) Szakigazgatóság május 8-án a VSZ TEB intézőbizottsága részére átadta a Gy. 2110-80/1996. számon kiadott úgynevezett akcióprogramját. Az átadott programban a március 5-i vezérigazgatói értekezlet a szakigazgatóság számára erre az évre 5,11 százalékos létszámcsökkentés végrehajtását írta elő.

A vezérigazgatói értekezlet előírása súlyosan sérti a tavaly december 29-én létrejött MÁV Rt. és a szakszervezetek közötti megállapodásban foglaltakat, mely a vasutas dolgozók ez évi foglalkoztatását rögzíti. A 105645/1996./10. számú „Megállapodás" 2. pontja ugyanis kifejezetten tiltja, hogy a szakigazgatóság egészére százalékos, illetve abszolút mértékű létszámcsökkentést írjon elő a munkáltató.

A Gy. 2110-806/1996. számon kiadott „Akcióprogram" sérti a KSZ. 12. paragrafusában foglaltakat, mivel az intézkedés kiadása előtt az anyag véleményezésére a szakszervezetünknek nem volt lehetősége és így azt nem is véleményezte. A fentiek alapján az Mt. 23. paragrafusában foglaltak szerint kifogással élünk. Kérjük a tisztelt vezérigazgató urat, hogy a benyújtott kifogásunk alapján a törvényesség helyreállítása érdekében intézkedjen a hivatkozott számú *„Akcióprogram" visszavonásáról* és gondoskodjon a megállapodásban foglaltak szerinti eljárásról az idei létszámgazdálkodás tekintetében. Amennyiben kifogásunkkal nem ért egyet, úgy az Mt. 23. paragrafus (4) szakasza szerint egyeztető tárgyalást kezdeményezünk.

Molnár Ákos
IB-titkár

Gépészet

A VSZ Gépészeti Intézőbizottsága (GIB) kifogást emelt a GF. 1996. évi intézkedési programja ellen, egyúttal május 14-én véleményezte a Gépészeti szakszolgálat szervezetfejlesztési koncepcióját.

Az intézkedési terv olyan szervezési és privatizációs intézkedéseket tartalmaz, mely *veszélyezteti a munkavállalók foglalkoztatását.* A létszámhiány elismerése mellett eltűri a létszámtöbblet meglétét is, de a leépítéseket mégis a *hiányszakmák terhére kívánja* megvalósítani.

A versenyhelyzet bevezetése mellett a saját munkavállalói részére *nem biztosítja az egyenlő feltételek műszaki hátterét.* A belső adóság 90 milliárdos nagysága mellett akarja versenyre kényszeríteni saját munkavállalóit, kilátástalan helyzetbe hozva őket. Tekintettel arra, hogy az előterjesztés sérti a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között létrejött megállapodás foglalkoztatásról szóló fejezeteit, a GIB kifogással élt.

Pszota Árpád
IB-titkár

Anyaggazdálkodás

A többi szakághoz képest az anyaggazdálkodás talán egy fokkal nehezebb helyzetben van. A szakszolgálat racionalizálása a gyakorlatban náluk is folyik minden hivatalos dokumentum nélkül.

A VSZ Anyaggazdálkodási intézőbizottsága (AIB) az év elejétől folyamatosan igényelte, hogy a szakszolgálat jövőjét meghatározó tervekbe betekinthessen. Érdemi válasz hiányában — az intézőbizottság kezdeményezésére — május kilencedikén *dr. Bíró Tibor*, a VSZ alelnöke és *Bánszegi József*, az intézőbizottság titkára *Szentgyörgyi Tamással*, a szakszolgálatot felügyelő vezérigazgató-helyettessel folytatott konzultációt a témáról. Az egyeztetés eredményeként a résztvevők megállapodtak abban, hogy az Anyaggazdálkodási és Külkereskedelmi Szakigazgatóság (ASZKI) igazgatói tisztségére kiírt pályázat *június 20-án* esedékes lezárását *követően a MÁV eleget tesz a szakszervezeti elvárásoknak.*

A Vasutasok Szakszervezete Anyaggazdálkodási intézőbizottsága a munkavállalók sorsát figyelembe vevő szempontokat tartalmazó *szakmai előterjesztésre tart igényt.* Bánszegi Józseftől megtudtuk: *a szakszolgálat racionalizálása előre láthatólag jövő év decemberéig lezárul.* Az intézőbizottság kötelességének érzi, hogy a folyamat során *minden eszközzel képviselje a munkavállalók érdekeit*, amihez kéri az érintettek támogatását.

ÉRDEKEINK VÉDELMÉBEN

BÉRBŐL ÉS JÁRULÉKBÓL ÉLŐK FIGYELMÉBE (HATODIK RÉSZ)

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit? — erre a kérdésre kerestük a választ bérből és járulékból élőknek készült sorozatunk előző fejezeteiben. Igen, lehet. A munkavállalók számára más megoldások mellett kizárólag az *összefogás* nyújt valós *megoldást*, igazi *lehetőséget* arra, hogy munkaerejük értékesítése során egyenrangú partnerként legyenek jelen a munkaerőpiacon és a megtermelt javakból a hozzájárulásuk mértéke arányában részesülhessenek. Jogosan vetődik fel a kérdés, hogy az összefogással, vajon milyen eredményeket tudunk elérni? Sorozatunk mostani részében erre keressük a választ.

Már a korábbi lapszámunkban szó volt arról, hogy a munkavállalók egy része, saját bevallása szerint azért nem tagja a szakszervezetnek, mert csalódott abban. Az esetek többségében, ez az eredményekkel való elégedetlenséget jelenti. Kiábrándultak például azért, mert alacsonyabb volt a bérfejlesztés, mint amit vártak, vagy a munkájukkal összefüggő juttatásokat keveslik, illetve úgy érzik, keveset tett a szakszervezet a munkahelyek védelmében. Konkrét helyzetekben az ilyen megállapítás igaz is lehet. Ugyanakkor a szakszervezetek teljesítményének megítélésében, a nekik tulajdonított, tévesen felmért lehetőségeik is szerepet játszanak. Arról van tehát szó, hogy a szakszervezetek a jog által elismert és a tagság összefogásának erejéből fakadóan, a munkáltatóval szemben, meghatározott alkupozíciót foglal el. Ez az alku nem szólhat másról, mint arról, hogy adott gazdasági társaság, mint például a MÁV Rt., vagy bármelyik vasúti tulajdonú kft. bevételeit, illetve nyereségét — ha ugyan van ilyen —, miként használja fel. A könnyebb érthetőség kedvéért ismét készítsünk egy ábrát.



Folyék a tárgyalás akár a létszámról, vagy bérfejlesztésről, akár kollektív szerződésről, az alku tárgya nem lehet más, mint az adott cég eszközei és a munkavállalók (beleértve a vezetőket és alkalmazottakat is) által közösen létrehozott érték, a nyereség. Tekintsük a felrajzolt kört a nyereségnek, amelyen négyen osztoznak. (Az elosztás arányait az ábra nem szemlélteti. A kört az egyszerűbb ábrázolás miatt osztottuk négy egyenlő részre.)

Elsőként az állam veszi ki a részét, méghozzá adóformájában. Most tekintsünk el attól, hogy az állammal évente folyik alku ennek mértékéről, *ahol a szakszervezetek szintén jelen vannak*. A mi szempontunkból objektív tény, hogy a javak egy része az államot illetik. (Mellesleg az adóformák megállapításában az államnak mindig rengeteg fantáziája volt és lesz is, ezért azt nem kell féltenünk!)

A másodikként, *a befektetett tulajdonuk hasznosításából a cégtulajdonosok* számítanak részesedésre. Nekik is meg kell kapniuk a részüket, méghozzá legalább olyan mértékűt, mint amennyit például akkor kapnának, ha bankba tennék a pénzüket. A logika szerint hosszabb távon ennél még többet is elvárhatnak, hiszen ellenkező esetben kivonják a cégből a tőkéjüket, ami a munkahelyek elvesztésével járhat. Ezt, tehát, az alku során egy felelős szakszervezet nem hagyhatja figyelmen kívül.

A harmadik rész *a fejlesztésé*. Nem szorul különösebb magyarázatra, hogy meg kell felelni a piac által diktált állandó fejlődésnek, mert a cég és a munkahelyek fennmaradása ettől is függ.

Mi, munkavállalók, csak negyedikként állunk sorba *a többletteljesítményeink elismeréséért*. A szakszervezet feladata, tehát szakértelemmel feltérképezni a rendelkezésre álló nyereség felosztását és lehető legpontosabban behatárolni a követelések mértékét. Az így meghatározott bérfejlesztési, vagy egyéb juttatásokbeli követeléseket viszont az alku során a *nyereségért* ringbe szálló tulajdonosok és menedzsment nem szokta pusztán a szakértelem megléte, vagy harsány kijelentések miatt megadni. Ehhez az alkuhoz a szakszervezeteknek nyomatékkal is rendelkezniük kell, amit csak a tagok *összefogása és sztrájkképessége* biztosíthat.

Természetesen, a tulajdonosok minél több nyereséget szeretnének, a menedzsmentnek is meg vannak a saját terveik a fejlesztésekről és a szakszervezet is jogosan támaszt igényeket. Ebben a vitában, az ellenérdekek mellett, azért megfogalmazhatók *közös érdekek* is. Például mind a négy fél érdekelt abban, hogy a *felosztható nyereség minél nagyobb legyen*, ahogyan azt a szaggatott vonallal jelzett kör is mutatja.

Magyarán megmondva a *szakszervezet csak az elosztási folyamatban vesz részt. A szakszervezet nem értékteremtő!* A szakszervezet feladata a megtermelt nyereségből lehető legpontosabban meghatározni a *munkavállalók által követelhető részt* és azt megszerezni számukra. Ha ez kicsi, mert kevés a cég haszna, akkor az alku során a legerősebb szakszervezet sem „szakíthat le" többet. A munkavállalók *hosszú távú érdekeinek* mondana ellent, ha több éven keresztül nem jutnának a tulajdonosok elvárt nyereségükhöz, vagy a fejlesztés elől vonnánk el a forrásokat.

Az igazi értékteremtők a munkavállalók, éppen ezért meg kell kapniuk a nekik járó részt. *Gondolják csak végig, egyénként részt tudnának venni a felvázolt alkuban?*

Meg kell jegyezni, hogy a szakszervezettel való elégedetlenség nem csak az alkuban megszerzett javak — például bérfejlesztés — mértékének szokott szólni, hanem az azon *belüli felosztásnak* is. A példának itt van a vasúton alkalmazott bértarifa. A belső elosztás sem csupán a szakszervezet „érdeme". A *munkáltató érdeke* olyan viszonyokat teremteni a vállalatnál, hogy a munkaerő — a minél magasabb nyereség megtermelése érdekében — *ösztönözve* érezze magát. A szakszervezet ebbe a folyamatba viszi bele például a szociális tényezőt, tehát mindössze kiegészíti a munkaadó elképzeléseit, azt legfeljebb befolyásolni tudja. *Súlyos hiba is lenne, ha a szakszervezet munkáltatói jogköröket kívánna gyakorolni!*

Remélhetőleg a leírtakkal hozzá járultunk a *szakszervezetek eredményességének* megítéléséhez. Fel lehet tűntetni a szakszervezetet bűnbakként, de az ilyen megítélés — mint láthattuk — a valóságtól legtöbb esetben távol áll.

A fent leírtak arra az esetre igazak, *ha van mit elosztani*. De mi a helyzet például a MÁV-nál, ahol köztudottan nem termelődik nyereség? Mit követeljen, követelhet ilyen esetben a szakszervezet? És mi a helyzet a foglalkoztatással, a munkahelyek megtartásával? Sorozatunkban legközelebb ezekre a kérdésekre keressük a választ.

Karácsony Szilárd

SZOLNOK VONTATÁSI FŐNÖKSÉG

Rendszeres egyeztetések a munkabéke érdekében

Ahol tizennyolc mozdonyvezető tartozik a VSZ-hez

Az országban területileg a legnagyobb vontatási főnökség a szolnoki. Szajoltól Ceglédig terjeszkedik. A Vasutasok Szakszervezete helyi alapszervezetének 472 tagja van.

Nem régen ért véget a szakszervezeti bizottság ülése. *Tóth György* szb-titkárral és *Kiss Gábor*, mozdonyvezető főbizalmival a szakszervezeti irodában beszélgetünk. Kiss Gábor a MOSZ alapító tagja volt, de nem tetszett neki, hogy a kollégák közül többen csak magukat tartják a legfontosabbnak, ezért visszalépett a VSZ-be. Jelenleg 18 VSZ-tag mozdonyvezetőnek a főbizalmija.

Tóth György szintén mozdonyvezetőként kezdte, most mozdonyfelvigyázó a munkaköre. Az alapszervezetben megszüntették a bizalmi csoport elvét, minden területet külön főbizalmi képvisel, akiknek egy-egy helyettesük van. Mindkét tisztségviselő jelentős eredményként értékeli, hogy a tavalyi 86 órás sztrájkban a fűtőháziak 97 százaléka részt vett.

Az szb ülésén elhangzottakra terelődik a szó. *Grenczer János*, a vontatási főnök bejelentette: Szolnok engedélyt kapott rá, hogy a létszámot öttelbővítése. Országosan 10 darab V43-as mozdony felújítására kap lehetőséget a szakszolgálat, amelyből egy Szolnoknak jutott. Az előzetes tervek szerint két darabról volt szó, de mára ez a „felére" csökkent. A nagyjavítást EUROFIMA-hitelből finanszírozzák. Mozdonyonként 180 millió forintból kell megoldani a feladatot.

A szolnoki vontatási főnökség hat pályázatot nyújtott be a vezérigazgatósághoz, amelyek elnyerésével jelentősen javulhatnának a dolgozók munkakörülményei és a hatékonyság is. Mivel a keret behatárolt nem valószínű, hogy mindegyiket elnyerik. Tervezik, hogy a kétszintű irányítási rendszer bevezetéséig számítógépes csoportot hoznak létre, amely segítené a vezénylést, a felújítási munkálatok, illetve az anyaggazdálkodás korszerűsítését. Foglalkoztatási gondot jelent az is, hogy 2002-ig hetvenegy mozdonyvezető megy nyugdíjba, ezért elengedhetetlen az utánpótlás képzése. A főnök az egyeztetés híve, de nemcsak a saját szintjén, hanem a műhelyekben is, mert a munkabéke megőrzése érdekében ez elengedhetetlen.

Tóth György szerint a főnöki tájékoztató után szokás szerint aktív volt a testület. *Kiss László* bizalmi a Cegléden szolgálatot teljesítő kocsivizsgálók számát keveselte. *Csibrány Károly*, a kocsijavító főbizalmija, nehézményezte, hogy anyagellátási hiányosságok miatt többször kell ugyanazt a kocsit kisorozni.

A feltett kérdésekre a vontatási főnök elmondta: engedélyt kért a ceglédi kocsivizsgálói létszám bővítésére, de még választ nem kapott a Gépészeti Főosztálytól. Sajnos, a fegyelmi miatt elbocsátott dolgozó helyének betöltéséhez is engedély kell. A gazdálkodást is segítené, ha az anyagbeszerzéseknél a költségkeretet leosztanák, mert helyben olcsóbban és gyorsabban tudnának sok mindent beszerezni.

Éppen végetért a beszélgetés, amikor megérkezett délutáni fórum előadója, *dr. Márkus Imre*. A VSZ elnöke az aktuális érdekvédelmi feladatokról tájékoztatta a fűtőház dolgozóit: A kollektív szerződés tárgyalásában súlyponti kérdés az átvezénylési díj, amelyet a VSZ kiterjesztene minden fordulószolgálatos munkavállalóra. A MOSZ kezdeti elutasításai után sikerült egységes szakszervezeti álláspontot kialakítani. A javaslatot a munkáltató elutasította. A jelenleg érvényes bértarifa azért rossz, mert nem ismeri el a többletmunkát, és helyenként jogszabályba ütközik, amit a bírósági végzések is bizonyítanak. Márkus Imre kivitelezhetetlennek tartja, hogy 1997. január elsejével bevezessék az új bérrendszert, mert egy elfogadható javaslat kidolgozása sokkal alaposabb előkészítő munkát igényel.

Az elnök leszögezte: csak akkor nem fog a MÁV Rt. vezetése külön juttatásokat adni az egyes szakmáknak, ha a VSZ elég erős lesz. Ez minden vasutas érdeke.

A vasútegészségügyről elhangzott: A VSZ nem engedheti meg, hogy a vasutasok egészségügyi ellátása csorbuljon.

A fórumon felszólalók közül *Szabó Ferenc* megjegyezte: bántó az a módszer, ahogyan a különböző vasúti tevékenységeket értékesítik. Legtöbbször később kiderül, hogy a külső cégekkel elvégeztetett munka többe kerül, mint a vasutasok foglalkoztatása. Márkus Imre szerint sem szerencsés körültekintés nélkül bármit is eladni. Példa erre a többségi MÁV tulajdonú gazdasági társaságok üzletrészének magánosítása. A kft.-kben dolgozó vasutasok érdekeinek védelmében a VSZ — konfliktusokat is vállalva —gyakorolni fogja a szakszervezeteket megillető jogokat.

tonzor

Szakszervezet és jogvédelem

Mottó: „Akinek nem inge ne vegye magára, de akinek inge az öltözködjön fel!"

Hallottam olyan szolgálati helyekről, ahol e két szó: a „szakszervezet, és a jogvédelem" természetesnek tűnik és semmi probléma nincs. A munkáltató és a szakszervezetek próbálnak együttműködni (ez nagyon sok szolgálati helyen sikerül).

Megkockáztatom a kijelentést: egy-egy megállapodás kuriózumnak számít a pécsi állomásfőnökségen. A gazdasági vezetés szakszervezetünket egyes számú közellenségnek tekinti, ami nem igazán használ a jó munkaügyi kapcsolatok kiépítésének.

Veszélyben a munkavállalók jogi védelme. Oda jutottunk, hogy a dolgozók már nem mernek a szakszervezethez fordulni. Isten tudja, miért? Lehetne találgatni ennek az okát, de nem teszem, mert nagy valószínűséggel csak bizonyíthatatlan vádak maradnának és nem célom vádaskodni. A munkavállalókat arra szeretném bíztatni, hogy bátrabban éljenek jogaikkal (a kötelesség teljesítése mellett!). A munkáltatókat pedig kérem arra, hogy próbálják meg új alapokra helyezni a szakszervezetekkel folytatott munkakapcsolatukat. Arra szeretném sarkalni mind a két felet, hogy legyünk egymással szemben becsületesebbek, rugalmasabbak, és ne úgy mutassunk fel egymásnak eredményeket, hogy közben a másikon átgyalogolunk.

A szakszervezet nem csak ártani és gáncsolni tudja a munkáltatót, hanem igen sokat tud tenni egy jobb munkahelyi légkörért.

Ellenőrzések alkalmával egyszer például felfedeztük, hogy három tartalékosi besorolásban dolgozó kolléga (kettő VSZ-tag) nem a bérbesorolási szabályzatban előírt helyen van besorolva, ezt szóvá tettük, megpróbáltuk beszélgetés szintjén kezelni az ügyet. A reakció erre: „Nem lesznek ezután a magasabb bérrel járó munkakörben foglalkoztatva". Ezt követően egy egyeztetést kezdeményeztünk, ami pro-kontra érvelés ellenére eredménytelen lett. Az érintett dolgozók viszont valamilyen okból nem írták alá az egyéni meghatalmazást, hogy bírósági úton tudjuk érvényesíteni a besorolásukat, így csak visszamenőlegesen tudjuk a szerintünk jogos bérüket elintézni bírói úton. Mindezt „köszönhetjük" a 92. év XXII. törvénynek (amelyet a gazdasági vezetés ügyesen kihasznál) és amely nem teszi lehetővé, hogy a szakszervezet jogvitát kezdeményezzen akkor, ha ezt az egyén is megteheti.

Reméljük, hogy a munkáltatói joggal felruházott vezetőink átértékelik eddigi álláspontjukat és megpróbálják magukévá tenni annak a vezérigazgatói szellemnek a szándékát, amellyel megállapodott a szakszervezetekkel 1995 decemberében...

Spitl Gábor

HOGYAN FEJLESZTENÉM?

Pályázati felhívás

150 éves a magyar vasút

A Baross Gábor Oktatási Központ a Magyar Vasutak 150 éves centenáriumára „Hogyan fejleszteném a 150 éves magyar vasutat?" címmel jeligés pályázatot hirdet.

Pályázhatnak mindazok, akik bármelyik szakszolgálati ág hallgatójaként tisztképzőt végeztek.

A pályamunkák terjedelme 5-10 gépelt oldal, amelyet 3 példányban kell beküldeni.

A pályázat szólhat:

— eszközökről és eszközrendszerekről,

— szervezési és szervezeti intézkedésekről,

— az emberi erőforrás kihasználásáról és fejlesztéséről.

Pályadíjak: Első díj 20.000,-Ft
Második díj 15.000,-Ft
Harmadik díj 10.000,-Ft
adózott összeg.

A jeligésen beadott pályázatokat háromtagú zsűri bírálja el. A borítékra fel kell írni „Pályázat". A jeligét a pályaművön szerepeltetni kell. Külön, lezárt borítékban kell közölni: a pályázó nevét, lakcímét, szolgálati helyét, jelenlegi beosztását, valamint azt, hogy mikor és milyen tagozaton végezte a Tisztképzőt, a boríték külső részén pedig a jeligét.

Beküldési határidő: 1996. június 15.

Beküldés helye: Baross Gábor Oktatási Központ, Budapest, VIII., Luther utca 3. sz.

A díjazott szerzők névre szóló értesítést kapnak az eredményhirdetésről.

Baráth Ferenc
a Baross Gábor Oktatási Központ
igazgatója

TISZTSÉGVISELŐ-PORTRÉK

Párbeszéd a tisztségviselők között

Az elmúlt években nemcsak a vasút szervezeti struktúrája változott, hanem a változás jelei a szakszervezeten belül is tapasztalhatók. Erről beszélgettünk Mári Gáborral, a szegedi területi bizottság titkárával.

Az 1994-es szakszervezeti kongresszuson kettős vonalon indultunk. Egyrészt a szakmai intézőbizottságok kialakításával, azaz a szakmai érdekképviselet megjelenítése volt az elsődleges, másrészt pedig a területi felépítés megőrzésére törekedtünk. Az elmúlt két esztendő nem volt zökkenőmentes. A működéssel kapcsolatban bizonyos zavarok is tapasztalhatók. Ennek oka elsősorban arra vezethető vissza, hogy mi nem voltunk eléggé „tagcentrikusak, vasutas szakszervezeti centrikusak", mint amennyire kellett volna! Bizonyos érdekek kaptak prioritást, ami nem biztos, hogy kedvező irányba fordította a tevékenységünket. A helyzet felmérésére a közelmúltban két tanácskozásra is sor került, előbb Miskolcon a területi bizottsági (tb) titkárok, majd a Balaton mellett a tb-titkárok valamennyi intézőbizottsági taggal együtt igyekezetek közös állásfoglalást kialakítani.

— *Miben kell változtatni?*

— A jövőben is alapvető feladatunk, hogy megőrizzük a szakszervezeti tagság bizalmát és javítsuk a tagszervező munkánkat. Szükségességét indokolja például az is, hogy az elmúlt időszakban például olyan intézmények jelentek meg, mint a nyugdíjpénztár, amely hatással lehet a taglétszám alakulására. Erre oda kell figyelnünk. Nálunk Szegeden, mint azt a legutóbbi tb- értekezleten is megállapítottuk az elmúlt hónapokban stabilizálódott a létszám. Felvetődött viszont, hogy a tag mennyire birtokosa az információnak.

— *Úgy látszik, az információ-áramlás örök téma marad hiszen ez évek óta javításra szorul...*

— Igen, ez annak ellenére gondot jelent, hogy az információ áramlásának útja bővült, meggyorsult. Gondolok itt a Magyar Vasutasban megjelent írásokra, a kéthetente kiadásra kerülő írásos információra, és más egyéb írásos tájékoztatókra, amit faxon gyorsan eljuttatunk az érdekeltekhez. Mindez azonban nem pótolja a személyes találkozást! S ez utóbbi érvényes nemcsak a területi bizottság szintjén, hanem alapszervezeti szinten is. A titkár helyzete napjainkban nehezebbé vált, hiszen a szakszervezeti tisztségviselőknek is a gazdasági munka elvégzése az elsődleges.

Az érdekvédelmi munka hatékonyságát nagy mértékben ronthatja az információ hiánya. Sok esetben a tag „nincs képben", emiatt téves következtetéseket von le a szakszervezeti munkáról. S máris jön a kérdése: Mit kapok a szakszervezettől? Ezért is fontos a pontos, a gyors és kielégítő tájékoztatás minden szinten!

Az említett két tanácskozáson egyeztettük szervezeti dolgokban is elképzelésünket — folytatta Mári Gábor. — Eszerint a területi és szakmai vonulatokat egyaránt működtetni kell a szervezeten belül. E szervezeti vonulatoknak azonban figyelembe kell venni a szervezet anyagi, technikai és személyi lehetőségeit. Elhatároztuk, hogy a következő kongresszusig elindítunk egy „párbeszédet", amelynek lényege, hogy ez a szervezet hogyan tud majd dolgozni a jövőben. Mi közülünk többen — mint már korábban említettem — a szakmai és területi vonulatot egyaránt eltudjuk képzelni. Viszont létfontosságú a tisztségviselők közötti párbeszéd!

— *Mi a helyzet a szegedi területen?*

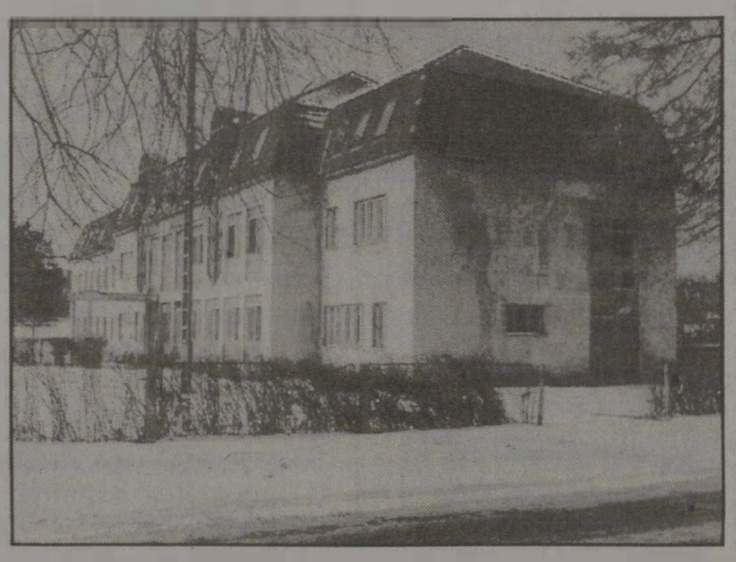
— Jelenleg több mint ötezer szakszervezeti tagunk van. A feladatainkat a közelmúltban egyeztettük. Minden alapszervezetnél át kell tekinteni az információs munkát. Jó lenne — és ezt szeretnénk elérni —, ha az információkat ne csak az alapszervezet kapná meg, hanem az eljutna a taghoz is. Alapvető gondot jelent a bizalmi hálózat hatékonysága, ez régen 20-30, sőt nemritkán 50 főből is állott, most ismét újra kell szervezni, hogy megint életképes legyen.

Gellért József

LAKTANYA ZÁHONYBAN

Mi lesz veled?

Záhonyban a vonatkísérő laktanya szebb, jobb életet is megélt már, amikor is virágoztak, termőre fordultak a fák, kezelték, permetezték őket. A füvet kaszálták, még virágot is lehetett találni az udvaron. Pezsgő élet folyt, hiszen a laktanya szolgált pihenőül a vonatszemélyzetnek. Itt több irodát alakítottak ki, oktattak, vizsgáztattak is.



És most? A fényképünkön is látható, hogy lassan használhatatlanná válik, tönkre megy az épület.

— *Hogy mi is történt, miért vált szükségessé az átépítés, erről kérdeztem Csorba Józsefet, a Pálya-, Híd-, és Magasépítési Szakigazgatóság regionális iroda vezetőhelyettesét.*

— Az épület állaga teljesen tönkrement. Elöregedtek a csövek, falak, legfőképpen pedig a födémszerkezet. A felújítást összekötöttük a tetőszerkezet átalakításával.

— *Eddig mennyit költöttek az épületre?*

— 1991-92-ben 24,7 milliót kaptunk erre a célra. Természetesen, ebben az összegben benne volt a rezsiköltség is, így a fűtés, a világítás, a személyzet, a víz, a szennyvíz, de közben a vonatszemélyzet is lakta az épületet.

1993-ban is kaptunk 25,7 milliót, amiből 10,5 millió forintot elköltöttünk, s ekkor jött a „bomba", vagyis leállították a költség felhasználását, félbemaradt az építkezés...

— *A tervet ki készítette, kevesebb összegből nem lehetett volna az átépítést, felújítást elvégezni?*

— A terveket az üzemigazgatóság műszaki osztálya készítette — kapcsolódik a beszélgetésbe *Szabó Pál*, Záhony Üzemigazgatóság Vagyon,- és Befektetési Iroda vezetője.

— Mint köztudott az épületen lapos tető volt ez ment teljesen tönkre. Kisebb költség felhasználásával a tetőteret nem lehetett volna beépíteni, most egy új emelettel bővült a laktanya.

Az iroda vezetője egy makettet tesz az asztalra s elmagyarázza, hogy mi hova került volna. Ezek szerint a földszinten lett volna az oktatás, a vonatszemélyzet elhelyezése, s irodákat is terveztek. Az első emeleten az iroda mellett vendégszobát, oktatótermeket terveztek. A tetőtérbe ugyancsak vendégszobákat, apartmanokat építettek volna.

— *Mennyiből lehetne most befejezni az építkezést, felújítást?*

— Le kell szögezni — mondja Szabó Pál —, hogy a MÁV-nak most sincs pénze. Több lehetőség kínálkozik: közös vállalkozást tudnék elképzelni, vagy ha lenne olyan cég, vállalkozó, aki megvenné az épületet mondjuk szállodának, vagy irodaháznak. A MÁV-nak eddig 11.670 millió forintba van mint nyilvántartott költség, ezen alul nem tudja eladni az épületet. A befejezéshez egyébként 25-30 millióra lenne szükség, plusz a berendezések, bútorok megvásárlása.

Vajon, mikorra várható a teljes felújítás ideje?

Kár ezért a frekventált helyen fekvő épületért, újra hasznosítani kellene.

Szőgyényi Bertalan

Pályamódosítás

Szakszervezetből a regionális vasúthoz

A magyar vasútvonalak hálózata a múlt század közepétől kezdődően a trianoni békekötés időszakáig épült ki, és azokban az évtizedekben európai színvonalat képviselt. Az első világháború után azonban ez a térség ellentmondásosan élte túl a nehéz évtizedeket.A tájegységeket összekötő vicinálisok felett 1968-ban kongatták meg a vészharangot. Az azóta már elhibázottnak ítéltetett közlekedéspolitikai koncepciónak sok helyi érdekeltségű vonal esett áldozatául, közöttük olyan hajdan nagy forgalmat lebonyolító szárnyvonalak, amelyek hiányát a régiók kereskedelmi és gazdasági élete is megsínylette.

Az érintett területek vonzáskörzetében élők tiltakozása akkortájt nem befolyásolhatta a döntés végkifejletét. A gazdaságosságra való hivatkozás zászlaja alatt zajlott a pusztítás. Tavaly ismét felelevenedett a még meglévő, a térségi mellékvonalak további sorsának ügye, s azzal egyidejűleg a társadalmi párbeszéd. A polgárosodás előhírnökének is tekinthető, hogy a megszüntetés helyett napjainkban, a nagy hálózatról leválva, az országban negyedikként, áprilisban megalakult az Alpokalja Regionális Vasút, amely a Szombathely-Kőszeg, valamint a Szombathely-Sopron ágvonalak gazdálkodását hivatott megreformálni.

Az új társaság vezetője, *Karádi László*, 32 esztendeje szolgál a MÁV kötelékében. Tizenhat évig műszaki szakemberként, majd ugyanennyi ideig szakszervezeti vezetőként tevékenykedett e mamutvállalatnál. S a mostani kinevezése sem jelent teljes elszakadást. *„Tudom, hogy nehéz és fáradságos munka vár rám. Kitaposatlan ösvényen kell haladnunk. Sok idő eltelik majd, amig elveim tökéletesen megvalósulnak. De a feladatot nagyszerű kihívásnak érzem"* — mondotta Karádi László.

— *Milyen eredményeket hozhat az új szervezeti forma a térségi vasút, illetve a MÁV életében?*

— A kisebb területi egységre bontás legnagyobb előnye, hogy mind az irányítás, mind pedig a gazdálkodás terén a folyamatok átláthatóbbá válnak. A nagyvállalat részeként, de pénzügyi önállóság birtokában működve a gyakorlatban is bebizonyosodhat, hogy ha a felelősség és a döntés mechanizmusai egymáshoz közelebb kerülnek, akkor az eredményességi mutatók javulhatnak. A közgazdászok számításai szerint a MÁV veszteségtermelésében a mellékvonalak csupán 13 százalékot képviselnek. Így az 1968. évi megszüntetési koncepció téveszméken alapult. Gyűjtőjellegük miatt azóta is a fővonalak a költségfalók. A MÁV globális érdekeinek érvényesülése folytán a „nagykalapban" a bevételek és kiadások arányai, az egyes vonalszakaszok tekintetében elvesznek. A regionális vasutak függetlenedése révén pontosabb kép alakulhat ki arról, hogy a rendszer mely részei funkcionálnak a legkisebb hatékonysággal. Számomra az eredményesség fogalma nemcsak a költségek csökkentését foglalja magába, hanem elsősorban bevétel-növekedést jelent. Tehát a régiós vasút, mint a MÁV szervezetébe épülő egység oly módon lesz önálló, hogy minden tevékenység kapcsolódik az anyavállalathoz, üzleti formát öltve.

— *A MÁV már hosszú ideje a veszteséges állami cégek sorába tartozik. Milyen eszközökkel lehet nyereségessé változtatni a két „kiszakadt" vonalszakasz gazdálkodását?*

— Elsősorban összefogással. A regionális vasút vonzáskörzetébe tartozó települések önkormányzatait, vállalatait és vállalkozóit, valamint oktatási és művelődési intézményeit megkeresve, az összehangoltabb együttműködés lehetőségeit szeretném felkutatni. Az állandó kapcsolattartást alapvető momentumnak tartom. A meglévő és a potenciális utazókat és szállíttatókat kedvező kínálattal kívánom megnyerni. Ehhez mindenekelőtt az igényeket szükséges pontosan felmérni. A képviselőtestületek a közlekedési lehetőségek ideálisabbá tételével a települések fejlődésének egyik forrását teremthetik meg, így érdekeink közösek. Arra fogok törekedni, hogy a régiós vasút léte pozitív hatást gyakoroljon a térség mindennapi életére, s a települések lakói magukénak érezzék ezt az egységet. A kölcsönös előnyök elve, természetesen, mindkét fél részéről áldozatvállalással is jár. De az övezetekre épülő közlekedés fejlesztése abban is különbözik a MÁV struktúrájában megszokott módszertől, hogy az üzlettárs nem egy megfoghatatlan mamutcéggel áll kapcsolatban, hanem a vele rendszeres kontaktusban lévő partnerrel.

— *A munkatársi gárdát mennyiben érinti a cégtáblaváltás?*

— Már hónapokkal ezelőtt adatokat gyűjtöttem a személyi állomány szerkezetéről, családi hátteréről. Rendkívül fontosnak tartom megismerni a dolgozók munka és életkörülményeit, hogy meggyőződhessek arról, milyen mértékben számíthatok rájuk. A szakszervezet kebelén eltöltött 16 esztendő nem múlt el nyomtalanul. A gazdasági szemlélet mellett a belén ívódott humánus megoldásokra való törekvés gondolkodásom részévé vált. Tavaly ősszel egy ausztriai tanulmányúton előadássorozatot hallgattam az ÖBB átalakítási mechanizmusáról. Bár a gazdasági környezet és a hagyományok lényegesen eltérnek a hazai viszonyoktól, a kedvező tapasztalatokat érdemes átvenni. Az osztrák gyakorlatban első lépésként a vasúttársaság a szakszervezeti fórumokkal karöltve meggyőzte a munkatársakat az átalakítás szükségességéről, és csak azt követően indult el — a MÁV-nál napjainkban zajló — kétlépcsős irányítási rendszer kiépítése.

A munkavállalóknak meg kell érteniük, hogy a racionálisabb gazdálkodás felé haladás kollektív érdek. Ha a dolgozók hisznek az alapelvekben, napi munkájukat jobb minőségben fogják végezni. Az új szemlélet elfogadtatásának leghatásosabb formája az anyagi érdekeltség megjelenítése. E szellemben szeretném irányítani a regionális egységet.

— *A szakszervezet berkeiben eltelt időszak történéseiből milyen tapasztalatokat merített?*

— Szakszervezeti múltam az új funkció ellátásában komoly segítséget nyújt. Megismertem a dolgozókat, a szakszolgálatok mozgásterét, működésük összefüggéseit, s a környéken tevékenykedő gazdasági és önkormányzati vezetőket. Az elmúlt években dr. Márkus Imre VSZ-elnök egyéniségének és munkájának köszönhetően nőtt a szakszervezetek tekintélye. A gazdasági vezetők felismerték az érdekképviseleti szervezetekkel való párbeszéd nélkülözhetetlenségét. A munkavállalók érdekeiért harcoló következetes és megértő, a megegyezésre törekvő mentalitás a tárgyalóasztal másik oldalán is erény. Vezetőként is a humánum, az emberekkel való törődés, a gondok megoldására való törekvés fogja jellemezni napi munkámat.

— *Hivatalát elfoglalva milyen jövőkép rajzolódott ki Ön előtt?*

— A vasútvonalak három végpontjának települései, remélhetőleg, meghatározzák majd a kibontakozás mértékét. Szombathely, mint megyeszékhely, valamint a két történelmi város, Kőszeg és Sopron, polgári hagyományai esélyt adnak arra, hogy a nyugati országok vasútjainak színvonala felé közelítsünk. Hiszen nem csupán a kiszolgálás minősége, hanem az utazási kultúra is szerepet játszik abban, hogy milyen körülmények között szállítjuk az utasokat a települések között, illetve a fővonalakhoz.

Bízom a térségi összefogás erejében és hatékonyságában.

-ódri-

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

IFJÚ VASUTASOK

A MÁV-OT KÍVÁNJÁK SZOLGÁLNI...

Sváriás sikerek

Szomathelyen nagyon jól csengő neve van a Sávária Szakközépiskolának. A városban, de a megyében is bármilyen kulturális, sport és más versenyen velük megmérkőzni különleges jelentőséggel bír. A szakmai eredményeik tiszteletet parancsolnak. A sváriás diákok az elmúlt két évtizedben az Országos Szakmai Tanulmányi Versenyeken (OSZTV) — három versenycsoportban — 45-en végeztek az első tíz között! Ők valamennyien felvételi vizsga nélkül folytathatták tanulmányaikat szakirányú felsőfokú oktatási intézményekben.



Pődör György

Az idei kilátások is biztatóak voltak: a vasútgépészek és a vasútforgalmisok első és második helyezettjei is szombathelyiek lettek. A Győrben április 16-án és 17-én megrendezett versengésre mindegyik szakra két-két tanulóval nevezhettek az iskolák. A sikereik titkát próbáltuk megfejteni Pődör György igazgatóval.

— Régi hagyományai vannak iskolánknak az OSZTV-ken — mondja Pődör igazgató úr. — A felkészítő munka a IV. osztályosok országos versenyére már az első osztályokban megkezdődik. A tehetségek és a szorgalmasak felkutatása után tudatosan irányítjuk a gyerekeket az egyes szakkörökbe. Ezeket az értelmes tanulókat, tehát, a kezdettől fogva célirányosan „neveljük" a versenyekre.

— Segíti-e az iskolát a technikai, műszaki háttér?

— Nagyon. A Magyar Államvasutaktól kapott több millió forintos támogatással fontos hátteret jelent a felkészítésben. Hegesztőgép, a számítógép, a számjegyvezérlésű eszterga könnyíti az ismeretek magas színvonalú elsajátítását.

— A technika viszont kevés lenne, ha nem állnának mögötte emberek.

— Nagyon jó az intézményünk mérnöki-tanári apparátusa. A forgalmi és gépészeti területen a MÁV-os oktatók lelkiismeretes és magas színvonalú munkája előrevetíti a sikereket.

— Jó dolog, ha az iskola székhelyén működik az üzletigazgatóság?

— Egészen biztosan. Bátran és köszönettel elmondhatom, hogy velük és a vezérigazgatóság illetékeseivel nagyon jók a kapcsolataink. Ez nemcsak a versenyek idején nyilvánul meg, hanem tapasztaljuk ezt a szürke hétköznapokon is, érezzük a segítségüket.

— Térjünk vissza a felkészítésekre.

— A kiválasztott tanulók tréningje állandó házi versenyekkel egészül ki — magyarázza az igazgató. Ez négy esztendőn keresztül elkíséri a hallgatókat. Többfordulós házi versenyeken dől el, hogy kik azok, akik indulhatnak az országos elődöntőkön.

— A tanárok és az oktatók közül kiket lehetne kiemelni?

— Mindegyiket! Ezekre a versenyekre az egész szakközépiskola készül. A szaktárgyak oktatása mellett óriási szerepe van a matematika, a fizika és a kémia tanításának is. A versenyek nagyobb megpróbáltatást jelentenek, mint a szaktárgyi megmérettetések. Ott csak egy-egy tantárgyra kell összpontosítani. Itt viszont egyszerre többre.

Szót váltottunk sikeres diákokkal. Elsőként a két „vasútforgalmissal" beszéltünk. Az első helyezett *Talabér Lajos* mondja:

— Édesapám is itt végzett levelező tagozaton. Jelenleg a helyi MÁV Vasjármű Kft. villamos csoportvezetője. Mindenképpen vasutas akartam lenni. A műszaki pálya helyett azért választottam a forgalmat, mert jelentkezésemkor éppen nagy leépítések voltak a járműjavítóban. Egyébként a győri főiskolán folytatom a tanulmányaimat.

A második helyezett *Medgyes Tamás* édesapja is „járműves":

— Engem is a munkanélküliség „réme" hozott a vasútforgalomhoz. A budapesti Közgazdaságtudományi Egyetemre jelentkeztem. Az egyetem elvégzése után valahol a vasútnál szeretnék „kikötni".

A vasútgépészek győztesének, *Kiss Csabának* a testvérbátyja négy éve ugyanezen a versenyen a második lett. A celldömölki vasutasfamilia sarja túltett a bátyján.

— Mindkét nagyapám és édesapám is vasutas — mondja. — Jól emlékszem még arra, hogy kisgyerek koromban már utaztam egy M42 orozatú mozdonyon. Ezzel az én pályaválasztásom megpecsételődött. A budapesti Műszaki Egyetemre készülök, azt talán felesleges mondanom: vasutas leszek!

Nagy Gábor a vasútgépészek „ezüstérmese" szintén a családjával kezdte:

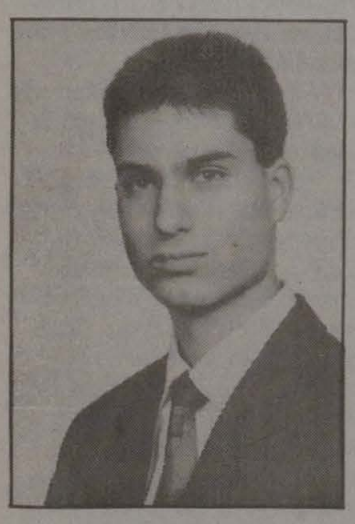
— Édesapám valamikor a vontatási főnökségen dolgozott. Jelenleg az üzletigazgatóság gépészeti ügyintézője. Egyértelműen a mozdonyok világába vágytam. Ősszel a győri főiskolán folytatom tanulmányaimat.

Soroljunk fel a legjobb tanárok, oktatók közül néhány nevet: a vasútforgalmisok közül Karádi Lászlóné, Fodor Zoltán és Horváth Elek, a gépészek közül pedig Unger Károly nevét említették meg elsőnek.

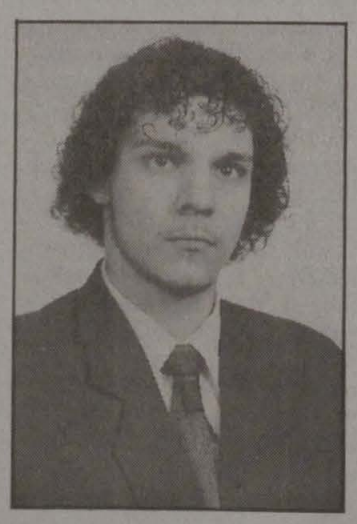
Mindannyian nagy tisztelettel és szeretettel említették Pődör György igazgató nevét. Egyébként ötéves direktori munkája során 13 diák volt sikeres ezeken a versenyeken. Róla még tudni kell, hogy műszaki tanárként Vas megye egyik tehetséges és népszerű költője is.

Tanulói sikerében egészen biztosan közrejátszik a humán- és reáltudás sikeres ötvözete!

Sz. Jakab István



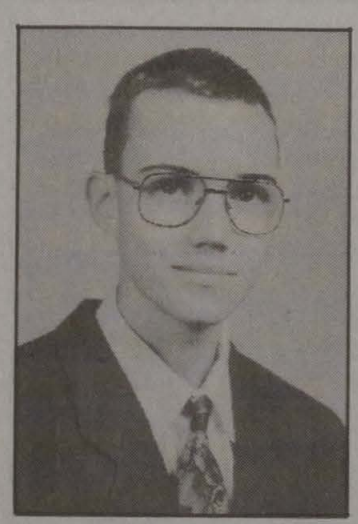
Talabér Lajos



Medgyes Tamás



Kiss Csaba



Nagy Gábor

Az első vonatmenesztés

A szegedi Gábor Dénes Műszaki Szakközépiskola pályakezdő vasútforgalmi technikusával, Ádám Norberttel, beszélgettem pályaválasztásáról, terveiről az első önálló szolgálat után.

— Milyen indítékok alapján választottad a vasúti pályát?

— Elsősorban a családi indíttatás játszott szerepet abban, hogy a középiskolák közül a vasúti képzést nyújtó „Vasútforgalmi" szakközépiskolát választottam. A családi hagyományról annyit, hogy mindkét nagyapám a MÁV nyugdíjasa, nagybátyám a MÁV Vezérigazgatóságon, édesapám pedig a szegedi Üzletigazgatóságon dolgozik jelenleg is. Megjegyzem még, hogy édesapám 30 évvel ezelőtt szintén a Vasútforgalmi Technikumban alapozta meg a pályáját.

— Hol kezdted a vasúti szolgálatodat?

— Szeged-Rókus állomásra kerülten forgalmi- kereskedelmi gyakornoknak 1995. szeptember 1-jén. Őszintén szólva, az volt az eredeti elképzelésem, hogy a kereskedelmi szakmába dolgozom be magam, az élet viszont mást hozott. A nagyforgalmi vizsgát követően ugyanis szolgálati főnököm *Kenderessy Szabó Péter* ösztönzésére az önállósító vizsgát megszereztem, majd ezt követően — a kereskedelmi vizsgákra való felkészülés mellett — elkezdtem felügyelet alatt szolgálni. S egyszercsak úgy éreztem, hogy kezdek vonzódni ehhez a felelősségteljes feladathoz, a forgalmi szolgálattevői munkakörhöz. Ebben nagy szerepe van annak, hogy az állomásfőnök úr kezdettől fogva bátorított, segített, hogy *„igazi vasutast"* faragjon belőlem. Ez az Ő fogalmazásában a forgalmi szolgálattevői munkakörnél kezdődik.



Ádám Norbert

— Milyen volt az első szolgálatod?

— Nagyon nehéz ezt röviden megfogalmazni, s úgy gondolom, az tudja csak igazán mit is jelent az első önálló szolgálat, és az első vonatmenesztés, aki átélte azt. A felelősségérzet, az izgalom, a lámpaláz és az öröm szintézise volt az, amit átéltem. De igazán akkor tudatosult bennem, hogy képes vagyok a feladat ellátására, amikor este átadtam a szolgálatot.

— További terveid?

— Elsősorban a kereskedelmi vizsgák mielőbbi megszerzését tervezem, majd 1997 februárjában a honvédségi szolgálatot kezdem meg. Annak letöltése után pedig ismét itt, a rendelkező asztalnál szeretném folytatni!

— Mit tanácsolsz az ez évben végző vasútforgalmi technikusoknak,

— Bátran jöjjenek a MÁV-hoz, mert hozzám hasonlóan — meg fogják találni számításukat anyagiakban és az előrejutásban.

J. Á.

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

ÖNKÉNTES TÁMOGATÁSI ALAP

A tavalyi gazdálkodás mérlege

Az ÖTA 310 millió forintot fordított a tagok segélyezésére

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) is elkészítette a tavalyi gazdálkodás mérlegét. Eszerint a bevétel 384.5 millió forint volt, ami meghaladja a tervezettet. Ez azt jelenti, hogy az ÖTA pénzügyi helyzete változatlanul stabil, és a tagok, miként eddig, ezután is számíthatnak az egyesület támogatására. Hogy ez mit jelent? Hosszúra nyúlna tételesen felsorolni, hogy milyen címen mennyi segélyt fizettek ki. Néhány adat azonban idekívánkozik.

Az ÖTA bevételeinek kedvező alakulása tette lehetővé, hogy az elmúlt évben összesen *310 millió forintot fordítottak segélyezésre*. Ezen belül a kézpénzsegély összege 208,6 millió, a szociális támogatásoké pedig 85,5 millió forint volt. A vasútegészségügyi intézmények 10,5 millió forint támogatásban részesültek.

A mérlegbeszámolóból az is kitűnik, hogy egyes segélynemeknél a tervezettnél kevesebbet, másoknál többet használtak fel. Legnagyobb mértékben a méltányossági segélyek növekedtek. Ezen a címen 53 millió forintot fizettek ki. A gyógyászati segédeszközökre 12, a nyugdíjasok kórházi segélyére pedig 11 százalékkal többet fordítottak.

Az idei terv a bevételek 10 százalékos növekedésével számol. Az ÖTA vezetői viszont a tagok részére kifizetendő készpénzsegélyeknél mintegy 28 százalékos növekedéssel számolnak. Ez a számok nyelvére lefordítva azt jelenti, hogy az ÖTA az idén a tavalyinál várhatóan 78 millió forinttal többet juttat vissza a legjobban rászoruló tagjainak.

Az ÖTA választmánya az ez évi segélyfejlesztésekről is döntött. Eszerint emelkednek a kórházi, a gyógyászati, a fogászati és a méltányossági segélyek. A megemelkedett gyógyszerárak miatt gyógyszersegélyekre mintegy 69 millió forintot fordítanak.

Idekívánkozik még egy szám: az *egy főre eső támogatás összegét 2706 forintra emelték*. S végül egy jó hír az *aktív dolgozó ÖTA-tagoknak: 1996-tól ők is igénybevehetik a gyógyszersegélyt.*

(vf)

NEKROLÓG HELYETT

A pórul járt málházó

Az 1960-as évek elején a Szerencs — Sátoraljaújhely vasútvonalon Olaszliszka—Tolcsva vasútállomás vívta ki nem csupán a hivatalos szervek, hanem az utazóközönség dicséretét is a rendkívül gondozott környezetéért. Egy vezérigazgatósági ellenőr — annak idején — úgy minősítette a szolgálati helyet, hogy a Balaton partjára is beillene, ahol köztudottan: nagyobb súlyt fordítottak a vasúti épületek külső képére és a környezet vonzóbbá tételére.

Valóban egyedülálló látványt adott a közel évszázados vadgesztenyefákkal s közöttük a szépen formált, színes vastartókon, valamint az ablakok külső párkányán, ízlésesen festett ládákban pompázó különféle virágok garmadájával. (Sajnos, a tekintélyes fákat mind egy szálig kivágták az épület felújításakor, helyettük másokat nem ültettek!)

A vonal többi állomásán is adva voltaka lehetőségek. Látszott is itt-ott a törekvés a környezet szebbé tételére, de egyikünknek sem sikerült felülmúlnia az olaszliszka—tolcsvai vasutasokat.

Persze, döntőnek az állomásfőnök hozzáállása bizonyult. Ebben nem mutatkozott hiány: Chemez László állomásfőnököt messze földön precizitásáról, pontosságáról, rendszerető és rendteremtő képességéről ismerték a miskolci vasútigazgatóság illetékesei. Előző állomását a Boldva-völgy Szín állomást is (napjainkban Jósvafő-Aggtelek!) ő fejlesztette oly széppé, hogy általa a vasút vezetői is kiérdemelték a legmagasabb elismerést Horthy Miklós kormányzó környezetéből. Ugyanis Horthy, ha vonattal közlekedett a Szelce-pusztai vadászatokra, különvonatának — a kormányzati vonatnak — Szín volt a végállomása. Az ilyen „világra szóló" eseményről Chemez Laci bácsi — ha élne — sok érdekeset tudna mondani. De ez már egy másik történet a még régibb világból.

Én igazgatósági forgalmi vonalbiztosként kerültem kapcsolatba az állomásfőnökséggel. Chemez állomásfőnökben kellemes külső munkatársra leltem. A szolgálati ellenőrzések alkalmával — befejezve a hivatalos ténykedéseket — sok mindenről váltottunk szót. Így tudtam meg, hogy a vasútállomás tulajdonképpen Vámosújfalu nevű község területén fekszik. A névadó Olaszliszka falu közelebb, Tolcsva pedig távolabbra esik. Erre mondják kaján elégedettséggel a vámosújfalusiak, hogy a haladó vonatok Tolcsvának és Olaszliszkának csak fütyülnek, Vámosújfalun azonban meg is állnak.

Az állomásfőnöktől tudtam meg azt is, hogy Olaszliszka község a tatárjárás utáni település. Nevében az első lakóinak neve rejlik. A távolról szembetűnő temploma a 14. században épült. Tornya 1609. év után készült el a felsőolaszországi templomtornyokra jellemző, romantikus stílusban. A környéken kizárólag ott látható ilyen templomtorony.

Tolcsva hajdan híres mezőváros volt. Kincsem nevű szőlője a nagy kiterjedésű Rákóczi szőlők legértékesebb darabja. A környéken terem a világon a legtöbb aranyérmet elnyert muskotályaszú nevezetű ital.

Elújságolta a főnök, hogy Olaszliszkán még ma is fellelhetők olaszhangzású családnevek. Például az egyik málházóját Peregrini Jánosnak hívják.

—Nagy betyár az öreg — tette hozzá némi kis bosszúsággal.

Kíváncsiskodó érdeklődésemre tájékoztatott, hogy nem kis gond a mindenkit tetszésnyilvánításra késztető környezet fenntartása. Ő — mint régi futballista — a tolcsvai borkombinát csapatánál edzősködik, fizetségét borban kérte és kapta meg. A tokaji aszúnak és szomo-rodninak jó pár literei segítették elő az eredményes környezetszépítést. Igaz ugyan, hogy a sátoraljaújhelyi vasúti kertészettől kapják a virágokat, de nemegyszer „meg kell kenni a kereket", ha valami megszokottól eltérő megoldást akar valóra váltani.

— Nézze — mutatta —, például azokat a hajlított vastartókat, amelyekről 2-3 méter magasságból csüngenek le a fa virágtartó kosarak, azokért borral fizettem.

Megtudtam, a virágok gondozása a málházók feladata. Ekkor szóltam közbe, miért nevezte betyárnak Peregrini málházót. Erre is választ kaptam.

A nyári időszakban a rengeteg virágot a hajnali és esti órákban is locsolni írta elő az állomásfőnök. A málházók 12 órás szolgálatában ez volt a legfontosabb tennivalójuk. Sok fáradtsággal járt a kannák cipelése a csaptól a virágládákig. A hajlított vastartókon csüngő virágok locsolása külön nehézséget jelentett. A főnök készíttetett egy 3 méter hosszú farudat, arra egy literes űrméretű edényt. Azzal kellett a magasba nyúlva öntözni kedvenc virágait: a virító petúniákat, muskátlikat, szalviákat, jegecskéket, primulákat, büdöskéket, a legényvirágot és még másokat. A rúddal való öntözést rettenetesen megutálták a málházók és cselhez folyamodtak Peregrini felbujtására, ami ideig óráig sikerült is.

Feltűnt az állomásfőnöknek, hogy a magasban, korábban pompázó virágjai egyre jobban kókadoznak. Nem tudta mire vélni a hervadást. Mi lehet az oka? Hiszen a málházók rendszeresen locsolnak, a virágkosarak alatt jól látszanak a csepegési nyomok. A földön tócsákban állt a víz reggel és este. Valamiféle virágbetegségre gondolt. Létrát kerített, hogy közelebbről megvizsgálja a virágok pusztulásának okát. Megdöbbentő felfedezésre jutott: a virágok földje puskapor szárazon morzsálódott szét ujjai között, ami annak bizonyítéka, hogy — ki tudja mióta? — egy szem vizet sem kaptak szegények. A reálművelet helyett, egyenesen a talajra öntötték, az állomásfőnököt félrevezetve és azt a látszatot keltve, hogy a cserepek bőven kapnak vizet, a fölösleg lecsurog alájuk a földre. Láthatja mindenki, ők becsületesen ápolják a virágokat. A turpisságra fény derült. A virágok életben maradtak, de a málházók — élükön Peregrini Jánossal — egy negyedévre búcsút mondhattak a pénzjutalomnak.

Halas György

Elhunyt Halas György

Elhunyt Halas György, a Magyar Vasutas külső munkatársa. Kollégánk 1921-ben született Kisterenyén.

MÁV szolgálatba 1940. október 30-án lépett Bicske Állomáson. Szolgálati helyei: Bicske, Érd állomás, Murakirályperlak, Isaszeg, Hatvan és Füzesabony állomások voltak. A Miskolci Igazgatóságon dolgozott nyugdíjba vonulásáig, 1981. május 13-ig, közben rangemelkedés: segédtiszt, főtiszt, intéző, főintéző, majd 1972-ben főfelügyelővé nevezték ki.

Kitüntetései: 1961. kiváló dolgozó, 1968. köztisztasági érdemérem ezüst fokozat, 1970. érdemes vasutas, 1971. törzsgárda arany fokozat.

A 40 éves jubileumát 1980-ban ünnepelte. Emlékét kollégái és családján kívül a Magyar Vasutas olvasótábora is kegyelettel megőrzi.

KISVASUTAK NAPJA

Mesztegnyői randevú

Lapunkban már beszámoltunk arról, hogy a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány kezdeményezésére éves naptárt állítottak össze, amelyben meghatározták: egy-egy keskeny nyomközű vasútvonal megismertetésére mikor és hová szerveznek szakmai programot. Május 1-jén a Balatonszentgyörgy-Somogyszob vonalon fekvő Mesztegnyőn találkoztak a kisvasutak szerelmesei.

Az 1500 lelkes *Mesztegnyő* a faluházában fogadta a szép számban érkezett látogatókat. A megjelentek között volt a körzet országgyűlési képviselője, *Suchman Tamás* privatizációs miniszter. A Mesztegnyői Erdei Vasút történetét és idegenforgalmi jelentőségét az üzemeltető Somogyi Erdészeti és Faipari Rt. vezérigazgatója, *Bóna József* ismertette. A vasút elődjét 1925-ben építtette Hunyadi gróf a birtokához tartozó erdőkből kitermelt faanyag elszállításához és a halastavak gazdaságosságának fokozásához. A vontatást gőzmozdony biztosította. Az eredeti nyomvonalból öt és fél kilométer maradt. A mostani teljes hossz 8860 vágányfolyóméter.

A háború után az *erdészet a pályát felújította* és 1958-ig lóvontatással faanyag szállítására használta. Ekkor kialakították a megfelelő ív- és lejtviszonyokat és a pálya gépvontatásra megint alkalmassá vált. *Személyszállításra engedélyt 1961-ben kapott* az erdei vasút. Az akkor még meglévő kistelepülések ily módon korszerűbb közlekedési feltételeket mondhattak magukénak. E lehetőségek később elsorvadtak. Napjainkban ismét egyre nagyobb érdeklődés tapasztalható a természetszerető *kirándulók, iskolai csoportok és vasútbarátok* részéről. Az erdei vasút az egyik fő bázisa a környéken fejlődésnek indult falusi túrizmusnak is. Ez a mindinkább kedvelté váló pihenési forma népszerű a környéken — az utóbbi években egy idényben átlagosan ezer nyaralót jelent.

A vasútvonal a Boronka-melléki *tájvédelmi körzetet* szeli át *Felsőkak* végállomásig. A vidék növény- és állatvilága rendkívül értékes. Az égerlápoktól a homoki gyepig a legkülönbözőbb növénytársulások megtalálhatók. A patakokat égerligetek, tölgy-, kőris- és szilerdők kísérik. Terjedelmes gyertyánosok húzódnak, ezeket néhol bükkösök váltják fel. Gazdag vízimadárvilág telepedett meg a természeti adottságoknak és a környezetbarát-gazdálkodásnak köszönhetően. Fészkel itt feketególya, rétisas, kormorán, búbos vöcsök. Az értékes prémű, haléhes vidra is honos. A palettát szarvas, őz és vaddisznó színesíti.

Az erdei vasút vonalát az erdészet vezetőinek szakszerű kalauzolásával utazták végig a résztvevők. A végállomás melletti tisztáson pihenve a népi hagyományőrzésről és a műszaki emlékek (például kisvasutak) megmentéséről volt szó.

A közeli Balaton mellett, a községben idegenforgalmi vonzerőt jelent a már említett faluház is. Vezetője *Kövesdi Tiborné* tanítónő — Gizi néni — az intézmény lelke. Gyűjti a helytörténeti relikviákat, népművészeti kiállításokat rendez, népi szabás-varrás tanfolyamokat szervez, bemutatja a lakás- és gazdasági berendezéseket, illetve felszereléseket nagyszüleink korából. Buzgósága, ügyszeretete nem ismer határt. Ezzel is segíti az Alapítvány jelmondatának megvalósítását: *Mentsük meg a kisvasutakat!*

Horváth Károly

VASUTASSPORT

Bajnok csapatok

A magyar sport élvonalában, úgyszólván minden sportágban találhatók vasutas színekben induló sportolók, illetve csapatok. Most, hogy a különböző sportágakban sorra fejeződnek be az 1995/96. évi bajnoki küzdelmek, sportolóink szép sikerekkel örvendeztetik meg híveiket.

A *női kosárlabda* NB I.-ben és a *férfi vízilabda* OB I-ben április első felében ért véget a bajnokság. Mindkét sportágban *vasutasbajnokot* avattak. *Kosárlabdában* a PVSK-Dália, vízilabdában a BVSC-Westel állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára. Ismerkedjünk meg közelebbről az újdonsült bajnokokkal.

A női kosárlabda NB I-ben két vasutascsapat, a *PVSK-Dália és a GYSEV Sopron* szerepelt. A bajnokság alapszakaszában sokáig úgy tűnt, hogy mindkét együttes *egyenlő eséllyel* küzd a dobogós helyezésekért. A hajrában azonban a soproniak gyengébb teljesítményt nyújtottak. Így is beverekedték magukat a végső sorrendet eldöntő *rájátszásba*, amelybe az alapszakasz első hat helyezettje került. *Érmes helyezést azonban nem sikerült elérniük.* A pécsivasutas lányok, asszonyok viszont folytatták jó szereplésüket. Előbb a BSE-t, majd a döntőben, idegenben és a pécsi visszavágón egyaránt *legyőzték a nagy riválist*, a Diósgyőri KSK csapatát.

A *PVSK-Dália* 1992 és 1995 után *harmadszor nyerte meg a bajnokságot*. A sportszerű mérkőzésen, nagyszerű játékkal kiharcolt bajnoki címet nemcsak a vasutasok, hanem a város sportszerető közönsége is magáénak vallja. Erről tanúskodik, hogy a győzelem kivívása után a sportcsarnokban, majd a város központjában hajnalig ünnepelték a csapatot.

A *BVSC-Westel vízilabda csapata* is ritka bravúrt hajtott végre. Annál is inkább, mivel ebben a sportágban évek óta az UTE és a Vasas a favorit. Az 1995/96. évi bajnokság megnyerésének is ők voltak az esélyesei. Az alapszakaszban is ez a két csapat végzett az élen. A *rájátszásban* — ebben a sportágban is a táblázat első hat helyezettje került — a Szőnyi úti pólósok szinte *megtáltosodtak.* Előbb a Szegedet, majd a sokszoros bajnok UTE csapatát búcsúztatták el, s így a döntőt a Vasassal vívták.

Az első mérkőzés a Szőnyi úton volt. A Vasas, igazolva jó hírnevét, *6:4 arányban legyőzte a BVSC-t.* A visszavágót a Komjádi uszodában rendezték. Már mindenki elkönyvelte a Vasas győzelmét. Ezt azonban *Gerendás György* edző tanítványai meghiusították. Nagyszerű játékkal, kemény csatában 10:8-ra legyőzték a Vasast. Következett a kétszer 3 perces hosszabbítás. Mivel újabb gól nem született, a hirtelen halálra marad a döntés. Ami azt jelenti, hogy az *első gólig kellett játszaniuk* a csapatoknak. A győztes gólt a BVSC-Westel válogatott játékosa, *Varga Zsolt* érte el. Ezzel a vasutaspólósok, nem kis meglepetésre, 11:8 arányban nyerték a mérkőzést, egyben a *bajnoki címet.*

A két bajnokcsapat játékosait, szakvezetőit és a klubvezetőket, április 25-én fogadták és köszöntötték a MÁV Rt. Vezérigazgatóságán. A fogadáson jelen volt *dr. Magos György* kereskedelmi vezérigazgató-helyettes, a BVSC elnöke és *Sárdi Gyula*, a MÁV Rt. Pécsi Üzletigazgatóságának vezetője. A bajnokokat a részvénytársaság vezetői nevében *dr. Bajnai Gábor köszöntötte*, majd kiváló szereplésük méltatása után *pénzjutalmat* adott át a játékosoknak és szakvezetőiknek.

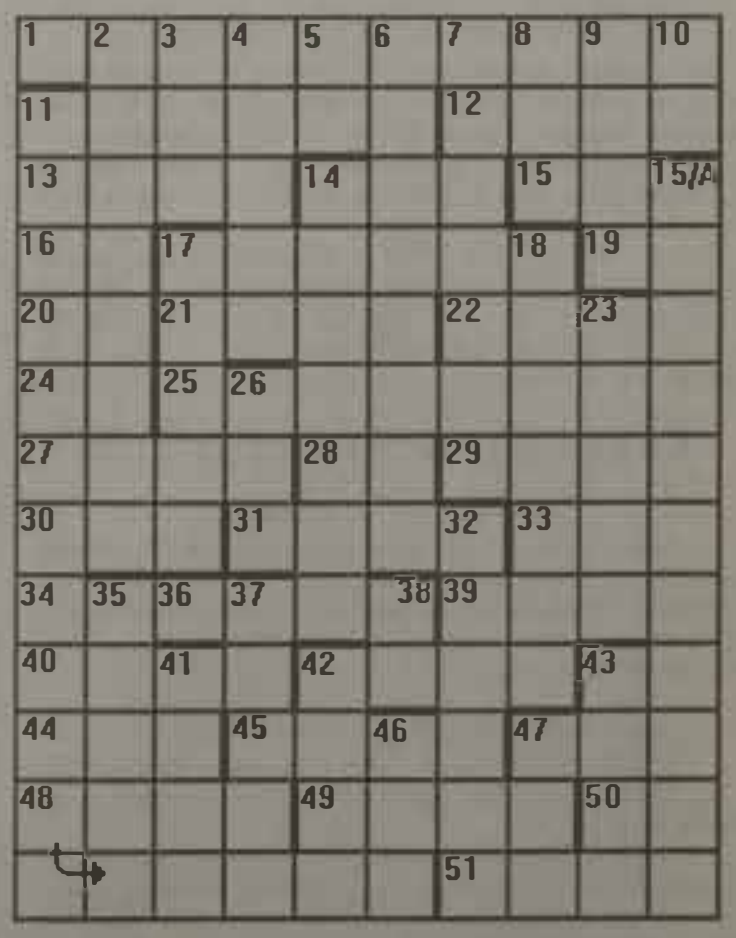
R.V.F.

KÉSZENLÉT IDEJÉ RE

Húsvét után

Vízszintes: 1. **Megfejtés. Pünkösd virága.** 11. Nagy költőnk. 12. ... Imre (balmazújvárosi filmszínész. 13. Luk a földben. 14. Beállás. 15. Könyv eleme. 16. Angol nem. 17. A ló igéje a pályára menet. 19. A világmindenség (vissza). 20. A piacon az ilyen pénz a jó. 21. Papírra róna. 22. Részben uralkodik! (lat.) 24. Életet olt ki. 25. Közismert vasuti alkalmazottak. 27. Svéd autómárka. 28. Számnév. 29. Tűzhely része. 30. Az élet hordozó kódja. 31. Elterjedt olasz köszöntés. 33. Néma látás. 34. Ritka női név. 39. Csonka földmérő! 40. Kávé oroszul. 42. Egyszámjegyű út. 43. Apró szikla. 44. A lélek mérnöke. 45. -ért, végett (francia elöljárószó). 47. ... Right. 48. Történelmi monda. 49. Törpe. 50. ... tova. 51. Táj irodalmi jelzője

Függőleges: 1. Belga. 2. Repülőgép. 3. Dunántúli focicsapat. 4. A vízszintes 48. mondója (vissza) 5. Magas növény (vissza). 6. Ijesztgette. 7. Használtcikk árus. 8. Fél Zoltán. 9. Spanyol politikus nevének 2/3-a. 10. Hibás sas. 11. **Megfejtés:** népszokás. Egy évig a legerősebb legény uralma. 14. **Megfejtés:** Húsvét utáni 50. nappali ünnep. 15/A. Megfejtés: Alföldi népszokás. (termékenységvarázslat) 17. Tréfás megszólítás cigányul. 18. Nagy szabad felület. 23. Kirekesztettek számára elkerített terület. 26. Bolt. 32. Magyarság rokonai. 35. Jean ... Francia színész. 36. Oxigén. 37. Méz jelzője. 38. Nagy Ő egynemű betűi. 41. Csökken. 42. Tartja régiesen. 43. Egyetem Debrecenben. 46. Bereg társa. 47. Vonatkozó névmás.



Készítette: Bánszegi József

Megfejtés

Az áprilisi második számban megjelent keresztrejtvény megfejtése:

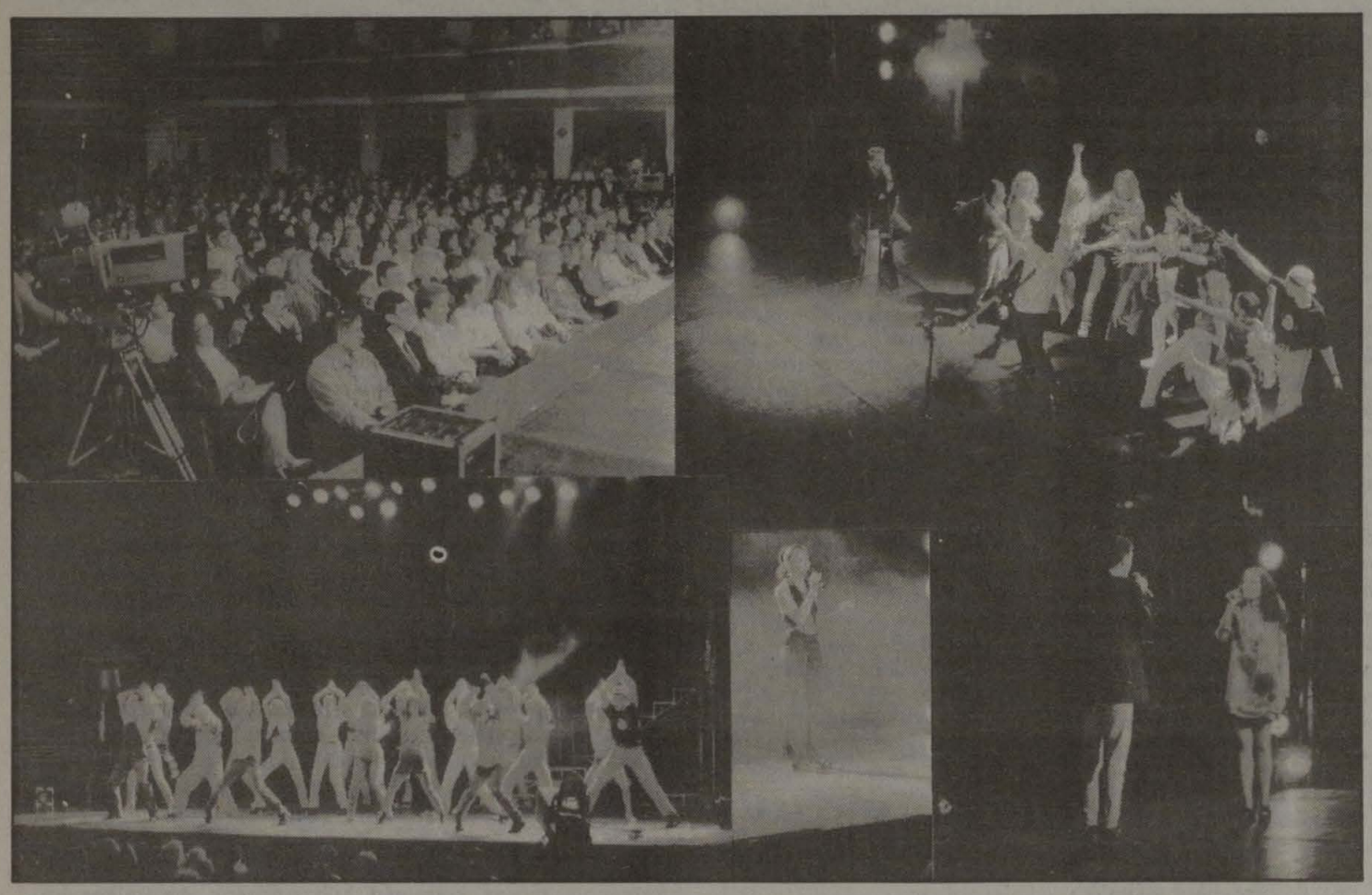
Pünkösd hava. Maia. Haymarketi vérengzés.

VASUTAS ZENEISKOLA

TANÉVZÁRÓ ELŐADÁS

FAME (Hirnév)

A Vasutas Zeneiskola az idén is megrendezte tanévzáró előadását. A Thália színházban — népszerű művészekkel együtt — a zeneiskola növendékei részleteket adtak elő híres musicalekből. A produkció a MÁV Rt. a Közlekedési és Hírközlési Minisztérium, a GYESEV, illetve a Vasutasok Szakszervezete támogatása nélkül nem jöhetett volna létre.



Az emlékezetes előadás nagyszerű műsorszámai között ízelítőt láthattunk a FAME, azaz HÍRNÉV című musicalből, amely David De Silva elképzelése nyomán, Steve Marposhes zenéjével készült. A FAME-t eredetileg Londonban mutatták be, ahol óriási sikert aratott. A Vasutas zeneiskola producere, dr. *Simon Edit* és a tanári kar, jó érzékkel választotta ki ezt a művet. A publikum nagy meglepetésére, a zárószámban fellépett a londoni előadás két főszereplője is. A magyar közönség „első hallásra" szívébe zárta ezt a remek musicalt. A zenés táncos előadás egy zeneiskolában játszódik, és az ott tanuló gyerekek életéről szól, akik nagyon tehetségesek. De vajon hogyan alakult a sorsuk? Sikeresek, híresek lesznek? Vagy elkallódnak, elvesznek? A darab ezekről az embergyerekekről szól, akiket a Vasutas Zeneiskola tehetséges növendékei tökéletesen alakítottak. Ki kell emelni — legalább a nevek felsorolásának erejéig —a zeneiskola „csapatának" és segítőinek áldozatos munkáját, többek között: *Malek Miklós* zenei vezető, *Toldy Mária* studióvezető, *Miklós Tibor* tanár, *Kocsák Tibor* szerző, *Pál Gábor* igazgató. A június 26-i bemutató előadás minden bizonnyal nagy siker lesz. Aki szereti a jó musicalt, az feltétlenül nézze meg!

Galambos Dóra

VASUTASBÉRLET

1996/97. SZÍNHÁZI ÉVAD

József Attila Színház

A Vasutasok Szakszervezete és a József Attila Színház a hagyományoknak megfelelően 1996/1997 évadra is meghirdeti kedvezményes Egri István vasutasbérlet sorozatát.

Műsorra kerülő előadások

Shakespeare: *Lóvátett lovagok vígjáték*, **Aszlányi Károly:** *Amerikai komédia*, **Spiró György:** *Mohózat bóhózat*, **Goldoni:** *Bugrisok komédia*, **Molnár Ferenc:** *A hattyú vígjáték*

Egri István (vasutas) bérlet előadásainak kezdési időpontja: vasárnap de. 11 óra. Bérletek 980 és 1680 forint közötti áron vásárolhatók meg.

Bérletek igényelhetők a VSZ területi színház szervezőinél és Döme Lászlónénál a VSZ központban, a Budapest, Benczúr u. 41-ben a 19-77/147, 157, 16-86 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7745 városi telefon számokon.

Gyermekcsereüdülés

Jelentkezés 10 éves kortól

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában felhívást tettünk közzé, hogy a Vasutasok Szakszervezete külföldi partnerszakszervezetekkel közös csereüdültetéseket szervez. Mosl néhány újabb információ közreadásával szeretnénk elősegíteni az utazni szándékozók döntését.

Görögországi gyermeküdülés

1996. július 1-jétől július 16-ig

Az üdülésben mindkét fél 10-14 éves korú gyermekei vehetnek részt.

A magyar gyermekek részére a *Malakasa* üdülőben a vendéglátók naponta 3 főétkezést (reggeli, ebéd, vacsora), uzsonnát, valamint megfelelő mennyiségű italt (reggeli ital: tej, kávé, kakaó, tea, valamint az ebédhez üdítőitalt) biztosítanak. A csoport fekvőhelyes különkocsikban utazik. A magyar gyerekek részvételi díja, személyenként 28000 forint.

Jelentkezni a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál, vagy a VSZ-központban (Budapest, VI. Benczúr u. 41.) Döme Lászlóné kolleganőnél lehet a 19-77/147, 157, 16-86 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7745 városi telefonokon.

VASUTASKÓRUS SIKERE

Az ezüstdiploma fénye

A MÁV Szolnoki Járműjavító Férfikara március 31. és április 3. között részt vett a IV. Nemzetközi RIVA DEL GARDA-i Kórusversenyen, ahol rangos mezőnyben a magyarok mellett két olasz, négy német és egy orosz kórus szerepelt a férfikari kategóriában. A magyar férfikórus Ezüstdiplomát kapott.

A verseny 11 kategóriájában közel 100 kórus vett részt, a Garda-tó gyöngyszeme közel 3000 vendéget fogadott. A tavaly 120 éves fennállását ünneplő együttes Juhászné Zsákai Katalin karnagy vezetésével élete eddigi legkiemelkedőbb teljesítményét nyújtotta nemzetközi versenyen. Műsorunkon egy madrigál, Kocsár Miklós „Téli alkonya" és Kodály Zoltán „Karádi nótái" szerepeltek, az előírásnak megfelelően 15 perc volt az időtartam és csak hangszeres kíséret nélkül lehetett énekelni. Az ezüstdiploma fényét még ragyogóbbá teszi, hogy nem egészen két pont hiányzott az aranyhoz, és hogy a nemzetközi zsüri kiemelte a férfikari kategória magas színvonalát, és a kórus évről évre javuló teljesítményét. Nyitva tehát az út az aranydiplomához, amely megszerzésének első lehetősége az 1997-es Budapesti Nemzetközi Kórusverseny lesz, ahol természetesen a hazai pálya is segíthet...

Fügedi Andrásné
a Vasutas Művelődési Központ igazgatója

A MI MAJÁLISUNK



Lakáscsere

Nagyobbra cserélném Budapest X., Hungária krt. 1-3 (MÁV telep) 54. ép. I. em. 7. sz. alatti 37 négyzetméteres szoba-konyhás, étkezős, fürdőszobás, komfortos lakásomat, melyhez éléskamra, fáskamra és kis kertrész is tartozik. Érdeklődni lehet: Bánkné Cselő Tünde, telefon: 1604-878.

Eladó Budakalász, Szentendrei u. 26. sz. alatti 1200 négyszögöles házas ingatlan, mely három szoba összkomfortos, gázfűtéses, víz és villany (ipari áram) van. Irányár: 17 millió. Érdeklődni lehet: munkanapokon 6-13 óráig Pernyéz Istvánné 2703-133/148. melléken.

Eladó XIII. kerületi Szabolcs u. 30. I. 25. szám alatt lévő öröklakás. Első emeleti, utcai, 1,5 szobás fürdőszoba, kamra, nagy konyha tartozik hozzá, gázkonvektoros, galériázható 56 négyzetméteres. Ára 2,3 millió. Érdeklődni a fenti címen vagy MÁV Kórház laboratórium postai: 26-95-656/12-59 üzemi: 47-71/12-59 telefonszámon, Szalmási Klára.

Lakásügyben mindenféle megoldás érdekel, vasúti dolgozók előnyben.

Cím: K. L. 1539 Budapest Pf. 604.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96
Felelős vezető: **Lendvai Lászlóné** mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

SZÜNIDEI PROGRAM

Sátortábor a Bükkben

A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza hetedik alkalommal hirdeti meg a nyári sátortáborozást, amely a Bükki Nemzeti Park területén Szentléleken lesz. Az ország minden részéről nagyon szívesen fogadnak gyerekeket. Írásunkat „kedvcsinálónak" szánjuk.

A 2-4 személyes sátrakat a művelődési ház biztosítja, a gyerekeknek csak hálózsákot és a szükséges egyéni felszerelést kell vinniük. A színes változatos programban megismerkedhetnek a hegység növény- és állatvilágával, emlékhelyeivel, kirándulásokat tesznek barlangokhoz.

A bőséges, napi ötszöri étkezésről külön szakács gondoskodik, aki bográcsban készíti el a finomságokat. A vidék háborítatlan szépsége, remek túrázási és sportolási lehetőséget nyújt. Naponta 10-15 kilométeres túrákat lehet tenni, a programban szerepel Lillafüred és környékének a megismerése is.

A 10-14 évesek részére I. turnus július 29-től augusztus 04-ig, II. turnus augusztus 05-től augusztus 11-ig tart. A táborozással kapcsolatos bővebb felvilágosítást a 04/15-54-es telefonszámon kérhetnek az érdeklődők.

VASÚTBARÁTOK FIGYELMÉBE

Évfordulós ünnepség

125 éves a Miskolci-Bánréve vasútvonal

A Tolnay Lajos Vasútbarát Klub kirándulást szervez a Miskolc-Bánréve vasútvonal megnyitásának 125 évfordulója alkalmából rendezendő ünnepségre, amelyen minden vasutast és vasútbarátot szívesen látunk.

Gyülekezés Budapest-Keleti pályaudvaron a IX. vágány melletti érkezési oldalcsarnokban 9 óra 15 perckor. Kazincbarcikára a Szentesi Vontatási Főnökség korhű Bcmot szorozatú motorvonatával utazunk, aminek indulási időpontja várhatóan 9 óra 45 perc. (Eltérés esetén a résztvevőket külön értesítjük.) Visszaérkezés a késő délutáni órákban.

A részvételi díj: 1500 forint/fő. Ez az összeg tartalmazza a különvonat menetdíját Budapest-Keleti pu. és Kazincbarcika között oda-vissza, illetve Kazincbarcikán egy meleg ebédet.

A program a hagyományos megemlékezéseknél sokkal érdekesebb lesz, hiszen az ünnepség szervezői több különvonatot, gőzvontatású nosztalgia vonatot, határon túlról érkező mozdonyokat várnak az állomásra.

Kérjük, hogy a *részvételi szándékot* levélben vagy levelezőlapon jelezni, a részvételi díjat pedig postai utalványon feladni a klub címére:

Tolnay Lajos Vasútbarát Klub, Kókai Károly szervező, 2401Dunaújváros Pf.: 272.

A jelentkezési és befizetési határidő: 1996. június 3.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

1896 - 1996 100 ÉVE

A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

ÁRA: 20 FT

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 11. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. JÚNIUS, ELSŐ SZÁM

SZAKSZERVEZETI CENTENÁRIUM

HAJTSUNK FEJET!

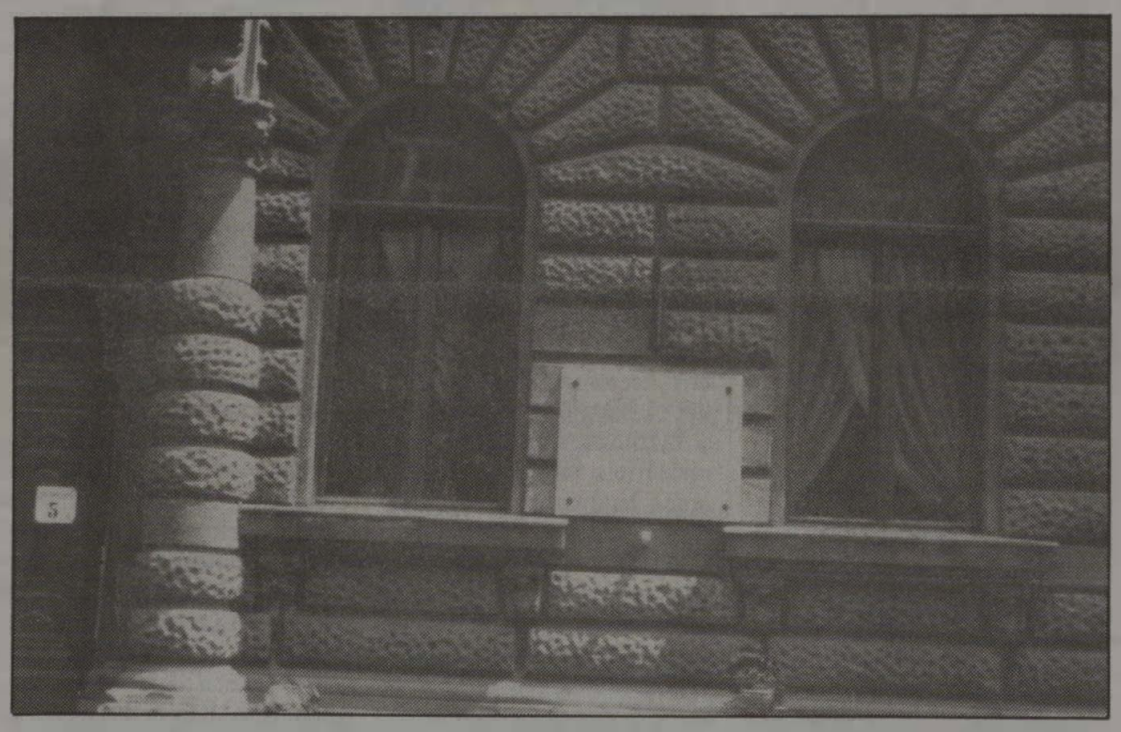
Száz éve a tagság szolgálatában

Magyarország életében az idei esztendő jubileumi ünnepei meghatározó jelentőségűek. A vasutasok — az államiság ezeregyszáz évén túl — a vasúti közlekedés százötvenedik és a vasutas szakszervezeti mozgalom századik születésnapját is ünnepelik.

Hivatásunkkal összefüggő rendezvények egész sora teszi emlékezetessé nekünk, vasutasoknak, a következő hónapokat. A Vasutasok Szakszervezete szintén ünnepel. Felidézi azt az immár évszázados küzdelmet, amely oly sok áldozat árán megteremtette és a legnehezebb időkben is fenn tudta tartani a vasutasság szolidaritására épülő érdekvédelmi szervezetét.

A vasutas-összefogás ösztöne szinte egyidős a vasutak megalakulásával. Egy épülő új világ — minden korábbitól különböző — új technológiájának éltetői által létrehozott első önsegélyező szervezetek már az 1870-es években hathatós segítséget jelentettek a többnyire nyomorúságos körülmények közt élő vasutas családoknak. Évtizedeken keresztül érlelődött a gondolat: *nem elég egymást támogatni, élni kell az összefogás erejével a jobb munkakörülményekért és tisztességes megélhetést biztosító bérekért.*

A múlt század végi államhatalom minden eszközzel tiltotta Magyarországon a vasutasok érdekvédelmi szervezkedését. A szomszédos osztrák és a tengerentúli szervezetekről kapott hírek hatására azonban Budapesten *1896. szeptember 20-án megalakult az első* — akkor még *— illegális vasutas-szakszervezet.* Egy évtizednek kellett eltelnie ahhoz, hogy az akkori törvények szerint a felügyeletet gyakorló kereskedelmi miniszter hivatalosan engedélyezze a *Vasúti Munkások Országos Szövetségének* a (VMOSZ) működését. Mindössze két évig működhetett legálisan. A VMOSZ komoly eredményként könyvelhette el több, a vasutasok érdekeit elismerő *kollektív szerződés* megkötését. A szervezet hivatalos betiltását követően az illegális vasutas szakszervezeti mozgalmat *az 1904. április 15-én indult Magyar Vasutas című újság* olvasótábora testesítette meg.



Rottembiller utca 5. Ebben az épületben volt az első legális vasutas szakszervezetnek (az 1906. májusában megalakult Vasúti Munkások Országos Szövetségének) a központja. A képünkön látható emléktábla állít egyedüli emléket az országban a vasutas szakszervezeti mozgalom kezdeteinek. Az emléktáblát a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége állította 1981-ben.

A második bejegyzett szervezet, a *Magyarországi Vasutasok Szövetsége* 1918-ban alakult. Az előzőnél is rövidebb életű szervezet 1919-es feloszlatása után a vasutasok kénytelenek voltak szakmájuk szerint (vasas, fa és más ipari), többnyire titkosan, *más szervezetekben őrizni az egyesülés gondolatát*, mert a MÁV-nál a második világháború végéig mindennemű szervezkedést betiltott egy politikai paktum.

1945. november 24-én a *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének* megalakulásával újulhatott meg ismét a felszabadult Magyarországon a vasutas szakszervezeti mozgalom, amelyet azóta — bár több évtizedig nem minden külső hatás nélkül —, de *1990. óta mindenképpen az önkéntes és szabad egyesülési jog alapján függetlenül jelenít meg a Vasutasok Szakszervezete.*

Ez a rövid összefoglaló semmiképpen nem alkalmas arra, hogy érzékeltesse a vasutasok jobb megélhetésükért és a legalapvetőbb emberi jogaikért folytatott elkeseredett küzdelmét. Célunk mindössze annyi volt, hogy *hajtsunk fejet* a vasutas szakszervezeti mozgalom érdekében áldozatokat is vállaló kollégáink előtt és a tiszteletadás szellemében felhívjuk olvasóink figyelmét az elkövetkezendő hetek és hónapok eseményeinek hátterére.

BÉR ÉS LÉTSZÁM

Megalapozottabb foglalkoztatáspolitikát!

„A létszámfelvétel többsége indokolatlan volt ..."

A Vasutasok Szakszervezete szerint az első negyedévben tapasztalt nagyszámú létszámfelvétel többsége a vasútnál indokolatlan volt, átcsoportosítások, átképzések pedig nem, vagy alig történtek. A VSZ kifogásolta: a tavaly december 29-én megkötött megállapodás előírta bérekről és létszámokról szóló beszámoló kevés indoklást tartalmazott. Szakszervezetünk kérte, hogy mutassák be a szállítási teljesítményeket, a költségek és a bevételek alakulását is. Egyébként a teljes munkaidőben foglalkoztatott vasutasok átlagbére 42725 forint volt, amely 23,9 százalékkal haladta meg a tavalyi év első három hónapjának havi átlagbérét.

(Írásunk a 3. oldalon olvasható)

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt év végén lefolytatott tárgyalások alatt és a megkötött megállapodásokban is kifejezésre juttatta az európai gyakorlatnak megfelelő partnerkapcsolat iránti készségét. Mi úgy gondoljuk, hogy a MÁV Rt. hosszú távú működési feltételeit biztosító átalakítási folyamathoz nélkülözhetetlen a munkabéke megteremtése és fenntartása, hiszen csak így érhető el a vasutasok stabil foglalkoztatása, a szociális körülményekre is tekintettel levő javadalmazás.

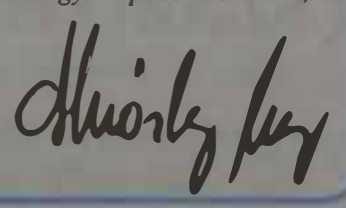
A december végén aláírt hároméves megállapodás végrehajtásának tapasztalatai az elmúlt több mint öt hónap alatt azonban különféle gondokat is felvetettek. A legutóbbi időkben a munkáltató nemcsak az együttműködés közösen elhatározott normáit szegte meg, hanem helyenként a legelemibb szakszervezeti jogokat is semmibe vette. A MÁV Rt. többségi tulajdonú gazdasági társaságainak elidegenítését célzó döntések előkészítésekor a munkavállalói képviselőket megillető jogosítványok betartása érdekében a VSZ többször és nyomatékosan emelte fel a hangját. Nem tudjuk elfogadni, hogy a Kollektív Szerződés módosításának tárgyalásain a munkavállalói oldal érdemi javaslatait a munkáltató szinte kivétel nélkül mereven elutasította. Vétót kellett emelnünk a létszámgazdálkodási megállapodást sértő egyoldalú munkáltatói szakszolgálati intézkedések ellen. De ebbe a sorba tartozik a bértarifa-tárgyalások megkezdésének elhúzódása is.

Legutóbb például levélben kellett tiltakoznom Lotz Károly közlekedési miniszternél amiatt a kezdeményezés miatt, hogy a MÁV Rt. Felügyelő Bizottsága munkavállalói tagjai május 31-én lejárt mandátumát meghosszabbítsák az év végéig. A VSZ álláspontja szerint ez a javaslat ellenkezik az idevonatkozó jogszabályok szellemével és betűjével.

A tapasztalatok alapján úgy ítélhető meg, hogy a Vasutasok Szakszervezete a MÁV-val az elmúlt év végén folytatott tárgyalásokon felmutatott magatartását, amely tekintettel a volt a vasúttársaság helyzetére és a külső körülményekre is, a partnereink félreértik. E tapasztalat birtokában kénytelenek leszünk levonni a következtetést: meg kell fontolnunk a VSZ munkastílusának megváltoztatását. Szükség esetén a jövőben a legkisebb jogszabálysértés, vagy a megállapodástól való eltérés esetén szakszervezetünk élni fog vétó-jogával, ha kell bírósághoz fordul, illetve a hároméves megállapodás felmondását sem zárjuk ki...

Ha a KHVM és a MÁV Rt. vezetése a VSZ által előterjesztett indítványokat, javaslatokat és véleményeket a jelenlegi gyakorlatnak megfelelően kezeli továbbra is, a keményebb fellépésre hamarosan sor kerül. A magatartási forma változásáról azért tájékoztattam a miniszter urat, mert újra bebizonyosodott, hogy a tulajdonos és a munkáltató képviselői csak a folyamatosan sztrájkkal fenyegetőző szakszervezeteket fogadják el tényleges partnernek.

A Vasutasok Szakszervezete továbbra is az európai normákat megvalósító munkaügyi kapcsolatok híve, de ha a határozottabb fellépés viszi előre az ügyeket, akkor kénytelen lesz ehhez a kapcsolatformához alkalmazkodni.



MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

NYUGDÍJAS VILÁG

„Mit ad nekem a szakszervezet?"

A kérdést, hogy mit ad nekem a szakszervezet, sokszor halljuk azoktól a nyugdíjas, vagy nyugdíjba készülő kollégáinktól, akik több évtizedes szakszervezeti tagságuk feladását fontolgatják, és „elfelejtik" megkeresni nyugdíjas társaikat a vasutas nyugdíjas szervezetekben és klubokban.

Ne kerüljük meg a kérdést, nézzünk szembe a tényekkel!

Vasutas kollégáink elkeseredettsége részben indokolt. Sokan munkaerejük teljében kényszerből mennek nyugdíjba. A vasút létszáma évente 6-7 ezer fővel csökken és ennek jó, ha egyharmada tölti be a jelenleg érvényes öregségi nyugdíjkorhatárt. A szakszervezetek eredményesen harcoltak a Kollektív Szerződés meghosszabbításáért, az elfogadható béremelésekért, a mellékvonalak megtartásáért, de nem tudták megakadályozni azt a létbizonytalanságot, amelynek következményei beláthatatlanok. A rossz hangulat rányomja bélyegét a nyugdíjba menők cselekedeteire és ha hosszú vasúti szolgálatuk után még erkölcsi megbecsülést sem kapnak, szembefordulnak a vasúttal, kilépnek a szakszervezetből, haragszanak a világra, kétségbeesnek a nyugdíjazás utáni jelentős anyagi veszteségtől, életerős állapotban sokan a lakásuk négy fala közé húzódnak vissza.

Ez a magatartás azonban zsákutca, amelynek a végén nem a derűs öregkor, hanem a „magukba forduló", a volt szolgálati helyeik, a vasút fejlődése, változásai iránt nem érdeklődő, vasutas nyugdíjas társaik iránt sorsközösséget vállalni nem akaró emberré válnak. Később szellemi beszűkülés, és sok esetben pedig az egészségi állapot jelentős romlása következik be.

Mit ad, tehát, a szakszervezet? Erre a kérdésre az első válaszunk csak az lehet: a szakszervezet elsősorban az új élethelyzetbe való beilleszkedést segíti elő a régi kollégákkal való találkozás megteremtésével. Ezt az igényt, természetesen, a vasutas nyugdíjas klubok rendszeres baráti összejövetelei is igyekszik kielégíteni.

A szakszervezeti közösséghez való tartozás azonban még ennél többet is jelent. Mindenekelőtt olyan biztonságérzetet, hogy a nyugdíjas a családján kívül tartozik valahová, egy olyan érdekvédelmi szervezethez, amely a tagság anyagi ereje alapján segítséget nyújt a tagnak, ha az nehéz és váratlan élethelyzetbe kerül. Ez a segítség lehet közvetlen, személyre szóló és választott szakszervezeti tisztségviselők útján közvetett, valamennyi nyugdíjast érintő általános érdekvédelem.

Vázlatszerűen soroljuk föl „mit ad", miben segít a szakszervezet:

— saját jogú MÁV nyugdíjas esetében *rendkívüli élethelyzetben információt* a nyugdíjas alapítvány kérdésében,

— nyugdíjjal kapcsolatos panaszok esetében vitás ügyekben eljár a MÁV Nyugdíj Igazgatóságnál;

— a *méltányossági (kivételes) nyugdíjemelés* törvényes feltételeinek és lehetőségeinek ismertetésében;

— a vállalati *szociális segély*, valamint a *szakszervezeti segély* igénylésében;

— az *üdültetési*, szakszervezeti és *egyéb kedvezmények* feltárásában;

— társadalombiztosítási kérdésekben, *jogsegély* ügyekben;

— az *ÖTA intézményes és méltányossági segélyeinek*, a szociális gondozás lehetőségeinek rendszeres figyelemmel kisérésében;

— a *vasutas biztosító egyesületek kéréseinek* a tagsághoz való eljuttatásában;

— az idős, *beteg kollegák felkeresésében* és támogatásában.

A szociális megbízottak figyelemmel kisérik a helyi közigazgatási önkormányza-tok határozatait. Ott hathatós felvilágosítással segítik a tagságukat a szociális törvény gyakorlati végrehajtásából adódó lehetőségek felhasználásában. Ez a lehetőség a rendszeres szociális segélytől kezdve, a szemétszállítási és egyéb közköltségek mérséklésén keresztül, az önkormányzati temetési segélyig sokféle megoldást nyújt az alacsony nyugdíjból élők részére, de csak akkor, ha tudják, hogy mit, hogyan, mikor lehet kérni és hová kell fordulni. Az országos vasutas nyugdíjas szervezet *tisztségviselői általános érdekvédelmet* is ellátnak akkor, amikor képviselőik — az *Országos Nyugdíjképviseletnél* (kamaránál); — az MSZOSZ nyugdíjas választmányában; — a Népjóléti Minisztérium mellett működő szociális tanácsban; — a társadalombiztosítási országos és helyi nyugdíjas önkormányzatokban, illetve a vasútegészségügyi önkormányzatban; — VSZ elnökségében és választmányában; — a MÁV, illetve szakmai központi és területi vezetőinél.

A vasutas nyugdíjasok által szorgalmazott kérdésekben szót emelhet. Erre számos példát lehetne felhozni, amit az *ÖTA-segélyek adómentességének* megőrzése, a *vasútegészségügy önállóságának* most is napirenden lévő kérdése, a Kollektív Szerződésben *menetkedvezményi* jogainkat sértő javaslatok elhárításában sikerként elkönyvelhettek.

A tagok sokoldalú *tájékoztatása* kiterjed az ONYI és a VSZ nyugdíjasokat érintő határ- és *pártpolitikai kérdésektől független, életszínvonalat érintő gazdaságpolitikai döntésekre*, a vasút fejlesztésének, valamint a vasutasok életkörülményeinek alakulására. Ahol már működnek a szakszervezeti alapszervezetek mellett a vasutas nyugdíjasklubok — mintegy 38 helyen —, ott nagyobb a lehetőség a *szabadidő kulturált eltöltésére, egészségügyi tájékoztatók* meghallgatására, *kirándulások*, országjárá-sok, *külföldi utak* szervezésére.

Befejezésül szólni kell a *tagsági díjról* is. Egy szervezet működtetése még akkor is pénzbe kerül, ha az alapvető infrasrtukturális feltételeket a vasút példamutatóan biztosítja. Amíg az aktív szakszervezeti tagok fizetésük 1 százalékával támogatják a szakszervezetet, a nyugdíjas *tagdíja, mindössze havi 10-40 forint között van*, és ez az összeg teljes mértékben az *alapszervezetnél marad*. Ennek mintegy felét a rászorultak segélyezésére fordítják.

A rendkívül méltányos tagdíjfizetés kötelezettség, tehát nem lehet oka a most nyugdíjba vonuló kollégáink szakszervezettől való távolmaradásának.

A nem teljes körű felsorolás alapos átgondolása után juthatunk el annak a felismeréséig, hogy életkörülményeink javulását akkor remélhetjük, ha a kérdést valójában úgy tesszük fel: *„Mit adhatok már a szakszervezetnek, miben segíthetem nyugdíjas vasutas társaimat?"*

Kún Dezső

NYUGDÍJREFORM

GYŐRI ISTVÁN,
NYUGDÍJBIZTOSÍTÁSI ÖNKORMÁNYZATI KÉPVISELŐ :

A kocsiszolgálatiak korkedvezményes nyugdíjazásáról

A Vasutasok Szakszervezete Műszaki Kocsiszolgálati tagozatának ügyvivői testülete hosszabb ideje szorgalmazza a kocsiszolgálati dolgozók korkedvezményes nyugdíjazásának megoldását. Ennek felgyorsítását ismételten kezdeményezték a testület május 9-én tartott ülésén.

Igény teljesítésére — amit jogosnak tartunk — szakszervezetünk 1982. óta folyamatosan minden ez ügyben döntésre jogosult állami szervtől megoldást sürgetett. Követelésünkre annyit sikerült elérni, hogy az *Érdekegyeztető Tanács Szociális Bizottsága*, majd a *Népjóléti Minisztérium vezetői értekezlete* is foglalkozott a kérdéssel. Javaslataink között szerepelt a *kézi átrakó munkások, kocsivizsgálók* (féklakatos, vágányközi lakatos) *fegyveres biztonsági őrök, pályamunkások, forgalmi szolgálattevő* korkedvezményre jogosító munkaköri jegyzékbe történő felvétele.

Mit értünk el eddig? Többek között korkedvezményre jogosító munkaköri jegyzék (lásd a 89/1990. (V.1.) MT rend. 1. számú mellékletét) bővítése esetén a kézi átrakói munkakör egyike az öt munkakörnek, amelyek a *„várakozási listán"* szerepelnek. Eredményként könyveljük el, hogy egy ad hoc orvosi bizottság a Népjóléti Minisztérium vezetői értekezletének határozata alapján kidolgozta a *korkedvezményes nyugdíjazás rendszerének koncepciótervezetét*, illetőleg a korkedvezményre jogosító munkakörök megitéléséhez szükséges *pontrendszert*.

A rendszer lényege: a korkedvezményre jogosultság nem kötődik meghatározott munkakörökhöz, hanem a munkavégzés során jelentkező *igénybevételhez, egészségkárosító ártalmakhoz*. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy minden olyan dolgozó, aki az előírt pontszámot eléri, függetlenül attól, hogy milyen munkakörben dolgozik, korkedvezményre jogosult. A pontrendszer bevezetése, amely a mi megitélésünk szerint — ezt támasztják alá azok a felmérések, amit a kocsivizsgálói tagozat a korkedvezményi jogosultság elbírálása érdekében elvégzett — lehetővé tenné a kocsivizsgálói munkakörök korkedvezményére a jogosultságot.

Mint a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat képviselője, ismerem egyrészt az önkormányzat testületeinek és az érintett minisztériumoknak az álláspontját a napirenden lévő nyugdíjreform-elképzelésekről. A korkedvezményes nyugdíjazás rendszerének korszerűsítésével kapcsolatos kérdések megoldását szolgáló döntések meghozatala nehézkes, ezért a *gyors megoldásban nem bízom*. Annak ellenére, hogy minden olyan közgyűlési napirendnél, ahol ez a kérdés felmerül, szóban és írásban határozottan sürgetem a megoldást.

Az önkormányzat testületei szerint jelenleg a korkedvezményes nyugdíjazás rendszerének korszerűsítésével csak a nyugdíjrendszer *általános reformja keretében célszerű foglalkozni*, azt megelőzően a hatályos jegyzék bővítését már nem támogatják. Az önkormányzati közgyűlés határozata ezzel szemben azt is kimondta, hogy a második félévben — a nyugdíjreform keretében — az orvosszakmai és a finanszírozási szempontokat figyelembe véve kerüljön sor a már hivatkozott jegyzék felülvizsgálatára, ideértve azokat a munkaköröket is, amelyeket a hatályos jegyzék nem tartalmazza, de az ad hoc orvosi bizottság az 1992. január 9-én kelt jegyzőkönyve azokat megalapozottnak tartja. Ezek közé sorolták a *kézi átrakó* munkásokat. Meg kell jegyezzem, hogy e jegyzéken szerepelnek a *kocsivizsgálók* is. Sajnos, olyan megjegyzéssel, hogy megfelelő vizsgálati anyagok hiányában érdemben nem került minősítésre.

Ebből a megfontolásból is kezdeményeztük a MÁV Rt. vezetésétől a kocsivizsgálók korkedvezményes nyugdíjazási lehetőségeinek megteremtése érdekében a szükséges vizsgálatok elvégzését.

Szabó Tivadar személyügyi igazgató úr február 12-én levelet írt dr. Márkus Imre VSZ-elnöknek, amelyből érdemes néhány mondatot felidézni:

„A MÁV Rt. Vasútegészségügyi Igazgatóság a kocsivizsgálók egy kisebb csoportjára vonatkozóan vizsgálatokat végeztetett. A felmérés eredménye — a nem kellő nagyságú minta miatt — nem elégséges megalapozott szakmai vélemény meghozatalára. A további vizsgálatokhoz szükséges támogatás ügyében a Közlekedési-, Hírközlési- és Vízügyi Minisztérium vasúti főosztályához fordultunk.

Állásfoglalásukról a T. Vasutasok Szakszervezetét majd tájékoztatni fogjuk." A mai napig e tájékoztatást nem kaptuk meg. Feltételezzük ennek oka, hogy a minisztérium még nem adott választ. Május 21-én újabb levélben kértük Szabó Tivadar reagálását, valamint a részvizsgálat anyagát.

Tudom, hogy a bemutatott „történelmi" áttekintés sovány eredménye nem vigasztalja meg a kocsivizsgálókat, de a folyamat még nincs lezárva. Eddigi erőfeszítéseink csak kis mértékben jártak eredménnyel. Bízom benne, hogy a kocsivizsgálók és több vasúti munkakörben foglalkoztatott dolgozók igényét előbb-utóbb sikerül elfogadtatni. Illúziókat azonban nem kelthetek senkiben. Úgy ítélem meg, hogy a nyugdíjreform a vasutasoknak ezt a jogos igényét nem kerülheti ki, annál is inkább mivel ismerem azokat a munkakörülményeket, amelyek egészségkárosító tényezői és hatásai ezt indokolják.

Bízom benne, hogy a kiegészítő orvosszakmai vizsgálatok engem is igazolni fognak.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

Nem

Lapzártánk után tudtuk meg, hogy *nem látja pénzügyi fedezetét a Pénzügyminisztérium* a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat által szorgalmazott 2,5 százalékos nyugdíjemelésnek. *László Csaba*, a Pénzügyminisztérium helyettes államtitkára elmondta, hogy a kormány már döntött az idei nyugdíjemelésről — 12,5 plusz 0,5 százalékról — köztük az egyszeri a központi költségvetés általános tartalékának terhére történő kifizetésről, amelynek összege 3 000 forint.

Nyugdíjemelés

Június 4-én a Nyugdíjas Önkormányzat soron kívüli közgyűlését tartott. A soronkívüliségét az ez évi második nyugdíjemelés mértékére tett kormányjavaslat indokolta.

A testület eredetileg három napirendet tárgyalt volna, viszont csak a nyugdíjemelés lehetőségeit vitatta meg. Annak ellenére, hogy az önkormányzat elnöksége levélben kereste meg a miniszterelnököt, a népjóléti és pénzügyi minisztereket, hogy — az év során bekövetkezett és még várható áremelésekre való tekintettel — mérlegeljék az egyszeri nyugdíjkiegészítés lehetőségét — egy előzetes egyeztetéssel — erre a kezdeményezésre válasz nem érkezett.

Az önkormányzat a kormány javaslatát, mely 0,5 százalékos emelést tartalmazott — visszamenőleges hatállyal —, valamint egyszeri 3 000 forint/fő kompenzálást 17000 forint nyugdíj-összeghatárig az alábbiak szerint módosította. A közgyűlés úgy határozott, hogy

1. *A kormány külön kormányrendeletben foglalkozzon a 0,5 százalékos nyugdíjemeléssel és külön az egyszeri kompenzálással.*

2. *A 0,5 százalékos második ütemű nyugdíjemelést tudomásul venni.*

3. *A tervezett 3.000 forint/fő egyszeri kompenzálást a tervezett 17.000 forint/fő nyugdíjjal rendelkezők helyett 20.000 forint/főben javasolja megállapítani.*

4. *Az 1-3 pontokkal egyidőben további 2,5 százalékos évi rendkívüli nyugdíjemelést javasol a kormánynak.*

Az öregségi nyugdíjkorhatár emeléséről szóló törvényjavaslat véleményezése kapcsán a közgyűlés korábbi ülésén kialakított állásfoglalását megerősítette, mely nem azonos a kormány elképzeléseivel.

A testület „értetlenül" fogadta az önkormányzatok igazgatásáról szóló törvény parlament által történt módosítását, ezért felkérte az elnökséget, hogy az abban foglaltak miatt kezdeményezzen egyeztetést a kormánnyal.

Győri István

BÉR ÉS LÉTSZÁM

Megalapozottabb foglalkoztatáspolitikát!

„A létszámfelvétel többsége indokolatlan volt...”

Az 1995. december 29-én — a vasutas dolgozók 1996. évi foglalkoztatásáról — aláírt „Megállapodás” 4. pontja előírja, hogy a munkáltató és a szakszervezetek a foglalkoztatási helyzetet negyedévenként közösen áttekintik és értékelik.

Az idei első negyedévre vonatkozó értékelés megtörtént. Néhány adat a létszámról: az I. negyedévi teljes munkaidős átlagos állományi létszám 68.076 fő volt, 3.646 fővel (5,5 százalékkal) kevesebb, mint az előző év hasonló időszakában. Egy év alatt a legnagyobb mértékű csökkenés a területi igazgatásnál következett be (22,1 százalék). A forgalmi szakszolgálatnál 173 fővel (5,8 százalék) a gépészetnél 793 fővel (4,9 százalék), a pályagazdálkodásnál 791 fővel (8,6 százalék) voltak kevesebben, mint egy évvel ezelőtt.

A foglalkoztatottak száma alig változott a negyedév során 1995. decemberhez képest, hiszen a csökkenés mindössze 0,4 százalék volt. Az első negyedévben megszűnt a munkaviszonya 1099 főnek. Ebből a munkáltató részéről való felmondással 126 fő vált meg kényszerűen a munkahelyétől. Ugyanebben az időszakban 1019 főt vettek fel. Ebből 517 főt a forgalmi, 278 főt pedig a pályagazdálkodási szakághoz.

Jelentős mértékben (26 százalékkal) emelkedett a felhasznált túlórák száma. Különösen nagymértékű növekedés (122,6 százalék) következett be a pályagazdálkodási, illetve a távközlési- és biztosítóberendezési szakágnál (51 százalék). Az emelkedés oka döntően az év eleje szokatlan időjárása volt.

A létszámhelyzet első negyedévi körülményeit már annak ismeretében vizsgáltuk, hogy a második negyedév elején az egyes szakágak drasztikus létszámcsökkentést fogalmaztak meg akcióprogramjukban. Így a munkáltatóval együtt állapítottuk meg, hogy a *nagyszámú létszámfelvétel többsége indokolatlan volt*. Szakszervezetünk kifogásolta, hogy a MÁV-on belüli *létszám-átcsoportosítások, átképzések nem, vagy alig történnek*. Megalapozottabb, *körültekintőbb foglalkoztatáspolitikára* kértük a munkáltatót. Kifogásoltuk azt is, hogy mind az írásbeli, mind a szóbeli előterjesztések csak kevés indokolást tartalmaztak, nagyrészt a *spontenitás* jellemezte az első negyedévi munkaerőmozgást. Kértük a Vezérigazgatóságtól, hogy a következő negyedévi (félévi) *elemzéshez mutassák be a szállítási teljesítmények, a költségek és a bevételek alakulását* is, mert az értékeléshez a gazdálkodási „környezet” ismerete elengedhetetlen.

Röviden értékelésre került a bérköltség, illetve az átlagbérek alakulása is. A MÁV Rt. az első negyedévben *bérekre* összesen *8,8 milliárdot* fordított, amely összeg 1,3 milliárddal (17,1 százalékkal) több az előző év hasonló időszakában felhasználtnál. Az első negyedévi *teljes munkaidősök havi átlagbére 42.725 forint volt*, és ez 8.253 forinttal, *23,9 százalékkal, haladja meg a múlt év első negyedévi havi átlagbérét*. Megállapítható, hogy az átlagbérek a december 29-i „Megállapodások”-nak megfelelően alakultak.

Dr. Simon József

EURÓPA FELÉ

EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI MINISZTEREK KONFERENCIÁJA (CEMT)

Közlekedési csúcstalálkozó

Hazánkban évente esedékes ülését az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája május 28-a és 30-a között tartotta. A háromnapos budapesti tanácskozás soros elnöki tisztét Lotz Károly, a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter töltötte be. A konferencia célja: az egyes közlekedési ágak fejlesztési és működési stratégiájának a tagországok és az egész kontinens érdekeit figyelembe vevő folyamatos formálása.

A rendezvény hivatalos megnyitóján *Horn Gyula* miniszterelnök elmondta: a középkelet európai régió országai és így Magyarország, saját erőből nem képes közlekedési hálózatát modernizálni. Ehhez külföldi segítség is szükséges, koncessziós megállapodások és hitelek formájában. A kormánynak ilyen körülmények között is eltökélt szándéka az ország keleti és nyugati régiói közötti fejlettségi különbségek csökkentése, a nemzeti közlekedési politika fejlesztése az Európai Unióhoz való csatlakozás függvényében, a dunai hajózás fejlesztése, valamint a kombinált fuvarozás terjedésének elősegítése.

Lotz Károly szerint a miniszteri előadásokból kiviláglott, hogy a „fenntartható fejlődés értelmezése” körül éles különbség tapasztalható Európa nyugati és keleti fele között. A nyugat-európai közlekedési miniszterek szerint a gazdasági fejlődés csak úgy tartható fenn, ha a túlzott közúti forgalom egy részét vasútra terelik a környezetszennyezés csökkentése érdekében. Ugyanakkor Kelet-Európában a közúti infrastruktúra fejletlensége miatt elsősorban az útépítésre helyezik a hangsúlyt, mivel ebben látják a térség fejlődésének kulcsát.

Neil Kinock, az Európai Unió közlekedési főbiztosa vitaindítójában arról szólt, hogy a hatékony, versenyképes, biztonságos és nem környezetszennyező mobilitás figyelembevételével kell *összehangolni és kialakítani az egyes európai országok közlekedéspolitikáját*. Olyan intézkedésekre lenne szükség, mint *az úthasználati díj általánossá* tétele. A közlekedés a társadalomra gyakorolt káros hatásaiból adódó költségeket a szolgáltatások igénybe vevőivel kell megfizettetni. *Lényeges a vasúti szállítások fejlesztése*, már csak amiatt is, mivel a közúti torlódásokból eredő károk 120 milliárd ECU-ra becsülhetők évente. Az unió ennek megfelelően szélesíti a transzeurópai közlekedési hálózatot: a tizennégy kiemelt program 70 százaléka vasúti vonatkozású.

A nyugati-európai hozzászólók *óva intették* a kelet-európai országokat attól. hogy *visszafejlesszék tömegközlekedésüket*, illetve igénykövető autópálya-építésbe kezdjenek. Emellett elismerték: a közép-kelet-európai országokban a kormányzatoknak gondoskodniuk kell a megfelelő közúti hálózatok kiépítéséről.

Az Európai Unió támogatja a *magyar-szlovén vasútvonal* megvalósítását, s igyekszik eloszlatni Ausztria e kérdésben felmerült fenntartásait — hangsúlyozta Neil Kinock a Lotz Károllyal folytatott megbeszélésen. Az Európai Unió közlekedési főbiztosa szerint az *észak-déli vasútvonal* kiépítése nem sérti az osztrák érdekeket.

A tanácskozás ideje alatt több *kétoldalú tárgyalást* is folytattak a résztvevők. Hazánk közlekedését befolyásoló nemzetközi kapcsolatokról Lotz Károly horvát partnerével többek között áttekintette a délszláv válsághelyzet miatt 1992 óta lezárt *Magyarboly-Eszék vasúti határátkelőhely újbóli megnyitásának* lehetőségét.

Lotz Károly kétoldalú tárgyalást folytatott román kollégájával. A fő téma a *kombinált szállítási egyezmény*, a vasúti határforgalmi egyezménytervezet volt. A megbeszélések eredményeképpen várhatóan júniusban aláírják a két ország közötti kombinált szállítási szerződést, amely kombinált vonatjáratokról rendelkezik a román-magyar viszonylatban.

k.

A KOMBINÁLT FUVAROZÁS LÉTKÉRDÉS

„Kamionstop”

„Kamionstopot” vezettek be kísérleti jelleggel Magyarország közútjain 1996. június 1-jétől jelentette be Lotz Károly közlekedési és *Baja Ferenc* környezetvédelmi miniszter. Az intézkedésre környezetvédelmi okokból került sor.

Baja Ferenc szerint a kombinált fuvarozás Magyarország számára létkérdés, mert geopolitikai helyzetünkből adódóan a tranzitforgalom növekedésére kell számítani. Viszont környezetvédelmi okokból nem engedhetjük meg, hogy több szennyező anyag terhelje levegőnket.

Kivételt képez a tilalom alól a kombinált fuvarozás alkalmával a fel- és leszállítás. Baja ígéretet tett, hogy akár személyesen ellenőrzi a rendelkezés betartását, de a fokozott hatósági ellenőrzésre minden kamionsofőr számíthat. **TP**

MUNKAVÉDELEM

Az első tapasztalatok

Egyesztendős a munkavédelmi érdekképviselet a MÁV Rt.-nél. Tavaly májusban az üzemi tanácsi választásokkal egyidőben közel ezer munkavédelmi képviselőt választottak a tíz, illetve húsz főnél többet foglalkoztató szolgálati főnökségeken, hivataloknál és egyéb szolgáltató egységeknél.

Kezdeti bizonytalankodás után hamar „magukra találtak” a munkavédelmi képviseletek. Ismerve a helyi körülményeket és feltételeket: jelzik az észlelt munkabiztonsági hiányosságokat, amelyeknek a megszüntetését kezdeményezik. Saját hatáskörükben, a hiányosságoknak megszüntetésére törekednek vagy az illetékes szakszolgálatok közreműködését kérik. Ma már a munkavédelmi képviselők egyre gyakrabban vesznek részt munkabaleesetek kivizsgálásában, munkavédelmi szemléken is. Észrevételeik, javaslataik az ellenőrzési balesetvizsgálati jegyzőkönyvekben dokumentálásra kerülnek.

Külön kell szólni a Központi Munkavédelmi Bizottság munkájáról. A munkáltatók részéről adott értékelések pozitívak és egyre gyakrabban igénylik hálózati szintű munkavédelmi kérdésekben a bizottság véleményét. Eddig öt vasúti utasítást szakvéleményezett szakértőinek közreműködésével. Javaslataiknak többsége beépítésre került a tervezetekbe. Hasonló a fogadtatása a szabványtervezetekről alkotott véleményeknek is. A bizottság több MÁV Vezérigazgatósági vezetőt kért fel munkabiztonsági témakörök előadójául, amelyekben tájékoztatást nyújtottak szakterületük munkavédelmi összefüggéseinek, helyzetének alakulásáról. Ezen belül a MÁV Rt. munkabiztonsági szervezetének újjászervezéséről, szervezeti korszerűsítések stratégiai terveiről, munkavédelmi, munkabaleseti helyzet alakulásáról.

A bizottság minden esetben állásfoglalásban rögzítette a tájékoztatókban elhangzottakról alkotott véleményét. Javaslatokat juttatott el a Vezérigazgatóság illetékes vezetőihez, amit ők nem hagytak válasz nélkül. A válaszok azt igazolják, hogy a munkavédelmi képviseletek jelzéseit, véleményeit, javaslatait nem söprik a „szőnyeg alá”, igénylik ezeket, amely egyik bizonyítéka annak, hogy a MÁV-nál a munkavédelmi érdekképviseletek gyökeret vertek. Gyökérzetük erősítését szolgálták a munkáltató részéről a munkavédelmi képviselők részére szervezett továbbképzések. **Pásku Jenő**

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- **RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon**
- **HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás**
- **DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban**
- **BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország**

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- **SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással**
- **SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában**

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

A VSZ

Sajtóközleménye

A Vasutasok Szakszervezete üdvözli a Kormány döntését, amely június elsejétől — ideiglenes jelleggel — megtiltja a 7,5 tonnánál nehezebb kamionok hét végi közlekedését. Ez a rendelet követi az európai gyakorlatot és a magyar lakosság érdekében áll. A Vasutasok Szakszervezete örömmel értesült arról, hogy a tilalom nem vonatkozik a kombinált fuvarozásban részt vevő kamionok el- és felfuvarozási útvonalaira.

Már tavaly novemberben dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke levélben sürgette a biztonságosabb közlekedést és a környezet védelmét biztosító rendelet megszületését. A kormányrendelet előkészítésének korai szakaszában felhívta a MÁV vezetőinek a figyelmét arra, hogy tegyék meg a szükséges intézkedéseket a megnövekedő kombinált fuvarozási igények kielégítésére.

Jelenleg a vasúti műszaki berendezések, a fejlesztések lassúsága és a vasutasok egyre csökkenő létszáma nem teszi azt lehetővé, hogy *versenyképes maradjon a vasúti szállítás*. A MÁV Rt. a növekvő igényeknek csak stabil munkavállalói létszámmal és jelentős műszaki fejlesztéssel tud megfelelni.

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.



A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében”, Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

BEMUTATKOZIK A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE KÖZPONTI HIVATALOK ÉS INTÉZMÉNYEK INTÉZŐBIZOTTSÁGA

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) reprezentativitását — több tízezres taglétszámán túl — mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy tagjai között valamennyi vasúti szakma képviselője megtalálható. (A szervezet munkáját azonban pontosan ez a sokszínűség teszi bonyolulttá!) A VSZ arra törekedett mindig: a magasan képzett munkavállalók érdekeit is meg kell, hogy jelenítse, ezért létrehozta és működteti a Központi Hivatalok és Intézmények Intézőbizottságát (KHI IB). Összeállításunkban e sajátos érdekcsoport életébe pillanthatnak be a Magyar Vasutas olvasói.

„Eredményeinket a csapatmunkának köszönhetjük"...

Exkluzív interjú dr. Imrédy Gyulánéval

Dr. Imrédy Gyulánéval, a VSZ Központi Hivatalok és Intézmények Intézőbizottságának titkárával a MÁV Rt. vezérigazgatósága Andrássy úti székháza első emeletén lévő irodájában beszélgettünk. Vendéglátóm a szakszervezeti munkát a MÁV Számítástechnikai Intézet VSZ alapszervezetének szociális bizottságában kezdte. Az előző szb-titkár nyugdíjba vonulása után választották meg a szakszervezeti bizottság titkárává. 1990-ben jelölték a KHI IB titkári tisztségében. Azóta már a második ciklusban tölti be a tisztséget.



dr. Imrédy Gyuláné

— A vezérigazgatósági alapszervezetet nem számítva, a VSZ-nek a KHI IB az egyetlen olyan szervezete, amely a MÁV Rt. legfelsőbb szintű vezetőivel egy épületben, sőt emeleten található. Miért van szükség erre a közelségre?

—Az irodánk elhelyezkedése a kívülállókat is gyakran megtéveszti. Szinte naponta hívnak fel olyanok, akik tulajdonképpen a Vasutasok Szakszervezetét keresik. Számukra az a természetes, ha a cég vezetésével egy épületben találják a partner szakszervezet legfelsőbb szervét. Köztudott, hogy a VSZ központja a munkáltatótól teljesen független épületben, a Benczúr utcában található. Az intézőbizottságunk munkavállalói körét, amint annak a neve is mutatja, a MÁV Rt. vezérigazgatóságának közvetlen irányítása alá tartozó intézmények és hivatalok szakszervezeti alapszervezetei alkotják. Elhelyezkedésünket a feladataink határozzák meg. Ott kell lennünk, ahol a döntések születnek a tagjainkról.

— Az idebefutó telefonok nem csak a VSZ „országos tekintélyére" szolgálnak bizonyítékul, hanem az intézőbizottságnak a vasúttársaság vezetőivel kialakított jó kapcsolatával is öregbítik a szakszervezetünk hírnevét.

— A közeli munkakapcsolat a vasút legfelsőbb döntéshozóival önmagában semmiféle előnnyel nem jár. A többségében kiegyensúlyozott együttműködés leginkább annak köszönhető, hogy minden helyzetben a megoldásra koncentrálunk. Tagságunknak az elmúlt években legalább annyi átszervezést és megszorító intézkedést kellett elviselnünk, mint a MÁV többi szolgálati ágánál. Itt is hoztak létre kft.-ket, szűntettek meg és vontak össze tevékenységi köröket. Legfontosabb feladatunknak a munkavállalókat érő sérelmek orvoslását tartjuk, de mi sem feledkezhetünk meg arról, hogy a vasútnak működőképesnek kell maradnia. Minden átalakítást e két szempontból közelítünk meg. Ennek szellemében, természetesen, elvárjuk, hogy a munkáltatói javaslatok megalapozottak és a körülményekhez képest lehető leghumánusabbak legyenek.

— Ha jól értettem itt is előfordulnak konfliktusok. Tudna erre egy friss példát említeni?

— Legutóbb a Bevétel Ellenőrzési Igazgatóság létszámleépítési tervei ellen kellett fellépnünk. Szerencsére a vétó felemlítése önmagában elég volt ahhoz, hogy a munkáltató komolyan vegye egyeztetési szándékunkat. Azóta lényegesen megváltozott erről az igazgatóság vezetőinek elképzelése. Mint említettem, nem a gazdasági kényszerűségből fakadó változtatások hátráltatása a célunk. Az egyoldalú akadályozás helyett a közösen keresett aktív megoldásokat helyezzük előtérbe. A munkahelyeket érintő kérdésekben minden tagunkról igyekszünk személy szerint gondoskodni.

— A MÁV minden korábbinál nagyobb szervezeti átalakítás éveit éli. Hogyan érinti a szakigazgatóságok létrehozása a szakszervezeti szervezettséget?

— A lezajlott és előttünk álló változások alapvetően nem befolyásolták hátrányosan alapszervezeteink taglétszámát. Sőt, úgy érzem, ahol segíteni tudtunk, ott még javult is a szervezettség. Az eddigi tapasztalatok szerint a szakigazgatóságok létrejötte — bár sok tagunkat érinti — nem befolyásolja a taglétszám alakulását. Meg kell említenem az újonnan kinevezett vezetők segítőkészségét is. Ne értsék félre: nem ők szervezik a tagokat, de már az is segítségnek számít, ha nem gátolják, hanem igénylik az érdekvédelmet és értékképviseletet ellátó jelenlétét, így a VSZ alapszervezetek megalakulását is.

— Milyen a tagok szakszervezethez tartozása?

—Tudatos és egyben kritikus, de nem hangerővel. A kollégáink többsége aktívan figyeli a szakszervezet tevékenységét és meg is fogalmazza az arról alkotott véleményét. Ez a nyílt légkör sokban segíti a munkánkat. Az intézőbizottságban és a hozzá tartozó alapszervezetekben meglévő „csapatszellem" kialakítása és fenntartása egyik legfontosabb értékünk.

— Miben nyilvánul meg ez a csapatszellem?

— Az érdekvédelmi feladataink megoldásánál tapasztalható összefogás mellett őrizzük a hagyományainkat. Rendszeresek a játékos jellegű rendezvényeink, és a tömegversenyeink. Például nagy sikerű volt az Informatikai Szakigazgatóság legutóbbi szellemi vetélkedője. De a „Vasút a gyermekekért" Alapítvány intézményeiben dolgozó tagjaink is erre nevelik a jövő vasutasait, például legutóbb a Kőszegi Gyermekotthonban tartottak nagyon színvonalas vetélkedőt.

— A MÁV átalakítása a szakszervezeteket is a saját szervezeti rendszerük felülvizsgálatára késztetik. Hogyan alakulhat a KHI IB jövője a következő években?

— A szakigazgatóságok megalkulásával valóban újra kell gondolni a partnerkapcsolatokat. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a vezérigazgatóság, illetve a központi hivatalok és intézmények alapszervezeteiből átalakuló új szervezetek tagsága ragaszkodik ahhoz, hogy a KHI IB-hez tartozhasson. Sajátos a helyzetünk, mert az ország szinte minden nagyobb vasutas településén fellelhető, magasan képzett munkavállalói réteget képviselnünk. Tagjaink összefogásából táplálkozó értéket — amit az munkavállalóink körében a VSZ szinte egyedüli jelenléte is bizonyít — érdemes lenne tovább erősíteni.

Karácsony Szilárd

„A VASÚT A GYERMEKEKÉRT"

Életük legyen szebb

„A Vasút a Gyermekekért" Alapítvány szegedi diákotthona és óvodája május 18-án jótékonysági estet rendezett. A rendezvény fővédnöke *Tóth Imre*, a szegedi üzletigazgatóság vezetője volt aki megnyitó beszédében méltatta az idén 100 esztendős diákotthon múltját, és azt az áldozatos munkát, amelyet mindkét oktatási intézményben a nevelésben megszállott és felkészült pedagógusok végeznek. A jótékonysági est célja, most is az volt, hogy hozzájáruljon az intézmények közös célkitűzéseinek megvalósításához, *a vasutas gyerekek életét szebbé varázsolják* és jobbá tegyék.

A jótékonysági est műsorában közreműködtek az óvodások, a diákotthon tanulói, valamint Szeged testvérvárosa Túr ku kulturális küldöttsége, akik finn dalokat adtak elő.

Igazi báli hangulatról a *Probitas TSK* versenytáncosai, és a *Forrás* együttes gondoskodott.

(Gellért)

TUDÓSÍTÁS A KHI IB KÖZPONTI FÓRUMÁRÓL

Szópárbaj a vasútért

Délután két óra előtt néhány perccel a MÁV Rt. Vezérigazgatóság földszinti tárgyalótermében a VSZ Központi Hivatalok és Intézmények Intézőbizottsága meghívására gyülekeznek az érdeklődők, ott, ahol a Vasúti Érdekegyeztető Tanács, közismertebb nevén a VÉT, üléseit tartják. A bejáratnál régről és újonnan, de mindenképpen jól ismert „vasúti nehéztisztek" kávéznak. Rengeteg az ismerős. Az szb-titkárok, ügyintézők, vasutasok várják, hogy elkezdődjön életük sokadik fóruma. Arcukról leolvasható: már nem hozza őket izgalomba, hogy a MÁV Rt. és a Vasutasok Szakszervezete első számú vezetői tartanak tájékoztatót és mégis...az itt elhangzó — és csak az ilyen rendezvényeken hallható — információkra mindenki kíváncsi.

— „Ezt a fórumot a pesszimizmus elleni küzdelem jegyében hívtuk össze" — mondta bevezetőül dr. Imrédy Gyuláné. A mottónak is beillő, megnyitó szavak után felkéri Rigó Zoltánt, tartsa meg tájékoztatóját. A vasúttársaság vezérigazgatója sajátos, közvetlen — már-már „laza" — hangvételben ad elő, amelybe még egy kis bajlódás a mikrofonnal is belefér.

— „A MÁV felépítésének 1998. évvégi célállapotát a tulajdonos, az állam, gazdasági elvárások formájában magszabta. A cégvezetés feladata az odavezető út felderítése" — ezzel a két mondattal összegezhető az átszervezés filozófiája. *— A sok lehetséges közül a „csináld magad" módszerét tartjuk a legjárhatóbbnak, mert ha a változásokelőkészítésébe bevonjuk az érintetteket, a konfliktusok száma lényegesen csökkenthető. Jó példa erre a területi igazgatóságok átszervezésének előkészítése* — mondja a vezérigazgató, majd szerephez jut az elmaradhatatlan írásvetítő. S előkerülnek a laptársunk, a Vasutas Hírlap oldalairól már jól ismert táblázatok, a színes ábrák, a diagramok. A ballgatóság előtt a MÁV átalakítási stratégiája bontakozik ki — nem először.

— Cél: a sikeres MÁV. A vállalat jelenlegi bürokratikus szerkezeti felépítése nem maradhat fenn. Piacositásokra van szükség, olyan struktúrában, ahol a fő cél részcélokból tevődik össze és egy egységes szabályozás működik a háttérben — jegyzem fel a noteszembe az általam legfontosabbnak ítélt kulcsmondatokat. Aztán jön néhány divatos és csak a bennfentesek számára igazán világos kifejezés, például: *„a fő üzletágak tovább diverzifikálódnak"* — hm...(!)

A több mint félórás tájékoztató után kérdések feltételére is nyílik lehetőség. Az ilyenkor szokásos „hatásszünet" után érkezik az első kicsit kincstárira sikeredett érdeklődés: *— 1996-ban milyen mértékű eredményjavulást tervezett a MÁV?*

A kérdés azért is jó, mert a válaszban nagyon sok mindenről lehet beszélni. Ezt az előadó felismeri: *— a MÁV Rt. pénzügyi arokszámait a tulajdonos az éves terv elkészültekor meghatározta. Most a teljesítésen van a hangsúly. Sajnos, az első negyedév rosszul sikerült. Leállt a gabonaexport, a tranzit terv a fa és az ércpiac pangása miatt esett vissza. Mindez 1,1 milliárd forintnyi eredménykiesést jelent a cégnek. A piacvesztés ellensúlyozására meghozták a szükséges döntéseket, mert nem megengedhető az árufurazozási teljesítmények további csökkenése. Ehhez a kereskedelmi szakszolgálat „mellényét újra kell gombolni". De a takarékoskodási intézkedéseket is sokkal komolyabban kell venni.*

Az átfogó jellegű kérdezz-felelek után, mint minden fórumon, itt is, a hallgatóság saját munkahelye jövőjét szeretné kifürkészni. A BEIG-esek a létszámcsökkentésről, az informatikások a SZIR-ről, a kutatók az intézményük jövőjéről, a Központi Számviteli Hivatal munkatársai a fejlesztési irányokról szeretnének egyértelmű válaszokat kicsikarni. Mindenkinek jut néhány biztató szó. A lényeg: *azok, akik a gyengébb technikával jobb eredményt tudnak produkálni, mint amilyet a piac kínál, az számíthat a MÁV kenyerére.*

A bejelentett forgatókönyv szerint a vezérigazgató már csak percekig maradhat, ezért a fórum másik előadója, dr. Márkus Imre emelkedik szólásra.

— Az átszervezések tényével nem vitatkozom, de az eddigi tapasztalatok alapján a végrehajtás sikerében kételkedem — kezdi, hogy a teremben ülők figyelmét magára vonja. Majd így folytatja: — *a decemberben aláírt hároméves megállapodás rögzíti, hogy a munkavállalók érdekeit befolyásoló tervezetek a személyügyi főosztály ellenjegyzése nélkül nem mehetnek ki végrehajtásra. A szakágak racionalizálási tervei ellen beadott három vétó* (azóta négy! a szerk.) *a közösen elfogadott szándéknak mond ellent!*

Felvetődik a nem pusztán „költői kérdés": — *Az átalakítást szakszervezetek nélkül, vagy velünk együttműködve akarják véghezvinni? Próbálják ki, melyik a göröngyösebb! A közlekedési miniszter miközben európai módon nyilatkozik, a döntések végrehajtása nem esik egybe a szép deklarációkkal. A VSZ legfontosabb feladata, hogy megvédje a vasutasok érdekeit, ebben szüksége lesz a szervezetnek a vasúti szakemberek tudására, és a munkavállalók támogatására.*

A VSZ elnöke az átképzésekről így vélekedik: — *A vasút speciális ismereteket követel a munkavállalóktól. Minden, a MÁV követelményeinek megfelelő embert meg kell tartani, elsősorban átképzéssel, viszont ezt anyagilag támogatni kell. Abban vagyunk érdekeltek, hogy legyenek betartva a tavaly év végén megkötött megállapodások, hiszen azért írtuk alá őket* — hangsúlyozza dr. Márkus Imre, majd néhány konkrét kérdést tesz fel a MÁV első számú vezetőjének: *miért késik az együtt elhatározott bértarifamódosítási tárgyalások megkezdése? Mikorra készül el a vasútegészségügy helyzetét rendező előterjesztés? Miért nem elég körültekintőek a gazdasági társaságok értékesítésének előkészítésekor? Miért nem tartja be a MÁV a törvényekben előírt véleményezési kötelezettségeket?*

Rigó Zoltán így reagált: *— A VSZ valóban nem szokott vaktában vétózni. A mostani tiltakozásokat komolyan fogja venni a MÁV vezetése. Tény, hogy a jelenlegi létszámra nincs pénz, és a szakágak különböző módon próbálják előteremteni a fedezetet. Sajnálatosnak tartja, hogy vannak olyan vezetők, akik nem vállalják a konfliktusokat és a felső vezetésre hivatkoznak a leépítések előterjesztésekor. A szükséges következtetéseket ezekből a helyzetekből is le kell vonni* — hangsúlyozza a vezérigazgató. *— A szakszervezet átképzési javaslatával egyetért. A hatékonyabbá tételét szolgálja az Oktatási Szakigazgatóság. A bértarifát szintén rossznak tartja. Nem követi az a munkaerő értékének piaci változásait. A vasútegészségügy jövőjét illetően a legfontosabb, hogy fenn tudjon maradni. A kft-üzletrész értékesítésekkor körültekintőek, de túl gyorsan és gyakran változik a piac, amit nagyon nehéz követni...*



A fórum érintettjei

Ahogy a fórumokon már többször tapasztaltam, van egy észrevehetetlen pillanat, amikor oldódik a légkör. Ennek jegyében fogalmazódik meg a hallgatóság köréből egy kérdés: *— Igényli-e a MÁV vezetése a külszolgálatoknál meglévő szakértelmet és ha igen, akkor annak feltárására milyen fórumokat ajánlanak fel?*

— Természetesen. Ehhez ki kell alakítani az ehhez hasonló fórumok rendszerét, de érdemes lenne a mostanra elkopott újítási mozgalmat újraéleszteni — hangzik el a vezérigazgató válasza, majd elnézést kérve, Imrédy Gyuláné köszönő szavai mellett Rigó Zoltán az igértnél több mint fél órával később távozik.

Dr. Márkus Imre visszakapva a szót, kifejti a az elhangzott kérdésekkel és válaszokkal összefüggő VSZ álláspontokat. Órámra pillantok. Elmúlt négy óra. Az eszmecsere lezárul. A mindvégig figyelmes hallgatóság kisebb csoportokban, az elhangzottakat tárgyalva távozik. Az aggódó tekintetekből leolvasom: úgyis a holnapok döntik el, mivé válnak a munkáltatói ígéretek. Mert még mindig igaz a mondás: *a vasúton az a biztos, ami legalább két nappal elmúlt, de néha még az sem.*

K. Sz.

MÁV INFORMATIKA

VETÉLKEDŐ 3+1 ÉVFORDULÓ JEGYÉBEN

Követendő hagyomány

A honfoglalás 1100., a magyar vasút 150., a Vasutasok Szakszervezete 100. és a számítógép megjelenésének 50. évfordulója adta a MÁV Rt. Informatikai Szakigazgatóságán május 22-én megrendezett szellemi vetélkedő apropóját.



A vetélkedőt a szakigazgatóság központjában működő VSZ alapszervezet tisztségviselői kezdeményezték és szervezték, élen *Viczainé Doróczi Mária* szb-titkárral, aki a tavaly megrendezett Vasutasok Szakszervezete Szellemi Önvédelmi Vetélkedője országos döntőjét megnyerő csapat kapitánya volt. A szakigazgatóság vezetője *Dombai Ferenc*, mint fő támogató, nemcsak az előkészületekhez és az esemény megrendezéséhez nyújtott segítséget, hanem az intézmény nevében valódi tételeket jelentő, értékes díjakkal is hozzájárult a vetélkedő sikeréhez. Ennek is volt köszönhető, hogy tíz háromfős csapat adta le előzetesen nevezését és vett részt a több mint ötórás szellemi erőpróbán. A vidéki informatikai központok mellet a különböző fejlesztő-programozó és üzemeltető részlegek (divíziók) is indultak. A szervezőknek sikerült a zsűribe nem csak szakmailag elismert, hanem az informatika területén tekintéllyel rendelkező személyiségeket megnyerni. A zsűri elnöke volt *Dombai Ferenc*, szakigazgató, tagjai pedig: *dr. Imrédy Gyuláné*, KHI IB titkár, *Kojnok Jenő*, a szegedi Területi Számítástechnikai Központ nyugalmazott vezetője, *dr. Márkus Istvánné*, a Záhonyi Informatikai Központ vezetőhelyettese és *Deák Ferenc*, az Informatikai Szakigazgatóság igazgató-helyettese.

A vetélkedő tíz órakor vette kezdetét. A játékvezető *dr. Stern Pál*, a SZIR divízió osztályvezetője volt. A meghirdetett négy témában három-három feladatot kellett megoldaniuk a versenyzőknek. Az előkészítők kreativitását dicséri, hogy ebben a műfajban fellelhető szinte az összes formát sikerült felsorakoztatniuk, méghozzá nagyon színvonalas — helyenként csavaros — kérdések formájában. A kérdéseket és a helyes válaszokat forgatókönyv-szerűen összeállított közel százoldalas, vaskos füzet önmagáért beszél. A kérdések között éppen úgy szerepelt teszt kérdéssorozat, kakukktojás felismerése, keresztrejtvény, mint a nagyobb kreativitást igénylő reklám készítés és ismertetés, pantomin játék és képek párosítása. A játékosoknak honfoglaláskori, vasutas és szakszervezet-történeti ismereteiket éppúgy bizonyítaniuk kellett, mint a szakmájukban meglévő elméleti és gyakorlati jártasságukat. A csapatok vidám perceket szereztek egymásnak és a zsűrinek is a jövő vasútját reklámozó versek, rajzok és jelenetek bemutatásával. *Csortán Zsolt*, a miskolciak számítógép-műszerésze a jelenlévők nem kis csodálkozására — bár kíséret nélkül — még dalra is fakadt.

A teremben elhelyezett táblán, mindenki számára követhető pontozás eredményeként az első helyezést a *debreceniek* érték el, a második helyen *a gazdaságirányítási divízió* csapata végzett, a harmadikak pedig a *záhonyiak* lettek.

A *Debreceni Informatikai Központ* csapatának tagjai érdemelték ki a legtöbb *különdíjat* is, így a szakigazgatósági üzemi tanács által felajánlott egyhetes keszthelyi nyaraláson túl, a záhonyi VSZ alapszervezet és a *VSZ központ könyvjutalmát* is nekik ítélték a felajánlók. A Szegedi Informatikai Központ VSZ alapszervezete tárgyjutalmát a *SZIR Divízió* érdemelte ki.

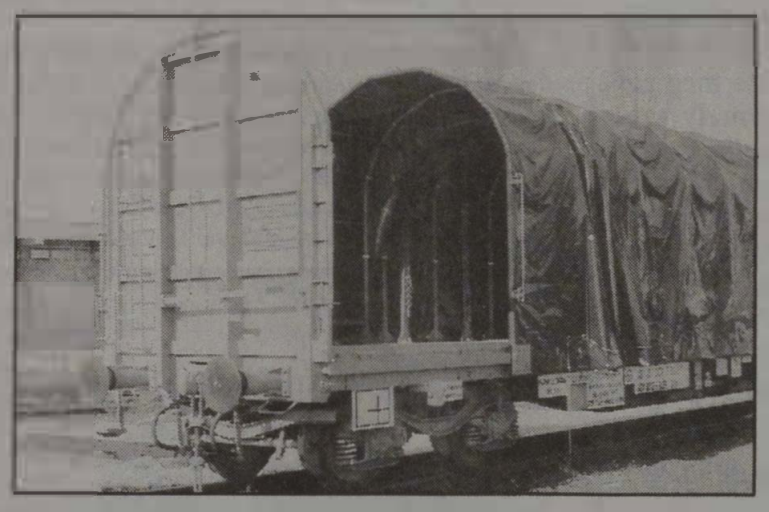
Végül is senki sem ment haza üres kézzel, mert minden induló játékos az izgalmakkal bővelkedő és tartalmas időtöltés emléke mellé — a szendvicsekről és üdítőről is gondoskodó — *informatikai központ VSZ alapszervezet 500-500 forintos utalványát* is magukkal vihették.

A dolgos hétköznapok mellett ez mindenképpen hasznos nap volt, hangulatát pedig leginkább az egyik reklámversikével foglalhatjuk össze:

„Veszélyben az életed, /Veszélyben a környezet, /Az energia fogyóban, /A reménységünk hunyóban. /Mit találsz itt unokád, /Ha nem érzed e gond súlyát! /De találhatsz kiutat, /Válaszd a vasutat! /Nem a lég- és nem a közút, /Az igazi válasz a vasút!"

A Vasúti szállítás leendő „favoritja"

az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:

— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:

— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:

A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MVJ
MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

AVÉTMÉNYEREDŐ

Munkahelymegőrző megállapodások

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában megírtuk, hogy a Vasutsaok Szakszervezete több intézőbizottsága vétót nyújtott be a forgalmi, a pályagazdálkodási, a távközlő-erősáramú-biztosítóberendezési szakszolgálati akcióprogramok ellen. Az azóta lezajlott egyeztető tárgyalásokon a munkáltató és a VSZ képviselői megállapodásra jutottak. Ez alkalommal a megkötetett egyezségekről adunk körképet.

Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottság

A Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottság (FÉIB) május 16-án nyújtott be kifogást, mert a forgalmi igazgató az áprilisban véleményezésre átadott szakszolgálati akciótervet *a tizenöt napos határidő be nem tartása* címén végre akarta hajtani.

Szabó András forgalmi igazgató az egyeztetésen bejelentette: eltekint a forgalmi főosztály által megküldött levél azon megállapításától, amely szerint a VSZ 15 napon túli véleménye miatt az akcióprogramot elfogadottnak minősíti. A *továbbiakban figyelembe veszi a VSZ FÉIB által átadott észrevételeket.*

Orosz Péter, a FÉIB titkára — miután kérte, hogy az igazgatóságok által készített intézkedési terveket a főosztály adja át az intézőbizottságnak —, a kifogást visszavonta. Az egyeztető tárgyalás a felek megállapodásával zárult.

Pályagazdálkodási Intézőbizottság

A VSZ Pályagazdálkodási Intézőbizottsága a PHM szakigazgatóság május 13-án Zánkán megrendezett főnöki értekezletén értesült (a főnököknek átadott írásos létszám-, bér- és költségtervből) az elbocsátási tervekről. A május 17-én lefolytatott egyeztetés itt is *megállapodással zárult.* A PHM Szakigazgatóság vállalta: a kifogásra tekintettel a munkáltatói kezdeményezésű rendes felmondással történő *munkaviszony megszüntetéseket* — a nyugdíjazások kivételével — további intézkedésig felfüggeszti. A munkáltató a továbbiakban vállalta azt is, hogy — az 1995. december 29-i megállapodások szellemében — a szakigazgatóság területén az idén a *létszámcsökkentés rendes felmondással nem lehet több 173 főnél. Balogh László* intézőbizottsági titkár a Magyar Vasutas kérdésére elmondta: ezzel a megállapodással a munkabéke helyreállt. A továbbiakban a szolgálati helyek szintjén kell ellenőrizni a megállapodás betartását. Amennyiben valamelyik főnökségen nem jutnak megegyezésre, és feloldhatatlan konfliktus keletkezne, úgy a magasabb szintű egyeztetést fogják ismét gyakorolni.

Távközlési-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Intézőbizottság

A Távközlési-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Szakszolgálat vezetője, valamint a VSZ TEB IB-titkára a május 20-án lefolytatott egyeztetésen a négy nappal korábban benyújtott kifogásról *megállapodásra jutott.* A vétó tárgyát képező *5,11 százalékos létszámleépítési előírást a munkáltató az akcióprogramból „kiemelte".* Az intézkedés megtétele eredményeként a VSZ TEB IB a kifogást lezártnak tekinti és az átadott tervezeteket tizenöt napon belül véleményezi.

Gépészeti Intézőbizottság

A VSZ Gépészeti Intézőbizottsága (GIB) a szakszervezeti véleményezés nélkül kiadott egyoldalú munkáltatói intézkedést kifogásolta.

A gépészeti szakszolgálatnál azonban a fentiekhez hasonló megállapodásra jutottak. Az egyeztetés eredményeként *Németh László* gépészeti igazgató a *szakszolgálati akció-programot a szakszervezetekkel való további párbeszéd idejére tervezetté nyilvánította.*

MSZOSZ — VSZ TANÁCSKOZÁS ZALA MEGYÉBEN

Az összefogás elkerülhetetlen

Az MSZOSZ Zala megyei képviseletén május közepén tartott egyeztető tárgyaláson ismerkedtek meg egymás elképzeléseivel és a jövőbeni együttműködési lehetőségek koncepcióival a régió szakszervezeti irányítói, valamint a VSZ Területi Bizottságainak tisztségviselői.

A tanácskozáson az MSZOSZ részéről *Gombás József* képviseletvezető, továbbá *Somogyi László* a kereskedelmi és *Újváry Károly* az építőipari dolgozókat tömörítő tagszervezetek irányítói látták vendégül a VSZ delegációját, melyben a két újonnan megválasztott területi bizottsági titkár, a szombathelyi *Horváth Csaba* és a pécsi *Lepesi Zoltán* mellett a nagykanizsai állomásfőnökségről *Kozári Margit,* a vontatási szakszolgálattól *Izsák Csaba,* a villamos vonalfőnökségről *Domján Piroska*, Zalaszentiványról *Tuboly Zoltán* a Zalaegerszegről *Tóth József* alapszervezeti vezetők foglaltak helyet. Az üzletigazgatósági szakaszhatárok Zala megye területét kettészelik, így ezen földrajzi helyzetéből adódóan, a VSZ megyei fórumokon történő képviseletének ügye is többek között tisztázásra várt.

Horváth Csaba a tárgyalás eredményeit ecsetelve elmondta, hogy a résztvevők egyhangúlag Kozári Margitot — a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa tagját — választották a VSZ küldöttévé, aki a szakszervezeti szövetség ülésein a régió vasutas társadalmának érdekeit megjeleníti majd.

Az eszmecserén egy *együttműködési megállapodás* körvonalai is kirajzolódtak. A VSZ — társszervezeteivel egyetemben — a megyei MSZOSZ egyik legerősebb ágazataként, jelentős szerepet játszik a szövetség mindennapi sorsának alakulásában. A területen a *tagmegtartás* mellett a *szervezetépítés* is központi feladatként kezelendő. A *szolidaritás erősítése* érdekében pedig *városi fórumokat* kell majd létrehozni, melyek a lakóterületi érdekvédelem ellátására lesznek hivatottak.

Horváth Csaba szerint a tagok számára *nem csupán a munkahelyeken* szükséges az érdekvédelmet megteremteni, hanem azokban a szférákban is, *ahol élnek,* szolgáltatásokat vesznek igénybe és fizetnek, a szabadidejüket eltöltik, utaznak ... stb. Sőt a szakszervezeteknek a valaha munkaviszonyban állt, s napjainkban munkanélküli ellátásban részesülő, avagy az *e körből is kirekesztődött* emberek problémáinak megoldásában is segítő kezet kell nyújtani. Ennek első lépéseként az MSZOSZ részt vállal a *területfejlesztési* tanácsok, illetve a *munkaerő-bizottságok* ez irányú tevékenységében. Ezenfelül Zala megyében két helyütt, Nagykanizsán és Zalaegerszegen ingyenes tanácsadást kínáló *jogsegélyszolgálatok* várják ügyfeleiket, köztük a munkanélkülieket is.

A tárgyalópartnerek abban is egyezségre jutottak, hogy a jövőben a *szakértői anyagokat* közösen állítják össze. A közlekedési ágazat szervezetei között pedig szakmaközi megállapodások megkötésére törekednek majd.

Nem kevésbé fontos az oktatás-képzés területe sem. Az EU felé nyitás jegyében, célszerű volna olyan tanfolyamokat létrehozni, melyek működése folytán a hazai érdekképviseletet ellátó szervezetek, elsősorban az Európai Unió országaiban honos elméleti és gyakorlati módszerekkel ismerkedhetnének meg.

Az osztrák szakszervezeti tömörülésekkel fennálló kapcsolatrendszer jó alapot szolgáltathat, e folyamat kibontakoztatásakor, hiszen a szomszédban élő partnerek patronálhatnák a kezdeményezést.

Horváth Csaba szólt arról is, hogy hazai viszonylatban az olyan jelentős taglétszámú, komoly tárgyalási és szerződéskötési tapasztalatokkal rendelkező szakszervezetek, — mint például a VSZ, több napos tréningjellegű képzésen a munka-megállapodások, munkaügyi szabályzatok, kollektív szerződések előkészítése és elfogadtatása tárgykörben hasznos tanácsokkal láthatnák el a kisebb cégek testvérszervezeteinek tisztségviselőit. A manapság még fehér foltokként nyilvántartott azon területeken, ahol a külföldi tulajdon megléte vagy az alacsony dolgozói létszám miatt hiányzik az érdekképviselet, az érintetteket mielőbb meg kell győzni arról, hogy az összefogás elkerülhetetlen —, mert anélkül jogaik csorbulhatnak, s munkakörülményeik sem javulhatnak.

Az egyeztetésen felvetődtek a nyugdíjreform, valamint az egészségbiztosítás majdani finanszírozásának problémái is. Ez utóbbi esetében a szakszervezetek számára kulcsponti feladat a vasútegészségügy életbenntartása és jelenlegi magas színvonalú működésének megőrzése érdekében a garanciák kiharcolása. A megbeszélésen a tárgyalófelek a kapcsolattartás erősítése végett megállapodtak abban, hogy Zala megye MSZOSZ területi vezetője a VSZ soros értekezleteire mindenkor meghívást kap. Ezen összejöveteleken egyrészt tájékozódik a VSZ tevékenységéről, másrészről pedig hiteles képet fest a megyében zajló érdekvédelmi folyamatokról. Végezetül Horváth Csabától megtudtuk: a területi bizottság körzetébe tartozó más megyék MSZOSZ képviseleteivel is szeretne hasonló megállapodásokat kötni.

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

BÉRBŐL ÉS JÁRULÉKBÓL ÉLŐK FIGYELMÉBE (HETEDIK RÉSZ)

Lehet-e tenni valamit?

Lehet-e tenni valamit? — erre a kérdésre kerestük a választ bérből és járulékból élőknek készült sorozatunk előző fejezeteiben. Igen, lehet. A munkavállalók számára más megoldások mellett kizárólag az *összefogás* nyújt valós *megoldást*, igazi *lehetőséget* arra, hogy munkaerejük értékesítése során egyenrangú partnerként legyenek jelen a munkaerőpiacon és a megtermelt javakból a hozzájárulásuk mértéke arányában részesülhessenek. Jogosan vetődik fel a kérdés, hogy az összefogással, vajon milyen eredményeket tudunk elérni? Sorozatunk mostani részében erre keressük a választ.

Sorozatunk legutóbbi fejezetében a szakszervezet megítélésekor figyelembe veendő korlátozó tényezőkről szóltunk. Elmondtuk: hogy a szakszervezet nem értékteremtő tényező, pusztán a munkavállalók erejének és a cégtulajdonos eszközeinek együttes eredményeként megtermelt jövedelem elosztásában vesz részt, valamint képviseli a tagok érdekét.

Ez mind szép — mondhatnánk —, de hogyan is van ez a MÁV-nál, ahol köztudottan nem képződik nyereség? Mindenekelőtt leszögezhetjük azt a tényt, hogy a vasúti szállítás önmagában — a hatalmas állóeszköz igénye miatt — a világon sehol sem nyereséges. Közvetlenül, közgazdasági értelemben, a fuvarozási bevételek és a költségek különbségéből nem termelődik nyereség, amit el lehetne osztani. Mekkora bérfejlesztésért szálljon síkra ebben a helyzetben egy vasutas szakszervezet? Ezt a kérdést évek óta feltesszük önmagunknak. „Mi mennyi", mivelkell megelégednünk? (A kérdés egyébként más állami feladatokat ellátók esetében is feltehető, például pedagógusok, egészségügyiek, esetében.) Honnan teremthető elő a fedezet, milyen alapon várhatjuk el, hogy az igényeinket teljesítsék?

Említettük, hogy a vasúti fuvarozásközvetlenül nem termel nyereséget. A vasutak fennmaradása és működése az egész világon állami támogatást igényel. Miért fizetik meg ezt a költséget a társadalmak? Mert a vasúti közlekedés életünk részévé vált. Képtelenség lenne földünk bármely civilizált részén a felmerülő személy és áruszállítási igényeket más közlekedési formával teljesíteni, mint amit a vasút tud nyújtani. Fogalmazhatunk úgy is, hogy az elmúlt másfél évszázad fejlődése során a gazdasági élet fejlődése nélkülözhetelenné tette ezt a szállítási formát. Létjogosultsága megkérdőjelezhetetlen, viszont nem mindegy, hogy egy vasúttársaság „mibe kerül".

„Csökkenteni kell a veszteségeket!" — úgy gondoljuk ez a szlogen minden kollégánk előtt ismerős. A vasút nem csak eszköz, hanem munkaerőigényes vállalkozás is. A munkaerő költsége pedig tetemes részét tesz ki a például a MÁV Rt. kiadásainak. Emiatt érthető, hogy ezen nagyot lehet „spórolni". Mi tagadás, meg is próbáljákezt az arra illetékesek az évenkénti bértárgyalások alkalmával. Elég csak felidézni három-négy évre visszamenőleg a munkáltatói bérfejlesztési javaslatokat. Ezek megszületésekor vetődik fel a kérdés, mennyit követeljenek a vasutasok? Ilyen esetben, amikor nem valamilyen nyereség elosztásáról van szó, hanem az állami nagykalapból kell kiszakítani a még elfogadható mértéket biztosító forrásokat, nem egyszerű a választ megtalálni. Azért próbáljuk meg.

Az országos reálbér átlagának a változások mértékének az elérése lehet az egyetlen normális cél. Ugyanis az állami bevételek meghatározó részét a társadalomban megtermelt jövedelmekkel arányos adók teszik ki. Azaz, az országos átlagot meghaladó reálbérkövetelés nem lenne tisztességes a társadalommal szemben, de alacsonyabb mérték elfogadására sincs semmilyen ésszerű magyarázat. Ha megfigyeljük, az elmúlt években a vasúton megkötött bérmegállapodásokat, azok szintén ezt igazolják. Ehhez mindössze észrevételt érdemes hozzáfűzni. Az első szerint a vasutas szakszervezetek követelései sohasem lépték, nem léphették túl ezt a mértéket, a másik szerint nem érthető, hogy a tisztességes bérfejlesztés eléréséért miért kényszerítették sztrájkra a vasutasokat, hiszen minden alkalommal anélkül is létrejöhetett volna a még teljesíthető bérmegállapodás.

A munkaerő költségét nem csak a munkavállalói bérszínvonal, hanem a létszám is meghatározza. Ez látszólag ellentmondásban van a szakszervezeti bérkövetelésekkel, hiszen minél kevesebb ember tudja létrehozni az adott teljesítményt, annál több jövedelem juthat egy munkavállalóra. Ez azonban csak látszólag jelent ellentmondást. A létszám meghatározásánál, ugyanis a szakszervezet sohasem indulhat ki a bérre szánt költségekből. Szem előtt kell tartania viszont a feladatok biztonságos ellátásához szükséges szakértelem, valamint a szellemi és a fizikai munka emberileg teljesíthető mértékét. Ennek meghatározásakor mindenekelőtt figyelembe kell venni az adott technológia fejlettségét, az egy emberre terhelhető felelősség szintjét, pszichés és egyéb környezeti hatásokat és még nagyon sok más tényezőt is.

A foglalkoztatottak számának meghatározása, tehát, csak közvetve hozható összefüggésbe a bérköltséggel.

Az emberileg még teljesíthető és hatékony munka feltételeinek biztosítása *a munkáltató kockázata*. Természetesen, napjaink gyakorlata ennek is ellentmond. Ezért fordulhat elő, hogy egyre gyakrabban találkozhatunk olyanokkal, akikre több munkakör ellátását terhelik, akiket hosszú távon túlóráztatnak, a kockázatot a munkavállalókra hárítva.

Ezekkel a tendenciákkal szemben az egyének önmagukban sohasem képesek felvenni a versenyt. Erre csak egy szakmailag felkészült és az érdekérvényesítés eszközeit felsorakoztató szakszervezet képes. Amíg a bérharcot általában évente egyszer kell megvívni, az indokolatlan elbocsátások elleni küzdelem ezzel szemben folyamatos feladat.

Természetesen, az éremnek a másik oldalát is szemügyre kell vennünk. Nem lehet kitérni az olyan esetek elől, amikor indokolt a teljesítmények szűkítése. A szakszervezet ez esetben azzal tud segíteni, ha a leépítésről idejében információt szerezve úgynevezett aktív foglalkoztatási eszközökkel igyekszik csillapítani az intézkedések hatásait. Azaz nem csak megpróbálja időben elhúzni a folyamatot — bár ez önmagában is sok konfliktust segít elkerülni —, hanem például szorgalmazza az átképzést. Új munkahelyek létesítését kezdeményezi, vagy a korábbi nyugdíjazást elfogadókat segíti.

Láthatjuk a tagoknak a szakszervezetre nem csak a jobb megélhetés alkufolyamatában, hanem a munkanélküliség megelőzésében, és elkerülésében is óriási szerepe lehet.

Mit lehet tenni a munkahelyek megtartása és a tisztességes megélhetés érdekében ? Igen, lehet! *Össze kell fogni!*

A baloldaliságról

Ahogyan a baloldali szóról, a baloldali értékekről, úgy a baloldaliság felfogásáról és tartalmáról is megoszlanak a vélemények. Nem mindenki ugyanazt érti rajta, nem mindenki ugyanoda teszi a hangsúlyt. Nem meglepő ez, hiszen a baloldaliság alkotó részei is *változnak* a hely és az idő függvényében. Mást jelentett a baloldaliság a második világháború előtt és után. Különböző volt a tartalma 1919-ben és 1925-ben, 1948-ban és 1989-90-ben. És változni fog a következő években is. Országonként sem azonos a baloldaliság felfogása. Mást értenek rajta Magyarországon és Angliában, Lengyelországban és Chilében.

A változó elemek mellett megvannak a baloldaliság *állandó, stabil elemei*, jegyei, időtálló általános vonásai is. Az olyan értékei, mint a szabadság, a demokrácia, a társadalmi igazságosság, az esélyegyenlőség, a szolidaritás stb. Általános sajátossága a baloldaliságnak, hogy a gazdasági és technikai fejlődést *szociális elkötelezettséggel* képzeli el. Továbbá az, hogy az emberek mind szabadabban élhessenek lehetőségeikkel.

A baloldaliság egyik fő jellegzetessége, hogy *kritikai* jellegű. Mindig is az volt — és az is marad —, mert a baloldali gondolkodás szembefordult — és a jövőben is ezt teszi — a világ kirívó egyenlőtlenségeivel, igazságtalanságaival, megaláztatásaival. Az elnyomással, a kizsákmányolással, az embertelenséggel. Arra törekedett és törekszik, hogy megváltoztassa azokat a viszonyokat, amelyek ezeket fenntartják és újratermelik.

A baloldaliság nem tagadja az egyén szerepét a társadalomban, de elutasítja azt a véleményt, hogy csak az egyén üdve a mérvadó. Az egyén boldogulását *összhangba* kell hozni a közösség érdekeivel, céljaival, lehetőségeivel. A baloldaliság tehát *egyszerre* törekszik az individum és az autonóm közösség védelmére. Ez az eszme a *baloldali gondolkodás alapja*. Vagyis az egész társadalomra kiterjedő demokrácia. A francia forradalom óta a demokrácia a baloldal meghatározó eleme. Sajnos, ez a fontos elem — a különböző külső és belső körülmények hatására — az államszocializmus gyakorlatában, a volt Szovjetunióban és a szocialista országokban komolyan sérült.

A baloldal mindig feladatának tekintette, hogy szembeforduljon az elidegenítő, az embert lealacsonyító nézetekkel és gyakorlattal. A baloldaliság szemben áll minden hatalmi egyenlőtlenséggel, előjoggal. Az elnyomottak, a szegények, a szűkölködők, a kirekesztettek pártján áll. Szót emel a kisemmizettekért, a munka jogáért, az alkotó emberért, az emberi méltóságért.

A baloldal *nem az egyenlősdiért* száll síkra, nem azt akarja, hogy mindenki egységesen a szegénység, a létminimum szintjére, vagy az alá süllyedjen. Hanem azért küzd, hogy mindenki képességei szerint dolgozhasson, és végzett munkája alapján részesedhessen az emberi erőfeszítések nyomán létrehozott javakból. Ily módon a baloldaliság egyszerre jelent szabadságjogokat és az esélyek egyenlőségét, demokráciát és a szociális igazság képviseletét. Elutasítja azt a gyakorlatot — bármilyen színű párttól és kormányról legyen is szó —, amelyben a különböző elitek, a munkavállalók, a lakosság feje felett politizál, köti meg alkuit és kompromisszumait, és hozza meg döntéseit.

Az ilyen gyakorlat előbbutóbb kudarcra van ítélve.

A baloldaliság lényege tehát: az emberi szabadság és a társadalmi igazságosság egysége, összeegyeztetése. Nem pusztán a baloldali értékek szimpla összeadásáról, egymás mellé tevéséről van szó. A baloldaliság: szellemi alapállás és magatartásforma, gondolkodásmód, életérzés, erkölcsi felfogás és szemlélet, érzelmi örökség, hagyomány, s egyszersmind praxis is.

Az európai történelem elmúlt 200 évében ezek a célok, törekvések fejeződtek ki a haladó, baloldali elméletekben, politikai, szellemi és kulturális mozgalmakban. Győzelmekkel és bukásokkal, világra szóló sikerekkel és világra szóló hibákkal, tévedésekkel, összeomlásokkal, emberi tragédiákkal együtt. Lelkesültséggel és kiábrándulással, de mindig a feltartóztathatatlan újrakezdéssel...

Kárpáti Sándor

SZAKSZERVEZET ÉS JOGVÉDELEM

Mégis megállapodtak

Legutóbbi lapszámunkban megjelent *„Szakszervezet és jogvédelem"* című írásunk egy helyi „eredménytelen" érdekegyeztetéssel foglalkozott, amelynek szerzője a VSZ pécsi területi bizottságának titkárhelyettese volt.

A Magyar Vasutas megjelenése utáni napokban azonban *Kutasy Gyula* pécsi állomásfőnök és *Lepesi Zoltán László* a VSZ illetékes területi bizottsági titkára kézjegyével pecsételte meg azt az írásba is foglalt megállapodást, amely szerint *„a munkáltató vállalja, hogy valamennyi munkavállalót a bérbesorolás szerinti munkakörben foglalkoztatja, továbbá biztosítja az átmenesztők, vonatfelvevő munkakörben besorolt munkavállalók 1996. évben való foglalkoztatását".*

UTAZZUNK EGYÜTT

A Paradiso Travel szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Június 12-16.	*Kirándulás Kárpátaljára*	14 990,-
Június 22.	*Puchberg — Marcipánmúzeum*	2 500,-
Július 13.	*Melk — Wachau*	3 350,-
Augusztus 8-11.	*Salzkammerguti tóvidék*	23 900,-
Szeptember 10-15.	*Róma — Assisi*	29 490,-
Szeptember 27-29.	*Sörfesztivál Münchenben*	
		ár előkészületben
December 6-8.	*Karácsonyi vásár Nürnbergben*	„
December 14.	*Karácsonyi vásár Bécsben*	„

Görög apartmanok Sartiban

Május 11-től október 5-ig hetente.
Elhelyezés 2-3 fős studiókban
és 4-5 fős apartmanokban.

Részvételi díj:

13 900 forint/apartmantól 74900 forint/ apartmanig
(létszámtól és szezontól függően!)

Lovastábor nem csak gyermekeknek!

5 nap 6 500 forint/fő ellátással

Minden utasnak 1 000 forint kedvezményt adunk a szállásos utak árából, ha a jelentkezésnél ezt a hirdetést leadja!

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében, a 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551 tekefonszámon.

Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62. (Metró mozi, a Nyugati pályaudvarral szemben) telefon: 06/1/153-4523.

CERTIFIKÁCIÓ

Tanúsítvány a minőségről

A közelmúltban adták át a millecentenárium, a MÁV 150 és a s a szolnoki járműjavítás 140 éves évfordulója jegyében az ISO 9001 szabvány szerint működő minőségbiztosítási rendszert tanúsító oklevelet a MÁV Szolnoki Járműjavító Kft.-ben. 1993. végén döntött a Kft. vezetése az ISO 9001 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszer kiépítése mellett. Ezt a hatékonyabb és magasabb minőségű működés iránti belső igény, valamint a külső piaci és vevői igényeknek való megfelelés motiválta. Mindkét tényező egy célt szolgált és szolgál ma is: megtartani és fejleszteni piaci pozíciókat és így munkát biztosítani a 140 éves hagyományokat őrző munkahely dolgozóinak.

Az eltelt idő alatt sok energiát fordítottak a rendszer bevezetésére. A feladat végrehajtására, illetve a kiépítés segítségére a *Qualimed Vezetési és Tanácsadó Kft.*-t kérték fel, akik tapasztalatukkal hatékony részesei voltak munkájuknak. Az elmúlt két év munkája összességében eredményesen zárult és így kerülhetett sor a *TÜV Rheinland EuroQUa* Kft. által auditált minőségbiztosítási rendszer működését igazoló certifikáció átadására.



„A rendszer elemeinek folyamatos javítása napi feladataink fontos része"...

Sándor János ügyvezető igazgató a tanúsítvány átvételét követően többek között arról szólt, hogy: *büszkék vagyunk arra, hogy részesei lehetünk annak a több mint 300 magyar vállalat által alkotott körnek, ahol ISO 9000 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszer működik. Tisztában vagyunk azonban azzal, hogy a jelenlegi állapot csak egy lépés, állomás a jobb minőség és a vevői igények kielégítése felé. A most elért szintet nem tekintjük véglegesnek. A rendszer elemeinek folyamatos javítása napi feladataink fontos része. Fő szempontnak továbbra is a követelményeknek megfelelő, ésszerű megoldásokat kell tekintenünk. Mint ahogyan maga a szabvány is változik, úgy kell nekünk is fejleszteni működésünk hatékonyságát. Erre kötelez mindannyiunkat a most átadott certifikáció. Maga a tanúsító okirat, tudjuk, nem automatikus piaci pozíciót jelent. Versenyképességünket csak akkor tudjuk megőrizni vagy javítani, ha folyamatosan fejlesztjük működésünk hatékonyságát. A rendszerelemek közül kiemelem a helyesbítő és megelőző tevékenység javítását és a garanciális hibák csökkentését. A folyamatos fejlődés tárgyi és személyi feltétele adott, csak élni kell vele..."*

TAGSÁGI TÁJÉKOZTATÓ

Az ÖTA segélyeiről

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap 1996. évben az alábbi segélyeket nyújtja tagjainak:

INTÉZMÉNYES SEGÉLYEK:

1. Munkavállalók kórházi ápolási segélye

Napi 180.- Ft kórházi ápolási segély illeti meg a tagot a fekvőbeteg-gyógyintézeti (kórházi, szanatóriumi) ápolás naptári napjaira.

2. Munkavállalók egyszeri segélye tartós táppénzes állomány esetén

A megszakítás nélkül tartósan táppénzes állományban lévőket a keresőképtelenség 90. naptári napjára, majd az ezt követő minden 90. naptári napra 3.000.- Ft egyszeri segély illeti meg. A 90 napba a táppénzes állományt közvetlenül megelőző betegszabadság beteglappal igazolt idejét be kell számítani.

3. Cukorbetegsegély

Naptári évenként egyszer a tagnak 1500 Ft cukorbetegsegély jár, amennyiben saját maga vagy eltartott hozzátartozója naptári évente legalább kétszer (félévenként) cukorbeteg-gondozáson részt vett és igazoltan cukorbeteg.

4. Kelengyesegély

Amennyiben a tagnak, vagy eltartott hozzátartozójának gyermeke születik a tagot 6.500.-Ft kelengyesegély illeti meg. A segély gyermekenként, illetve halva született gyermek után is jár.

5. Egyszeri segély gyesen lévők részére

A gyesen lévő tag részére a jogot adó gyermek után az első havi gyes folyósításával egyidejűleg 2.000.- Ft egyszeri segélyt kell kifizetni.

6. Eltartott gyermek utáni kórházi ápolási segély

A tag részére 1.500.-Ft segély jár 14 éven aluli eltartott gyermekének 28 napi fekvőbeteg - gyógyintézeti (kórházi, szanatóriumi) ápolása esetén, naptári évente egy esetben. A fekvőbeteg - gyógyintézeti ápolási napok naptári éven belül összeszámíthatók.

7. Temetési segély

A tag vagy eltartott hozzátartozójának elhalálozása esetén 10.000.- Ft temetési segély jár.A taggal haláláig együtt élt házastárs elhalálozása esetén a temetési segélyt az eltemetés költségét viselő tag részére akkor is ki kell fizetni, ha az elhunyt házastárs nem minősül a tag eltartott hozzátartozójának. Amennyiben az elhunyt ÖTA-tagot ÖTA-tag házastársa temettette el a segélyt az elhunyt és az eltemettető házastárs jogán is ki kell fizetni.

8. Fogsegély

A tag részére fogpótlási költségeihez teljes fogsor (protézis) pótlása után 1.000.- Ft, rögzített fogpótlás esetén foganként 350.- Ft költségtérítés jár. A költségtérítés folyósításához a részletes fogászati munkákat tartalmazó fogmunkalapot, illetőleg fogszakorvosi igazolást, valamint a költségek befizetését igazoló névre szóló számlát kell benyújtani.

9. Gyógyászati segédeszközért fizetett térítési díj teljes vagy részbeni megtérítése

A tag vagy eltartott hozzátartozója gyógyászati segédeszközéért fizetett térítési díjat, javítási költséget kérelemre az ÖTA részben, vagy egészben megtéríti. A teljes ár 20 %-át meg nem haladó mértékű térítési díj összegét a szolgálati főnökségtől, a 20 %-át meghaladó mértékű térítési díj részbeni megtérítését - a szolgálati főnökség útján - az ÖTA Elnökségtől kérheti a tag.

A következő gyógyászati segédeszközöknél, amennyiben a teljes ár 20 %-át meghaladó mértékű a térítés díja, a szolgálati főnökség az alábbi fix összegű térítést adja:

A gyógyászati segédeszköz megnevezése	A térítés összege: maximum
ortopéd cipő	1500 Ft
hallókészülék	9000 Ft
hallókészülékhez elem	1200 Ft/naptári év
vércukorszintmérő	5000 Ft
vércukorszintmérőhöz tesztcsík	2000 Ft/naptári év

Szemüveg esetében évente egy alkalommal a szemüveg térítési díját és a lencse dioptriát tartalmazó névre szóló számla alapján a térítési díj összegét, maximum 1000 Ft-ot térít az ÖTA.

10. Nyugdíjasok kórházi ápolási segélye

Napi 180.-Ft kórházi ápolási segély jár naptári évenként legfeljebb 15 napra a nyugdíjas tag vagy eltartott hozzátartozójának elismert házastársa fekvőbeteg-gyógyintézeti (kórházi, szanatóriumi) ápolása esetén.

MÉLTÁNYOSSÁGI SEGÉLYEK:

1. Táppénzjogosultság kimerítése utáni segély

A tényleges szolgálatban álló, táppénzjogosultságát kimerített, az orvos igazolása szerint továbbra is keresőképtelen, más ellátásban nem részesülő tag kérelmére az ÖTA Elnöksége napi segélyt engedélyezhet. A segély havonkénti összege a dolgozót korábban megillető táppénz egy havi összegének 80 %-a.

2. Gyógyszersegély

Az ÖTA Elnöksége a rendszeres gyógyszeres kezelésben részesülő tag részére naptári évenként egy esetben, amennyiben a háziorvosa a diagnózis megjelölésével igazolja, hogy a rendszeresen szedett gyógyszereinek költsége a havi 500.-Ft-ot, az évi 6.000.-Ft-ot meghaladja, segély folyósítását engedélyezheti.

3. A mozgáskorlátozottak anyagi támogatása

Mozgáskorlátozott tag vagy eltartott hozzátartozójának gépkocsi, elektromos rokkantkocsi vásárlásához, kérelemre, az ÖTA Elnöksége 5 évenként támogatást engedélyezhet. A kérelemhez csatolni kell az orvosszakértői bizottság véleményét, a névre szóló számlát vagy adásvételi szerződést, a gépjárművezetői engedély másolatát, a kérelmező és házastársa jövedelmének igazolását, az önkormányzat és egyéb szervek által nyújtott támogatások igazolását, valamint a szolgálati főnökség záradékát.

A gépkocsi javítási és üzemben tartási költségeihez támogatás nem nyújtható.

4. A halottszállítás költségéhez támogatás

A tag elhalálozása vagy általa viselt temetési költségek esetén a 10.000.- Ft-ot meghaladó helyközi halottszállítás költségéhez az ÖTA Elnöksége támogatást engedélyezhet. A kérelemhez csatolni kell a halottszállítás költségét igazoló névreszóló temetési számlát, a halotti anyakönyvi kivonat másolatát, valamint a szolgálati főnökség záradékát.

5. Egyéb segély

Egyéb, a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátással összefüggésben indokoltan felmerült költséghez a tag kérelmére az ÖTA Elnöksége támogatást engedélyezhet. A kérelemhez csatolni kell a szolgálati főnökség záradékát, a felmerült költséget igazoló névre szóló fizetett számlát, szakorvosi igazolást a felmerült költség indokoltságáról a diagnózis megjelölésével, a kérelmező és házastársa jövedelemigazolását.

6. Szociális támogatások

Szociális segély kérelemre az alacsony összegű jövedelemmel rendelkező nyugdíjas tag részére nyújtható.

Időszakos szociális gondozásban az alacsony összegű jövedelemmel rendelkező nyugdíjas tag és nyugdíjas házastársa részesíthető. Nem ÖTA tag házastárs — az eltartott házastárs kivételével — a gondozást az ÖTA Elnökség által megállapított térítési díj megfizetésével veheti igénybe.

Szociális segélyben és időszakos szociális gondozásban az a nyugdijas tag részesülhet, akinek az egy főre jutó havi jövedelme nem haladja meg a kérelem benyújtásakor érvényes kettős ellátás keretösszegét.

EGYÉB TUDNIVALÓK

Az ÖTA segélyezési eljárásban eltartott hozzátartozónak minősül: a tag saját háztartásában eltartott kiskorú gyermeke, valamint a háztartásában élő azon közeli hozzátartozója — a házastárs, az egyeneságbeli rokon, az örökbefogadó, mostoha és nevelőszülő, az örökbefogadott, mostoha és nevelt gyermek, a testvér — akinek a teljes havi jövedelme nem haladja meg a segély igénylésekor érvényes öregségi teljes nyugdíjnak a legkisebb összegét. A tájékoztató az ÖTA segélyek felsorolását tartalmazza. Részletes felvilágosítást a jogosultság feltételeiről a szolgálati főnökségeken, illetve a nyugdíjas nyilvántartó állomásokon (továbbiakban: főnökségek) dolgozó társadalombiztosítási ügyintézők adnak.

Az intézményes segélyek kifizetése a főnökségeken történik. A méltányossági jogkörbe tartozó segélykérelmeket az ÖTA Elnöksége bírálja el, az ez irányú kérelmeket a főnökségeken kell benyújtani.

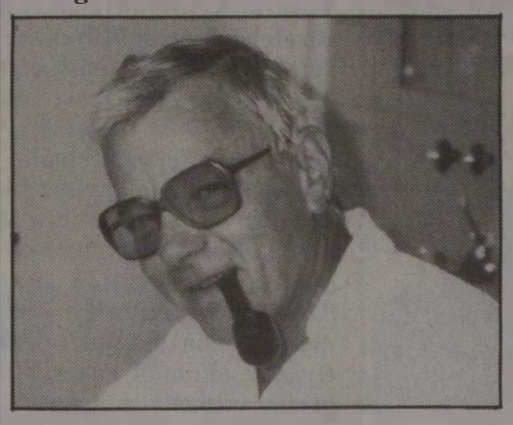
Az ÖTA Alapszabálya és főbb szabályzatai az ÖTA Irodán és a főnökségeken megtekinthetők.

ÖTA Iroda
Budapest, Amerikai út 42.
Levélcím: 1393 Budapest 62. Pf.: 331.
Telefon: 252-1299
Vasúti: 41-25
Ügyfélfogadás:
hétfő, szerda, csütörtök
9.00 - 15.00 óráig

VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

A vasutasoknak olcsóbb lesz a fogászat

Megváltozott a fogászati szakrendelések térítési kötelezettsége az elmúlt hónap közepétől egy áprilisi kormányhatározat nyomán. Az átállás nehézségeiről, a vasutasoknak nyújtott kedvezményekről nyilatkozott a Magyar Vasutasnak dr. Tóth Kálmán a MÁV Központi Rendelőintézet fogászatának vezető főorvosa.



— Főorvos úr! A kormányrendelet után milyen jelentősebb változások történtek a fogászati szakrendelések finanszírozásában?

— Az intézmény részéről csökkenő bevételekre számíthatunk. A rendelet értelmében a beteg kevesebbet térít, és a kiadásainkat az Országos Egészségbiztosítási Pénztár sem téríti meg teljes egészében.

— A változások ezek szerint a betegeknek kedveznek?

— Szerencsére van pozitív irányú elmozdulás, mivel az új rendelet a fogmegtartó tevékenységet preferálja. Ez arra készteti a lakosságot, hogy a száj higiéniájára jobban figyeljen oda. Aki majd rendszeresen eljár a szűrővizsgálatra annak az egyes kezelésekért kevesebbet kell fizetnie. A társadalombiztosítás 1998-tól csak azoknak a betegeknek ad bármiféle kedvezményt, akik igazolni tudják, hogy legalábbévente egyszer fogászati szűrővizsgálaton voltak.

— A fogmegtartásért mennyivel kell kevesebbet fizet a betegek?

— A „konzerváló fogászat" esetén mintegy felére csökkent a térítési kötelezettség. A fogpótlásoknál (koronáknál, hidaknál) nincs eltérés az eddigi gyakorlattól. Ez utóbbinál viszont a nyugdíjasoknak, rokkantaknak, illetve az üzemi balesetet szenvedetteknek nem kell orvosi térítést fizetniük. A fogtechnikai munkából ötven százalékos kedvezményt kapnak az egészségbiztosítótól.

— Kiknek ingyenes továbbra is a fogászat?

— Teljesen ingyenes a 18 éven alatti magyar állampolgároknak. Részlegesen térítésmentes az öregségi és rokkant-nyugdíjasoknak. Ezen kívül nem kell fizetniük a kismamáknak és a sorkatonáknak.

— Mennyit fizetett eddig a beteg például egy amalgám tömésért, és mennyit fizet most?

– Az előző díjszabásainkban a vasutas biztosított kevesebbet fizetett mint a külső beteg. Az egyszerű tömések térítési díja 800 forint volt a MÁV dolgozóknak, míg 1000 forintba került a többi betegnek. Mára ez a térítési díj lecsökkent 500 forintra, tekintet nélkül a tömés nagyságára. Az új rendszer szerint kozmetikai tömés esetén 800 forintot kell téríteni, ugyanakkor egy átlagos fényre polemizálódó esztétikus tömés önköltsége ezer forint. Ez utóbbit viszont nem szabályozza pontosan a rendelet.

— Az új térítési rendszerben különbséget tudnak-e tenni a vasutas, illetve a nem vasutas betegek térítési díjai között?

— Mindenképpen szeretnénk különbséget tenni, mivel a MÁV Központi Rendelőintézet is a vasúthoz tartozónak érzi magát. Sajnos vannak olyan kezelések, amelyekből nem adhatunk kedvezményt. Ilyen például az 500 forintos amalgám tömés. Azoknál a beavatkozásoknál, ahol nincs központilag megszabott fix összegű térítés — fogpótlások, szájsebészeti beavatkozások — továbbra is adunk kedvezményt a vasutas betegeinknek. A jelenlegi elképzelések szerint az eddigi gyakorlatnak megfelelően a vasutas paciensek mintegy 20-25 százalék kedvezményt kaphatnak.

— Hogyan történik a díj befizetése?

— Nálunk ez egyszerű, mert nem kell postára vinni a pénzt. Itt az osztályon be lehet fizetni, amelyről természetesen elismervényt adunk.

— A „fizetős" MÁV fogászat mennyire versenyképes a magánszakrendelással szemben?

— Mindenképpen fel tudjuk venni a versenyt. Az új rendszerben a fogpótlásért koronánként körülbelül 4000 forintot kell fizetni, szemben a jelenlegi 6-7 ezer forintos piaci árakkal. Emellett el kell mondanom: minőségben és gyorsaságban is álljuk a versenyt, mivel a fogtechnikusok is itt dolgoznak a rendelőben. Ők is a vasútegészségügyhöz tartoznak. **TP**

Megváltozott rendelési idők

A közelmúltban jelentősen megváltozott a szombathelyi MÁV Rendelőintézetben a járóbeteg, a szakellátás és a háziorvosi szolgálat rendelési ideje — erről dr. Rákli Kálmán megbízott igazgató-főorvos tájékoztatta a Magyar Vasutas olvasóit.

A *betegek igényeihez*, a vidékiek kívánságaihoz alkalmazkodva — a gazdaságot legmesszebbmenőkig figyelembe véve — döntött az intézmény vezetése az új rendelési idők meghatározása mellett. Ezzel egyidejűleg mentálhygiéné és a gyermek kardiológiai szakellátást vezettek be.

A megváltozott rendelési időkről időben tájékoztatták a betegeket és a MÁV orvosait. Azoknak a betegeknek, akiknek a társadalombiztosítási kártyája „civil" orvosoknál van, érdeklődjenek a változásokról Szombathelyen. **Sz. Jakab**

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

1996-ban ennek a rangos testületnek az elnöke Lotz Károly, amelynek szerepe van abban is, hogy a MÁV a fejlesztéséhez az Európai Uniótól 25 milliárd forint hozzájárulást kap.
Megfejtés: a függőleges 1, 8, 10.

Vízszintes: 1. Valamely jeles esemény tiszteletére készítik. 11. Megszólítás. 12. Rossz (argo) 13. Ipari és Kereskedelmi Osztály. 14. Nagyon jó, kiváló. 16. Határrag. 17. Latin nem. 19. Móresre része. 20. Zavart Miki. 21. Testnevelési Főiskola. 22. A hét egyik napszaka. 25. Szovjet repülőgéptípus. 26. Italt ad. 27. X a matekban. 28. Ilona, Yvett, Árpád. 29. Elfogyasztotta. 31. Ébreszt. 33. Iparművészek az USA-ban. 35. Nemesgáz. 36. Katonai rang. 40. Vonatfajta (röv.) 41. Nyári szín. 43. Évek egynemű betűi. 44. Titkon nézi. 45. Kenyérből levágok. 49. 2/3 vasút. 50. Kölcsönzöm. 52. Túró alapanyaga. 53. Haltojás.

Függőleges: 1. **Megfejtés.** 2. Angol megszólítás (röv). 3. Tiltakozik, ellenez. 4. Díszes, fenkölt beszéd jelzője. 5. Némakutak. 6. Szedhetővé válik a gyümölcs. 7. Avitt módon. 8. **Megfejtés.** 9. A legegyszerűbb gép. 10. **Megfejtés.** 15. Pozitiv tulajdonság. 18. Férfinév. 20. Hőfokozat. 23. Belegyűrte. 24. Kocsiszolgálat. 30. Szerencsejáték fele. 32. Erg a mértékegysége. 34. Foci egyesület. 37. Némán ámul. 38. Kötőszó. 39. Alapvető. 40. Tud. 42. Edző része. 43. Költői termék. 46. Eleve része. 47. Néma esküdő. 48. Román pénz. 51. Azonos magánhangzók. 52. Tanítóképző.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11				12			13		
14	15				16		17	18	
19				20				21	
22			23		24				
25		26				27			
28			29					30	
31	32			33	34	35			
36		37		38		39		40	
41			42	43		44			
45	46	47			48			49	
50			51				52		
						53			

Készítette: Bánszegi József

Megfejtés

Előző rejtvény megfejtése:
Miért olyan szoros a kapcsolat az eső meg a hétvége között?

ESEMÉNYNAPTÁR

100 éves a VSZ

A Vasutasok Szakszervezete 1996-ban ünnepli a vasutas szakszervezeti mozgalom fennállásának századik évfordulóját. A megemlékezések, összejövetelek és sportrendezvények többsége önálló kezdeményezés, de számos esemény kapcsolódik a magyar vasút 150. évfordulójának ünnepségeihez.



A rendezvénysorozat május 1-jén vette kezdetét. A Vasutasok Szakszervezete az MSZOSZ felvonulásán és a *városligeti majálison* már a 100. évforduló jegyében vett részt, illetve a munka ünnepének záhonyi rendezvényén *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke szónoklatában a centenáriumról is megemlékezett.

Napjainkig — az előzetes tervek szerint — az ország több vasúti szolgálati helyén szerveztek fórumokat a VSZ vezetőinek részvételével. A MÁV Informatikai Szakigazgatóság szellemi vetélkedője keretében is megemlékeztek a jeles dátumról.

Az év hátralévő részében rendezvények egész sora zajlik a centenárium jegyében.

Június 8-án *Szombathelyen a Haladás Sportegyesület stadionjában* Ausztria, Csehország, Szlovákia, GySEV és a VSZ csapatai részvételével nemzetközi labdarugó tornát rendeztek. A Thália Színházban június 26-án mutatják be a *Fame* (Hírnév) című musicalt — a VSZ által is szponzorált — Vasutas Zeneiskola növendékei. A fővárosi Törekvés Művelődési házban július 5-én rendezik meg a Budapesti *Nyugdíjas Klubszövetség kulturális emlékprogramját*. A Vasutasok Szakszervezete szervezetei a hagyományoknak megfelelően országszerte július második vasárnapján ünneplik a *negyvenhatodik Vasutasnapot*. A VSZ Gépészeti Intézőbizottsága a „*Gépész-sportnapokat*" július 25-e és 28-a között tartja Záhonyban. A VSZ Ifjúsági Tagozata augusztus 30-a és szeptember 1-je között Csongrádon a hagyományos *nyári vizitúra* keretében kapcsolódik a centenáriumi rendezvényekhez. A VSZ önálló csapattal vesz részt a MÁV Rt. által megrendezendő *menedzser sportnapon* (szeptember 4-5, Debrecen). Szeptember 14-én Miskolcon *területi sport* és kultumapot tartanak. A VSZ Járműjavító Kft.-k Intézőbizottsága szeptember 18-án *ünnepi ülés* keretében IB volt tisztségviselőivel találkozót szervez.

A vasutas szakszervezeti mozgalom elindulásának 100. évfordulójáról a VSZ szeptember 20-án *központi ünnepség* keretében emlékezik meg. Helyszín a Thális Színház. A VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete az *Idősek Világnapját* a centenárium jegyében ünnepli október másodikán. Október 17-én *ünnepi területi bizottsági ülés* keretében egykori tisztségviselőkkel találkozót szervez a VSZ Budapesti Területi Bizottsága.

Szolnokon, november 24-én a *Nyugdíjas Klubok művészeti csoportjainak* országos találkozója zárja a rendezvénysorozatot.

KÉTNAPOS ÜNNEPSÉG

125 éves a Miskolc—Bánréve vasútvonal

Legyen a vendégünk június 15-én és 16-án!

Június 15-én 13 órakor a Nosztalgiavonat ünnepélyes fogadása. Emléktáblaavatás, majd vidám műsor (fúvószenekar, majorettek, népzene, táncosok).

Mindkét napon: Vasúttörténeti Kiállítás, régi vasúti szerelvények bemutatása, Nosztalgiavonat

VASUT ASMŰVÉSZEK

Nemzetközi kiállítás

A Nemzetközi Vasutas Művészeti és Kulturális Egyesület, a FISAIC a magyar vasút 150. évfordulója alkalmából hazánkban rendezte meg soros kiállítását. A 21. Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti kiállítást május 24-én a Szakszervezetek Fővárosi Művelődési Házában, rangjához méltó körülmények között ünnepélyes keretek között nyitották meg.

A Vasutas Zeneiskola tanárainak hangulatteremtő produkciója után *Szabó Miklósné*, a Vasutasok Országos Közművelődési Egyesületének elnöke felkérte *Gilbert Schmit* urat, a FISAIC főtitkárát, nyissa meg a rendezvényt. A vendéglátók nevében *Szabó Tivadar*, a MÁV Rt. személyügyi igazgatója tolmácsolta a belga, a német, a francia, a holland, a román, a svájci, az osztrák és természetesen, a magyar vasutasművészeknek, a vendéglátó vasút vezetőinek és valamennyi munkatársának jókívánságait. Őt követte *Benedek György*, aki mint a zsűri elnöke méltatta a — szavai szerint



európaiságot jelképező— több mint 180 műalkotást. Az ünnepség fő eseményeként *Gilbert Schmit* átnyújtotta a pályaművek készítőinek a rangos zsűri által odaitélt díjakat. Az öt (A. olaj, acryl, tempera festészet; B. aqua-rell, guache, vegyestechnika; C. grafika; D. plasztika; E. iparművészet) kategória legjobb három helyezésén kívül *Szabó Tivadar* két különdíjat adhatott át a MÁV Rt. vezérigazga-tója, és egyet pedig a saját nevében. *Szentgyörgyi Tamás*, a VOKE különdíját nyújtotta át a romániai Vasutas Képzőművészeti Egyesület egy tagjának.

A FISAIC Magyar Képzőművészeti Tagozatának különdíját a német vasutasművészeknek ítélték oda, tekintettel arra, hogy a benevezett műveik sajnálatos módon, adminisztratív okok miatt nem érkeztek meg időben. A rendezvény hivatalos részének záróaktusaként az osztrák vasutasok a ÖBB 150. évfordulójára összeállított művészeti albumot nyújtott át *Pál Gábornak*, a Vasutas Zeneiskola igazgatójának, a magyaroszági kiállítás szervezőinek képviselőjeként.

A kiállított 43 magyar művészeti alkotást — amelyet előzetesen benevezett 191 kép és plasztika közül az előzsűri válogatott — a legközelebb *Vácon*, a Vasutasnap alkalmából, további 32 kép társaságában tekinthetik meg az érdeklődők. (A díjazott magyar vasutas művészek neveit a következő lapszámunkban hozzuk nyilvánosságra.)

k.

Közlemény

Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság

Tisztelettel értesítjük ügyfeleinket, hogy a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság 1996. június 24. napjától új helyre költözik.

Új cím: 1142 Budapest XIV., Teleki Blanka u. 15-17. A költözés 1996. május 20-tól folyamatos, ezért kérjük, telefonon kérjenek felvilágosítást a Titkárságtól. A VTI Titkárság telefonszámai: üzemi: 15-56/2 mellék 19-77/320, 321, 322 mellék, 19-78/320, 321, 322 mellék, városi: 322-1895/320, 321, 322 mellék.

Lakáscsere

Budapesti MÁV bérlakásra cserélném székesfehérvári téglaépületben lévő 43 négyzetméteres parkettás, vízórás, gázfűtéses, telefonos, saját tulajdonú lakásomat. Telefon: 02-41-77. Borbély Istvánné

Nagybátonyi 75 négyzetméter, 2 és fél szobás MÁV-lakásomat elcserélném kisebbre, Budapest vagy 60 km-es körzeten belül. Nagykert, pince van.

Érdeklődni lehet: Érchegyi Attila 51-97 vagy 51-98 telefonszámon. 3070 Nagybátony, MÁV terület 3.

Eladó Tiszakécskén a leendő Európa-falu mellett, a parttól 300 méterre 90 négyzetméteres családi ház 200 négyszögöl telekkel. 3 szoba összkomfort, beépíthető padlástér, pincehelyiségek, garázs. Gáz- és vegyestüzelésű fűtés, ipari áram, saját fúrott kút is van. Irányár: 5,5 mFt. Telefon 06-29-413-647.

Eladó Tiszakécske központjából kb. 150 négyszögöl telek, 3 szoba összkomfortos családi ház, alatta pincehelyiségek, garázs. Gáz- és vegyestüzelésű fűtés. Irányár: 4,5 mFt. Telefon: 06-29-413-647.

1996/97. SZÍNHÁZI ÉVAD

Vasutasbérlet

A Vasutasok Szakszervezete és a József Attila Színház a hagyományoknak megfelelően 1996/1997. évadra is meghirdeti kedvezményes Egri István vasutasbérlet sorozatát.

Műsorra kerülő előadások

Shakespeare: *Lóvátett lovagok* vígjáték, **Aszlányi Károly:** *Amerikai komédia*, **Spiró György:** *Mohózat bohózat*, **Goldoni:** *Bugrisok* komédia, **Molnár Ferenc:** *A hattyú* vígjáték

Egri István (vasutas) bérlet előadásainak kezdési időpontja: vasárnap de. 11 óra. Bérletek 980 és 1680 forint közötti áron vásárolhatók meg.

Bérletek igényelhetők a VSZ területi színház szervezőinél és Döme Lászlónénál a VSZ központban, a Budapest, Benczúr u. 41-ben a 19-77/147, 157, 16-86 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7745 városi telefonszámokon.

VASUTAS CUKORBETEGEK EGYESÜLETE

Kedvezményes üdültetés

Hol és milyen feltételek állnak a jelentkezők rendelkezésére?

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete a kedvezményes üdültetéshez harmadik éve nyújt lehetőséget vasutas szülők cukorbeteg gyermekeinek. Ebben az évben több helyen üdülhetnek a gyerekek. A nyári szezonban azonban csak korlátozott mértékben tud támogatást nyújtani az egyesület.

1996. július 1-9. között Nyíregyháza Sóstó fürdőn 6-16 éves korú gyermekek üdülhetnek.

Térítési összeg: 1.500 forint/nap.

A 8 napos turnus 12.000 forintba kerül. Ebből 8.000 forint/főt átvállal az egyesület. Ebben a szállás, étkezés és napi ötszöri ellátás benne foglaltatik. A gyermekek 3-4 ágyas szobákban nyernek elhelyezést. Részükre orvosi felügyelet biztosított.

Hasonló feltételekkel üdültetést szervez a Heves Megyei Diabetesz Egyesület is 1996. június 20-tól, azzal a különbséggel, hogy az életkor 6-21 között került meghatározásra.

A Nyírségi Diabetesz Egyesület 1996. augusztus 18-15. között Szlovákiába szervez vízitábort egy mesterséges víztározó közelében, 600 m tengerszint magasságban. Itt a fiatalok szakemberek felügyelete mellett úszhatnak, evezhetnek, túrákon vehetnek részt. Elhelyezés: 3-4 ágyas szobákban történik, kitűnő konyha, szép környezet (Eperjes környékén).

Részvételi díj: 2.100 szlovák korona + 3.000 forint.

A gyermekeket Nyíregyházáról autóbusszal viszik és hozzák az üdülőtáborba. Az egyesület ebben az esetben is a költségek 2/3-át magára vállalja.

Jelentkezni lehet: Cselényi Jenőnél, a Vasutas Cukorbetegek Egyesülete ügyvezető alelnökénél.

Üzemi telefon: 01/34-27, városi: 322-84-71

Cím: Cselényi Jenő,
MÁV Rt. Vezérigazgatóság Gépészeti Főosztály

Túljelentkezés esetén a támogatást a jelentkezés sorrendjében tudják biztosítani.

Köszönetnyilvánítás

Miksi József és családja köszönetét fejezi ki azoknak a munkatársaknak, ismerősöknek, valamint a Vasutasok Szakszervezete képviselőinek, hogy váci szertárfőnökség hatvani kirendeltségén dolgozó tragikus körülmények között elhunyt feleségem — Miksi Józsefné (Nusi) — temetésén részt vettek, sírján koszorút vagy virágot helyeztek el.

Miksi József

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

A hernádszurdoki balesetről

A Vasutasok Szakszervezete mély megrendüléssel értesült a hernádszurdoki balesetről, és egyben részvétét fejezi ki az elhunyt *Orosz Ferenc* mozdonyvezető hozzátartozóinak.

A VSZ reménykedik abban, hogy az ilyen tragikus kimenetelű események lépésekre késztetik a kormányt és a vasutat nemcsak szóban, hanem tettekben is. Olyan, a pálya biztonságát növelő fejlesztésekre van folyamatosan szükség, amelyek lehetővé teszik a hasonló balesetek megelőzését.

GWK PÉNZUGYI ÉS IDEGENFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK MAV TOURS

Utazási ajánlataink vasutas kollégák részére

* Szicília - Róma	július 6-14.	41 100,-Ft
* Róma - Nápoly - Capri	július 20-26.	22 100,-Ft
* Benelux államok	augusztus 3-9.	30600,-Ft
* Isztambul - Rodostó	július 20-27.	10100,-Ft
* Görög körút	augusztus 14-21.	19990,-Ft

Az utazás vonattal történik, feltétele a szabadjegy. Az utak tartalmazzák a helybiztosítást, a szállást, az étkezést és a városnézéseket. A csoportokat idegenvezetők kísérik.

Bővebb információ:

Budapesti irodáinkban:
Teréz krt. 62. tel: 43-95/96
Nádor u. 19. tel: 42-21
Déli pályaudvar tel: 56-28

Vidéki irodáinkban:
Győr tel: 61-19
Miskolc tel: 16-08
Nyíregyháza tel:44-14
Szeged tel:16-24
Szombathely tel: 18-27
Debrecen tel: 28-96

Arcképes igazolványának bemutatásával irodáinkban kedvezményes árfolyamon válthat valutát!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-4054
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

Biztosítás, nem csak mozdonyvezetőknek

Biztosítást köt a MÁV Rt. a legveszélyeztetettebb munkakörökben dolgozó munkavállalók részére július elsejétől. A személyügyi főosztály által a reprezentatív szakszervezetek részére megküldött tájékoztató szerint a Hernádszurdokon bekövetkezett baleset ösztönözte a vasúttársaság vezetését a szerződések megkötésére. Dr. Bajnai Gábor főosztályvezető a Magyar Vasutas kérdésére elmondta: a biztosítást minél szélesebb körre kívánják kiterjeszteni. Az első lépcsőbe — anyagi korlátok miatt — csak néhány szakmát tudnak bevonni: vontatási utazószemélyzet (mozdonyvezetők), tolatásvezetők, kocsirendezők, gépkísérők, lazítók, sarusok, forgalmi utazók, kocsivizsgálók, féklakatosok, pályamunkások. A főosztályvezető szerint, ez mintegy tizenháromezer vasutast érint, de felhívta a figyelmet, hogy a munkáltató az intézkedést a munkavállalói jövedelemcsomag részeként értelmezi. A MÁV Rt. — biztosítási szaktanácsadó bevonásával — a legjelentősebb biztosító társaságokat kérte fel árajánlattételre. A legelőnyösebb kínálatot nyújtó pályázónak a Hungária Biztosító bizonyult.

A MÁV Rt. halálos/csonkulásos munkabaleseteinek száma 1986-1995. között

Munkakör	halálos balesetek száma	csonkulásos balesetek száma
kocsirendező	16	23
tolatásvezető	4	3
váltókezelő	5	1
vonatkísérő	6	7
mozdonyvezető	9	
kocsivizsgáló	3	3
pályamunkás	19	4
üzemi lakatos	3	3

Hozzánk csatlakoztak

Szombathelyen, a Vasi Volán Éhen Gyula téri autóbuszfordulójában új szakszervezet alakult. Az, hogy néhány tucat ember fogja magát és szakszervezetbe tömörül, önmagában nem volna érdekes, csakhogy a Volán helyi járatos dolgozói a Vasutasok Szakszervezetét segítségül kérve alakították meg a VASZ-t, vagyis a Vasi Autóbusz-vezetők Szakszervezetét. Az alakuló ülésre azt a lélegzetvételnyi időt használták ki, amikor két forduló között a legtöbb autóbusz-vezető a kávézóban tartózkodott, hiszen ennél a szolgáltatócégnél is ritkaság, hogy egyszerre minden dolgozóval találkozni lehetne. A jeles eseményre dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke és Horváth Csaba, a Szombathelyi Területi Bizottság titkára is eljött.

(Írásunk az 5. oldalon található)

ÁRA: 20 Ft

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 12. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. JÚNIUS, MÁSODIK SZÁM

SZEMTŐL SZEMBE

Párbeszéd a vasutasokról, a vasútért

A Magyar Vasutas nem mindennapi eseményre kapott meghívást. Június 20-án a MÁV Rt. „vezérkara", *Rigó Zoltán* vezérigazgató vezetésével, szakmai vitanapot rendezett, amelyen a Vasutasok Szakszervezete ugyancsak elsszámú vezető tisztségviselőivel képviseltette magát. Rendszeres olvasóink bizonyára emlékeznek még arra, amikor az ilyen jellegű összejövetelekről a Magyar Vasutas tudosított ezek ugyan, nem kecsegtettek eget rengető eredménnyel, de az „esemény" mégis a címlapra került. A szereplők most is hasonlóak voltak, a „játszma" azonban egészen másképpen zajlott. Nem voltak áthallások, mindenki a saját térfelén, a saját posztját látta el. A pálya viszont — mint menet közben kiderült — közös, az egymásra utaltság elvitathatatlan.



A szakmai vitanapon a házigazda szerepét *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke látta el. Bevezetőjében elmondta, hogy ezt a konzultációt a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezte. Ismeretes: az utóbbi hetekben a VSZ sorozatban volt kénytelen kifogást emelni több olyan átszervezési intézkedés ellen, amely a vasutasok foglalkoztatását alapvetően befolyásolja. Ennek a „csúcstalálkozónak" az a célja, hogy a MÁV Rt. és a Vasutasok Szakszervezete szakmai-érdekegyeztetésében részt vevő vezetői közvetlenül fogalmazhassák meg a vasúttársaság minden eddiginél nagyobb léptékű átalakítása során felvetődő kérdéseket és közösen próbáljanak — ha lehet — megoldásokat találni a konfliktusok feloldására. *Márkus Imre* bevezető szavai után nem kért szót Rigó Zoltán. A VSZ szakmai intézőbizottságainak vezetői — a véletlenszerűen kialakult ülésrend szerint — kaptak lehetőséget arra, hogy véleményt mondjanak, illetve kérdéseket tegyenek fel.

Pszota Árpád, a gépészeti intézőbizottság (GIB) titkára ezen a napon már második alkalommal „közvetíthette" a vontatási főnökségeken dolgozó vasutasok félelmeit (délelőtt gépészeti vitanapot tartottak a MÁV Rt. vezérigazgatóságán, ahová a reprezentatív szakszervezetek képviselőit is meghívták). A GIB titkára kifogásolta: az egyeztető tárgyalások eredményeként felfüggesztett intézkedéseket a külszolgálatoknál — tudomása szerint — végrehajtják, sőt, olyan feladatátcsoportosítások előkészítéséről is hallottak (járműátállomásítások), amelyek ugyan szakmaiaknak tekinthetők, de végrehajtásuk olyan helyzetet teremt, amely a munkavállalókat kényszerhelyzetbe hozzák. Ennek elkerülése érdekében a GIB június 19-én újabb kifogást emelt. A gépészeti intézőbizottság tisztán szeretné látni a szakszolgálat átszervezése eredményeként létrejövő célállapotot, és az ahhoz elvezető út meghatározásában tagjai érdeke szerint kíván közreműködni. A kialakult bizonytalanság a szakemberek elvándorlásához vezethet, ami nem lehet a MÁV érdeke. Elkerülhetetlen, hogy a tervekbe az érintettek képviselőit mielőbb beavassák.

Németh László gépészeti igazgató leszögezte: nem *intézkedésekről*, hanem pusztán *felmérésekről* szerezhetett csak tudomást a VSZ. Rigó Zoltán a munkahelyek megőrzése zálogának tartja az átalakítást, módjául pedig a gazdasági kényszer miatti „káeltésítést" szorgalmazza. A szakszolgálatnál a közeli napokban megtartandó érdekegyeztető tanácsban folytatódik a vita.

*

Ruzsáli Józsefné az anyaggazdálkodási dolgozók aggodalmait vetette fel. Konkrét választ kért: mikor alakul meg a Külkereskedelmi és Anyagellátási Szakigazgatóság, és a leendő vezetők a jelenleg ismert átalakítási tervezetet, vagy saját elképzeléseiket valósíthatják-e meg? A VSZ Anyaggazdálkodási Intézőbizottsága tiltakozik a puszta létszámleépítés ellen. Az átalakítás során *igényt tart a folyamatos konzultációra*. A közgazdasági főosztály képviselőjének reagálásából megtudhattuk, hogy a szakigazgatói munkakörre kiírt pályázat határideje június 21-én jár le, majd a vezérigazgató leszögezte: az anyagellátási szolgálat célállapota ismert, a vezetőnek az odavezető út megválasztásában lesz szabad keze. A MÁV a vezetői pályázatokat elbíráló bizottságba e konzultáció eredményeként a VSZ részére egy helyet biztosít.

(folytatás a 3. oldalon)

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Szomorú igazság: a tragédiák mindig felszínre hozzák az elodázott, megoldhatatlan problémákat. Az élet kikényszeríti ilyenkor a választ a szőnyeg alá söpört kérdésekre is. A minap az értelmetlen halál szolgálatteljesítés közben ragadott el közülünk egy mozdonyvezető kollégánkat. A vasutasok nagy családjának gyásza az ország közvéleményének figyelmét óhatatlanul azok felé fordították, akik nap mint nap a sínek világában — életük és testi épségük kockáztatásával — látják el szolgálatukat.

A tragédia óráiban nyomban megszólalt a MÁV vezetőinek a lelkiismerete is. Felröppent a hír: a MÁV Rt. életbiztosítást köt a mozdonyvezetők részére. Tudjuk, hogy az ilyen, érzelmileg túlfűtött helyzetben, az elhangzó nyilatkozatoknak az átlagosnál nagyobb súlya van. Ezért kapták fel a fejüket a mozdonyvezetőkhöz képest még inkább veszélyeztetett munkakörben foglalkoztatott vasutasok a MÁV vezetőinek irritálóan egyoldalú nyilatkozatára.

A baleseti statisztikák — bár, ne lenne rájuk szükség — egyértelműen azt bizonyítják, hogy a kocsirendezők, a pályamunkások, a vonatkísérők, a váltókezelők, vagy a kocsiszolgálati dolgozók, sajnos, a más vasúti munkakört ellátóknál gyakrabban szenvednek súlyos — halálos, vagy csonkulásos — üzemi balesetet. Senki sem vitatja azt, hogy a mozdonyvezetők mekkora veszélynek teszik ki magukat nap mint nap. Elfogadhatatlan azonban, hogy egy bekövetkezett tragédiát a maga javára fordítson bárki is. Úgy gondolom, hogy egy ilyen jelenség ellen, fordított esetben, azonnal felemelte volna a hangját minden jó érzésű ember.

A Vasutasok Szakszervezete — ismerve tagsága munkakörülményeit — nem hagyhatta szó nélkül a tényként közölt diszkriminációt. A társszakszervezetek nyilvánosság útján terjesztett reagálásaiba, azonban, még egy figyelemre méltó sajnálatos momentum is keveredett. Az egyenlő elbírálást — talán a nem a legszerencsésebb pillanatban, de mindenképpen jogosan — követelő nyilatkozatunkat a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, az érzelmileg leginkább érintett Mozdonyvezetők Szakszervezetével közösen adta ki.

Vajon, miként reagálnak erre a közös nyilatkozatra a VDSZSZ-heztartozó pályagazdálkodási, forgalmi és vontatási szakszolgálat azon dolgozói? Felmerül-e bennük az érdekeiket elkendőző szakszervezeti vezetők felelőssége? Vagy esetleg, a közelgő választási versengés taktikájához tartozik a két szervezet vezetőinek egymás nyakába borulása?

A vasutasok életbiztosításáról azóta részben gondoskodtak. A MÁV Rt. vezetése — mérlegelve a többi munkakör kockázati tényezőit — a VSZ-hez is eljuttatott javaslatában elhatározta, hogy július elsejétől a legveszélyeztetettebb vasúti foglalkozásokban szolgálatot teljesítőkre is kiterjeszti az életbiztosítást. Ez mintegy tizenkét-tizenháromezer dolgozót érint.

Döbbenetes, hogy ismét egy kollégánk halála késztette döntésre a vasúttársaság vezetőit, akárcsak több évvel ezelőtt a modonyfényszórók esetében.

A vasút önmagában veszélyes üzem. Sokkal nagyobb megbecsülést érdemelnének azok, akik a kockázatot vállalva működtetik az ország vérkeringését...

MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

JÓ TUDNI

Nyugdíj-kaleidoszkóp

Ovasóink kívánságára a nyugdíjra vonatkozó alapvető rendelkezések közül tallóztunk

A nyugellátások rendszere

A nyugellátások két nagy csoportba sorolhatók: a *saját jogú és a hozzátartozói* nyugellátások:

Saját jogú nyugellátás az öregségi nyugdíj, a rokkantsági nyugdíj, a mezőgazdasági szövetkezeti tag öregségi és munkaképtelenségi járadéka, a szakszövetkezeti tag növelt összegű öregségi és munkaképtelenségi járadéka. Saját jogú baleseti nyugellátás a rokkantsági nyugdíj és a baleseti járadék.

Hozzátartozói nyugellátás az özvegyi nyugdíj, a végkielégítés, az árvaellátás, a szülői nyugdíj, a mezőgazdasági szövetkezeti tag özvegyének özvegyi járadéka és a növelt összegű özvegyi járadék. Hozzátartozói baleseti nyugellátás a baleseti özvegyi nyugdíj, a végkielégítés, az árvaellátás és a szülői nyugdíj.

A nyugellátások közül az öregségi, a rokkantsági, a baleseti rokkantsági nyugdíj, és a baleseti járadék megállapításának legfontosabb szabályait ismertetjük, valamint bemutatjuk az igénybevételükhöz szükséges legfontosabb nyomtatványokat és azok helyes kitöltését.

Az öregségi teljes nyugdíjra jogosultság feltételei

Az öregségi teljes nyugdíjra jogosult az a hatvanadik életévét betöltött férfi, és az az 1995. január 1-je előtti időpontban az ötvenötödik életévét betöltött nő, aki:

— húszévi szolgálati időt szerzett, vagy

— az ötvenötödik évét 1991. január 1-jéig betöltötte és addig legalább tízévi szolgálati időt szerzett.

A nők öregségi nyugdíjkorhatára 1994. december 31-étkövetően két évenként egy-egy évvel emelkedik:

— 1995. január 1-jétől az 56;
— 1997. január 1-jétől az 57;
— 1999. január 1-jétől az58;
— 2001. január 1-jétől az 59;
— 2003. január 1-jétől a 60.

életévét betöltött nő jogosult öregségi nyugdíjra.

A szabályozás egyértelműen meghatározza, hogy a nők öregségi nyugdíjkorhatára 1994. december 31-étkövetően emelkedik, de 1994. december 31-én a nők öregségi korhatára még az 55. életév. A jogi szabályozás azonban a nő választására bízza, hogy (legkorábban) az 55. életév betöltésétől igényli-e az öregségi nyugdíjat. Azonban nem támadható meg a munkáltató által az 55. életév elérésekor kezdeményezett felmondás! Az a kedvezmény, hogy mindaddig amíg „külön törvény" majd másképpen nem rendelkezik, illetőleg az az emelt korhatár előtt nyugdíjba vonulás lehetőségét másként nem szabályozza, továbbá hogy függetlenül attól, hogy az 55. életévét 1994. december 31-e után tölti be az 1994. december 31-i feltételek szerint — vagyis legkorábban 55 évesen — öregségi nyugdíjat kaphat, ha ezt igényli.

Említést érdemel, hogy az előzőekben hivatkozott „külön törvény" hatálybalépéséig az emelt összegű végkielégítésre való jogosultság, valamint a felmondási (felmentési) korlátozás szempontjából nyugdíjjogosultságot, öregségi nyugdíjkorhatárt említ, női öregségi nyugdíjkorhatárnak az 55. életévet kell tekinteni.

Az öregségi résznyugdíjra jogosultság feltételei

Öregségi résznyugdíjra jogosult az a hatvanadik életévét betöltött férfi és az az 1995. január 1-je előtti időpontban ötvenötödik életévét betöltött nő, aki 20 évi szolgálati időt ugyan nem szerzett, azonban

— 1991. január 1-je és 1993. június 30-a között legalább tízévi,

— 1993. június 30-át követően — további figyelemmel a nők 1994. december 31-étkövető korhatárának emelésére — legalább tizenöt évi szolgálati idővel rendelkezik.

A korkedvezményes öregségi nyugdíj

A szervezet fokozott igénybevételével járó, továbbá az egészségre különösen ártalmas munkát végzők korkedvezményben részesülnek. Az előző pontban ismertetett korhatárhoz képest kétévi korkedvezményben részesül

— az a férfi, aki legalább tíz, az a nő, aki legalább nyolc éven át korkedvezményre jogosító munkakörben, továbbá

— mindenki, aki legalább hat éven át egy légköri nyomásnál nagyobb nyomású légtérben dolgozott.

A korkedvezmény további egy-egy év

— a korkedvezményre jogosító munkakörben végzett minden újabb öt, nőnél négyévi, illetőleg

— az egy légköri nyomásnál nagyobb nyomású légtérben végzett minden újabb háromévi munka után.

A korkedvezményre jogosító munkakörök jegyzékét a 89/1990. (V.1.) MT. rendelet tartalmazza.

Előfordulhat, hogy a munkakör azonosítása tekintetében vita merülhet fel, akkor ebben a kérdésben az illetékes minisztérium és az adott munkakör szerint illetékes (ágazati) érdekképviseletek (szakszervezetek) központi szerve(i) véleményének meghallgatásával az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság vezetője dönt.

A társadalombiztosítási rendszer megújításának koncepciójáról és a rövid távú feladatokról szóló 1991. évi országgyűlési határozat végrehajtása részeként került 1993. március 1-jétől meghirdetésre az öregségi nyugdíjra jogosító női korhatár fokozatos emelése. Időközben azonban átmeneti jogfenntartó rendelkezés vált szükségessé azokra a nőkre nézve, akiknél a korhatárváltozás sérelmet jelentett. Ennek megfelelően annak a nőnek, aki legkésőbb 1994. december 31-ig: az előzőekben említett korkedvezményre, külön jogszabályban meghatározott feltételekkel korengedményes nyugdíjra, átmeneti járadékra jogosultságot szerzett, illetőleg szerez, öregségi nyugdíjkorhatára az 55. életév, függetlenül attól, hogy öregségi nyugdíjra a korhatár emelése szerint mely időponttól lenne jogosult.

Szabadi László

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON-ZAHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

NYUGDÍJ, REÁLBÉR, EGÉSZSÉGÜGY

MSZOSZ-ÁLLÁSFOGLALÁS

Nyugdíjreform másképp

A szövetségi tanács június 20-i határozatai

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége nem egyszerűen viszonyult a kormány nyugdíjkorhatár emelésére előterjesztett törvénytervezetéhez, hanem a társadalom és az állampolgárok iránt érzett felelősséggel kívánja befolyásolni azt.

Vágó János, az MSZOSZ alelnöke és a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat elnöke, előterjesztésében tárgyalta a szövetségi tanács a nyugdíjkorhatár-emeléséről az országgyűlésnek benyújtott törvénytervezetet. Az alelnök felhívta a figyelmet arra, hogy illúzió lengi körül a nyugdíjkorhatár emelést és a reformok várható hatását. Az intézkedéseket sokkal prózaibb okok indokolják. A magyar társadalom elöregedett és nem várható, hogy a közeljövőben jobban fogja regenerálni magát. A gazdaságra bénítóan hat a nagyarányú munkanélküliség, és a jogbiztonság hiánya is sújtja a társadalombiztosítást. E tények mentén, ha Magyarországon a következő generációk számára is meg kívánjuk őrizni a nyugdírendszert, akkor a reformok elkerülhetetlenek. A társadalom miközben nem költ a TB-re (például megállíthatatlanul terjed a feketefoglalkoztatás), a nyugdíjrendszerrel mindenki elégedetlen. Szükség van a változásokra, de nem mindegy, hogy miként. Ebben nagyon távol áll egymástól a kormány és az önkormányzat álláspontja.

A vitában kidomborodott, hogy a lakosság egészségi állapota miatt nem tud elviselni újabb egyoldalú megszorító intézkedéseket. A VSZ részéről elhangzott, hogy az egyoldalú korhatáremelés ellen indított *aláírásgyűjtési akcióhoz* eddig több *mint harmincezren csatlakoztak.*

Sándor László, az MSZOSZ elnöke figyelmeztetett, ebben a kérdésben nem szabad pusztán az érzelmeinkre hallgatnunk. A szakszervezetnek nem csupán a pillanatnyi helyzet alapján, hanem hosszabb távon kell mérlegelnie, mert felelőssége van abban, hogy 10-15 év múlva is lehessen nyugdíjat fizetni.

A szövetségi tanács vitában kialakított határozata elutasítja a Kormány T 2469. számú törvényjavaslatát az öregségi nyugdíkorhatár emeléséről és az ezzel összefüggő törvénymódosításokról, mivel azt nem a nyugdíjreformmal összefüggésben terjesztette elő és az önmagában elviselhetetlen terheket jelentene. A szövetségi tanács felhatalmazta az MSZOSZ elnökségét, hogy a törvényjavaslat parlamenti végszavazása után értékelje a kialakult helyzetet, *és szükség esetén* más konföderációkkal együtt kezdeményezze minden, a szakszervezetek rendelkezésére álló, törvényes eszköz és módszer felhasználását.

*

A szövetségi tanács foglalkozott a reálbérek alakulásával is. *Wittich Tamás* alelnök tájékoztatta a testületet arról, hogy az elnökség szükségesnek tartja a téma vitáját az érdekegyeztető tanácsban, mivel az első negyedév adatai alapján a versenyszférában hat, a nemzetgazdaság egészében 9,5 százalékos reálbércsökkenés alakult ki. Így nem tartható az idei évre meghatározott két százalékos csökkenés. A szakszervezeti szövetség elnöksége, értékelve a vállalati és középszintű bérmegállapodásokat, megállapította, hogy a munkaadók és a munkavállalók betartották az országosan ajánlott (minimum 13 százalék, maximum 24 százalék) béremelési mértéket. Ugyanakkor az infláció lényegesen meghaladja a tervezettet. Ezért az MSZOSZ kéri a a szociális partnereket, hogy tárgyaljanak újra az országosan ajánlott béremelési mértékek megváltoztatásáról. k.

LEVÉL A MINISZTERELNÖKNEK

A munkabéke záloga

Az MSZOSZ szövetségi tanács a tervektől eltérően nem tárgyalta az egészségügyi ellátási kötelezettségről szóló törvény tervezetét, mert azt az ülés előtti napokban olyan nagymértékben átdolgozták, hogy arról nem lehetett érdemben véleményt nyilvánítani. A törvénytervezet, mint ahogyan azt a Magyar Vasutas korábbi lapszámaiban megírtuk, közvetlenül érinti a vasútegészségügyi intézmények sorsát is. *Dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, a hír hallatán levélben fordult *Horn Gyula* miniszterelnökhöz, amelyben kifejtette: a vasutasság a munkabéke zálogának tekinti a vasútegészségügyi intézményrendszer sorsának megnyugtató rendezését. A Vasutasok Szakszervezete az országgyűlési szakbizottsági vitákban is következetesen képviseli — a vasúttörvényben is rögzített — speciális és elkülönült vasútegészségügyi szolgálat biztosításáról kialakított álláspontját.

OLVASÓINK ÍRTÁK

A PÉNZÜGYPOLITIKA SZORÍTÁSÁBAN

Mire kötelez a hippokratészi eskü

A vasút egészségügyi szervezete és intézményei felett is ott áll végrehajtó pallosával a pénzügypolitika beláthatatlan következményekkel járó koncepciója. A vasutas társadalom a nyugdíjasaival együtt egységes a szerzett értékek és az országot behálózó pozíciók megőrzéséért folyó küzdelemben.

Az erőszak kíméletlen világában, amikor nap mint nap tapasztaljuk, hogy „homo homini lupus" — ember embernek farkasa —, akkor értékelődik fel igazán az egészségügy széles pályáján dolgozók emberséges munkája.

Kettős kényszerpálya az egészségügy világa. A beteg kiszolgáltatott. Bajának és állapotának súlyossága következtében kényszerű pályán mozog. Ez a kényszerűség köti orvosaihoz és ápolóihoz.

Orvosokat, ápolókat mi köti hivatásuk pályájához? Néhai Ditrói professzor úr tanította az orvosi etika szemeszterén: — „jövendő kollégáim még időben hagyjátok el a pálya kezdetét, ha nem érzitek magatokat elég erősnek arra, hogy életeteken át embertársaitok életét szolgáljátok. Ha leteszitek a hippokratészi esküt, akkor eskütök kötelez! Ha pedig megszegitek, akkor Dante valamelyik ronda bugyrának poklába kerültök!" — Ez az orvosi eskü az orvosok kötött pályája és eskü nélkül a nővéreké is, túl a megalázó díjazáson.

Akkor, amikor az egészség megőrzésről naponta drámai gondolatok hangzanak el, közvéleményt felháborítva arról beszélt egy minisztériumi főember, hogy a hippokratészi eskü kötelezi az orvost, függetlenül attól, hogy életmentő munkájáért mennyi pénzt visz haza borítékjában. A rideg pénzvilágpolitika domináns uralkodóinak cinikus szemlélete ez. Nem tudom, mit szólna ahhoz bármelyik vezető, ha történetesen olyan kórház valamelyikébe kerülne, amelyik az elmúlt évtizedek során elmaradt korszerűsítés hiányát szenvedi még ma is. Bizonyára az lenne számára Dante pokla. Más ellátási szükségességet állapítana meg a maga számára. A döntéshozókat viszon nem köti a hippokratészi eskü!

Minden elismerés az egészségügy frontján helytálló esküjükhöz hű orvosoknak és ápoló nővéreknek!

Fe as Pál

Csökkenő reálbérek

A Központi Statisztikai Hivatal legfrissebb, május végén nyilvánosságra hozott jelentése szerint a fogyasztói árak emelkedésének üteme áprilisban tovább mérséklődött.

A márciusi 1,9 százalék után áprilisban csak 1,6 százalékkal nőttek az árak. A legnagyobb mértékben — 4 százalékkal — a ruházati cikkek drágultak, de jelentősen, 2,8 százalékkal, emelkedett a háztartási energia ára is. Az év első négy hónapjának átlagában a *fogyasztói árak színvonala 26,8 százalékkal volt magasabb* az egy évvel korábbinál.

A bruttó jövedelmek egy év alatt 18,1 százalékkal, a nettó bevételek pedig 15,5 százalékkal nőttek. A fogyasztói árak emelkedését figyelembe véve a *nettó keresetek reálértéke 9,5 százalékkal csökkent.*

TALÁLKOZÁSOK A TAGSÁGGAL

EGY CSÓNAKBAN EVEZÜNK

Kemény kérdések, őszinte válaszok

„A VSZ elutasítja a diszkriminációt"

Már a reggeli órákban izzadságcseppeket csal elő homlokomról a júniusi kánikula, amikor a győri vontatási főnökségről elindulunk. *Gagna Ferenc* szb-titkárral és *Bálint Sándor* kocsivizsgáló főbizalmival Komáromba igyekszünk, ahol *dr. Márkus Imre* tart fórumot. A program szorosnak igérkezik, hiszen délután egy órakor már Győrben várják az elnököt egy „idényzáró" előadásra. Vendéglátóimon érződik, hogy több szempontból fontos számukra a mai nap.



— A régi 1-es főútvonal szinte teljesen kihalt, amióta elkészült az autópálya. Annak ellenére igaz ez, hogy, Győr és Tatabánya közötti szakaszért nem kell fizetni — jegyzi meg a sofőr, aki gyakorlott mozdulatokkal kezeli a reptéri autóbusz-szolgálat által „levetett" kétéves Fordot.

— A vidéki szolgálati helyeknek többnyire az jut, amire a központ már nem tart igényt — jegyzi meg epésen, de szívből Ferenc. *— Az elvárások meg sokszor magasabbak. Erről szól az életünk. Ezért is örülünk, hogy az elnök Szombathelyről való. Bízunk benne, megérti a gondjainkat.*

*

A komáromi vontatási épületét — az állomás átépítése miatt — körülményesen tudjuk csak megközelíteni. A fórum résztvevői és szervezői *Gláser Tibor* kirendeltségvezető irodájában gyülekeznek. A kávé és üdítő után együtt megyünk át az állomásépületbe, ahová meghirdették a rendezvényt. A terem megtelt. Kilenc óra múlt néhány perccel, amikor *Mészárosné Kovács Mária*, az állomás szb-titkára köszönti a jelenlévőket, és azonnal a lényegre térve átadja a szót a VSZ-elnöknek.

— Tisztelt kollégák! Eltérően a korábbiaktól, nem az általam megszokott sorrendben tájékoztatom Önöket, hanem a helyi tisztségviselők által összegyűjtött kérdések alapján — kezdi dr. Márkus Imre. Majd a keze ügyében lévő papírról sorra veszi témákat.

Egy perc múlva kiderül, jól döntött. A hallgatóság, a nagy meleg és a nyitott ablakon bezúgó vonatzajok ellenére, issza a szavakat. Nem véletlen, róluk van szó! Telik a jegyzettömböm. Szó esik az idei *infláció miatti jogos csalódottságról, a jövő évi bérharcról*, a *VSZ terveiről*, a korábbi *sztrájkok tapasztalatairól* és egy idei esélyéről, a *kollektív szerződés fontosságáról*, a *hároméves megállapodásról*. Tények és érvek sűrű szedetben. Már eltelt fél óra, lankadni látszunk a fokozódó hőségben, de a következő kérdésre adott válaszismét felkorbácsolja a hallgatóság figyelmét:

— A MÁV létszámgazdálkodásának első félévi értékelése *nem megalapozott foglalkoztatásra* utal — emeli fel a hangját Márkus Imre. — A VSZ nem tudja és nem is akarja elfogadni, hogy az első negyedévben *több mint ezer főt felvettek* a vasúthoz, miközben a *szakszolgálatok elbocsátásokat terveznek*. Ennél a vasutasok *felelősebb döntéseket érdemelnek*. Ilyen helyzetben egyértelmű, hogy a *munkahelyeket csak a vasutasok tudják megmenteni*, mint korábban a vasútvonalak bezárásának megakadályozásakor. Ezért van mindennél nagyobb szükség az összefogásra.

A folytatás sem hoz kisebb szellemi izgalmakat. A kérdéssor összeállítói a szakszervezeti munka egészét felölelték. Ennek köszönhetően jöhetett szóba az *MSZOSZ, a VSZ kapcsolata a társszakszervezetekkel*. Az előbbiről kiderül, hogy összességében *„visszakapott szolgáltatások"* formájában megtérül a befizetett tagdíj.

Az utolsó fél órára is marad csemege. Érdemi választ hallhattak, akiket *az új bértarifarendszer, a szakágak átszervezése*, vagy a *szolgálati főnökök jogköre érdekelt*, de nem maradtak megválaszolatlanul a *VSZ taglétszámának alakulására*, a *vagyonmegállapodás lezárására*, az *információáramlás fejlesztésére* feltett kérdések vagy kenményen megfogalmazott vélemények.

Fórumról lévén szó, a jelenlévők juthattak szóhoz. *Dobák Sándor*, Komárom állomásfőnöke, a *létszámmegállapodás és a bérköltségkeret* megszabásának *ellentmondásait* ecsetelte, és kifogásolta a MOSZ-szal megkötött különmegállapodásokat. *Boldog István*, VSZ titstségviselő a vasútegészségügyről érdeklődött az elnöktől.

Márkus Imre válaszaiban kitért a december 29-i megállapodás betartásának fontosságára. A helyi konfliktusokról tud a VSZ, és érvényt kíván szerezni a MÁV-val kötött szerződésnek. Az elnök a Vasutasok Szakszervezete nevében minden *diszkriminációt* elutasít, amitegyes szakmacsoportok kikövetelnek maguknak, de az ilyen jelenségek ellen csak a többi vasutas *egységes fellépése* lehet hatékony ellenszer. A vasútegészségügy helyzetéről a VSZ elnöke kijelentette: *meg kell őrizni a vasutasok jelenlegi színvonalú egészségügyi ellátását.*

Annak ellenére, hogy több mint két órán át tartott a fórum, még lenne kérdés, de menni kell tovább. Már a Győr felé tartó gépkocsiban összegezzük: a VSZ vezetői az elmúlt másfél hónapban az ország szinte minden nagyobb településén *több mint tízezer taggal* találkoztak személyesen. Nem csak a tagoknak van szüksége az egyedül így hozzáférhető információkra, hanem *feltöltődnek a kérdezettek* is. Egymás szemébe nézve legkönnyebb erősíteni a bizalmat. Élni kell vele!

*

Egy másfajta bizalmat erősített a győri — időben első — összejövetel. A környékbeli *Szolgálati helyek vezetői* szűk körben tájékozódhattak a vasúttársaság jövőjéről. A szintén tartalmas *információcsere* itt is a múlt elemzéséről és a holnapokról szólt. Kiderült: a kisebb *érdekkülönbségek ellenére egy csónakban evezünk*.

Délután egy órakor — a művelődési ház összes ventillátorainak bevetése ellenére — még nagyobb forróságban, de *mindvégig telt ház* mellett zajlott a fórum. A koreográfia, a kérdések és az őszinte válaszok itt is megismétlődtek. A kérdezők vetettek fel új témákat: rémként lebeg a dolgozók feje felett a *„káefitésítés"*, vetették fel a helyi pályafenntartók. A válaszában az elnök a jogszerűség betartásához ígért segítséget. A VSZ vezetője, szintén felvetésre, beszélt a *tisztségviselőképzés* új alapokra helyezéséről.

— Profi tisztségviselőkre van szükség — hangsúlyozta Márkus Imre. — Itt *Győrben indul útjára januárban az a felsőfokú képzés, amely mérföldkőnek számít e téren.*

Az elszaladt idő és a gyötrő meleg vet véget a találkozónak. A kitartóbbak kiscsoportokban kérnek és kapnak az őket feszítő kérdéseikre választ.

A nap érdemi része csak látszólag ér véget a késő délutánba csúszott ebéddel. A fórumok szervezőinek munkáját és résztvevőinek kitartását dicsérő nap után rengeteg tennivaló vár mindannyiunkra, hiszen, az ígéret szerint, az ősszel ismét lesz alkalom egymás szemébe nézni...

(karácsony)

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

SZEMTŐL SZEMBE

Párbeszéd a vasutasokról, a vasútért

(folytatás az első oldalról)

A távközlő-, erősáramú- és biztosító-berendezési (TEB) szakigazgatóság működése közel egyéves tapasztalatainak birtokában *Molnár Ákos* IB-titkár folytatta a szakszervezeti oldalról felszólalók sorát. A most átalakuló szakágak számára a saját útjukat ajánlotta. A szakigazgatóság vezetése annak idején például háromnapos konzultációra hívta meg az intézőbizottság tagjait, hogy a véleményüket is figyelembe vehesse. A további racionalizálás ellen a közelmúltban kénytelenek voltak kifogást benyújtani, mert a korábbi megállapodásoktól eltérő módon szabták meg a létszámleépítés mértékét. (Mint ismeretes, az egyeztetés azóta mind a két fél számára elfogadható egyezséggel zárult.) A TEB szakszolgálaton belül a készenlét, és a kiküldetés elszámolását a törvényes keretektől eltérően és a MÁV-szabályzatokat is sértve alkalmazzák. Az elavult bértarifa szintén sok feszültséget okoz. *Major Sándor* szakigazgató-helyettes beismerte, ha a készenlét kiadásának szabályait maradéktalanul betartanák, jelentős, a jelenlegi helyzetben nem teljesíthető létszámfelvételére lenne szükség. *Dr. Bajnai Gábor* személyügyi főosztályvezető a kiküldetés elszámolásának egységes szabályozására tett ígéretet, valamint elmondta: a létszámhiány senkit sem jogosít fel a jogsértésre. *Szabó Tivadar* személyügyi igazgató a kollektív szerződés és a bértarifa-módosítási tárgyalások tervezettekhez képesti elmaradásának okát abban látja, hogy a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ülésein nagyon gyakran oda nem illő napirend előtti felszólalásokkal túl sok idő megy el. Javasolta: a VÉT hatékonyságát növelő ügyrend-módosítást a VSZ támogassa.

*

A MÁV Rt. portfolió politikájáról érdeklődött *Balogh László*, a VSZ Pályagazdálkodási Intézőbizottságának titkára. Véleménye szerint, a vasúti tulajdonú kft.-k értékesítése a jelenlegi gyakorlatnál alaposabb átgondolást igényelne. Felvetette még azt is, hogy egy-egy egység átszervezésének a híre akkor is felröppen, ha a MÁV-nak nincs elegendő pénze a kivitelezésre: *„nem szabad feleslegesen idegesíteni az embereket"* — mondta. A szakszolgálatnál tapasztalható bértömegtúllépés oka a túlzottan kemény tél volt — állította Balogh László. Ezt a gazdálkodás és a foglalkoztatás értékelésekor is figyelembe kellene venni. A pályavasútnál folyó átszervezésekbe a szakszervezetek bevonását *Halmay Árpád* szakigazgató-helyettes szintén fontosnak ítélte. A gazdasági társaságok alakításakor — véleménye szerint — körültekintően járnak el, ugyanakkor egyetértett azzal a szakszervezeti kívánsággal, hogy a kft.-be kerülő munkavállalóknál a szolgálati időt és a menetkedvezményt a korábbihoz hasonlóan kell elismerni. *Magos György* értékesítési igazgató szerint megkönnyítené az átszervezéseket a vasúti kedvezmények folytonosságának biztosítása. A vasúttörvény — valamint más kormányrendeletek — keretei között minden lehetőséget kihasználnak azért, hogy a lehető legkevesebb hátrány érje az átszervezésben érintett dolgozókat.

Halmai Albert, a MÁV Rt. befektetési főosztály megbízott vezetője elmondta, hogy az egyes szakágak június 30-ig terjesztik elő, hogy melyik tevékenységeiket és részlegeiket kívánják gazdasági társaságba vinni. Márkus Imre ezzel kapcsolatban nyomatékosan hangsúlyozta: az átalakítással járó kellemetlenségek jelentős része elkerülhető, ha a szakszervezeti jogosítványokat a munkáltató maradéktalanul tiszteletben tartja.

*

Orosz Péter, a VSZ Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottságának (FÉIB) titkára túlfűtött stílusban közvetítette a vasutasok felháborodását a szakszolgálatnál tapasztalható „rendkívül vegyes helyzetű" munkaügyi kapcsolatok miatt. Tapasztalatai szerint, rengeteg törvénybe ütköző foglakoztatási formát tűr el a MÁV. A technológia be nem tartása miatt a munkavállalók hátrányos helyzetbe kerülnek. A FÉIB szeretné tárgyalásos úton rendezni a munkavállalói járandóságok elszámolásának a jelenlegi hátrányos gyakorlatát (például a túlórák, mínusz órák és osztott munkaidő), elkerülve ezzel a küszöbön álló bírósági eljárások tömeges megindítását. Végezetül azt kérte, hogy a szakszolgálatnál a vétó kényszere alatt megszületett megállapodásnak megfelelően függesszék fel az egyoldalú intézkedéseket. A MÁV vezetése a jövőben tartózkodjon az egyes szakmákat a többi hátrányára előnybe helyező diszkriminatív döntésektől: *„a forgalmi szolgálatnál egy középvezetőt legalább olyan nehéz pótolni, mint egy mozdonyvezetőt"* — mondta Orosz Péter. *Dr. Czeglédi István*, a forgalmi főosztály helyettes vezetője nem látja ennyire tragikusnak a munkaügyi kapcsolatokat a szakszolgálatnál . Tény azonban, hogy a forgalmi területen a költségek nyolcvanöt százalékát a bérjellegű, kiadások jellemzik, ezért nagyon nehéz a helyzet.

Az átszervezéseket szakszervezeti tiltakozásra leállították, ami szerinte azért is sajnálatos, mert a végleges bírósági döntésig még az úgynevezett „kézzelfogható intézkedéseket" sem tudják végrehajtani, ami tovább nehezíti a gazdálkodást. Szabó Tivadar ezután felolvasta a VDSZSZ átszervezések ellen benyújtott keresetét elutasító bírósági végzés egy részletét, ami azt sugallja: a munkáltató részéről nem történt mulasztás a tervezet véleményezésekor. A személyügyi igazgató szerint: a decemberi megállapodás megkötésekor a szakszervezetek belátták: a MÁV 1996. évi terveinek teljesítéséhez a hatékonyságot tíz százalékkal kell növelni. A gazdasági körülmények miatt ezt kizárólag átszervezésekkel lehet teljesíteni. A MÁV Rt. gazdasági vezetésének szintén az a célja, hogy a vasutasok egzisztenciális biztonságát megteremtse, ehhez a törvényi előírásnál több szakszervezeti jog biztosításával is hozzájárul. Ugyancsak érzelmektől fűtve utasította vissza *Sipos István* vezérigazgató-helyettes a MÁV felső vezetését ért vádakat a diszkriminatív döntések miatt. Ígéretet tett arra, hogy a közeljövőben egésznapos szakmai vitanapot szerveznek a meglévő feszültségek tisztázására a forgalmi szakszolgálatnál is. Dr. Márkus Imre a mozdonyvezetők részére a többi vasutasénál indokolhatatlanul magasabb juttatások nyújtásának vezetői felelősségét hangsúlyozta: *„Amikor minden vasutas érzi a megszorításokat, a VSZ tagjai nem tudják elfogadni a mozdonyvezetők privilegizálását. Nem lehet a MÁV vezetőinek érdeke, hogy emiatt a munkabéke veszélybe kerüljön"*.

*

A Központi Hivatalok és Intézmények Intézőbizottsága nevében *dr. Imrédy Gyuláné* IB-titkár szintén az átalakítások során szükséges együttműködést tartotta fontosnak hangsúlyozni. Átszervezésekkel kapcsolatos feszültségek ennél a szakszolgálatnál ritkábban fordulnak elő. A feszültségek elsősorban a gazdasági társaságoknál jelentkeznek. Kérte, hogy a szakigazgatóságok központjainak kialakításában leginkább érintett vezérigazgatósági munkavállalók sorsának rendezésében a személyügyi főosztály aktívabban működjön közre. Rigó Zoltán belátta, hogy némelyik új kft.-nél előfordult több kisebb szabálytalanság, amelyek okát a tapasztalatlanságban vélte felfedezni.

*

Kiss Tamás, a járműjavító kft.-k intézőbizottságának titkára arra hívta fel a figyelmet, hogy — a „megrendelő-teljesítő" viszony ellenére — az általa képviselt gazdasági társaságokról, mint a MÁV szerves részéről, a jó gazda gondosságával kell törődni. Az elmúlt hónapokban a járműjavító üzemek üzletrész-értékesítései ellen kénytelenek voltak kifogást benyújtani. A korábban kiadott pályázatokat újra kell fogalmazni az intézőbizottság álláspontja szerint, mégpedig úgy, hogy azok a munkavállalói érdekeket is tükrözzék (például mellékelni kell a hatályos kollektív szerződéseket). Rigó Zoltán reflektálásában kihangsúlyozta: a vagyonrész-értékesítéseknek nem az a célja, hogy ellehetetlenítsék a kft.-ket. Támogatta az intézőbizottságnak azt az álláspontját, hogy amíg a Dunakeszi Járműjavító új tulajdonosa nem bizonyította be: nem csupán piacot kíván venni, hanem újabb megrendelésekhez is juttatja az üzemet, addig nem fogja a MÁV az újabb tulajdonhányadot értékesíteni.

*

Valet László, a Területi Irányítási Központok Intézőbizottságának titkára megdöbbenésének adott hangot azért, mert a Számviteli Szakigazgatóság megalakításának szándékáról a szakszervezet a sajtóban megjelent pályázati kiírásokból értesült. Az ilyen eljárás ugyan nem jellemző erre a szakterületre, de sajnálatos például az is, hogy a Közgazdasági főosztály a minap előzetes egyeztetések nélkül adott ki létszámmegszabásokat. A konfliktus kialakulását számára sikerült egy megállapodással megelőzni. A területi irányítás átszervezésnek eddigi tapasztalatai kedvezőek, mert folyamatos a konzultáció. Valet László a vagyonvédelmi szervezet jövőjéről kérdezte Sipos Istvánt. A vezérigazgató-helyettes válaszában elmondta: erről a törvényi szabályozás megszületése után döntenek véglegesen.

Az estébe nyúló konzultáció eredményeként megerősítést nyert az a vezérigazgatói rendelkezés, miszerint átszervezési intézkedés csak a személyügyi főosztály engedélyével hajtható végre. Ez az intézkedés a garancia lehet arra, hogy a tervezetek elkészítésekor a munkavállalói érdekek is a törvényi szabályozás előírásai szerint juthatnak érvényre. A résztvevők kifejezték szándékukat a konfliktuskezelés tárgyalásos rendezésének folytatására.

(Terjedelmi okok miatt a vitanapon elhangzottakat, sajnos, a teljesség igénye nélkül tudtuk csak közreadni. A Magyar Vasutas, — mint eddig — a jövőben is szívesen teret nyújt az egyes szakszolgálatok gondjainak részletes bemutatására. a szerk.)

-szp-

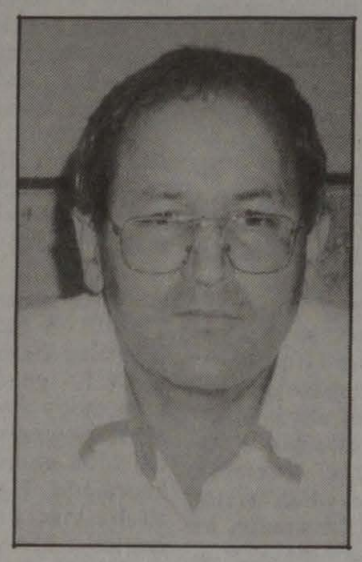
BEMUTATKOZIK A VSZ PÁLYAGAZDÁLKODÁSI INTÉZŐBIZOTTSÁGA

A KFT.-KBEN DOLGOZÓKAT IS MEGILLETI A VÉDELEM

Vétó után

Exkluzív interjú a Pályagazdálkodási Intézőbizottság titkárával

Balogh László, a VSZ Pályagazdálkodási Intézőbizottság titkára, pályamunkásként kezdte a vasútnál. A MÁV-szaktanfolyamok elvégzése után építési művezető, majd titkárságvezető lett. Munka mellett sportolt, majd egy sérülés után edzősködni kezdett Celldömölkön. 1989-ben elvégezte a tanárképző főiskolát, 1994-ben szociálpolitikusi diplomát szerzett az ELTE-n, jelenleg a Közgazdaságtudományi Egyetem személyügyi szakközgazdász fakultására jár. A szakszervezetben 1983-1990-ig szakszervezeti titkár a MÁV celldömölki építési főnökségén, majd 1990-ben a vasútépítő szakma középszervi titkárának választották.



Balogh László

— A pályagazdálkodási intézőbizottság hogyan épül fel és milyen szakmai érdekeket képvisel? — kérdeztük Balogh Lászlótól.

— A Vasutasok Szakszervezetében a szakmai építő intézőbizottságoknak már hagyományuk van. Mi egy speciális szakmát jelenítünk meg a 80-as évek közepe óta, az építési főnökség és ipari üzemek intézőbizottságaként, amelynek a pályagazdálkodási ib. most a jogutódja. Az 1994-es választáson az intézőbizottság — második ciklusban is — megválasztott titkárának. Az ib-hez tartoznak a MÁV Rt.-nél lévő *pályagazdálkodási főnökségek*, az *épület és közműgazdálkodási* szervezetek, a *hídfenntartó* főnökségekből megmaradt törzsállomány, a *pályagazdálkodási központ*, a *hosszúsingyártó üzem*, valamint a társaságokban kivitt gazdasági egységek. Ezek közül már nem mind tartozik a MÁV tulajdonába. Itt meg kell jegyeznem: jelentős eredménynek tartom, hogy minden társaságban kötöttünk kollektív szerződést, illetve sikerült megtartani azokat a vívmányokat, amelyek megilletik a MÁV Rt.-nél dolgozókat. Gondolok itt a munkaviszony jogfolytonosságára, menetkedvezményekre.

— Sajátos helyzet alakult ki a szakszolgálatnál. Kiadott a munkáltató egy akcióprogramot, amelyet az intézőbizottság megvétózott. A megállapodás ellenére a munkáltató viszont így is végrehajtja az elképzeléseit.

— A szakigazgatóság akcióprogramját az intézőbizottság megtárgyalta, de mivel az anyag feltételezéseken alapul, és úgy vezették elő a szolgálati főnököknek mintha ez már eldöntött tény lenne, akkor mi benyújtottuk a vétónkat.

— Tehát vétót emelt az intézőbizottság...

— Igen, azért, mert a tavaly december 29-i megállapodásnak nem felelt meg az a létszámleépítési terv, amely az akcióprogramban szerepelt. Az 1995. évi létszámcsökkentésnél jóval nagyobb leépítést határozott meg a munkáltató. Tárgyalásos úton rendeztük a kérdést, amely írásos megállapodással zárult.

— A szakszervezeteknek viszont be kell látni: a hatékonyabb gazdálkodás a munkavállalók érdeke is, az pedig logikusnak tűnik, hogy van logika, hogy az alaptevékenységhez szorosan nem tartozó részeket átalakítja a MÁV.

— A társaságba történő kivitelt a mi szakszolgálatunk már 1992-ben átélte, mivel egy döntés alapján az összes építési főnökséget korlátolt felelősségű társasággá alakították át. Az akkori döntések mozgatórugója a létszámcsökkentés volt, hiszen ezzel a módszerrel 11-12 ezer ember kikerül a MÁV-tól. Jelenleg a MÁV Rt.-t a hatékonyság növelése motiválja ebben a lépéssorozatban. Ma már látható az, hogy a fuvarpiac nem fog növekedni, ezért a munkáltató csak a költségeket tudja csökkenteni.

— A kft-ben dolgozó egykori vasutasokat a VSZ meg tudja védeni?

— Az előkészítés stádiumába be kell vonni az érintett dolgozókat. Akinek lehetősége van erre és hajlandóságot is mutat, azokat el kell engedni korengedményes nyugdíjba. Amennyiben a MÁV Rt. a már működő kft.-hez csatolja ezeket az egységeket, akkor a hatékonyság növeléséhez csökkenteni kell a létszámot. Így viszont lesznek olyanok, akik nem kerülnek át az új szervezetbe, ezért ezeknek az embereknek a MÁV-nál kell munkát találni, akár úgy is, hogy más munkakörben foglalkoztatják őket. Hangsúlyozom: *— a vétó után kötött megállapodásnak megfelelően — helyi szinten kell megállapodni a munkáltatónak az érdekképviseleti szervekkel.* Akik már a társaság alkalmazottjai, azokat a VSZ alapszervezete védi meg, de természetesen csak azokat, akik tagjai a szakszervezetnek, viszont minden dolgozóra vonatkozik az alapszervezet által megkötött kollektív szerződés.

— A pályagazdálkodás továbbra is „mostohagyereke" a vasútnak. Vagy ez ma már nem így van?

— Ha rajtam múlna, én ezen már régen változtattam volna. Sajnos, a MÁV szervezetében a pályagazdálkodás nem mindenkit úgy érdekel, mint ahogyan ezt a szakma megérdemelné. A bértarifa-rendszer sem honorálja azt a hozzáértést, amely a különböző összetett szakfeladatok ellátásához szükséges. Nem beszélve a mostoha munkakörülményekről. Amikor a pályavasút megalakult és emellett a szakigazgatóság, mi azt gondoltuk, lesz arra lehetőségünk, hogy egy új gazdálkodási szisztémában dolgozhatunk. Ez nem így történt. Természetesen, a többi szakszervezetek segítségével a VÉT-ülés keretében lehetne ezt a hátrányt orvosolni, hogy az önálló gazdálkodáson belül a bérgazdálkodásunk is önálló legyen.

— 1998 után lesz-e még pályagazdálkodás, illetve milyen lesz az?

— Mai viszonyok között ezt a kérdést jós tudná megválaszolni, de én úgy érzem, hogy a MÁV Rt. tartani akarja a 3 éves megállapodásban rögzítetteket, akkor lesz pálya és pályagazdálkodási szakszolgálat is. Amennyiben nem jut több pénz a vágányhálózat korszerűsítésére, akkor a több mint 37 százalékos lassújelarány növekedni fog. Ezzel a kondícióval pedig nem sokat tudunk keresni a korszerű európai vasutak között.

TP

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

„A GÉPEK KELLENEK ÉS LEGFELJEBB ÖT EMBER..."

Az átalakítás célja a létszámleépítés?

A MÁV Rt. vezetése a meghirdetett akcióprogramok szellemében hozzálátott a nem alaptevékenységhez tartozó részeinek társaságba viteléhez. A VSZ pályagazdálkodási intézőbizottság munkásgyűlést hívott össze Celldömölkön miután a profiltisztítás elérte a pályavasutat, köztük a pápai Pályagazdálkodási Főnökséghez tartozó celldömölki gépállomást.

Az egykori építési főnökséghez tartozó részleget a szakigazgatóság elképzelései szerint gazdasági társasággá alakítják át. A módozatokról még nem született egyezség, ezért a VSZ Pályagazdálkodási Intézőbizottsága kezdeményezésére munkásgyűlést hívtak össze a Celldömölkre az egykori építési főnökség kultúrtermébe. A munkáltatót Halmay Árpád szakigazgató-helyettes, az érdekképviseleteket Balogh László VSZ intézőbizottsági titkár, illetve Járási Ferenc, a VDSZSZ szakértője képviselte.



Halmay Árpád szakigazgató-helyettes bevezetőjében elmondta: a pályagazdálkodási szakszolgálat 2005-ig dolgozta ki átalakítási stratégiáját. A cél ezen időszak alatt a *pálya állapotának romlását megállítani*, majd szinten tartani, illetve a későbbiekben fejleszteni. 1981-ben a sebességkorlátozás alá eső pályák hossza 6 százalékot tett ki, ma ez a szám már a 37 százalékot is meghaladja.

A stratégiai elképzelések szerint — a 3 éves megállapodás keretén belül — az 1996. évi üzleti tervben mintegy *12 milliárd forintból kell gazdálkodni*. A szakszolgálat akciótervében szerepel, hogy a továbbiakban a pályagazdálkodásnál csak *alaptevékenységet* végeznek. Ezen körbe tartoznak a *felügyeleti*, illetve a *készenléti* munkák. Az ezen kívül eső tevékenységeket különböző gazdasági társaságokba viszik át, amelyekhez a celldömölki gépállomás is tartozik. A kérdés az, hogy milyen legyen az átalakulás? Egyes elképzelések szerint a gépállomás önálló társasággá alakuljon át. Másik megoldás az lehet, ha a 62 munkavállalót az eszközökkel együtt a jelenleg üzemelő MÁV kft.-ék valamelyike befogadja.

Halmay Árpád a továbbiakban kijelentette: a szakigazgatóság feladatának tekinti, hogy *minden dolgozó munkát találjon* az új szervezeti felépítésben. Az átalakulással összefüggő összes iratanyagot átadják az érdekképviseleti szerveknek. A szakigazgatóság szeretné biztosítani, hogy a dolgozókat az *átalakulás után ugyanolyan jogok illessék meg*, mint a MÁV Rt. alkalmazottait (arcképes igazolvány, korkedvezmény). Amennyiben a szakigazgatóság megkapja az alapítás jogát, akkor ez biztosíték lehet arra, hogy az új társaság kapacitását minél nagyobb mértékben a MÁV töltse ki. Arra jelenleg sincs példa, hogy az üzemelő kft.-ék kapacitását 100 százalékban lekösse a Magyar Államvasutak.

Takács László szerelő — aki 1961 óta dolgozik a gépállomáson — nem érti, hogy miért kell társasággá alakítani a telepet, ha a tevékenység ugyanaz marad. *Fél a jövőtől*, mert 1997 januárjában tölti be az 55. életévét, így az idén nem mehet el előnyugdíjba. *Polgár Antal*, a pápai pft. vezetője hozzáfűzte, hogy akik a korengedményes nyugdíj kritériumainak megfelelnek, őket a munkáltató elengedi nyugdíjba. Halmay Árpád hozzátette, hogy a kft.-éknek jó szakemberekre ugyanúgy szükség lesz, ezért nem biztos, hogy egy 55 éves szerelőnek már nyugdíjba kell mennie. Az átalakítás elengedhetetlenül szükséges, mert a pályagazdálkodásnál a *profiltisztítást* végre kell hajtani.

László István főpályamester megjegyezte: az 1992-es átalakítás során a *gépállomásról már elvitték a használható eszközöket*. Majd feltette a kérdést a munkáltató képviselőinek, hogy az átalakítási lehetőségek közül melyikre van nagyobb esély. A szakigazgató-helyettes szerint a gépállomásért versengenek a meglévő kft.-ék köztük a jó nevű MÁVÉPCELL is. Erre a bejelentésre némi moraj támadt a hallgatóság köreiben.

— Igen, a gépek kellenek és legfeljebb 5 ember! — kiabálta be egy csíkos pulóveres fiatal ember.

Halmay Árpád erre válaszul elmondta, hogy a társaságok fúziója tárgyalások kérdése, még nem dőlt el semmi. Megállapodás függvénye az, hogy kiket vesz át az új kft.

Somlai Sándor műhelyfőnök szerint semmi biztosíték nincs arra, hogy a MÁV igényt tart a gépállomás munkájára. Ugyanakkor külső megbízatást kapni szinte lehetetlen, mivel a gépállomás csak a vasúton használt járművek javítására szakosodott. Félő, hogy az egész *átalakítás célja a létszámleépítés*.

A Magyar Vasutas kérdésére *Polgár Antal* elmondta, hogy a legjobb megoldásnak azt tartaná, ha a gépállomás a hasonló profilú jászkiséri, vagy a budapesti kft.-hez kerüljön. A döntés után felajánlják a dolgozóknak, hogy az új társaságba átmenjenek. Akik ezt nem vállalják, azoknak a pft. ad munkát, de természetesen, az eddigi munkakörében nem tudja foglalkoztatni. Akiknek az előnyugdíjra lehetőségük van, azoknak a munkáltató lehetővé teszi a nyugdíjazást. Velük már történt előzetes egyeztetés.

(tonzor)

UTAZZUNK EGYÜTT

A Paradiso Travel szervezésében az alábbi utakra várjuk VSZ-tagok jelentkezését:

Július 13.	*Melk — Wachau*	3 350,-
Augusztus 8-11.	*Salzkammerguti tóvidék*	23 900,-
Szeptember 10-15.	*Róma — Assisi*	29 490,-
Szeptember 27-29.	*Sörfesztivál Münchenben*	ár előkészületben
December 6-8.	*Karácsonyi vásár Nürnbergben*	-"-
December 14.	*Karácsonyi vásár Bécsben*	-"-

Görög apartmanok Sartiban

Május 11-től október 5-ig hetente.
Elhelyezés 2-3 fős studiókban
és 4-5 fős apartmanokban.

Részvételi díj:

13 900 forint/apartmantól 74 900 forint/ apartmanig
(létszámtól és szezontól függően!)

Lovastábor nem csak gyermekeknek!

5 nap 6 500 forint/fő ellátással
Minden utasnak 1 000 forint kedvezményt adunk a szállásos utak árából, ha a jelentkezésnél ezt a hirdetést leadja!

Jelentkezés: Magyar Vasutas szerkesztőségében, a 01/19-77, 48-13/111 mellék, vagy 06/1/342-0551 telefonszámon.

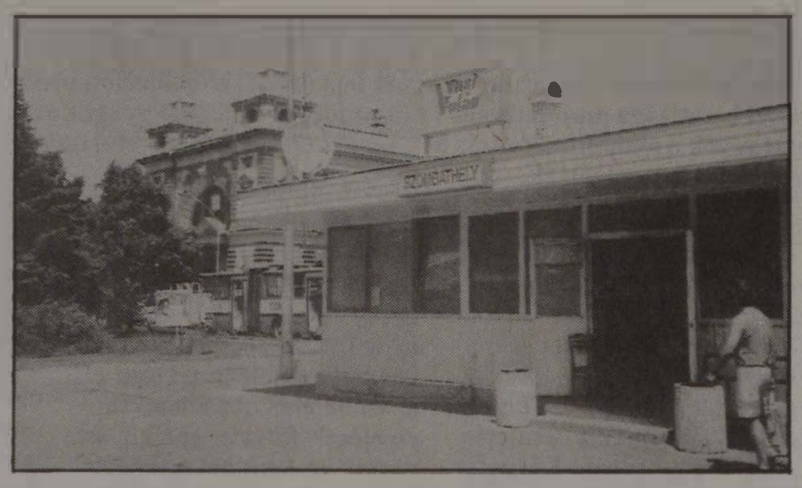
***Paradiso Travel, Budapest VI., Teréz krt. 62.* (Metró mozi, a Nyugati pályaudvarral szemben) telefon: 06/1/153-4523.**

A SZOLIDARITÁS JEGYÉBEN

Hozzánk csatlakoztak

(folytatás az első oldalról)

Mátyás Zoltán, a Vasi Volán dolgozója, néhány mondatot szólt arról, hogy azért gyűltek össze, mert szakszervezetet kívánnak alakítani, majd bemutatta társainak *Márkus Imrét* és *Horváth Csabát*. Márkus Imre elmondta, a Vasutasok Szakszervezete szívesen közreadja azokat a szakmai anyagokat, s fölkéri szakértőit, hogy működjenek közre a másik közlekedési ágazat dolgozóinak érdekében is. Elmondta: a szakszervezet érdekérvényesítése igenis nem az, hogy a munkavállalók nyeljenek le mindent, s maradjanak csöndben.



Háttérben a vasút

Szakmai hozzáértés nélkül, szakértők nélkül ma már nem érdemes tárgyalóasztalhoz ülni. A munkaadók mellébeszélését érdemi tárgyaláson, tényekkel érvekkel lehet csak „megfogni". Tudomásul kell venni, az asztalnál két oldalon foglalnak helyet a munkavállalók és a munkaadók. A szolidaritásnak része, hogy az ugyanahhoz az ágazathoz és minisztériumhoz tartozók segíthetnek egymásnak. Márkus Imre megérti, ha a vasi autóbusz-vezetők saját kezükbe veszik a sorsukat. Jó szívvel ajánlotta ügyvezető *alelnöknek* vasutaskollégáját, Horváth Csabát, a Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Bizottság titkárát.

Márkus Imre arról is beszélt, hogy biztosan sok embernek nem tetszik majd, hogy másik szakszervezetbe lépnek „át" az autóbusz-vezetők, ehhez is hozzá kell szokni. A *dolgozók szabadon dönthetnek* arról, hol keresnek érdekvédelmet, ne lehessen keresztüllépni rajtuk. Szokják meg a cégvezetők, döntéseknél vegyék figyelembe az érdekvédelem véleményét. A munkaadók sem létezhetnének munkavállalók nélkül, a tisztességes tárgyalás, a vélemények ütköztetése nekik is érdekük. A Vasutasok Szakszervezete nem azért akar „magához édesgetni" más szakszervezetet, mert pénzükre ácsingózik — hiszen aránylag jól áll anyagilag is —, hanem mert van olyan tapasztalata, kiépített infrastruktúrája, számítógépes adatbázisa, amit máshol is lehetne használni. Mindegy, milyen kormány van hatalmon, a kapitalista magyarországi viszonyok között a munkavállalók csak szolidaritással, összefogással érhetnek el eredményt.

Horváth Csaba közreműködött a szakszervezet alapszabályának megfogalmazásában és fölajánlotta, amíg a Vasi Autóbusz-vezetők Szakszervezetének nincs önálló irodája, Szombathelyen, a Vasút utca 8-ban lehet helyük. (A Vasutasok Szakszervezetének irodái pár méterre vannak az Éhen Gyula téri buszfordulótól).

Hatvanhárom szombathelyi buszvezető írta alá a belépési nyilatkozatot. Nyílt szavazáson *elnöknek* megválasztották *Mátyás Zoltán* autóbusz-vezetőt, *alelnöknek Horváth Csaba vasutas szakszervezeti titkárt*. (A Vasutasok Szakszervezetének alapszabálya nem tiltja ezt a megoldást.) A frissen alakított szakszervezet elnökségének tagjai: *Tóth XVI. István, Tóth III. Sándor, Csizmazia László*. Az ellenőrző bizottság tagjai: *Földesné Erős Judit* és *Kovács X. Ferenc*.

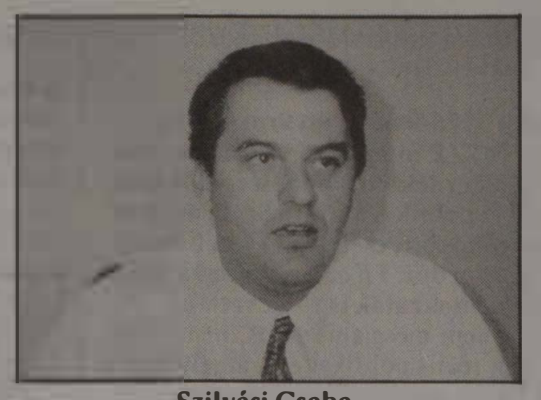
k.

ÚJ MENETREND

„NINCS OLYAN MENETREND, AMI MINDENKINEK JÓ LENNE..."

Európai szintű személyfuvarozás

Új menetrendet vezettek be június 2-án a MÁV Rt. vonalain. Ettől kezdve 119-cel több vonat közlekedik, de 5-7 százalékkal csökken az ülőhelyek száma. A személyfuvarozás színvonalának növelése a cél. Kívánalom: 1998-ra mind a belföldi-, mind a nemzetközi személyszállítás nyugat-európai színvonalú legyen. Tovább bővül az InterCity-hálózat, illetve folytatódik a nemzetközi forgalomban használatos kocsik cseréje. A MÁV Rt. megpróbálja összehangolni a személyfuvarozási igényeket a lehetőségekkel és emellett emeli a szolgáltatások színvonalát — mindezekről *Szilvási Csaba* személyfuvarozási igazgató beszélt a Magyar Vasutas munkatársának.



Szilvási Csaba

— A MÁV Rt. átalakulása hogyan érinti a személyfuvarozási szakszolgálatot?

— A személyfuvarozás átalakításának a legfontosabb célja, hogy hatékonyabb munkavégzéssel magasabb szolgálati színvonalat nyújtsunk. Jelenleg a MÁV Rt. személyszállítási színvonala — a közmegítélés szerint — rossz, ezzel szemben én azt gondolom, hogy ez nem felel meg a valóságnak. Hiszen nyugat-európai összehasonlításban is versenyképesek vagyunk, elsősorban az árban, másodsorban a szolgáltatások minőségében. Ezen összetevők piacképessé teszik a mai MÁV-ot.

— Lehet itt valódi piacról beszélni? Hiszen a személyfuvarozás nagyobb hányadát még mindig az állam finanszírozza, ugyanakkor a vasutat köti a fuvarozási kényszer.

— Az állam nem átvállalja, hanem megállapodás keretében megrendeli a szolgáltatást a MÁV-tól és ezért fizet. E szerződés szerint (MÁV - állam szerződés) az ország bármely pontjáról, bármely pontjára azonos naptári napon belül el kell jutni az utazónak, illetve szintén egy napon belül jusson az utas a fővárosba és vissza minimum 4 órás budapesti tartózkodással. Emellett kikötés a hivatásforgalom lebonyolítása, valamint az egészségügyi ellátásokra történő utazásokra is lehetőséget kell adni. Ilyen kritériumok mellett a MÁV Rt. több javaslatot terjeszt a kormány elé, amely az alternatívák közül kiválasztja és finanszírozza a megfelelő menetrendet.

— Ha már a menetrendnél tartunk, annak ellenére, hogy 119-cel vonattal több közlekedik, az utazó mégis úgy érzi, hogy az idei rosszabb a tavalyinál.

— Azt gondolom, hogy ez egy jobb menetrend, hiszen a 119 vonatot meg lehet számolni benne, de én még nem emlékszem olyanra, hogy a kollégák azt mondták volna, hogy a tavalyi jobb volt. Biztos, hogy nincs olyan menetrend, ami mindenkinek jó lenne, de nekünk az a dolgunk, hogy a lehető legjobbat kínáljuk az utazóközönségnek. A módosításokra sor kerül az őszi menetrend-kiegészítés alkalmával.

— De ez így sem valódi növekedés, hiszen az ülőhelyek száma 5-7 százalékkal csökkent.

— A vonatgyakoriságot tudtuk csak növelni — ez egyébként európai trend —, de természetesen, csak adott vonalakon és ott is csak változó mennyiségben. Az ülőhely-kilométer kocsihoz kötött ezért rövidültek a vonatok, de gyakrabban közlekednek, úgy érzem, hogy ez javított a színvonalon.

— Ez növeli a zsúfoltságot.

— Sajnos, ez tény. Viszont vannak olyan korlátok, amelyeket nem tudunk átlépni, nevezetesen az állami finanszírozás és a belső gazdálkodásunk behatárolja lehetőségeinket. Ugyanakkor a túl nagy zsúfoltság elkerülése érdekében vannak tartalékkocsijaink, illetve nagyobb utasmennyiség jelentkezésekor operatív intézkedésekre is sor kerülhet.

— Az utas elsősorban a vonatkísérőkkel találkozik, és azt tapasztalom, hogy újabban a jegyvizsgálók megjelenése kulturáltabb és egyben udvariasabbak is. Viszont egyre kevesebben vannak szolgálatban a vonatoknál és mind inkább elterjed az egyszemélyes vonatkísérő személyzet. Nem ellentmondás ez?

— A fronton dolgozóknak a legnagyobb a felelőssége, ezen belül is a legtöbb konfliktus a jegyvizsgálókat éri. Valóban csökkent a személyzet létszáma, de ezt indokolja, hogy csökkent az utaslétszám is. Emellett az költséggazdálkodás is korlátot jelent.

— Ezt értem, de a bevételek csökkennek akkor is, ha egyetlen kalauznő van a vonaton. Hogyan tudja beszedni a viteldíjat, ha az utasok „erősebbek"?

— Beszedi ő is a pénzt, mert járulékos intézkedéseket hoztunk, itt elsősorban az utánfizetési jutalék emelésére gondolok. Ami pedig a veszélyeztetett vonatokat illeti — úgynevezett diszkójáratokat —, ezekre rendőrségi segítséget, kérünk, amelyet megkapunk. Erről megállapodást kötöttünk az ORFK-val.

— A hároméves megállapodás lejárta után 1998-ra milyen színvonalú lesz a személyfuvarozás, ha összehasonlítjuk az európai vasutakkal?

— Javaslom a francia TGV-vel történő összehasonlítást, viszont olyan bizonyosan még nem lesz. Komolyra fordítva a szót, sajnos, az árufuvarozás teljesítményei olyannyira lecsökkentek, hogy az áru és személyszállítás bevételei közel azonosak. A MÁV felső vezetői látják azt, hogy érdemes a személyszállításba is invesztálni, mivel ez a szakszolgálat nem feneketlen kút. Elég, ha csak arra gondolok, hogy új InterCity-kocsiparkja van a MÁV-nak, vagy a nemzetközi forgalom fizetőképes részét is új kocsikkal tudjuk ellátni. Szeretnénk átalakítani a vasút „arculatát" is. Kezdetben az állomások képét változtatjuk meg — akár külföldi tőke bevonásával —, hogy úgy nézzenek ki, mint bármely európai állomások. Bővítjük az InterCity hálózatot és ezzel együtt megteremtjük az IC-vonatok csatlakozását is. Arra is gondoltunk, hogy megalakítunk egy utazásszervező hálózatot, akik megkeresik az utasokat. 1998-ra el kell jutni oda, hogy jobb legyen a személyfuvarozás megítélése.

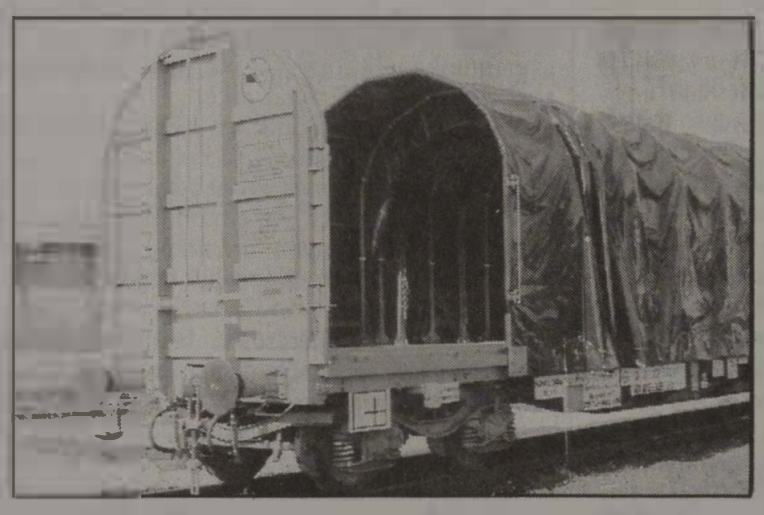
TP

Minisztériumi helyzetjelentés

Még jelentős beruházások szükségesek a vasút járműállományának korszerűsítéséhez — szögezi le egy nem régiben napvilágot látott KHVM által készített jelentés. Bár az elmúlt öt évben mintegy 100 új személykocsit, majd 40 mozdonyt és két motorvonatot szereztek be, a további modernizálás elengedhetetlen. A mozdonyok közel 40 százaléka 20-30 éves, több mint 40 százaléka 10-20 éves. A 10 évnél fiatalabbak aránya nem éri el a 10 százalékot, és a fennmaradók még 30 évesnél is öregebbek. Ez az arány a személykocsik és a teherkocsik esetében még rosszabb.

A vasúti pályák is javításra szorulnak: a hálózat harmadán az engedélyezett terhelés alacsony, ami gátolja a teherkocsik teljes kihasználását. Az engedélyezett sebesség alacsony: a vasútvonalak mindössze 36 százalékán haladhatnak a szerelvények 100-120 kilométeres óránkénti sebességgel. A személyszállító vonatok átlagos utazási sebessége az elmúlt tíz évben alig változott, nem éri el óránként az 50 kilométert sem. Javult viszont a tehervonatok átlagos sebessége, az utóbbi tíz évben 30 százalékkal nőtt. A közforgalmú vasúti pályának megközelítően 30 százaléka több mint 30 éves, s emiatt kell ideiglenes és állandó sebességkorlátozások rontják a vasút versenyképességét.

A Vasúti szállítás leendő „favoritja"
az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:
— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:
— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:
A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18 550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

A szociáldemokrata értékrend

Nyers Rezső a gondolatai baloldaliságról

Mit jelent a baloldaliság 1996-ban Magyarországon? — kérdezte Nyers Rezső az MSZP munkástagozatának fórumán, és válaszolt is rá élénk érdeklődéssel kísért előadásában. — Ez tudati, érzelmi és politikai kérdés. Szellemi, politikai értékrend, gondolatrendszer, cselekvőerő. A baloldaliság történelmi örökséget hordoz. Fő ereje a munkásmozgalom, amelyben polgári demokraták is részt vettek.

A letisztult baloldal már nem messianisztikus, nem világboldogító eszmekör, hanem reális politikai erő, amely képes választ adni a mai problémákra, amely nélkül nincs társadalmi haladás. A mai baloldali értékrend nem folytatója a pártállami baloldaliságnak, bár akkor is voltak értékek, de az már értékrend volt. Olyan, amely a szabadságot alárendelte a közjólétnek, a demokráciát a közösség szabadságának. Az államszocializmust nem az árulás buktatta meg, hanem belső ellentmondásai miatt omlott össze. Szellemi potenciáját — a szabadság korlátozása miatt — nem tudta kihasználni, fejlődő- és versenyképességében lemaradt. Ez sajátos kitérés volt a baloldaliság szempontjából. Olyan történelmi kísérletnek tekinthetjük, amelyet bírálni kell, de megtagadni nem. Az elkerülendő célok és törekvések tekintetében fontos tanulságokkal szolgál.

Az előadó ezután felvázolta a szociáldemokrácia értékrendjét, amelynek — véleménye szerint — öt tartópillére van. Ezek a következők: 1. Nem külön-külön, hanem komplexen fogja fel a társadalom olyan nagy területeit, mint a gazdaság, a kultúra, az élethelyzet. 2. A szociáldemokrácia nem rendelkezik saját gazdasági elmélettel, a modern közgazdaság-tudományból táplálkozik, nyitott a közgazdaság értékeire. Figyelmet fordít a kritikai marxizmusra, a monetarizmus egyes elemeire, ugyanakkor elveti a szélsőséges megoldásokat. 3. A társadalmat rétegezettségében — munkások, parasztok, értelmiségiek, vállalkozók, tulajdonosok — fogja fel, ezek érdekeinek összehangolására törekszik az alkufolyamatok kompromisszumaival. 4. Társadalmi egyensúly, jóléti társadalom, szociális érzékenység. A kelet-európai zavarok oka az a nehézség, miként lehet összeegyeztetni a rendszerváltást a szociáldemokrácia értékrendjével? Nem igaz az, hogy nálunk „koraérett" volt a szociális rendszer. A jóléti állam célját nem szabad feladni. Ne menjünk át védekező pozícióba. Ez viszont nem jelenti azt, hogy minden, változatlanul hagyjunk. Az élet változásaival együtt módosulnia kell a szociális ellátás rendszerének is. 5. Tőkehatékonyság, termelékenységemelkedés. Nem folytathatunk tőkeellenességet. Elfogadhatatlan a teljes államtalanítás is. Szabad piacgazdaság, szabad verseny és állami szabályozás együtt — megfelelő arányokban. Az egyenlőtlenség azonban nem növekedhet egy bizonyos határon túl.

A baloldaliság egyszersmind a kívánatos módszer megválasztása is — hangsúlyozta az előadó. — Az organikus fejlődés előmozdítása — ez a szociáldemokrata módszer fő jellemzője. Nem túl gyors ütemet diktálni a célok elérésében. A radikális megoldások csak kivételes esetekben fogadhatók el. A radikális liberalizmus is káros. Miután mi tágra nyitottuk piacunkat, a nyugati piacok zárva maradtak előttünk. A tőke bejövetele hasznos még akkor is, ha előnyeivel együtt megjelenik a munkanélküliség, felszöknek az árak. A válság kényszere a radikalizmus felé terel — erről tanúskodnak a sztrájkok, a tüntetések —, de a radikalizmussal óvatosan kell bánni még akkor is, ha tudjuk, a radikalizmus nem kiiktatható, az avantgárdnak van pozitív szerepe.

Belépés az Európai Unióba pozitív cél — erősítette meg Nyers Rezső. — Nem helyeselhető azonban ennek erőltetése. A sietség akkor lenne indokolt és hasznos, ha a gyors belépéssel együtt nagyobb támogatást kapnánk — például a spanyolokhoz, a portugálokhoz hasonlóan.

Mit jelent a baloldaliság ellenzékben és a hatalomban? — tette fel a kérdést a veterán közgazdász és politikus. Eltérhet, de nem alapjaiban — mondta. Az alap: a baloldali értékrend. Pontosabban balközép értékrend, hiszen koalíciós kormányzás folyik. A két kormányzópárt felfogása összecsimult a parlamenti demokrácia és az önkormányzati demokrácia gyakorlatában. Nagyobb a különbség a gazdaság kérdéseiben, ám itt sem lehetetlen „összepasszítani" a dolgokat.

A következő vitakérdés így hangzott: stabilizációs politika, de hogyan? Folytatni kell a stabilizációs politikát, de nem úgy, mint eddig. A stabilizáció nem szűköljön le a pénzügypolitikára. A pénzügyi stabilizációval együtt szükség van a gazdaság, a mezőgazdaság, a társadalom stabilizációjára, kellenek a beruházások is. Az a sikeres ország, ahol növekszik a gazdaság. A gazdasági és társadalmi stabilitás nem szétválasztható. Ahol nyomor van, ott elégedetlenség születik. Következésképpen: nem mondhatunk le a szociális viszonyok stabilizációjáról sem.

Államháztartási reform: csinálni, de hogyan? Fontos, időszerű problémakörről, régóta halasztott cselekvésről van szó. Az államháztartás reformja az egész ország ügye, mindenkit érint, nem lehet csak a pénzügyi tárca feladata.

Az előadó felelevenítette Szelényi Iván nemrégen kifejtett termékeny gondolatát" az új kelet-közép európai kiegyezésről, amely természetesen, nálunk is aktuális lenne. Olyan megegyezésről, amelyben a mai hatalmi elit kiegyezne a rendszerváltás veszteseivel, veszélyeztetettjeivel. Ez fontos lenne — húzta alá Nyers Rezső —, hiszen az MSZP nemcsak a szegények pártja, hanem a középrétegek pártja is akar lenni...

Kárpáti Sándor

NEGYVENÖT ESZTENDŐ

A közösség szolgálatában

Tisztségviselő-portré

A nyugdíjreform várható hatásainak elemzése manapság az egyik legaktuálisabb közéleti problémák közé tartozik. Májusban a VSZ szombathelyi területi bizottsága munkaülésen látta vendégül a megyei nyugdíjas kamara tagszervezeteinek képviselőit. A tanácskozáson részt vevők a nyugdíjbiztosítás MÁV-nál honos módszereivel megismerkedve, a leendő változások alternatíváinak következményeit boncolgatták.



Németh Ilona

Az eszmecsere vezetőjének, Németh Ilonának neve, immáron 45 esztendei szakszervezeti pályafutása folytán, ismerősen cseng a régióban. A területi bizottság nyugdíjas szervezőjeként, a VSZ, valamint az ÖTA választmányainak tagjaként napjainkban is aktív érdekképviseleti munkát végez. Az értekezlet kapcsán az elmúlt évtizedek és napjaink történéseiről beszélgettünk a MÁV-szolgálattól már tizenegy esztendeje nyugállományba vonult pénzügyi szakemberrel.

— Pályakezdőként miért éppen az államvasutakat választotta munkahelyéül?

Döntésemben egyrészt a családi hagyományőrzés játszott szerepet, hisz édesapám a pályafenntartás területén dolgozott, s három testvérem közül kettő szintén a MÁV kötelékébe tartozik. Másrészről pedig 1950-ben Zalaegerszegen kevés munkalehetőség adódott. Szerencsére az első jelentkezésem sikerrel járt, s augusztusban a *vontatási főnökség segédhivatalában* megkezdhettem a munkát. A szakszolgálaton belül az összes ügyintézői feladatkört megismerhettem, majd hét év múltán *számviteli vezetővé* neveztek ki. Ez a beosztásom 1970-ig tartott, amikor Szombathelyre kerülvén, az igazgatóság pénzügyi osztályának vontatási előadója lettem. Mint derült égből a villámcsapás, úgy ért a felkérés 1976-ban a számviteli főnökség vezetői posztjára. A külszolgálatnál szerzett tapasztalataimnak e helyütt nagy hasznát vettem. A csoportok élén megbízható, s jól felkészült kollegák álltak. Szerettem a fiatalságot, hisz munkatársaim zöme e korosztályt képviselte. Így elmondhatom, hogy eredményes évtizeddel a hátam mögött vonultam nyugdíjba, 1985. januárjában.

— Milyen régi az a kapocs, amely a szakszervezeti munkához fűzi?

Zalaegerszegen kezdődött. A Rózsaligetben álló épület két nagyterme, söröző, kuglizója és könyvtára adott otthont a vasutaskör összejöveteleinek. Ez utóbbit, valamint a gyermek *tánccsoportot hosszú ideig vezettem*. Édesapám színdarabokat rendezett, melyekben az egész családom szerepelt. A vasutas színjátszó csoport előadásai mindmáig a legszebb emlékeim közé tartoznak. Pezsgő társasági és kulturális élet folyt ez időkben. A szakszervezetek megyei összevonásakor, 1962-ben a szervezet *társadalombiztosítási tanácsának vezetését* vállaltam fel. Emellett a *nőmozgalom* területén is tevékenykedtem. Két évtizeden át a *VSZ központi vezetőségének*, s az elnökség mellett működő választmány tagjaként mélyen megismerhettem a dolgozók érdekvédelmének lehetőségeit. A hetvenes évektől pedig a *TB társadalombiztosítási tagozatának* feladataiból is kivettem a részem. Kezdetben a szervezet tagjaként, majd később vezetőjeként. Mindennapjaimban a hivatali munka és a társadalmi megbízatások összekapcsolódtak, s egyaránt fontos szerepet töltöttek be.

— A szolgálati vezetői és az érdekképviseleti funkciók egyidejű ellátása okozott-e töréspontokat?

Ezen két tevékenységi kor nem állt ellentétben egymással, ütközőzónát soha nem tapasztaltam. Sőt, úgy éreztem, hogy ezáltal munkatársaim számára kedvezőbb feltételeket tudtam teremteni. Egy momentum kivételével. Máig fájlalom, hogy a főnökség külszolgálati státusza miatt, a kollegák erkölcsi és anyagi elismerése nem érdemeik szerint alakult. Bár sokat harcoltam a helyzet megváltoztatásáért, de eredménytelenül.

— Napjainkban a nyugdíjasok gondjaival foglalkozva, milyennek látja életkörülményeiket? Mi aggasztja őket a legsúlyosabban?

Tagjaink a nyugdíj mértékével a legelégedetlenebbek. A hatvan százalékot is meghaladja azon hajdani vasutasok aránya, akiknek havonta 15 ezer forint alatti összegekből kell megélniük. Méltányossági alapon ugyan kérelmezhető emelés, de annak nagysága sem számottevő.

A VSZ alkalmi segélyezéssel, valamint ingyenes üdülés biztosításával próbál segítséget nyújtani számukra. A nyugdíjrendszer átalakításának terve félelemmel tölti el az embereket. Az állandó áremelések folytán anélkül is veszélybe kerülhet a megélhetésük. A munkanélküliség virágzása idején a *korhatár emelése elhibázott koncepció*. Az idős korosztály egy része már szinte nyomorog, míg a „tehetősebbek" gyermekeiket kénytelenek támogatni, hisz közülük is sok az állástalan. A meglévő rendszerről csupán a méltánytalanul hozzáragasztott szociális juttatásokat kellene lefaragni, s azoknak az állami költségvetésben fedezetet találni. Szerencsés volna, ha a nyug-ellátás csak a munkával szerzett jogon alapulna.

— Közel öt évtized küzdelmére visszatekintve nem sajnálja azt a temérdek időt, melyet társadalmi tevékenységként az érdekvédelem területén feláldozott?

Szeretem az embereket és örömet okoz, ha problémáik megoldásában segíthetek. Ha csupán a gondok egy kis szeletének rendezéséhez hozzájárulhattam, már megérte végigjárni ezt az utat. Sajnos, mai világunkban egyre kevesebben éreznek *elhivatottságot* ahhoz, hogy a körülöttük élők sorsának jobbítása érdekében többletmunkát vállaljanak. Elégedetten nyugtázhatom, hogy pályafutásomat *erkölcsi elismerés övezte*. Az oklevelek és kitüntetések mellett a *Munka Érdemrend ezüst fokozatát* is átvehettem. Ezek a pillanatok erősítették meg bennem a hitet, hogy munkámmal a *közösség érdekeit szolgálom*, s teszem azt a jövőben is.

-ódri-

Nők a „munkaerőpiacon"

Szemléletváltozásra van szükség ahhoz, hogy csökkenjen a dolgozó nők általános túlterheltsége. A túlterheltség a vállalkozó nők körében a legmagasabb szintű, a körükben végzett kutatásokból kiderül: miközben napjuk túlnyomó részében vállalkozásukkal foglalkoznak, otthon a házimunka háromnegyedét is ők végzik, mégpedig külső segítség nélkül.

Egy felmérésből kiderült: az elmúlt öt évben a 15-54 éves nők között megduplázódott, 22,8-ról 44,2 százalékra nőtt azok aránya, akik szociális ellátásból élnek vagy eltartottak. E korcsoportban a foglalkoztatottság drasztikusan, 77 százalékról 56 százalékra csökkent. A teljes *női népességen belül pedig 45-ről 32 százalékra apadt a foglalkoztatottak aránya.*

Bár a nők munkaerőpiaci helyzete viszonylag kedvezőbben alakult, mint a férfiaké, mert a *munkahelymegtartó képességük jobb*, ez az előny azonban a munkavégzés során, a foglalkoztatás körülményeit tekintve visszájára fordul. Ha egyszer munkanélkülivé válnak, *elhelyezkedési esélyeik már rosszabbak*, mint férfi társaiké.

A kutatásokból kitűnik az is, hogy a vállalkozó nők egy része *kényszervállalkozó*. Fő cél az anyagi biztonság megteremtése, a család életszínvonalának szinten tartása, ez valójában *önfoglalkoztatás*. Az elmúlt időszakban a közgondolkodás konzervatív irányba fordult: úgy tűnik, a nők feladatának elsődlegesen a gyermeknevelést tartják. Ez azonban csak óhajok szintjén van így.

Továbbra is a kétkeresős családmodell érvényesül, mivel a családok gazdasági helyzete nem teszi lehetővé, hogy az édesanya otthon maradjon.

MEGJEGYZEM

Elfogytak a macskák

Csak tudnám, hogy mi a nyavalyát jelent az a fránya szó, hogy „divízió"! De nem is fontos mostanában, ez úgy is jól hangzik a vasúton. Idegen szavak és kifejezések szótára 194. oldal szerint: hadosztály. Na, már csak ez hiányzott a szegény MÁV-nak: hadosztály, alegység, szakasz, honvéd. Feküdj, fel! Feküdj, fel! Na, meg persze a: Harchoz! De már ez a harc lesz a végső, gondolná a naiv vasutas. Na, nem! Eszembe jut a mozdonyvezető, aki 1989-ben mindenben csalódott, ezért hazament, és belerúgott a macskájába. Akkor még három kiscicája volt. Ma már egy sincs. Mit számít ez az újabb 6-7 százalékos reálbércsökkenés, majd lesz nekünk halálbüntetésünk, meg központi nyomozó micsodánk. Egy Nagy Ember, ugye, megigérte. Mert, ha a Valaki megígéri, az úgy is van. Amúgy meg tovább káeftésedik a közéletünk. Elköltözött, felszámolták, nem tudunk róla, átmentették stb. A MÁV-nál éppen 109 akad belőlük. Jó volna megtartani, de az sokba kerül, meg, ugye, az egyéni érdek a kapitalizmus alapja. (Hú, ez a Marx hozzám képest...) Úgy, hogy ebből privatizáció lesz. Hogy ki mennyiért, hova, az titok. Szegény Lupis, most otthon sírdogál az egyik sarokban, hogy ebből is kimaradt. Úgy kell neki!



De már van nekünk új menetrendünk, meg 119-cel több vonatunk, meg 7 százalékkal kevesebb ülőhelyünk. Ez a hering-raci. Télen ez még csak előnyös is, így a fűtés is kevesebbe kerül, és az egy főre eső koszos kocsik száma is csökkent. Istenem, ez a statisztika!

Ha már a csökkenésnél tartunk: fogynak a kórházi ágyak is, már amennyiben nem „védettek" ezen férőhelyek. Bár beszélnek 3-400 ágycsökkenésről, de hát ez logikus is, mivel a vasutasok átlagéletkora is csökken, így kevesebben betegednek. Csak így tovább, most már nemcsak a macskák vannak fogyóban.

topé

VASUTAS KULTÚRA

100 ESZTENDŐS

A Haladás férfikar

Jubileumi kiállítás nyílt



„150 éves a vasút — 100 éves a Haladás Férfikar" címmel Szombathelyen a Haladás Művelődési Ház nagytermében nyílt meg az a kiállítás, mely az ország egyik legpatinásabb kórusának történetét eleveníti fel, tisztelegve a végigjárt út dicsőséges pillanatai előtt.

A jubileumi rendezvény *támogatói* között épp úgy megtalálható a Nemzeti Kulturális Alap, valamint a város Polgármesteri Hivatala, mint a Vasutasok Országos Közművelődési Egyesülete és a MÁV Járműjavító Kft.

„Egy ország zenekultúráját nem egyes zenészek csinálják, hanem az egész nép. Minden ország zeneszerzése, ha eredeti, a maga népe dalain alapul. Ezért kell azokat állandóan figyelni, tanulni, énekelni" — olvasható a tárlat vitrinében fellelhető kézírás által közvetítve. A sorokat *Kodály Zoltán* 1957 júniusában vetette papírra, egy országos kórustalálkozó kapcsán.

„Királydíjas MÁV Haladás férfi énekkar 1938. Székesfehérvár" — Arany és Kormányzódíjas MÁV Haladás férfi énekkar 1930. Budapest" — „Egri Országos Dalverseny III. csoport, első díj, 1907. augusztus 15-18.".

Ízelítő a száz év folyamán énekkarnak, kórusnak, dal és önképző egyletnek, dalkörnek... egyaránt nevezett, de a *hagyományokat* töretlenül továbbvivő társulatok fényképei alatt megjelenő feliratokon. A megsárgult fotók mellett a látogatók oklevelek, emléklapok, érmek, serlegek, plakettek, selyemszalagok tömkelegével találkozhatnak. De a hajdani *pénztárkönyvek* gyöngybetűs sorai, a régi *újságcikkek* és egyéb dokumentumok is a közeli, s távoli évtizedekbe kalauzolják az érdeklődőket, miközben egy polgári életvitel szellemiségének légköre sugárzik az emléktárgyakról.

Az ünnepi hangulat fokozása gyanánt, a tárlat megnyitását követő estén, a város Bartók Termében, a Haladás Férfikar tiszteletére rendezett hangversenyen csendültek fel az egykori dallamok. Az ajkai Borostyán Férfikar, a kőszegi MÁV Diákotthon Gyermekkórusa, a szombathelyi Madrigálkórus és a tapolcai Batsányi Kórus köszöntötte a centenáriumát ünneplő férfikar mai dalosait, akik remélhetőleg egy újabb száz esztendőre elegendő lelkesedéssel viszik tovább a stafétabotot.

-ódri-

A „Macskás nő" alkotója

— Reflektorfényben M. Kováts Ibolya festőművész —

A Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti pályázat harmadik helyezettje, M. Kováts Ibolya szombathelyi festőművész, Macskás nő című képével olyan sikert aratott, hogy a MÁV Vezérigazgatójának különdíját is elnyerte.

„Kisgyermeknek éreztem magam és a könnyeimmel küszködtem, amikor megláttam a kiállításon képemet a többi nagyszerű alkotás között. De sírni nem mertem, mosolyogni viszont nem tudtam a meghatottságtól. Külön öröm számomra, hogy az európai megmérettetésben a magyarok nem szégyenkeztek" — mesélt élményeiről a nyugdíjas óvónő, aki május 24-én kétszeresen ünnepelhetett. A budapesti díjátadást követő délután, Szombathelyen, az Oladi Művelődési Központban tanítványaival közös tárlata várta.



Ibolya a szombathelyi közgazdasági technikum mezőgazdasági és ipari tagozatán érettségizett, majd a Képzőművészeti, valamint a Tanárképző Főiskolák felvételi követelményeinek egyaránt megfelelt. Választásra mégsem adott a sors lehetőséget, mivel édesapja korai kényszernyugdíjaztatása a család anyagi helyzetét megingatta. Az óvónői pályát választotta, s munka mellett diplomát is szerzett. A művészet iránti rajongás azonban végigkísérte mindennapjait. Mesterének *Radnóti Kovács Árpádot* tekinti, akinek szabadiskolájában kezdődött pályafutása.

Tavaly decemberben, 36 esztendei óvónői múltat maga mögött hagyva vonult nyugdíjba, de a gyerekektől nem vált el, hisz hetente három alkalommal visszajár Perenyére, s a helyi Művészkör foglalkozásait vezeti.

A művésznő másik otthona a *VSZ Haladás Művelődési Háza*, ahol csütörtökönként a *Munkácsy Mihály Művészkör* találkozói zajlanak. A 10 fős csoportban felnőttek és gyerekek egyaránt megismerkedhetnek a festészet fortélyaival. Tanítómesterük tagja az *Országos Szabad Képző és Iparművészeti Szövetségnek*, a *Művészbarátok Körének*, továbbá a *Vasi Stúdiónak*. A képzőművészetet kedvelők rengeteg egyéni és közös tárlaton csodálhatták meg álomszerű színeit, formáit. Festményei előtt elmerengve egy nyugalmat, szeretetet, harmóniát árasztó világ tárul a nézelődő elé. Tanítványi rajongó lelkesedéssel kalauzolták végig ismerőseiket, rokonaikat a közös kiállítás megnyitása előtt. Saját alkotásaikon kívül nagy büszkeséggel mutatták meg, hogy Ibi néni milyen gyönyörű képeket tud festeni.

Hajdani óvó nénijük nemcsak a képi megjelenítés tudományára okítja őket, de *meséket is ír és előad nekik*. Az állatok életéről szóló tanulságos történetek hatása cselekedeteikben tükröződik: a perenyei gyerekek imádják és óvják az élőlényeket, a hangyától a nagyobb testű állatokig. S hogy miért csodálatos festőművészként élni? — erről M. Kováts Ibolya így vélekedik: *„Mindent megtaláltam benne, ami lényeges.*

A kompozíció érzék, fantázia, mese, élet, szépség, szeretet és öröm ötvözete. Aki képes előcsalogatni, annak a színek egy káprázatos atmoszférát tudnak teremteni. Amikor a magam által varázsolt álomvilágba merülök, mindent elfelejtek, s megszűnik a külvilág. Akkor csupán az érzéseim uralkodnak és ez nagy boldogság." **-ódri-**

GRATULÁLUNK!

Díjazottjaink

A Magyar Vasutas legutóbbi számában megírtuk: a Nemzetközi Vasutas Művészeti és Kulturális Egyesület, a FISAIC a magyar vasút 150. évfordulója alkalmából hazánkban rendezte meg soros kiállítását. A 21. Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti kiállításnak óriási sikere volt a Szakszervezetek Fővárosi Művelődési Házában. Most — igéretünkhöz híven — nyilvánosságra hozzuk a díjazott magyar vasutas képzőművészek névsorát.

A. kategória (olaj, acryl, tempera festészet)
- 2. díj Makai Gyula, Portré
- 3. díj M. Kováts Ibolya, Macskás nő
- 9. Füredi Tóth Mihály, Debrecen állomás esti fényei

B. kategória (aquarell, guache, vegyestechnika)
- 1. díj Soltész Kálmánné, Őszi színek
- 7. díj Tóth Szilvia, Kisfiú
- 9. díj Tárnok Róbert, Képíró

C. kategória (grafika)
- 1.díj Szél Viola, Carmina Burana
- 7.díj Bihari Miklós, Sárkányok

D. kategória (plasztika)
- 3. díj Katus György, Nimpha

MÁV Rt. Vezérigazgatói Különdíj
- M. Kováts Mária, Macskás nő

VASUTASSPORT

TÁJÉKOZÓDÁSI CSAPATVERSENY A BÜKKBEN

Azimut kupa

A harmadik Azimut Kupa tájékozódási csapatversenyt — a 150 éves a magyar vasút jubileumi rendezvénysorozat részeként — a Bükkhegységben rendezte meg a miskolci Vasutasok Vörösmarty Művelődési Ház Természetjáró Baráti Köre és a Vasutasok Természetjáró Szövetsége. A hollóstetői hegyi kempingben dr. Dudás József, a MÁV Rt. Miskolci Üzletigazgatóságának igazgatója és Szabóné Nagy Julianna, a Vörösmarty Művelődési Ház igazgatója nyitotta meg az immár hagyományosnak nevezhető sportrendezvényt.

Miskolciakon *kívül Tokajból, Kazincbarcikáról, Debrecenből, Tiszaújvárosból* is érkeztek természetjárók. A kísérőkkel és vendégekkel együtt mintegy kétszázan vettek részt a versenyen. A versenybíróság — *Szilvásy Dénes* elnök és *Kovács László* titkár vezetésével — a „Hollós-hegyek" térképen tervezte meg a nehéz, színvonalas pályákat. Szamosi Csaba és Gál Krisztina bemérők és Majorcsik József ellenőrző bíró precízen dolgozott, mert semmiféle kifogás nem merült fel, óvás nem történt.

A légvonalban 9,5 kilométer hosszú, 650 méter szintkülönbségű felnőtt pályán 15 csapat indult 2-4 fős létszámmal. A 15 ellenőrző ponton kívül távolságfésű, kötelező útvonal, időmérő állomások és tévesztőbójáik is nehezítették a dolgukat. A 11 ifjúsági csapat 7 és fél kilométeres 400 méter szintkülönbségű, szintén 15 pontos pályát kapott a talpa alá, de külön nehezítő feladatok nélkül. Talán, emiatt alakult úgy a sorrend, hogy az első három hely sorsa az ifiknél helyosztóval, elméleti feladatok megoldása révén dőlt el.

A kellemes időben versenyző természetjárókat a célban finom gulyással vendégelték meg. Miután Czina Tivadar értékelőbíró is elvégezte a munkáját, következett az eredényhirdetés. A díjakat *Rigó Zoltán*, a MÁV Rt. vezérigazgatója, a Vasutas Természetjáró Szövetség elnöke, *dr. Dudás József* igazgató és *Molnár Csaba*, a VOKE ügyvezető elnöke adta át a dobogósoknak.

A felnőtteknél a Miskolci VSC (Nagy-Szabó-Dóczé-Fucker) győzött a Miskolci Elektromos IV. (Borbély-Vida) és a Miskolci Elektromos III. (Várszegi-Kazai K.-Kazai N.) csapatai előtt.

Az ifjúságiaknál az elméleti helyosztót követően a következő sorrend alakult ki: 1. Szemere Bertalan Középiskola, Miskolc *(Propcsik-Tóth)*, 2. Kazincbarcikai TE *(Garadnai-Kiss-Fodor E.-Fodor Cs.)*, 3. Kilián György Gimnázium, Miskolc *(Makai-Kottman-Molnár)*.

A harmadik Azimut Kupa kitűzőjét valamennyi részvevő megkapta. A verseny sikerét a rendezők szakmai felkészültségén és lelkesedésén kívül a támogatók serege biztosította: Server Számítástechnikai Kft., B-A-Z. Megyei Természetjáró Szövetség, Csavar- és Húzottáru Rt., Mozdonyvezetők Szakszervezete, Vasutasok Szakszervezete Miskolci Területi Bizottsága, Vontatási Főnökség, Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület, Vasúti Dolgozók Szakszervezete Miskolc, Vasutasok Szakszervezete Miskolc, Tiszai Pályaudvar, Postabank Rt., MÁV Rt. Üzletigazgatósága Miskolc, Tiszavas Kft. Köszönet érte!

Kovács A. Gábor

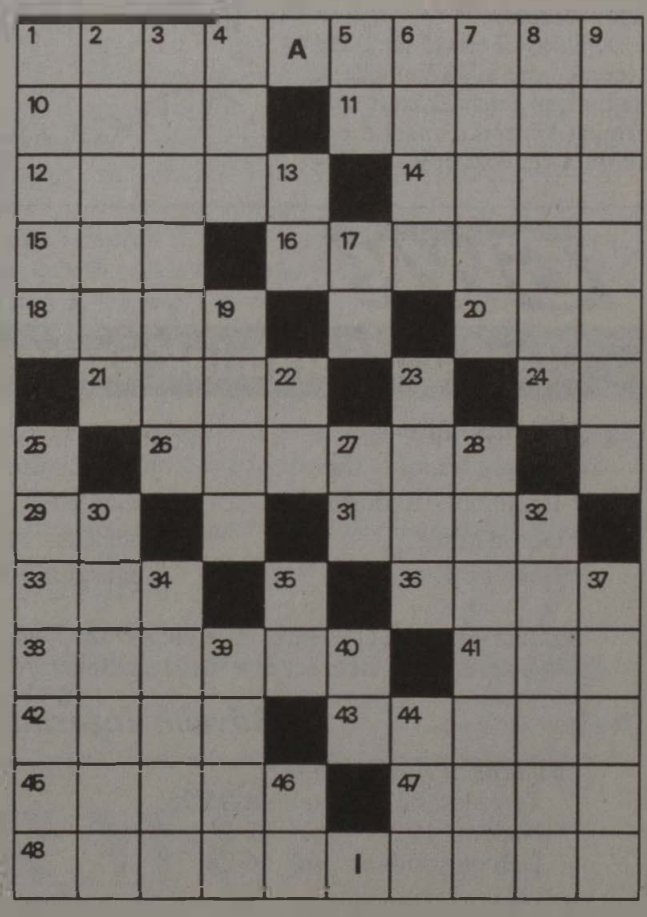
KÉSZENLÉT IDEJÉRE

A kezdetek

Rejtvényünk vastagon szedett soraiban (vízsz.:1., 38. és 48.) a Vasúti Munkások Országos Szövetségének 1906. május 6-án tartott alakuló közgyűlése három tisztségviselőjének nevét fejthetik meg.

Vízszintesek: 1. A közgyűlés által megválasztott pénztáros. 10. Finom szerkezetek orvosa. **11.** Német folyó. **12.** Lakodalom. **14.** Cári népképviseleti testület volt. **15.** Ady írói álneve. **16.** Műtétet végez. **18.** Olasz színész (Terence). **20.** Énekesnő, John Lennon özvegye (Yoko). **21.** Angol női név. **24.** YD. **26.** Fülöp-szigeteki főváros. **29.** Átnyújt. **31.** Ropogósra sütött. **33.** Kálium és rádium. **36.** Orosz város a hasonló nevű tenger partján. **38. A Szövetség titkára (Károly). 41.** Menyasszony. **42.** A latinok szerelemistene. **43.** Orrjelző. **45.** Dél-amerikai őslakó. **47.** ... Blau; Galambos Erzsi címszerepe. **48. A VMOSZ elnöke volt.**

Függőlegesek: 1. Puha, göndör szálak tömege. **2.** Pedagógus díjazása lehet. **3.** Becsületsértő, hazug állítás. **4.** Kollektív szerződés, röv. **5.** Az izmokat a csonthoz rögzítő rostos képződmény. **6.** Francia regényíró (André, 1869-1951). **7.** Szóösszetételek előtagjaként jelentése: ideg, idegi. **8.** Cselszövés. **9.** Kiábránduló. **13.** Zeusz kedvese a görög mitológiában. **17.** Olasz folyó. **19.** Német helység. **22.** Az ismeretlen névbetűi. **23.** ... iacta est; a.m.: A kocka el van vetve. **25.** Mindenestül, összesen. **27.** Papírra vet. **28.** Gyomlál. **30.** Tragikus. **32.** Rendszerbe iktató. **34.** A végzet. **35.** Számnév. **37.** Fővárosi sportklub. **39.** Zavaros, zűrös. **40.** YF. **44.** Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei helység. **46.** Minisztériumunk névbetűi.



Készítette: Kis Tóth Marianna

Megfejtés

Előző rejtvény megfejtése:
Európai közlekedési miniszterek konferenciája.

NEMZETKÖZI LABDARÚGÓTORNA

...És mi mégis győztünk (végre)!

Ünnepeltük a VSZ-t, a sportot, a barátságot

Egy nehéz nap története: 36 °C — 80 százalék páratartalom (tikkasztó hőség)



Szombathely, 1996. június 8-án 8 óra. Már gyülekeznek a vendégek, jönnek a csapatok, sürgölődnek a szervezők. A pályák, a büfé startra kész. Micsoda nap a 100 éves Vasutasok Szakszervezete jubileumi nemzetközi labdarúgótornát rendez a Haladás VSE sporttelepén. Hat csapat jelezte érkezését, de lélekszakadva futár érkezik Bécsből elcsukolva, levegő után kapkodva, közli Simmesing táltosai nem jönnek. (Futár+büfé=regenerálódás.)

Érkeznek sorra a csapatok, a *GYSEV*, a *Raaber Bahn*, *Szlovákia*, *Csehország* (eléggé megkésve). S itt vagyunk, mi, magyarok, 18 munkában megfáradt, csodálatos testi adottságú „titán", „Szolnok állomás és MÁV Vasjármű Szombathely kirobbanó elegye". Ahogy melegítenek, kitűnik harmonikus mozgásuk, elszántságuk. Lábaik formája rajzolja a csodálkozás néhány gyönyörű betűjét. O... O... O. Megérkeznek a rendezvény támogatói is, így *Szabó Tivadar*, a MÁV Rt. személyügyi igazgatója, *Szabó Imre*, a MÁV Rt. szombathelyi üzletigazgatója, *Szabó Zoltán*, a Vasjármű Kft. igazgatója, *Csigó Szabolcs*, a HVSE elnöke rendezvényünk házigazdája, *Tóth József*, a nemzetközi szövetség főtitkára, *Horváth János*, a Tip-Top Kft. ügyvezető igazgatója, és így tovább. *Dr. Márkus Imre*, a VSZ-elnöke köszönti, majd megköszöni a rendezvény támogatóinak a segítséget, külön tisztelettel köszönti a csapatok vezetőit, az ÖGB, a szlovák és a cseh szakszervezetek vezetőit.

Délelőtt, 10 óra 15 perc. Dr. Márkus Imre a VSZ elnöke, a stadionban felsorakozott csapatokat köszönti, majd megnyitja a rendezvényt. Színesíti a megnyitó ünnepséget a *Haladás Művelődési Ház Montana divatstúdió* gyönyörű lányainak és sarmos fiúinak fellépése. Méltán zúgott a taps e produkciót látván.

Két csoportban zajlottak a küzdelmek. A csoport-győztesek játszották a döntőt, míg a másodikok a harmadik-negyedik helyért küzdöttek. A csapatokkal érkezett családtagokat ezalatt autóbuszos városnézésre viszik, egyrészt ne lássák kedveseik kínlódását, másrészt ismerjék meg a gyönyörű Szombathelyt.

A nap záróeseménye a *Király vendéglőben* rendezett eredményhirdetés és bankett volt. Zene, tánc, étek, itóka, meg ami kell. A csapatok részére a serlegeket — az azokat felajánló Tip-Top Kft. nevében — *Horváth János* ügyvezető igazgató adta át.

Eredmények

A szombathelyi nemzetközi labdarúgó torna hivatalos végeredménye:

I. helyezett *Vasutasok Szakszervezete*
II. helyezett *GYSEV*
III. helyezett *Szlovákia*
IV. helyezett *Csehország*
V. helyezett *Raaber Bahn*
csapata lett.

Különdíjat vehetett át a legjobb góllövő *(Iszak András VSZ)*, a legjobb mezőnyjátékos *(Bron Peter Szlovákia)*, a legjobb kapus *(Sztaniszlaw Miszao Csehország)*, a legsportszerűbb csapat *(Raaber Bahn)* és a legsportosabb egyéniség *(Bakalao Mojmir Csehország)*.

Az est igazi fénypontja, nekünk férfiaknak, a sok szép hölgy közül, a legszebb kiválasztása volt. Megtaláltuk! Fekete hajú, kék szemű, bájos tünemény volt Szlovákiából. Ez a látvány mindent megért!

A bankett még tán most is tartana, ha nem kezdődött volna más rendezvény. Dehát egyszer mindennek vége szakad. A nap elérte célját, *ünnepeltük a VSZ-t, ünnepeltük a sportot, ünnepeltük a barátságot*. Az emberek között nem falak, hanem határokat átszelő hidak épültek. Ugye, megérte? Mi csak tudjuk!

Befejezésül álljon itt azoknak a cégeknek, intézményeknek a neve, akik valamilyen formában hozzájárultak a nap sikeréhez:

MÁV Rt. Vezérigazgatóság, MÁV Vasjármű Kft., Tip-Top Kft., Haladás VSE, MÁV Rt. Üzletigazgatóság, DAEWOO autóház (Desits István ügyvezető igazgató), **Generál Tech** (Kovács János ügyvezető igazgató), **Király Vendéglő**, Krispán Tünde, vállalkozó Kappel Sándor vállalkozó, **Vasjármű Kft. VSZ** alapszervezete, **Zalaegerszegi Pályagazdálkodási Főnökség, Vasutasok Szakszervezete, Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi** Területi Bizottsága.

Horváth Csaba

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996
100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

McDonald's a nyugdíjasokért

Az egykori Utasellátó néven közismert nyugati pályaudvari nagy étteremben új gazda, a nagy M betűs McDonald's káprázatos vendéglátó üzeme fogadja fiatal eladóival és ínycsiklandozó falatokkal a betérő utasokat, sétálókat.

A világhírű és kiterjedésű cég semmiképpen sem szorul reklámra, de amit a nyugdíjasok nyugati pályaudvari klubjáért tesz, feltétlen említést és köszönetet érdemel.

A nyugdíjasok klubjának megalakulása óta nagyon *családias hangulatú összejövetelei* honosodtak itt meg. A *havonkénti klubnapok* mindegyike olyan, mintha valakinek a „családban" éppen név-, vagy születésnapja lenne. A főleg idős — közülük néhány 80 fölötti — hölgyekből álló tagság gondosan készül ezekre az összejövetelekre.

A szatyrokból előkerül egy kis ilyen-olyan, de mindig finom sütemény, édesség és folyik a csevegés a készülődés valahová az országban, vagy azon kívülre.

A jelesebb napok előtt például vasutasnap, vagy egyéb állami ünnepek előtti klubnapokra a McDonald's is vendégül látja az ünneplő klubtagságot.

Legutóbb az *anyák napját* legközelebb pedig a Vasutasnapot tisztelik meg a cég vezetői ajándékukkal.

A klubban egyenruhás kedves fiatal leánykák derűsen teszik dolgukat, miközben nyugdíjas asszonyaink jó szívvel köszönik meg tüsténkedéseiket. A *cég nyilván nem jótékonysági egyesület*, de az immár több éve tartó gesztusa mindenképpen említést, köszönetet érdemel, hiszen a megbecsülésre most még inkább szükség van, mint bármikor.

H.K klubtag

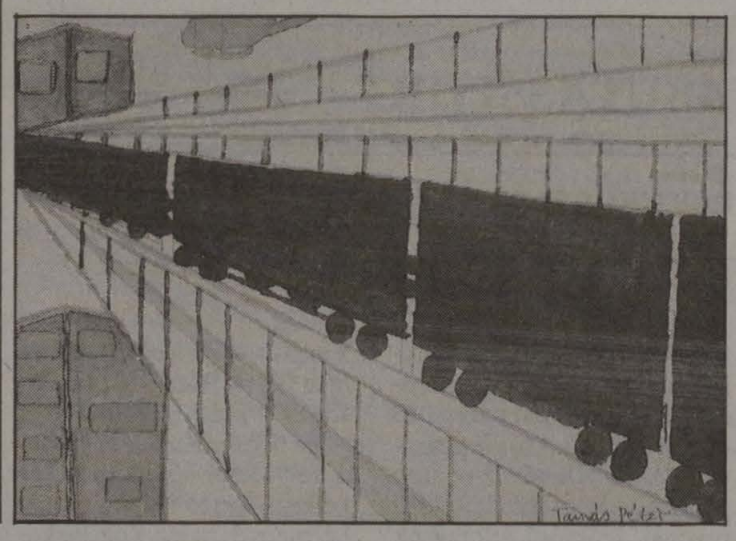
150 ÉVES VASÚT

Szolnoki gyermekrajz-pályázat

A Szolnok Vasutas Művelődési Központ (Körösi u. 1.) a vonzáskörzetébe tartozó négy óvoda és három iskola számára rajzpályázatot hirdetett „150 éves a magyar vasút" címmel.

A beérkezett 216 pályamunkát a helyi Napsugár Gyermekház állította ki június 3-a és 15-e között. A színpompás rajzokon felfedezhetők a gyermekek vasúttal kapcsolatos élményei: a vasúton dolgozó emberek; a közösen kiránduló csoportok, gyermekcsoportok; a nagyobbak a fantáziájában élő, jövőbeli mozdony vagy pályaudvar. A rendezvényt a MÁV Rt. és a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület támogatta. Minden résztvevő kapott az alkalomra készült emléklapból a gyermeknapi eredményhirdetésen. Az ötven legsikeresebb kis alkotó pedig június 22-én a Dunakanyarba utazhat a nosztalgia vasúton.

Fügedi Andrásné igazgató



Lakáscsere

Budapesti MÁV-bérlakásra **cserélném** székesfehérvári téglaépületben lévő 43 négyzetméteres parkettás, vízórás, gázfűtéses, telefonos, saját tulajdonú lakásomat. Telefon: 02-41-77. Borbély Istvánné

Nagybátonyi 75 négyzetméter, 2 és fél szobás MÁV-lakásomat **elcserélném** kisebbre, Budapest vagy 60 km-es körzeten belül. Nagykert, pince van. Érdeklődni lehet: Érchegyi Attila 51-97, vagy 51-98 telefonszámon. 3070 Nagybátony, MÁV terület 3.

Eladó Tiszakécskén a leendő Európa-falu mellett, a parttól 300 méterre 90 négyzetméteres **családi ház** 200 négyszögöl telekkel. 3 szoba összkomfort, beépíthető padlástér, pincehelyiségek, garázs. Gáz- és vegyestüzelésű fűtés, ipari áram, saját fúrott kút is van.
Irányár: 5,5 mFt.
Telefon 06-29-413-647.

Eladó Tiszakécske központjából kb. 150 négyszögöl telek, 3 szoba összkomfortos **családi ház**, alatta pincehelyiségek, garázs. Gáz- és vegyestüzelésű fűtés. Irányár: 4,5 mFt. Telefon: 06-29-413-647.

Budapesten, Rákospalota kertvárosi részén **eladó** 59 négyzetméteres 1+2 félszobás, ebédlős, gardróbszobás, telefonos, egyedi gázkazános központi fűtéses, erkélyes, III. emeleti, parkra néző öröklakás, liftes házban, júliusi költözéssel. Érdeklődni lehet: Vig Istvánné, napközben 57-42, 52-89 vasúti, vagy postai: 201-1322/57-06 telefonszámon. 16-20 óra között 306-7517 városi telefonszámon.

Eladó Pilisen, a Lehel utcában, 1+2 fészobás **családi ház** melléképületekkel 300 négyszögöl telken. Ára: 1.850.000,-Ft.
Telefon: 29/320-235.

Lakásügyben mindenféle megoldás érdekel, vasúti dolgozók előnyben.
Cím: K. L. 1539 Budapest Pf. 604.

Háromszobás családi ház, 130 négyszögöles kerttel **eladó.** Cím: Budapest, XV. ker., Szerencs utca. Érdeklődni lehet Rosta Sándornál (telefon: 12-22), vagy Zámbori Jüzsefnél (telefon: 84-61). Irányár: 5,6 millió forint.

GWK PÉNZÜGYI ÉS IDEGENFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK MÁV TOURS

Utazási ajánlataink vasutaskollégák részére

* Szicília - Róma	július 6-14.	42 100,-Ft
* Róma - Nápoly - Capri	július 20-26.	22 900,-Ft
* Isztambul - Rodostó	július 20-27.	10 100,-Ft
* Görög körút	augusztus 14-21.	19 990,-Ft
* Benelux államok	augusztus 3-9.	30 600,-Ft

Az utazás vonattal történik, feltétele a szabadjegy. Az utak tartalmazzák a helybiztosítást, a szállást, az étkezést és a városnézéseket. A csoportokat idegenvezetők kísérik.

Bővebb információ:

Budapesti irodáinkban:
Teréz krt. 62. tel: 43-95/96
Nádor u. 19. tel: 42-21
Déli pályaudvar tel: 56-28

Vidéki irodáinkban:
Győr tel: 61-19
Miskolc tel: 16-08
Nyíregyháza tel:44-14
Szeged tel:16-24
Szombathely tel: 18-27
Debrecen tel: 28-96

Arcképes igazolványának bemutatásával irodáinkban kedvezményes árfolyamon válthat valutát!

ÁLLÁSHIRDETÉS

MÁV RT. VÁCI PÁLYAGAZDÁLKODÁSI FŐNÖKSÉGE

Gazdálkodási vezetőt keresnek

A MÁV Rt. váci Pályagazdálkodási Főnöksége felvételre munkatársat keres gazdálkodási vezetői munkakörbe.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:
— szakirányú felsőfokú (pénzügyi, számviteli) állami iskolai végzettség;
— 6 év szakmai gyakorlat; — erkölcsi alkalmasság,
vagy:
— középfokú állami iskolai végzettség;
— felsőfokú vasúti szakképesítés;
— 6 év szakmai gyakorlat;
— erkölcsi alkalmasság. A munkakör azonnal betölthető.

Jelentkezési helye: MÁV Rt. Pályagazdálkodási Főnökség, 2600 Vác, Széchenyi u. 41. szám.

Jelentkezni lehet: 02/31-89, 02/31-85 MÁV telefonokon, vagy 06/27/311-741 postai telefonon.

Bérezés: Az érvényes MÁV Rt. Kollektív Szerződés alapján, megállapodás szerint.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt.,
Budapest 96-4632
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

LEVÉLVÁLTÁS

A miniszterelnök támogatását kértük

A vasútegészségügy sorskérdése

Horn Gyula miniszterelnökhöz levélben fordult kéréssel _dr. Márkus Imre_, a Vasutasok Szakszervezete elnöke. A vasutasok számára ugyanis elfogadhatatlan, hogy a vasúti egészségügyi szolgálat speciális ellátási kötelezettségét a megszülető törvények ne vegyék figyelembe. A támogatást kérő levélre a miniszterelnök válaszolt, amelyet a Magyar Vasutas nyilvánosságra hoz.

„Tisztelt Elnök Úr!

Az egészségügyi ellátási kötelezettségről és a területi ellátási normatívákról szóló törvényjavaslatban a vasútegészségügy helyzetét érintő rész esetleges módosításával kapcsolatos jelzését köszönöm. Ezzel összefüggésben tájékoztatom arról, hogy az Országgyűlés június 27-ei ülésén, a módosító javaslatokról történő szavazáskor, a Kormány képviselője azon javaslatok elfogadását támogatja, amelyek a MÁV Rt. speciális ellátási kötelezettségének szabályozását a BM-, HM intézményekkel azonos módon tartja szükségesnek."

Horn Gyula sk.

Július 3-án az Országgyűlés a törvényjavaslatot a kormány előterjesztése alapján elfogadta.

EXKLUZÍV INTERJÚK, KITÜNTETETTEKKEL

„Előre kell menekülni..."

A magyar vasúti közlekedés 150 éves évfordulója alkalmából, a miniszterelnök előterjesztésére, a Magyar Köztársaság elnöke a vasúti közlekedés érdekében végzett kiemelkedő tevékenysége elismeréseként a Magyar Köztársasági Érdemrend Kiskeresztje kitüntetést adományozta *Rigó Zoltánnak*, a MÁV Rt. vezérigazgatójának. A vezérigazgató, az évforduló alkalmából — a Vasutasok Szakszervezete megkeresésére — válaszolt a Magyar Vasutas szerkesztőinek kérdéseire.

(Írásunk a 3. oldalon található)

„Rangot jelent nálunk tanulni..."

Óriási sikert hozott a Vasutas Zeneiskolának a Thália színházban bemutatott produkciója: a FAME (Hírnév) című musical. Az előadás producere, segítője, megvalósítója *Pál Gábor* zeneiskola igazgató. A közlekedési, hírközlési, és vízügyi miniszter a közelmúltban kiemelkedő színvonalú szakmai munkája elismeréseként Baross Gábor díjat adományozott Pál Gábornak. A Magyar Vasutas a musical létrejöttének „kulisszatitkairól" és az iskola életéről kérdezte az igazgatót.

(Az interjú lapunk 11. oldalán olvasható.)

ÁRA: 40 Ft

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 13-14. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. JÚLIUS, ÖSSZEVONT SZÁM

150 ÉVES A MAGYAR VASÚT

A kismozdony nagy napja



A magyar vasút fennállásának 150. évfordulója alkalmából július 15-én különvonat tette meg a Budapest-Vác közötti távolságot. ***(Képriportunkat az 5. oldalon találhatják)***



A 291-es gőzmozdony az elmúlt éjszaka nyugtalanul pihent az Északi Fűtőházban. A napi vizsgára érkező nagy, fiatal testvérek most is úgy húztak el mellette, mint máskor. Ügyet sem vetettek a 126 éves összetöpörödött szenes-szerkocsis matuzsálemre. De, majd holnap. Holnap minden másként lesz. Újra főszerepet kap az öreg mozdony, majd mindenki őt csodálja. Sőt, még azt is beszélik, hogy az államfő lesz a masiniszta, és a kocsikban miniszterek és államtitkárok utaznak majd...

Másnap már korán reggel felfűtötték a 291-es kazánját. A tűz vidáman lobogott a gyomrában. A kis gőzös úgy érezte, hogy most akár egy 1000 tonnás orosz szerelvényt is el bírna húzni. Bent állt a tizedik vágányon, ahonnan valamikor a nagy K-menetek indultak. Az előfutár-szerelvény az egykori Kádár-vonat motorkocsijából állt. A szomszédos vágányra érkezett egy „Gigant", de a 291-es rá sem hederített, csak büszkén nézett előre, mivel jött a menesztő és elindította Vác felé.

Kép és szöveg: Tonzor Péter

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Az évfordulóhoz méltó ünnepségsorozat megrendezésével állítottak emléket a magyar vasút 150. születésnapjának a közlekedési kormányzat és a MÁV Rt. vezetői.

Az elhangzott szónoklatok szinte mind megemlékeztek a nemzet nagyjairól —Széchenyiről, Barossról —, hiszen európai léptékű gondolataik és a vasút iránti elkötelezettségük nélkül ma nem ünnepelhetnénk. Kevesebb szó esett viszont az „egyszerű" emberekről, azokról a vasutasokról, akik szinte a semmiből hozták létre, építették fel azt a közlekedést forradalmasító új technikát, amely a falvakat, a városokat és az országokat összekötve sohasem látott fejlődésnek indította a magyar társadalmat és a nemzet gazdaságát.

Mert hiába a tőke, ha nem lettek volna, nem lennének a pálya, a járművek építéséhez, fenntartásához és üzemeltetéséhez szükséges szakértelmet megtestesítő vasutasok, akik nélkül nincs vasút.

Nem véletlen, hogy a vasutasnap minden évben a Budapest-Vác közötti vasútvonal megnyitásának napjához, július 15-hez igazodik. Szerencsére a másfél évszázad tiszteletére rendezett ünnepi hetek nem szorították háttérbe a 46. Vasutasnapot, amelynek gyökerei a szolgálatukat keserű verítékkel teljesítő VASUTASOK-hoz nyúlnak vissza.

Ez a nap emléket állít azoknak, akik az elmúlt másfél évszázadban, a magyar történelem zivataros korszakait követően, újra és újra helyreállították a lerombolt és tönkretett pályákat, hidakat, építményeket vagy járműveket.

Tisztelettel emlékezünk meg ilyenkor nyugdíjasainkról. Rájuk hárult az újjáépítés terhe. A háborúba hurcolt és elesett vasutasok helyett is állták a sarat: tovább adták nekünk a stafétabotot. Hősies munkájukhoz az erőt, hivatástudatból, s a vasút szeretetéből merítették. A mai vasutasoknak kötelessége mindezt megköszönni.

Az ország vérkeringését helyreállító kollégáinkat a társadalom a mai napig nem kárpótolta. Közülük pedig sokan emlékeznek még azokra az időkre, amikor rangot jelentett vasutasnak lenni. Az ünnepi beszédek arról sem szóltak, hogy ezt a rangot mielőbb vissza kellene állítani. Úgy gondolom, hogy MÁV Rt.-nél és a tulajdonában lévő gazdasági társaságokban foglalkoztatott mai munkavállalók társadalmi rangjának visszaállítása elengedhetetlen feltétele minden további előrelépésnek.

Az elmúlt évek vasútvonal-bezárási tervei és az ellenük szervezett sikeres fellépés azt a kérdést is felveti: lenne-e százötvenéves a vasút érdekvédelem nélkül? A válasz egyértelmű: nem!

A jövő érdekében minden generációnak hozzá kell tenni a maga építőkövét az öreg vasút falához. Ebben rejlik a ma szolgálatot teljesítő vasutasok felelőssége. A gyermekeink jövőjéért össze kell fognunk, hogy majd egyszer úgy emlékezzenek ránk, mint akik megalapoztuk a jövő évezred vasútját.

A Vasutasok Szakszervezete nevében ehhez kívánok minden aktív és nyugdíjas kollégánknak erőt, egészséget és a maiaknál sokkal kevesebb gondot a hétköznapokra.

MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

JÓ TUDNI

A szolgálati időről (1. rész)

Olvasóink igénye alapján sorozatot indítottunk a Magyar Vasutas hasábjain, a nyugdíjrendszer egyes elemeinek szabályozásáról. Most a szolgálati idő megállapításának fortélyaiba tekinthetnek be az érdeklődők.

Szolgálati időnek számít: a munkaviszonyban; az ipari és mezőgazdasági szövetkezeti, illetőleg a szövetkezet tevékenységében munkaviszony vagy vállalkozási jellegű jogviszony keretében személyesen közreműködő szövetkezeti tagként; a szakmunkástanuló-viszonyban (ha ösztöndíjban, munkabérben részesült) a bedolgozóként és a megbízás alapján rendszeresen és személyesen végzett munkában töltött idő; a katonai szolgálatban töltött idő.

A szolgálati időt naptári naponként kell számításba venni, és 365 naptári napot kell egy évnek tekinteni. Ugyanazt az időt csak egyszeresen lehet figyelembe venni. Az anya ténylegesen megszerzett szolgálati idejét annyiszor 365 nappal növelni kell, ahány gyermeke született 1968. január 1-je előtt. Amennyiben az anya 1968. január 1-je előtt született gyermeke tartósan beteg, illetve fogyatékosnak minősült, a növelés az ilyen gyermek után 550 naptári nap.

Általános szabályok

Szolgálati időnek számít a munkaviszony, a *közszolgálati jogviszony, a közalkalmazotti jogviszony, a szakmunkástanuló viszony alapján, a bedolgozóként, a megbízás alapján, vállalkozóként, az alkalmi fizikai munkát végzőként, az ösztöndíjasként és ösztöndíjas doktorjelöltként és szövetkezeti tagként biztosításban töltött idő, a hivatalos állományúak szolgálati viszonya*, továbbá az az idő, amelyre nézve az igénylő megállapodást kötött és az *előírt mértékű járulékot megfizették.*

Szolgálati időként, ha a jogszabály másként nem rendelkezik, nem lehet figyelembe venni a biztosításban töltött időnek azt a harminc napot meghaladó tartamát, amely alatt a biztosítás szünetelt, vagy a biztosított munkabérben (díjazásban) nem részesült.

Szolgálati időként kell figyelembe venni a *szakérettségire* előkészítő tanfolyamon, a kiemelt minősítésű szakérettségis kollégiumban töltött időt — a kapott ösztöndíjra tekintet nélkül — akkor is, ha az akkor hatályos rendelkezésekkel ellentétben a munkáltató a dolgozó munkaviszonyát erre az időszakra megszüntette.

A fizetés nélküli szabadság harminc napot meghaladó időtartama is szolgálati időnek számít, ha

— a biztosítottat háromévesnél — tartósan beteg vagy súlyosan fogyatékos gyermek esetén tízévesnél — fiatalabb gyermek gondozása, vagy tízévesnél fiatalabb gyermek ápolása címén illette meg,

— a biztosított a szabadságot 1992. március 1-jét megelőzően azért kapta, hogy — tartós külföldi szolgálatot teljesítő, nemzetközi szervhez tagként vagy munkatársként kiküldött, külföldön munkát vállaló, illetőleg külföldi ösztöndíjas tanulmányúton részt vevő,

— házastársával külföldön tartózkodott, feltéve, hogy erre az időre a nyugdíjjárulékot megfizette,

— a biztosított a fizetés nélküli szabadságot közeli hozzátartozója otthoni ápolása, illetőleg gondozása, vagy saját lakás magánerőből történő építése céljából kapta, feltéve, hogy az erre az időre a nyugdíjjárulékot megfizette, szolgálati idő azonban legfeljebb 1992. december 31-ig vehető figyelembe.

Szolgálati időnek számít az az idő:

— amely alatt a biztosított *javító-nevelő munkát*, vagy szigorított javító-nevelő munkát végzett,

— a biztosított szerződéses üzemeltetésű üzlet vezetője volt,

— a kisiparos, a magánkereskedő, az egyéni vállalkozó, a gazdasági munkaközösségi tag segítő családtagja, a szerződéses üzemeltetésű üzlet vezetőjének közeli hozzátartozója, a gazdasági társaság tagjának segítő családtagja biztosított volt, feltéve, hogy erre az időre utána járulékot fizettek.

Ha a kisszövetkezet tagja a hatályos rendelkezések szerint a naptári évre előírt legmagasabb járulékalapnak megfelelő nyugdíjjárulékot megfizette, a naptári év hátralévő tartama munkavégzés nélkül is szolgálati időnek számít, feltéve, ha a tagsága ez idő alatt is fennállt.

Azoknál a dolgozóknál, akik munkaviszonyuk keretében az üzem működése, vagy foglalkozásuk jellege folytán a naptári hétnek csak egyes napjain végeznek munkát, a biztosításban töltött időből a tényleges munkavégzés napjait lehet csak szolgálati időként számításba venni. Ez a rendelkezés nem vonatkozik azokra, akiknek a heti munkaideje a munkakörükre irányadó teljes heti munkaidőnek legalább a felét eléri.

Figyelembe kell venni azt az időt, amely a munkaviszony jogellenes megszüntetésétől annak *helyreállításáig*, vagy utóbbi mellőzése esetén a munkaviszony jogellenes megszüntetésének — az arra hivatott szerv által történő — megállapításáig telt el. A szövetkezeti tagsági viszony jogellenes megszüntetése esetén is hasonlóan kell eljárni. Arra az időre, amely alatt a mezőgazdasági szövetkezeti tag tagsági viszonyának a jogellenes megszüntetése miatt munkát nem végezhetett, annyi munkaegységet, illetőleg munkanapot kell naptári évenként figyelembe venni, amennyit ez alatt az idő alatt a vele azonos vagy hasonló munkakörben dolgozó tagok a szövetkezetben átlagosan teljesítettek.

Ipari szövetkezet bedolgozó tagjaként 1968. július 1-je előtt eltöltött idő akkor vehető szolgálati időként figyelembe, ha a *bedolgozó keresete a havi 220 forintot* meghaladta, illetőleg a napi 9 forintot elérte. (A bedolgozói jogviszonyban eltöltött időt egykorú okirati bizonyíték alapján lehet szolgálati időként figyelembe venni.)

A rendszeres és személyes munkavégzésre irányuló megbízásos jogviszony alapján biztosítottként munkában töltött időt legkorábban 1963. június 1-jétől lehet — egykorú okirati bizonyíték alapján — szolgálati időként figyelembe venni. *(folytatjuk)*

Szabadi László

MUNKAVÉDELEM

Bírálat

Ülésezett a VSZ Munka és Életkörülményi Szakbizottsága

A Vasutasok Szakszervezete Munka és Életkörülményi Szakbizottsága a MÁV Rt. munkabiztonsági és munkavédelmi helyzetét értékelte. A Magyar Vasutast felkérték arra, hogy hozzuk nyilvánosságra a szakbizottság állásfoglalását a vasúti munkavédelem helyzetéről.

A szervezetfejlesztés és átalakítás során a munkavédelem kérdése a MÁV Rt.-nél *marginálissá* vált. Szervezete szétesett, e munkakörben foglalkoztatottak jog- és hatásköre tisztázatlanná vált. A vállalati munkavédelmi szabályzat „karbantartása" évek óta nem történik meg, a *munkavédelemhez kapcsolódó rendeletek végrehajtása késik.* Az *üzemszemlék* száma csökkent, hatékonysága a „meghirdetettsége" miatt megkérdőjelezhető. A *balesetek súlyossága* nő. Csak a szakági feladatok kerültek meghatározásra. Központi intézkedést nem látnak. Ezért szakszervezetünk levélben azonnali intézkedést kért a MÁV Rt. személyügyi igazgatójától.

Olyan munkavédelmi, munkabiztonsági *szervezetet kell kialakítani* — mielőbb —, amely a *MÁV Rt. struktúrájában szervesen* integrálódik, a jog és hatáskörök, szakmai felügyeletek szabályozottak. A vállalati *munkavédelmi szabályzatot azonnal felül kell vizsgálni,* — az egységes egész elkészültéig — a szükséges módosításokat mielőbb ki kell adni. Meg kell újítani a *munkavédelmi oktatást* és képzést. A szükséges ismeretanyag *hatékony számonkérését* kell bevezetni. A *szemlék rendszerességét* vissza kell állítani. A tervszerű meghirdetetten túl, spontán, meglepetésszerű, a valóságot vállaló ellenőrzéseket kell tartani. Az 5/1993. (XII.26.) MüM. rendelet 3. paragrafus (biztonsági felülvizsgálat bírságolható) hálózati végrehajtását azonnal meg kell kezdeni. A munkavédelem jövőképét jól szolgálná egy *vállalati munkavédelmi program* megalkotása. A munkavédelmi feladatok *rangsorolásában*, ütemezésében és meghatározásában fokozottan támaszkodhat az Rt. vezetése a Központi Munkavédelmi Bizottságra.

Varga Gyuláné

NYUGDÍJ-REFORMRÓL

VASUTASOK ORSZÁGOS NYUGDÍJAS SZERVEZETE

Véleményünk szerint

A nyugdíjreform nemzeti ügy! Ezt szűk pártpolitikai érdekek nem határozhatják meg. A Vasutasok Szakszervezetének Nyugdíjas Szervezete a Nyugdíjasok Országos Érdekvédelmi Képviseletével egyetértve elvárja, hogy a Parlament döntése előtt széles állampolgári vitára legyen lehetőség a nyugdíjreform kérdésében.

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat nyugdíjreform koncepciójáról készített véleményünket a Magyar Vasutas hasábjain nyilvánosságra hozzuk.

A nyugdíjbiztosítás tartósan deficitessé vált. Ennek fő okai: a járulékkal nem fedezett szolgálati évek beszámítása; a kintlévőségek behajtásának jogi és gyakorlati rendezetlensége; a munkanélküliség növekedése, a járulékfizetők számának drasztikus csökkenése; a fekete foglalkoztatás; a csődben vagy felszámolás alatt lévő vállalatok hitelezők kielégítési sorrendjében a TB nem megfelelő helyre sorolása.

A rendszerváltozás első éveiben nem *volt egyértelmű politikai akarat* a társadalombiztosítás *gazdasági alapjainak megszilárdítására*. A kormány hosszú ideig még *tovább folytatta azt a hibás gyakorlatot*, hogy a szociális kiadások egy részét a társadalombiztosítással finanszíroztatta. A társadalombiztosítás — a biztosítottak — kárpótlásáról hallani sem akart. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a biztosító anyagi kondíciói tovább romlottak. Amíg a bankokat százmilliárdokkal konszolidálták, a nyugdíjbiztosításnak csak a terhei növekedtek a kényszernyugdíjazottak tömegeivel.

A reform céljaként a hosszú távon *működőképes nyugdíjfinanszírozás* alapjainak megteremtését kell kitűzni. Emiatt sajnos a nyugdíjkorhatár emelése elkerülhetetlen. Miben érdekeltek a mai nyugdíjasok? Legyen kiegyensúlyozottabb — a biztosítottak számára is elfogadható nagyságú — a járulékbefizetés. Növekedjék a munkahelyek száma. A reform ne hozza hátrányosabb helyzetbe a már nyugdíjasokat. A *munkabérek reálértékével arányosan fejlődjön* évente a nyugdíjak reálértéke. A reform során legyen végrehajtva az Országgyűlés 60/1991. évi határozata az *özvegyi nyugdíjak korszerűsítéséről* és a régi értéküket vesztett nyugdíjak korrekciójának folytatására vonatkozóan is. A közvélemény által is *ellenőrizhető* és megbízható statisztikát készíttessen a kormány az évi nettó bérnövekedésről. A nyugdíjreform *ne a pénzügyi lobbyk érdekeit*, hanem a biztosítottak érdekeit kövesse. Nem szabad a különböző hazai és nemzetközi pénzügyi vállalkozások szabad prédájává tenni a munkáltatók és a biztosítottak befizetéseit. Az *állam nem vonulhat ki* teljesen a társadalombiztosítás feladataiból (garancia, szabályozás stb.). Továbbra is legyen döntő szerepe a nyugdíjbiztosítási önkormányzatnak a biztosítási alappal történő gazdálkodásban. *Erősíteni kell a társadalmi ellenőrzést.*

A mai magyar gazdaság fejlettségi szintje kell hogy meghatározza a reform tartalmát és mélységét. Nem lehet egy nem létező idealizált piacgazdaság körülményeiből kiindulni. A nyugat-európai fejlett országok gyakorlatának átgondolatlan másolása veszélyes. A tiszta üzleti pénzügyi számítások mellett tekintettel kell lenni *a magyar társadalombiztosítás hagyományaira, a humánumra, az idős és ifjú nemzedék kölcsönös felelősségére*, egymásra utaltságára.

Mindezek alapján az ismert reformkoncepciók közül — figyelembe véve a parlamentben lezajlott vitanap eseményeit is — a *TB Nyugdíjas Önkormányzata által kidolgozott tervet támogatjuk*, mert ez felel meg legjobban a korábban felvázolt követelményeknek.

A nyugdíjbiztosításnak három pillére legyen: alapnyugdíj, munkanyugdíj, önkéntes kiegészítő biztosítás.

Ez a változat a legvilágosabb, mert *kötődik az eddigi magyar gyakorlathoz* és egyúttal jelentősen korszerűsíti is azt. Megteremthetővé teszi az anyagi fedezetet. Csökkenti a biztosítottak anyagi kockázatát (magánbiztosítók tőkefedezeti rendszerével szemben) növeli személyes érdekeltségüket a járulékfizetésben.

Az alapnyugdíj koncepciója a jelenlegi szociális ellátási problémák megoldásában is segíthetne. Lehetővé teszi a munkanyugdíj ezek miatti torzításainak megszüntetését.

Szükségesnek tartjuk, hogy az önkormányzat nyugdíjbiztosítási koncepciója a továbbiakban az alábbiakra is tekintettel legyen:

— Alakítsa ki álláspontját az özvegyi nyugdíj korszerűsítésére. Az *elhunyt özvegye élete végéig kapja meg nyugdíj meghatározott százalékát* (25, 30, 40 százalékát) — végezzenek ezzel kapcsolatos számításokat.

— Döntsék el, hogy a 60/1991. évi országgyűlési határozatot a régi *értékvesztett nyugdíjakra* vonatkozóan a reform során miként kívánják megvalósítani.

— A nyugdíjak *adóztatását el kell kerülni*. A bruttósítás nem megoldás, ezt követőleg a nyugdíj és a jövedelem jelentős csonkítását hajtja végre az állam.

— Az állam munkanyugdíjra vonatkozó döntéseket ne hozhasson, ha annak anyagi fedezetét a költségvetésből nem fedezi a biztosító számára.

— A jelenlegi koncepcióban nincs szó a *rokkantnyugdíjak* reformjáról. Tekintettel a nyugdíjasok körében meglévő magas arányukra, ki kell alakítani az ezzel kapcsolatos álláspontot is. Hová tartozzanak és a biztosítási ágazatok melyik oldala finaszírozza.

— A munkabérek és a *nyugdíjak mai reálértékének* nagyfokú aránytalansága miatt szükséges az éves nyugdíjfejlesztés gyakorlatát újra felülvizsgálni (az előző évi nettó bér arányában történt emelést).

Két összetevő alapján kellene megállapítani az *emelés évi mértékét*. Ötven százalékban az előző évi nettó bérek szerint, ötven százalékban a tárgyévi inflációt figyelembe véve.

Molnár György

Helyesbítés

Korábbi (1996. június első szám) számunkban a „Mit ad nekem a szakszervezet?" című írásunk egyik mondatába értelemzavaró hiba csúszott. A mondat helyesen így hangzik: *A tagok sokoldalú tájékoztatása kiterjed az ONYSZ és a VSZ nyugdíjasokat érintő határozataira, a pártpolitikai kérdéseiktől független, életszínvonalat érintő gazdaságpolitikai döntésekre, a vasút fejlesztésének, valamint a vasutasok életkörülményeinek alakulására."*

Nyugdíjasok Magyarországon

A 90-es évektől napjainkig a nyugdíjasok számának növekedése a magyar lakosságon belül háromszorosa volt az előző ötéves periódusban mértnek.

Míg 1990-ben 2,5 millió, ma már több mint 3 milló nyugdíjas él az országban. Arányuk a teljes lakossághoz képest öt évvel ezelőtt 24,7 százalék volt, jelenleg már meghaladja a 30 százalékot. Ugyanakkor reálértékben — az 1990-es évet 100 százaléknak véve — a nyugdíjak értéke mára 23 százalékkal csökkent. A nyugdíjak egy főre jutó havi átlaga az 1996 januári 15.539 forintról márciusban, az évi kötelező nyugdíjrendezés után, 17.345 forintra nőtt, ami a teljes munkaidőben foglalkoztatottak nettó nominális átlagkeresetének 63,8 százaléka. Az átlagosnál magasabb összegű ellátásban részesül az ellátottak mintegy 40 százaléka.

Nyugdíjakra és nyugdíjszerű ellátásokra az elmúlt évben 582,2 milliárd forintot fizettek ki, a bruttó hazai termék mintegy 11 százalékát. Számítások szerint idén az év első három hónapjában kifizetett összeg 148,9 milliárd forint volt.

Az ellátottak 53 százaléka öregségi nyugdíjat, 24 százaléka rokkantsági nyugdíjat kapott. Az adatok szerint a 90-es években öregségi nyugdíjba egyre kevesebben mentek, inkább az egyéb lehetőségeket vették igénybe. Általában az elő- és korengedményes nyugdíjba vonulók közül a rokkantsági nyugdíjasok száma az évek során valamelyest mérséklődött, arányuk az utóbbi két évben 37-38 százalékot tett ki.

DIPLOMAOSZTÓ

Vasúti tisztavatás

A vasút megújulása elképzelhetetlen magasan képzett vasúti szakemberek nélkül — hangsúlyozta Rigó Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója, a Baross Gábor Oktatási Központ végzett hallgatóinak diplomaosztó ünnepségén, Budapesten. A diplomaosztó keretében az idén összesen 131 vasúti tisztet avattak.

A vasúti oktatás fejlesztése érdekében *Vasútközlekedési Akadémia létrehozását tervezik*, amely vállalati kereteken belül nyújt majd felsőfokú képesítést.

Az eseményen jelenlévő *Lotz Károly* közlekedési miniszter kifejtette: az elmúlt években megtett lépések lehetőséget teremtettek a Magyar Államvasutak továbbfejlődésére. *Az elmúlt két évben stabilizálódott a vasút helyzete* a 100 milliárd forintos nagyságrendű adósságelengedés nyomán. A stabilizációs politika helyességét igazolták a közelmúltban Budapesten tartott Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciáján az EU részéről megfogalmazott irányelvek. Ezek szerint ugyanis *újra kell gondolni a vasút-közút viszonyát.* A fenntartható fejlődés érdekében pedig növelni kell a szállításban a vasút szerepét.

Munkahelyi életbiztosítás

A helyszíni-állítású váltók kezelőire is kiterjesztik

A Vasutasok Szakszervezete közbenjárására, az előzetesen a sajtóban napvilágot látott híradásoktól eltérően nemcsak a mozdonyvezetőkre, hanem 17.433 fokozottan veszélyeztetett kollégánkra kötött életbiztosítást a Magyar Államvasutak a Hungária Biztosítóval. A július elsején aláírt VARIA csoportos-személybiztosítási szerződés egyes szakmákra vonatkozik, s nem személyekre.

A biztosító a biztosított munkavállaló halála esetén 250.000 ezer, míg 100 százalékos rokkanttá válásakor 1 millió forintot fizet. Baleseti eredetű kórházi ápolás esetén — legfeljebb négy alkalommal — 16 ezer forint egyszeri térítésre jogosult a biztosított.

Megtudtuk: a biztosítást a közeljövőben valamennyi a vasúttársaságnál foglalkoztatott munkavállalóra ki akarják terjeszteni, ezért a VSZ által a MÁV Rt. előzetes tájékoztatójára adott véleményben külön hangsúlyozott TVG vezetők is majd ebbe a körbe tartoznak.

A Magyar Vasutas felvetésére a helyszíni-állítású váltók kezelőinek elsők közötti biztosítását Rigó Zoltán jogosnak ítélte és esetükben soron kívüli intézkedésről tett nyilatkozatot.

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

SZEMTŐL SZEMBE

NINCS MESSZE AZ IDŐ, AMIKOR FEJLŐDŐ PÁLYÁRA ÁLLUNK

„Előre kell menekülni...”

Exkluzív interjú Rigó Zoltán vezérigazgatóval

— Gyerekkorában álmodott a vasútról? Gondolt arra, hogy mozdonyvezető lesz?

— A vasútról minden gyerek álmodik. A gőzmozdony olyan magával ragadó szerkezet, hogy azt mindenki megcsodálja. Így voltam ezzel én is. A későbbiekben azonban nem gondoltam arra, hogy vasutas leszek. Gépésztechnikumban, gépgyártó szakon végeztem, teljesen véletlenül kerültem a vasúthoz. Az egyetemen a közlekedésmérnöki kart véletlenszerűen választottam ki. A vasútba később szerettem bele...

— Hol kezdte?

— Nyíregyházán, a fűtőházban.

— A lépcsőfokokat mind bejárta?

— Nem egészen. Azon a lépcsősoron mentem végig, ahol a gépészek járnak. Három mozdonyvezetői vizsga, a nagyforgalmi vizsga után reszortos lettem, majd különböző fokozatok jöttek: a fűtőházban, a vontatásnál, a gépészeti osztályon stb., amiket egy mérnöknek illik bejárni.

— Aztán egyszer csak a vezérigazgatói székben találta magát.

— Nem egészen. Közben eltelt 30 év, többször kellett szakmát váltanom. Eléggé furcsa história, én olyan gépész vagyok, aki volt forgalmi főosztályvezető — de, ami még szokatlanabb — egy ipari területet is irányítottam. A záhonyi átrakó körzetet vezetni inkább ipari-, mint vasúti foglalkozás. Széles skálán kellett „mozognom”, mielőtt ide kerültem.

— Az egykori kollégák között továbbra is „mérnök úr”, vagy pedig „Rigózoli” maradt?

— Hála istenek a kollégáim között — hogy is mondjam — valahogy úgy alakult, hogy sok melós barátra találtam. Ha mozdonyra megyek, akkor megismernek. Nagyon sok mozdonyvezetőt tanítottam, tíz-tizenötévig oktattam tanfolyamokon. Sok vasutast ismerek.

— A jelenlegi vasút-átalakításról egyesek azt állítják „Baross Gábor léptékű”, csak éppen ellenkező előjellel. A folyamat 1990 óta tart. Nagyon elhúzódik, vagy netán túl gyors a tempó?

— Most úgy áll a helyzet, hogy nincs más választásunk, vagy az átalakulás, vagy a leépülés. E között a két lehetőség között lehet választani. Emiatt az átalakulásnak, sajnos, gyorsabbnak kell lenni, mint amit a jelenlegi erőink, gazdasági helyzetünk lehetővé tenne normális körülmények között. A nyugat-európai vasutak is átalakulnak, de óriás állami támogatással, hatalmas beruházások segítségével. Erről mi még csak nem is álmodhatunk. Nálunk fordított a helyzet. Nem egy beruházás-vezérelt átalakítást kell végeznünk, hanem egy olyan önerőből végzett átalakítás szükséges, ami lehetővé teszi, hogy később beruházhassunk.

— Milyen forrásból lehet pénzhez jutni?

— Alkalmassá kell tenni a MÁV-ot arra, hogy a nemzetközi intézetek és az állam segítségére méltó legyen. Hitelképessé kell tenni a vállalatot. Ez sokkal nehezebb, mint Nyugat-Európában, mert nincs annyi időnk, mint ott. Nyugat-Európában az átalakulási periódus 15 év. Ott néhány éve belefogtak, s az ezredfordulóra majd befejezik. Nagyhírű kutatóintézetek, hatalmas állami beruházások segítségével alakulnak át. Amelyik vasúttársaság az átalakulás közben megrendül, az állami ernyő alá kerül, tehát „nem az utcára”.

— A nyugat-európai út, tehát, nem járható.

— Nálunk egyensúlyozni kell. Nincs beruházás, de racionalizálni kell. Meg kell találni a módját, hogy a vasút biztonságosan és megfelelő szolgáltatásokkal tovább működjön, ugyanakkor a vasutasok létszáma is csökkenjen. Ezek borzasztóan nehéz dilemmák. Úgy gondolom, nem olyan „észtvesztően” gyors ez az átalakulás. Az emberek sokkal nehezebben élik ezt meg. Túlságosan hozzászoktunk ahhoz, hogy évtizedekig alig változik valami, vagy ha mégis változik, azt úgyis mindig „visszacsinálják”. A szkepticizmus jogos az emberekben. Most pedig úgy állnak a dolgok, hogy amit meglépünk, azt már nem lehet „visszacsinálni”. Tehát itt csak előre lehet menni.

— Menekülni...

— Igen, előre kell menekülni, akkor is, ha a vasúton mindenki labilisnak érzi a helyzetét. A makromutatók pedig nem mutatják azokat a veszélyeket, amiket az emberek éreznek. Kollégáim között legtöbben bizonytalanságban élnek, sajnos, nagyobb veszélyt éreznek, mint amekkorát a valóság rejt. Évi ötszázalékos létszámcsökkenés nem lehet megrázó minden vasutasra. Olyanok is tartanak az átalakuláshoz kapcsolódó létszámcsökkentéstől, akiket ez egyáltalán nem érinthet. Egy forgalmi szolgálattevő, egy vonatvezető, egy szerelő vagy egy pályamunkás miért retteg? Pedig ezekben a rétegekben is ott él a félelem.

— De miért?

— Mi is hibásak vagyunk, mert nem tudtuk megfelelően elhitetni, hogy a jó vasúti szakembereket nem szabad elküldeni.

— Az is félelmet kelt, hogy sokaknak megváltozik a munkáltatója.

— A vasutak mindenütt vállalatesoporttá alakulnak át. A magyar vasút is efelé halad természetes módon. Sok olyan tevékenységi kör elhatárolható, amit akkor lehet jól végezni, ha teljes önállósággal végzik. Ha a dolgozó közvetlenül érzékeli a piaci hatást, és a munkájának az eredményét is közvetlenül érzékeli, jobban megy a munkafolyamat.

— Például?

— A kedvenc példám a Józsefvárosi vámudvar. Ha a vasúton belül működik, akkor az egyszerűen versenyképtelen lesz, mert Budapesten több tucat magánvámudvar prosperál, ahol azonnal döntenek. A vasúton belül pedig a döntési folyamat a minimálisan kétlépcsős...

— Az évi öt százalékos létszámleépítés kiket érint?

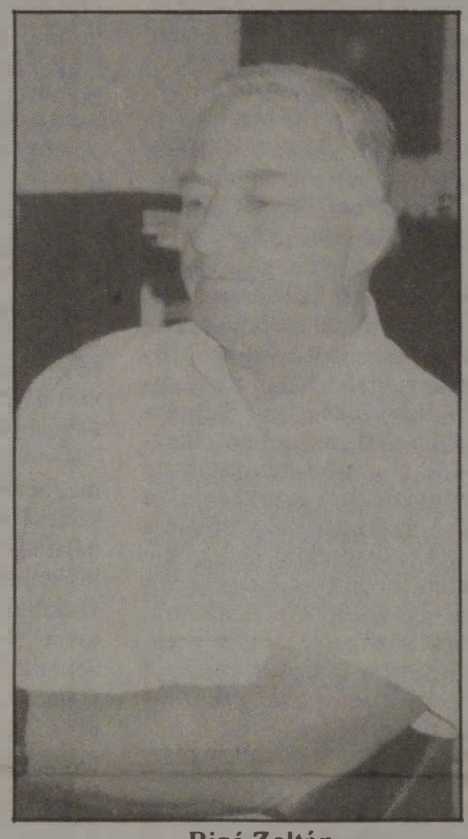
Elsősorban a technológiai átalakítás miatt várható a racionalizálás. Ha jobb technológiát találunk, akkor természetesen kevesebb emberrel elvégezni a feladatokat. Az idén például másfél milliárd forintot csak a létszám-racionalizálási beruházásokra költünk el. Igazi vasutas munkaköröket váltunk ki, de ezek általában nem irigyelhető munkakörök. Százhét fénysorompót állítunk be, viszont nem a sorompókezelői munkakörről álmodoznak a vasutasok...

— A természetes fogyásnál viszont nagyobb lesz a létszámleépítés mértéke.

— Igen, ez nagyobb, mint a természetes fogyás.

— A biztonság érzetét nem nyerheti vissza a vasutas. A magyar vasút 150 éve alatt a MÁV arról híresült, hogy nyugdíjas állást biztosít. Vissza lehet-e egyáltalán valamikor állítani ezt a biztonságtudatot?

— Az az állami alkalmazotti biztonságtudat, úgy vélem, nem állítható vissza, mert egyszerűen vállalkozássá vált a vasút is. A jövőben mindenképpen a piactól függ minden. Ha valaki nem tud piacon maradni, ha visszaszorul, akkor, sajnos, ez további leépítésekkel jár majd. De ennek van egy másik oldala is: ha piacot nyer, akkor pedig előrehalad. Néhány vállalkozás példája mutatja, hogy pozitív folyamatok is beindultak. A járműjavítók egy része akut létszámhiányra panaszkodik, munkásokat akarnak felvenni. Most azon gondolkodunk, hogy „átadunk” a gépészektől embereket, például a járműjavító iparnak. Hasonló a helyzet az építési főnökségeknél, ők is folyamatosan kívülről kénytelenek embereket toborozni. Nem régen megkezdtük a járművek rehabilitációját. Nincs messze az idő, amikor fejlődő pályára állunk.



Rigó Zoltán

— Az állami alkalmazottak „álóvizét” az utóbbi években igencsak felkavarták Magyarországon. De a vasúthoz való tartozás nem hasonlítható ehhez, mert például a MÁV a fiatalokelőtt vonzóvá tudta tenni magát...

— Egy nagyon mély válságperiódus játszódott le a vasútnál az elmúlt években. A Műszaki Egyetemen például egy-egy évfolyamon pusztán 5-6 ember érdeklődött a vasút iránt. Most azonban igen dinamikus változások történtek — a Széchenyi István főiskolán — Győrben négyszeresére jelentkezés volt a közlekedési karon. Úgy tűnik, hogy kezd a vasút újból népszerű lenni a fiatalok körében. Egy másik példát is mondok: meghirdettük az anyaggazdálkodási és kereskedelmi igazgatóság vezetői posztját, 22 jelentkező volt, közülük 19 kívülről. Ez azt jelenti, hogy kezd a vasút ismét vonzó munkahellyé válni.

— A legjobb szakmájú fiatalokat viszont jól meg kell fizetni!

— A felvetés teljesen jogos: a munkaerőpiac jelenleg olyan, hogy bizonyos munkaköröket egyszerűen nem tudunk megfizetni. De mindenképpen el kell jutni odáig. Éppen ezért a belső képzésre az eddigiekhez képest nagyságrendekkel többet kell fordítanunk.

— A tisztképzésre gondol?

— Alapvetően a tisztképzést kell fejleszteni. A Baross Gábor Tisztképző Intézetet, az elmúlt időszakban gyakorlatilag visszafejlesztettük. Az intézményt a jövő év elejével akadémiává akarjuk alakítani. Egy olyan képzési rendszert szeretnénk beindítani, amely a hagyományos képzésre épült, de magasabb fokozatú menedzserképzést, középvezető képzést is magába foglal úgy, hogy ebből közvetlen átjárás lehessen más főiskolára. A mai vasutasokból szeretnénk kinevelni a vezető kádereket, mert a vasút annyira bonyolult üzem, hogy egyszerűbb egy vasutasból felsőfokú végzettségűt képezni, mint egy felsőfokú végzettségűből vasutast.

— Az évforduló kapcsán gyakorta felmerül a MÁV nemzetközi megmérettetése. Hol jár a magyar vasút Európában?

— Ez egy kisvasút. Közép-Európában viszont egyre inkább a megbecsülés középpontjába kerül. Ha például arra gondolunk, hogy az évforduló tiszteletére rendezett mozdonyparádéra eljött az összes környező ország majd valamennyi vasúti vezérigazgatója, akkor ezt — miután ez nem volt eddig szokás — a megbecsülése jelének tekinthetjük. De eljött még a görög vezérigazgató is, látszik, hogy a magyar vasútra kezdenek erőteljesen odafigyelni. Az Alpok-Adria csoportba kéri a felvételét Csehország és Görögország, de szeretnének belépni a románok is. A mienk a legerősebb tagcsoportja az Európai Vasúti Szövetségnek. A magyar vasutak teljesítményének kétharmadát a nemzetközi forgalom köti le. Nekünk rendkívül fontos az, hogy a szomszédos országokkal a kapcsolataink kiegyensúlyozottak legyenek, mert minden egyes országgal tulajdonképpen „lobbyszövetséget” kell kötnünk a vasúti érdekek védelmére, és arra, hogy a konkurenciát ki tudjuk kerülni. Ez a konkurencia elmehet a közúton, de ez a konkurencia elmehet mellettünk is egy másik vasúthoz.

— A vasút 150 éves jubileumi ünnepe alkalmából, ha lehetne a vezérigazgatónak három kívánsága, mi lenne az?

— Az első kívánságom valószínűleg az lenne, hogy valaki tüntesse el azt a 390 milliárd forintos hiányt, amellyel a MÁV tartozik az államnak. A második kívánságom pedig egy olyan vasút, mint amilyennek ezt valamikor megépítették. A Magyar Államnak viszont olyan költségvetése legyen, hogy úgy tudja támogatni a MÁV-ot mint amennyire támogatják a vasutakat Nyugat-Európában, ami azt is jelentené, hogy tudunk fejlődni.

— Ezek a kívánságok, tehát, pénzzel megválthatók.

— Igen, ezekhez pénz kell.

— Bocsánat, hogy közbevágunk, de a pénzen kívül mire lenne még szükség...

— Azt hiszem elsősorban nagyobb egyetértés kellene a vasutasok között. Az az egységes vasutasság — ami még megvolt —, sajnos, megszűnt. Borzasztóan széthúzunk, és ezt a széthúzást rendkívül könnyű kihasználni...

— A harmadik kívánság?

— A harmadik kívánságnak mindig egyéninek kell lennie: szeretném úgy átadni ezt a vasutat az utódomnak, hogy neki már sokkal könnyebb dolga legyen.

— Addig még sok teendő van hátra.

— Igen. És ezt szeretném becsülettel, jó szívvel végigcsinálni...

d. l. — k. sz.

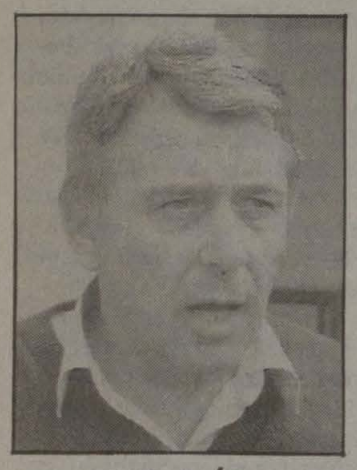
BEMUTATKOZIK A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE TÁVKÖZLÉSI-, ERŐSÁRAMÚ- ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI INTÉZŐBIZOTTSÁGA

A szakmai szervezetek bemutatását a Távközlési-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési (TEB) Intézőbizottsággal folytatjuk. Rétegbizottságként kezdték meg szakmai munkájukat a Vasutasok Szakszervezete keretei között, majd a szakszervezeti alapszabály megváltoztatása után intézőbizottsággá alakult át. A középszervezetet a megalakulása óta Molnár Ákos vezeti. Ez a szolgálat mindig élen járt a MÁV szervezeti átalakításában. A TEB működése sok tapasztalatot nyújtott a VSZ többi szakmai középszervezete számára.

Szakszervezeti kontroll

Beszélgetés Molnár Ákossal, a VSZ TEB Intézőbizottság titkárával

***Molnár Ákos,* a VSZ Távközlési-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési (TEB) Intézőbizottság titkára 1963-ban a Távközlési Biztosítóberendezési Építési Főnökségnél kezdte vasúti pályafutását. Több állomáson dolgozott műszerészként a Dominó 55 típusú berendezés szerelésén. 1968-ban Szolnokra került és az akkori legkorszerűbb biztosítóberendezés kivitelezési munkáiban vett részt. 1978-tól 1981-ig a Balparti Biztosítóberendezési Főnökségnél tevékenykedett. Miután Szolnokot a debreceni vasútigazgatósághoz csatolták, új TB-főnökséget hoztak létre, ekkor szb-titkárnak választották, amit tizenkét esztendeig, a főnökség megszűnéséig töltötte be. 1991. óta a távközlési, biztosítóberendezési szakma szakági szervezetének elnöke, majd az 1994-es választásokon a TEB titkárának választották.**



Molnár Ákos

— A távközlési, erősáramú, biztosítóberendezési szakmai szerveződés a VSZ-en belül hogyan alakult ki?

— 1989-ben a Vasutasok Szakszervezetében elsőként alakítottuk meg a szakszolgálati rétegbizottságot, amely — az akkori körülmények között — a szakmai vezetés által is elismert partnerszervezetté vált. 1991-ben a rétegbizottság tagozati rendszerben működött tovább, létrejött a távközlő és biztosítóberendezési tagozat. Ennek a szerveződésnek volt köszönhető, hogy az 1992. február elsején bevezetett bértarifarendszert követően egy olyan példaértékű szakági függeléket kötöttünk, amely biztosította a szakszolgálat fizikai munkavállalóinak a bérrendszeren belül az előrejutás lehetőségét.

— Intézőbizottság miként lett ebből?

— Az erősáramú szakmát 1993. január elsejétől választották le a Gépészeti Főosztályról, és a TB főosztályhoz csatolták. A szakszolgálat így mintegy 1800 személlyel és 14 VSZ-alapszervezettel gyarapodott. Három hónap múlva megalakult a tagozatokból a *VSZ Távközlési, Erősáramú Biztosítóberendezési Szakági Szervezet*. A következő évi választásokon — a TEB-küldöttértekezleten — az intézőbizottság titkárának választott, amelyhez jelenleg 24 alapszervezet tartozik.

— A szakma érdekében milyen hatékonysággal lehet fellépni, gondolva itt a bértarifarendszer módosítására?

— Már említettem, hogy a kollektív szerződés szakági függelékét a szakszolgálat vezetésével közösen készítettük, amelybe egy úgynevezett életpálya menedzselési rendszert építettünk meg. Ezt viszont az erősáramú szakszolgálat munkavállalóira a mai napig sem sikerült kiterjeszteni. Minden lehetőséget megragadtunk ennek érdekében, de a MÁV vezetése anyagi gondokra hivatkozva ettől elzárkózott. Meg kell jegyezem, hogy a VSZ vezetőitől korábban nem kaptunk olyan támogatást, amely elvárható lett volna. A bértarifáról pedig csak annyit: az élet már rég túlhaladta az 1992-es állapotokat, ezért ugyanúgy felújításra szorul, mint a vasútnál sok minden más is. Gondoljunk csak arra, hogy az új korszerű berendezések fenntartása új munkakörök létrehozását követeli, amelyről a bértarifa megalkotói abban az időben még csak nem is hallottak...

— Hol tart a TEB-szakszolgálat átszervezése?

— A vasút vezetése tavaly kimondta: át kell térni a kétlépcsős irányítási rendszerre, amely elsők között a TEB-szakszolgálatot érinti. Az átalakítás előkészítése egy évvel ezelőtt, májusban elkezdődött, amibe bevonták az érdekvédelmi szervezeteket is. A szakszolgálat vezetése a kezdeti lépésektől napjainkig támaszkodott az érdekvédelmi szervezetek javaslataira. Ezek közül sok minden megvalósításra is került.

— Mit jelent a szakma átalakítása?

— Az átszervezés lényege, hogy idén január elsején megalakult a TEB Szakigazgatóság. Ezen belül a szakmák *divízió-rendszerben* működnek. Ezután kerül sor a főnökségek összevonására, illetve átszervezésére. Az elfogadott racionalizálási program alapján területi igazgatóságonként egy TEB-főnökség működik majd. Ettől eltérő rendszerű csak a budapesti igazgatóság területén lesz. Itt tiszta profilú egyszakmás főnökségeket hoznak létre. A TEB Gazdálkodási Központ, az átalakítás után megnövekedett feladattal és hatáskörrel a szakszolgálat irányítása alá kerül.

— A szakszervezet hogyan „igazodik" ehhez?

— A szakigazgatóság szervezeti felépítéséhez „igazodnia kell" az intézőbizottságnak is. Szétválasztottuk ezért a távközlési, biztosítóberendezési tagozatot két önálló szakmai szervezetté. Mind a három divíziónak lesz, tehát, szakszervezeti partnerszervezete.

— Magát a folyamatot hogyan „kezeli" az intézőbizottság?

— Az átszervezési folyamatok időszakában az intézőbizottság és az alapszervezetek szerepe jelentősen megnövekedett. A legfontosabb feladatunknak tekintjük a jelenleg foglalkoztatott munkaerő megtartását. Ennek érdekében — a szakigazgatósággal megegyezve — a helyi alapszervezeti titkárainkat is bevonjuk az átszervezés folyamatába. Részt veszünk a vezetői pályázatokat elbíráló bizottságban.

— Mi várható ettől?

— A szakszolgálati gazdálkodási és irányítási rendszer pozitívan hat majd a fejlesztésre, az építésre és a fenntartásra. Előbbre kell lépni, a jelenlegihez képest a pénzügyi-, és a létszámgazdálkodás területén. A szakszolgálat mindkét területen a kritikus határon mozog. Esetenként már a készenléti munkakörökben a szabályszerű foglalkoztatás is problémákat okoz. Nem lenne megengedhető, hogy az a szakszolgálat, amely a vasút biztonságos közlekedtetéséért felelős, ilyen problémákkal küszködjön. Reméljük, hogy a MÁV Rt. vezetése megkülönböztetett figyelmet fordít ránk.

— Jelenleg a VSZ egyszerre működik szakmai és területi elvek szerint. Meddig lesz ez így, illetve ha lesz változás melyik szervezeti formának van nagyobb esélye?

— Az 1994-es kongresszus meghatározta a jelenlegi működési rendszerünket. A két párhuzamosan működtetett intézőbizottság, a területi és szakmai nem azonos feladatokat lát el. Mindkét szervezetnek megvannak a sajátos feladatai, amelyeknek ha eleget tesz, akkor az a VSZ előnyére válik. Az utóbbi időben olyan tendencia alakult ki, hogy a VSZ-en belül át kell alakítani a szervezetet. Akkor, amikor a MÁV-on belül folyik az átalakítás és ennek az lesz az eredménye, hogy az érdekvédelmi tevékenység is magasabb követelményeket támaszt a tisztségviselőkkel szemben, akkor nem hiszem, hogy a kísérletezés ideje most jött volna el.

— Ha 3-5 éves távlatban gondolkodunk, akkor milyen jövő előtt áll a szakszolgálat, és mi lesz ezen belül a szakszervezet szerepe?

— Nem vagyok jövőbe látó, de abban biztos vagyok, hogy a rohamléptekkel fejlődő szakszolgálat talpon marad, mert a korszerű vasúti közlekedés enélkül elképzelhetetlen. Ameddig a vasútnak szüksége lesz a szolgáltatásainkra, addig a szakszolgálatnál lesznek munkaadók és munkavállalók, az pedig számomra elképzelhetetlen, hogy e rendszer szakszervezeti és érdekvédelmi tevékenység nélkül működjön.

TP

Átalakítás a Távközlési-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Szakszolgálatnál

Létszámcsökkentés nélkül

A Távközlési-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési (TEB) Szakszolgálatnál megkezdődött az átszervezés, amelynek következtében a munkát a jövőben összevont főnökségek irányítják. Tavaly májusban Hajdúszoboszlón alakult meg a bizottság, amely előkészítette az átszervezést. A munkában részt vett a Vasutasok Szakszervezete TEB Intézőbizottsága is. Szintén helyet kapott a bizottságban Kolencsik Béla, a miskolci TBF vezetője, s talán nem véletlenül, itt alakult meg az országban elsőként az összevont főnökség. A VSZ területi, valamint szakmai vezetői megbeszélésre ültek össze Kolencsik Bélával, a Távközlési, Erősáramú Biztosítóberendezési Főnökség (TEBF) új vezetőjével, amire meghívást kapott a Magyar Vasutas is.



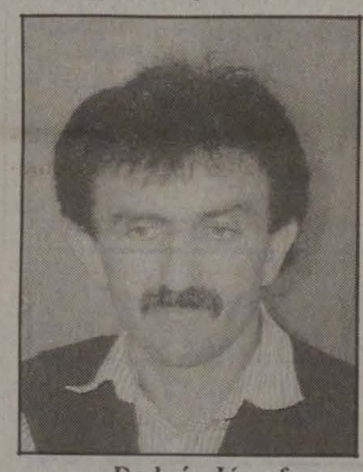
Kolencsik Béla

Kolencsik Béla, a TEBF vezetője bevezetőjében elmondta: a *kétlépcsős irányítási rendszer* keretén belül jött létre az új főnökség. A miskolci TEBF az első megalakult főnökség, amely „modell értékű" lehet a szakma átszervezésekor. A miskolci létszám kedvezően alakult, mivel már a fúzió előtt is „nyomott" létszámmal dolgoztak. Az erősáramú munkakörben foglalkoztatott kollégák érkezése után sem szűnt meg senkinek a munkahelye. Ez viszont nem jelenti azt, hogy technológiaváltással, fejlesztéssel nem kerülhet sor további létszámracionalizálásra.

A főnök szerint újra kellene gondolni a technológiát. Példaként említette, hogy vágányzár alkalmával létre lehetne hozni egy vágányzárkiszolgáló szervezetet, amely munkaerőt válthatna ki. A távközlő szakma átalakításánál minőségi munkaerőre van szükség, ezért itt még a létszámnövelés is lehetséges.

Felvetette, hogy a *munkajog túlszabályzott*, amely nem jó sem a munkáltatónak, sem a munkavállalónak. Ez olyan helyzetet teremtett, hogy a készenléti munkákra nehezen állítható ki munkaerő. Újra kellene gondolni a felügyeleti rendszert is, mivel tőlük azt várják, hogy mindig és mindenhol jelen legyenek. A miniszter szabályozza például a *sorompók helyreállítási* kötelezettségét, amely szerint mindenhol két órán belül meg kell kezdeni a sorompó helyreállítását, és ezt a munkát 12 órán belül be kell fejezni. (A hernádszurdoki baleset után a biztosítóberendezési kollégák hamarabb állították helyre a sorompót, mint ahogyan a kamion roncsait elszállították.)

Bodnár József, a TEB Főnökség egyik szb-titkára szerint a sorompóknál problémát jelent, hogy a *„hamis foglaltságban" lévő térköz* miatt menetiránnyal szemben kell közlekedtetni, viszont ekkor az összes sorompót egyszerre kell lezárni. Így előfordulhat, hogy a vonat elhaladása után akár *20 percig is zárva tartanak* egy sorompót.



Bodnár József

A szakma már keresi az új megoldásokat — fűzte hozzá Kolencsik Béla.

Szendrei Géza, a VSZ miskolci területi titkára azt firtatta, hogy ha a kétlépcsős irányítást Miskolcon valósították meg először, akkor mi a remény arra, hogy a korszerű fejlesztéseket is itt kezdik el. A fejlesztési prioritások a hegyeshalmi, illetve a kelebiai, valamint a szlovén vonalakra összpontosul a TEBF-főnök szerint. Ez nem jelent azt, hogy a miskolci területet nem fejlesztik, hiszen a tervek szerint éppen a 80-as fővonalon (Budapest—Miskolc) valósítják meg a *középállomási áramellátási rendszert*, illetve a sorompók fénykábellel történő ellátását.

Bodnár Pál, az erősáramú szakma szb-titkára elmondta: a felsővezetékes *szakszolgálat továbbra is alacsonyabb létszámmal dolgozik,* ugyanakkor a tervezett Hidasnémeti vonal villamosítása több magasan képzett szakembert igényel. Az átszervezés a felsővezetékeseknél — némely munkakörökben — előrelépést jelent, egzisztenciálisan is. A munkáltatónak ez több millió forintjába került ugyan, de ezt az átszervezés számlájára lehet írni. Bodnár Pál a továbbiakban kitért arra, hogy a *szakma összevonása* után a *két külön VSZ-alapszervezet* megmarad, mivel a különböző szakmáknak össze kell rázódni. Az eddig működő *két üzemi tanács (ÜT) megszűnik,* és júliusra kiírták az új ÜT-választásokat, amelyre a távközlő biztosítóberendezésiek hatot, míg a felsővezetékesek 3 személyt jelöltek. Bodnár József hozzátette, hogy a két szb-titkár 30 szolgálati helyet járt be, hogy az átszervezésről tájékoztatást adjon a munkavállalóknak. Ez egyben kampány is volt a VSZ jelöltjei mellett, mivel a titkárok bíznak abban, hogy a tavalyi 75 százalékos eredményt a VSZ idén is megtartja.

A beszélgetés közben váratlanul megszólalt a főnök telefonja. Rövid időn belül kiderült, hogy Méránál (Hernádszurdok előtti állomás) ismét ütközött a Rákóczi-expressz. A sorompó jól működött, és személyi sérülés csak a vonaton történt a gyorsfékezés következtében. A főnök intézkedett, hogy a biztosítóberendezési szakemberek azonnal vonuljanak ki, mivel a sorompót ilyen esetekben teljesen át kell vizsgálni.

TP

OLVASÓINK ÍRJÁK

Szakszervezeti szervezeti kérdések

A Vasutasok Szakszervezete Szervezeti és Működési Szabályzata (SZMSZ) a kongresszuson elfogadott elvek szerint szakmai és területi középirányító szerveket működtet. Amikor a VSZ költségvetését tárgyaltuk, akkor több fórumon elhangzott: „lényegében két párhuzamosan működő, közel azonos feladatokat ellátó szervezeti formáról van szó, amelyek súlyos milliókba kerülnek".

A területi bizottságok több mint 28 millió forintot, az intézőbizottságok pedig több mint 22 millió forintot használtak fel tavaly a központi költségvetésből.

Napjainkban minden egyes szakszervezeti tagunkat — a tagmegtartás elve alapján — szeretnénk valamilyen formában bevonni a közösségi életbe és rendezvényeink erre irányulnak. Tagjaink elvárják tőlünk az ilyen programok megrendezését. Taglétszámunk csak akkor gyarapodhat, ha az érdekvédelmi feladatok folyamatos ellátása mellett, szervezett formában, vonzó programokat tudunk biztosítani tagságunknak.

A VSZ költségvetésében csökkenteni kellene a középirányító szervezetek működési költségeit. A megtakarított összegekből az alapszervezetek oktatási, kulturális és sporttevékenységét kellene segíteni.

Nem tudom elfogadni a tagság érdekeivel szembeni jelenlegi helytelen gyakorlatot. Kezdeményezem, hogy a Magyar Vasutas hasábjain az alapszervezetek fejtsék ki véleményüket ezekről a kérdésekről.

Mihamarabb felül kellene vizsgálni, szerintem, a területi és szakmai felépítésű középirányító szervek tevékenységét. Vigyázni kell azonban arra, hogy a területi bizottságok működőképesek maradjanak, mert az alapszervezetek döntő részét csak helyileg és a jól ismert körben tudják képviselni.

Amennyiben a szakmai rendszer túlsúlyba kerülne — miután ezen ágazatok szakmai vezetői budapesti székhelyűek —, gyengülne a vidékiek döntési és képviseleti lehetősége. Javaslom: a VSZ választmánya mérlegelje ezeket a kérdéseket, a szakszervezeti keretek felülvizsgálatát, amelyet az alapszervezetek érdekében, területem nevében sürgetek.

Berki János
Vasutasok Szakszervezete
Debrecen Csomóponti szb titkára

MUNKAÜGYI KAPCSOLATOK

Döntőbírók és közvetítők

Egy lépéssel közelebb az Európa Unióhoz, egy lehetőséggel több a munkabéke fenntartására, miután megalakult a Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói szolgálat.

A munkaügyi viták világában új fogalmak születtek : az 1992. évi XXII. tv, a Munka törvénykönyve (Mt.), úgy mint közvetítő és döntőbíró. (Mt. 195., 196., paragrafus) A két intézmény a kollektív viták rendezését szerette volna hivatott könnyíteni. Az elgondolás, a törekvés pozitív volt, de sem a közvetítő, sem a döntőbíró intézménye nem jött létre, egészen 1996. június 30-ig.

Az elmúlt években az alapvető érdekkülönbségek miatt tömegesen keletkeztek érdekviták. Jogsértés hiányában azonban munkaügyi jogvitákat nem lehetett indítani. Volt, ahol állandósult az egyeztetés — kézzel fogható eredmények nélkül —, volt, ahol a sztrájk fegyveréhez nyúltak. Akadtak olyan felek is, akik békéltetőt kértek fel, a munka világában köztiszteletben álló elismert szakembert. Békéltető fogalmat 1995. szeptember 1-jéig a magyar Munka törvénykönyve nem tartalmazott, bár a nemzetközi jogban ennek már bevált gyakorlata volt.

Az 1995. évi LV-ös törvény módosította az 1992. évi XXII-es Mt-t. 1995. szeptember 1-jétől a hatályos Mt. a közvetítő, döntőbíró mellett a békéltetőt is megfogalmazta (119/A.§).

Az 1995. évi LV-ös törvény előkészítésével párhuzamosan már 1994-ben a *Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálat* felállításáról érdemi viták folytak. Több alkalommal foglalkozott vele az Érdekegyeztető Tanács (ÉT) is.

1995 tavaszán *„A munkaügyi vitákat kezelő intézmény létrehozása"* címmel tartott szakmai vitafórumot a Munkaügyi Kapcsolatok Társasága. 1995 őszére az érdekviták intézményesült kezelésére az érintettek között körvonalazódott a konszenzus, de a költségek viselésének forrását is meg kellett keresni. Végül a munkaügyi tárca és a Phare program támogatásával elindíthatóvá vált ez az új intézmény.

1996 januárjában az Érdekegyeztető Tanács tagjai — a kormány, hat munkavállalói és kilenc munkáltatói érdekképviselet — attól a céltól vezérelve, hogy a munkahelyi, szakmai, ágazati, regionális, illetve országos munkabéke biztosítható legyen, elhatározták, hogy létrehozzák a *„Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálatot"* és pályázatot írtak ki a tevékenységet vállalók kiválasztására.

A pályázatban a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően *szigorú követelményeket* fogalmaztak meg. Alapkövetelmény volt a *felsőfokú állami iskolai végzettség*, a *munkajog és munkaügyi kapcsolatok* területén szerzett ötéves szakmai gyakorlat, a pszichikailag kiegyensúlyozott, jó kapcsolatteremtő együttműködési és kommunikációs készség, valamint egy-egy ágazat foglalkoztatási helyzetének alaposan ismerete, valamint a képzés vállalása.

A kiírásra közel négyszáz pályázó jelentkezett. A kiírási feltételeknek 358 pályázat felelt meg. Személyes, egyenkénti meghallgatásuk április 11-től május 28-ig tartott. A felvételi bizottság tripartitként állt össze, kormány, munkáltatók és munkavállalók képviselőiből (ÉT-delegálás). A felvételi elbeszélgetés során a különböző konfliktus helyzetekre vonatkozó kérdéseket kellett megválaszolni, majd személyiségi jegyekre utaló 42 kérdésből álló tesztet kellett a jelentkezőknek kitölteni. A munkaügyi közvetítő és döntőbírók névsorát az ÉT hagyta jóvá. A döntésnél a felkészültség, életút, a személyes beszélgetésen nyújtott teljesítmény, a személyiségi teszt és a bíráló bizottság véleménye volt a szempont.

A „Szolgálat" hivatalosan július 1-jétől kezdte meg a működését. Bármely ágazat, szakma — érdekvita esetén — igénybe veheti e szolgáltatást. A felkért „segítő" személyekről a vitában álló felek közösen döntenek. **VM.**

GRATULÁLUNK!

Döntőbíró-közvetítő

A Magyar Vasutas információi szerint a VSZ három tisztségviselője is megfelelt a döntőbírói-közvetítői szolgálat követelményeinek. A Munkaügyi Minisztérium illetékeseitől rövidesen átvehet a megbízólevelét *dr. Márkus Imre* a VSZ elnöke, *Varga Gyuláné* a VSZ női választmányának elnöke, valamint *Balogh László* a Pályagazdálkodási Intézőbizottság titkára.

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

A GÉPÉSZETI SZAKSZOLGÁLAT INTÉZKEDÉSI PROGRAMJÁRÓL

„A tervezett létszámcsökkentés kimunkálatlan"

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa június 25-én a gépészeti szakszolgálat idei intézkedési programjáról mondott véleményt.

A végrehajtásról

A KÜT elfogadhatatlannak tartja azt a módszert, hogy a kérdésben illetékes szervezetek (KÜT, munkahelyi ÜT-k, szakszervezetek) véleményének kikérése előtt megkezdődik a végrehajtás. Mivel az intézkedési program alapvetően átformálja a gépészeti szakág teljes struktúráját, amelynek kapcsán munkakörök összevonása-, munkahelyek megszűnése-, jelentős technológiai váltások következnek be. A munkavállalók jelentős csoportját érintő változások azonban *megkerülhetetlenek*, az érdekképviseleti- és érdekvédelmi szervezetek véleményét figyelembe kell venni.

A technológiai folyamatok ésszerűsítéséről

A KÜT általában *egyetért a korszerű munkaszervezési- és technológiai rendszerek meghonosításával*, bevezetésével. Egy ilyen horderejű intézkedéscsomag megkezdése előtt viszont a szükséges feltételek biztosítása a végrehajtás elengedhetetlen előfeltétele. A vasúti gépészet tevékenységét jogszabályok, rendeletek és utasítások szabályozzák. A jelenleg érvényes és alkalmazott technológiai folyamatok megváltoztatásának előfeltétele e szabályzók létrehozása és azok harmonizációja. Az intézkedési terv meg sem említi mindazokat az előkészületben lévő, s a különböző módosításokra vonatkozó munkaanyagot, amely alapján követhető, hogy ezek az előkészítő munkálatok milyen szinten, hol, milyen stádiumban állnak.

A „takarékos" munkaerő-gazdálkodásról

A gépészeti tevékenységek tervezett arányú külső vállalkozásba adása szakmai- és vállalatpolitikai tévedés. E tevékenység program szerinti megvalósítása olyan *kiszolgáltatott piaci helyzetet teremt* a vasúti tevékenység egyik alapvető és meghatározó pillérénél, amely következtében a nagy értékű tárgyi *eszközök további leépülése, elherdálása* következik be.

A leírtak alapján nem látható, hogy az egyes tevékenységek külső vállalkozásba adása milyen vasúton kívüli- illetve a jelenleg e tevékenységet végző munkavállalókból létrehozandó, de a MÁV gépészetétől leválasztandó gazdasági egységekkel végeztethető el.

A tervezett *létszámcsökkentés kimunkálatlan*, s a belső átalakításra vonatkozó elképzelésekkel ellentétes. Mivel a terv hálózati koncepciót képvisel, nem felel meg annak az elvárásnak, hogy a feladatok meghatározása után kell és lehet a technológiailag indokolt létszámot hozzárendelni.

A vontatási utazók terhelése és a trakciók folyamatos figyelemmel kísérése sem a mai, sem a *jövőben elvárható személyzet-felhasználási követelményeknek nem felel meg*. Ennek oka, hogy a hatékonyság mobil figyelemmel kísérése és az azonnali operatív intézkedések megtétele helyett az értékelés jelentős késéssel, utólag, adminisztratív eszközökkel történik. *Nem valósult meg a számítógépes vezénylési rendszer*, személyzettervezési szempontból nincs tűréshatáron belüli tehervonati közlekedés, a személyzeti felhasználásban az *ad-hoc intézkedések* mennyisége lehetetlenné teszi a kiszámítható, pontos, tervezhető és gazdaságos munkaerő-felhasználást.

Elfogadhatatlan a jelenlegi vontató- és vontatott járműpark műszaki paramétereinek ismeretében a kocsiszolgálati tevékenység jelentős felszámolása, megtizedelése.

A hálózat egészét érintő nagymértékű vontatójármű-átcsoportosítás mind a fenntartó-, mind a járművezető személyzet tekintetében *felkészülést, a műszaki és kezelési ismeretek elsajátítását teszi szükségessé*, amely jelentős munkaidőalap felhasználását igényli. Mindezek figyelembevételével indokolatlan és szakmailag megalapozatlan a gépészet jelenlegi létszámának tömeges átirányítása más munkaterületre.

Megjegyzendő, hogy a munkavállalók átirányítására vonatkozó jogi- és humán elkészítés semmilyen szinten nem történt meg.

A „megrendelő-teljesítő viszonyról"

A szakágak közötti megrendelő- teljesítő viszony elfogadásával, a jármű-karbantartási költségek fuvarozási teljesítményekhez történő kötése súlyos *szakmai tévút*, amely más szakágak felelőtlen gazdálkodását erősíti. Gépészeti szempontból kizárólag az eszközök és a személyzet megrendeléses alapon történő maradéktalan teljesítése lehet a cél. Az így kialakított viszonyrendszerben, amennyiben *korrekt elszámolásra épül, a kért és megrendelt szolgáltatás magasabb bevételt, következésképpen az üzemeltetés és fenntartásra fordítható pénzeszközök növekedését* vonja maga után.

A *menetigazolványok* elavult rendszerének főnökségekhez történő visszatelepítése helyett, az intézmény felülvizsgálata lehet a járható út. Annál is inkább, mivel az évekkel ezelőtti feladatelvétel nyomán a főnökségeken ez a terület jelentős létszámcsökkenéssel járt, s a tervezett intézkedés létszámnövelő hatást vált ki.

Az előterjesztés nem volt megalapozott

A véleményezésre előterjesztés szakmailag kimunkálatlan, több pontján hibás elképzeléseket vázolt fel. Nem mutatta be, hogy az érintett főnökségeken milyen *humánpolitikai módszerekkel kívánják kezelni a felszabaduló, esetlegesen feleslegessé váló munkaerőt.*

Mindebből az a következtetés vonható le: az előterjesztés elkészítőjét *nem a szakmai racionalitás*, de annál inkább a szélsőségesen megszorító *rövidlátó pénzpolitika* motiválta. A felvázolt és az egyes pontokhoz rendelt bemutatott megtakarítás nem volt megalapozott. Nem állították szembe azokkal a várható kiadásokkal, amelyek az intézkedési program megvalósítása esetén — mint költségek — jelentkeznek.

Az elmondottak figyelembevételével a KÜT azt a álláspontját alakította ki, hogy az előterjesztésben foglaltak végrehajtása nem megalapozott. Ellenkező esetben a vasútgépészet minden területén olyan visszafordíthatatlan folyamatok következnek be, amelyek a vasúti alapellátásra, nevezetesen a személy- és áruszállítás lebonyolítására súlyos hatást gyakorolhatnak.

A MUNKAHELYEK VÉDELMÉBEN

Részmegállapodás

Két év foglalkoztatási biztonság

A MÁV Rt. gépészeti szakszolgálatának vezetői a gépészeti szakszolgálat intékedési programjának részletkérdéseiben megállapodtak a Vasutasok Szakszervezete és a VDSZSZ gépészeti képviselőivel. Az egyezség a szolnoki, a szombathelyi és a miskolci vontatási főnökség fenntartási dolgozóinak járműjavító kft.-kben történő ideiglenes foglalkoztatási szabályait rögzíti.

A MÁV Rt. a folyamatos foglalkoztatás megteremtésével indokolta intézkedését, amely szerint mindhárom szolgálati helyen más-más, de határozott időre szóló kirendelést jelent. A szakszervezetek szakértőinek közbenjárására a járműjavítói munkát vállaló dolgozók számára — a módosított munkaszerződés lejárta után — az eredeti munkahelyén két évi foglalkoztatás-biztonságot ír elő az elfogadott munkaszerződés-tervezet. A kirendelés ideje alatt a munkavállalók bérét a járműjavítói munka alapján állapítják meg, de az nem lehet rosszabb a jelenlegi alapbérüknél, illetve megilleti őket az adott járműjavító belső szabályzata szerint járó teljesítménybér.

A VSZ Gépészeti Intézőbizottsága a gépészeti igazgatóval folytatott tárgyalásaiba mindvégig bevonta az érintett szolgálati helyek alapszervezeteit.

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

A Központi Üzemi Tanács július 3-i határozatai

A Magyar Vasutas is közreadja a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa július 2-án tartott ülésén született határozatokat.

Jóléti intézmények

A *nyíregyházi volt MÁV-bölcsőde épületét* — a helyi érdekképviseleti szervezetek véleményével összhangban — a valós forgalmi értéken kell értékesíteni.

A Dunakeszi MÁV-óvoda régi épületének bérbeadásról szóló szerződésbe be kell szövegezni, hogy csak az eredeti rendeltetésének megfelelően gyermekgondozásra használható, és további bérletbe (albérlet) nem adható.

Üzletrész-értékesítés

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanács a kertészeti, a közúti járműüzemeltetési és karbantartási feladatokat ellátó kft-k, valamint a Renoterv Kft. értékesítést tartalmazó javaslat előterjesztésével foglalkozott. Egyetértett a felsorolt gazdasági társaságok üzletrészeinek eladásával, azzal a feltétellel, miszerint a szegedi Autórail Kft. és a Renoterv Kft. munkavállalói által, az MRP keretében megvásárolni tervezett üzletrészhányadot az alapító rendelkezésre bocsátja az ilyen vásárlásokra meghirdetett feltételek között.

A Központi Üzemi Tanács egyetértett a szombathelyi és miskolci rakodógép-karbantartó korlátolt felelősségű társaságok létrehozásával és támogatta a MÁV Rt. azon törekvését, amely a munkahelyek hosszú távú megőrzését segíti elő.

Közös vállalkozás

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanács a Terézvárosi Pályagazdálkodási Főnökség Elemgyártó Üzemének közös vállalkozásban történő működtetésével egyetértett, s azt támogatta. Követendő gyakorlatnak és újszerű megoldásnak tekintette a tervezett közös üzemeltetést, amely nem teszi szükségessé az elkülönülő, önálló jogi személyiségű gazdasági társaságok létrehozását. Ezzel elejét lehet venni a gazdasági társaságok létrehozásának. Ezzel elejét lehet venni a gazdasági társaságok alapítása alkalmával időről-időre fellángoló vitáknak, amelyek az érdekvédelmi szervezetek és az alapító között folyik a munkavállalói jogosítványok, a szerzett jogok megtartása vonatkozásában.

Ha a bérköltségek megtakarítása az elsőrendű cél, akkor a későbbiekben is megfontolás tárgyává kellene tenni, hogy a MÁV Rt. szempontjából különösen fontos, monopol helyzetben lévő gazdasági egységeknél közös üzemeltetésbe be lehet-e vonni a vállalkozói tőkét, előzetesen megteremtve a érdeklődés feltételeit. Meg kell vizsgálni annak lehetőségét is, hogy a már működő gazdasági társaságoknál milyen módon lehetne áttérni hasonló megoldásokra (Jászkisér, Kőér utca).

150 ÉVES A MAGYAR VASÚT

EGY ELFELEJTETT KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTERRŐL...

A MÁV „szülőatyja"

A magyar vasutak 150 éves születésnapja jó alkalmat kínál a történelmi múltba való visszatekintésre. A jubileumi méltatásokban, valószínűleg, sok nagy név is megemlítésre kerül, Széchenyitől Baross Gáboron át Csanádi Györgyig. Így vagy úgy, ők valóban nyomot hagytak maguk után a vasúti krónika lapjain. De a XIX. század egy másik nagy egyéniségéről, gróf Mikó Imréről csak 1976 őszén — halálának századik évfordulóján — emlékeztek meg, úgy, mint a reformkori Erdély kiemelkedő harcosáról. Méltatták tudományos munkásságát, közírói tevékenységét, a társadalmi haladás szolgálatába állított hazaszeretetét.

Igaz, a Mikó Imréről elnevezett utcában — a budapesti Vérmező mellett — márványtáblájára akkor és azóta sem jutott babérkoszorú, de az mégis hirdeti emlékét. A tábla szövege így szól: „A magyar kultúra és történettudomány áldozatkész pártfogója és érdemes művelője. Az Erdélyi Múzeum-egylet megszervezője. A Magyar Történelmi Társulat első elnöke." Éppen a Társulat centenáriumán, 1967-ben leplezték le. Kiemelt helyet kapott a róla szóló visszaemlékezésekben felvilágosult nemzetiségi politikája, hiszen egész életében az erdélyi magyar, szász és román népek békés együttélésének, kulturális autonomiájának bátor harcosa volt. Még hosszasan idézhetnénk a húsz évvel ezelőtti újságokból, a folyóiratok hasábjairól, mert azt az embert, akit Tompa Mihály egyik ódájában „Erdély Széchenyije" jelzővel illetett, nem feledte el hazánk tudományos közvéleménye.

Helyénvalónak tűnik-e ezek után Mikó Imrét elfelejtett közlekedésügyi miniszternek nevezni?

Véleményem szerint, igen! Nem azért, mert ennek már 20 éve és azóta emlékét hallgatás övezi, hanem azért, ami a bőséges korabeli megemlékezésekből hiányzik. A napilapok közel 200 soros cikkében, az Élet és Tudomány ötoldalas megemlékezésében mint alkotó történészt, a sepsiszentgyörgyi székely gimnázium saját költségén történő felépíttetőjét, kora legnagyobb kultúrpolitikusát érdemben méltatja, de *egyetlen szóval sem utaltak a magyar közlekedésügy élén kifejtett munkásságára.*

Azt gondolhatnánk, hogy *1867. február 20-tól 1870. április 21-ig* tartó minisztersége talán nyom nélkül múlt el és eltörpül a gazdag életmű egyéb eredményei mellett. Szó sincs erről! Ez a széles látókörű, haladó gondolkodású, művelt államférfi, a magyar közlekedés és ezen belül a vasutak arculatán is, olyan változtatásokat hozott létre, amelyek *ma is hirdetik* — igaz, emléktábla nélkül — *alkotó tevékenységét.* Egyetlen vasúti vonatkozású eseményt azért mindenki tud — legalábbis a vasutasok között —, hogy *Mikó Imre volt a MÁV „szülőatyja". Ő vásárolta meg* ugyanis 1868. június 30-án, adásvételi szerződéssel, a *magyar északi vasúttársulat magántulajdonát* képező Pesttől-Salgótarjánig és innét a József-tárnákig nyúló, már 1867. május 9-től üzemben lévő vasútvonalat.

A közlekedéstörténészek azt is tudják, hogy az 1867. évi XIII. törvényjavaslat *60 millió forint államkölcsönt* biztosított a vasutak építésére. Ebből a pénzből épült meg — többek között — később a hatvan-miskolci, a zákány-zágrábi és még több államvasúti vonal mintegy 658 kilométer hosszúságban.

Elgondolkodtató érdekesség lehet — legalábbis a jelenlegi pénzügyminiszter és közlekedésügyi miniszterek számára — egyetlen számadat is: 1870-ben *54 millió forintot fordítottak a vasutak fejlesztésére, amikor az államnak 171 millió forint volt az egész évi költségvetése.* Magától értetődő, hogy csak az arányokra és nem a jelenlegi finanszírozási adatokra szabad gondolnunk.

A vasutas nyugdíjasok többsége azt is számon tartja, hogy a MÁV *Nyugdíj Igazgatóság jogelődjét 1870. április elsején Mikó Imre alapította* és az elmúlt év vasutasnapi megemlékezéseiben erről — a Magyar Vasutas hasábjain — is szó esett.

Viszont, csak kevesek előtt ismert az a Kolozsvárott 1868. február 23-án gróf Mikó Imre által sajátkezűleg aláírt 37 oldalas *„Felterjesztés"*, amely részletes képet ad az ország közlekedési eszközeinek állapotáról, a minisztérium tevékenységéről és elképzeléseiről — ma úgy mondhatnánk *„közlekedéspolitikai koncepciójáról"* —, kérve ahhoz az uralkodó tudomásulvételét és hozzájárulását.

Egy újságcikk keretei nem teszik lehetővé ennek sokoldalú elemzését, de a 150. éves jubileum kapcsán nem árt rámutatni, hogy ez az emlékirat, Széchenyi emlékezetes *„Javaslat a magyar közlekedésügy rendezésirül"* címet viselő törvényjavaslata után — amely a szabadságharc leverése miatt már nem válhatott nemzeti felemelkedésünk közlekedési programjává — a legjelentősebb mű, és a legátfogóbb értékelés a magyar közlekedésügy korabeli történetében.

Széchenyi gondolatai köszönnek vissza Mikó közlekedéspolitikai elképzeléseinek bevezető soraiban: *„... a kiépítendő vasútvonalak elvitázhatlan fontosságuk mellett is csak úgy felelhetnek meg teljes mértékben a hozzájuk kötött várakozásoknak, ha a közforgalom egyéb eszközeivel szerves kapcsolatba hozatnak, és általában, ha összes közlekedési eszközeink lehetőleg egymással lépést tartva fejlesztetnek."*

A mű első fejezete a *közutak* helyzetéről, osztályozásáról, fejlesztéséről és nemzetközi összehasonlításáról nyújt minden részletre kiterjedő, átfogó képet. A rendkívül színes ismertetés nem egy vasúti jubileumhoz kapcsolódik, de a jelenlegi „útalap" pénzügyi gondjaival foglalkozó szakemberek számára biztosan érdekes lehet az akkor is gondot jelentő pénzügyi fedezet hídvámokból, a megyék és városok által fizetendő közmunka-váltságból történő előteremtése.

A *folyók és csatornák* állapotával a második fejezet foglalkozik. A történelmi Magyarország valamennyi folyójának hajózhatósági adatai élményt jelenthetnek a mai olvasó számára is. Közlekedési jelentőségük felmérése, szabályozásuk indoklása ma is időtálló. Csak egyetlen példa a többoldalas elemzésből, amely a Dunánál tervezett folyamszabályozási sürgős feladatról szól: „A Pozsonytól Gönyüig terjedő, számos mellékágra elosztó felsődunai szakasznak oly módon czélba vett szabályozása, hogy a folyam részint a mellékágak elzárása, részint pedig partvédek által egy főágra szorittassék ... ezen felső folyószakasznak rendszeres szabályozásához legcsekélyebb számítás szerint 6 millió forint *költség kivántatik.*"

Tanulságos a Ferencz-csatorna (Berdán és Tiszaföldvár között) és a Béga-csatorna felmérése Temesvártól a Tiszáig. Fontos építési feladatként említi a tisza-hortobágy-kőrösi csatornát, mely Tiszalöknél az előbb nevezett folyóból kivezettetve Gyománál a Kőrössel egyesülne; s nemcsak több százezer holdra terjedő környéket élő vízzel látna el, hanem ezenfölül még *öntözésre és hajózásra* is használtatnék. Részletesen szól a máig meg nem épült, de időnként felvetődő felső Duna-Tisza csatorna közlekedési jelentőségéről. A Tiszán túli vidék terményeit ezáltal sokkal olcsóbb árakon lehetne szállítani az ország kereskedelmi fő pontjára, Pestre — olvasható Mikó érvelésében. Idézem: *„Ezen országos szempont szülte tehát egy oly csatorna eszmélyét mely a Tiszát minél rövidebb úton kötné össze a főváros mellett elfolyó Dunával".*

A *Vasútak*-ról szóló harmadik fejezet külön tárgyalja az „üzletben lévő vasútak"-at és az *„Építendő vasútak"*-at. Valamennyi vasútvonal magántársulatok birtokában volt és a minisztérium főfelügyeleti hatáskört gyakorolt felettük. Tanulságos *a felügyelet eszmei tartalma*, ha a száz évvel ezelőtti nyelvezetet a mai kifejezésekkel helyettesítjük. Idézem: *„ az e czélra életbeléptetett magyar királyi vasúti felügyelőség megbizatott, hogy az egyes vasúttársaságok tevékenységét kellőleg ellenőrizze, és általában őrködjék, mikép a vasúti szolgálat az ország és a népesség érdekeivel összhangba hozassék; másrészt utasitva lőn, a társulatokat a szükséges erkölcsi támogatásban részesiteni, és nekik a forgalom könnyitése tekintetéből oly intézkedések életbeléptetését megengedni, melyek ha néha egyesekre kissé nyomasztóan is hatnak, a közforgalmi érdekekre nézve annál előnyösebbek — és czélszerűbbnek mutatkoznak."*

A vasúti áruszállítás akkori nehézségei is ismerősnek látszanak. A fő feladatot jelentő gabonaszállítás idényjellegű *„és a termények elfogadására szolgáló fedett raktáraink vajmi csekélyek"*. A felterjesztés részletesen foglalkozik a felvételi raktárak és fedett rakhelyek kiépítésének helyzetével, a vonó és vontatott járművek beszerzési terveivel. Fontosnak tartja a folyami és csatornákon történő áruszállítás kapcsolódását a vasúti közlekedéshez.

Az *építendő vasutakat* két osztályba sorolja. Az *első osztályba* csak a magánvasutak kerültek, amelyeknek az engedélyezése már korábban jóváhagyást nyert, sőt részben már meg is épültek.

Itt csak a felsorolásukra szorítkozhatunk: Az arad-károlyfehérvári vasút. A pécs-barcsi vasút. A Kanizsa- illetőleg murakeresztur-barcsi vasút. A kassa-oderbergi vasút.

A második osztályba kerültek azok a vasútvonalak, amelyek az országgyűlés által kijelölt irányban, a minisztérium intézkedése alapján épültek. Ebben az időben, mint „kormányépítkezés" már megkezdődött a Károlyváros-fiumei — a Nagyvárad-kolozsvári — a Hatvan-miskolczi — a Zákány-zágrábi vonalak építése.

Engedélyezés alatt volt az *alföldi vasútvonal* építése. Miután ennek az öt vasútvonalnak a kivitelezése állami költségvetésből történt, a közlekedésügyi miniszter jelentésében tüzetesen elemezte a felmerülő költségeket, mérföldekre kiszámított fajlagos költségekkel, minden kiadásra ügyelő forintra kerekített pontossággal. Egy pénzügyi szakember számára még ma is tanulságos lehet egy ilyen elemzés elolvasása, amely nemcsak a *kamatbiztosítékkal* számol, hanem a *bekerülési költségeket a francia és angol vasútvonalak építési költségeivel is összehasonlítja.*

Azt pontosan már nem tudjuk, hogy Ferenc József miként reagált a felterjesztésre, de ismerve munkamódszerét és alaposságát, valamint a kiegyezés utáni első év politikai körülményeit, biztosan lelkiismeretesen átolvasta és *„zöld utat" adott* a magyar közlekedéspolitika következő évtizedekben tapasztalt gyors kibontakozásához. Ennek a bécsi levéltárban lehetne utána nézni. Számunkra viszont most, a jubileumi ünnepségek idején nem is ez az érdekes. Inkább az, hogy a magyar közlekedésügynek *Széchenyi után is volt zászlóvivője. Az út Mikó Imre közlekedéspolitikai elképzelésein keresztül vezetett el Baross Gáborig* és a későbbi rohamos vasútépítéshez. Ezt bizonyítja az is, hogy 1918-ban már közel 23.000 kilométer hosszúsági vasútvonal hálózta be az országot.

Egy új közlekedéspolitikai koncepció országgyűlés által történő elfogadása ma is várat magára. Ebben már a jövő évszázad közlekedési követelményeit kell megfogalmazni. A közutak Európa-szerte tapasztalható telítettsége, a hagyományos üzemanyagok drágulása, a világkészletek kimerülése, az élet minősége szempontjából egyre égetőbbé váló környezeti ártalmak mérséklése *a vasúti közlekedés fejlesztésének elsőbbségét valószínűsítik.* Ez nem jelenti a közutak karbantartásának elhanyagolását, de egyre inkább *megköveteli a két közlekedési ág együttműködését, sőt „átjárhatóságát".* Nemcsak a személyautók és kamionok vasúton történő szállítására szabad gondolnunk, amely, valljuk be, az érdekeltségi viszonyok figyelmen kívül hagyása miatt elég lassan indul be.

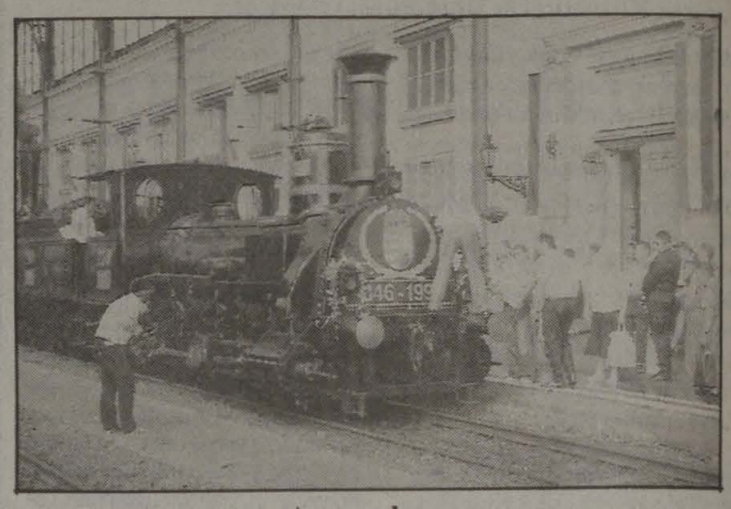
A 150 éves vasúti múltra történő visszatekintés, talán. azt is megengedi, hogy hosszabb távra is előre nézzünk, merészebben tervezzünk. Lehet, hogy már a műszaki egyetemek padjaiban ülnek azok a mérnökjelöltek, akik a XXI. század Kandó Kálmánjaiként elkészítik azokat *a „kétéltű" autóbuszokat és teherautókat*, amelyek gombnyomásos váltással a közúton és a vasúti síneken egyaránt tudnak majd közlekedni.

Egy dolog azonban már ma is biztos: *a magyar vasutak múltjából is lehet tanulni* és vezetőinknek a korábbi közlekedéspolitikai koncepciók elemzéséből is lehet a jövő közlekedési követelményeinek megfelelő elképzeléseket megfogalmazni. Gróf Mikó Imre 1805-1876 között élt. Alig több mint *3 évet töltött a közlekedésügyi minisztérium élén.* Munkásságáról, szellemi hagyatékáról csak *hálásan emlékezhetünk.* A magyar vasutak mai arculatához, korát messze meghaladó intézkedései, döntései egyaránt hozzájárultak.

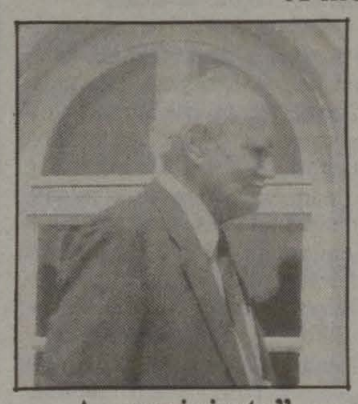
Talán, egyszer — esetleg szeptember 16-án, halálának 120 éves évfordulóján — még az emlékét hirdető márványtáblára is kerül néhány szál virág...

dr. Kun Dezső

Budapest-Vác 1996. július 15.



A mozdony



A „masiniszta"



A kalauz



A vonat



Az utasok

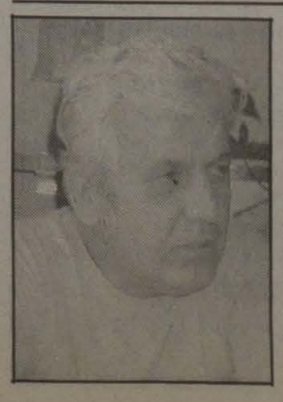
VASUTASPORTRÉK

A magyar vasút 150. évfordulója alkalmából a Magyar Vasutas nevében feltettük néhány kollégánknak a kérdést: *mit jelent számára ez a vasúti évforduló?*



Kiss János, kocsivizsgáló
Komárom Vontatási Kirendeltség

„Édesapám harminckilenc évi szolgálat után kocsimesterként ment nyugdíjba. Tőle tudom, hogy a MÁV a harmincas években élte fénykorát, és a vasutasok a társadalom megbecsült tagjai voltak. A háború után, nagy erőfeszítések árán ugyan, de gyorsan felépült a vasút. Azóta, mintha tudatosan sorvasztanák a sínek világát. A mostani folyamatok sem adnak okot a bizakodásra..."



Tamás József, számviteli vezető
Nagykanizsa Állomásfőnökség

„Vasutas dinasztiából származom. Örülök, hogy ezt az évfordulót méltóképp ünnepeli meg a MÁV, mert a hasonló események az elmúlt években egy kicsit ellaposodtak. A hétköznapokban is van még mit tenni. Például sokkal több figyelmet érdemelne a menetrend. Összességében, a vasút történetét és jelenét ismerve, hiszem, hogy a vasút nélkülözhetetlen. Fog ez még jobban menni..."

150 ÉVE A MAGYAR VASÚT — 46 VASUTASNAP

CSAK A SÍP ÉS A NÁDIHEGEDŰ HIÁNYZOTT

Százötven éves születésnap

„Legyen a vendégünk, ünnepeljük együtt a vasút, a vasutasok ünnepét!" — ez a szíves invitálás zárta a budapesti vasutas Törekvés Művelődési Központ meghívóját, amely a magyar vasút százötven éves jubileuma tiszteletére a július 5-i színes programokra invitált. Lett is foganatja: a kánikulai hőség ellenére kora délutántól késő éjfélig három vasutasgeneráció töltötte meg zsúfolásig a termet. A vasutasszív elsősorban az egész életüket a szakmában töltött veteránokat vonzotta ide. Az első „félidő" az övék volt. A középnemzedék főképp a táncegyüttesek fergeteges produkcióira volt kíváncsi, a fiatalok pedig koncertezni és bálozni jöttek.



Az ünnepi programot a ház népművelő „mindenese", Szőllősi Ilona készítette elő, szervezte, sőt konferálta is. A Magyar Vasutas munkatársa az előzményekről még a műsor megkezdése előtt tőle érdeklődött:

— Hogyan született a nem mindennapi ünnepség ötlete?

— Komplex rendezvénysorozatra pályáztunk a jubileum alkalmából. A Vasutasok Országos Közművelődési és Szabadidős Egyesülete felajánlotta anyagi támogatását, amihez a MÁV Rt. is jelentősen hozzájárult. De mi úgy gondoltuk: ha jubileum, akkor legyen kerek, s ne csak azok a programok peregjenek, amire pénzt kaptunk, hanem az amatőrök teljes mezőnye is vonuljon fel. Ezért a nap első része a *Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetségével* közösen szervezett Nyugdíjas vasutasnap, amelynek műsorát a nyugdíjas amatőr művészek produkcióiból válogattuk össze. A fiatalabbaknak az esti koncertet, a középkorúaknak pedig — akik szeretnek táncolni —, a bált is szántuk. Ugyanakkor egy, a *Közlekedési Múzeum* archívumából válogatott fotókiállítással megemlékeztünk elődeinkről, s ez a fiatalabbaknak is hasznos ismereteket ad.

Délután fél kettőre a nagyterem színültig megtelt. *Szentgyörgyi Tamás*, a MÁV Rt. gazdasági vezérigazgató helyettese megnyitotta az ünnepséget. Ezután *Kapitány István*, a nyugdíjas klubszövetség elnöke mondott rövid köszöntőt. Az alaphangulatot mindjárt megteremtette egy balassagyarmati vasutas, *Hanzélik László*, aki elszavalta saját versét: a *Gőzmozdonysiratót*. Akinek bármi köze volt eddig a mozdonyhoz, a vasúthoz, ugyancsak szorult a szíve: a MÁV hőskorának néma tanúitól soha nem lehet végleg elbúcsúzni!

A megilletődést derű követte: a *törökszentmiklósi nőklub* tagjai, *D. Nagy Jánosné, Farkas Jánosné, Simon Lászlóné, Pató Imréné, Anus Mihályné „Ez a villa eladó"* című jelenetükkel megérdemelt jókedvet és tapsot arattak, akár a *tapolcai Bogdán Károly* szájharmónika-„csokra", avagy a *nyíregyházi* amatőr tenorista, *Tóth József* operettdalai. *Fekete András* és neje *Szolnokról* a saját maguk által írt *„Pocsék Marcsa"* című jelenettel váltottak ki harsány nevetést, majd a *kisújszállási Kőszegi Péterné* és a *székesfehérvári Meszár Ferenc* magyar nótáit követte újabb vidám jelenet: a *szolnoki Sebestyén Andrásné* és *Majzik Józsefné „Pletyká"*-ja. Ugyancsak a *szolnoki* klub tagja, *Kispál Sándorné* gyönyörködtette a hallgatóságot örökzöld dalaival, majd a *nyíregyházi Molnár Sándor* Bánkbán-áriája következett. Ezután egy *szajoli* nyugdíjas főpályamester, *Török Mihály*, akit az ország legjobb tárogatósának tartanak, bús melódiáival dobogtatta meg a szíveket. A blokkot a *Dunakeszi MÁV Magyarság Férfikarának* műsora zárta *Surán Sándor* karnagy vezényletével.

Szünetben *Kapitány Istvántól*, a szövetség elnökétől kértük, adjon tájékoztatást a nyugdíjas klubok munkájáról:

— A mai az első országos rendezvényünk: hivatalosan tavaly márciusban alakult meg szövetségünk. 34 klub tartozik hozzánk 2.980 taggal. Célunk az *egységesítés*, az *egységes vasúti szellem* kialakítása. A mostohább körülmények közt működő kluboknak igyekszünk nagyobb támogatást szerezni. Ezért léptünk be a VOKE-ba: országos közművelődési egyesületünk e célokat anyagilag is felkarolja. Klubjaink együttműködnek, gyakoriak a tapasztalatcserés látogatások. Ide a Törekvésbe is meghívjuk tagjainkat, hiszen ez a családias önkéntesség az idős nemzedékben olyan erő, amit a fiataloknak is szeretnénk átörökíteni.

*

A műsor második részében a *Törekvés Táncegyüttes*, a *Törekvés Suttyó-Csoport* és a ház *Zdravec bolgár táncegyüttese* váltogatták fergeteges zajos sikerrel a dobogót. A vidám forgatag este félnyolctól *a Losers Lair* és *a Zutyi Noise* koncertjével folytatódott. Az azt követő vasutasbál késő éjszakáig tartott.

*

Aki belefáradt, pihentetőül a fotókiállításon megcsodálhatta az *Old Timer* vonatot 1885-ből, Erzsébet királynő vasúti szalonkocsiját, elmélázhatott azon, hogy nézett ki a *Nyugati Pályaudvar* központi váltó- és jelzőállítója a XIX. század végén — de ott volt az országjáró *Szent Jobb aranyvonata* 1938-ból, láthattuk a *MÁV Északi Főműhelyének* romjait a szörnyű bombázás után, s *Lőcsei János Kossuth-díjas mozdonyvezető* 1952-ből elnéző mosollyal szemlélte a tarka forgatagot.

S hogy elérte-e célját ez az „előrehozott" vasutasnap, megérte-e a fáradhatatlan utánajárást, előkészítést, a sokórás próbák izgalmait, válaszolt erre az alkalomra asztalra tett vendégkönyv néhány sora. A törökszentmiklósi vasutasklub tizenhét tagja írta alá a következő *mondatokat:*

„Köszönjük a meghívást. Nagy örömünkre szolgál, hogy a százötven éves évfordulón részt vehettünk, s egy kellemes napot a magunkénak mondhatunk. Jó lenne, ha hasonló összejöveteleket többször rendeznének".

Egy másik bejegyzés:

„Somogyszobról jöttem, a kiállítást üdvözlöm. Lehet-e szebb, mint visszatekinteni a vasút elmúlt százötven évére?"

A verejtékező, kipirult sok száz vasutas, aki önfeledten mulatta itt éjszakáig az idejét, biztosan sokáig nem felejti el a házigazdák vendégszeretetét.

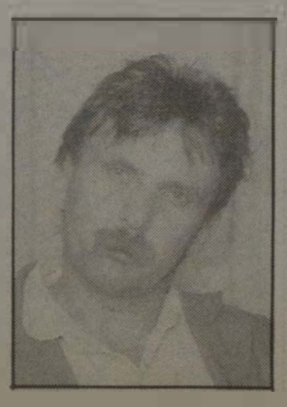
Győri Illés György

VASUTASPORTRÉK



Feleky Pál, a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetének elnöke

„Büszkén gondolok azokra, a velem egykorú vasutasokra, akikkel együtt nélkülözések árán építettük újjá a második világháború után a lerombolt vasutat Magyarországon. Nekünk, a MÁV az életünket jelenti. Bízom abban, hogy az általunk nevelt generációk is megbecsülik, és ugyanolyan szeretettel őrzik tovább ezt, a másfél évszázados vasutat, mint ahogyan ezt mi tettük..."



Krisztián Árpád, vezetőmérnök Nagykanizsa Vontatási Főnökség

„Családi indíttatásból az életemet tettem fel a vasútra. Az iskoláimat is tudatosan választottam. A munkám során újabb és újabb feladatoknak kell eleget tenni. Jelenleg a villamosításra készülünk oktatásokkal, de sok műszaki feladatot kell megoldanunk. Bár nem mindig azt kapom én sem a cégtől amit várok, de látom az esélyt: a MÁV képes lesz megújulni..."

Ünnepségek országszerte

Záhony

A 46. vasutasnap ünnepségsorozatát a záhonyiak július 5-én az Átrakási és Raktározási Igazgatóság ünnepségével nyitották meg, amelyen megjelent Kukely Márton értékesítési igazgató.

A központi rendezvényen *Sipos István* vezérigazgató-helyettes köszöntőjében szólt azokról a változásokról, amelyek megvalósításával Záhony történetének új fejezete nyílik meg. A *profitcentrum kialakításával* a terület több esélyt kap, hogy az itt felhalmozott szaktudás, szellemi tőke és a dolgozók hivatásszeretete újra rangjára emelje ezt a térséget. Ez alkalommal köszöntötték *dr. Lőrincz Sándort,* az üzemigazgatóság volt vezetőjét, megköszönve neki a vasútnál töltött 30 éves munkáját.

Az ünneplők nem feledkeztek meg a *nyugdíjasokról* és azokról sem, akiket a vasúti munkarend nem engedett el a szolgálati helyükről. Az ünnepi ebédből kóstolót vittek a munkahelyekre.

Nyíregyháza

A Vasutasok Szakszervezete nyíregyházi alapszervezete idén három helyszínen rendezett meg vasutasnapi ünnepséget.

Tiszalökön, Nyíregyháza-Külső, valamint *Dombrádon* a Tisza-parton, mintegy 200 vasutas babgulyással, birkapörkölttel játékokkal ünnepelt. A dolgozók egy része Nyíregyházáról Dombrádra nosztalgia-vonattal utazott le, ahol a vasutasoknak lehetősége nyíltfürdésre és pihenésre.

Miskolc

A miskolci Tiszai pályaudvar 811 dolgozója közül szinte mindenki elment a Kubikpályára a vasutasnapi ünnepségre.

Az utazó vasutasok — két járat között — ugyancsak természetesnek tartották, hogy a vonat indulása előtt tiszteletüket tegyék a Kubikban egy kóla vagy kávé erejéig. A szervezők, így *Berta Attila,* a Tiszai-pályaudvar VSZ-alapszervezet titkára, *Nagy Ferenc,* a forgalmi utazók érdekképviseleti vezetője, *Kovács László,* a vontatási főnökség személyzetise, *Béresné Takács Edit* irodavezető, *Schnek Zoltán* sportfelelős szerint országos szinten is példamutató a vasutasok egysége, mivel aki él és mozog, megjelent az ünnepségen. A szabadnapos alkalmazottak sem egyedül jöttek, hozták a családot. A héten ez volt a második rendezvény, két nappal korábban bált rendeztek, ahová az aktív dolgozókon kívül a nyugdíjasokat is meghívták.

Gyöngyös

A vasút fennállásának 150. évfordulóját ünnepelték a gyöngyösi vasútállomás dolgozói, akik munkájukat mind az utazóközönség, mind a szállító felek megelégedésére végzik.

Mindét területen *túlteljesítették a tervezett bevételeket.* Kulturált körülményeket alakítottak ki az állomáson a vasutasok hagyományos virágaival, piros muskátlival és fehér petúniával.

Hatvan

A helyi expóhoz kötődően már egy hónapja megkezdődött az ünnepségsorozat, amelynek végén a Vasutas Művelődési Házban kiállítással emlékeztek meg a kezdetekről.

Este *műsorral* szórakoztatták az ünneplő vasutasokat, fellépett a helyi citerazenekar, a *Naplement nyugdíjas színjátszó* kör, valamint *Ihos József* humorista.

Heves

Emlékplaketteket kapott két nyugdíjas, valamint több aktív dolgozó. Az ünnep alkalmából az *erdőtelki arborétumba* kirándultak a vasutasok, majd a *Pintér-tanyán* ebédeltek.

Szolnok

A szolnoki vasutasok egy csoportja a budapesti BVSC pályán ünnepelte a 46. vasutasnapot.

A VDSZSZ által megrendezett *kispályás labdarúgó-bajnokságot* a szolnoki *VSZ-es csapat* már második alkalommal nyerte meg.

Dunaújváros

Dunaújvárosban *Rabi Ferenc,* az MSZOSZ alelnöke ünnepi beszédében *méltatta a százéves vasutas szakszervezeti mozgalmat*, kitért a *sajnálatos munkanélküliségre*, s ezzel kapcsolatban a foglalkoztatási problémák racionális és humánus megoldásáról beszélt.

Kaposvár

A kaposvári emléktábla avatáson *Dr. Bíró Tibor,* a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke hangsúlyozta: a vasút működésével a szakszervezeti mozgalom is megindult, és az immár százéves mozgalom *folyamatosan védi* a vasutas dolgozók érdekeit.

Fonyód

Fonyód állomáson *Francsics Zoltán* polgármester leplezte le az emléktáblát, majd *Szabó András,* a MÁV Rt. forgalmi igazgatója és *Sárdi Gyula* üzletigazgató emlékezett meg a százéves vonalról. Ezt követően az emlékvonat utasai hajókiránduláson vettek részt a százöt éves HELKA hajóval.

Győr

Július 14-én a szemerkélő esőben nagysikerű koncertet adott a vasútállomás előtti téren a Vasutas Művelődési Ház Hegyeshalmi Fúvószenekara.



Az együttes *Frei János* karnagy vezetésével hagyományos rezes-repertoárt, indulókat, polkákat, keringőket adott elő. A vasutasnap alkalmából a *Hotel Szárnyaskerék* konferencia termében vasárnap délután két órakor nyílt meg *Hans Gustav Erdőcs* fotóművész *„Impresszió-gőzmozdonyok"* című kiállítása.

Az ünnepség megnyitóján *Kedves Ferenc* győri állomásfőnök megemlékezett az első magyar vasútvonal 150 éves jubileumáról. *„A munka beteljesedni látszik"* — utalt az állomásfőnök a Hegyeshalom-Budapest vonalszakasz korszerűsítésére. Délután két *Németországból érkező nosztalgiavonat* is befutott a győri állomásra, amelyek gőzmozdonyai vízfelvétel után folytatták útjukat a fővárosba. A programot este hat órakor baráti összejövetel zárta a művelődési ház klubjában.

Szombathely

Több mint kétezer vasutas ünnepelte a 46. vasutasnapot a szombathelyi területi bizottsághoz tartozó négy megyében.

A Vasutasok Szakszervezete a társszakszervezetekkel és a munkáltatóval közösen ünnepelt *Sárváron, Körmenden, Zalaszentivánban* és több kisebb szolgálati helyen. Sokan vettek részt a különböző sportrendezvényeken. Szinte minden szolgálati helyen kondérban főztek gulyáslevest, marhapörköltöt. *Horváth Csaba* területi titkár szerint a nap igazi értéke az volt, hogy a vasutasok néhány pillanatra megfeledkeztek gondjaikról, szórakoztak, ünnepeltek.

Országos Nyugdíjas Szervezet

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (ONYSZ) szintén megünnepelte a 46. Vasutasnapot.

Az ONYSZ ügyvezető elnöke, *Pallos György* köszöntőjében méltatta a vasút 150 éves jubileumának jelentőségét. *Rigó Zoltán,* a MÁV Rt. vezérigazgatója tíz vasutas nyugdíjasnak adott át Vezérigazgatói Dícséretet, és ünnepi beszédében arról is szólt, hogy a ma dolgozó vasutasok olyan vasutat akarnak létrehozni, amelyre a nyugdíjas kollégák is büszkék lehetnek. *Dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, szintén tíz nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselőnek nyújtott át elismerő oklevelet. Megbecsüléssel szólt a jelenlévő nyugdíjasok munkájáról. Mint mondta, az ő háború utáni tevékenységük és későbbi lelkiismeretes szolgálatuk nélkül ma nem ünnepelhetnének. Amikor a 150 év történeti eseményeiről beszélünk, mindenkor az embereket, a vasutasokat kell a középpontba állítani.

Az ünnepség második félidejében *Feleky Pál*, az ONYSZ elnöke meghatott szavaival emlékezett meg a nyugdíjasok több évtizedes munkájáról, a háború utáni vasútépítési nehézségekről. A nyugdíjas érdekvédelem feladatairól szólva örömmel nyugtázta a vasút jelenlegi szakmai és szakszervezeti vetetőinek segítő készségét, emberi tartását.

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

Pironkodás és szégyenkezés nélkül

— *Vállalja a beszélgetést a baloldaliságról?* — kérdeztem *Szelei Ferenctől,* a Vasutasok Szakszervezete szervezeti és szervezési osztályának vezetőjétől.

— Miért ne vállalnám?

— *Mert vannak olyanok, akik nem nyilatkoznak erről, mi több, kifogásolják, hogy ilyenről írunk és beszélünk egy szakszervezeti lapban.*

— Én örömmel beszélgetek erről. Azt furcsállom viszont, ha valaki nehezményezné ezt, holott egy éve már „él" egy sorozat a Magyar Vasutas hasábjain a baloldaliság kérdésköréről, és ez nagyon érdekes, tanulságos.

— *Mi lehet az oka annak, hogy ezt egyesek ellenérzéssel vagy értetlenséggel fogadják?*

— Úgy gondolom, hogy az olvasók többsége helyesli a szerkesztőségi szándékot. Nem lehet kevés viszont azoknak a száma, akik a rendszerváltás óta nem tudják magukat hová elhelyezni a politikai palettán. Tájékozódási zavaraik vannak, keresik a kapaszkodókat, az orientációs pontokat: *nagy a bizonytalanság.* Nemcsak a létbizonytalanság nő, de a tudati, szellemi labilitás is számottevő.

— *Nem könnyű manapság tájékozódni, hiszen a politikai elit is zavarban van az egész világon.*

— Ráadásul a baloldaliság fogalma is összetett, sokszínű, változó, tágítható. Sokan a baloldaliságot azonosítják az elmúlt rendszerrel, az összeomlott államszocializmus hibáival. Úgy érzik, ez lejáratódott fogalom, minek ezt újra elővenni. Ezért egyesek *pironkodva* vállalják, szégyenkezve, csak szűk körben beszélnek róla. Azt gondolják némelyek, hogy a baloldaliságról beszélni, azt nyilvánosan felvállalni, vele azonosulni valamiféle bűnös szektához való tartózkodást jelent.

— *Ebben nemcsak azok a hibák, bűnök, tévedések játszanak közre, amelyeket a baloldaliság nevében, rá hivatkozva követtek el, hanem azok a rágalmak is, amelyeket ellenfeleik rákennek, amit a jobboldali propaganda neki tulajdonít, amilyen jelzőkkel a konzervatív véleményformálók ellátják.*

— Valóban, talán nem is ismerik igazából az emberek a baloldali értékeket, a baloldaliság ismérveit, lényegét. 1990 és 94. között a bukott rendszerrel azonosították, csak szidták leszólták, elmarasztalták. Olyan jelzőkkel illették a balodaliságot, hogy szélsőséges, ultra(bal), ókonzervatív stb.

— *És 1994 óta, a szociálliberális kormány tevékenysége idején?*

— A nagyobbik kormányzópárt a baloldali értékek megvalósításának ígéretével aratott imponáló választási győzelmet. Hatalomra kerülése után azonban kiderült, hogy nem azt és nem úgy hajtja végre, amint azt ígérte. Például a szociális érzékenységet, az esélyegyenlőséget, a társadalmi igazságosságot. Nem úgy érvényesül a szolidaritás, a nyíltság, az őszinteség, a társadalmi párbeszéd. Csoda-e, hogy az emberek fejében eszmei zűrzavar van? 1994-ben a választópolgárok jelentős része elvetette az előző kurzus politikáját, értékrendjét egy emberségesebb, szociálisan érzékenyebb politika és értékrend reményében. Ezért szavaztak sokan az MSZP-re. S most megint azt kérdezik az emberek: ez a baloldaliság? Hol vannak itt a baloldali értékek? *Mitől baloldali ez a politika?*

— *Mit lehet tenni? Van-e megoldás?*

— Mindenesetre nem az a megoldás, hogy hallgatunk és nem beszélünk ezekről a problémákról, és csak magunk között morgunk, pusmogunk. *Mernünk kell* őszintén, nyíltan beszélnünk, érvelve vitázni, nyilvánosan gondolkodni, kételkedni, meditálni. Beszéljünk mindenkivel a maga szintjén, a saját érdekkörének megfelelően. Úgy, hogy értse meg partnerünk, mit akarunk mondani, s ha el tudja fogadni, akkor azonosuljon vele, vállalja fel. Véleményem szerint ez az *igazi* tisztségviselői magatartás. Bizonyos dolgokat nem lehet önmagukhoz mérni, csak valamihez viszonyítva tudjuk értékelni. Ilyen a baloldaliság is: mihez viszonyítjuk? A jobboldalisághoz, mint ellentétpárhoz.

Sokan talán tiltakoznának azért, hogy őket a baloldaliakhoz sorolják, pedig tetteik okán, funkcióik miatt oda tartoznak. Feladataik ellátásában tulajdonképpen *baloldali értékeket képviselnek* és realizálnak. Például a munkahely megtartásáért, a munkakörülmények javításáért küzdenek, magasabb bérekért, az igazságosabb közteherviselésért szállnak síkra, szót emelnek az elesettekért, a szegényekért, kiállnak az elviselhetőbb szociális ellátásért, vagy tiltakoznak a nyugdíjkorhatár felemelése ellen. Mi ez, ha nem baloldaliság?

— *Igen, de ez nagyon gyakran nem tudatosul, nem meggyőződésen, vállalt eszmeiségen alapuló tudatos cselekvés eredménye.*

— Hanem *ösztönös,* esetleges. Az általános emberi magatartás, a segítőkészség eredménye, az érdekvédelem jegyében vállalt feladat, munka. Emlékszem, magam is így kapcsolódtam be az ifjúsági mozgalomba. Nem ideológiai alapon, nem politikai céloktól vezérelve, hanem sokkal kézzelfoghatóbb okoknál fogva. Egyszerűen láttam, tapasztaltam, hogy sok fiatal értelmetlenül, önpusztítóan pazarolja szabadidejét. Ez adta az ötletet, a tennivalót, hogy klubokba, *szervezetbe* fogjuk össze őket.

— *Ilyen célokra megfelel a szakszervezeti mozgalom is, és bizony erősítenie kellene vonzását az ifjú nemzedék körében.*

— A szakszervezet eredendően — társadalmi berendezkedéstől, kormányoktól, függetlenül — alapvetően baloldali értékeket képviselő mozgalom. Ezért lenne kívánatos, hogy erősödjék mozgalmi jellege azáltal is, hogy az alapszervezetek kezdeményezzék a közösségi szellem fejlődését szolgáló, öntevékeny kulturális tevékenységet, a szabad idő hasznos eltöltésének tartalmas formáit. Ezek felerősíthetnék a vonzást, a taglétszám növekedését, gyarapíthatnák az utánpótlást. Ha ugyanis az ifjú belép a Vasutasok Szakszervezetébe, akkor kinyilvánítja, hogy tartozni akar egy közösséghez. Ez is valamiféle csírája, megjelenése lehet a baloldaliságnak. Az pedig a szervezett közösség dolga és felelőssége, hogy a csíra a szárba szökkenjen, és igazi baloldali értékeket teremjen.

Kárpáti Sándor

ESZMEI ÖRÖKSÉGÜNK

Séta a Szakszervezetek Központi Levéltárában

Ahol a múltat őrzik

Tisztségviselőként gyakran meglepődöm azon, hogy mennyire nem ismerjük saját szervezetünket. Gyakran ez az ismerethiány okozza, hogy elhamarkodottan döntünk olyan dolgokról, amelyek értékét sohasem vettük számba. A Magyar Vasutas hasábjain a jövőben igyekszünk minél több, az igényes szakszervezeti munkához nélkülözhetetlen intézményt és munkát bemutatni, amelyeket a háttérben észrevétlenül végeznek kollégáink, és eddig nem figyeltünk rájuk eléggé.

A VSZ százéves múltjából kerestem néhány eredeti dokumentumot. Így jutottam el a Szakszervezetek Központi Levéltárába (SZKL). Kutakodás közben ismertem meg Dr. Czakó Saroltát, a levéltár vezetőjét, aki történelem-levéltáros szakot végzett az Eötvös Lóránd Tudományegyetemen. Első munkahelye Csepelen volt, ahol a gyártörténeti múzeum létrehozásában volt meghatározó szerepe. Később egy budapesti levéltárban több tudományos kiadvány társszerzőjeként érdemelte ki a szakma elismerését. A Szakszervezetek Központi Levéltárát 1986 óta vezeti. Őt kértem meg hogy beszéljen a munkájukról.

— *A magamfajta ember számára a levéltár mindaddig az elvont fogalmak körébe tartozott, amíg át nem léptem a küszöbét. Összefoglalná a levéltári munka lényegét azok számára, akik még nem jártak hasonló intézményben?*

— A levéltárakba a történeti jelentőséggel bíró iratok kerülnek irattári feldolgozás után. A levéltárak az eszmeitörténeti értékkel bíró dokumentumokat őrzik a jövő számára. Általában minden szervezet számára fontos, hogy az eredetét és tevékenységét rögzítő iratokat tudatosan összegyűjtse és gondozza. Ezt a szakszervezetek is felismerték. Ezért hozták létre 1951-ben, akkor még archívumként, a második világháború utáni gyűjteményt.

— *Úgy gondolom, hogy az 1945 előtti időszakban is folyt hasonló feladat. Mi lett a sorsa az akkori dokumentumoknak?*

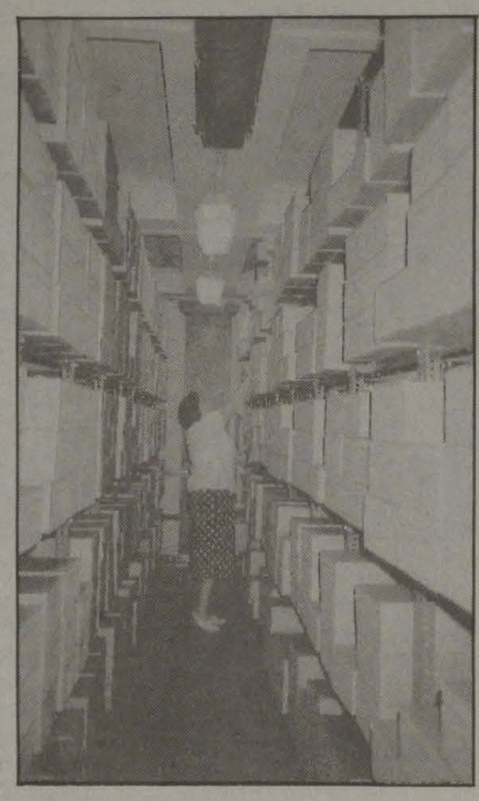
— A háborút követően az akkori hatalmi érdekeket szolgáló, szakmailag mindenképpen téves intézkedés eredményeként egy nagy munkásmozgalmi gyűjteménybe olvasztották be a szakszervezetek háború előtti iratanyagát.

— *Itt az SZKL-ben milyen iratok gondozását végzik?*

— Mint említettem, 1945 után egy SZOT határozat kötelezte a szakszervezeteket, hogy az ügymenetet közvetlenül nem szolgáló irataikat, a levéltár részére adják át. Ennek megfelelően nálunk található az 1989 előtti időszakban működő valamennyi szakszervezet iratanyaga. Itt őrizzük az MSZOSZ-hez és a legkülönbözőbb szakszervezeti konföderációkhoz tartozó szakszervezetek jogelődjeinek iratait is.

— *Az első látogatásom alkalmával meggyőződhettem arról, hogy a levéltári munka messze túlhalad az iratok őrzésén.*

— Magam is tapasztalom, hogy a levéltárra gondolva sokakban néhány szekrényben, vagy sötét raktárban porosodó papírhalom képe jelenik meg. Ön is látta, nem erről van szó. Röviden összefoglalva: a levéltárban a beérkező iratok szakszerű őrzését, levéltári feldolgozását, kutatásra alkalmassá tételét kell biztosítani. Ezenkívül adatszolgáltatást és tudományos kutatómunkát is elvárnak tőlünk. A laikusok számára az őrzés tűnhet a legegyszerűbbnek, holott a papír nagyon kényes jószág. Az állag megőrzéséhez állandó hőmérsékletre és páratartalomra, portól és élősködőktől való védelemre, és nem egyszer fertőtlenítésre is szükség van. A levéltári feldolgozás pedig egy szigorú rend szerinti strukturálást jelent. Az SZKL-ben jelenleg 2958 folyóméternyi dokumentumot kezelünk és körülbelül további ezerméternyi irat vár átvételre. A levéltár alapvető feladata, hogy a beszállítók és a kutatók számára a lehető legrövidebb időn belül át tudjuk adni a keresett dokumentumokat.



— *Tudna említeni néhány példát arra, hogy milyen adatokat kérnek Önöktől?*

— Az elmúlt évek slágere a szakszervezeti vagyonmegosztáshoz kapcsolódó tulajdonviszonyok felderítésére volt. De számos esetben keresnek meg minket az ágazati-szakmai szervezetek évfordulóik pontos meghatározása miatt is. Korábban évi hetven-nyolcvan kutató is felkereste levéltárunkat. Sajnos, a tudományos munkára is kevesebb pénz jut, mint korábban, de még így is tíz intézmény munkatársai végeztek nálunk az idén kutatást . Például egy liverpooli egyetem megbízásából az ötvenes évek munkásainak életkörülményeit deríti fel egy fiatalember. Ahhoz, hogy a megrendelőink igényeit ki tudjuk elégíteni, gyakran kell előkutatást végeznünk. De gyakran megkeres bennünket a tb is a munkavállalók szolgálati idejének igazolásáért.

— *Ahogy tapasztaltam, ezt a munkát mindössze néhányan végzik.*

— Sajnos, a finanszírozás bizonytalansága miatt mára a szükséges létszám minimumával működünk. A szakmai feladatok ellátásához, ezer folyóméter irat kezeléséhez egy diplomás levéltáros és két raktárkezelő szükséges általában. Levéltárunkban — raktárkezelő nélkül — négyen látjuk el a levéltári munkát. Az elmúlt évben a teljes költségvetésünk tízmillió forint volt. Ez magában foglalja a béreket, azok közterheit, a bérleti és közüzemi díjakat is.

— *Az intézmény méretéhez képest ez nem tűnik soknak.*

— Úgy gondolom, nem a költség sok, hanem az a baj, hogy egyedül az MSZOSZ állja a költségeinket. Mint említettem, más konföderációkhoz tartozó szakszervezetek iratait is mi kezeljük. Elvárható lenne, hogy a működésünkhöz arányosan ők is hozzájáruljanak. Többször kezdeményeztünk tárgyalásokat a szakszervezeti szövetségekkel, de eddig érdektelenségbe fulladtak a megbeszélések.

— *Hogyan látja az intézmény jövőjét?*

— Az 1995-ben megjelent, a levéltári anyag védelméről és a levéltárakról szóló törvény értelmében a Szakszervezetek Központi Levéltára „nyilvános magánlevéltár" minősítést kapott. Ez azt jelenti, hogy a szakszervezeti levéltári anyag az összes létező szakszervezet tulajdona, amely tulajdon védelméről jogszabályi kötelezettségek alapján kell gondoskodnunk. Hivatalosan be kellene jegyeztetnünk magunkat, de az elnevezésünk tisztázatlansága miatt — ami ebben az esetben tartalmi kérdés — nem tudjuk megtenni. Hosszú távon nem várható el az MSZOSZ-től, hogy egyedül vállalja ennek a szakszervezeti vagyonnak a fenntartását és működtetését. A szakmai érvek és a történelmi előzmények ismerete azt mondatják velem, hogy a legrosszabb döntés akkor születne, ha valamelyik állami, vagy más gyűjteménybe beolvasztanák ezt a szakszervezetek számára pótolhatatlan eszmei örökséget. A megoldást a közös finanszírozás jelenthetné, vagy például egy alapítvány létrehozása.

(ksz.)

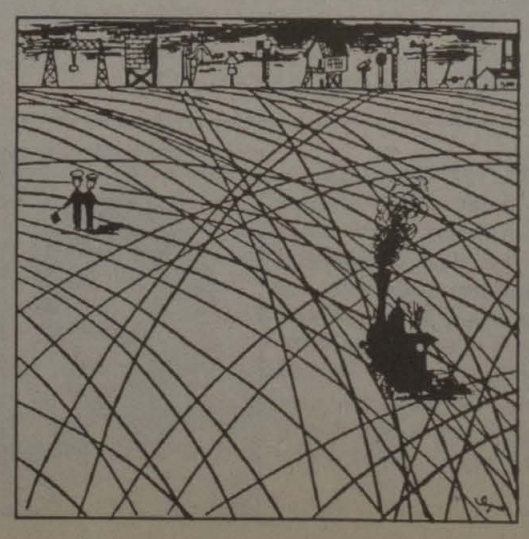
MEGJEGYZEM

Vasutasnapok

A dobgép ütemesen kattogott, az amatőr szintetizátoros ujja sűrűn szaladgált a billentyűkön. „Folyt" az egyszemélyes zenekarból a régi slágerek sora. A hölgyek kiöltöztek, az urak öltönybe bújtak az alkalomhoz illően. Nem sokan voltak, bár mindenkit meghívtak egy ingyen virslire és sörre. Csak a hivatalnokok és főnökeik ültek sorban az asztaloknál, hogy feszült figyelemmel meghallgassák a szónoklatokat. A beszédek szokványosak voltak, és néha szomorkásba csaptak át. Pedig vigalomra is volt ok, mert a MÁV Rt. minden egyes dolgozójának emlékplakettet adományozott a 150 éves vasút tiszteletére.

Az egyik asztal végén ültek a takarítónők, szomorúan, bár némelyik mosolyt próbált erőltetni az arcára, nem sok sikerrel. Amikor az állomásfőnök mondandójában ahhoz a részhez ért, hogy búcsúzik azoktól, akikre a MÁV-nak nincs szüksége, némelyiknek párás lett a szeme. A főnök hangja is elcsuklott, majd gyorsan befejezte mondandóját. A fölöslegessé vált takarítónők egy-egy somlói galuskával búcsúztak a MÁV Rt.-től, amelyet saját pénzből fizettek ki.

Egy másik rendezvényen is ünnepelni gyűltek össze a MÁV Rt. és minisztérium vezetői, a partnerek és az újságírók a Vígszínházban. A miniszteri és vezérigazgatói beszédek elhangzása után a MÁV Szimfonikus Zenekar koncertet. A Galántai-táncok és a Beethoven V. szimfóniája között állófogadást adott a vasút vezetése.



Hideg-meleg és gyümölcstál volt a terítéken, amelyet a majd' ezer ember pillanatok alatt eltüntetett. A tudósítónak nem sok jutott a földi jóból, mert nem állt be időben könyökölni az osztályvezetők, igazgatók és államtitkárok közé. A koncert végén a vendégeket ajándékcsomaggal lepték meg, amelyben található volt bársony borítású könyv, valamint a MÁV Szimfonikus Zenekarának egy CD-je.

Azért a végén volt egy kis hiányérzetem, ugyanis a fogadás menüjéből hiányzott a somlói.

TP

VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

A MÁV Közegészségügyi Szolgálatról

A MÁV Közegészségügyi Szolgálat tevékenységét bemutató írást küldött a Magyar Vasutasnak Szabó László közegészségügyi felügyelő. A vasúti közegészségügy átalakításáról polemizáló dolgozatában többek között összehasonlítást is tesz a Magyar Honvédség hasonló nagyságú szervezetével. Cikkének (amelyet terjedelmi okok miatt csak rövidítve tudunk közölni) egyik legfontosabb gondolatát azonban szó szerint idézzük: „Kérjük, hogy amikor a jövőben sorsunkról döntenek az illetékes felsőbb szervek, hallgassák meg a MÁV Közegészségügyi Szolgálat szakmát jelenleg is gyakorló munkatársait. Ne a fejünk felett és ne nélkülünk döntsenek."

A Magyar Királyi Államvasutak Egészségügyi Szolgálata 1880. november 5-én létesült. Ekkor szerveződött az üzletigazgatóságokon az egészségügyi szolgálatokat vezető főorvos státusza, aki alá a pályaorvosok tartoztak. A szolgálatot a MÁV alkalmazta és finanszírozta.

Tevékenységük kettős volt már a kezdetekben is. Feladatuk volt a betegségek megelőzése, az új vasutas dolgozók pályaalkalmassági vizsgálata, valamint az időszakos orvosi vizsgálatok, továbbá a betegsegélyző pénztár által támogatott tevékenység: a vasutas biztosítottak betegség esetén történő gyógykezelése, kiegészítve a családtagok szükség esetén történő kezelésével. 1933-ban megalakult a MÁV Egészségügyi kutató laboratórium, amely később átalakult MÁV Közegészségügyi Intézetté, azaz a MÁV Közegészségügyi Szolgálat bázisává. Ide tartoztak 1975-ig a vidéki MÁV Közegészségügyi Felügyelőségek is.

Jelenleg a MÁV Közegészségügyi Szolgálata a vasútegészségügy szerves részeként működik. Magába foglalja a MÁV Budapesti Közegészségügyi Intézetét, a budapesti, a miskolci, a debreceni, a szegedi és a szombathelyi területi egészségügyi központok (TEK-ek) állományába tartozó egészségügyi felügyelőségeket (Higiénés Szolgálatokat)

A Szolgálat teljes létszáma körülbelül 60-70 dolgozó (1978-ban a létszám még 120 személy volt). Megszűnt felügyelőségek: Győr, Komárom, Székesfehérvár, Nagykanizsa, Gyékényes, Kecskemét, Záhony, Nyíregyháza, Füzesabony, Veszprém és Balatonfüred.

E szolgálatban keretében működnek a közegészségügyi-járványügyi szakorvosok, labororvosok, a budapesti, Haynal Imre Egészségtudományi Egyetem Egészségügyi Főiskolai karán végzett közegészségügyi-, járványügyi felügyelők, valamint fertőtlenítő-egészségőrök, laboratóriumi szakasz-asszisztensek és ügyvitelellátók.

A Vasúti Közegészségügyi Szolgálat központi és helyi szervei (felügyelőségei) felügyelete és illetékessége kiterjed Magyarország valamennyi vasútvonalára beleértve a GYSEV-et is), annak minden létesítményére, szolgálati helyére és dolgozójára. A szolgálat működtetésének célja: a preventív (megelőző)egészségvédelem, a közegészségügyi hiányosságok feltárása, intézkedés azok megszüntetésére, és az egészségügyi felvilágosítás. Ezeket a tevékenységeket csak a MÁV Rt.-n belüli, a MÁV belső viszonyait jól ismerő szervezet képes elvégezni. Ehhez hozzá tartozik még járványügyi helyzet alakulásának figyelemmel kisérése, fertőtlenítések elvégzése, az egészségre káros rovarok irtása, a rágcsálók elleni küzdelem irányítása, szaktanácsadás!

Évtizedes visszatekintésben a létszám egyre csökkent, ezért például a rágcsálóirtásra már nem maradt kapacitás, holott a fertőtlenítőegészségőreinek erre is van szakképesítése. Jelenleg a rágcsálóirtást és a rovarirtás nagy részét súlyos anyagiakért idegen vállalkozók végzik.

Célszerű lenne a MÁV Higiénés Szolgálatnál elbocsátásra kerülő munkatársakból (közegészségügyi felügyelők, fertőtlenítők) egy rovarrágcsáló-irtó MÁV Kft.-t létrehozni (akik nem növelnék a munkanélküliek táborát) Szakmai ismeretük, vasút-helyismeretek birtokában olcsóbban el tudnák végezni ezt a fontos tevékenységet!

A MÁV dolgozói létszáma az utóbbi időben a felére csökkent, és ehhez igazították a különféle szakszolgálatok, ellátó szolgálatok dolgozóinak létszámát. Sajnálatos módon nem vették figyelembe, hogy ezzel nem csökkent a higiénés szolgálat tevékenysége, sőt inkább nőtt ugyanis a MÁV-vonalak és szolgálati helyek száma nem csökkent, a rágcsálók búvóhelyéül szolgálnak. Gyakran a lakosság illegális szemét-lerakóhelynek használja azokat.

Nem elhanyagolható körülmény az sem, hogy jelentősen kontraindikált, azaz ellenérdekelt területté vált a MÁV a hajléktalanok szempontjából, a várótermek, vonatok, ezen személyek által igénybe vett területek az emberi tetvesség elszaporodásához vezetnek, illetve vezethetnek. Ez a tény nehéz feladat elé állítja a MÁV Közegészségügyi Szolgálat munkatársait.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a fertőző megbetegedések, járványok bármikor előfordulhatnak a vasúti területen is. A vasúti területen számtalan vendéglátó egység, és más egység is működik, amelyek magánüzemeltetésűek, azonban közegészségügyi problémáikkal nekünk is foglalkoznunk kell.

A MÁV Területi Egészségügyi Központok Egészségügyi Felügyelőségeinek szakmai irányítását a MÁV Közegészségügyi Intézet látja el megfelelő laboratóriumi háttérrel. Jelenleg talán az a legfontosabb kérdés, hogy nincs tisztázva, ki és milyen formában működtesse a vasúti közegészségügyi szolgálatot, azaz ki finanszírozza!

Nehezen tudjuk elképzelni szolgálatunkat közhasznú társasági formában a felügyeleti (félhatósági) tevékenységünk miatt.

Ahogy a MÁV-nál sem a munkavédelem, sem a tűzrendészet, oktatásügy nem közhasznú társaságként működik, úgy az egészségügyet is célszerű lenne annak szerves részeként működtetni...

Szabó László

FELHÍVÁS

Érbetegek védelmére

Mint régi vasutas, aki 49 évig szolgáltam (mi valóban szolgálatnak tekintettük a munkánkat) a Magyar Államvasutaknál, 1945-től vagyok tagja a Vasutasok Szakszervezetének és aki mint tisztségviselő is hosszú évtizedekig képviseltem kollégáim érdekeit — fordulok aktív és nyugdíjas kollégáimhoz.

A vasút, mint tudjuk veszélyes üzem, tele stresszhelyzetekkel, amikor pillanatnyi döntéstől emberek élete függ. Életmódunk is rendszertelen, a fordaszolgálatok, éjszakázások megviselik, elhasználják az emberi szervezetet. Nem véletlen tehát, hogy az érrendszeri megbetegedések nagyobb mértékben fordulnak elő közöttünk, mint az átlag népességben. Mint „gyakorló érbeteg" írom ezt, aki ép lábamat és 86 évemet köszönhetem annak a gondos, minden szempontra kiterjedő komplex kezelésnek, amelyben a MÁV Központi Rendelőintézet Érbeteg Gondozójában több, mint húsz éve részesülök többi betegtársammal együtt. 1992-ben részt vettem a Budapesti Tudományi Egyetemek Baráti Egyesülete által szervezett előadáson, ahol *dr. Tóth Emil* főorvos és *dr. Bobay Kornélia* pszichológus beszélt munkájukról és műszergondjaikról. Akkor ott a baráti egyesület egyik vezetőségi tagja, *Székely Tibor* mérnök úr felállt és javasolta, hogy létesítsünk együtt egy nyitott közérdekű alapítványt „Érbetegek Védelmére (ÉV) Alapítvány" néven az érbeteg gondozó dolgozóival és betegeivel (mivel ő is érszűkületes). Ott helyben összegyűlt több, mint ötezer forint, hozzágyűjtöttünk még ötezret és 1993 januárjában a Fővárosi Bíróság 9. Pk. 60010/1993/1. sz. végzésével az alapítványt nyilvántartásba vette. A kuratórium kilenctagú, a baráti egyesület tagjaiból, az érbeteg gondozó munkatársaiból, két betegéből és a rendelőintézet két vezetőjéből áll. Nagyon fontosnak tartom, hogy az alapítvány kuratóriumában a betegek is részt vesznek. A munkát, a felkért könyvelőt is beleértve, mindannyian társadalmi munkában tiszteletdíj nélkül végezzük. Az alapítvány azóta a HIETE-vel közösen három továbbképző tanfolyamot, ingyenes ismeretterjesztő előadást szervezett. Jelenleg 85.000 forint tőkéje van. Az érbeteg gondozó munkatársai és egy orvos elektronikai kft. közösen megterveztek egy olyan műszert, amely hordozható és mozgás, működés közben, otthon is tudja mérni a beteg erek állapotát, ami igen lényeges a kezelés megtervezése szempontjából. A műszer megkonstruálása és kivitelezése nyolcmillió forintba kerülne a szabadalmazással együtt. A Semmelweiss Orvostudományi Egyetem két professzora véleményezte és tartja hézagpótló műszernek.

Kedves Vasutas Kollégák!

Magyar szabadalmú, minket segítő eszközről van szó. *Kérlek benneteket, mint a Kuratórium egyik beteg tagja, segítsetek ennek a szép és fontos ügynek a megvalósításában! Ha minden vasutas csak napi egy doboz cigaretta árát, vagy napi egy fröccs árát befizetné az Alapítvány számlájára, ez év végére, legkésőbb tavasszal rendelkeznénk az említett műszerrel már gyártási formában.*

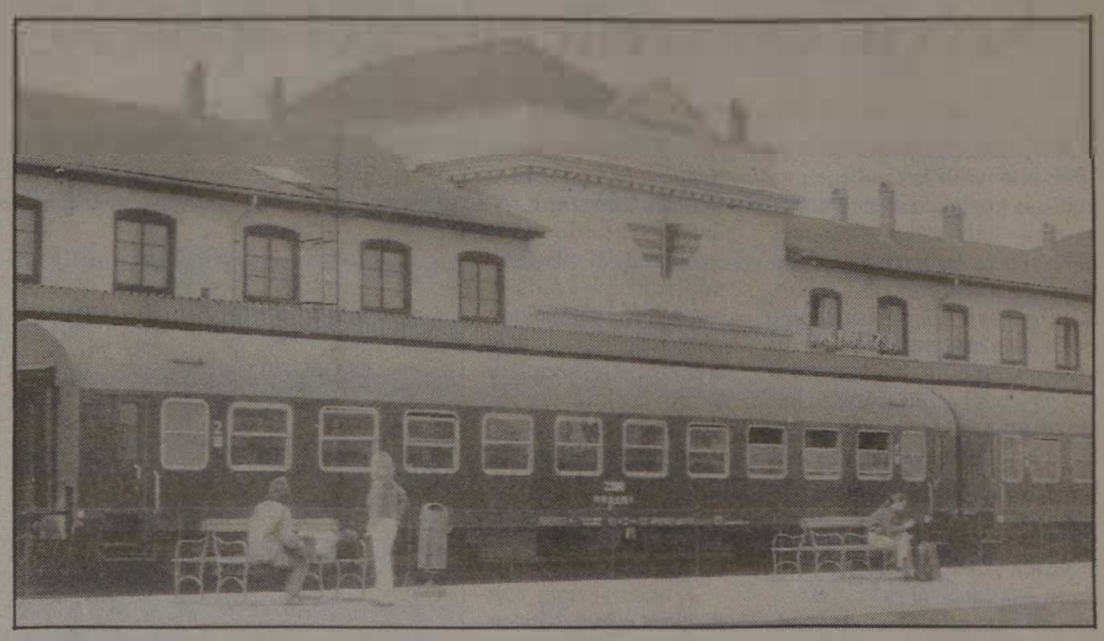
Az egyesületeket is kérem, a kft.-ket, vállalkozásokat, hogy segítsenek, mert az alapítványnak nyújtott támogatás az adóalapból levonható.

Bízva a vasutasok szolidaritásában és segítőkészségében írom ide az **alapítvány csekkszámlaszámát: MKB-203-53977-7007.**

Pintér Lajos
nyugdíjas főfelügyelő
az „Érbetegek Védelmére (ÉV) Alapítvány"
kuratóriumának tagja

NAGYKANIZSAI KÖRKÉP

VSZ tisztségviselő a Torna Egylet élén



Nagykanizsa állomás

Hihetetlen, de igaz. A menetidő több mint három és fél óra. Ennyi idő kell ugyanis egy nemzetközi gyorsvonatnak, hogy Budapestről Nagykanizsára érjen. (Hozzá kell tenni, hogy ez a legrövidebb menetidejű vonat arrafelé). A döcögés miatti bosszúságom feledteti, hogy egy baráti meghívásnak teszek eleget. Az állomáson *Izsák Csaba*, a Vontatási Főnökség üzemi tanácsának elnöke és a helyi VSZ alapszervezetének titkára üdvözöl.

Az idén elkészült peronon lépkedünk. Régi vágya teljesült az ittenieknek a ma már cseppet sem luxusnak számító megemelt járdasziget elkészültével.

— *Kevesebb az utaspanasz is, hiszen volt korábban, aki otthonról hozta a kissámlit, hogy a nagypapa fel tudjon szállni a vonatra* — jegyezte meg nem kis iróniával vendéglátóm. Izsák Csabával, a többi fűtőházi szb-titkár kollégával együtt, 1991-ben a gépészeti szakszolgálati tanács megalakulásakor ismerkedtünk össze. Azóta Csaba jóvoltából többször jártam Nagykanizsán, de a mostani látogatásom nem elsősorban a szakszervezeti munkájához kapcsolódik.

— *Február másodikán választottak meg a helyi tornaegyesület elnökének* — meséli, miközben az állomásépülettel szemben elterülő sportlétesítmények felé baktatunk.

— *Váratlanul ért a kollégáim felkérése. Nem voltak sportvezetői ambícióim. Megválasztásomban talán az is közrejátszott, hogy édesapám évtizedekig — maradandót alkotva — állta a sarat ebben a tisztségben.*

Miközben körbejárjuk az egyesület tulajdonát képező pályákat és benézünk néhány épületbe, Izsák Csaba nem csak a látnivalókról beszél:

— *Idén ünnepeljük a Nagykanizsai Torna Egylet (NTE) megalakulásának százharmincadik évfordulóját. A megemlékezést az őszre tervezzük, védnöknek Rigó Zoltánt, a MÁV Rt. vezérigazgatóját kértük fel. Reméljük, sikerül mozgósítani a várost, hiszen szeretnénk az évfordulóhoz méltó emléket állítani az elmúlt időszaknak.*

Csakhamar kiderült, hogy az NTE szűkös pénzügyi keretek között próbálja tartani a tőle elvárt színvonalat:

— *Szegényes körülmények közt, de ma is több jóhírű szakosztályunk működik. Kosárlabdásaink és vívóink az első osztályban, a labdarugóink és a sakkcsapatunk megyei szinten kvalifikáltatta magát, de a cselgáncsozóink is szép eredményeket mondhatnak magukénak* — büszkélkedik az elnök. Ezeket az eredményeket egyre nehezebb körülmények között teljesítik a sportolók. Az egyesület bevételei épphogy elegendőek a munka fenntartásához. Fejleszteni szinte csak lelkesedésből tudnak.

— *Elsősorban a szülőknek köszönhetően nemrég készültünk el az ificsapat öltözőjének a felújításával* — kisérőm sorban nyitja a gondosan zárt ajtókat, amelyek mögött szerény, de rendezett körülmények között készülhetnek a jövő „sztárjai". A fiatal labdarugók megérdemelték a szép környezetet, hiszen idén második alkalommal nyerték meg a megyei bajnokságot.

— *Most a teniszpályák játékra alkalmassá tételén dolgozunk* — kalauzol tovább az elnök. — *A helybéli vasúti szolgálati főnökségek, ha szerény mértékben is, de kötelességüknek érzik, hogy hozzájáruljanak az egyesület fenntartáshoz és működtetéshez. A sportszerető közönségen kívül több szponzorunk is támogatást nyújt ugyan, de ez együttvéve sem elég az előbbrelépéshez* — hallgatom az elnök kissé keserű mondatait. — *Csak néhány valóban reklám értékkel bíró országos hírű csapat tudott magának megfelelő anyagi hátteret biztosító támogatót találni. A kis csapatok finanszírozását a sporttörvény „elvileg" garantálná, viszont ha túl sokáig kell várni az életbelépésére, sokaknak már késő lesz. Kár lenne több, évszázados múltú egyesület tönkremenetelét megvárni. Nem olyan jó a magyar sport helyzete, hogy ezt megengedhetné magának az ország.*

A közeli sportcsarnokhoz, amely a kosárlabdázóknak és a cselgáncsozóknak ad otthont autóval megyünk. A folyosón tablók dicsőítik a múltat, cseppet sem érdemtelenül. A tornacsarnokba lépve meglepően nagy alapterületű tér fogad.

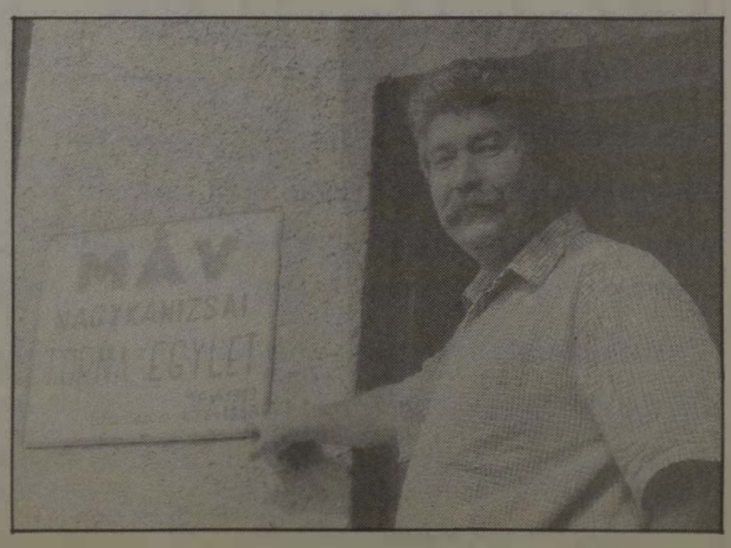
— *Ez valóban a nagyobb méretű csarnokok közé tartozik* — jegyzi meg Csaba, hangjában érezhető az előd̈öknek szánt elismerés. — *Kényelmesen elférne benne egy mozgatható lelátó, de erre sem telik. Pedig ha lenne, akkor több sporteseményre kibérelnék tőlünk a csarnokot. Most többnyire más jellegű rendezvények megtartására veszik bérbe. Ez is hoz némi bevételt.*

A körséta után a beszélgetést a vontatási főnökségen folytattuk. *Illés Endrével*, a szolgálati hely főnökével szintén régi ismerősként üdvözöljük egymást. Megtudom tőle, hogy az idei év legnagyobb sikerének a helyi számítógép-hálózat kiépítését tartja. Valóban, a fűtőházak közül szinte egyedülállóan, majdnem minden irodában zümmög egy-egy PC.

Ebéd után telefonon érdeklődünk. *Kozári Margit*, az állomási VSZ-alapszervezet titkára kérésemre időt szakít a beszélgetésre. Az állomás törékeny alkatú, de annál dinamikusabb szb-titkára több társadalmi tisztséget is betölt, így a helyi gondok megoldása percre kitöltik a Nagykanizsán töltött idejét. A központi üzemi tanács tagsága mellett, a VSZ több középszervezetének megbecsült tagja, de a Zala megyei társadalombiztosítási bizottságban szintén munkát végez.

A vonat visszafelé sem gyorsabb. Megszámoltam: Budapestig tizennyolc helyen áll meg a nemzetközi gyors. Idefelé csak nyolc állomáson. *Azt is sokalltam...*

(karácsony)



Izsák Csaba

KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

INGYENES A BELÉPŐ A VASUTASNAK ÉS A CSALÁDJÁNAK

Széchenyi szellemiségét ápolva

A múzeum terveiről beszélgettünk Katona András főigazgatóval

A Közlekedési Múzeumot az 1896-ban rendezett millenieumi kiállítás közlekedési csarnokának anyagából alapították meg és ebben az épületben nyitották meg három évvel később. A kezdetben főleg vasúti, postai és hajózási emlékeket gyűjtő múzeum a közlekedés minden ágának bemutatásával hamarosan népszerű lett. Épületét és értékes anyagának nagy részét a második világháború azonban elpusztította. Csak 1966-ban nyithatta meg újra kapuit a közönség előtt. A múzeum feladatairól és az idei terveikről kérdeztük Katona András főigazgatót, aki hét éve áll az intézmény élén.

A múzeum tevékenységi köre — kezdte mondandóját Katona András — a közlekedés egészére (vasúti, vízi, közúti, légi és egyéb közlekedés, űrhajózás), valamint a közlekedéssel kapcsolatos ipari területre terjed ki. Feladata továbbá a hazai és a nemzetközi jelentőséggel bíró muzeális értékű tárgyi és dokumentációs anyag felkutatása, gyűjtése, őrzése és védelme. Feltétlenül meg kell említeni a közlekedési ismeretek terjesztését, népszerűsítését.

— Ehhez milyen anyagi háttér áll rendelkezésre?

— Az 1989-es politikai és gazdasági rendszerváltás nem hagyta érintetlenül a múzeumokat sem. Meg kellett változtatni a gazdasági működést és a közönségkapcsolatot. Addig azállami támogatás minden működési költséget fedezett. Ma a látogatók igényeinek kielégítéséhez szükséges pénzt „saját zsebből" kell kiegészíteni. Ez már a létszám kötöttsége miatt is rendkívüli erőfeszítést követel. Többféle tevékenységgel próbálkozunk, de nagyon nehéz jövedelmező területet találni. Sajnos, még a saját árusító pavilonunkat sem tudtuk eredményesen működtetni, ezért azt bérbe adtuk.

— A közönségkapcsolat átalakulása mit jelent?

— A múzeumlátogatók szokása erősen módosult. Korábban az állami kultúrpolitika követelményeinek megfelelően egymást követték a szervezett csoportok: szocialista brigádok, KISZ-alapszervek stb. Az akkori szervezők egyik oszlopa a szakszervezet volt. Most nincs jele annak, hogy a szakszervezetek ösztönöznék tagjaikat a múzeumlátogatásra. Kár, hiszen a műveltségi kör szélesítésc — Széchenyi szellemiségét idézve *„a kimüvelt emberfők"* számának növelése — minden társadalmi rendszer elsőrendű érdeke. *Ezúton kérem a vasutas szakszervezeteket, elevenítsék fel, ápolják a nemes hagyományokból azt, ami változatlanul hasznos.* Ne öntsük ki a fürdővízzel a gyereket! Jelenleg csoportokat csak a *tanintézetek* irányítanak hozzánk és az ifjak örömteli érdeklődéssel szemlélik az egyes közlekedési ágazatok kiállítási tárgyait, szórakozva ismerkednek a terepasztalok működésével.

— Beszéljünka vasúti kapcsolatokról.

— Szoros és régi múltra tekint vissza. Múzeumunk szervezője és első igazgatója, *Banovits Kajetán,* a MÁV Gépészeti Főosztályának vezetője volt. Azóta is minden utódját erős szálak fűzték és kötik ma is a vasúthoz. Egyébként az intézmény a MÁV kezelésébe tartozott 1964-ig, akkor került a közlekedési tárca közvetlen felügyelete alá. Mostani kapcsolatunk is kifogástalan a vasutak vezetőivel és a vasutas társadalommal. Ha műszaki emlékként figyelembe vehető tárgyak selejtezése előtt állnak – miként néhány más tömegközlekedési vállalat is — értesítést kapunk, sőt arra is hajlandók, hogy azokat, vagy egyes darabjait a helyszűkével küzdő múzeum helyett megőrizzék.



A 100 éves földalatti vasút eredeti (felújított) kocsija

Külön örömömre szolgál — folytatja a főigazgató —, hogy megvalósulni látszik az a dédelgetett terv, amely szerint a volt Hámán Kató vontatási telepen szabadtéri járműskanzen valósul meg. Itt mutatnánk be a gőzmozdonyok és a kiszolgáló létesítmények működését. A mindig érdeklődő fiatalok, ugyanis, csak ilyen körülmények között tudhatják meg, hogy milyen volt a régi, a hagyományos vasút, hogyan működtek a gőzösök, a fordítókorongok, a vízdaruk, a szakállas sorompók.

A MÁV kedvező hozzáállásának részbeni viszonzásául *ingyenes belépést* biztosítunk a vasutasok és családtagjaik részére. Különben a vasút ebben az évben — a 150 éves jubileumra tekintettel — 50 százalékos utazási kedvezményt nyújt a múzeumunkat meglátogató valamennyi utasnak.

— És a gyerekek?

— A gyerekek körében a közlekedési ismeretek elsajátíttatására régóta törekszünk. Az imént említett *Banovits Kajetán* a célt a következőkben fogalmazta meg: „A magy. kir. Közlekedési Múzeum a hazai közlekedésügy, valamint a posta távírda és távbeszélő mindenkori állapotának, fejlettségének és fejlődés menetének feltüntetésével arra szolgál, hogy a nagyközönségben és az iskolai ifjúságban... az érdeklődést felköltse és ezekre, valamint a közlekedési eszközökre ... vonatkozó ismereteket szemléltető úton terjessze, a szakoktatást pedig előmozdítsa."

Mi is igyekszünk a fiatalokat megismertetni a közlekedés mindennapi kérdéseivel. Az úgynevezett *gyermekkabinetben* szakállas sorompót szereltünk fel, bemutatjuk azútátjárókkal összefüggő közlekedési veszélyeztetési lehetőségeket. A közlekedésre nevelés szempontjából lényeges témákról „Kérdezz-felelek" játékot szervezünk (például vasúti szabályok, vasúttörténet, a mozdony, a jelző, a hajó működése).

— Kérem, vázolja a múzeum ez évi legjelentősebb programjait.

— Két kiállítást kell megemlítenem. A *millecentenárium alkalmából* felidézzük a százévvel ezelőtti hangulatot, bemutatjuk az 1896. évi kiállítási anyagból megmaradt eredeti darabokat képekkel és térképekkel.

A másikat a *magyar gőzvontatású vasút születésének 150. évfordulója* tiszteletére rendeztük. Az utolsó évtized legnagyobb hatású kollekcióját tárjuk a közönség elé. Ehhez át kell rendezni a teljes vasúti anyagot. Ilyen nagy területet még nem kapott a vasút. A kiállítást július 12-én dr. Lotz Károly miniszter nyitotta meg.

— Befejezésül váltsunk még néhány szót a partnerkapcsolatokról...

— A szomorú esettel kezdem. Nagy gond van a paksi Vasúti Múzeummal. A pécsi üzletigazgatóság körülményessége miatt jelenleg nem látogatható e térség egyetlen vasúti emléktára. Ezen feltétlenül változtatni kell a magyar vasútügy múltja egy részének rendszeres bemutatása és az értékes anyag megmentése érdekében.

Elismeréssel kell szólnom viszont *Nagycenkről.* Itt a Széchenyi emlékkiállítás, a kisvasúti skanzen, működő keskeny nyomközű vasút, a Széchenyi Múzeumvasút található. Működésük zavartalan. Jól választott helyszínt a GySEV, hogy itt ünneplik idén a Vasutasnapot.

Csak dicséret illetheti a *Budapesti Közlekedési Vállalatot,* mert a millenieumi földalatti vasút százéves jubileumára felújították a járműparkot, továbbá a múzeumunk egyik filiáléjaként üzemeltetett *Földalatti Vasúti Múzeum* kiállítási anyagát.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

KISVASÚTJAINK

KISVASÚTI KIÁLLÍTÁS BUDAPEST NYUGATI PÁLYAUDVARON

Magyarország kisvasútja

A szervezők és rendezők kiváló érzékkel választották helyszínül ezt a pályaudvart. Ennek közvetlen közelében volt ugyanis a Magyar Középponti Vasúttársaság pesti indóháza, ahonnan 1846-ban kigördült az első magyar gőzvontatású vasúti szerelvény. Így a „genius loci", a hely szelleme lengi be a bemutatótermet.

A magyar vasút születésének 150. évfordulója alkalmából július 9-én *Montvainé Pápai Jolán,* a MÁV Rt. oktatási szakigazgatója nyitotta meg *Tusnádi Csaba Károly „Magyarország kisvasútjai"* című fotó- és dokumentumkiállítását, amely a *Börzsönyi Gyermekvasútért Alapítvány* megbízásából, Pest megye önkormányzatának támogatásával készült. Az ízléssel elhelyezett tablók könnyen áttekinthetővé teszik a gazdag anyagot, amely több mint *húsz év gyűjtőmunkájának* eredménye. Bemutatja a *még működő 23 kisvasút* egy-egy nagyméretű, jellegzetes fényképét, színes térképeken a vonalhálózatot és környékét, menetrendeket, újságcikkeket, megismerkedhetünk a vonalak történetével.

Asztalon szemlélhetők az *üzemelő kisvasutak színes levelezőlapjai* és a *megszűntek közül* a bodrogközi-hegyközi, debreceni, kapuvári, lepsényi és dombóvári keskeny nyomközű vasútnak is emléket állít néhány felvétel. A művész fotóiból eddig *hetvenféle kisvasúti képes-levelezőlap* jelent meg a *Parragh Péter Produkció Kisvállalkozás* kiadásában.



Az értékes kiállítás üde színfoltja volt a napokban megjelent *Zselic* turistatérkép, amelynek címlapját a *mesztegnyői* kisvasútról készült felvétel díszíti (*Tusnádi* munkája). A vándorkiállítás az elmúlt két évben *Kismaroson, Mátrafüreden, Lillafüreden* és *Budapest Keleti* pályaudvaron mutatkozott be nagy érdeklődés mellett.

A Börzsönyi Gyermekvasútért Alapítvány elsődleges célja az ipartörténeti értékű kisvasút *propagandájának* szervezése, az üzemeltetési költségek biztosításában való részvállalás, valamint a hegység környezetvédelméhez közvetlen hozzájárulás. Lelkes, célratörő működését bizonyítja az is, hogy tavaly a *Mentsük meg a kisvasutakat!* sorozatban megjelentette *„A börzsönyi gyermekvasút"* című kiadványt *Nemoda István* tollából és kiállító fotóművészünk felvételeivel.

Kisvasúti járműskanzen Kecskeméten

A Szegeden 1993-ban létrejött Vasúttörténeti Alapítvány elismerést kiváltó módon törekszik a vasúti emlékek megőrzésére és ezek széles körben történő megismertetésére.

A magyar gőzvontatású vasút születésének idei 150. évfordulója alkalmából *országos vasutas fotópályázatot hirdetett* azzal a szándékkal, hogy szemlélhető legyen a másfél évszázados magyar vasút *technikai fejlődésének,* küzdelmeinek és sikereinek, nem utolsósorban a *vasutasok szakszerű munkájának* ábrázolása. A pályázatra 51 szerzőtől 588 (!) kép érkezett. A zsűri — amelynek egyik tagja szakszervezetünk képviselője, *Bordás László* volt — a kiállításra 242 felvételt fogadott el. Az első bemutatót *Kecskeméten* tartották, de ebben az évben még *Szegeden, Budapesten, Békéscsabán, Veszprémben, Miskolcon, Kazincbarcikán* és *Székesfehérváron* is megtekinthető lesz.

Ugyancsak az alapítvány kezdeményezte a Közlekedési Múzeumnál a *kisvasúti emlékek* összegyűjtését és *Kecskeméten* való elhelyezését. Meg is valósult a keskeny nyomközű vasúti járműskanzen. A szabadtéren láthatók nemcsak a MÁV-eredetű, hanem a gazdasági és erdei vasutak ódon mozdonyai és kocsijai is. A járművek további felkutatását, gyűjtését folytatják.

Mindkét eseményről szerény kiállítású, de tartalmas katalógus jelent meg *Nagy József* szerkesztésében.

Kaszó

A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány kezdeményezésére összeállított program előre meghatározta a keskeny nyomközű vasutak évenkénti szakmai napját. Május 18-án a kisvasutak szerelmesei Kaszó pusztára zarándokoltak.

A vonal létesítésének gondolatát — mint más helyütt is —, a kényszer szülte. Az erdőből a kedvezőtlen talajszerkezet miatt ugyanis a szállítás csak idényszerűen volt megoldható. A fuvarozás folyamatossága érdekében a kisvasút építését 1952-ben Szenta MÁV-állomásnál kezdték meg 760 mm nyomközű vágánnyal. A 9,3 kg-os síneket homokágyazatba helyezett fa keresztaljakra helyezték. A végpont *Rinya* volt, a kaszói szárnyvonal később készült el. *Az erdei vasút a működési engedélyt 1955-ben kapta meg.* Ez a vasút tehát a „fiatalok" közé tartozik. A szállítás egy C-50-es dízelmozdonnyal indult, Kaszón mozdonyszínt emeltek. A vonal eredetileg 17 km-t tett ki.

Két évvel később nagy feladat hárult az ifjú vasútra. A hatalmas vihar okozta károk következményeinek elhárításához három kilométer hosszú repülővágányt kellett építeni a kidöntött fák elfuvarozásához. A megnövekedett *erdészeti munkásszállítások* és a *helyi utazási igények* miatt 1961-ben bekapcsolták a vasutat a *korlátozott közforgalmú személyszállításba.*

A kisvasút korábban elismerésre méltó, jelentékeny forgalmat bonyolított le. „Fénykorában" három dízelmozdonnyal és 40 teherkocsival üzemelt. Tevékenysége gazdaságos volt. Teljesítményére jellemző, hogy működése első húsz évében *225 ezer köbméter* fát, 65 ezer tonna egyéb anyagot és 300 ezer utast szállított. A romló gazdasági helyzet és a következetlen közlekedéspolitika miatt ma csak a *Szenta és Kaszó puszta* közötti szakasz működik, kizárólag *turisztikai céllal.*

A vonal szigorúan védett természetvédelmi területet szel át. Az összefüggő erdőket a tölgy és éger uralja. A környék vadakban gazdag, nagy vonzerőt jelent a vadászok számára és kellemes kirándulási lehetőséget biztosít a természetkedvelőknek. A szakmai napon résztvevők a Tusnádi Csaba Károly felvételén látható — egy hosszú nyitott kocsival megerősített — szerelvénnyel utaztak végig a pályán az erdőgazdaság munkatársainak szakszerű kalauzolásával.

A rendezvény célja most is az volt, hogy a kultúrtörténeti emléket képező kisvasutak fontosságára újból felhívja a figyelmet. Legalább azt óvjuk meg, ami még megmaradt...



Foto: Tusnádi Csaba Károly

Az oldalt írta: Horváth Károly

GYSEV VASUTASNAP

Széchenyi szülőházában

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. vezetői az idén szakítottak a hagyományokkal, a 46. vasutasnap központi rendezvényét nem a Hotel Sopronban, hanem Nagycenken tartották. Az ünnepségen jelen volt Lotz Károly közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, s ott voltak a partner vasutak, a fuvaroztatók és Ausztria burgenlandi tartományának a képviselői.

Berényi János, a GySEV elnök-vezérigazgatója ünnepi beszédét történelmi visszatekintéssel kezdte.

— A sors úgy hozta, hogy a GySEV vonala annak az embernek a szülőháza közelében húzódik, akit *Kossuth Lajos* a legnagyobb magyarnak nevezett, s aki az első magyar közlekedéspolitikai koncepció kidolgozója volt. *Gróf Széchenyi István* neve összekapcsolódik az első magyar vasútvonal megépítésével is — hangsúlyozta, majd a magánvasutak kiépítésének korszakáról beszélt.

A Győr-Sopron-Ebenfurt közötti vasútvonal megépítésére *Ferenc József* császár 1872-ben írta alá a koncessziót. A századforduló végéig és az azt követő időszakban Nagy-Magyarország területén 187 magánvasút üzemelt. A magánvasutak sorsa azonban a *trianoni* békekötéssel — a GySEV kivételével — *megpecsételődött*. A békeszerződés külön rendelkezésben kötelezte a két ország, Ausztria és Magyarország területére került vasút közlekedési kormányzatait, hogy az egységes üzemvitelt továbbra is biztosítsák. Ekkor született meg az az államszerződés is, amely a vasút székhelyét Budapestre helyezte, s amelyben az Osztrák Államvasút eredeti koncesszióját magára nézve kötelező módon elismerte. A GySEV ettől az időtől számít Ausztriában és Magyarországon bejegyzett magánvasútnak.

Az elnök-vezérigazgató a GySEV sajátos, történelmi szerepének taglalása után azokról a *kihívásokról* beszélt, amelyek már a hetvenes években stratégiai lépésváltásra késztették a vezetőket. Azokban az években alakultak meg az alaptevékenységet *kiegészítő vállalkozások*, a szállítmányozási üzletág, valamint a vámszabad-raktározási tevékenység.

A vasutaknak napjainkban azonban *újabb kihívásokkal* kell szembenézniük. Mint mondotta: a GySEV számára létkérdés, hogy Sopron a *Kelet-Nyugat közötti árucsere*-forgalom fordítókorongjává váljon. A határövezetben az utóbbi években jelentős beruházásokat hajtottak végre, mind az áruszállítás növelése, mind a személyszállítás színvonalának emelése érdekében.

Berényi János elimeréssel szólt a *MÁV-val és az ÖBB-vel, a fuvaroztatókkal és a szakszervezetekkel való jó együttműködésről*, a teljesítményekkel megalapozott *keresetnövekedésről*, a *szociális juttatásokról*. Beszéde után *Lotz Károly* köszöntötte a GySEV dolgozóit, majd kitüntetéseket adtak át a kiemelkedő munkát végző vezetőknek és dolgozóknak.

R.V.F.

VASUTAS ZENE- ÉS KÉPZŐMŰVÉSZETI ISKOLA

KONTINENSBEMUTATÓ

„Rangot jelent nálunk tanulni...”

Exkluzív interjú Pál Gábor igazgatóval

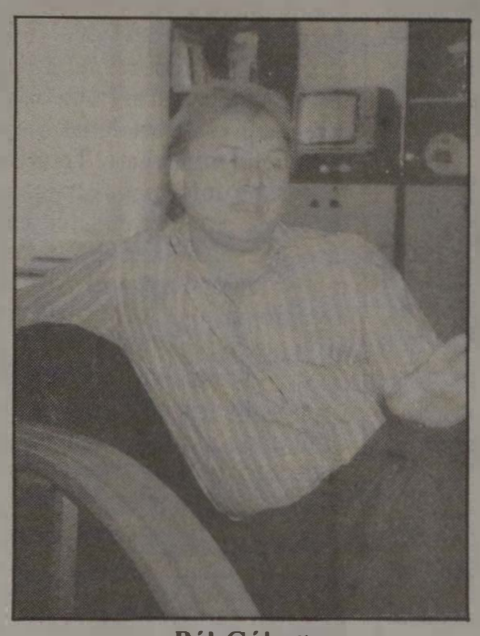
Az országban egyedülálló teljesítménynek lehetnek tanúi mindazok, akik megtekintik a Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola előadásában a „Fame” (Hírnév) című musicalt. A Magyar Vasutas olvasói Pál Gáborral, az iskola igazgatójával készített interjúból megismerkedhetnek a „kulisszatitkokkal” és az intézmény széles körű tevékenységével.

„Pál Gábor 1989-től a Vasutas Zeneiskola igazgatója. A musical producere, segítője, megvalósítója. Kitűnő, igazi menedzsere a zeneiskolának. Legfőbb feladatának azt tekinti, hogy a növendékek és tanárok számára a legszínvonalasabb tanulási és tanítási feltételeket teremtse meg” — olvasható a musical programfüzetében.

— Senki sem kezdi a pályáját iskolaigazgatóként. Felelevenítenéd életutad főbb állomásait?

— Az iskoláim elvégzése után a Keleti pályaudvaron helyezkedtem el. A szakmai munkán túl mindig kihívásnak tekintettem a közösségi feladatokat is. Aktivitásom felismeréseként éltem meg, amikor 1978-ban az állomásfőnökség szb-titkárává megválasztottak. Egy év múlva a VSZ központjában az ifjúsági ügyek irányítását, majd 1982-ben a Budapesti Területi Intézőbizottság kulturális tevékenységének koordinálását bízták rám. 1988-ban a Landler-Járműjavító Művelődési Ház igazgatójává neveztek ki. Itt egy évet sem töltöttem el, amikor felajánlották a zeneiskola igazgatói székét. Az akkori viszonyokat ismerve nehezen szántam el magam a váltásra. Hogy mégis vállaltam, abban az is szerepet játszott, hogy korábban én is ebben az iskolában tanultam gitározni.

— Akik közelebbről ismernek, tudják, hogy mindig kezdeményező voltál. Például a Landlerban otthont adtál a rock-zene fenegyerekeinek, a metálosoknak. A zeneiskola élén mi volt a legjelentősebb „újításod”?



Pál Gábor

— Az ötlethez szerencse és kedvező környezet is kellett. Nálunk is egyre népszerűbbé vált a musical műfaja. Az iskolában az 1960-as évek elejétől folyt igényes szórakoztató-zenei hangszeres képzés, de az énekesek többnyire komolyzenével foglalkoztak. Felkerestem *Toldy Máriát*, a kitűnő énekpedagógust, aki akkor a postásoknál tanított, és felajánlottam neki, hogy hozzunk létre egy musical stúdiót a Vasutas Zeneiskolában. Kapott az alkalmon, hiszen évek óta dédelgetett vágya teljesült. Azóta a Musical Studió egyik legsikeresebb kurzusunk. A Színművészeti Főiskola négy évente indít musical tanszakot. Büszkék vagyunk rá, hogy az idén végző tizenhat fős osztályból kilenc a mi iskolánkból került ki. Azt hiszem ez önmagáért beszél.

— A színre vitt musical jóval több annál, ami egy zeneiskolától elvárható.

— A tavalyi nagy sikerű vizsgaelőadást is *Miklós Tibor* rendezte. A Rock-sátorban megtartott előadást több színházi szakember, igazgató is megtekintette. Az ott látottak alapján bíztattak bennünket: a növendékek képesek lennének önálló előadás megtartására is. Abban az időben mutatták be Londonban a Fame-t. A hallott kritikák felcsigázták az érdeklődésünket a darab iránt. Megszereztük a hanganyagot és azonnal beleszerettünk. Ismét szerencsénk volt, mert Magyarországról — több nagyhírű színházat is megelőzve — elsőként kezdtük meg a tárgyalásokat a szerzői jogokról. Kedvező volt az amerikai fogadtatás, már csak a pénz hiányzott. Ekkor kerestük fel a MÁV Rt. vezetését. Ezúton is szeretnék köszönetet mondani *Rigó Zoltán* vezérigazgató úrnak és *Szentgyörgyi Tamás* gazdasági vezérigazgató-helyettesnek, hogy első szóra bizalmat mutattak az ügy iránt. Rajtuk kívül természetesen nagyon sokan támogatták még a produkciót. Köszönet mindannyiuknak.

— A siker elvitathatalan. A belefektetett energia sugárzik a színpadról.

— Sok nehézséget kellett leküzdenünk. A tanulóink és mestereik elszántsága még engem is lenyűgözött. Az éneken kívül a tánc és a színészi munka is a komplex képzés része. Ne feledjük el, a színpadon többségükben diákok szerepelnek, ezért olyan fontos, hogy a kritika elismeréssel szólt a teljesítményükről. Meg kell említenem, hogy nagyban emeli az előadás színvonalát, hogy élő zenével adjuk elő. A zenekari árokban többségükben az iskolában tanító előadóművészek szólaltatják meg a hangszereket.

— Mi lesz a darab további sorsa?

— Annak ellenére, hogy az előadást a szokásos költségek kétharmadából kihoztuk, veszteségekkel kell számolnunk. A megoldást a közös produkció jelentheti. Az Operett Színházzal állunk tárgyalásban, ha létrejön a megállapodás, akkor az ősszel további előadásokat tarthatunk. Kaptunk már meghívást vidéki színházaktól, sőt külföldről is. Ha sikerül a jogdíjakban megegyeznünk, tervezzük kazetta és cd megjelentetését is.

— A Fame, valóban hírnevet hozott az iskolának. Mit „illik tudni” még az intézményről?

— A zeneiskolát 1948-ban a Vasutasok Szakszervezete alapította, azzal a céllal, hogy a vasutasok és családtagjaik ismerkedhessenek a zenével és a festészettel. Az intézménynek ma is a VSZ ad otthont. Hangsúlyozom, nemcsak zenei, hanem képzőművészeti iskola is vagyunk. Diákjaink művei mind a hazai, mind a nemzetközi kiállításokon számos díjat nyertek. Közel négyszáz tanulónkkal harminchárom művész-pedagógus foglalkozik.

— Olvasóinkat bizonyára érdekli, hogyan lehet bekerülni az iskolába és ki jelentkezhetnek?

— Elsősorban a vasutasok igényeit szeretnénk a közművelődés más területein is szolgálni. Például az elmúlt évben a Déli pályaudvaron a forgalmi utazószemélyzet részére ingyenes angol és német nyelvtanfolyamokat szerveztünk. Az iskola tanárai évekkel ezelőtt megalakították a *Pro Musica* együttest, amely karitatív jelleggel rendszeresen koncertet ad vasutas gyermekintézményekben, üdülőkben és szociális otthonokban. Tavaly vettük át a Nyugati pályaudvaron lévő könyvtárat, ahol az odajáró nyugdíjasoknak igyekszünk tartalmas programokat szervezni.

— Hogyan tovább?

— Az élet azt bizonyítja, hogy az állami művészeti képzést kiegészítve, hosszú távon igény mutatkozik az általunk nyújtott szolgáltatásokra. A jelenlegi fejlődési szakaszban a végzettséget adó képzések meghonosítását tervezzük. Célunk, hogy hároméves tanulmányi időszak után helyben tehessenek diákjaink, államilag elismert, előadóművészi vizsgát. Tovább szeretnénk lépni a végzősök menedzselésében is, hogy minél többen kerülhessenek szípadra.

— Vácon, a magyar vasút fennállásának 150. évfordulója tiszteletére rendezett ünnepségen vehetted át a Baross Gábor Díjat, amelyhez gratulálunk.



A siker pillanatai

— Az intézmény szabad iskola jelleggel működik, azaz nemcsak a vasutasok közül fogadja a tanulni vágyókat. Mindenkit szívesen látunk intézményünkben, aki zenével vagy képzőművészettel kíván foglalkozni. A hangszeres képzések többségére általában bárkit fel tudunk venni. Néhány felkapott szakon, a túljelentkezés miatt, azonban kénytelenek vagyunk válogató-vizsgákat tartani. Például a musical-stúdióban úgynevezett elitképzés folyik, az ide jelentkezőket tehetségük és előképzettségük alapján vesszük fel. Büszkék vagyunk arra, hogy rangot jelent iskolánkba bejutni. Érdekességként kell megemlítenem, hogy hozzánk olyanok is beiratkoznak, akik csak hobbyból szeretnének muzsikálni. A nálunk tanulók többsége a középiskolás korosztályból kerül ki, de volt már öt, sőt hatvanegy éves „növendékünk” is. Hallgatóink egyharmada ma is vasutas.

— Úgy tudom az intézmény a zenei és képzőművészeti képzésen túl egyéb kulturális tevékenységet is végez.

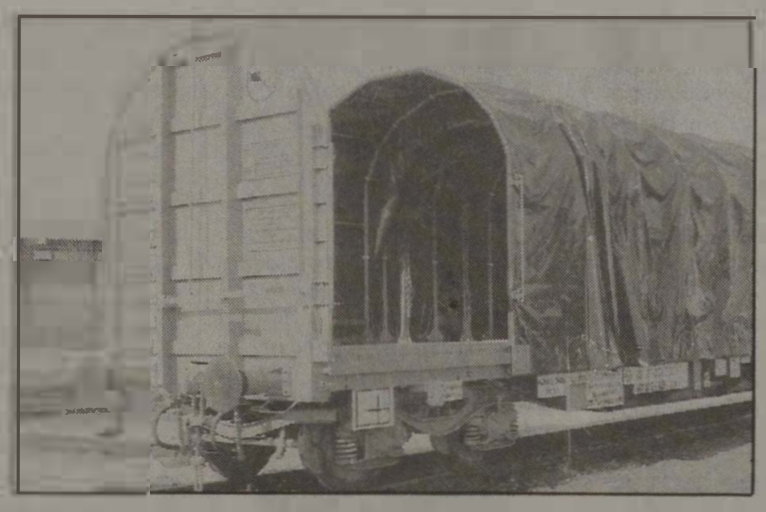
— Köszönöm. Úgy gondolom, ez a díj — amely egyben a vasutas kultúráért dolgozó valamennyi kollégám megbecsülését is jelenti — kifejezi a közlekedési tárcának, illetve a MÁV Rt. vezetőinek a művészetek iránti figyelmét. Támogatásuk európai mértékkel is figyelemre méltó. Köszönöm az intézmény nevében a működésünkhöz és fenttartásunkhoz nyújtott segítséget. Az innen kikerülő művészek sikere a szponzoraink sikere is. Nagyon lényeges, hogy a befutott művészek sohasem felejtik el, honnan indultak, és messze földön hirdetik a magyar vasutasok művészetszeretetét.

-karácsony-



Fiatalok, lelkesek, tehetségesek!

A vasúti szállítás leendő „favoritja”
az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:
— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:
— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:
A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18 550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

VSZ IFJÚSÁGI TAGOZAT

Ifjúsági találkozó

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági tagozata Csongrádon a Körös-toroknál 1996. augusztus 30. és szeptember 1. között országos ifjúsági találkozót szervez.

A részvételi díj 2 500 forint fejenként, amely tartalmazza az étkezést is (reggeli, ebéd, vacsora).

A jelentkezőket 2-3-4 ágyas faházakban helyezzük el.

A programok között fórumot szervezünk 1996. augusztus 31-én. A helyszínen fürdési, csónakázási és strandolási lehetőséget biztosítunk.

Jelentkezni Szabó Erzsébet területi ügyvivőnél 06/12-06 telefonszámon lehet.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

CSAK A SZOLIDARITÁS, S A KÖZÖS HARC HOZHAT EREDMÉNYEKET

„A vasutasok nagy családjában ..."

— az osztrák szomszédok látogatásáról dióhéjban —

Az Ausztriai Szakszervezetek Szövetsége (ÖGB) és a Vasutasok Szakszervezet (VSZ) immáron hat esztendeje baráti munkakapcsolatban áll egymással. Július közepén a VSZ meghívására, a millecentenárium jegyében, hazánkban tartózkodott Erich Schmid, a Staier Munkáskamara tavaly nyugalmazott elnöke, valamint Fritz Planer úr, aki ugyanezen szervezet idén megválasztott alelnöke, s egyben az ÖGB területi titkára. Budapest, Esztergom, Visegrád, Veszprém történelmi emlékhelyeinek megtekintése közben a vendéglátókkal folytatott eszmecserék az érdekvédelem időszerű feladatain kívül a közlekedéspolitika jelenét is érintették. A program utolsó állomásán, Szombathelyen, az osztrák szakszervezeti vezetőkkel a négynapos út tapasztalatairól beszélgettünk.

Az együttműködés előnyeit ecsetelve *Erich Schmid* kifejtette: mint az Európai Unió (EU) régi pártolója, a szakszervezeti összetartozás kiépítését tekinti napjaink leglényegesebb tevékenységkörének. Az unió nem csupán gazdasági közösséget testesít meg, hanem *tőke-összefonódást* is. S ebből adódóan a dolgozói érdekképviseletben szintén csak a szolidarítás, a *közös harc* hozhatja meg a remélt eredményeket. Elsősorban a *munkakörülmények és bérek javításáért*, valamint a *nyugdíj és az egészségbiztosítás* finanszírozási hátterének garantálásáért kell küzdeni Európa-szerte. A tőke kelet felé áramlása pedig az újonnan létesült vállalatoknál a szakszervezetek mielőbbi megalakításának sok nehézséggel járó, de halaszthatatlan folyamatát helyezi előtérbe.

A közös gondokról szólva *Fritz Planer* a teherszállítás *közútra terelődésének megakadályozását*, illetve az elvesztett *piacok visszahódítását* említette elsőrendű tennivalóként. A vasútfejlesztés területén a Szentgotthárd — Heiligenkreuz között építendő összeköttetés határtalan lehetőségeket rejt magában, hisz az ipari park megvalósulása révén a határ jelképessé fog válni. Elmondta azt is, hogy az osztrák oldalon már épül a pálya. Szeretnék, ha a Staier és a Vasi régiók politikai, gazdasági és érdekképviseleti vezetői a közeljövőben megvitatnák a koncepcióból adódó részfeladatokat.

A múlt történéseiről értékezve arra a kérdésre, hogy a sztrájkok hatásos eszköznek tekinthetők-e, így válaszolt:

— Az ÖGB mindig *zöld asztal mellett* próbálja rendezni vitás ügyeit. De amikor a munkáltatói oldal nem képes, vagy nem hajlandó a tárgyalásos megoldásra, muszáj a *legvégső eszközt* is latba vetni. Tavaly karácsony előtt mi is összehívtuk az üzemi tanácsok és szakszervezetek képviselőit. Bár ez az akció a köztudatban nem sztrájkként szerepelt, de ezen idő alatt mégis csak állt a munka.

— *Mikor volt utoljára vasutassztrájk Ausztriában?*

— 1956-ban.

— *A hosszú szünet a szakszervezet erejét mutatja, a gazdasági háttér változásának, avagy a munkáltató bölcsességének köszönhető?*

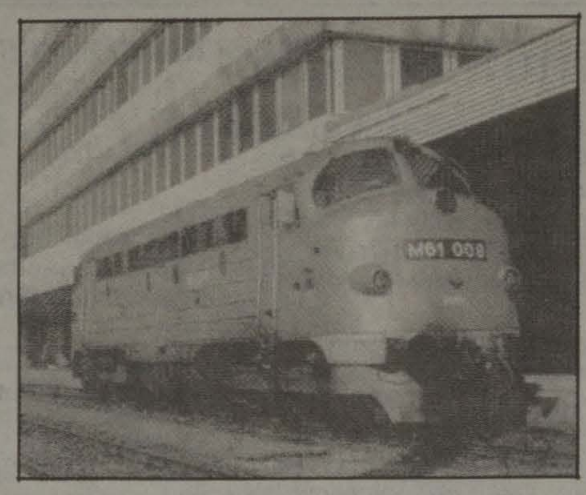
— Minden célunkat sikerült elérni, hisz a *szervezettség mértéke 90 százalékos*, s a tagok érdekeit egyetlen tömörülés képviseli. Az utóbbi években a kiharcolt színvonal megtartására törekedtünk, s szerencsére a sztrájkig nem kellett eljutnunk.

Beszélgetőpartnereim végül személyes kötődéseikről meséltek, *„a hat esztendei ismeretségből eredően a meleg, baráti fogadtatáson nem lepődtünk meg, hisz úgy tűnik számunkra, mintha már évtizedek óta tartana ez a kapcsolat. Mint egy nagy vasúti családban, otthonosan éreztük magunkat, a VSZ vendégeként."*

-ódri-

Információs sztrádán a MÁV

A Magyar Vasutas szerkesztői igencsak tágra nyitott szemmel nézték a számítógép monitorját ,amikor az „információs szupersztrádán", az Interneten egyszercsak megjelent a MÁV Rt.



Sokat sejtető volt már a kezdet is, amikor június végén megjelent a hálózaton — igaz, még csak kísérleti jelleggel — egy MÁV-üdvözlet, kilátásba helyezve az adatszolgáltatás közeli beindulását. Néhány hétig ugyan még csak a próbaként feltett négy tájkép, valamint — képünkön ez a fotó látható — a Déli Pályaudvaron árválkodó mozdony látványában gyönyörködhettünk, de július közepén valódi adatok is megjelentek a MÁV site-on (sőt, azt is regisztrálta, hogy 07/16/96 16:06:48-ig már 528 látogató fedezte fel az új „szolgáltatást"). Az idézőjel azért indokolt, mert egyelőre még csak azt lehet megtudni, hogy körülbelül mi várható. Természetesen, legfontosabb információszolgáltatásként lehívható lesz a menetrend, térképekkel és átszállási kapcsolatokkal együtt. Az már nem ilyen nyilvánvaló, hogy a *szolgáltatások*, valamint az *újdonságok, változások* felé továbblépve mivel is fogunk találkozni.

Ami viszont máris kiderült, hogy a 150 éves a magyar vasút résszel (mivel az aláhúzás már a működő hypertextet jelezte) meg lehetett ismerkedni. Négy továbblépési variációt kínál fel: A kezdetektől napjainkig, Rendezvénynaptár 1996, Egyes programok részletesen.... és Vasúti járműparádé Angyalföldön.

A vasúttörténeti rész öt oldalon keresztül kínálja a jelenleg is a MÁV másfél évszázados történetének rövid ismertetését, adatokkal és a reformtervek felvázolásával is bizonyítva, hogy méltán nőtte ki magát a magyar állam legnagyobb vállalkozásává a ma már Rt.-ként működő társaság. Akinek pedig nem volt ideje kimenni Angyalföldre, az most az interneten keresztül ismerkedhet meg (angolul is) azzal a 14 országból érkezett mintegy 150 vasúti járművel, amely egyébként csak két hónapig volt megtekinthető a járműparádén. A feltüntetett jubileumi rendezvények közül sok már aktualitását vesztette, de december elejéig, ameddig tartanak az ünnepségek, még számos érdekes eseményre kerül sor.

A Magyar Vasutas szerkesztői örömmel üdvözlik a legifjabb kommunikációs „kistestvérüket", a MÁV internetadásait.

Jó ötlet volt a magyar vasutat 150. évfordulóján felvezetni az információs szupersztrádára, és csak ajánlani lehet ezt az ünnepi együttes utazást. Akinek van számítógépe és lehetősége arra, hogy „kimenjen az információs sztrádára" az nyomban induljon el (kódja: http: //www.mav.hu).

Vetélkedősorozat Kál-Kápolnán

A vasút 150 éves évfordulója, a VSZ 100 éves fennállása, valamint a vasutasnap alkalmából vetélkedősorozatot rendeztek Kál-Kápolnán az állomási dolgozók, a fővonali utazók, a tehervonatos és mellékvonali utazók között. A vetélkedő záró fordulóját július közepén a helyi honvédségi klubban rendezték. A döntőt az állomás nevében Fehér Vince állomásfőnök, a szakszervezet képviseletében pedig Bognár Lajos szb-titkár nyitották meg. Az esemény egyben ünnepi megemlékezéssé és a nyugdíjba vonulók búcsúztatójává is vált.

A miskolci gyors rendesen indult a Keletiből és rendesen is érkezett meg, csak a közte eltelt idő tűnt rendetlennek. Szombat délután lévén üres kocsikra számítottam, de a MÁV Rt.-nél végrehajtott racionalizálás következtében, akinek nem jutott ülőhely, az a folyóson ünnepelte a vasút fennállásának 150. évfordulóját.

Aznap este *döntő fontosságú vetélkedőre* jöttek össze az állomás dolgozói. Három csapat versengett immár négy hete a díjakért. Az állomásiak „Álom", a fővonali utazók „Unicum", a tehervonatos és mellékvonali utazók „Favorit" nevű alkalmi együttese mérte össze erejét.

Osztatlan sikert aratott paródia kategóriában a Friderikusz Sándort idéző showműsor. Őrkény egyperces novelláin lehet lemérni a pletykák terjedésének veszélyességét és sebességét. Majd vasúttörténeti tudásról, valamint a tánc és énekművészetekben való jártasságról kellett számot adnia a csapatoknak. Végülis a vetélkedősorozatot a két utazó csapat nyerte holtversenyben. A szervezésben és lebonyolításban a legtöbbet tették: *Tóth Judit*, a Mátrai Regionális Vasút üzletvezetője, valamint *Morvai Tamás* Kál-Kápolna állomás vezénylőtisztje. Este kiosztották a díjakat. Az ajándékkosarakból mindenkinek jutott, ugyanis a csapatok körbekínálták a vendégeket a nyereményből. Majd hajnalig tartó vidám hangulatban ünnepelte a 140 kál-kápolnai dolgozó a vasutasnapot.

TP.

„Világjáró" monori nyugdíjasok

A monori vasutas nyugdíjasok kirándulásairól részletekbe menő tudósítást kaptunk Molnár Elektől (aki a VSZ Országos Nyugdíjas Tagozatának területi nyugdíjas szervezője). Előbb — május 24-én — keltek útra, hogy meghódítsák a Mátrát: Mátraháza, Kékes, Galyatető, Abasár. Ezután — június 21-én — kerekedtek fel, hogy megtekintsék Ópusztaszer igazi látványosságát a nemrégen restaurált nagy Feszty-körképet és a Nemzeti Történelmi Emlékpark szabadtéri gyűjteményét. Mind a két tudósításban névszerint is megköszönték Erős Gyuri autóbusz-vezetőnek ügyes munkáját, aki balesetmentesen vezetett, s az estébe érve pedig „majdnem mindenkit a háza előtt tett ki az autóbuszból". A Magyar Vasutas nevében köszönjük Molnár Elek színes útibeszámolóit, a monori nyugdíjasoknak pedig jó egészséget — és sok jó hangulatú nótás kirándulást kívánunk.

GWK PÉNZÜGYI ÉS IDEGENFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK MAV TOURS

Utazási ajánlataink vasutaskollégák részére

Görög körút		**augusztus 14-21.**	**19 990,-Ft**

Az utazás vonattal történik, feltétele a szabadjegy. Az ut tartalmazza a helybiztosítást, a szállást, az étkezést és a városnézéseket. A csoportokat idegenvezetők kísérik.

Tengerparti üdülések egyéni utazással

Görög	Chalkidiki-félsziget	7 éj apartmanokban már	**9 900,-Ft/fő ártól**
	Paralia-Katerini	7 éj apartmanokban már	**11 250,-Ft/fő ártól**
Olasz	Bellária-Riccione	szállodában, reggelivel már	**5 600,-Ft/fő/éjtől**
Spanyol	Lloret de Mar	7 éj apartmanokban már	**11 400,-Ft/fő ártól**

Akció! ***Ha bármely szolgáltatásunkat igénybe veszi, ajándékot kap!***

Bővebb információ:

Budapesti irodáinkban:
Teréz krt. 62. tel: 43-95/96
Nádor u. 19. tel: 42-21
Déli pályaudvar tel: 56-28

Vidéki irodáinkban:
Győr tel: 61-19
Miskolc tel: 16-08
Nyíregyháza tel: 44-14
Szeged tel: 16-24
Szombathely tel: 18-27

Arcképes igazolványának bemutatásával irodáinkban kedvezményes árfolyamon válthat valutát!

Lakáscsere

Budapesti MÁV-bérlakásra **cserélném** székesfehérvári téglaépületben lévő 43 négyzetméteres parkettás, vízórás, gázfűtéses, telefonos, saját tulajdonú lakásomat. Telefon: 02-41-77. Borbély Istvánné

Nagybátonyi 75 négyzetméter, 2 és fél szobás MÁV-lakásomat **elcserélném** kisebbre, Budapest vagy 60 km-es körzeten belül. Nagykert, pince van. Érdeklődni lehet: Érchegyi Attila 51-97, vagy 51-98 telefonszámon. 3070 Nagybátony, MÁV terület 3.

Budapesti VII. kerület Klauzál tér melletti két és félszobás első emeleti felújított öröklakásomat eladnám, vagy budapesti családi házra, esetleg szeparált házrészre cserélném értékegyeztetés után. Telefon délelőtt: üzemi 48-71/2479 vagy 2493 mellék, városi 269-5599/2479, 2493 mellék, délután 131,2491 Gubancsik Erzsébet.

Eladó Tiszakécske központjában kb. 150 négyszögöl telek, 3 szoba összkomfortos **családi ház**, alatta pincehelyiségek, garázs. Gáz- és vegyestüzelésű fűtés. Irányár: 4,5 mFt. Telefon: 06-29-413-647.

Budapesten, Rákospalota kertvárosi részén **eladó** 59 négyzetméteres 1+2 félszobás, ebédlős, gardróbszobás, telefonos, egyedi gázkazános központi fűtéses, erkélyes, III. emeleti, parkra néző öröklakás, liftes házban, júliusi költözéssel. Érdeklődni lehet: Vig Istvánné, napközben 57-42, 52-89 vasúti, vagy postai: 201-1322/57-06 telefonszámon. 16-20 óra között 306-7517 városi telefonszámon.

Eladó Pilisen, a Lehel utcában, 1+2 fészobás **családi ház** melléképületekkel 300 négyszögöl telken. Ára: 1.850.000,-Ft.

Telefon: 29/320-235.

Lakásügyben mindenféle megoldás érdekel, vasúti dolgozók előnyben.

Cím: K. L. 1539 Budapest Pf. 604.

Háromszobás családi ház, 130 négyszögöles kerttel **eladó.** Cím: Budapest, XV. ker., Szerencs utca. Érdeklődni lehet Rosta Sándornál (telefon: 12-22), vagy Zámbori Józsefnél (telefon: 84-61). Irányár: 5,6 millió forint.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96–4633
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

KÖZPONTOSÍTÁS, BURKOLT LÉTSZÁMLEÉPÍTÉS?

Veszélyben több ezer vasutas munkahelye

Munkalassítást, a régióra kiterjedő sztrájk megszervezését sem tartja kizártnak a Vasutasok Szakszervezetének szombathelyi területi bizottsága, amennyiben a MÁV vezetése a jelenlegi elképzelések szerint kívánja végrehajtani a Szombathelyi Üzletigazgatóság jövőjét és dolgozóinak munkahelyét veszélyeztető szervezeti és szakmai átalakításokat. Ezt Horváth Csaba, a Vasutasok Szakszervezete szombathelyi területi bizottságának titkára jelentette ki a vasi megyeszékhelyen tartott sajtótájékoztatóján.

Horváth Csaba hangoztatta: a MÁV menedzsmentjének tervezett lépései, a szakigazgatóságok létrehozása, kirendeltségek kialakítása, országosan 25 új gazdasági társaság létrehozása során 4636, jelenleg a MÁV Rt. alkalmazásában álló dolgozót „*telepítenének ki*". Ez pedig nem más, mint az *irányítás központosítása* és a *burkolt létszámleépítés* lehetőségének megteremtése. Ugyanakkor, miközben a dolgozók létszámát vidéken csökkenteni igyekeznek, addig a tervezett hét szakigazgatósággal a *budapesti vezetők számát tovább növelik*.

A tervezett intézkedésekkel jelentősen módosulhat a MÁV Szombathelyi Üzletigazgatósának feladatköre, ami maga után vonja a létszám csökkentésének szükségességét. A szakszervezet számítása szerint ez az említett területen ezer vasutas munkahelyét veszélyezteti. A helyieknek egyébként van *saját elképzelésük az üzletigazgatóság működésének racionalizálásáról*, ám ezeket a kidolgozott javaslatokat a részvénytársaság menedzsmentje eddig nem méltatta figyelemre.

(Tudósításunkat a sajtótájékoztatóról, valamint Szabó Imre, a MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatósága vezetőjének reagálását a 3. oldalon olvashatják.)

AZ EGÉSZSÉG- ÉS NYUGDÍJBIZTOSÍTÁSI ÖNKORMÁNYZATOKRÓL

Őszintén

...„Ma egy átlagos fizetésű vasutas többel járul hozzá a lakosság egészségügyi ellátásához, mint egy Mercedesen járó, nagy lábon élő vállalkozó. Nálunk közbotrányt okozna, ha egy nagy lábon élő emberről kiderülne, hogy mennyivel kevesebb társadalombiztosítást fizet, mint egy négygyermekes vasutas."...

...„Hol nyilatkoznak az illetékesek arról, hogy hány százalékkal nő a bankokban és a magánpénztárakban a fizetés? A tizedét, századát kereső nyugdíjasoknál azonban nagyfokú a takarékossági igyekezet. Ki beszél arról, hogy a nyugati világban a bankoknál alkalmazottak száma csökken, az egészségügyben viszont gyorsan növekszik? A mi szakértőink csak a mások szemében látják meg a szálkát, a magukéban a gerendát nem!"...

(Kopátsy Sándor írását a 8. oldalon találhatják.)

ÁRA: 40 Ft

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 15-16. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. AUGUSZTUS

A MILLECENTENÁRIUM JEGYÉBEN

MAGYAR VASUTAK FÉNYKORA

Vasút a millennium idején

1896-ban már 50 éve működött hazánkban gőzüzemű vasút. Ez idő alatt 15 ezer kilométernyi vasútvonal épült. 1896-ban a forgalmat 2400 mozdony, 5000 személykocsi, 50 ezer teherkocsi bonyolította le. A millennium évében 57 millió utast és 35 millió tonna árut szállítottak. A gépkocsi megjelenéséig a személy- és áruszállításban felmerülő minden elképzelhető igényt kielégített.

1896-ban a legnagyobb magyar vasúttársaság a Magyar Kir. Államvasút volt. Az évről évre növekvő MÁV hálózatát három tényező alakította: az állami vasútépítések, a magánvasutak államosítása és a helyiérdekű vasutak. Az 1889-91-ben végrehajtott vasútállamosítások óta a magyar kormány szabadon érvényesíthette akaratát az áruforgalomban. A legfontosabb kiviteli útirányok: Budapest-Fiume, Budapest-Ruttka-Oderberg-Berlin, Budapest-Bécs, Budapest-Belgrád, Budapest-Bukarest, Budapest-Lemberg. A kor követelményeinek megfelelő vasúthálózat képes volt a terményeket és árukat gyorsan és olcsón a hazai és külföldi piacra eljuttatni. Nemcsak hosszabb, hanem 10-20 kilométeres távolságra is érdemes volt parasztszekér helyett vasúttal szállítani. A nagy tömegű áruk szállítása mellett a vasúttársaságoknak a sérülékeny, romlékony, kis mennyiségű vagy nagy értékű cikkekről is gondoskodni kellett. 1896-ban például a Déli Vasúttársaság külön megszervezte, hogy a dunántúli kertészetekből származó vágott virágok gyorsan Budapestre érkezzenek. A nagy tömegű áruk szállítására alkalmas nyitott és zárt teherkocsik mellett, készültek speciális, például tojás-, baromfi-, sertés-, ló-, bútor-, hintószállító kocsik is.



Az első pesti Indóház helyén épült — a párizsi Eiffel cég tervei szerint — Európa egyik legkorszerűbb pályaudvara, a mai Nyugati pályaudvar

A személyforgalom jellemzője: az utasok túlnyomó többsége (77 százalék) harmadosztályon utazott, a legkényelmesebb első osztályt csak 1,5 százalék választotta. A három legnagyobb személyforgalmú város *Budapest* (3,4 millió utas), *Szeged* (700 ezer) és *Pozsony* (600 ezer fő).

A nagyforgalmú fővonalakra az utasokat és az árut az úgynevezett helyiérdekű vasutak szállították. A döntően egy-egy vidék érdekét szolgáló *helyiérdekű* vasutak könnyen, egyszerűen, állami kedvezményekkel épültek. Helyiérdekű vasútra engedélyt az állam 90 évre adott, a viteldíjakat maximálta. A HÉV-ek egyszerűbb és olcsóbb al- és felépítményi szerkezetekkel épültek, átlagos építési költésük a MÁV-vonalakénak mindössze 30 százaléka. A helyiérdekű vasutak legnagyobb részét a MÁV üzemeltette. A típustervek alapján megépített kisvárosi *vasútállomások a nyilvánosság színterei* voltak, sétálópontok, ahol mindig történt valami. Az állomásfőnök, a forgalmisták a kisváros közismert személyiségei. A nőtlen tisztek egy részének a lakása az állomásépületben volt. Az állomásfőnök és családja szintén az állomásépületben lakott.

A helyiérdekű vasútvonalakon zömében személy- és teherkocsiból álló, *vegyesvonatok* közlekedtek. A sűrűn megálló, lassú vegyesvonatok gyakran 20 km/h sebességgel zötykölődtek.

A zónatarifa 1888-as bevezetésével a menetjegyárak lezuhantak, s *milliók ültek vonatra*. Az 1890-es évekre a világ érezhetően kitágult: Európa nagyvárosait expressz- és gyorsvonatok kötötték össze Budapesttel. A fővárosból Londonba a legolcsóbb, 2. osztályú retúr menetjegy kb. 106 forintba került, Karlsbadba 25, Bécsbe 10 forintért lehetett jutni. 1896 nyarán a MÁV *luxusvonatokat* közlekedtetett *Budapest—Marchegg—Bécs, Budapest—Kassa—Poprádfelka, Budapest—Predeál—Bukarest* és *Budapest—Fiume* útvonalakon. Ezeket a 80—90 km/h sebességgel közlekedő luxusvonatokat forgózsámolyos, nyugodt járású, négytengelyes, első osztályú kocsikból állították össze. *(folytatás a 6. oldalon)*

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, aktuális szakszervezet-politikai kérdésekről ír.

Alig egy hónap múlva — szeptember 20-án — ünnepli meg a magyar vasutas szakszervezeti mozgalom fennállásának századik évfordulóját a Vasutasok Szakszervezete.

Mi az az összetartó erő, amelyik éltette a szervezet fennmaradását, annak ellenére, hogy támadták, tiltották, sőt büntették az együvé tartozás ilyen formáját? Mi az, ami élteti ma is? Ma ugyan elődeink sok évtizedes küzdelmének köszönhetően szabadon — bár nem minden zavaró tényező nélkül — gyakorolhatjuk az egyesülési jogot, de e szervezet életereje ma sem tört meg. Mitől lesz százéves egy olyan mozgalom, amelyet nem valamilyen törvény, vagy rendelet tart össze, hanem létének egyedüli alapja a munkavállalók önkéntes összefogása?

Az összetartozást a közös érdek hozta létre és tartotta fenn a vasúton is, immáron száz éve. A munkavállalók közös érdeke, amely vagy ösztönösen, vagy tudatosan, de jelen van bennünk. Saját sorsunk alakításának igénye letagadhatatlanul él mindannyiunkban. A szakszervezeteket egyrészt az a felismerés hozta létre és tartja fenn, hogy a bérből és fizetésből élők sorsának jobbítására csak az összefogás nyújt esélyt. Másrészt, nem maradhatott volna fenn a vasutas-szakszervezet szolidaritás nélkül. Bizonyára vannak közöttünk is olyanok, akik úgy érzik, hogy mára egy kicsit lejáratódott e fogalom. Ez a szó, lehet, hogy ma már nem éppen divatos, de a tartalma örök. Az emberek nagy többségének zsigereiben kiirthatatlanul jelen van a mások iránt érzett felelősség és segítő szándék.

Semmiképpen sem csak attól lett százéves a szakszervezeti mozgalmunk, hogy teltek a napok, és az idő önmagától forgatta a naptárt. A munkavállalói összefogás története elődeink küzdelméről, elszántságáról és tenni akarásáról tesz tanúbizonyságot. Nem csak példaként áll előttünk apáink akarata és kitartása, hanem ez össze is köt valamennyiünket. Nekünk, az utódoknak — a múlt ápolásán túl —, kötelességünk teljesíteni az örök törvényt: a tanítvány múlja felül tanítóját. Ahhoz, hogy ezt teljesíteni tudjuk, valóságos eredményeket kell elérnünk. Nem fogadhatjuk el a sárgás életszínvonalat, a rossz munkakörülményeket. Mindezt olyan időkben várjuk el a szakszervezettől, amikor gyökeresen átalakul a magyar társadalom és a gazdaság, amikor minden korábbinál jobban, és visszafordíthatatlanul átalakul a MÁV.

A vasutas-szakszervezeti mozgalom az elmúlt száz évben annak köszönhette fennmaradását, hogy hozzá tudott idomulni a környezete változásaihoz, és képes volt legyőzni az ebből fakadó kihívásokat. A Vasutasok Szakszervezete további fennmaradásához ma is folyamatos mozgásteret igényel: a tagság közös érdekét kell hitelesen képviselni.

Ehhez elsősorban folyamatos tettrekészségre, egységre és együttműködésre van szükség. Ahhoz, hogy a VSZ teljesíteni tudja ezeket, kiszámíthatónak kell lennie. Kiszámítható lépéseket vár el tőlünk a szakszervezeti tagságunk, a partnereink és a társszakszervezetek. A Vasutasok Szakszervezete nem „hőzöng", nem fenyegetőzik, hanem megfontoltan, szakmai alapon védi a munkavállalók érdekeit. Ugyanakkor, ha rákényszerítik, nem riad vissza a nyomásgyakorlás keményebb eszközeitől sem.

Szakszervezeti tagnak lenni ma sem könnyű. Környezetünkben ma is működnek olyan érdekcsoportok, amelyeken ha múlna, már nem lennénk. Az elmúlt száz év erőt nyújt ahhoz is, hogy a józan és a higgadt gondolkodású vasutasok a mainál nehezebb időkben megőrizzék a „belőlük építkező" érdekvédelmi szervezetüket.

Sok születésnapot, Vasutasok Szakszervezete! Tagságod akarata és összefogása a biztosíték arra, hogy megünnepelhesd fennállásod 110., 120. vagy akár 200. évfordulóját is.

MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

JÓ TUDNI

A szolgálati időről (2. rész)

Olvasóink igénye alapján sorozatot indítottunk a Magyar Vasutas hasábjain a nyugdíjrendszer egyes elemeinek szabályozásáról. Most a szolgálati idő megállapításának fortélyaiba tekinthetnek be az érdeklődők.

A szolgálati idő kiszámításánál figyelembe kell venni:

— a *táppénz, baleseti táppénz,* illetőleg a *kártalanítási segély,* a *terhességi-gyermekágyi segély, a gyógykezelési járadék, az ideiglenes rokkantsági nyugdíj* és az időleges rokkantsági járadék folyósításának,

— a *szülési szabadságnak* és

— a *gyermekgondozási segély* folyósításának időtartamát.

Figyelembe kell venni a szolgálati idő alatt, vagy az ezt követő harminc napon belül kezdődött kórházi ápolás idejét is. A biztosítás megszűnését, illetőleg az egyéb címen szerzett szolgálati időt követő kórházi ápolás alapján összesen egy évet — gümőkóros megbetegedés esetén két évet — lehet szolgálati időként figyelembe venni.

Figyelembe kell venni a *mezőgazdasági szövetkezet* tagjának, az egyéni gazdálkodónak, a *kisiparosnak, a magánkereskedőnek, az egyéni vállalkozónak, az ügyvédi, jogtanácsosi gazdasági munkaközösség,* az ipari szakcsoport tagjának, a munkaviszonyban nem álló *előadóművésznek,* illetőleg a *kisiparos, magánkereskedő,* az egyéni vállalkozó, a gazdasági munkaközösségi tag és a *szerződéses üzemeltetésű* üzlet vezetője házastársának

— *szülés* esetén a szülés napját magába foglaló hónap első napjától a szülést követő negyedik hónap utolsó napjáig,

— halála esetén a hónap első napjától az *elhalálozás napjáig* eltelt időt, ha ezt megelőző naptári hónapban szolgálati időt szerzett, illetőleg ezt megelőzően társadalombiztosítási járulékot fizetett, vagy a házastárs után társadalombiztosítási járulékot fizettek.

Figyelembe kell venni az *átképzési támogatás,* valamint a *munkanélküli-segély,* és az átmeneti *munkanélküli-járadék* folyósításának az idejét, továbbá azt az időt, amely alatt a nyugdíjigénylő ápolási díjban részesült, illetőleg gyermeknevelési támogatást kapott, feltéve, ha a díj vagy támogatás után nyugdíjjárulékot fizetett.

Az egységes anyasági segélyben részesült nőnél *szülési szabadság* címén — 1961. december 24-e előtti szülés esetén *nyolcvannégy,*

— 1961. december 23-át követő szülés esetén *százhetvenöt* napot kell figyelembe venni.

A *munkaterápiás intézetben* kezelt alkoholistának ezt az idejét szolgálati időként kell figyelembe venni, ha az intézeti kezelésének kezdetekor biztosított volt.

Számít a *felsőfokú oktatási* intézmény nappali tagozatán folytatott tanulmányok ideje, legfeljebb azonban a képesítés megszerzéséhez a *tanulmányok folytatása idején* szükséges idő.

A felsőfokú oktatási intézmény nappali tagozatán folytatott tanulmányok címén a tanulmányi időszak (tanulmányi év, félév) kezdetét magában foglaló hónap első napjától a végét magába foglaló hónap utolsó napjáig eltelt idő számít szolgálati időnek.

Figyelembe kell venni a *két egymást követő tanulmányi időszak közötti tanulmányi szünet idejét is,* több *képesítés megszerzése esetén, csak az egyik idő vehető figyelembe.*

Gépjárművezető-képző munkaközösségi tagjaként eltöltött időt legkorábban 1975. július 1-jétől lehet figyelembe venni.

A gépjárművezető-képző munkaközösség tagjaként 1988. december 31-ét követően eltöltött időnek azt a tartamát kell szolgálati időnek tekinteni, amelyre a tag nyugdíjjárulékot fizetett, és amelyre utána társadalombiztosítási járulékot fizettek.

A szolgálati idő *számításánál nem lehet figyelembe venni az előzetes letartóztatás,* valamint *szigorított őrizet tartamát,* kivéve

— ha a letartóztatottat az ellene emelt vád alól jogerősen felmentették, vagy a büntetőeljárást megszüntették.

— ha utóbb a bíróság az elítéltet jogerősen felmentette.

A szolgálati időt a társadalombiztosítási szervek nyilvántartásai alapján kell számításba venni.

A társadalombiztosítási szervek nyilvántartásai alapján nem igazolt szolgálati időket, ha a jogszabály másként rendelkezik, *abban az esetben lehet figyelembe venni,* ha azokat az igénylő

— *munkakönyvének a kiállítás napját követően időre vonatkozó bejegyzéseivel,*

— *egykorú okirattal,*

— a *munkáltató vagy jogutódja* által az eredeti *nyilvántartások* alapján kiállított *okirattal,*

— *hitelt érdemlő egyéb módon igazolja,* illetőleg *bizonyítja.*

Szabadi László

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

MUNKAVÉDELEM

ORSZÁGOS MUNKAVÉDELMI PROGRAM KÉSZÜL

Egyre több a baleset

Új munkavédelmi programot dolgoznak ki, amelynek országgyűlési megerősítését is szükségesnek tartják — mondta Békés András, az Országos Munkabiztonsági és Munkaügyi Főfelügyelőség elnöke egy május végén megtartott háromnapos munkavédelmi konferencián.

A program, amelyet parlamenti határozat formájában kívánnak érvényesíttetni, az 1993-as évben elfogadott *munkavédelmi törvény cselekvési programja* lenne, a törvényt megfelelőnek ítélték, de számos tennivalót, akár *ágazatonként is meg kell még fogalmazni.* Ez a munka megkezdődött és még az idén befejeződik. Ugyancsak rövidesen elkészülnek a magyarországi vállalkozások technikai berendezéseinek állagát felmérő vizsgálattal is. Mindezt sürgeti az a tény, hogy az *utóbbi években egyre romlik a munkavédelem,* a balesetek száma ugyan kevesebb, mint korábban, de ez csak az alacsonyabb foglalkoztatottság miatt alakult így. Egy munkavállalóra vetítve *évről évre nő a sérülések száma, egyre több a súlyos, illetve halálos baleset is.* A munkáltatóknak kevés a tőkéjük az ilyen irányú fejlesztésekre, a munkavállalók pedig féltik állásukat, ezért nem mérlegelik, milyen körülmények között dolgoznak.

Magyarországon a munkáltatók száma meghaladja a százezret, miközben az *ellenőröké alig több mint kétszáz.* A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO), valamint Hollandia támogatásával befejeződött az a *továbbképzés-sorozat,* amelynek résztvevői az ellenőrök voltak, akik munkájukhoz elengedhetetlen kommunikációs módszerekkel foglalkoztak. A különböző nemzetközi összehasonlítás szerint Magyarországon a munkavédelmi *előírások szigorúak,* ezeket a nagy hazai és a *multinacionális cégek sokkal inkább betartják* — állapították meg a fórumon —, mint a „zavarosban halászó" külföldi kisvállalkozók. A legrosszabb a helyzet a *feketegazdaságban,* melynek munkáltatói nemcsak az adófizetés, hanem a munkavédelmi ellenőrzés alól is kibújnak.

MÁV RT. KÖZPONTI MUNKAVÉDELMI BIZOTTSÁG

Félévre szóló feladatok

A MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága a közelmúltban fogadta el második félévére munkatervét. Tevékenységét — a Mvt-ben biztosított jogosítványainak gyakorlása során — azokra a területekre kívánja összpontosítani, amelyekkel legeredményesebben szolgálhatja a munkavállalók és a munkáltatók munkabiztonsági érdekeit.

A munkavédelmi bizottság megvizsgálja: a MÁV Rt.-nél az egyéni védőeszköz, védőfelszerelés-ellátás, hordás, viselés, szabályozás stb. rendszerének teljes körét. A jelenleg tapasztalható belső munkavédelmi szabályozásnál mutatkozó ellentmondásokat, feloldásának lehetőségeit, módját.

A MÁV Rt. szervezetkorszerűsítése folyamatában átgondolják a munkabiztonsági szervezet működési feltételeit. A bizottság eredményes tevékenységének érdekében nem csak tagjainak közreműködésére számít, hanem a közel 1000 munkahelyi munkavédelmi képviselőnek munkájára is.

Értékelik a munkahelyi munkavédelmi képviselőktől kapott jelzéseket, javaslatokat, ennek alapján szakértői segítséget nyújtanak.

Kísérleti megoldásként a bizottság egy kihelyezett ülést tervez, amin a MÁV Rt. Távközlési, Erősáramú Biztosítóberendezési (TEB) Szakszolgálat igazgatója ad tájékoztatást az irányítása alatt álló szakterületek munkabiztonsági helyzetéről. A bizottság minden résztvevője ezt követőleg részt vesz az igazgató által vezetett munkavédelmi szemlén. A szemle tapasztalatait közösen értékelik.

Pásku Jenő

STATISZTIKA

Növekvő árak, csökkenő rálbérek

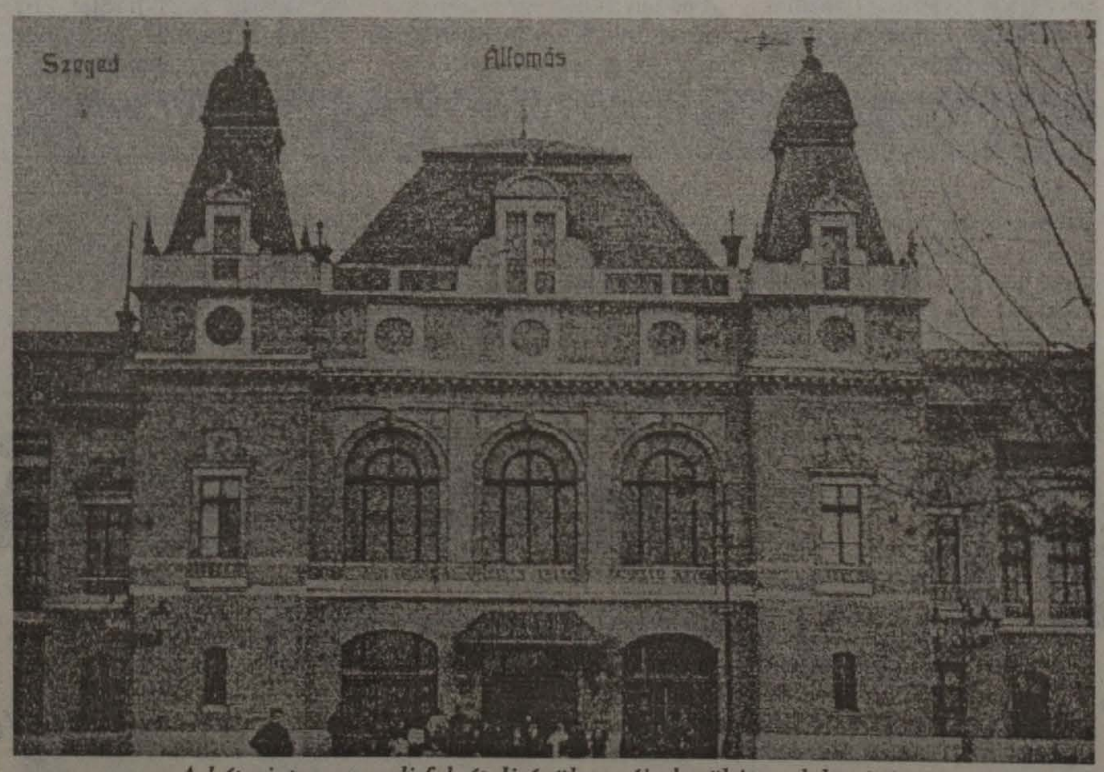
Az utolsó 12 hónap alatt, vagyis 1995 júniusához viszonyítva 23,6 százalékkal nőttek a fogyasztói árak, tavaly júniusban az 1994 júniusához viszonyított növekedés magasabb, 31 százalékos volt. Az idei év első félévében az árak átlagosan 25,8 százalékkal voltak magasabbak, mint az előző év azonos időszakában.

A 12 hónap alatti árnövekedés tekintetében az élelmiszerek drágulása alig 16 százalékos volt. Ezen belül a liszt ára 56, a rizsé 34, az étolajé 29, a margariné 27 százalékkal emelkedett. Átlagosnál kisebb volt viszont az árnövekedés a tojásnál (15 százalék), a baromfihúsnál (12 százalék), a sertéshúsnál (4 százalék).

A többi árucsoport közül egy év alatt az átlag fölött, 27-29 százalékban nőtt a háztartási energia, a szeszes italok, a dohányáruk, a ruházati cikkek és a szolgáltatások ára. A tartós fogyasztási cikkek árnövekedése átlag alatti, 17,2 százalékos volt.

Az év első felében a versenyszférában 24,2 százalékkal emelkedett a bruttó átlagkereset. A nettó átlagkereset 29.784 forint volt, ami 19,8 százalékos emelkedés az előző év hasonló időszakához képest. A fogyasztói árindex ugyanezen időszak alatti 25,8 százalékos növekedése miatt a reálkereset a versenyszférában átlagosan 4,8 százalékkal csökkent az elmúlt év első feléhez képest.

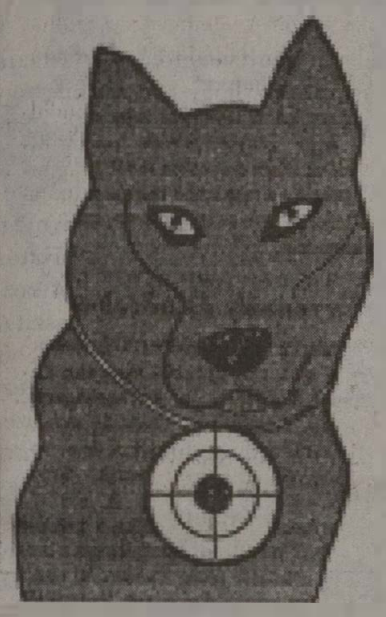
A KSH adatai szerint az idei év eddig eltelt *időszakában a bruttó átlagkereset 45.940 forint* volt. A *szellemi foglalkozásúak átlagosan 69.321, míg a fizikaiak 34.813 forintot kerestek,* ami 25, illetve 22,6 százalékkal magasabb, mint az előző év azonos időszakában. A legnagyobb mértékű bruttó keresetnövekedés — 27,3 százalékos — az első félévben a postai és a távközlési dolgozók esetében volt, a villamos energia, a gáz-, hő- és vízszolgáltatási ágazatban ugyanakkor 26,3, a pénzügyi tevékenység és szolgáltatások területén pedig 25,9 százalékkal kaptak több fizetést az ott dolgozók. A legkisebb mértékben a feldolgozóiparban (14,6 százalék), a fa-, papír- és nyomdaiparban (16,3 százalék), az építőiparban (16,7 százalék) emelkedtek a bérek.



A kétszintes szegedi felvételi épület máig betölti rendeltetését

Pit-bull ország

Furcsa álmom volt az éjjel. Azt álmodtam, hogy betiltották a harci kutyák tartását. Meg a harci emberekét. Nem kéne ezt így összekapcsolni, morfondíroztam és a másik oldalamra fordultam. Hát akkor meg nem az tolakodott az ágyamba, hogy egyesek szerint a harci kutyákat ivartalanítani kellene. Fejemre húztam a kispárnát és megfeddem magam: „most már állj, túl messzire mentél, nem kutyákról, hanem emberekről van szó". A másik énem csúful mosolyogva gyorsan fülembe súgta, hogy egyáltalán embernek lehet-e nevezni azt, aki parancsra képes egy ártatlan másik embert leütni, majd többedmagával puhára klopfolni. Hogy, hogy nem, betolakodott az álmomba egy igen tekintélyes úr is. Német nemzetiségű. Büszkén mondta, hogy ő a Szekszárdi Húsüzem új tulajdonosa. Mutatóujjával mellbeböködött és nyomatékosan figyelmeztetett, hogy harci emberei egyrészt nem kaptak parancsot pofozkodásra, és ezt jó, ha álmomban sem felejtem el. Másrészt, ha mégis kaptak volna, az a bizonyos sárga földig lepofozott személy nem ember volt, csupán egy a gyárral együtt dobra vert magyar munkások közül, ráadásul nem átallotta valamiféle szakszervezeti vezetőnek mondani magát. Szepegve megjegyeztem, hogy a harci emberek maguk mondták: parancsot kaptak a szigorú létszámellenőrzésre és amennyiben szükséges, egy kis heveny rendcsinálásra. Persze, csak akkor, ha a munkások brutálisan megemlítenék a fizetésemelést, vagy nehezményeznék a szeretetteljes lökdösést és a szóvirágoktól illatozó vezényszavakat. És ez bizony, a verőlegények legnagyobb sajnálatára, megtörtént. Sarokba voltak szorítva, tenniük kellett hát a dolgukat. A tiszteletre méltó tulajdonos — vagy megbízottja — (már nem is emlékszem pontosan) erre mindezt kikérte magának, hisz bizonyisten, azt sem tudja, hova tűntek a harci emberek. Na most, én álmomban gyorsan fellapoztam néhány újságot és az orra elé dugtam: a brávók vagy gorillák, egyszóval az őrző-védők egy közeli szállodában pihenik ki a fáradalmakat, nem is a legolcsóbb szobák puha kényelmében. Az eset után nem porzottak el egy másik államba, ahogy divatban volt réges-rég az amerikai vadkapitalizmus idején. Nem mentek el egy másik államba. Egyrészt mert nálunk csak egy állam van, másrészt mert nem érzik szükségét a rejtőzködésnek. Büszkén vállalják, hogy ők csak a kötelességüket teljesítették. Mégpedig jól. A harci emberek arra szerződtek, hogy erkölcsi gátlások nélkül leüssenek és megtapossanak bárkit, akire a falkavezér — akarom mondani az ideiglenes falkavezér, más szóval a megrendelő — rámutat. Pontosabban rámutattat, esetleg csupán megsúgja, ki legyen a célpont, hiszen ő egy tiszta ember, tiszta pénzen privatizálta a Szekszárdi Húsüzemet. A pénz bizonyára tiszta, ezért nem is kellett belőle túl sok. A hírek szerint az üzem nagyságrendekkel többet ér, mint amennyit a tiszteletre méltó német úr letett a magyar állam orra elé. És ki érti ezt, a magyar állam mégis lecsapott a vételárra, mint héja a kiscsibére.



No, ekkor végleg fölébredtem. A reggeli kávé után még biztos voltam abban, hogy gondolataimat nem zavarja meg holmi félálombeli képzelgés. Így aztán végiggondolhattam az őrző-védők magyarországi honfoglalását. Felidéztem magamban a bankok bejáratánál álldogáló kétajtós szekrény méretű urakat, a minisztérium ajtajában posztoló marcona fiatalembereket, akik felváltották a jó szóval útbaigazító portás bácsikat, számbevettem az áruházak, raktárak, gyárak, különféle Kft.-k környékén harci kutyákkal őrjáratozó harci embereket, a terepszínű egyenruhában pózoló kefehajú deszantosokat és mindazokat, akik az amerikai akciófilmek kemény fiúit majmoló pózban azt suttogják rekedten „eddig és nem tovább!". Csak azt nem tudtam megemészteni, hogy ezek a rettenthetetlen bajnokok főként akkor mutatják meg természetfeletti képességeiket, amikor náluk gyengébbekkel akadnak össze. A pisztolyokkal hadonászó bankrablóktól, a sikító gumikkal elsöprő autótolvajoktól, az aluljárókban lövöldözőktől távol tartják magukat. Viszont halált megvető bátorsággal lökik félre a hivatalba panaszra érkező nyugdíjast, vagy kismamát és mészárosokat megszégyenítő taglőütéssel beszélik rá az új tulajdonos iránti tiszteletre például a szekszárdi szakszervezeti vezetőt.

De mi lenne, ha a béremelést kérő munkások, a panaszos nyugdíjasok felfogadnának egy másik őrző-védő társaságot? Ez a veszély nem fenyeget. Túl sokba kerülnek.

A harci kutyák is veszélyesek, de a harci emberek még inkább. A parlamentben fontolgatják, hogy pszichológiai alkalmassághoz kéne kötni a harci kutyák tartását. És az őrző-védők felbérlését nem kellene? Vagy erkölcsi bizonyítványra lenne szükség? Miért ne! Mért ne feledjük, a harci emberek, akár a harci kutyák, manapság bárkire ráuszíthatók. Akinek pénze van, mindent megtehet. Attól tartok, hogy a privatizáció befejeztével a külföldi, meg persze az új gazdák gazdagabbak lesznek, mint az állam. Biztos, hogy mindegyikük tisztességesen viselkedik majd? Mert ha nem, akkor az lesz, amit ők akarnak. Pit-bull ország leszünk? Egy harci kutyák helyett harci emberekkel rendbentartott, vagyis humanizált pit-bull ország?

Földvári Géza

MUNKAHELYEK VÉDELMÉBEN

KÖZPONTOSÍTÁS, BURKOLT LÉTSZÁMLEÉPÍTÉS?

Veszélyben több ezer vasutas munkahelye

Több mint ezer vasutas munkahelye kerülhet veszélybe a Szombathelyi Üzletigazgatóság területén, amennyiben a MÁV a jelenlegi elképzelései szerint hajtja végre azokat a „racionalizáló" intézkedéseket, amelyekbe már bele is fogott. Miközben a vidéket karcsúsítják, a budapesti „vízfej" tovább növekszik — állította Horváth Csaba, a Vasutasok Szakszervezete Területi Bizottságának titkára egy július végén megrendezett szombathelyi sajtótájékoztatón.

A tájékoztatón egyebek között elhangzott: ha továbbra sem tekintik partnerüknek a szakszervezetet a MÁV vezetői, érvényét veszítheti az a szerződés, amelyet tavaly decemberben írtak alá, és amelyben a szakszervezet kötelezettséget vállalt arra, hogy tartózkodni fog a sztrájktól.

Mint *Horváth Csaba* hangsúlyozta: néhány nappal ezelőtt a részvénytársaság felső vezetése több olyan tervezett változtatásról tájékoztatta őket, amelyek a Szombathelyi Üzletigazgatóság jövője szempontjából aggodalomra adhatnak okot. *Halmai Albert* befektetési főosztályvezető és *Szabó Tivadar* személyügyi igazgató ugyanis nemrég Szombathelyen járva arról számolt be, hogy a jelenlegi szervezeti formából akarják azokat kiszakítani. Ez 4 ezer 696 fő gazdasági társaságokba való kivitelét jelentené. A szakszervezet véleménye szerint ez nem más, mint burkolt létszámleépítés, egy színjáték, amelynek a forgatókönyve: a speciális feladatokat ellátó részlegekből gazdasági társaságokat alakítanak, piaci környezetbe helyezik őket. A tulajdonos és a legfőbb megrendelő azonban a MÁV marad. Ha azután a Kft.-k nem felelnek meg a „versenyhelyzetnek", csődbe mehetnek, a dolgozókat már nem a részvénytársaságtól kell elbocsátani, papíron tehát nem szegik meg a szakszervezetekkel kötött megállapodást. A valóságban azonban igen. Már van példa a módszerre: a szombathelyi Abakusz Kft. ellen az APEH kezdeményezett felszámolást. A dolgozók egy részét szélnek eresztették. Végkielégítést nem kaptak a MÁV-tól, hiszen már nem voltak az Rt. alkalmazottai.

A területi bizottság titkára rámutatott: a MÁV menedzsmentjének legújabb tervezete szerint szakmailag is jelentősen átalakítják a vasutat, amelynek során a Szombathelyi Üzletigazgatósághoz tartozó terület nagymértékben csökkenhet. Úgynevezett kirendeltségeket hoznak létre, amelyek már nem az üzletigazgatóság alá tartoznak majd, hanem a Budapesten létrehozandó hét szakigazgatóság irányítaná őket. Az első ilyen átszervezett terület az Infra 96, amely a MÁV belső információs hálózatáért felelős. A másik átszervezendő részleg a gépészeti szakszolgálat. Az igazgatóság területén a tapolcai vontatási főnökséget és a zalaegerszegi vontatási főnökséget érintené. Amennyiben a tapolcaiból kirendeltség lesz, a Székesfehérvári Üzletigazgatóság alá sorolják át, így a Szombathelyi Üzletigazgatóság elveszítheti a Balaton északi partján végzett feladatait, melyek csökkenésével a mai ezen a területen dolgozó emberek nagy része is feleslegessé válik, illetve a munkát nem a Szombathelyi Üzletigazgatósághoz tartozó vasutasok végzik majd el. Az üzletigazgatóság területén 250 ember munkahelyét kérdőjelezné meg egy ilyen intézkedés. Felvetődött ugyanakkor a szakszolgálaton belül kisebb egységek privatizációjának szükségessége is. A létszámleépítésre, persze, valószínűleg ezután kerülne sor. Az igazgatóság jelenlegi nyolcezer dolgozójából több mint ezerfőt érinthet a „változás".

Mint a MÁV vezetői korábban hangoztatták: a tervezett átalakítások minden fázisáról hatástanulmányokat készíttetnek. Ezekbe a tanulmányokba azonban a szakszervezet képviselői mind a mai napig — állításuk szerint — nem tekinthettek bele.

A vasút vezetése, Horváth Csaba szerint, tudatosan központosít. Miközben a fővárosi „vízfejet" növelik, addig a vidéket szándékosan sorvasztják el. Osztrák mintára próbálják meg átszervezni a vasutat. Ez azonban a magyar szerkezettől idegen. Hangoztatják, hogy kétszintű irányítás létrehozására törekszenek a jelenlegi három helyett. Valójában a szakigazgatóságok létrehozásával egy negyediket építenek be, jól fizető vezetői állásokat kreálva. A vasút 400 vezetője már így is „kilóg" a hértáblából. Több százezres alapfizetést kapnak, miközben egy szakmával rendelkező átlag vasutas jövedelme a bruttó harminc-ezret sem nagyon éri el. A vezérigazgatóság létszámát, persze, papíron csökkentik, a vezető azonban egyre több lesz. Pályamunkást, mozdonyvezetőt azonban nem lehet a céghez felvenni, mert „nincs rá keret".

Nem az egyetlen alternatíva a szakszervezet által vitatott tervezet — mondja Horváth Csaba. A Szombathelyi Üzletigazgatóság szakemberei szintén elkészítették saját területük ésszerűsítésének tervét, amely szintén tartalmaz létszámcsökkentést, ám azt korrektebben és sokkal humánusabb módon kívánja végrehajtani. A helyiek elképzeléseit azonban figyelemre sem méltatták.

A szakszervezet egyelőre nem akar szélsőséges eszközökhöz nyúlni. Tárgyalásokat szorgalmaznak, szeretnének betekinteni a vezetés által készíttetett hatástanulmányokba. Amennyiben azonban továbbra sem tekintik partnernek őket, regionális munkalassítástól, sztrájktól sem riadnak vissza. Ez utóbbinak a MÁV esetében országos kihatása is lehet.

Reagálás

Szabó Imre, a MÁV Rt. szombathelyi üzletigazgatóságának vezetője reagált Horváth Csaba felvetésére: elismerte, hogy az „aggályosnak tartott átalakítási elképzelések munkaanyag szintjén valóban felvetődtek. Ha viszont, ezek olyan fázisba kerülnek, hogy arra szükség lesz, bevonják majd a munkába a szakszervezet képviselőit is." A szóban forgó „hatástanulmányokat"— Szabó Imre szerint — nem Szombathelyen, hanem a fővárosban készítették, mégpedig a vidéki főnökségek bevonásával, az általuk közölt adatok alapján.

„A tervek között valóban szerepel néhány főnökség megszüntetése, összevonása. Ez állomásokat is érinthet, a kihasználtságtól függően állomásból megállóhelyek lehetnek. Ám ez természetes folyamat, amelynek részletei egyelőre nem ismeretesek "— mondta az üzletigazgatóság vezetője. Ennek ellenére úgy vélte: az átalakulásnak ebben a szakaszában, amikor a tervezés folyik, korai és felelőtlen dolog sztrájkkal fenyegetőzni, ami felesleges konfrontációs veszéllyel jár, és nem szolgálja sem a MÁV, sem a dolgozók érdekeit. A „telephelyek racionalizálását előkészítő" döntés meghozataláról szólva viszont ígéretet tett arra, hogy ezekre csak az érdekképviselettel egyeztetve, a háromféves megállapodás létszámra vonatkozó részeinek betartásával kerül sor. "

VASUTASPORTRÉ

BEMUTATJUK

Záhony állomás új VSZ-titkára

Időközi választást tartott a közelmúltban Záhony állomás szakszervezeti tagsága, mivel a volt titkár a 15 tagú bizottsági testület előtt felmentését kérte. Hat-nyolc név merült fel a jelölő bizottság szerint, végül is négyen maradtak, akiket a tagság javaslatára felkértek a titkári poszt betöltésére. Titkos szavazás eredménye: A tagság létszáma: 418 fő. Leadott szavazatok száma: 287 volt, amiből 279 érvényes. Balogh László 210 szavazattal első helyre került.

—A szimpatikus fiatalembert arról kérdezem, hogyan lett vasutas?

— 1974-ben kerültem Záhony állomásra, mint ifjúmunkás. 18. életévem betöltése után a Széles-pályaudvaron lettem kocsifelíró, majd következtek a szakvizsgák. 1982-ben elvégeztem a forgalmi-kereskedelmi tisztképzőt. A katonai szolgálat befejezése után előbb forgalmi szolgálattevő, állomásirányító beosztásban tevékenykedtem. 1986-tól megválasztásomig „szélesen", „normálon" térfőnökként dolgoztam. Úgy gondolom, hogy az a bizonyos „létra fokainak megmászása" közben elég sok tapasztalatra tettem szert, amit jelenlegi munkámban is hasznosítani tudok.

— Miként alakult a mozgalmi munkád?

— Vasúti szolgálatommal egyidős a szakszervezeti tagságom is. 1984-től az szb tagja lettem, majd a választásomig Záhony állomás VSZ-bizottsága elnökeként segítettem a szakszervezeti munkát.

— A vasúti, szakmai szolgálattól egy időre megváltál. Mi a terved?

— Nem tudok meglenni a sínek zenéje nélkül, de a volt kollégák is azt kérték tőlem: „gyere sokat közénk, képviseljél bennünket, állj ki az érdekünkért, informáljál bennünket, mi is ezt tesszük, egyszóval továbbra is éljél velünk, mint addig".



Balogh László 39 éves. Záhonyban érettségizett a Közlekedési Szakközépiskolában. Nős, három lányuk van. A Záhonytól négy kilométerre lévő Zsurk községben laknak, onnan autóbuszoznak feleségével, aki szintén a MÁV-nál dolgozik.

Ami a VSZ-t illeti, szeretném, ha továbbra is megtartaná tekintélyét, ne veszekedjenek, civódjanak a szakszervezetek. Részünkről nincsenek kirohanások, mi mindenképpen egységre, megértésre törekszünk a jövőben is.

A vezetők pedig ne ellenséget lássanak a szakszervezetben, mi segítőkészek vagyunk mindenben, ami a dolgozók javát szolgálja, arra törekszünk, hogy a Kollektív Szerződést — a törvényeken belül — tartsák be. Egyetértési jogunkat, véleménynyilvánításunkat szeretnénk gyakorolni a jövőben is. Hogy ezek sikerüljenek, támogatom, hisz ez az elvem, ez a célom.

Új beosztásodhoz sok sikert kívánunk...

Szőgyényi Bertalan

BEMUTATKOZIK A VSZ JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.-K INTÉZŐBIZOTTSÁGA

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) keretei között működik a Járműjavító Kft.-k Intézőbizottsága (IB), pedig, a járműjavítók egyre inkább távolodnak a MÁV-tól. Összeállításunkban e sajátos érdekcsoport életébe pillanthatnak be a Magyar Vasutas olvasói.

Eredményeinket tisztségviselőink felkészültségének köszönhetjük

Kis Tamás, a Járműjavító Kft.-k Intézőbizottságának (IB) titkára 1962-ben szerszámkészítőként kezdte vasúti pályafutását a MÁV Gépjavító Üzemben. A Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskola elvégzése után a MÁV Vezérigazgatóságon dolgozik, 1990-ben a MÁV járműjavító üzemek intézőbizottsági titkárává választották. Ebben a funkciójában 1994-ben megerősítették, amely tisztséget a mai napig betölti. Kis Tamás a Magyar Vasutasnak a járműjavítók átalakulásáról, a szakszervezet kft.-ékben belüli helyzetéről nyilatkozott.

— A járműjavítók egyre inkább eltávolodnak a MÁV-tól, ugyanakkor az intézőbizottság továbbra is a VSZ-en belül tevékenykedik. Nem okoz ez problémát az ib-nek?

— A járműjavítók intézőbizottsága már 1990 előtt foglalkozott a várható átalakulással, ezért már akkor javaslatot tettünk az alapszabály módosítására. Mivel a MÁV egy vállalatból több gazdálkodó egységgé alakult át, ezért a szerteágazó érdekek képviselete szövetségi rendszerben lenne elképzelhető. Több alkalommal szóvá tettük ezt, de akkor még más területek szakszervezeti képviselői javaslatainkért nem lelkesedtek. Az 1994. évi kongresszus előtt ismételten több javaslatot tettünk ennek a problémának a kezelésére. Ennek köszönhető, hogy bekerült a VSZ alapszabályába a kft.-éknél működő alapszervezetek nagyobb fokú önállósága, a kisebbségvédelmi passzus. Létrejöttek a szakági, szakmai, közalkalmazotti érdekegyeztető bizottságok. Ez az IB számára nagyobb fokú önállóságra ad lehetőséget, amellyel élünk is.

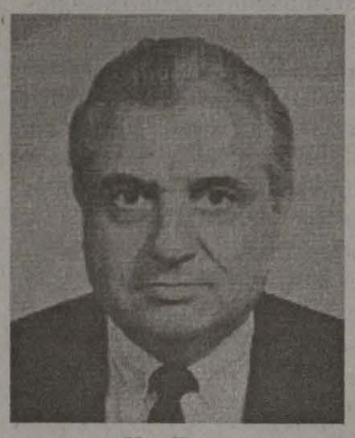
— Beszéljünk a járműjavítóban dolgozó munkavállalókról. Kollégáink mennyire vasutasok még?

— A probléma már 1992-ben jelentkezett a MÁV—Állam tárgyalások alkalmával. A VSZ 1993. január 7-én kötött egy megállapodást a MÁV-val, amelyben kikötötték a felek, hogy a szerzett jogok megmaradnak. Ez egyaránt vonatkozik a MÁV-bérlakásokra, vagy a menetkedvezményre. Sajnos, azt is el kell mondanom, hogy az újfelvételesekre ezek a kedvezmények már nem vonatkoznak.

— Hány kft.-s alapszervezet működik ma az IB keretei között, és hogyan lehet összehangolni ezek érdekvédelmi munkáját?

— Az intézőbizottság 10 alapszervezetből áll és jelenleg kilenc gazdasági társaságban működik. A kft-kben mindenütt sikerült önálló kollektív szerződést, bérmegállapodást kötni. Az IB ennek érdekében a szakszervezeti tisztségviselőket oktatta, ha szükség volt rá a tárgyalásokhoz — működési költségünk terhére — külső szakértőket vont be, valamint felvettük a kapcsolatot az Érdekvédelmi Tanácsadó Szolgálat Egyesüléssel (ÉTOSZ) és a Munkavállalói Részmunkavállalói Program (MRP) Országos Szövetségével is, valamint létrehoztuk a Vasúti Járműjavítók Foglalkoztatást Segítő Egyesületét is. Az előkészítés, természetesen, kollektív munka, amelynek összehangolása az intézőbizottság feladata. Ezt a módszert követtük az üzemi tanácsi választások alkalmával is, amelynek az eredménye az lett, hogy a VSZ jelöltjei 82 százaléknyi szavazatot kaptak.

Az érdekvédelmi munkához tartozik még az is, hogy több alkalommal a kft-khez tartozó ügyvezető igazgatókkal kibővített IB ülést tartottunk a gondok, problémák feltárása és megoldása



Kis Tamás

érdekében.

— Nem tudták megvetni a lábukat a járműjavítóban a konkurens szakszervezetek.

— Pedig volt erre több kísérlet is. Szombathelyen és Székesfehérvárott alakult VDSZSZ-alapszervezet, de azóta ezek megszűntek, illetve beolvadtak a VSZ-be. A Mérnökök és Technikusok Szakszervezetének egy 40 fős alapszervezete működik Dunakeszin, valamint Debrecenben Munkástanács, amely 30 tagot számlál. Érdekvédelmi munkánk eredményességét tükrözi, hogy szervezettségünk 75,7 százalékos.

— Nem kerülhető meg a kérdés: hol tart jelenleg a MÁV Rt. tulajdonú gazdasági társaságok privatizációja?

— Az intézőbizottság már 1994-ben úgy látta, hogy a 100 százalékos MÁV tulajdonú társaságok egy részét el fogják adni, ezért a várható foglalkoztatási és szociális feszültségek elkerülése érdekében már az év őszén szerveztünk egy tanácskozást, amelyre a szakszervezeti titkárok és üzemi tanácsi elnökök, felügyelőbizottság munkavállaló képviselői mellett meghívtuk a VSZ vezető tisztségviselőit, valamint két parlamenti képviselőt, *Varga Lajost*, a Dunakeszi Járműjavító Kft. igazgatóját, és *Papp Pált*, a VSZ akkori tiszteletbeli elnökét. A tanácskozás olyan állásfoglalást fogadott el, amelyet azóta is következetesen képvisel az intézőbizottságunk. *Kálnoki Kiss Sándort*, a MÁV Rt. elnökét meghívtuk a rendkívüli IB-ülésre, mivel ekkor volt napirenden a MÁV befektetési eszközeinek hasznosítási koncepciója. 1995 szeptemberében kibővített testületi ülést tartottunk dr. Németh László vagyongazdálkodási igazgató részvételével a privatizáció aktuális kérdéseiről. Az idén szakszervezeti jogosítványok megsértése miatt a székesfehérvári, a debreceni, a pácsonyi, valamint a Vasútvill Kft.-k ellen kifogásokat nyújtottunk be. A tárgyalások jelenleg is folyamatban vannak. Várható, hogy a munkavállalóknak kedvező eredményt hoznak majd.

— A privatizáció után, mintha ezek a cégek jobban működnének.

— Kétségtelen, hogy a kiválás után a munkavállalók egyre inkább rájönnek arra, hogy a saját boldogulásuk a munkájuk eredményétől függ. Ennek érdekében külső piaci munkát vállalnak. Az önállósodás után növekedtek a hatékonysági mutatók és ennek köszönhetően néhányan a külpiacokon is sikerrel szerepelnek. Több cég megkapta az ISO 9002 minőségtanúsítvány, amely feljogosít az európai piacra történő belépésre.

— Mire lezajlik a MÁV Rt. átalakítása, addigra milyenek lesznek a mai járműjavítók?

— Megnéztünk néhány üzemet a mienkénél fejlettebb országokban — Ausztriában, Norvégiában — és azt tapasztaltuk, hogy technikailag nem kirívó a különbség a hazai járműjavítókkal összehasonlítva. Amiben előttünk járnak, az a munkaszervezés és a hatékonyság. Hogy csak egy példát említsek, a norvégoknak nincsenek külön raktáraik hanem a tolópad alatt tárolják a felhasználandó alkatrészeket. Biztos vagyok benne, hogy — a technikai fejlesztés mellett — a járulékos költségek visszaszorításával, minőségi munkával a hazai járműjavítók versenyképesek lesznek itthon és az Európai Unióban is.

TP

...„Vasutasnak érezzük magunkat"...

Az Északi Járműjavító Kft. az átalakulás után is megmarad 100 százalékig MÁV tulajdonban. A vasutas szakszervezeti mozgalom bölcsője, az egykori kőbányai munkásközpont jelenleg visszafogott teljesítménnyel üzemel. A vontató járművek nagyjavítását kizárólag végző vállalat jövője erőteljesen függ a MÁV Rt. megrendeléseitől. Egykoron havi 5-6 mozdony gördült ki a szerelőcsarnokokból, ma jó, ha egy jármű hagyja el a munkapadokat.

Az Északi Járműjavító portáján vasutas bácsi fogad. Gondosan beírja kockás füzetébe a nevemet. Órájára pillantva melléírja a belépés idejét is. Már éppen szólni készülök, hogy 10 percet siet az órája, amikor látom, hogy az eltérést bekalkulálja a bejegyzéskor. A portával szemben barna fachok, benne kis fehér lapocskák, valamint egy ütött kopott blokkolóóra. Az hajszálra mutatja a pontos időt.

Az üzem szb-titkára, *Németh Tibor*, nem panasszal kezdi, hanem az eredményekkel. A napokban állapodtak meg az igazgatóval, hogy az első féléves eredmények alapján augusztus 1-jével 2 százalékos bérfejlesztést kapnak az kft. dolgozói. Megjegyzésemre, hogy az évi 17 százalék még mindig kevesebb, mint amit a MÁV Rt. dolgozói kaptak, széttárja karját. — Áprilisban közölte velünk az igazgató, hogy 110 embert el kell bocsátani, mert a MÁV 217 millió forinttal csökkentette megrendelését. Így kénytelenek voltunk



A mozdonyt teljesen lecsupaszítják, majd újra felépítik.

összehúzni a nadrágszíjat a bérfejlesztésnél, az anyagfelhasználásnál, sőt két hét kötelező szabadságot is kiadtak a dolgozóknak, viszont a létszámot meg tudtuk őrizni. Azóta kiderült, hogy a 217 millióból visszakaptunk 186 millió forintos megrendelést. Ennek a pénznek és a kemény takarékos munkának is köszönhető ez az augusztusi 2 százalék.

Az üzemcsarnokokat két szb-taggal járom körbe, *Szegedi József*, *Schönléber Lipót* csoportvezetőkkel. Látszik rajtuk, hogy régi szakik, úgy beszélnek a „szilikről", forgóvázakról, transzformátorokról, mint apa az édes gyerekéről. Tőlük tudom meg, hogy a V6-os nagyjavítás annyit jelent, hogy egy mozdonyt teljesen lecsupaszítanak, majd újra felépítik az egész gépet. Elméletileg ezt egy mozdonnyal csak egyszer lehet megcsinálni, de a kényszer rávitte a MÁV-ot hogy úgynevezett V6 csillagos nagyjavítást is végeztessen el a V43-asokon. Ez azt jelenti, hogy a már többnyire 30 éves villanymozdonyokon másodszor is elvégzik a teljes nagyjavítást, így a gépek még 2010-ig lesznek szolgálatban.

A trafók, a nagyteljesítményű villanymotorok felújítását nem kis büszkeséggel mutatja meg Schönléber Lipót, s közben elújságolja, hogy a forgórészek újratekercselése is itt történik. Amikor arról kérdezem, hogy mit szólnak a 2 százalékos béremeléshez, egyöntetűen vágják rá, hogy örülnek neki.

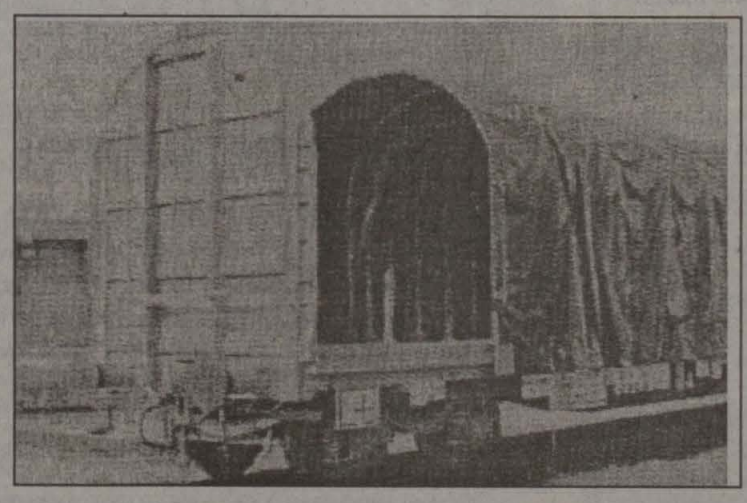
— Mi már minden csekély juttatásnak tudunk örülni — mondja Szegedi József — , mert tudja, valamikor innen havi öt-hat mozdony gördült ki, most meg egy év alatt tíz. Javítottunk mi már HÉV-szerelvényt, de még metró motorkocsit is. Mégis azt hiszem, hogy csak a MÁV-ban bízhatunk, mert előbb-utóbb minden mozdonyt hozzánk kell behozni.

— Úgy tudom, hogy a V43-as V5-ös és V6-os felújítása 20-25 millió forintba kerül — teszi hozzá Scönléber Lipót —, viszont új eszközök beszerzése ennek a sokszorosába volna a MÁV-nak. Szerintem, a MÁV-nak is a felújítás éri meg jobban, mert itt az északiban mi mindent megtudunk csinálni. Nem beszélve arról, hogy a MÁV Rt. saját cégének adja a megbízást, mivel az északi még mindig 100 százalékos tulajdonban van és így mi továbbra is vasutasnak érezhetjük magunkat...

TP

A vasúti szállítás leendő „favoritja"

az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:

— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:

— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:

A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18 550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

KITEKINTÉS

Eszperantó világkongresszus

Prágában rendezték meg néhány héttel ezelőtt a 81. eszperantó világkongresszust, melyen *dr. Ferenczy Imre* győri MÁV főorvos is részt vett. Munkája elismerését jelzi, hogy ismét őt választották meg három évre az Universala Medicina Esperanto-Asocio, az Orvos-egészségügyi Eszperantó Világszövetség elnökévé.

A kongresszus színhelye a prágai *Palac Kultury* volt, ahol 60 országból háromezren tanácskoztak. Főtéma volt az eszperantó nemzetközi nyelv esetleges bevezetése az Európai Közösség (EK) munkájába. Jelenleg az EK-nak 11 hivatalos nyelve van és a fordítási költségek rendkívül nagyok.

A vasutasok találkozóján *Gulyás István*, a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség (IFEF) alelnöke tájékoztatta a résztvevőket a szervezet legutóbbi, hágai kongresszusáról. Ezt követően német és szlovák kollégák tartottak szakmai előadást az országukban folyó vasúti korszerűsítési munkálatokról és a jövő év májusában, Kassán, sorra kerülő 49. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszus előkészületeiről.

Az egészségügyi eszperantisták összejövetelén *dr. Frank Nitsche* német orvos a számítógéppel dolgozók egészségi ártalmairól, a megelőzésről tartott értékes előadást. Itt elhatároztuk, hogy jövőre Krakkóban rendezünk nemzetközi konferenciát, elsősorban munkaegészségügyi témákról. Az egykori japán orvosprofesszor *dr. Hideo Shinoda* születésének 100. évfordulóján, 2001-ben, japán és eszperantó nyelven tartunk tudományos tanácskozást Yamagata városban és Tokióban, elsősorban a rákkutatás témaköréből.

A kulturális programok közül a cseh nemzeti est, a bolgár eszperantó színház előadásai, brazil és kubai énekesek szereplése aratták a legnagyobb sikert. Naponta jelent meg a kongresszusi újság *Pragaj sonoriloj* (Prágai harangok) címmel. A posta — a kongresszus tiszteletére — emlékbélyeget adott ki és a küldeményeket alkalmi bélyegzéssel látta el.

A rendezőbizottság szép kirándulásokat is szervezett a világhírű Karlovy Varyba, az UNESCO által védett *Cesky Krumlovba*, és a huszita történelemből ismert *Tábor* nevű városba. Sokan látogatták az arany Prága történelmi emlékeit és épületeit is.

A kongresszus választmányának döntése alapján jövőre Ausztrália egyik tengerparti városában, *Adeleide-ban* rendezik meg az eszperantisták világkongresszusát, majd 1988-ban a francia Montpellier város lesz a kongresszus színhelye.

N. I.



Lourdesi zarándoklat

Egy alakuló civil kezdeményezés — Keresztény Vasutasok Egyesülete —, aktív és nyugalmazott vasutasok, valamint családtagok lourdesi zarándoklaton voltak július végén.

A Franciaországi Katolikus Vasutasok Egyesülete (UCCF) kétévenként szervez közös zarándokutat, amelyen a már megalakult Vasútmisszió jótékony közreműködésének köszönhetően, a lengyel szervezet csoportja mellett, mi is részt vehettünk. Utunkat a MÁV Rt. is támogatta.

A Carc de l'Est-en Jean Magaille diakónus, valamint a párizsi Magyar Katolikus Misszió plébánosa, *Molnár Ottó* atya várta harmincfős csoportunkat. Az autóbuszos városnézést csak az étkezések és egy közös mise szakította meg, majd éjszaka indult a különvonat, amellyel kora délelőtt érkeztünk meg a legismertebb kegyhelyre. A *Cité Saint-Pierre* elsősorban a nem túl módosoknak nyújt szállást és étkezést, a zarándoklat optimálisnak nevezhető ötnapos tartamára. Mivel nem kereskedelmi szálláshely, a résztvevők adományai szolgálnak ellenértékül.

A zarándoklat lényegi elemeit nincs mód ismertetni, azt a vallásgyakorlók tudják. Magyar nyelvű miséinken könyörgéseket fogalmaztunk meg mind vasutastársainkért, mind a magyarságért, mind szolgáltatásainkat igénybevevőkért.

A *Grotta* előtt tartott nemzetközi misén meggyújtott gyertya — túl a jelenéssel összefüggő kultikus hagyományokon — mindannyiunkért, valamint a vasúti baleset következtében életüket vesztőkért is égett. Felejthetetlen a *V. Pius bazilika* nemzetközi miséjének hangulata, egyszerűen a földbe süllyesztett templom, a hívők és érdeklődők nagy száma (22000 fő a befogadóképesség), akik valahogyan mindannyian *Subirous Bernadett* felhívás tolmácsoló üzenetének tesznek eleget, azaz körmeneteket tartanak. Máriát dicsőítve.

Mód nyílott egy kirándulásra a Pireneusok északi oldalára, a Gavernie Cirque területére, ahol a lengyelekkel közösen vettünk részt. A dolog természetéből adódóan — nem turista- vagy bevásárlóútról lévén szó, továbbá a mi anyagi lehetőségeinkhez mérten meglehetősen magasnak ítélhető árak miatt — elsősorban szellemi élményekkel gazdagodva tértünk haza.



Biztató, hogy már van érvényes meghívásunk a következő zarándoklatra is, amelyen — reményeink szerint — még nagyobb létszámú csoporttal vehetünk részt.

...A csodákban, természetesen, nem egyformán hiszünk, de elnézve a különböző szertartásokon részt vevők elesettségben is kiegyensúlyozottnak tűnő állapotát, elgondolkoztunk azon, hogy milyen nagy dolog a hit, amely nélkül lehet ugyan élni, de kevesebb az élet tartalma.

Holló Vilmos

NEMZETKÖZI SZOLIDARITÁS

Személyes kapcsolatfelvétel

A szegedi területi bizottság meghívására, a 46. vasutasnapi ünnepségeken Szegeden járt Vladam Stojcsics, a Jugoszláviai Vasutasok Szakszervezete elnöke, és Zorán Antics, a Szerb Vasutasok Szakszervezete elnöke, valamint néhány munkatársuk.

A magasrangú szakszervezeti vendégeket az üzletigazgatóság székházában *Szabó Gyula* igazgatóhelyettes fogadta, aki tájékoztatást adott az igazgatóság munkájáról, eredményeiről.

Mári Gábor, a TB-titkára kérdésünkre elmondotta: a kapcsolatépítés egyik fontos láncszeme volt ez a találkozó, hiszen hosszú évek óta ez volt az első személyes *kapcsolatfelvétel*. Eszmecseréjükön szakszervezet-politikai kérdések szerepeltek, de szó esett a *nemzetközi szolidaritás* szükségességéről, a privatizáció szakszervezetet érintő kérdéseiről is. A jugoszláv delegáció felvetette egy esetleges *csereüdültetés* lehetőségét is. A vasutas szakszervezeti mozgalom centenáriumi ünnepségeire Mári Gábor meghívta a szomszédos ország vasutas szakszervezeti vezetőit.

G. J.

MÁVTRANSSPED
Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

Közút helyett a síneken

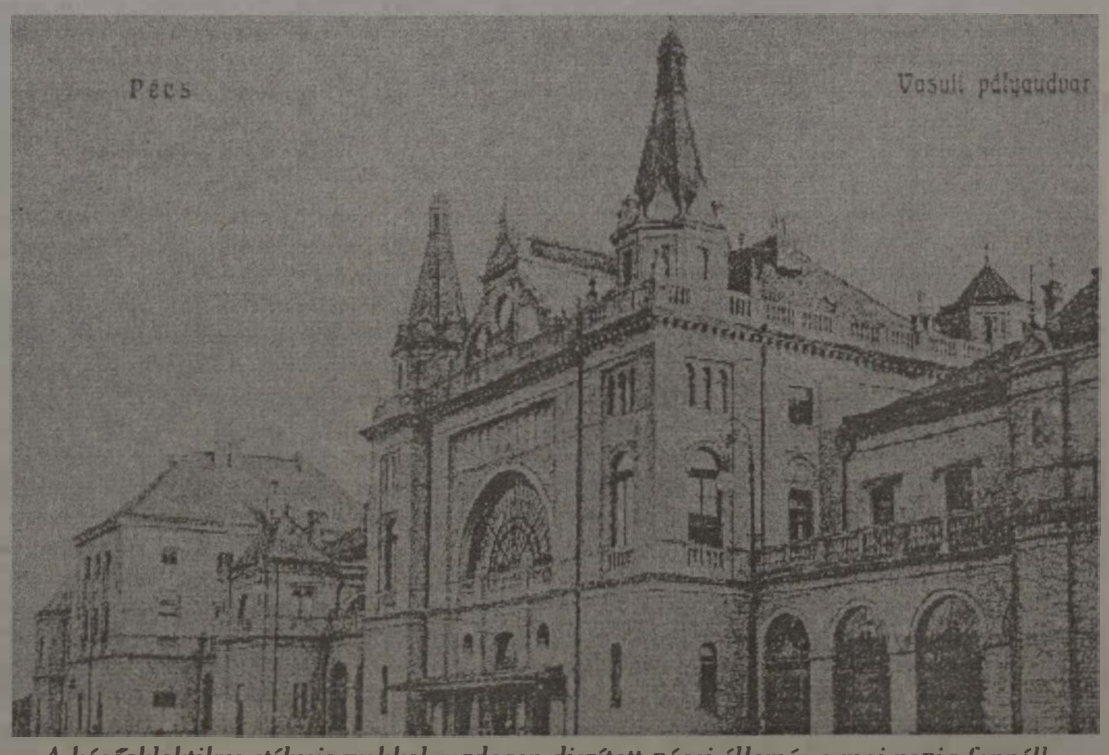
Ha van téma, amely Ausztriában felizgatja a kedélyeket, az a tranzitforgalom, s ezen belül a szállítás. Az alpesi ország fontos összekötő útvonal észak és dél, kelet és nyugat között. Másrészt a környezetvédelem ebben az országban hagyományos, a mérce igen magas: az európai uniós csatlakozási tárgyalásokon — a mezőgazdaság mellett — ez volt az a sarkalatos pont, amelyről a vita a legtovább húzódott, s végül Ausztria kompromisszumot volt kénytelen kötni: az Európai Unió környezetvédelmi normái, amelyek tavaly január eleje óta itt is kötelezőek — például a járművek CO-kibocsátására, a tranzitforgalom nagyságára — alacsonyabbak, mint az itt korábban érvényes szabályozás volt.

A Brüsszellel folytatott vitában Ausztriának mégis sikerült valamelyest engedményt elérnie: egyrészt az EU elfogadja a Brenner autópályán érvényes, *az átlagnál magasabb osztrák tarifa* jogosságát, másrészt maga is fontolóra veszi a környezet védelmét külön adóval kikényszerítő intézkedést. Az Ausztrián átdübörgő teherforgalom évről évre nő, s a mostani évi 350 milhó tonnás áruszállítás az ezredfordulón meghaladhatja az 500 millió tonnát. Mivel a közúti szállítási engedélyek kvótáját nem kívánják emelni, a megoldás: a jelenleg a szállítás több mint hatvan százalékát kitevő közúti forgalom ennél *nagyobb hányadát sínekre terelni*. Már csak azért is, mert Ausztrián elsősorban keleti járművek gördülnek át, s a környezetszennyező teherautók kiszűrése nem sok eredményt hozott.

Marad tehát a Ro La. A *gördülő országút* ausztriai „gazdája" az Ökombi, amely sikeresen építi kapcsolatait a környező országokkal, s amelynek tevékenységét az osztrák köztársaság annyiban támogatja, hogy kétoldalú megállapodások révén segíti a költséges *konténerátrakodók* kiépítését a szomszédos országokban. Ennek eredménye a soproni terminál — ezt a *GYSEV*, a Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Rt. üzemelteti. Ausztria a pénzügyi segítségnyújtás és az eredmény jobb „ellenőrzése" érdekében a 160 milhó schillinges beruházás megvalósításának ütemében maga is *tulajdonrészt* szerez a GYSEV-ben; ez a '89 óta részben már működő *soprom terminál* teljes elkészülte — 1997 — után 33 százalékot tesz majd ki. A magyarországi Ro La-kapcsolat sikertörténet — mondja az Ökombi bécsi központjának szóvivője, s adatokat sorol: a *Sopron-Wels vonalon egyetlen év alatt megsokszorozódott a forgalom*, s az idén a szállított áru volumene eléri a 10 ezer tonnát. Az eredetileg egyetlen szerelvény helyett ma már napi ötöt indítanak. Márpedig ezen a vonalon közlekednek az igencsak rossz állapotú és balesetveszélyes bolgár, jugoszláv, török járművek — szóval mindkét országnak érdeke ezeket elterelni útjairól. Az Ökombinak 571 Ro La-vagonja van, amelyek a legutóbb *Budapest és Wels* között megnyitott szakasszal együtt kilenc vonalon közlekednek — ez összesen 3758 kilométert tesz ki. 1995-ben (az akkor még nem létező budapest—welsi vonal nélkül) az Ökombi 177891 járművet szállított síneken — összesen 11721111 tonna súllyal. (A Sopron—Wels vonal már tavaly a Brenner Maching után a második legforgalmasabb volt, a Szeged—Wels vonalon az év első három hónapjában nyolcvan százalékkal nőtt a forgalom).

A következő terv a *Horvátországba és Lengyelországba* vezető egyenként 400 kilométeres vonal szeptemberi megnyitása. A Ro La-szállítás persze üzlet is — az évi forgalom 1,2 milliárd schilling. Az Ökombi bizonyos árkedvezményekkel próbálja vonzóvá tenni a szolgáltatást: a betéti társaság 350 kültagja kedvezményt kap, ugyanúgy, mint a rendszeresen sínen szállítók. Bécsben nem tagadják, az 1995-ös év a 15 éve működő cég második legkisebb növekedését hozta — a korábbi mindig két számjegyűvel szemben 5,43 százalékot. A cég a kisforgalmú szakaszokat megszünteti; a Brenner—München és a Wels—Mainz nem bizonyult kifizetődőnek, ezeken leállt a Ro La-szállítás. Ennek ellenére Bécsben biztosak a fejlődésben, már csak azért is, mert ez a fontos szállítási forma *megkapja a szükséges beruházási támogatást*. Amiben még segítséget várnának, az a közúti engedélyek egyenletesebb kiadása. Év végén már csak sorban állással kerülhet sínre a szállítmány.

A közutat ennek ellenére hosszú távon *nem tekintik konkurenciának*: az engedélyeket szűken mérik, és semmiféle jószomszédi kapcsolat nem készteti az osztrák közlekedési tárcát a keret emelésére. A kelet és a nyugat közti kereskedelem növekedése — no meg a józan belátás, a határállomásokon várakozó teherautósorok — előbb-utóbb az áru mind nagyobb hányadát terelik sínre — véleked-



A későeklektikus stílusjegyekkel gazdagon diszített pécsi állomás a mai napig fennáll

A MILLECENTENÁRIUM JEGYÉBEN

Másodszori honfoglalás



Augusztus 20-án Szent István királyunkra emlékezünk: méltatjuk érdemeit, fejet hajtunk az államalapító férfiú előtt. Az idei esztendő azonban más aktualitást ad a visszatekintésnek. Köztudottan ez évben ünnepeljük a magyarság honfoglalásának ezeregyszázadik évfordulóját. Országos ünnepségeket tartanak. A magyarság történetét, művelődését bemutató kiállítások nyílnak. Tudományos konferenciákat rendeznek. Ennek jegyében emlékeznek a közös múltra a településeken a polgárok. Az ünnepi főhajtás arra késztet, hogy felébressze határainkon belül és az azon túl élő magyarokban a haza megszületésének, a honszerzésnek emlékét, amely elválaszthatatlanul kapcsolódik nemzeti öntudatunkhoz.

Vajon 896-ban a honfoglalás ösztönös menekülés, vagy átgondolt terv volt? Az 1100 évvel ezelőtti események rekonstruálása ma már azt bizonyítja, hogy a magyarok bejövetele a Kárpát-medencébe tudatos, átgondolt koncepció alapján végrehajtott akció volt, amelynek eredményeként a Római Birodalom végóráit követő népvándorlás egyik utolsó szereplőjeként népünk kimenekült egy súlyos, megsemmisüléssel fenyegető veszélyhelyzetből, sikerrel kiállt számos próbatételt. Megőrizte önazonosulását, képes volt fennmaradni és immár több mint évezredes európai államot létrehozni.

Csak a magyar nép számára volt fordulópont e honfoglalás? Semmiképpen sem e tény túlbecsülését jelenti az, ha későbbi történelmünk ismeretében szólunk arról, hogy a Kárpát-medence, sőt a közép-európai térség szempontjából is meghatározó esemény volt a magyarság megjelenése. Sőt, az elmúlt 1100 évben betöltött történeti szerepünket is csak e régió változásaival összevetve tudjuk tárgyilagosan megítélni. Így kapunk valós képet arról, hogy a honfoglalás szerves következményeként, 1000 karácsonyán, első királyunk, Szent István megkoronázásával létrejött új állam, a magyar királyság mennyire európai jelentőségű volt.

Az az életforma, társadalmi és gazdasági szerkezetváltozás, amit a keleti, nomád művelődési körből a kereszténységbe való átváltás jelentett, volt a titka és a magyarázata annak, hogy az e területeken élt népeknél jóval kisebb létszámú magyarok sikeres államot alapíthattak. Valószínűleg ezzel dőlt el az, hogy a Kárpát-medence nyugati keresztyén művelődési körébe tartozik népünk ma is.

A honfoglalók törzsszövetségétől az államiságig eljutó magyarság nagyobb biztonsághoz, jogrendhez, a korszerűsödés lehetőségéhez jutott a történelemtől. Óriási, meghatározó győzelem volt ez, amelyet sajnos, később nem egy vereség, sőt a honvesztés réme követett. Történelmünk nemcsak a kiemelkedő uralkodóinkat, Istvánt, Kálmánt, Mátyást és másokat tartja számon, hanem a tatárok pusztítását, Mohácsot, a török hódoltságot, a világégésbe sodródás időszakait is.

Lehet, hogy kevesebb volt a sikeres, mint a tragikus korszak és ez megviselte nemzetünket, önbecsülésünket, és talán, méltóságunkat is. Közelmúltunk a századfordulót követő nemzeti tragédiák, az értelmetlen, vesztett háborúk és következményei, a pusztulás, az egykori államalkotó nemzet szétesése, az idegen hatalmak megszállása máig kiheverhetetlen nyomokat hagyott bennünk. Most ismét óriási kihívás előtt áll e nép.

Most ismét újra kell teremtenie önmagát a magyarságnak. Meg kellene ismételni őseinknek egy évezreddel ezelőtti bravúros tettét. Talán megengedhető a túlzás, egykoron a X. században Európa csatlakozott hozzánk, most, a XXI. század küszöbén ez megfordult, nekünk kell egy bennünket elhagyott Európába megváltozott szemlélettel, gazdasággal, jogállamisággal illeszkednünk.

Ez a másodszori honfoglalás is csak tudatos koncepciózus lehet, de tétje ugyanaz, mint Géza fejedelem és fia idejében: a megmaradás, a felzárkózás, fejlődés, vagy a lemaradás, a pusztulás — ha nem is fizikai értelemben —, de gazdaságunkat, kultúránkat tekintve mindenképpen. Ismét életformaváltás előtt áll népünk. Ugyan most nem a pogányság és a kereszténység között kell választanunk, hanem arról kell döntenünk, hogy a tovább haladáshoz milyen útirányt választunk. A történelem — akár csak 1100 évvel ezelőtt —, most sem kínál kitérési lehetőséget.

De vajon, él-e még bennünk őseink hite, önbizalma, élniakarása? Vajon élnek-e közöttünk újabb Istvánok? Vajon a millecentenárium ünnepi fénye kellőképpen meg tudja-e erősíteni bennünk, magyarságban saját történelmünk évszázadaiból adódó kötelezettségeinket?

A kihívásból adódó következtetés, persze, racionális: nem adhatjuk fel önmagunkat, nem felejthetjük el múltunkat, őseink érdemeit, nemzetállamot létrehozó, és évszázadokon át megtartó tetteit. Nemcsak az erkölcs, vagy a hazafiúi büszkeség diktálta követelmény ez. A józan ész is. Csak ha ismét, mint annyiszor a nehéz korszakokban, vállaljuk sorsunkat, lesz esélyünk arra, hogy újra építhetjük hazánkat ... újabb ezer évre.

Sz.V.F.

Helikopterrel a Kárpátok felett

A Vasutasok Szakszervezete záhonyi területi bizottsága ukrán szakszervezeti kapcsolatai révén évente szervez kirándulást Kárpátaljára. A programból nem maradt ki a Vereckei-hágó meglátogatása, amelynek idén a Millecentenárium adott jelentőséget. A csoportot elkísérte a DUNA TV operatőre is.

A 230-as Ikarus elfüstölgött a végeláthatatlan kamionsor mellett. A sofőrök már megszokták a várakozást, a teherkocsik mellett piknikeltek. A személyautók is torlódtak, de feltűnően sok volt a régi dízelgépkocsi a sorban. A magyarázat egyszerű: ingáznak a határ két oldalán és olcsó gázolajat csempésznek be Magyarországra.



A határon hamar átjutottunk, köszönhetően a kiküldetési rendelvénynek, amely „a magánútlevéllel szolgálati célból a Szovjetunióba utazó magyar állampolgárokra" érvényes. Rajta pecsét, aláírás, amelyet *Pöhacker Attila* területi bizottsági titkár, a csoport vezetője osztott ki még a magyar oldalon.

Az utak igen rossz állapotban voltak még Munkács belvárosában is, de az ősi magyar város látványa kárpótolt bennünket. Kora délután értünk fel a Vereckei emlékhelyhez. Az egyik sziklán valamikor egy márványtábla állt, amelyen Kóródi Sándor sorai voltak olvashatók. Valaki levette vagy lelopta, de hogy miért tette azt, ma már senki sem tudja. Az egyik oszlop tetején viszont még mindig ott díszeleg egy pléhlenin-fej. Ez még senkinek nem szúrt szemet, vagy talán túl magasan van. Egy betonoszlopra valaki felmázolta: „Magyar itt hajts fejet!" Mi megtesszük...

Rajtunk kívül kárpátaljai magyar gimnazisták látogatták meg az emlékhelyet. A Duna Televízió kamerája tiszteletére összeállnak kórusba és — református gimnáziumról lévén szó — egyházi dalokat énekeltek. Mi, vasutasok, nem tudtunk ebbe bekapcsolódni, de hamar közös nevezőre jutottunk: *együtt énekeltük el a magyar Himnuszt.*

A hotelünk egy folyóvölgyben feküdt, csodálatos környezetben. Viszont megszokhatatlan volt az a különleges szag, amely a szállodában terjeng, tapasztaltabb kollégák szerint minden egykori szovjet szálláshelyen ehhez hasonlót lehet érezni. Az étel jóízű, bár a magyar szemnek kissé szokatlan a küllem és a tálalás. A levest egy füles lábasban körbehordozzák az asztalok között és mindenki egy merőkanállal kap. (Aki kért még, annak jutott azonban repeta is.) A bár kellemes volt belülről, viszont a kínálat szegényes, a vodkát 60 magyar forintért mérte a csinos pultoslány. A szlovák sör az szlovák, de nem volt olcsó. Néhány bátrabb vendég megkóstolta az ukrán borkínálatot is, de hamar rájött, hogy a nedű csak poharanként egy evőkanál cukorral fogyasztható.

A vacsora után néhány otthonról hozott magyar műsoros kazettával bulit csaptunk. Hajnalig tartott a dínomdánom. A személyzetnek mintha kissé nehezére esett volna az, hogy reggel 5 órakor tüzet gyújtson a szalonnasütéshez.

Másnap várunk egy helikoptert — az emlékezetes balesetek után — nem kis izgalommal vártuk csoportunkat kétszer is tudta csak átszállítani a MI 8-as szitakötő a Kárpátok felett Ungvárra. A látvány feledtette a félelmet, habár az egykori légi csapatszállító belülről sem keltett bizalmat bennünk.

Visszaúthan már csak egy határátkelés várt ránk amely — ismerve a viszonyokat — nem kevésbé veszélyes feladatnak látszott. Operatőrünktől, *Edelényi Gáborról*, majdnem elvették a kameráját, mert forgatni merészelt a határon. Csak a magyar oldalon jelentett protekciót a Duna Televízió nevének említése így hamarabb jutottunk. Záhonyban az utolsó pillanatban értük el a budapesti gyorsvonatot, ezért már arra sem maradt időnk, hogy elbúcsúzzunk útitársainktól. Se baj. Jövőre veletek ugyanitt.

TP

Drúzsba

Mi, vasutasok, eljuthattunk a Vereckei-hágóhoz, de ez nem adatott meg augusztus tizenötödikén a Millecentenáriumot ünneplő sokaságnak, ugyanis az ukrán hatóságok lezárták a helyszínt. Ezért az ünneplőket egy tisztásra terelték, hogy ott emlékezzenek meg a Honfoglalásról.

Az új emlékmű felállítását továbbra sem engedélyezte az Ukrán Megyei Tanács. Javasolták a magyar kormánynak: a határra emeljenek emlékművet az ukrán-magyar barátság jegyében.

Lám, alapszerződés ide, alapszerződés oda, a nacionalizmus még mindig erősebb a józan észnél. Hiszen szegény Árpád vezér sem gondolhatta, hogy Verecke 1100 év múlva Ukrajnához tartozik majd. Ha tudta volna, bizonyára Mátraházánál jött volna be. Jó ötlet a barátsági emlékmű, csak az nem helyettesítheti a vereckeit, mivel drúzsbázni és hont foglalni, ugye, milyen más dolog...

topé

MAGYAR VASUTAK FÉNYKORA

Vasút a millennium idején

(folytatás az 1. oldalról)

Bécsbe, a Magas-Tátrába naponta, Fiuméba hetente kétszer indult a luxusvonat. A fiumei vonat csatlakozott a Fiume—Ancona, Fiume—Velence gyorshajójáratokhoz, így a Budapest—Róma közötti menetidő 40 óráról 31 órára csökkent. A vasúttársaságok a millennium rendezvényeire alaposan felkészültek. A MÁV 1894-től kezdődően 1000 db korszerű személykocsit vásárolt, a királyi pár részére pompás udvari vonatot készíttetett. A Déli Vasút 55 százalékos menettérti jegyeket adott a csoportosan utazó munkások részére. A 400 frt évi fizetést el nem érő néptanítókat a vasutak ingyen felhozták Budapestre. A millenniumi bandériumokban részt vevők 14 napig érvényes 1. osztályú szabadjegyet kaptak. A lovakat és kísérőiket díjmentesen szállították. A MÁV menetjegyirodája *„Millennium Utazási és Ellátási Vállalat"* néven a Keleti és Nyugati pályaudvarokon fiókirodákat rendezett be. Az irodák a kiállításra érkező vendégeknek szállást szereztek, információt adtak, belépőjegyeket árusítottak, megszervezték a poggyászszállítást stb. A MÁV különös figyelemmel gondoskodott a millenniumi kiállításon bemutatásra kerülő tárgyak, berendezések szállításáról. A kiállítás területén ideiglenes vasúti megállót létesítettek. 16 városból hetente többször menetrend szerint *gyűjtőkocsik* indultak, ezekre a kocsikra a vonal közbenső állomásain felpakolták a kiállításra szánt cikkeket.

Expresszvonatok átlagos menetideje

	1896	1996
Budapest—Bruck—Bécs	6 óra	3 óra
Budapest—Róma	31 óra	19 óra
Budapest—Bukarest	24 óra	14 óra
Budapest—Párizs	28 óra	18 óra
Budapest—Isztambul	36 óra	29 óra
Budapest—Varsó	26 óra	12 óra
Budapest—Berlin	20 óra	13 óra

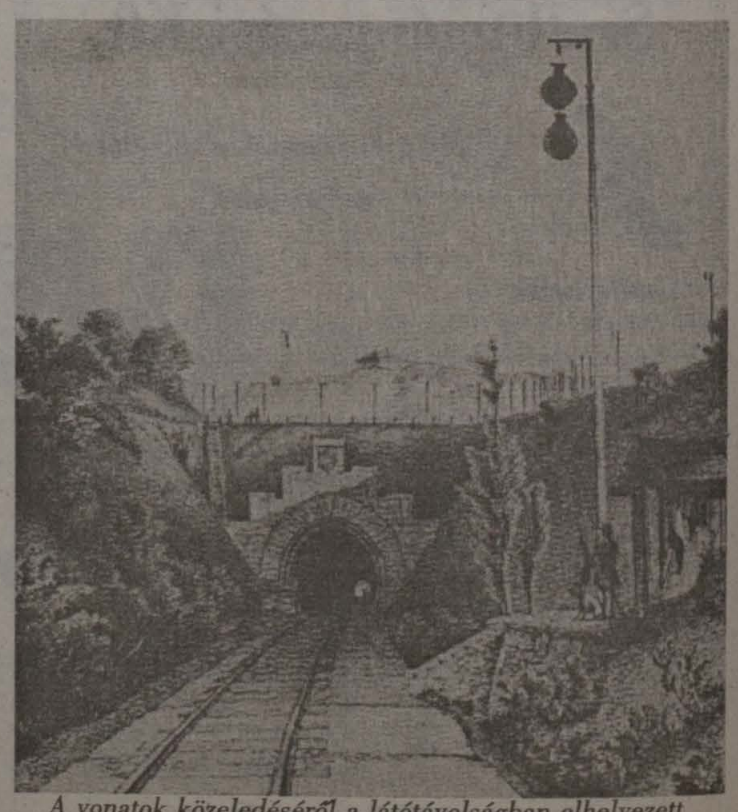
A díszfelvonulás idején a személyforgalom olyan óriásivá duzzadt, amilyenre Magyarországon addig még nem volt példa: június 1—8. között 182 ezer utas jött a fővárosba. Az erős személyforgalom idejére esett a díszbandériumok lovainak (1000 db) és kísérőinek (800 fő) szállítása is. Forgalomszervezési bravúr, hogy az ország minden részéről szállított lovak június 5-én reggel egyszerre érkeztek Budapestre.

A kereskedelmi miniszter utasítása nyomán minden vasútvonal menti városról, helységről, nevezetességről a MÁV fényképeket készíttetett, amelyeket a külföldi turisták megnyerésére a kontinens országaiban terjesztettek. A személypénztárakban olcsó, képes térképeket árusítottak. A kiállítás ideje alatt Ausztriából, Németországból, Franciaországból, Romániából, Angliából, Belgiumból stb. 30 százalékkal olcsóbban lehetett Budapestre utazni.

A magyar vasutak fénykora az 1880-as évek végétől az első világháborúig tartott. 1897—1914 között még 7 ezer kilométernyi, zömében helyiérdekű, vasútvonalat építettek. A modern Magyarország közlekedési hálózata azonban már a millennium évében készen volt.

A kortársak számára a vasút nemcsak a végtelenbe nyúló síneket, a zakatoló, pöfögő gőzmozdonyokat, az állomások nevét kikiáltó kalauzokat, a fapados vicinálisok kényelmetlenségét, a vasútállomások s őrházak ezreit jelentette, hanem a „jó gépekbe", a töretlen fejlődésbe vetett hitet is szimbolizálta.

Frisnyák Zsuzsa



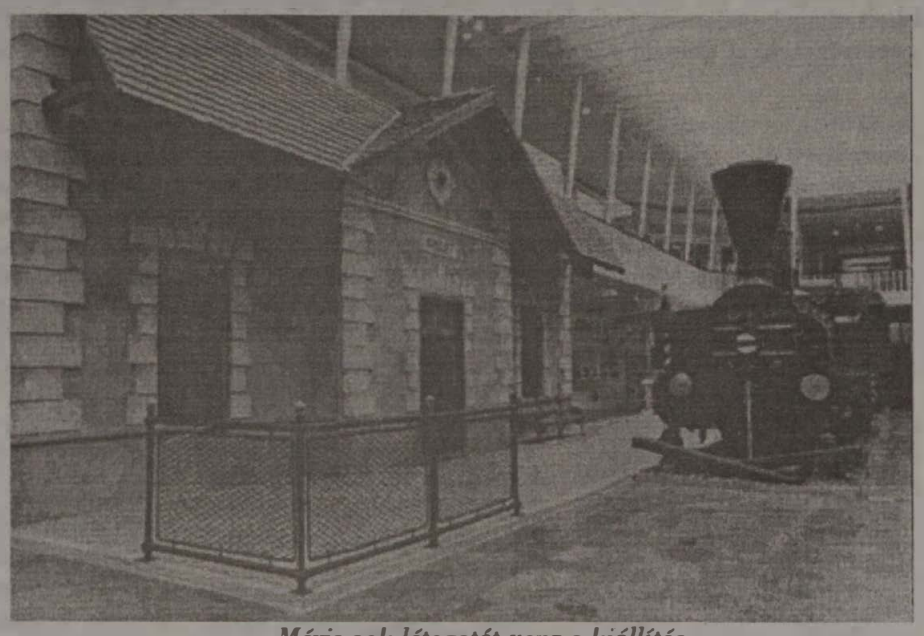
A vonatok közeledéséről a látótávolságban elhelyezett kosárjelzőkkel értesítették egymást a térközőrök

VASÚTHISTÓRIÁK

ÉLMÉNYT NYÚJTÓ LÁTVÁNYOSSÁGOK

Jubileumi kiállítások

Vasutasnapi lapszámunkban megírtuk: dr. Lotz Károly közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter a nevezetes évfordulókra emlékeztetve két kiállítást nyitott meg a Közlekedési Múzeumban. Az egyiket a magyar gőzvontatású vasút születésének 150. évfordulójára rendezték, a másik pedig a millecentenárium alkalmából a 100 évvel ezelőtti hangulatot idézi fel.



Máris sok látogatót vonz a kiállítás

Másfél évszázada, első gőzüzemű vasútvonalunk megnyitásakor, az esemény résztvevői nem sejthették, hogy a vasút milyen hatalmas gazdasági, kulturális és életmódbeli változásokat idéz elő az évfordulóra. A vasúti múzeológusok közel *egy évtizedig készültek* a jubileum méltó megünneplésére. A legfontosabb lépést tavaly tették meg, amikor nyilvános vita után eldöntötték, hogy melyik teremben építsék fel az új vasúti kiállítást. A döntés rendkívül kedvező volt: a 750 négyzetméteres kupolacsarnok helyett, a 2300 négyzetméteres hosszcsarnokot jelölték ki. Száz éve számos épületbe és a szabadtéren rendezték a millenniumi kiállítás közlekedési bemutatóit. Ezek közül mérete és az anyag gazdagsága miatt a Közlekedési Csarnok, a mai Közlekedési Múzeum főépülete volt a legjelentősebb. Az akkori kiállítás hangulatát, a csarnokokat, a helyszínrajzot, a kapukat színes diaképek idézik. A bemutató stílusában vörös selyemdrapériás, aranyrojt díszítésű keretben hozzák vissza a régi kiállítás világát.

A kiállítás területén tapasztalható, hogy a vasúti szerelvény — a Déli Vasút mozdonya, a Mohács—Pécsi Vasút személykocsija, az udvari kísérleti termeskocsi — továbbra is aktív része az új kiállításnak. Két új járművel is megismerkedhetünk: egy 1870-es *keskeny nyomközű gőzmozdonnyal* és a Szegedi Gazdasági Vasút *személykocsijával*, amelyet a MÁV Rt. ajándékozott. A mozdony metszetelés lehetővé teszi, hogy megfigyeljük a gőzös gépészeti részeit. A személykocsit pedig 1926-ban építették és Szegeden helyezték üzembe. A múzeumba a balatonfenyvesi Gazdasági Vasúti Főnökségtől került, ahol mostanáig szállította az utasokat. Szerepel még egy 1896. évjáratú stabil gőzgép is.

Felépítettek egy *századfordulós állomásépületet* forgalmi irodával, jegypénztárral, várteremmel. (A felvételeket a Közl. Múzeum készíttette.)

A száz évvel ezelőtti kiállítás anyagából máig megőrzött 1:50 léptékű gyönyörű modellek, az eredeti tárgyak, tervrajzok, térképek és fényképek bizonyítják, hogy elődeink nulyen szaktudással és gonddal készítették az egyes objektumokat. A modellek közül ki kell emelnünk a *PEST gőzmozdonyt*, amelyet a MÁV kolozsvári műhelye készített. Becses emlék a tordai—aranyospataki vonogerendás faívhíd is. Képeken szemlélhetjük a Felvidéken működött Zólyombrezno — Breznobánya—Tiszolc fogaskerekű helyiérdekű vasutat.

A múlt század végi közlekedés minden ága szerepelt az ezredéves kiállításon, így most is helyet kapott az 1896-ban rendeltetésének átadott két jelentős közlekedési létesítmény, a *Vaskapu* és a budapesti *földalatti* vasút anyaga. Szintén érdemes megtekintem a magyar *kocsigyártó ipar* termékeit, a *vízi közlekedés* emlékei közül a római *kereskedelmi hajót*, a *dunai naszádot*, a *bőgőshajót*, a *háromárbocos tengeri vitorláshajót* és az Óbudai Hajógyárban 1870-ben épült *ORIENT személyszállító gőzhajót*.

Külön ismertetést érdemelne az Al-Duna szabályozásánál használt *sziklazúzó, kotró- és fenékkutató hajó*. A látványosságok közé sorolható a *csavargőzös gőzgépe*, a vasúti biztosítóberendezés, a gőz- és dízelmozdony működése.

A „mozgó" kiállítási tárgyak közül nagy sikere van a millenniumi villamosvasút 1:25 méretarányú modelljének. Meg kell nézni a múzeum teraszán elhelyezett, a Földművelésügyi Minisztérium Erdészeti Hivatalának támogatásával frissen felújított *erdei vasúti kocsit*. A borzsonyi erdőkben munkásszállítóra alkalmazták. Elismerés illeti a létrejöttében részes valamennyi személyt és szervet. A kiállítás rendezője dr. Frisnyák Zsuzsa muzeológus.

A minden korosztály számára tanulságos, élményt nyújtó és máris sok látogatót vonzó kiállítás méltó körülmények között mutatja be a hazai közlekedés emlékeit, amely reménhetőleg még hosszú ideig áll a közönség rendelkezésére.

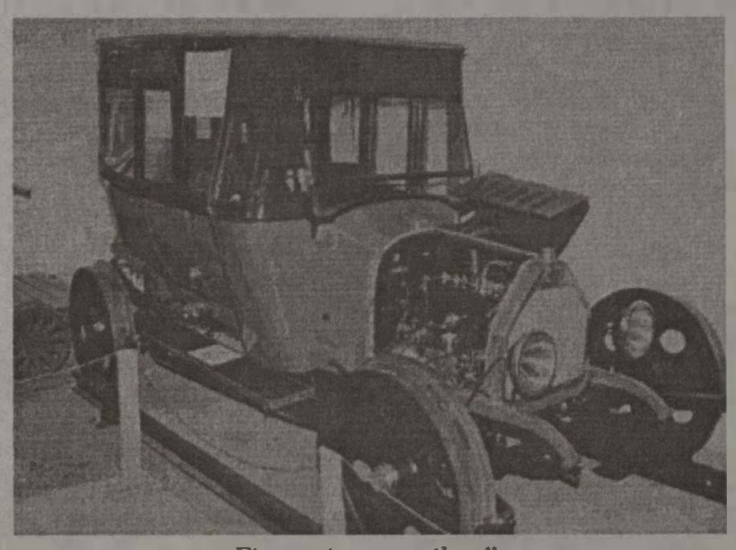
Horváth Károly

Muzeális finn mozdonyok

Szépek ezek a koromfekete mozdonyok, csillogó réztartozékaikkal együtt. Mozdulatlanok, merthogy megérdemelten nyugdíjba küldték őket. Egy múzeumbá. A kollekció gazdag múltra tekint vissza, hiszen az első bemutatótermet még 1898-ban rendezték be Helsinkiben, majd 1974-ben egy közeli városkába kerültek a lokomotívok. Ma Finnország legnagyobb vasúti gyűjteménye Hyvinkaaben található.

Hasonlóan az első magyar gőzmozdony (Budapest-Vác) útvonalához, ilyen szenzációval a finn rokonaink is büszkélkedhetnek. 1860-ban gördült ki a vágányra az első mozdonyuk. *Helsinki és Hameenlinna* között döcögte végig a távot. A rangidős vaskerekűt *Bayer Peanok* névre keresztelték. A speciális gépet tolatásra használták és csak az „ezer tó országában" honosodott meg. Hajdanán az oroszokéhoz hasonlóan széles nyomtávon futottak a vonatok. Amikor Amerikából „importálták" ezt a változatot, úgy gondolták, a legmodernebb technikát alkalmazzák. Csakhogy az idő itt is gyorsan eljárt a vasúti sínek felett.

Híressé váltak az úgynevezett Truman-mozdonyok is. Egykoron két ember kellett kazánja fűtéséhez, ha pedig most akarnánk felfűteni, igencsak nekigyürkőzhetnénk. Az utókor kíváncsiskodói szépen konzervált nevezetességeket csodálhatnak, de valójában egyik öreg mozdony sem indulna már be. Először főként Helsinki környékén használták valamennyit, csak akkor kerültek távolabbi vidéki vonalakra, ha kiöregedtek. No és megjelentek az újabb mozdonyok. A finnek viszonylag gyorsan követték az amerikai és a német divatot, mindössze két saját építésű mozdonnyal rukkoltak elő.



Finn „sínmatuzsálem"

Kitettek magukért, amikor az orosz uralkodópárnak gyártottak szerelvényt finn látogatásukkor. Hat álomkocsi — fényűző kivitelezésben. Márvány mosdó, baldahinos ülések, szuper konyha. Lila, bordó, ezüst selyem és bőr borítja az üléseket, a kereveteket. Talán észre sem vette a cár és a cárné, hogy vasúti kocsiban ücsörög. Mindössze két alkalommal vették igénybe a kor modern közlekedési eszközét. Ezt a luxust!

Postakocsik, fapados szerelvények, nosztalgiamozdonyok, sínautók sorakoznak még a kiállításon. Látható az egykori finn politikus, Uhro Kekkonen különvonata, ami jóval szerényebb, mint az orosz cároké, de a kupé nemes egyszerűsége is azt a hatást kelti, mintha egy nappali szoba ablakán tekintenénk be.

A kellemes parkban felépítették a régi, a vasút szolgálatában álló épületeket. Igazi finn különlegességek. A szemlélődés utáni pihenőt stílszerűen vonatzakatolás szakítja meg, ugyanis a Hyvinkaa-be tartó járatok a vasútmúzeum oldalán futnak be a közeli állomásra. Lehet, hogy egyszer a most használatos mozdonyokra is hasonló sors vár, mint jó öreg elődeikre?

Kép és szöveg Borzák Tibor

A DERŰ CSUPÁN „MOZDONYOCSKA"

A pontosság kedvéért

A Magyar Vasutas egy korábbi lapszámában, a Vasuthistória című rovatban, megjelent íráshoz küldött észrevételt Hortobágyi Frigyes olvasónk, amelyet érdekessége miatt szívesen közreadunk.

Mint pályás, de mozdonyt is szerető olvasó — sajnos, már többször olvastam, hogy a Derű nevű mozdonymodell az első magyar mozdony 1:5 kicsinyített mása. Ez tévedés!

Az első gőzmozdony a pest-váci vonal építésénél anyagvonati mozdonyként dolgozott, s Debreczin (ma Debrecen lenne) névre volt keresztelve. Nevén kívül elégsok műszaki adatta ismert — Mühlhausenben készült (Lipcsétől kb. 50 kilométerre nyugatra) 1842-ben 125. gyári számmal 1 A 1 tengelyelrendezéssel — de sajnos, rajz s főleg fénykép nem maradt az utókorra.

Ezt követte az első négy közforgalmat lebonyolító Pest, Buda, Pannóma és a Posony nevű mozdonyunk, melyek a belgiumi Cockerill gyárban készültek 1845. és 1846-ban 121, 123, 125 és 130. gyári sorszámmal, amelyeket használatba vét előtt Jedlik Ányos királyi egyetemi természet és erőmű tanár vezetésével vizsgáltak meg. Sem ebben a vizsgálati jegyzőkönyvben, sem a későbbiekben *Derű* nevű mozdony nem szerepel!

Aki ismeri fenti mozdonyok jellegrajzát, annak szembetűnő a belga gyártású és a Derű mozdony közötti különbség.

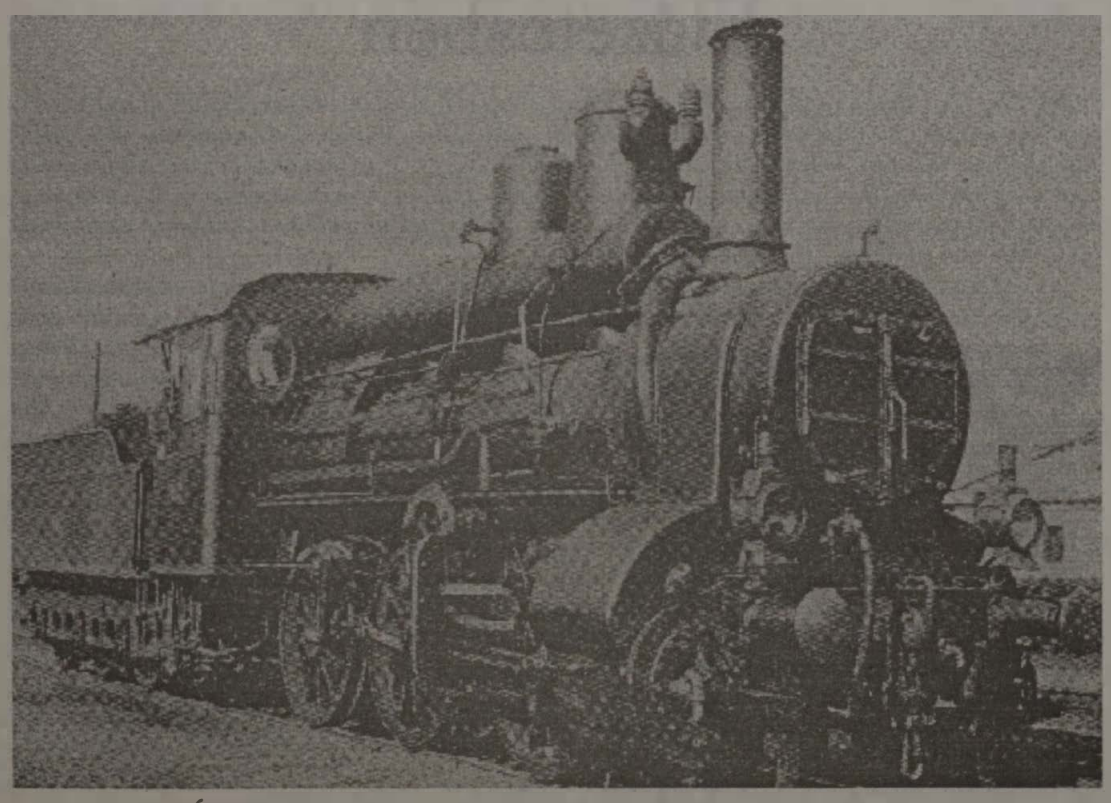
A Derűhöz hasonló mozdonyok a bécsi angol alapítású Haswell mozdonygyárban készültek (később a Steg mozdonygyára volt), s az nagyon hasonlít az 1843-ban készült Brunn nevű mozdonyhoz, mely a Wien-Gloggnitzer vasúton közlekedett.

Valószínű, hogy a Nagy testvérek (és nem Nagy Testvér Cég), mint Sopron környéki lakosok, a Haswell gyárban dolgoztak, s mint mestervizsgának készült tárgyat hagyták az utókorra. Talán az sem véletlen, hogy a modell a Nagycenki Múzeumban van kiállítva...

Tény, hogy ilyen nevű mozdony sem a magyar, sem az osztrák vasutak vonalain nem közlekedett! Amit az is bizonyít, hogy 1846-tól a Középponti Vasút, 1850-től a Délkeleti Államvasút, majd 1855-től az Osztrák Államvasút mozdonyállagában a pályaszám nyilvántartásban ilyen nevű mozdony nem szerepel.

Befejezésül nyelvtanilag: a modell szerkezeteknek, tárgyaknak kísérleti vagy bemutatási célokat szolgáló kicsinyített vagy nagyított mása. Ezek után a Derű nem M=1:5, hanem M=1:1 léptékű nagyon szép, nagyon értékes mozdonyocska.

Hortobágyi Frigyes
Szfvári PG. Főnökség



A MÁV III. g. osztályú, később 325 sorozatú mozdonya, Brotán-kazánnal. Készült a MÁV Gépgyárban 1893-1901

Kilencvenéves a Mátra Vasút

Az idén ünnepli fennállásának 90. évfordulóját a Mátrába kiránduló turisták kedvelt közlekedési eszköze, a Mátra Vasút. A jubileumról június 22-én emlékeztek meg a Magyar Közlekedési-Közművelődési Alapítvány, valamint az üzemeltető Mátra-Nyugat-bükki Erdő- és Fafeldolgozó Rt. szervezésében Gyöngyösön és Mátraházán.

A Mátrai Vasút első Gyöngyössolymosig kiépített vonala 1906-ban nyílt meg. A lóvontatású vasút ekkor még csupán gazdasági célokat szolgált, majd 1916-ban felváltották a lovakat a gőzmozdonyok és 1926 júniusának végén, éppen hetven esztendeje, megindult az akkor már Mátrafüredig futó pályán a személyforgalom is.

A kisvonat olyannyira népszerűvé vált, hogy 1937-ben már több mint 40 ezer utast szállítottak a teherfuvarozás mellett. Ez utóbbi a hatvanas évek elején teljesen megszűnt az úttörővasúttá nyilvánított Mátra Vasúton. 1976-ban már több mint félmillió ember élvezhette az erdei vonatozást a 46,1 kilométerre bővített pályaszakaszon.

Mint azt Giczi Ferenc a vasút szolgálatvezetője elmondta: annak ellenére, hogy tavaly 121 ezer utast szállítottak, a 11 kocsiból és 4 mozdonyból álló gépparkjával a Mátra Vasút sem tudja eltartani magát. Az üzemeltetés fenntartása érdekében a Földművelési Minisztérium fedezi a keletkező veszteség egy részét.

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

AZ EGÉSZSÉG- ÉS NYUGDÍJBIZTOSÍTÁSI ÖNKORMÁNYZATOKRÓL

Őszintén

Életem egyik nagy politikai sikerének tartottam már jó két éve a társadalombiztosítási önkormányzatok választási sikerét. Nem nekem voltak különösebb politikai ambícióim, hanem a politikai élet akkori vezetői és az ellenzékének is nagyobb része az önkormányzati választások kudarcát kívánta. Az önkormányzati választás ezért siker volt a hatalommal szemben. Az pedig mindig jó érzés, ha a közvélemény meghátrálásra kényszeríti a hatalmat. Jó érzés még annak is, mint magam, aki ötven éve úgy vagyok ellenzéki, hogy egyetlen kormánytól sem tagadtam meg az együttműködést, a tanácsadást.

Sem az Egészségügyi, sem a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat szereplésével nem vagyok megelégedve. Túlságosan a szűk szakmai problémákba merültek el, nem vállaltak az egészségügy és a nyugdíjasok érdekében elég politikai harcot. Most mégis úgy érzem, hogy az ellenük egymással összefogó politikai és pénzügyi lobbyval szemben védelmükre kell kelnem.

Mielőtt a választási hadjáratban részt vállaltam, leírtam: Addig nem lehet a két önkormányzatot gazdasági tekintetben talpra állítani, amíg meg nem szűnik az összes forrásának a bevallott bérekre való vetítése, azaz az kizárólag a bérjárulékra való pénzügyi utaltság.

A jelenlegi rendszer akkor alakult ki, amikor szinte minden jövedelem munkaviszonyon alapult és a bevallott bérek nem térhettek el a ténylegesen kifizetett munkajövedelmektől. Vagyis: az önkormányzatok jelenlegi finanszírozási forrásrendszere a sztálinista szocializmus terméke, csak azzal lehet konform. Közben a magyar jövedelmek struktúrája teljesen átrendeződött, a munkajövedelmek egyre kisebb hányada bér, és annak egyre nagyobb hányadát nem, vagy nem bérként valljják be.

Számításaim szerint, amennyiben a jelenlegi tényleges munkajövedelmeket ugyanúgy vallanák be, mint húsz évvel korábban, akkor évi 300-400 milliárd felett volna a két önkormányzat évi megtakarítása. Tudatosan, vagy csak önérdekből félrevezetve hazudnak tehát azok, akik a két önkormányzat hiányát a túlköltekezéssel magyarázzák. Nem sokat költünk az egészségügyre és nyugdíjakra, hanem annak a forrásait kizárólag a bevallott bérekre vetített elvonásból akarjuk fedezni. Ezt ideje volna belátniuk az illetékeseknek.

Különösen anakronisztikus ez az egészségügy esetében. Az egészségügyi ellátás döntő többsége állampolgári alapon jár, de a költségeit szinte kizárólag a le nem tagadható bérből élőkkel akarjuk megfizettetni. Ma egy átlagos fizetésű vasutas többel járul hozzá a lakosság egészségügyi ellátásához, mint egy Mercedesen járó, nagy lábon élő vállalkozó. Nálunk közbotrányt okozna, ha egy nagy lábon élő emberről kiderülne, hogy mennyivel kevesebb társadalombiztosítást fizet, mint egy négygyermekes vasutas.

Ráadásul a magánbiztosításban érdekeltek, akik közé nem csak az ilyen pénztárak vezető menedzserei, hanem közvetett módon a pénzügyi szakma egésze tartozik, azon mesterkednek, hogy a gazdagok létesítsenek maguknak külön egészségügyi és nyugdíjbiztosítási pénztárakat, hagyják a lakosság 95 százalékát magára. Ebben, csak a pillanatnyi pénzügyi gondjait tartva szem előtt, a kormányzat is cinkosuk.

A társadalombiztosítási önkormányzatok elleni hadjáratnak szerves része az a vád is, hogy egyre nő a két önkormányzat dolgozóinak a száma. Nem akad egyetlen szakember vagy újságíró, aki csak utalna arra, hogy a behajtás munkaigénye legalább megtízszereződött. A rendszerváltás előtt a járulékok 95 százalékát ezernél kevesebb állami vállalat és költségvetési egység fizette be, ma másfél millió befizető jelenti a 95 százalékot. Ráadásul akkor a befizetők az állam pénzét fizették be, most mindenki a magáét, vagyis ezerszer érdekeltebb abban, hogy minél kevesebbet fizessen.

Nem tagadom, hogy a két önkormányzat területén is van lehetőség a takarékosságra, hogy ott is történnek olyan hibák, amin joggal botránkozik meg a közvélemény. Nem az a baj, hogy ezeket szellőztetik, hanem az, hogy nem beszélnek arról, hogy mennyivel több hibát lehetne találni a bankoknál, vagy a magán pénztáraknál. Arról senki nem beszél, hogy ott mennyit keresnek, mennyit építkeznek és milyen luxussal. Jó volna, ha a közvélemény látná, hogy a hibák elkövetési helyének céltudatos kiválasztása mögött sokkal nagyobb hibák és visszaélések elkendőzési szándékai húzódnak meg.

Hol nyilatkoznak az illetékesek arról, hogy hány százalékkal nő a bankokban és a magánpénztárakban a fizetés? A tizedét, századát kereső nyugdíjasoknál azonban nagyfokú a takarékossági igyekezet.

Ki beszél arról, hogy a nyugati világban a bankoknál alkalmazottak száma csökken, az egészségügyben viszont gyorsan növekszik? A mi szakértőink csak a mások szemében látják meg a szálkát, a magukéban a gerendát nem!

Ki beszél arról, hogy a két önkormányzatnál a vezetők fizetése hogyan viszonyul azokéhoz, akik tizedakkora összegekkel gazdálkodnak? Én jól tudom, hogy a vezetők fizetése a kisnyugdíjakhoz képest az önkormányzatnál is magas, ezért ezt terjeszteni jó eszköz a lejáratásra, de azt is mellé kellene tenni, hogy mennyit keresnek a lejáratók és a magánbiztosító pénztárak vezetői.

Kopátsy Sándor

MADÁRTÁVLATBÓL ÉS ALULNÉZETBŐL

Mindenki alagútja

Dr. Márkus Imre reflexiói egy gazdaságpolitikai elképzelésről

Békesi László szocialista parlamenti képviselő, az MSZP Szociáldemokrata Társulásának legutóbbi ülésén vitaindító előadást tartott a választási ciklus hátralévő idejéig követendő gazdaságpolitikai irányokról és teendőkről. Az előadó egyebek mellett szólt a *szövetségi politikáról* és a *szociáldemokrata értékek* érvényesítésének mai lehetőségéről is. Hangot adott annak a véleményének, hogy változásokra, új felfogásra van szükség. Eszerint a gazdaságpolitika végrehajtásának potenciális nyertesei lehetnek a változásokban érdekelt rétegek, valamint a távolabbi haszon élvezői, a fiatalok. Ez a szövetségi kör, tehát, *nem azonos* a hagyományos politikai szövetségesekkel, például a *szakszervezetekkel*, amelyek konzervativizmusuknál fogva ellenérdekeltek a reformokban.

A szociáldemokrata értékek alkalmazásáról Békesi úgy vélekedett, hogy azokat is *át kell értékelni*. A szabadsággal még csak rendben lennénk — bővül, tágul —, de *„az igazságosságot és a szolidaritást másként kell(ene) kezelni”*. Társadalmi igazságosság? — kérdezte. A jelenlegi közteherviselés, a mai tulajdonviszonyok a mostani adórendszer körülményei között? Másra van szükség. A teljesítményelv érvényesítésére, az esélyek kiegyenlítődésére. „A hamis igazságosság nem kell, mert az zsákutca”.

Törekedni kell a legelesettebb rétegek védelmére, a kényszer társadalmi szolidaritás azonban a múlté. *Racionális szolidaritásra* van szükség — mondta , azonban olyanra, amely *nem gátolja a gazdasági haladást*. Az elesetteket meg kell óvni szociálpolitikával, a rászorultság elvének alkalmazásával, de a kényelmesekkel, a lustákkal nem kell szolidarizálni.

A világban is ilyen irányba mennek a dolgok — hangsúlyozta Békesi László. — A klasszikus szociáldemokrata gondoskodó állam helyét a jövőben átveszi a *szervező és fejlesztő állam modellje*. Szükségképpen átértékelődnek, tehát, a szociáldemokrata értékek. Újra kell gondolni ezeket, nem rekedhetünk meg a 20-50 évvel ezelőtti értékfelfogásnál. Ezt annál is inkább meg kell tenni, mert az MSZP gazdaságpolitikája sok ponton *ellentétes* a hagyományos szociáldemokrata értékekkel. És nem politizálhatunk tudathasadásosan.

Békesi László előadásának fogadtatásáról, amelyen e sorok írója is jelen volt, megoszlottak a vélemények. Voltak, akik egyetértően bólogattak, mások ellenvéleményüket hangoztatva vitatkoztak, megint mások inkább dilemmáikat fogalmazták meg, a többség pedig csendesen tűnődött. Azóta több lapban is megjelent az előadás tartalma, ami élénk visszhangot váltott ki. A többi között *Szabó Endre*, a SZEF elnöke és *Pasztenák László*, a Vasasszakszervezet elnöke is vitába szállt az MSZP gazdaságpolitikusával.

A Magyar Vasutas nevében megkértük *dr. Márkus Imrét*, a Vasutasok Szakszervezetének elnökét, *fűzzön kommentárt az ismertetett két kérdéskörhöz:*

— A demokráciák történetében egyértelmű tény, hogy „csak jobboldal” és „csak baloldal” nem létezik. Ha mégis létezik, akkor azt diktatúrának hívják. Óvatosan fogalmazó politikusok, persze, nem diktatúráról beszélnek, hanem puha vagy kemény demokráciáról. Fésülhetjük, persze, a kopasz fejet, az egy szál hajat jobbra vagy balra, ettől még tényként rögzíthetjük: *az állampolgárok nélkül, népakarat híján nem lehet társadalmi reformokat végrehajtani*. A változás iránya és sebessége, valamint a tűrőképesség mértéke dönti el a szövetségesek kérdését.

Vitathatatlan, hogy a társadalmi mozgás jobboldali irányt mutat, mivel *kapitalizálódás* zajlik. A mérték, a társadalmi szereplők akarata és életkörülményeik által determinált. Lehet azt állítani, hogy a baloldal nem szövetséges, a szakszervezetek konzervatívok, reformellenesek. A vélt és valós ellenállás fő oka — Békesi László által is említett — *közös teherviselés problematikája*. Magyarországon az állampolgárok többsége — így a baloldal és a szakszervezetek is — megnyerhetők a gazdasági átalakítás ügyének abban az esetben, ha érzik, hogy nem a zsebből ki, a zsebbe be játék folyik.

A politika, főleg a gazdaságpolitika, felelőssége egy túlzottan szűk réteg robbanásszerű, irritáló meggazdagodása és az állampolgárok többségének— szakmai hovatartozás nélküli — elszegényedése. A nadrágszíjmeghúzást akkor lehet fogcsikorgatva — átmenetileg — elviselni, ha az közel azonos derékátmérőt feltételez. Az nem megy: egyeseknek a tizedik lyukból a kilencedikbe kell visszacsatolniuk, vagy új lyukat kell fúrni, mert már annyira szűkre kell azt húzni. Mások pedig kétemberes nadrágszíjakat birizgálva fontolgatják, hogy egy lyukkal beljebb húzzák-e?

A szakszervezetek Magyarországon nem a klasszikus feladataikat végzik. A tényleges ellenzék a baloldali hang megjelenítője. Amikor a szakszervezetből azért lép ki valaki, mert egyes törvények, például az adótörvények hátrányosan érintik, akkor politizál az állampolgár és haragjának ad nyomatékot. Ilyen esetekben én azt szoktam mondani, hogy ne dobja el magától a mentőövet a viharos tengeren, hanem kopogtasson be a képviselői fogadóórára, menjen el a politikusok fórumaira és mondja el véleményét, nemtetszését. Meggyőződésem, hogy a széles körű állampolgári akarat megtestesítői, *a szakszervezetek nélkül nincs gyors és sikeres átalakulás.*

Az ifjúság szellemiségében vitathatatlanul jövőre orientált. De ez a fiatalság, amelyik az utcán kutyákat és kirakatokat dobál, falakat firkál, padokat tör össze, ez lesz a szövetséges?

— Majd akkor, ha iskolába járhat és nem lesz nyomasztó gond a család számára a tandíj kifizetése, s tanulmányai elvégzése után megszerzett tudását önmaga és a közösség javára kamatoztatni tudja. Ha a tisztességes, értelmes munka megélhetést jelent és megbecsülést hoz számára.

Nézzük a szocialista- szociáldemokrata értékeket.

A *szabadság*, mint érték, nem egészen van rendben. Keveredik a szabadosság fogalmával. A szabadság fogalmába nem tartozik bele a bárkiről, bármiről, bárhol, bármit következmények nélkül állítani, híresztelni magatartás. Ez pro és kontra igaz. Egy politikus nem mondhat mást miniszterként és képviselőként. De ugyanazt a politikust nem vádolhatják meg valótlan érvekkel. Ehhez az olyan polgári értékeket kell szem előtt tartani, mint a becsületesség, a szavahihetőség, a korrektség, a kiszámíthatóság, az empátia, a felelősségvállalás. Különböző társadalmak ezt az utat rövidebb-hosszabb ideig tették meg. A történelem és irodalomórákon nem azért kell ülni, hogy ne legyen igazolatlan az óra. Hanem azért, hogy megtanuljuk mások kárán felismerni a járható utat.

Az *igazság* absztrakt fogalom. Sokféle definíciója van.

Az állampolgárok többsége akkor érzi igazságosnak a társadalmat, ha az megfelel a fenti polgári értékeknek. A mérnöknek, a lakatosnak, a vasutasnak, az ápolónőnek az az igazsága, ha tudását továbbadhatja az emberbe, az élő-élettelen anyagba és ennek eredményét is látja. Nem a nyilatkozatok hanem a gyakorlat, a tapasztalás győzi meg az igazságosságról.

A *„racionális szolidaritásról”* az a véleményem, hogy a társadalom nem osztható két részre: egyrészt folyamatosan gazdagodó munkaadói oldalra és a polgárosodást megcélzó állampolgárokra; olyanokra, mint a rohamosan elszegényedő, legnagyobb tömeget alkotó egyszerű emberek. Nem igaz, hogy csak azok vannak az utcán munka nélkül, akik kényelmesek és lusták. A jelenlegi elvonási és elosztási viszonyaink *igazságtalansága* tart munkanélküliségben nagyon jó szakembereket, munkásokat, műszakiakat, pedagógusokat, tisztviselőket, fiatalabbakat és idősebbeket.

Járhatatlan az az út, amely a baloldal és a szakszervezet szolidaritását egy elviselhetetlen mértékű elszegényedés közepette várja. Mindenkinek megvan a maga „alagútja” a magyar társadalomban, s mindenki joggal várja el, hogy „lássa annak végét”, legyen szó nyugdíjasról, középkorúról, vagy ifjúról. Látni kell a társadalmi célt ahhoz, hogy az ember azonosulhasson vele, s érdekeltté váljék a reformokban.

A társadalom szereplőinek megvan a maguk értékrendje. A jobboldalnak is van baloldala és fordítva, a baloldalnak is létezik jobboldala. *Egy szocialista párt viszont soha nem juthat el a jobboldal baloldalára, mert ebben az esetben nevet kell változtatnia.*

Kárpáti Sándor

MEGJEGYZEM

Előzetesben

Nem tartja indokolnak az ügyészség Lupis József előzetes letartóztatását, aki többek között a MÁV majd' egymilliárd forintját lovasította meg. Szintén szabadlábon védekezhet az egykori úszószövetségi elnök, a világhírű magyar szélhámos, Zemplényi György. A hivatalos indoklás szerint azért, mert a letartóztatás három legfontosabb kritériumából egyiknek sem felelnek meg. Nevezetesen: nem áll fönn a szökés veszélye, az adott cselekményt nem tudják újra elkövetni, illetve nem tudnak bizonyítékokat eltüntetni. (Csak néhány milliárdot)

Az érvelés helytállósága csak ott botladozik, hogyha ezen kritériumok alapján lehet szabadlábon védekezni, akkor mit keresett az előzetesben Szűcs Ferenc, a szajoli váltókezelő, és Czillinger Csabáné, a kutasi sorompókezelő. Hiszen, hova tudott volna szökni a két vasutas, és hogyan tudna eltüntetni bármilyen bizonyítékot akármelyikük is, nem beszélve arról, hogy az állásukból felfüggesztették, hogyan követhetnék el újra ugyanazt a vétkes cselekményt?



Talán, arról lehet szó, hogy a „jognak asztalánál” továbbra sem egyformán foglalunk helyett, mint ahogyan a „bőség kosarából” sem egyaránt vehetünk. Hiszen, aki többet tud „lenyúlni” abból a bizonyos kosárból, az a jognak asztalánál is előnyösebb helyet kaphat.

Nos, kedves vasutasok! Gondoljátok meg jól mielőtt a „hülyék vagy megszállottak” táborába álltok: nem kéne más pálya után nézni? Lopni kifizetődőbb és veszélytelenebb...

topé

VASUTASPORTRÉ

NÉGY GENERÁCIÓ A VASÚT SZOLGÁLATÁBAN

János fehér liliomjai

Már régi ismerősként toppan be alkalmasint hozzám, szelíd lényében melegséget és valami mély bánatot hordoz. Pedig mindig mosolyog és mesél. Nemcsak szóban, írásban is. Tiszta szívvel, nagy kedvvel rója a sorokat prózában és versben egyaránt. Ő az én versíró vasutasom, Bányászi János, a MÁV nyugdíjasa, aki lírai lelkületén kívül nagy örökséget is magáénak mondhat: családjában négy generáció szolgálta, s fia, László személyében szolgálja ma is a vasutat.

— A ják-balogunyomi szolgálati lakásban születtem 1931-ben, mert a szüleim MÁV közalkalmazottak voltak. Apai ágon 1894-től vagyunk az államvasutak szolgálatában. Feleségem szakképzett szövőnő volt, de már nyugdíjas, fiam emelt szinten végzett dízel-lakatos, jelenleg kompresszorkezelő légüzemlakatos ott, ahol én is dolgoztam, a szombathelyi járműben... A család vasutas pályafutásáról rengeteg dokumentumot megőrzött. Ezek közül a legrégibb egy 1894-es keletű, amelyben kalligrafikus betűkkel közli a Magyar Királyi Államvasutak üzletvezetője a nagyapával, Banhoffer Istvánnal (mert közben magyarosították), hogy *„...Kinevezem Önt a közmunka és közlekedési m. kir. minister ő Nagyméltósága által 1887 évi február hó 24-én 6830 sz. alatt kiadott illetményszabályzatban szolgákra névre megállapított IV. rangfokozat 3 osztálya szerint ideiglenes minőségű pályaőrré. Ezen állással évi 210, azaz kétszáztíz forint fizetés és az ezzel járó lakbér-illetmény esetleg természetbeni lakás élvezete van egybekötve. Illetményei 1894 évi február 1 napjával tétetnek folyóvá. Jelen kinevezés elfogadása által Ön aláveti magát a mag. kir. államvasutak alkalmazottaira fennálló és megalkotandó utasításoknak és szabályzatoknak."*

Abban az időben a vasút követelt, de adott is. A mozgópálya-őrnek és családjának megélhetést, nyugdíjas állást jelentett. 1948-ban például egy vasutas a teljes fizetésével mehetett nyugdíjba!

Munka- és hivatásszeretet kísérte végig a négy generációt. Közben emelkedett a család a ranglétrán, 1895 májusában István nagyapa már „végleges minőségű pályaőr" ... István így emlékezik rá:

— *A fakult fényképek beszélnek hozzám... és beszélnek egy kimondhatatlanul is nagyra becsülendő szerelemről, szeretetről a vasúthoz, amely nemcsak láncszemei a családnak, hanem négy dinasztia kenyéradója is volt.* (...) *Gerendai főtanácsos úr vett fel engem (árván maradt) tizenhárom évesen vízhordó fiúnak a pályamunkások mellé. Nekem sohasem az fájt, hogy tenyerem kérges lett, a nehézségtől, szegénységtől nem szaladtam el, mert a múltam kötelez. Örökséget karbantartani nagy dolog, mert a lelkiismeret nagy úr.*

— *Mikor kezdett el János írni?*

— Rábasömjénben, majd Sárváron jártam iskolába. Egyszer dolgozatot kellett írni a nyári élményekről. Nem tudom már, mit írtam, de nekem olyan jól sikerült, hogy minden osztályban felolvasták...

És azóta ír. Két könyv is tele van versekkel, megénekli kicsit Arany és Petőfi stílusában a régi emlékeket, a lekvároskenyeret adó szomszéd nénit éppúgy, mint az édesapja-ültette fehér liliomokat: *„Kettő szál liliom apám kiskertjében, Fehér hajú apám köszöntésére. Messzi útra kísérni, tőlben letépni, Hagyják magukat mély sírba temetni."*

Ezeket a sorokat választotta mottóul is a lírai hangvételű önéletrajzához, amelynek ezt a címet adta: *A vicinálisok szülöttei (35 év MÁV).* A dokumentumok után gyermek-, majd emberszemmel láttatja a vasútassorsokat, megemlékezik a munkatársakról, kedves ismerősökről, az örömökről és a küzdelmekről. És milyen jóízűen anekdotázik! Megérdemelné a MÁV-tól, hogy akár egy *kiskönyvecske* formájában is kiadja. Emberközelben a múlt, az emberbőrbe-szívbe bújtatott közelmúlt, a történelem...!

Bányász János szerszámlakatos volt, 1981-ben a vasútüzem érdekében kifejtett példamutató munkájáért kapott *írásos köszönetet, dicséretet.* Sem ő, sem családja soha még szóbeli figyelmeztetésben sem részesült. Kiskertjében virágokat nevel, talán fehér liliomot is, és írja szívből jövő sorait. Olyan, mint egy mesefa.

VILÁGJÁRÓK

GYERMEK-CSEREÜDÜLTETÉS

Felejthetetlen Görögország

A korábbi évek hagyományait folytatva idén is sikeresen megszervezte a gyermekek csereüdültetését a Vasutasok Szakszervezete és a Vasutasok Panhellén Szövetsége.

Harminckét vasutasgyermek — tizenhat leány és tizenhat fiú — utazott július elején két hétre az Athéntól kb. 45 km-re fekvő Kalamos Attikis-i „KINDERLAND" nevű üdülőhelyre. (Ez a magántulajdonban lévő, hatalmas területen elhelyezkedő tábor 1200 gyerek üdültetését látta el két turnusban.)

Az elhelyezés és az ellátás kifogástalan volt. A napi ötszöri étkezés, a különböző sport- és kultúrrendezvények, valamint a mindennapos strandolási lehetőség biztosította a teljes kikapcsolódást és pihenést. A vendéglátó görög szakszervezet változatos és gazdag programot biztosított a magyar gyerekek részére.

A magyar gyerekek ellátogattak Evija szigetére, ahol nem mindennapi látványban volt részük. Megcsodálhatták a hat óránként változó tengeráramlást, barangoltak a gyönyörű tengerparti városban, fürödtek a tengerben. Megtekintették Athént, az ókori kultúra fellegvárát, amely az Akropolisszal, fehér épületeivel, pezsgő forgatagával, kedves, barátságos lakóival felejthetetlen élményt nyújtott. Minden bizonnyal, a Marathon és környékére szervezett buszkirándulás, valamint sétahajózás az Athén környéki szigetek gyöngyszemeire, Erija, Hydra és Porosz szigetekre, örök emlék marad minden gyerek számára. A nyaralás végére mindenki kipihenten, lebarnulva, gazdag és szép élményekkel tért haza.

Köszönet a Vasutasok Szakszervezetének, hogy lehetővé tette ezt a felejthetetlen görögországi üdülést.

Détári Attiláné
a gyermekcsoport vezetője



Az Olümposz lábánál

VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

Vélemény a kapacitáscsökkentésről

A Magyar Hírlapban olvastam: Gerő Gábor, a fővárosi szakbizottság elnöke szerint indokolatlan, hogy a MÁV, KHVM, BM, HM kórházi ágyai, a kórházi ágyak csökkentésekor, szokatlanul nagy védettséget élveznek. Ez rendkívül felháborító. Máshol pedig azt hallottam, hogy nem tűrhető a vasút-egészségügy kettős finanszírozása. Legutóbb viszont azt olvastam, hogy a vasutas fogorvosi szolgálatot nem kívánja az Egészségbiztosítási Pénztár működtetni...

A vasutasság mindig is tudott és hajlandó volt a saját egészségügye érdekében tenni. Létrehozott egy magas színvonalú egészségügyi ellátást, amelynek orvosai nagy hozzáértéssel és többnyire a vasutasság iránt érzett elhivatottsággal gyógyították a vasutasokat és családtagjaikat.

Az idők folyamán a különböző szintű jogszabályok (a pártállam uniformizáló törekvései), a háziorvosi rendszer, csak nagyon nehezen tudták ezt befogadni. Általában mindig elismeréssel adóztak az ellátás színvonaláról, s hogy fenn tudjon maradni, nem lehetett ezt a szolgálatot ugyanolyan korlátok közé szorítani, mint az egészségügy egyéb területeit, mert ez mindig MÁS volt.

Ezt a MÁS-ságot akarják most talán felhasználni a kórházi ágykapacitás csökkentés során, hogy a vasút-egészségügy és ezen keresztül a vasutasok húzzák a rövidebbet? Mert miről is van szó? Vannak vasutasok és van vasút-egészségügy. A vasutasoknak, vasutas nyugdíjasoknak és hozzátartozóiknak a létszáma kb. 400.000 fő, a vasút-egészségügyi intézményeknek pedig meg van ehhez a kapacitása, az ágyszáma vagy a rendelőintézeti óraszáma. Nehogy azonban azt higgye valaki, hogy ezek összevetésével és normákkal történő összehasonlítással állapítják meg a működtethető vasutas egészségügyi kapacitásokat. Nem, a vasút-egészségügyi intézmények felett a helyi ANTSZ által irányított megyei fórumok döntenek, nem véve figyelembe, hogy az intézmény több megye vagy esetleg az egész ország vasutasságát ellátja. Ezt tartalmazza a területi ellátásról szóló új parlament által elfogadott törvény, nem adva lehetőséget semmilyen külön elbírálásra.

Mi lesz ennek az eredménye? A vasút-egészségügyi intézmények kapacitását lecsökkentik és a vasutasok a nem vasutas intézményekbe kényszerülnek (mint ahogy az a háziorvosi rendelet kiadása után történt), vagy: a vasút egészségügyi intézményt a megyei egyeztető fórum nem a vasutas betegek ellátásánál veszi számba. Mi azt tudomásul vesszük, hogy a vasutasokra is érvényesnek kell lenniük az országos normáknak, de a vasutasok azt szeretnék, hogy az apáik-anyáik áldozatával támogatott és létrehozott kórházaikba és rendelőintézeteikbe járhassanak.

Nem tudjuk elfogadni, hogy bármennyire is bajban van az ország és szükségesek a megszorítások, a vasút-egészségügy és a vasutasok kerüljenek hátrányba, és tönkremenjen az az intézmény, amelynek létrehozásában a vasutasság korábban anyagi áldozatot vállalt.

Nem engedhetjük meg, hogy az orvosok között folyó jelenlegi kenyérharcnak áldozatául essen a vasút-egészségügy. Felesleges a kettős ellátásra hivatkozni ma, a számítógépek korában, vagy talán nehéz levonni a kapacitások kiszámításánál a vasút-egészségügy által ellátott vasutaslakosok számát a lakosság létszámából? Mindez csupán kifogás és tartalmatlan hivatkozás a vasút-egészségügy ellen...

A vasutasság elvárja: az egészségügy, amelynek kialakításához több mint egy évszázadon át anyagilag is hozzájárult, fennmaradhasson a népjóléti minisztérium által kidolgozott normáknak megfelelően.

Pintér Lajos
Vasutasok Szakszervezete
Országos Nyugdíjas Tagozat
10 évig volt elnöke

A napfény, a tenger ingyen volt

A VSZ Vasútegészségügyi Intézőbizottsága kedvezményes görögországi nyaralást szervezett kizárólag szakszervezeti tagságunk számára. Az intézőbizottság olcsó külföldi útjaival már hagyományt teremtett a MÁV-egészségügyben, nem lehet tehát csodálkozni azon, hogy e területen a VSZ-taglétszám folyamatosan emelkedik.

Felbatyuztam a Hellas expresszre úgy éjféltájban. Locsodi Nagy Imre körbehordozta a „reserved" feliratú papírokat az általunk lefoglalt kocsik fülkéjében. Ezzel együtt így is akad egy idegen útitársunk egy macedón férfi személyében. Nekünk nem okozott problémát a jelenléte, de annál inkább a jugoszláv rendőröknek. Kérdezés nélkül szétszedték a férfi tárcáját, és az egyenruhás diadalittasan mosolygott, amikor megtalálta a be nem jelentett háromezer márkát. Egy rövid megbeszélés után száz német márka jatt kiengeszteli az egyenruhást. Macedón barátunkat elkedvetleníti az eset, ezért Belgrádban úgy dönt, hogy busszal folytatja tovább az utját.

Valószínűleg helyesen döntött, mert a Hellas expressz a szerb főváros után betölti a helyi személyvonatok szerepét is, minden kisfaluban megáll és mivel a szerb ingázók angolul nem tudnak, ezért rendszeresen betelepedtek a mi fülkéinkbe is. Némi magyarázkodás, vita után mi győztünk.

Hajnalban érkeztünk meg *Katerinibe*, mintegy három órás késéssel. Az elalvástól nem kellett félnünk, ugyanis a görög kalauz legalább ötször ment végig a folyosókon, hogy figyelmeztesse a magyar kollégákat az állomásra.

Olimpic Beach kicsiny üdülőfalu, a magyar turisták törzsnyaralóhelye. Magyar nyelven már elég szépen el lehet boldogulni az üzletekben, éttermekben, habár nem árt, ha az ember beszél legalább alapfokon németül, vagy angolul. A tengerpartról tisztán lehet látni az Olümposzt, az antik görög istenek lakhelyét. Zeusz bizonyára jókedvű volt, mert egész héten sütött a nap. Vagy az is lehet, hogy bika képében most éppen a magyar szépségek elcsábításával foglalatoskodott, ezért nem volt ideje villámait szórnia a homokos tengerpartra.

A 150 fős magyar csoport fellendítette a helyi boltok forgalmát, különösen a Metaxás üvegek fogytak gyorsan a polcokról. Többen már az első napon megvették az otthonra szánt ajándékitalokat, de a fogyást folyamatosan pótolni kellett.

A helyi utazási iroda fakultatív programokat szervezett azzal az apró hibával, hogy egy rövid kirándulás a Meteorákhoz többe került, mint az egyhetes nyaralás összesen (2.900 forint).

A napfény és a tenger viszont „ingyen" volt, éppen ezért itt is vigyázni kellett a túlfogyasztásra. Délben elaludni a strandon egyet jelentett két éjszakai virrasztással. Többen leégtünk, ki így, ki úgy, de itt a megperzselődés is más, mint otthon.

Az éjszakák errefelé különösen hangulatosak. Hajnal kettő előtt senkinek sem akaródzik a lefekvés. A discóban szól a zene, de ez már nem az igazi, mert utószezoni a hangulat. Ha betévedt néhány magyar lány, rögtön körülvették őket a helyi görög machók. A görög lányokat még elvétve sem lehetett látni a szórakozóhelyeken.

Az éjszakai életstílust hamar átvettük a „bennszülöttektől", ezért másnap délben volt nekünk is a reggel. Alig néhány déli reggelt töltöttünk el és már azt vettük észre, hogy a következő éjszakán indulunk haza. A hajnali vonatindulás miatt az utolsó éjszaka már le sem feküdtünk. A vonaton volt idő, és hely az alvásra, mert Budapest még több mint 30 órára volt.

topé

VASUTASPORTRÉ

Hajnalka hajnalban kel...



... mégpedig minden áldott köznapon négy óra harminckor, hogy a Gombán lévő lakásáról hat órára szolgálati helyére érjen Hajnal Hajnalka, az üllői vasútállomás vezetője.

Ezt olyan természetes egyszerűséggel mondja a csinos asszony, mint azt, hogy világéletében vasutas akart lenni.

— *Most persze sorolhatnám, hogy felmenőim közül ki volt a vasút dolgozója, de inkább arról szólok, mit teszek én ezen az állomáson, hogy javuljon a közösségi munka színvonala* — mosolyog a fotó kedvéért egyenruhába öltözött „főnöknő".

— *Tény, apám is, édesanyám is, de még három testvérem is a vasút szolgálatában állt, de ez nem érdem, s nem is ezt hangoztatva végeztem el a tisztképzőt. Voltam az Úttörővasúton állomásfőnök, Nagykátán forgalmi szolgálattevő, később oktatótiszt, Pestszentlőrincen főnökhelyettes. Üllőre 1995. október 1-jén kerültem. Huszonnégy ember dolgozik ezen az állomáson, vasúti szolgálatban edzett, tapasztalt nők és még dörzsöltebb férfiak.*

— Akik persze azonnal elfogadták utasításait — vetem közbe.

— *Inkább kérések voltak az én kívánalmaim s nem bántó parancsok. A hónapok alatt végül is megismertük egymást s megtanultuk tisztelni a másik szakértelmét. Az itt dolgozók nem most „jöttek a hathúszassal", beidegződött reflexeik vannak. Kezdetben ezek a megszokások nem igazán tetszettek, s néha bántóak is voltak női kivoltomra. Megbeszéltem a beosztottakkal napi gondjaikat, s fokozatosan bizalmukba fogadtak. Sajnos, műemlék épület lévén, az üllői vasútállomásnak sincsenek gumifalai: szűk a tér, kicsik a helyiségek, az irányítószoba felét például az öltözőszekrények foglalják el. A személypénztárban megfordulni sem lehet. Mindezek ellenére javítottunk a munkakörülményeken: kicseréltünk néhány öreg bútort, bővítettük az öltöző- és mosdóhelyiségeket.*

— Kérem, mutassa be az üllői vasútállomást!

— *Négy vonatfogadó és két rakodóvágány van az állomás területén, s a biztonságot hagyományos berendezéssel vigyázzuk. Sajnos, idősek az állító központok berendezései is, épp úgy, mint a sínek. Huszonnégy óra alatt 70 vonatszerelvény áll meg az állomáson, hajnali négykor az első, éjfél után 18 perccel az utolsó.*

— Kikkel dolgozik együtt?

— *Többségében fiatal, jól képzett dolgozók teljesítenek itt szolgálatot, nagy részük tagja a VSZ-nek, s aktívan kiveszi részét a különféle társadalmi munkából, azért olyan szép például az állomás környéke is.*

— Ami viszont a falakat illeti... Főnökasszony, kik rondítják be graffitikkel az épület falait?

— *Olyanok, mint Albertirsán, Pilisen vagy Monoron: a diszkóból hajnalban hazatérő, „belőtt" fiatalok. Sajnos, velük szemben — egyelőre — tehetetlen vagyok. Éjjel egy órakor még sem kelhetek ki az ágyból, hogy Üllőre érkezve megvédjem az állomás tiszta falait...*

Szöveg és kép: Besze Imre

KISPÉNZŰEKNEK

Fölös-e, ami nélkülözhetetlen?

Alig néhány éve, amikor „Nyugdíjasok a Top-rongyban" címmel adtam közre: a Vasutasok Szakszervezete nyugati pályaudvari alapszervezete szervezésében rendszeresen nyugatról származó használt ruhák úgynevezett kilós vásárát rendezik. A találó névválasztás akkoriban nagy forgalmat, nyüzsgő turkáló mozgalmat eredményezett a bimbózó piacgazdaság számára. Ugyanakkor a házhoz kiköltözött új módi „ruházati áruház" közkedvelt konkurenciájává lett a KGST-piacoknak a nyugdíjasok és kispénzű kollégák számára.

A lassan már feledésbe merülő korábbi szégyenérzet, restelkedő magatartás egyre gyakoribb vásárt kívánt, aminek az akkoriban még csak alakulgató vállalkozók szívesen tettek eleget. Az évek során megerősödött „kilósok" mindinkább valóságos „boltokká, áruházakká" nőtték ki magukat. Ma már egyre kevesebb a dekázgatást, cipekedést, állandó hurcolkodást, ennek költségeit vállaló kereskedő. Legtöbbjüknek ma már állandó árusítási helye van.

A nyugati pályaudvari és természetesen, akárhová is tartozó nyugdíjasoknak, valamint a nem nyugdíjas vasutasoknak jó lehetőséget kínál az egyre fellendülőbb forgalommal jól működő szertári udvar „vegyesboltja", azaz a fölös áruk raktára.

A „raktáráruház" növekvő forgalma azt mutatja, hogy ez az intézmény lépett a kilósok helyébe a már említett vevőkör számára. Gyakran megfordulok ebben az „ezercikk" boltban és gyakran csak kijövetkor veszem észre, hogy megint nem üres kézzel jöttem el (mert nem tudtam ellenállni a kecses hollóházi sirályoknak, hattyúknak amit 30-60 Ft darabonkénti áron vásároltam).

A fölös áruk raktárában a vadonatúj áruféleségektől az agyonhasználtig, szerszámoktól az ódivatú napernyőig, a német, angol, orosz vagy akármilyen nyelvű könyvekig, vas- és faipari építő szerszámoktól egészen a vízszerelési anyagokig minden megtalálható.

Persze, ilyen áruféleség máshol is van, de ami a kispénzűeknél talán, a legfontosabb szempont, rendkívül olcsó áron. Nem reklámot akarok csapni, miért is tenném, de a 40-80 vagy akár 150 forintos használt márkás farmert viszik a fizikai munkások, mint a cukrot és persze egyebet is.

Honnan szerzi be a vasúti szolgálati helyre jellemző cikkeket? — kérdeztem Pálla Ferenc raktárnokot, a „bolt" vezetőjét.

A MÁV Rt. különböző raktáraiban hosszú ideje elfekvő anyagok, szerszámok csak foglalják a helyet, őrizni, tárolni kell őket. A hely is pénzbe kerül, a raktár pedig kell az úgynevezett — kurrens — szükséges áruknak.

Hasznos ötletnek bizonyult ezeknek az anyagoknak, eszközöknek a hozzáférhető áron történő értékesítése.

Jó gondolat volt az is, hogy a vasút különböző csomagmegőrzőiben — állomásokon, pályaudvarokon, vonatokon — ott felejtett tárgyakat egy több hónapos őrzés, tárolás után, ha értük senki sem jelentkezik, megbízható ellenőrzés, szakszerű értékbecslés után áruba bocsátják. A forgalom alakulására ma már az is jellemző, hogy egy-egy nagyobb tétel vásárlására ma már a vállalkozók, a Kft-k is számot tartanak.

Hegedűs Károly

SZÁZÉVES VASUTASÖZVEGY

Éljen soká!

A Déli pályaudvar melletti vasutas házak egyikében él leányával özvegy Palkovics Károlyné, aki július 3-án ünnepelte 100. születésnapját. Ezen a napon kedves vendégek kopogtattak be a két idős hölgyhöz. A Vasutas és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesületéből érkeztek a látogatók, hogy a 100. születésnap alkalmából gratuláljanak az ünnepeltnek, aki korán elhalálozott vasutasférje példáját követve, mindmáig hűséges tagja az egyesületnek. Holler Gusztávné főkönyvelő asszony az egyesület nevében 10 ezer forint rendkívüli segélyt adott át Palkovics néninek.

-i-c

OLVASÓI LEVELEK

Pax, Peace, Mir, Frieden

Tisztelt Szerkesztőség!

A hála és köszönet adta kezembe a tollat, hogy az Igazgatóság Segélyezési Osztályának megköszönjem, hogy f. hóban 1500 forint szociális segélyt kaptam. Sajnos, elromlott a centrifugám, a TV képernyője 12.000 forintba került volna, de nem volt pénzem egyikre sem. Igaz, hogy ez kevés, de mégis méltányolták nehéz helyzetemet. A nyugdíjas bizottságnak már jeleztem, hogy ismét vállalom a bizalmi tisztséget, amelyet, a betegségem alatt végzett takarítónői tevékenységem miatt, eddig végezni nem tudtam.

Most már, sajnos, nem vesznek vissza takarítónak, mert 76 éves vagyok. Ötvenévi munkaviszony után a jutalom nem jogos, a vezetők viszont kapnak lelépést, nem is csekély értékben. Ezt mint munkáskáder, aki továbbképezte magát, sérelmesnek tartom. Mindenesetre azért hálás vagyok, hogy ingyen utazhatok a Volánnal, mert sok vonat lépcsője olyan magas, hogy mint félszemmel látó, mozgásban sérült ember, azt már nem merem vállalni. Nagyon hálás vagyok a Volánnak, hogy az Árpád híd — Sütő vonalon kitettek a Volánbuszra egy táblát az első üléssorba, hogy az a „Vakok, csökkent látóképességűek, mozgássérültek részére fenntartott hely". Bár minden járaton bemenne ez a köztudatba, hogy a fiatalok ne foglalnák el a helyet az öregek előtt. Az is jó lenne, ha a közelgő Millecentenárium tiszteletére, mikor sokan fel fognak utazni Budapestre, vagy a Pápa Őszentsége látogatására Győrbe, vagy Pannonhalmára utazóknak a buszvezetők bemondanák a megállóhelyek neveit, úgy mint a metrón, vagy a kisföldalattin van.

Köszöntöm az újság minden szerzőjét és olvasóját a Millecentenárium alkalmával. Hála Istennek, hogy ezt meg értük.

Kartársaim, polgártársak! Tudjátok-e, hogy ez nagy ünnep lesz: törvényesen ünnepeljük 1100 éves múltunkat. Kívánom, hogy ezután békés fejlődésben teljenek el napjaink, amíg a halált hozó szellő arcunkat nem legyinti meg.

Ha majd helyünk elfoglalja a fiatal nemzedék, békés, boldog jövőt hozzon légi, vízi, szárazföldi kerék. Pax, Peace, Mir, Frieden, Béke, ez legyen a mi sorsunk...

Tisztelettel:

Özv. Szászné, azelőtt Tóth Mihályné,
nyugdíjas MÁV főfelügyelő (Cím a szerkesztőségben.)

Egy szebb jövő érdekében

Mi, nyugdíjasok, csak megrökönyödéssel vesszük tudomásul, ami fejünk felett történt és történik. Hosszú szolgálati idővel rendelkezők is a létminimum alatt élnek. Nem így gondoltuk. Nehezen tudjuk a békát lenyelni.

A második világháború után szinte semmiből építettük fel a vasutat, a hidakat stb. Kenyéren (és ha netalán akadt még hozzávaló), főtt cukorrépán éltünk. Megindult a vasúti közlekedés, mindenki megtalálta a maga helyét. Nem vitás, azóta sokat fejlődtünk, de sok mindent elvesztettünk. Ilyen például a szakszervezet, amely csak egy volt, a Vasutasok Szakszervezete. Ma már annyi van, hogy megszámlálni is alig lehet. Nem csodálkozom azon, ha a gazdasági vezetők nem szakszervezeti tagok. Nem tudják, melyik értekezleten vegyenek részt, melyiket hívják meg a megbeszélésükre. Tényleges dolgozóink rettegéssel mennek dolgozni, hogy mikor mondanak fel nekik, minden megkérdezés, indok nélkül. Valamikor azt tanultam, hogy egységben az erő. Nyugdíjasaink ma is vallják, hogy ez így van (ezt a vak is láthatja). Összefogás ma csak rendkívüli esetekben van.

Olyan sokszor hallunk a kompromisszumról, vagyis a megegyezésről. Megkérdezzük: ki-kivel köt megegyezést a nyugdíjasok megkérdezése nélkül. Sokat lehetne ezen vitatkozni, de minek? A 1/2 százalékos nyugdíj-kiegészítés nevetséges. Mégis van. Temetkezési segély is van, amely adóköteles, mert már a nyugdíjas csak a postást és a „nyögdíját", meg a halálát várja. Segélyre nem jut forint, mert meg van szabva, hogy a beszedett tagdíjnak mekkora százalékát használhatjuk fel. A bizalmiakat (akik 70-100 tagot is meglátogatnak évente) jutalmazni nem lehet, mert adóköteles. Krisztus koporsóját sem őrizték ingyen, a vonali posta használata is megszűnt.

Mit ad a szakszervezet, mit ad az ÖTA? Lehet, hogy nevetséges frázisokról írok, de ez az igazság.

Régi igazság: mond meg az igazat, betörik a fejed.

Megkérdezem a T. Vezetőséget, hogy miként működjön egy alapszervezet jog és hatásköri lista nélkül. Mindenki azt csinál, amit akar? Vajon jól van ez így? Ne legyen elnök, bizalmi stb. Pénz, támogatás nincs. Éljél úgy, ahogy tudsz. Pedig a fáradt nyugdíjaskollegák nem ezt várták és várják.

Kiszolgáltatva vagyunk mindenkinek. Mi érvényesül ma? Haszonlesés, önzés. Ha ez így van, akkor mi, nyugdíjasok, miért harcoljunk? Mit tegyünk, egy szebb, boldogabb jövő elérése érdekében?

Kovács Gyula
Vasutas Nyugdíjas
Alapszervezet

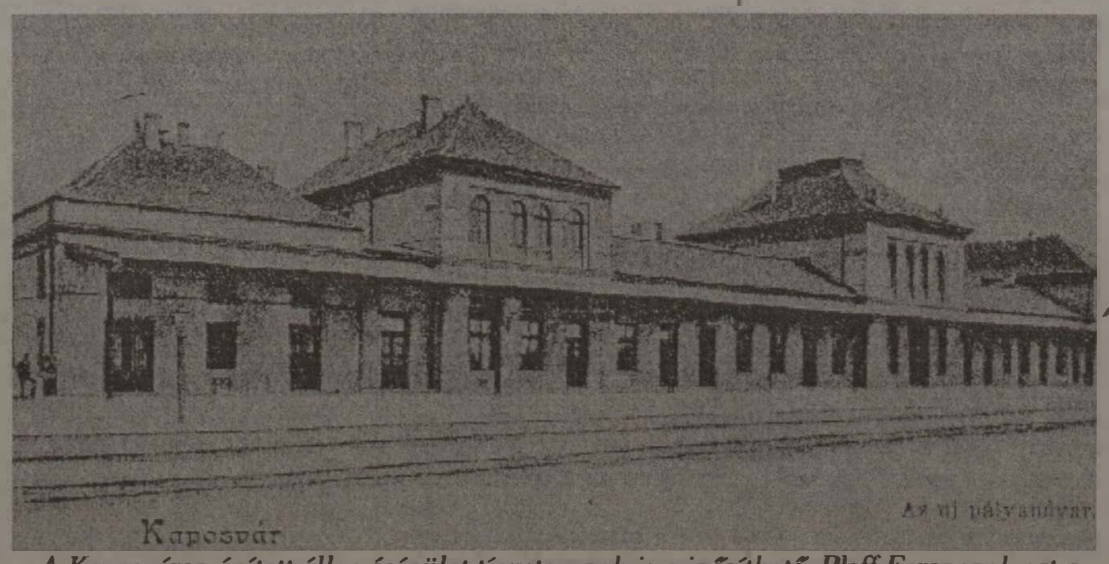
Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó
SZR-10 műanyag kivitelben
nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló
termeket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.



A Kaposváron épített állomásépület típustervnek is minősíthető. Plaff Ferencnek ezt a sikerült alkotását még két állomáson (Versec és Szathmárnémeti) is felépítették.

VASUTAS KULTÚRA

EGY IGAZGATÓI DICSÉRET HÁTTERE

Közösségmegtartó erő

Lehet a kultúráról esszéket írni, hogy milyen fontos szerepet is töltenek be ebben a társadalomban. Mégsem ezt teszem, mert köztudott: „a vasút állam, az államban". S mint ilyen, sajátos társadalma van, sajátosak a társadalmi elvárásai is. Jelenleg sokkal kisebb mértékben esik latba a művészet. Ennek ellentmondam látszik az a tény, hogy ennél a vállalatnál több nagy lap is működik, némelyikről még a kultúra sem áll távol, olyannyira nem, hogy verseket közölnek, esetleg irodalmi pályázatot írnak ki. Ám a közeg, amelyhez szólnak, nem mindig fogékony ezekre az értékekre. Ezt korántsem lehet a szemükre hányni, hiszen más-más érdeklődési körből kerül ki az olvasótábora. Úgy vélem, több itt a műszaki érdeklődésű ember, mint az úgynevezett „humán" kérdések iránt figyelmet tanúsító kolléga.

Most arról írok, hogyan lehet sikeres egy vasutas művelődési ház ma Magyarországon. A sikeres tevékenységet bizonyítja: Szabóné Nagy Julianna, a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház igazgatója, igazgatói dicséretet kapott. Sok mindent el lehet mondani erről a helyről, hiszen gyermekrendezvények, természetjárók és a nyugdíjasok is itt találtak otthonra. Állandóak a kiállítások, még egy művészeti egyesület is helyet kaphatott itt. „Ide" alakult a MAG (Miskolci /Vasutas/ Alkotó Galéria) is, amely vasútnál dolgozó, és vasútnál nem dolgozó képzőművészeket, kisebb részben irodalmárokat tömörít. Azt hiszem, az „otthont adni" tudás az, ami kivívhatja az elismerést. A közösséghez tartozás fontosabb életünkben, mintsem hinnénk. S akad, akit nem elégít ki, egy pusztán munkahelyi közösség. A közösségi élet nem csak a kocsmaasztal mellett alakulhat ki. A közösségek fenntartása, esetleg irányítása, bizony munkát követel, ami azért — lássuk be — az előbb említett kultúrhelyen nem végezhető. Sokkal inkább egy olyan művelődési házban, ahol szívesen látnak bennünket. Egy olyanban, mint a Vörösmarty Művelődési Házban, aminek közösségmegtartó ereje van.

Kabai Zoltán

EGYÜTT ÉNEKELNEK HÚSZ ÉVE

A záhonyi Főnix

A záhonyi FŐNIX vegyes kórus két esztendeje tartotta a húszéves jubileumi koncertjét Záhonyban, ahol neves énekesek, zenészek, kórusok léptek fel tiszteletükre.

A kórus megalakulásának körülményeiről beszélgettem *Vassné Oláh Ágnes* karnaggyal.

— A főiskola elvégzése után — 1974-ben — kerestek meg, s hívtak Záhonyba, hogy az ének-zenét próbáljam meg színvonalasabbá tenni. Akkor 70 fővel alakultunk, most pedig 30-32-en maradtunk. Természetesen, a résztvevők cserélődnek különböző okok miatt.

— Említene pár neve az alapítók közül?

— Szívesen. Németh Erzsébet, Dávid Sándor alapítókra büszke vagyok. Dávid Sándor barátomnak külön is köszönet jár, mivel fiát, lányát is meggyőzte a dal szépségéről s mindig lehet rájuk számítani.

— Repertoárjukban milyen művek szerepelnek?

— Szeretjük a Kodály-dalokat, magyar nóta feldolgozásokat, de musical, operett, egyházi ének is szerepel műsorunkban.

— Kik támogatják Záhony város egyetlen felnőtt vegyes kórusát?

— Nos, ezt a kérdést nagyon vártam. Nemrég úgy tűnt, hogy nincs más kiút, mint hogy abbahagyjam az egészet, mivel pénzünk nem volt, a korábbi polgármesteri hivatal semmi támogatást nem adott. Az anyagiak elmaradtak. A közönség gyéren látogatott bennünket. Érthetetlen számomra, ha ingyenes is az előadás, akkor is kevesen jönnek el, ami nagyon fáj. Úgy éreztem, nincs ránk szükség, nincs igény a zenére, a dalra. Aztán némi hullámvolgy után fellélegeztünk, az új vezetés felmérte helyzetünket, s anyagi támogatást adott. Jó lenne, ha — mint más kisebb városokban — a vállalkozók összefognának és segítenék a kórust. Jelenleg az „Aranykapu" BT. néven ismert Árnos Mihály által vezetett társaságtól kapunk támogatást. De ki kell emelnem a Vasutasok Szakszervezetét is, mert ők is segítenek bennünket anyagilag.



Elismerések

1993-ban megkapták a „Fesztiválkórus" minősítést. Több elismerést kapott az énekkar: Ezüst, majd arany elismerés, 1984-ben a megyei kórustalálkozón Szabolcs-Szatmár legjobb munkáskórusának mondta ki a zsüri az együttest. De megkapták a „Szocialista Kultúráért" kitüntetést is.

— Hazánkon kívül mely országokkal ismertették meg Záhony város kultúráját?

— Felléptünk a volt Szovjetunióban, az egykori Csehszlovákiában, Dániában, Görögországban, Olasz-, és Spanyolországban is. Az éneklésen túl a kapcsolatok felvételére is törekedtünk.

— Milyen jeles rendezvényre készülnek?

— A millecentenárium jegyében nemzetközi ünnepi kórusfesztivált rendezünk német, lengyel, erdélyi, ukrán kórusok és zenekarok fellépésével. Meghívásunk van Erdélybe. Ősszel megyünk Técsőre, az „Aranyősz" fesztiválra.

— Milyen tervek foglalkoztatják?

— A vegyes kart szeretném tovább bővíteni. Várjuk a férfi énekesek jelentkezését. Akkor tudunk eredményt felmutatni, ha van igény, érdeklődés a kórussal szemben. Olyan lelkes tagokkal örömöm dolgozni, mint Szabó Márta és testvére Zoltán, akik Komoróból. Jámbrik Márta pedig Mándokról jár be hozzánk heti két próbára. Velük együtt 8-10-en vannak vasutasok.

— Honnan kapta az indíttatást a zene iránt?

— Természetesen, szüleimtől. Szép hangjuk van, s többfajta hangszeren játszanak. Lánytestvérem szintén karnagy a kisvárdai Bessenyei György gimnáziumban.

Beszélgetésünk befejezéseként így vélekedik a karvezető a dalról, zenéről: *a zene, a dal az életet, a szépet jelenti, aki a zenét szereti, azt csak boldogság töltheti el, lelki megnyugvást ad. Van mért küzdeni, mert van célunk, tesszük ezt saját és mások örömére.*

További szereplésükhöz sok sikert kívánunk.

Szőgyényi Bertalan

VASUTAS SPORT

A labdarúgás élvonalában

A magyar labdarúgás élvonalában a labdarúgó NB I-ben három vasutascsapat, a BVSC, a DVSC Epona és a Haladás VFC szerepel. Szereplésükről elmondható, hogy a kitűzött célt teljesítették. A BVSC-t a dobogóra várták. A csapat a bajnokságban és a Magyar Kupában egyaránt második lett. A debreceniek beérték az első hat hely valamelyikével. Szombathelyen a kiesés elkerülése volt a cél.

A BVSC kettős sikere egyedülálló teljesítmény a klub történetében. S ha ehhez hozzáadjuk, hogy a csapat kiemelkedő őszi szereplése — őszi elsők lettek! — és a jó tavaszi folytatás után sokáig élt a remény a bajnokság vagy a kupa megnyerésére, csak növeli a teljesítmény értékét. A szakvezetők azonban másként ítélték meg a csapat szereplését. A Szőnyi úton úgy látták, hogy a bajnokságban megszerzett nyolcpontos előny birtokában az első helyet meg lehetett volna tartani, még akkor is, ha sérülések és eltiltások miatt nem mindig a legjobb összeállításban léptek pályára. A kupában pedig a döntőben botlott el a csapat. Kispesten 85 percig a BVSC-nél volt a Szőnyi úton szerzett 1:0 előny. A tíz emberrel játszó hazaiak azonban öt perc alatt két gólt rúgtak, így a kupa is elúszott. Vigasztalásul, a nemzetközi szereplésre megmaradt a lehetőség, a csapat az UEFA Kupában indulhatott.

Az 1996/97. évi bajnokság augusztus 10-én kezdődött. A BVSC új, teljesen megfiatalított csapattal vágott neki az őszi idénynek. A Szőnyi útról távozott *Csábi, Orosz, Vmeze, Aranyos, Komódi és Szalma.* Az aktív játéktól visszavonult a kapus *Koszta* és a játékmester *Bognár György. Egervári Sándor* vezetőedző szerepét *Dajka László* vette át. Az új szerzemények között van a válogatott kapus, *Végh*, az olimpiai válogatott *Egressy*, az ifjúsági válogatott *Erdei, Müller* és *Füzi*, hogy csak néhány nevet említsünk. A BVSC-nél most formálódik az új csapat.

A DVSC Epona az előző évben harmadik helyen zárta a bajnokságot. Az idén a negyedik helyen végeztek. Pontszámuk azonos volt az UTE-val. Ezúttal, valamivel rosszabb gólaránnyal szorultak le a dobogóról. A csapat *egyenletes teljesítményére* jellemző, hogy mindvégig az élmezőnyben tanyáztak.

Debrecenben jó csapat kovácsolódott össze. Nem véletlen, hogy az olimpiai válogatottban, Atlantában, öt játékos — *Pető, Szatmári, Dombi, Madar* és *Sándor T.* — is helyet kapott. *Szabó* pedig az ifjúsági válogatott tagja. A csapatból kevesen távoztak. Az új bajnokságban azok alkotják a DVSC Epona gerincét, akik az előző idényben, s akikre a válogatottakban is számítani lehet. Az eltávozottak helyére tehetséges fiatalokat igazoltak. Az edző *Garamvölgyi Lajos* maradt.

A Haladás VFC gyengén sikerült tavaly őszi rajtja után — az őszi idényben mindössze 10 pontot szereztek —, nem sok esélyük volt a kiesés elkerülésére. A szombathelyiek azonban nem adták fel. A téli szünetben keményen dolgoztak és tavasszal valósággal megtáltosodtak. Otthon és idegenben *hangya szorgalommal* gyűjtötték a pontokat, gyakran hármasával. A kiesési zónából már a véghajrá előtt elkerültek.

Mihalecz István vezetőedző irányításával 32 pontot gyűjtöttek és a tizedik helyen végeztek. Így a Haladás VFC az osztályozókat is elkerulte.

Az új bajnoki idényre Szombathelyen is *együtt maradt a csapat.* Az előkészületi mérkőzésen szereplő játékosok névsorából ítélve csak néhányan hiányoznak. Helyüket azonban fiatalokkal pótolták.

Az MLSZ az új bajnokságban 16-ról 18-ra növelte az NB I-es csapatok létszámát. A legjobbak között továbbra is ott van a BVSC, a DVSC Epona és a Haladás VFC. Hogy a három csapat közül melyik milyen erőt képvisel és hol végez, az majd egy év múlva derül ki.

R. V. F.



Az első vasúti hidakat Magyarországon kőből vagy fából építették. Képünkön egy impozáns kőhíd található Nagymarton közelében.

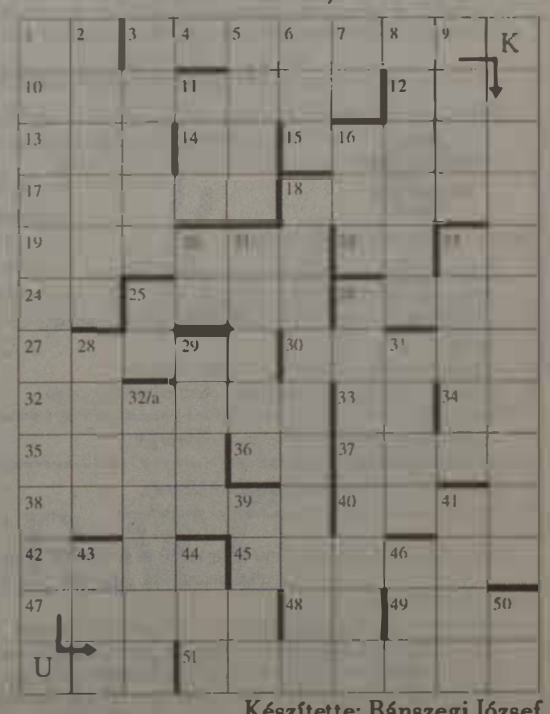
KÉSZENLÉT IDEJÉRE

1996. szeptember 20-án 100 éves a VSZ

1896. szeptember 20-án Budapesten a Felső erdősor u. 25. (ma: Szinnyei Merse P. u. 13.) alatt összegyűlt budapesti vasúti munkások tanácskozásán Klaus Antal a MÁV Nyugati Főműhelyének lakatosa indítványára született határozat arról, hogy ... (Megfejtés: függ. 1., vízsz. 3., függ. 18.) (Forrás: Gadanecz Béla: „A magyar vasutas szakszervezet létrejöttének időpontjáról és 1945 előtti történetéről" KÖZDOK. 192. old.)

Vízszintes: 1. Cipész szerszám. 3. **Megfejtés.** 10. Ritka férfinév. 12. ... az ember (Ecce Homo) 13. Kopasz. 14. Okozatot vált ki. 15. Halált okozó szer. 17. Piactér (görög). 18. A mondat egyik eleme. 19. Edződik ellentéte. 22. És (latin). 23. Helyhatározó. 24. Harmis, talmi. 25. Egyik szülője. 26. ... János (énekes). 27. Mentolos cukorka neve. 30. Történelmileg pontos öltözet jelzője. 32. Az égést megszüntetni. 33. Papp Elek. 34. Penge része. 35. Hegyes kötőelem. 36. Cégtulajdonos (röv). 37. Országos Mezőgazdasági Művészeti Egylet. 38. Idegen fizetőeszköz. 40. Rendben van (argo). 42. Úgy legyen. 45. Kézzel jelezne. 47. Sík terepen, pusztán. 48. Orosz igen. 49. Bp-i Közlekedési Vállalat. 51. Zűrzavaros.(-S)

Függőleges: 1. **Megfejtés.** 2. Visszajelez, visszahat. 3. A mérges kutya teszi. 4. Urán. 5. Majdnem unoka! 6. Holland légitársaság (röv.). 7. Régiesen részesít. 8. Ének és asszony is van ilyen. 9. Baljóslatú intő jel. 11. Finom homok. 16. A kés (penge) része. 18. **Megfejtés.** 20. Ittrium, foszfor. 21. Bevonuló fiatal. 23. Könnyed, jókedélyű. 25. AG. 26. Az ajtón jelez. 28. Női név. 29. Húsos levesfajta. 31. Sakkban döntetlen. 32/a ...Blanka (grófnő). 39. ... Turner. 41. Néma elnökök! 43. Kérdőszó. 44. Csarnok része! 46. ...hal (fejlődő béka). 50. Vanádium, Uránium.



Készítette: Bánszegi József

A júniusi számunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: **Borka Ignác; Pászty; Kiss Miklós**

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

1896 - 1996 100 ÉVE

A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Gépész dzsembori '96

Az idén is megrendezték az immár hagyományos Gépész Dzsemborit. Ünnepi jelleget adott ennek, hogy most ünnepeljük a Millecentenárium évét, 150 éves a vasút és 100 éves a Vasutasok Szakszervezete. A dzsemborit ötödik alkalommal is a záhonyi Vontatási Főnökség szakszervezeti bizottsága rendezte meg.

A rendezvény apropóját a sport adta. A tényleges cél azonban az volt, hogy „ismerjük meg egymást és hazánk legszebb tájait", hogy a gépész kollégák és családjuk eljuthassanak az ország más tájaira. A záhonyi sporttelepen a VAKÓ Kft. szponzorálásában szervezett sportnapot Rigó Zoltán vezérigazgató nyitotta meg, ahol hét kispályás labdarúgócsapat összemérte erejét. A záhonyi vezetőkön kívül még megtisztelte jelenlétével a sportnapot Jan Belej vasútigazgató-helyettes, a Szlovák Vasutak Kassai igazgatóságáról. A sportnap sérülésmentesen és jó hangulatban zárult.

Eredmények:

1. Záhony MKF
2. Nagykanizsa VF
3. Záhony VF
4. Szombathely VF
5. Miskolc VF
6. Nyíregyháza VF
7. Debrecen VF csapata.

Korábban Nagykanizsa VF csapata kétszer már elnyerte a VSZ GIB vándorserlegét, ez harmadszor most nem sikerült.

A VAKÓ Kft. jóvoltából még az alábbi különdíjak is kiosztásra kerültek:

Legjobb játékos	*Visnovits László*	Nagykanizsa VF
Legjobb kapus	*Draskovits Rudolf*	Debrecen VF
Legidősebb játékos	*Horváth László*	Szombathely VF
Legfiatalabb játékos	*Németh Tamás*	Szombathely VF
Gólkirály	*Frindich József*	Záhony VF
Legsportszerűbb csapat		Miskolc VF

A dzsembori második napja remek alkalmat adott arra, hogy megismerkedhessünk a vidék nevezetességeivel és megízlelhessük a táj jellegzetes ételeit, italait.

Reméljük, jövőre még nagyobb számban találkozhatunk kollégáinkkal, akkor már a VI. Gépész Dzsemborin!



A MÁV III. E. osztályú, 326. sorozatú mozdonya

INTERNET

Újabb MÁVoldalak

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában lelkesedéssel írtunk arról, hogy a MÁV Rt. Informatikai Szakigazgatósága MÁV WWW szervert telepített az Internet hálózatra. Ez a szerver korlátlanul elérhető (http:/www.mav.hu) a teljes Internet világhálozatból. Az adatok „betöltését" azóta is folyamatosan végzik. Már megtalálhatók a MÁV „home page"-én az államvasutakat bemutató, az IC-szolgáltatást és a menetrendet ismertető, a magyar vasút 150. évfordulójának további rendezvényeit felsoroló oldalak.

Hány a Suzuki?

Az ország több pontjáról érkeztek észrevételek, hogy a MÁV Rt. területi és személyfuvarozási értékesítési központjait új Suzuki gépkocsikkal és Westel rádiótelefonokkal látják el. A hírek arról szóltak, hogy minden egyes irodának autót és telefont szerzett be a munkáltató. Néhány vidéki értékesítési irodától megtudtuk, hogy az ott dolgozók sem örülnek igazán a fejlesztésnek, mert emiatt „közutálatnak örvendenek" a többi vasutas körében.

Az ügy hátteréről kérdeztük Tihanyi Juditot, a MÁV Rt. árufuvarozási igazgató-helyettesét.

— *Igaz-e, hogy a MÁV a Területi Értékesítési és Tanácsadó Irodáknak 29 személyautót és ugyanannyi rádiótelefont vásárolt?*

— A hír félig sem igaz — kezdte az igazgató-helyettes. — Valóban tervbe vettük autók és telefonok beszerzését, de pillanatnyilag csak 11 gépkocsit kaptunk, amelyeket eljuttattunk a külvilágtól leginkább elzárt irodáknak.

— *Beszerzik-e a hiányzó autókat és telefonokat is?*

— Szeretnénk, mivel a fuvarpiac arra kényszerít bennünket, hogy könnyen, gyorsan elérhetőek legyenek munkatársaink. További gépkocsik beszerzését is tervezzük, de úgy tudom, hogy a telefonokra pillanatnyilag nincs keret, s talán még jövőre sem lesz.

— *Mi indokolja ezt a jelentős beruházást?*

— Mint már említettem, a fuvarpiaci változások kényszerítenek bennünket lépésre. Versenyképesek akkor leszünk, ha munkatársaink könnyen elérhetők. Könnyen mozoghatnak olyan helyeken is, amelyek vonattal vagy autóbusszal nem érhetők el. Amennyiben így sikerül fuvart szereznünk, már megérte ennyi pénzt elkölteni.

A Magyar Vasutas Dallos Nándor beruházási igazgatótól is megkérdezte, hány darab autót szerzett be a MÁV Rt?

— Tendert írtunk ki, amelyet a Suzuki nyert el, és így vásároltunk 38 darab autót a Személyfuvarozási és Értékesítési Tanácsadó Irodáknak (SZÉTI), valamint a Területi Értékesítési és Tanácsadó Irodáknak (TÉTI).

— *Az árufuvarozási igazgató-helyettes szerint részükre csak 11 autót vásároltak. A többi a SZETI-seké?*

— Nem, mert a központi hivatalok néhány régi Ladáját is lecseréltük.

— *Kapnak-e rádiótelefont az irodák?*

— Igen, már a jövő héten (augusztus 20-a után — a szerk.) beszereljük a telefonokat mind a 38 gépkocsiba.

— *Mennyibe kerül egy autó?*

— A bruttó ára ÁFA-val együtt 1,6 millió forint.

VASUTAS TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI IGAZGATÓSÁG

Címváltozás

A Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság székhelye megváltozott. Új címüket, postacímüket, telefon- és faxszámukat a Magyar Vasutas is közzé teszi.

Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság új címe: 1142 Budapest, Teleki Blanka út 15-17.

Postacím. 1398 Budapest 62., Pf. 584.

Telefonszámai:

Igazgató: 220-9594
Fax: 220-9593
Vasútüzemi: 8275
Általános igazgatóhelyettes: 1636202
Vasútüzemi: 82-78
Gazdasági igazgatóhelyettes: 163-6050
Vasútüzemi: 82-79
Orvosi igazgatóhelyettes: 220-9597
Fax: 220-9596
Vasútüzemi: 82-77
Titkárság: 220-9594
Fax: 220-9593
Vasútüzemi: 82-75
Társadalombiztosítási igazolvány ügyfélfogadás: 129-8014
Egészségügyi Osztály: 220-9597
Fax: 220-9596
Vasútüzemi: 82-77
Pénzügyi- és Számviteli Osztály: 163-6050
Ellenőrzési Osztály: 163-6202
Vasútüzemi: 82-78
Jogi- és Végrehajtási Osztály: 220-9594
Budapesti Területi Ellenőrzési Csoport: 163-6202

Vállalna Ön változás-menedzserszerepet a szállítási-fuvarozásipi acmeghatározó jelentőségű cégénél?

Amennyiben céljai, felkészültsége és képességei összhangban állnak vasúttársaságunk igényeivel és törekvéseivel, az Ön ambiciót kibontakoztató vállalkozás az elmúlt évben a hazai fuvarpiac 32,7 %-át birtokló, 130 mrdFt árbevételt realizáló, eredményét egyetlen év alatt 15 mrdFt-tal javító

Magyar Államvasutak Részvénytársaság.

A MÁV Rt Vezérigazgatóság Stratégiai Igazgatósága, a cégvezérlés döntéselőkészítő, változas-menedzselő és prezentációs szervezete méltó kihívást kínál a komplex stratégiai feladatok sikeres megoldására felkészült menedzsereknek

v e z e t ő s t r a t é g a

munkakörben.

Amit a jelentkezők előnyeként értékelünk:

- *stratégiai, szervezési, gazdálkodási véna, rendszerszemléletű problémamegoldó készség,*
- *a stratégiai menedzsment szakmai nyelvezetének "perfekt" ismerete,*
- *korszerű marketing- és controlling szemlélet, szaktudás,*
- *nemzetközi pénzügyi, finanszírozási konstrukciókban való jártasság,*
- *tárgyalási szintű idegennyelvtudás (elsősorban angol),*
- *MS-OFFICE felhasználói gyakorlat,*
- *átlagon felüli terhelhetőség, konfliktustűrő képesség,*
- *vasúti, közlekedési, infrastruktúra vállalati gyakorlat*

Amit a vezető stratéga kollégáknak nyújtani tudunk:

- *igényes feladatok, korszerű munkakörnyezet, széleskörű publicitás,*
- *távlatilag is megalapozott további karrierlehetőségek.*
- *teljesítményükkel arányos, versenyképes jövedelem és speciális juttatások*
- *egy lelkes, professzionális szakértőcsapat inspiráló lendülete, alkotó légköre.*

Kérjük, pályázatát 1996. augusztus 31.-ig küldje el a "MÁV Rt Vezérigazgatóság Stratégiai Igazgatósága, 1940 Budapest" postacímre.

A pályázatokat 1996. szeptember 13.-ig kiértékeljük és a pályázókat értesítjük.

A pályázat tartalmazza:

- *a pályázó részletes, céljait és ambícióit is tartalmazó szakmai önéletrajzát,*
- *valamint a MÁV Rt megítélésével és megújításával kapcsolatos, maximum 5 oldalas önálló prekoncepcióját (a pályázó véleménye a vasúttársaság gazdálkodási módszereinek, piacképességének, kínálatpolitikájának minőségéről, illetve elképzelései a MÁV Rt hatékonyságjavításának, üzleti eredménypozíció-fejlesztésének, fuvarpiaci részesedése növelésének fő eszközeiről, lehetőségeiről).*

MÁV Rt - A BIZTOS ÜZLETI PARTNER
STRATÉGIA - A FEJLŐDÉS IRÁNYTŰJE

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre,
Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96–4634
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

*

Budapesti 2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba 82 négyzetméteres komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre (esetleg megvásárolhatóra), Budapest környékire, budapestire, vagy győrire **cserélném**. Minden megoldás érdekel. Válaszokat a győri 06-96-423-193-as (üzenetrögzítős) telefonon, vagy Vargáné Horváth Mária Magdolna 9023 Győr, Ifjúság krt. 4. I/1. postacímre kérek.

*

Budafokon Rózsavölgy tetején, kétlakásos, összkomfortos (tetőtér beépítéses 100-85 négyzetméteres) családi ház 230 négyszögöl telken, családi okok miatt **sürgősen eladó**: Megegyezünk. Telefon: 226-90-86, 351-13-91.

*

Budapesti VII. kerület Klauzál tér melletti két és fél szobás első emeleti felújított öröklakásomat **eladnám**, vagy budapesti családi házra, esetleg szeparált házrészre cserélném értékegyeztetés után. Telefon délelőtt: üzemi 48-71/2479 vagy 2493 mellék, városi 269-5599/2479, 2493 mellék, délután 131,2491 Gubancsik Erzsébet.

Albertirsa, Széchenyi utca 27. szám alatti 2 szobás ház 380 négyszögöl telekkel **eladó**! Két utcára nyíló telek, a másik végére építési engedély kapható. Víz, gáz, csatorna, telefon az utcában, állomás 10-15 percre. Érdeklődni a helyszínen 38. szám alatt a szomszédban, vagy a munkahelyen, Budapest Nyugati pályaudvar utánfizetési pénztárban: Kardulecznénál, a 85-57-es telefonon.

*

Budapest VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat **elcserélném** megvásárolható, hasonló MÁV-, vagy önkormányzati lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

*

Nagybátonyi 75 négyzetméter, 2 és fél szobás MÁV-lakásomat **elcserélném** kisebbre, Budapest vagy 60 km-es körzeten belül. Nagykert, pince van. Érdeklődni lehet: Érchegyi Attila 51-97, vagy 51-98 telefonszámon. 3070

Elhunyt Gyenge Károly

Hatvankilenc éves korában váratlanul elhunyt Gyenge Károly a MÁV Vezérigazgatóság 6/E. osztály nyugalmazott osztályvezetője. Családja, barátai, ismerősei munkatársai július 23-án vettek végső búcsút az elhunyttól az Új köztemető 53-as szóróparcellájában.

ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Bronzba öntött kételyek



Nehéz dolguk volt a MÁV Rt. vezetőinek. A magyar vasút fennállásának 150. évfordulójára adni akartak valamilyen személyes ajándékot a „meglett" vasutasoknak, bizonyára jó szándékkal.

Elképzelem: valahol az Andrássy úton összeült valamilyen kupaktanács, hogy eldöntse, mi legyen az?

— Emléklap?

— Ugyan már. Snassz!

— Pénz?

— Annyi úgy sincs. Pénzt nem is illik ajándékba adni(sic.).

— Érme?

— Ez az! Ajándék, és egy kicsit mégis olyan, mintha pénz lenne.

— Tökéletes.

Előterjesztés: jóváhagyva. Terv: elfogadva. Kivitelezés: minőségi. Példányszám: 60 ezer. Ár: minimum 1000 forint érmenként. Érték: Már ma nagyobb, mint eredetileg az ára volt, és ez később valószínüleg még többet ér.

Vajon miért van az, hogy a megajándékozott „kétlábonjáró" vasutasok, kapásból azt kérdezték: *miből tellett rá?* Meg, hogy: *ki „kaszált" ebből?*

De, mi másra is gondolhatna az ember, mint az árára, hiszen az átadás a legtöbb helyen leegyszerűsödött az *„itt írd alá"* formulára. A forma azonban feledhető, az érme szerencsére tartós.

Hatvanmillió forint a vasutas szemében elképzelhetetlenül sok pénz. No, nem csak azért, mert több élet munkája sem elég arra, hogy ennyi pénzt megkeressen valaki, hanem azért, mert nap mint nap látható, késve indul a vonat, mert nincs rajta tűzoltókészülék. Nyögve készül a mozdony, a kocsi, a pálya, mert nincs pénz alátétre (lyukas érmére, acélból). De van pénz másra, például flancos irodabútorra, Suzuki-ra, és még sorolhatnám.

Szóval, a „sokat látott" vasutasok kaptak valami maradandó emléket, amiért örülniük kéne, viszont a vasút nem úgy megy, ahogy szeretnék, ezért bosszankodnak.

Bár, ha jól meggondolom: 150 évente, minden vasutas megajándékozására egy-egy érme árát költeni, nem is olyan sok... és talán, elbírt volna még néhány kedves szót is a büdzsé. Vagy talán, azok is megérezték azt, hogy itt valami egy kicsit sántít, akikre a feladat hárult volna...

(karácsony)

Százesztendős a magyar vasutasok szakszervezeti mozgalma

ÁRA: 40 Ft

MAGYAR VASUTAS

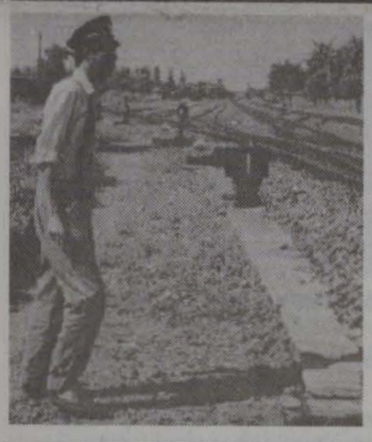
XL. évfolyam. 17—18. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. szeptember

TAGTÁRSAINK

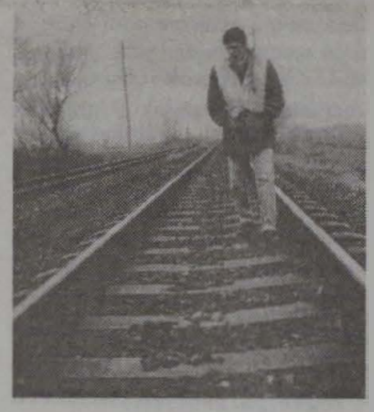




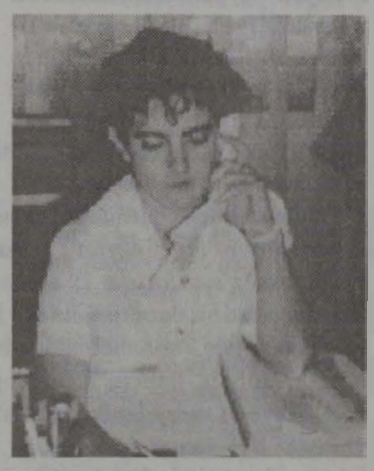




















Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke fr aktuális kérdésekről.

A Vasutasok Szakszervezetének döntésre jogosult testületei, miután áttanulmányozták az üdülők társasági formában történő működtetésére vonatkozó elképzeléseket, azt a véleményt alakították ki, hogy az üdülők (hétvégi házak) semmilyen körülmények között sem vihetők ki a MÁV Rt. szervezetéből, nem lehet önálló gazdasági társaságként működtetni azokat.

A VSZ szerint az üdülők társaságba vitele nagymértékben csökkentené a vasutas munkavállalók, (kft.-dolgozók), a családtagok, a nyugdíjasok kedvezményes üdülési lehetőségeit, mert a Társaság minél magasabb piaci áron való üdültetésben válik érdekeltté és ebben a nála működő érdekképviseleti szervektől (például az üzemi tanácsoktól) támogatást is kaphatnának. Ez az intézkedés olyan szociális érdekvesztést eredményezne, amely valamennyi vasutas munkavállalónál, a nyugdíjasoknál igen kedvezőtlen hangulatot váltana ki, és hátrányos helyzetet teremtene az őszi érdekegyeztető tárgyalásokra. Ez a lépés éppen abban az időszakban következne be, amikor egyébként is számos kedvezőtlen hatás éri általában a lakosságot és természetesen, köztük a vasutasokat is. (Ismeretes, hogy a kormány ígéretei ellenére a magas infláció mértékét nem sikerült letörni. A reálbérek csökkentek, az egészségügy leépül, a nyugdíjrendszer átalakul, minden bizonytalan stb.)

Biztosan állítható: az üdülők társaságba vitelével esetleg együttjáró előnyök messze nem kompenzálnák azokat a hátrányokat, amelyeket egy ilyen döntés jelentene.

A vasutas üdülők és hétvégi házak nagy részénél utólag is bebizonyítható, hogy a munkavállalók nagyon sok munkával, pénzzel járultak hozzá ezeknek a létesítményeknek a létrehozásához, fenntartásához. Joggal merülhet fel (peres eljárásokra is sor kerülhet!) a tulajdonlás kérdése. Az egyik szakszervezeti bizottságunk a keszthelyi üdülőről így írt: "Az első barakktól több munkásgeneráció munkája építette-szépítette és önzetlen hozzájárulása emelte az üdülőt a jelen formájában. Így a közösség kötődése nem csak erkölcsi és emocionális töltésű, de évenként a nyereségrészesedés jelentős hányadának e célra történő felajánlása révén anyagi természetű is és számottevő financiális tartalommal bír." A hasonló érzelmektől átfűtött ragaszkodást más szakszervezeti bizottságok leveléből is idézhetném.

Az üdülők társaságba vitele sok megállapodást, szerződést sért, hagy figyelmen kívül. Így sérti a jelenleg is hatályban lévő, 1993. január 7-én aláírt "Megállapodást", amely egyértelműen rendelkezik az üdülők, hétvégi házak használatáról a MÁV Rt. által alapított kft-knél. A tervezett intézkedés figyelmen kívül hagyja a kft-kkel kötött szindikátusi szerződéseket, amelyek általában a következőket tartalmazzák: "A bérleti jogviszony a birtokbavétel — a kft. bejegyzése — napján kezdődik és a bérlő jogutód nélküli megszűnéséig tart." A kft-k a saját kollektív szerződésükben szabályozták az udülők használatát, a térítési díjakat stb. Az udülők elvétele szinte valamennyi kft. kollektív szerződésének ezt a részét hatálytalanítaná és ez beláthatatlan következményekkel járna.

A közelmúltban a Vasutasok Szakszervezete nevében írásban is jeleztem a MÁV Rt. vezérigazgatójának, hogy az üdülőkkel kapcsolatos tervet a munkavállalók nagy felháborodással fogadták. Ezért szakszervezetünk határozottan ellenzi az üdülők társaságba vitelét és minden törvényes eszközt igénybe vesz ennek megakadályozására.

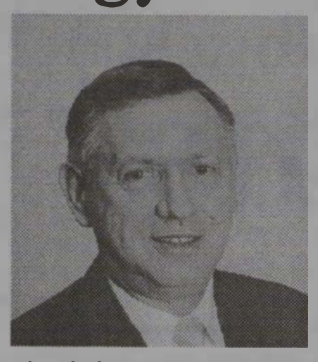
MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

PARTNEREINK AZ ÉVFORDULÓRÓL

KÁLNOKI KIS SÁNDOR, A MÁV RT. ELNÖKE

Egyensúlyt !



Nem szívesen teszek különbséget a szakszervezetek között, bár a reprezentativitás megállapítását, azaz a támogatottság megmérettetését törvény írja elő. Az elmúlt hat év, úgy érzem, tanulóidő volt, hiszen a kialakult konfliktusokat és tárgyalássorozatokat végig ültem kormányzati tisztviselőként és munkaadóként is. Mindkét helyzetben az volt a véleményem, hogy a szakszervezetek vezetőit fenntartás nélkül el kell fogadni partnerként, hiszen a munkavállalók választották meg őket, bár ez néha vitát okozott a partnerek között.

Az természetes, hogy a két oldalt érdekellentétek feszítik, amelyek vitákat szülnek, de szerencsére, a követelések már a gazdasági lehetőségek alapján merültek fel a tárgyalásokon. Másrészt a viták alkalmával kialakult az a módszer, amellyel a munkáltató figyelembe tudja venni a munkavállalói oldal érdekeit is és megkísérel a lehetőségek között egyensúlyt teremteni. A hat tanulóév — azt gondolom — a három éves megállapodásban vezetett eredményre.

SZABÓ TIVADAR, A MÁV RT. SZEMÉLYÜGYI IGAZGATÓJA

A VSZ megoldáscentrikus



A szakszervezetek olyan múltra tekintenek vissza, amelyre büszkeséggel gondolhat minden vasutas. A rendszerváltás után a pluralizmus jegyében alakultak új szakszervezetek is, amelyek közül kettő reprezentatívvá vált. A Vasutasok Szakszervezetével együtt, így három jelentős érdekképviselettel tárgyalhat a munkáltató. Ezekkel a szakszervezetekkel a MÁV Rt. mára nyugodt munkakapcsolatot tudott kialakítani. Ha nem az elmúlt évek konfliktusos helyzetéből indulunk ki, hanem a jelenből, akkor a hároméves megállapodás bizakodással tölthet el a következő évekre is.

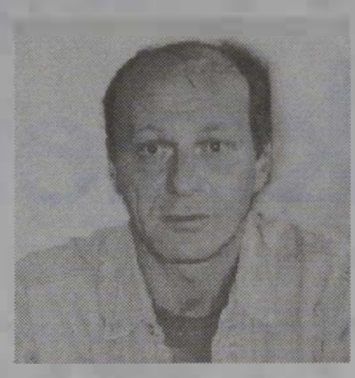
A Vasutasok Szakszervezetéről azt gondolom, hogy a munkavállalók érdekeit szakmailag rendkívül felkészülten, tárgyalási stílusát tekintve kulturáltan, megoldáscentrikusan jeleníti meg.

MONOSTORI KÁROLY, A DUNA TV HÍRADÓJÁNAK FŐSZERKESZTŐJE

Fontos politikai tényező

— A Vasutasok Szakszervezetével mi csak akkor találkozunk, amikor baj van. A sztrájkok alkalmával megpróbáltunk tárgyszerűen tudósítani, és azt tapasztaltam, hogy a vasutasok egymás között szolidárisak voltak. Azt azért hozzá kell tennem: ha a több százezer utas nem jut el céljához, illetve ha elmaradt több millió tonna áru elszállítása, akkor döbben rá a közvélemény a vasút jelentőségére. Ilyenkor derül ki, hogy mekkora környezetszennyezést tud okozni a hatalmas közúti forgalom.

Részleteiben nem ismerem a különbségeket a különböző vasutas-szakszervezetek között, de az látható, hogy az akciók alkalmával megteremthető az egység. Számunkra nincs „kedvenc szakszervezet", ha „esemény van", tájékoztatnunk kell arról.



Monostori Károly

Egyébiránt jómagam 1989-ig voltam szakszervezeti tag és ezen idő alatt sok tagdíjat beszedtek tőlem. A régi rendszerben soha semmiféle hatályos érdekvédelmet nem tapasztaltam. Összesen kétszer voltam üdülni és ennyiből állt szakszervezeti pályafutásom. Mint munkavállalónak semmiféle kapcsolatom nincs érdekvédelmi szervezetekkel, pedig újabban a Duna Televíziónál is működik ilyen. A fejlett demokráciában jelentős szerepe lehet a szakszervezeteknek, mivel fontos politikai tényezőt jelentenek a társadalomban. A hatalomnak számolni kell azzal, hogy a társadalmat nem lehet önkényesen kormányozni, mert mindig lesznek olyan csoportok, amelyek képesek ellenszegülni, akár sztrájk formájában is. Továbbá fontosnak tartom, hogy az erős szakszervezeteknek jó vezetői legyenek. A hatalomnak tudomásul kell venni, hogy a kiszolgáltatott állampolgár keresi az olyan intézményeket, ahol az ő érdekeit képviselik. Egziszten-ciálisan erre csak a szakszervezetek lehetnek képesek, ezért a hatalomnak nem kell haragudnia.

topé

SIPOS JÓZSEF, A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKE

Nagyobb összefogás: hatékonyabb fellépés

— Milyennek látja a mai Vasutasok Szakszervezetét?

— Az 1990-es év sok változást hozott a vasutas-szakszervezetek történetében. Ennek ellenére struktúrájában nem sokat változott a mai VSZ. Úgy gondolom, hogy a változó körülményekhez a szakszervezeteknek is idomulnia kell. A Vasutasok Szakszervezete területi elven is működik, ugyanakkor a vasút átalakítása egyre inkább a szakmák felé tolódik, ezért az érdekvédelemnek szakmai alapon kellene szerveződni.

— A 100 éves vasutas-szakszervezeti mozgalomnak van jövője?

— A politikai rendszerváltás után a gazdaság átalakulása kiszolgáltatottá tette a munkavállalókat. A gazdasági egységek vezetői, a menedzserek felkészült szakemberek, akikkel csak jól képzett tisztségviselők vehetik fel a versenyt. Ezt értem a szakszervezetek felső vezetésére, de ugyanúgy az szb-k, vagy csoportok vezetőire is. Ez egyfajta nagyobb összefogást igényel az érdekképviseleti vezetők között a vasúton belül is, mivel így sokkal hatékonyabb lehet a közös fellépés.

— Egyszer megteremtődik majd a vasutas-szakszervezeti egység?

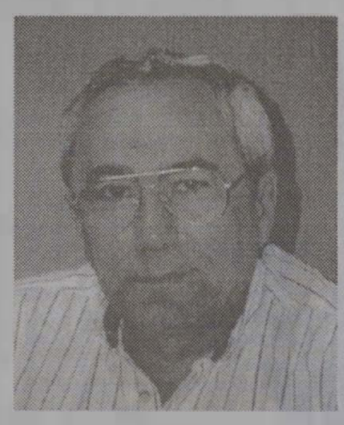
— 1992-től 1994-ig a MOSZ alapszabálya tartalmazta, hogy a VSZ-szel szövetségi viszonyra kívánunk lépni. Mivel erre a Vasutasok Szakszervezete „nem volt vevő", ezért ezt 1994-ben kihagytuk az alapdokumentumunkból. Azt hiszem, hogy a talpon maradó szakszervezetek egyszer megtalálják a közös pontot, amely mentén összefoghatnak. Hogy ez miben nyilvánul majd meg, szövetségben vagy más formában, azt még nem tudhatom. Pillanatnyilag erre nem látok esélyt, ezt inkább a távoli dönti el.

-t-p.

MUDRUCZÓ KORNÉL, A POSTÁS SZAKSZERVEZET ELNÖKE

Legyen hitük és erejük

A Vasutasok Szakszervezetének gratulálok a jubileum alkalmából, és azt kívánom, hogy még hosszú ideig védjék a vasutasok érdekeit.



Mudruczó Kornél

Rokon szakmának tekintem a vasutasokat. A 90-es évektől közvetlen konzultációval, valamint az MSZOSZ elnökségében és szövetségi tanácsban segítjük egymás szakszervezeti munkáját. A VSZ az elmúlt években többször felhívta magára a figyelmet és mint stratégiai ágazat tett is azért, hogy a bér és egyéb, a munkáltatással összefüggő kérdésben valós eredményeket érjen el.

Példaértékűnek tartom a hároméves megállapodást, amelyet a kormány is ellenjegyzett, s ezzel biztosítékot is adott. Ez a tevékenység országosan is elismert és például szolgáltathat a többi ágazati szakszervezetnek. Mint a Magyar Vasutas rendszeres olvasója, örömmel látom, hogy nemcsak a központ szólal meg a lapban, hanem a hasábjain a tisztségviselők, tagok véleménye is megjelenik. A jubileum alkalmából azt kívánom valamennyi vasutasnak, hogy legyen a MÁV megbízható, korszerű munkahely. A tisztségviselőknek pedig azt, hogy legyen hitük és erejük, hogy megfelelően tudják képviselni tagságuk érdekeit.

T.

GASKÓ ISTVÁN, A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETE ELNÖKE

Gyümölcsözőbb együttműködést

— A társszakszervezet elnöke milyennek látja a mai Vasutasok Szakszervezetét?

— A 40-es évek végén államilag hozták létre a Vasutasok Szakszervezetét. Barátságtalan lépésnek tartom, ha az egyik szakszervezet kisajátítja a centenáriumi évfordulót. Mint a riválisa vasutas-szakszervezet vezetője úgy látom, hogy a VSZ taglétszám-csökkenése nem állt meg. Erre bizonyos fokú aggodalommal tekintünk a VDSZSZ részéről, mivel ez a vasutasság hátrányára válik. Szerintem, a VSZ érdekvédelmi hatékonysága csökkent. A tavalyi áprilisi sztrájk idején a tagság felkészületlen volt. Ezek után az 1996-os sztrájkhoz a VSZ már nem is csatlakozott.

— A VDSZSZ megünnepli-e a 100 éves vasutas-szakszervezeti mozgalmat?

— A VDSZSZ látványos ünneplésre nem készült, viszont a vasutas-szakszervezeti mozgalom részének tekinti a tevékenységét. Fontosnak tartjuk a szakszervezeti prulalizmust, de hatékonyabb együttműködést várunk el valamennyi szakszervezettől, hiszen ez eredményesebbé teheti a mozgalmat.

— A centenárium közelebb hozhatja-e egymáshoz a szakszervezeteket?

— Az évforduló nem rendelkezik ilyen kritériumokkal, mivel a 100 év egy emocionális elemet jelent. A realitás pillanatnyilag mást mutat. Szívesen vennénk, ha a VSZ „megajándékozna" bennünket együttműködésével. Remélem, hogy a VSZ tagsága bölcsességével jó irányba viszi a szervezetet.

— Hogyan látja a vasutas-szakszervezet jövőjét?

— Úgy gondolom, hogy ha a VSZ vezetése hajlandóságot mutatna a gyümölcsözőbb együttműködésre, akkor az egyúttal hatékonyabb érdekvédelmet is jelent. A szakszervezeti egység helyreállítása ma hamisan cseng, mivel a többpólusú szakszervezeti szituáció fenntartása a munkavállalók érdeke.

t-

STÁCIÓK

Gyökereink

A vasutas dolgozók harca élet- és munkakörülményeik javításáért egyidős a vasúttal, de a küzdelem több fejlődési fokon ment keresztül, míg beletorkollott a vasutasok önálló szakszervezeti mozgalmába.

A vasúti javítóműhelyek Magyarország legrégibb vasipari üzemei közé tartoznak. Munkásaikat mindenkor a hazai munkásmozgalom élharcosai között találjuk. De a forgalmi dolgozók sem voltak tétlenek. Az 1870-es évek elején, külföldi példák hatására, kibontakozott a magyarországi vasutasok mozgalma ön- és jogsegélyegyletük megteremtéséért.

Már 1873-ban kidolgozták a Magyar Királyi Államvasutak Kalauz-Segélyező Egyletének alapszabályait. A kormány és a MÁV vezetői azonban egy ilyen egyesület létesítését is veszélyesnek tartották, ezért a belügyminiszter megtagadta az alapszabályok jóváhagyását. A mozdony- és a vonatkísérő személyzet ekkor az osztrák kollégákkal közös segélyező és jogvédő egyletbe tömörült. 1888-ban a MÁV elnöke ezt is megtiltotta. A mozdonyvezetők az 1890-es évek elején eredménytelen kísérletet tettek saját szakegyletük megalakítására. A nyolcvanas-kilencvenes évek fordulóján megélénkült a vasúti műhelyek ipari szakmunkásainak szociáldemokrata szervezkedése.

ÜNNEPELJÜNK EGYÜTT !

Éltetni a boldogulás reményét

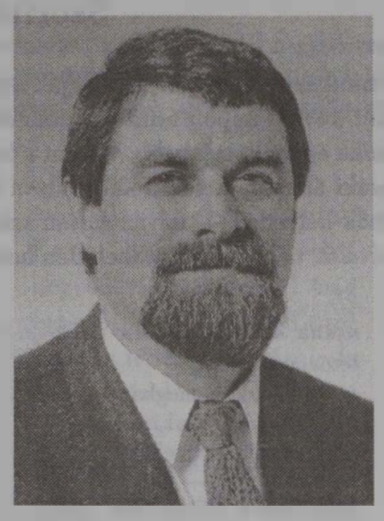
Dr. Márkus Imre gondolatai a felelősségről, az érdekek összhangjáról

Beszélgetésünk elején az a javaslatom a Vasutasok Szakszervezete elnökének, hogy ezúttal ne sorjázzuk az éppen aktuális érdekvédelmi teendőket. A jeles évfordulók, az ünnepi megemlékezések jó alkalmat kínálnak arra, hogy felülemelkedve a napi gondokon — ám nem feledve azokat —, tágabb összefüggésekben nézzünk meg olyan általános jelenséget és tanuságot, amelyek jobbíthatják a jelent, közelebb hozhatják, tisztíthatják a meglehetősen homályos jövőt. Miután egyetértettünk ebben a felfogásban, dr. Márkus Imre elindította a gondolati folyamot.

— Ez az év a magyarság nagy ünnepe. A millecentenárium alkalmából jó szívvel nyugtázhatjuk, hogy — a maga ellentmondásosságával együtt — él a magyar e földön, megvan az ország, itt vagyunk a Kárpát-medencében. Az államalapító Szent István kemény kézzel tett rendet, fogta össze és hajtotta a magyarságot a kereszténység zászlaja alá. Az 1100 esztendő alatt mindkét oldal szélsőségesei megjelentek ebben a társadalomban. Volt itt fehér terror és vörös terror is. Csináltunk kompromisszumokat is, amelyekről kiderült, hogy árulás volt. Kötöttünk vitatható szerződéseket, amelyeket utólag az élet a magyarság további léte egyik sarokkövének minősített. A társadalmi mozgások — meghatározott feltételek között — az emberek által gerjesztett folyamatok. Tehát a főszereplő az ember, az értelmes lét hordozója, aki az adott szituációban a legértelmetlenebb dolgokra is képes.

— *Ha ezt a gondolatsort tovább fűzzük, akkor megjelenik a munkavállaló, a szervezettség, a szakszervezet.*

— Az úri huncutságok számlakiegyenlítője mindig a kétkezi munkás, az agyát használó munkavállaló volt. Az elmúlt évszázadokban, amikor megelégelte az elnyomást, a kiszipolyozást, akkor tiltakozásának a legkülönfélébb módjait választotta a géprombolástól a gyújtogatáson keresztül a sztrájkig, a felkelésig. Mondhatnám, tűzön-vízen keresztül jutott el a szerveződés gondolatához, kényszeréhez, amely egyedüli gyógyírt jelentett sajgó sebeire.



Az egység gondolata és létrejötte elrettentő a mindenkori hatalom számára. S mivel mi, magyarok, kaphatók vagyunk a vélt, egyéni előrébb jutás miatt a közösségi érdekek feladására, a hatalom kihasználhatja, egységbontásként a maga javára fordíthatja ezt. A történelmi sorsfordulók és a vasutas érdekvédelmi harc százéves tapasztalatai egyaránt bizonyíték erre. Mindig akadt aktuális szlogen ahhoz, hogy kisebb-nagyobb tömegeket ki lehessen szakítani a viszonylag egységes testből. Mindig voltak (és lesznek) kapható figurák, akik a próféták köntösében a munkavállalók megváltóiként lépnek fel. Nem baj a többesség, nem rossz a pluralizmus, ha épít és nem rombol, ha az a proletárt, a parasztot, a tanárt, a mérnököt, az ápolónőt a valós érdekeinek megfelelően védi és képviseli.

Minduntalan felvetődik a kérdés: mi, magyarok, csak vérzivatarok, természeti csapások idején tudunk összefogni? Csupán katasztrófák árnyékában vagyunk képesek korlátozni egyéni ambícióinkat, elsőbbséget adva a közérdek számára? A történelmi csapások következményei nem sokban térnek el egymástól. Míg egy háború esetén gyorsan következik be a vég, a pusztulás, addig a vadkapitalizmusban lassan ölő méregként hat az ellehetetlenülés.

— *Mi az oka ennek? Van-e felelős tényező? Esetleg a kormány, a parlament, a pártok, a szakszervezetek?*

— A válasz egyszerűbb: mi magunk. Azért mondom ezt, mert olyan szakszervezetünk van, amilyent a nép erkölcse és tisztessége megenged. Olyan képviselők ülnek az Országgyűlésben, akiket megválasztottunk. Olyan a kormány összetétele, amilyent a demokratikus választások eredményeként létrehoztak. Mi még a demokrácia iskolájának csak az első osztályát járjuk. Ebben az osztályban a többi között azt is meg kell tanulni, hogy nem elég azt az embercsoportot hatalomra juttatni, amelyik a legjobban fogalmazza meg az egyén problémáit.

A megválasztott politikai erőt továbbra is kézben kell tartani, ellenőrizni szükséges. A közjó érdekében!

— *Mit értünk a közjón? Hogyan lehet(ne) a legjobban szolgálni a közérdeket? Úgy-e, hogy azt csináljuk, amit a kormány mond, vagy a kabinetnek kell aszerint kormányoznia, ahogyan a nép, a társadalom többsége érez?*

— A mocsárból ugrándozással nem lehet kikecmeregni, mert egyre mélyebbre süllyedünk. Csak a megfontolt közösségi akarat segíthet. Minél nagyobb egységfelülettel lehet kimászni a süppedtségből. S ezen a nyomásfelületen az egy állampolgárra jutó nyomásnagyságnak megközelítőleg azonosnak kell lennie.

— *Miben és hogyan fogalmazhatnánk meg az érdekvédők, a szakszervezetek felelősségét?*

— Az öncélúság visszaszorításában, az önérdek érvényesülésének korlátozásában. A szakszervezetek felelőssége egy átmeneti társadalomban — a tömegek olyan irányú befolyásolása, hogy a közjó felismerése és szolgálata kapjon zöld utat. Az állampolgárok széles körét érintő döntések nem úgy születnek, hogy a jó és jobb variáció között kell választani, hanem a rossz és a kisebbik rossz jelenti rendszerint az alternatívát. Szerepünk és felelősségünk abban van, hogy a teherbíró képességet képesek vagyunk-e a törvényhozók, a kormány tagjai számára meggyőzően megjeleníteni.

— *Fájó tény, hogy a gyorsvonat sebességével nő az önzés, erősödik az egoizmus, a pénz mindenhatósága.*

— Nemzetünk egysége, a szakszervezeti mozgalom ereje, a szolidaritás mindig azon múlott, hogy a többség boldogulásának javára le tudtunk-e mondani az egyéni érdekek agresszív érvényesítéséről. A világkatasztrófák után a talpraállás gyorsasága mindig az érdekek összhangjának sikerességén múlott. Ahol a megosztottság az úr, ott marad az enyészet, a lecsúszás. Reménytelenné válik az állampolgár, a munkavállaló. Éltetni kell, tehát, a boldogulás esélyét, lehetőségét, hogy mindenki megtalálja az emberi boldogulás útját. Úgy és azáltal, hogy tevőleges részese legyen maga, a közösség, s az egész nemzet emelkedésének.

Kárpáti Sándor

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Osztrák tapasztalatok

A Szakszervezetünkkel évek óta jó kollegális kapcsolatban lévő osztrák vasutas szakszervezet meghívására tizenhárom kollégánk (köztük jómagam) szeptember második és ötödike között továbbképzésen vett részt Grazban vendéglátónk oktatási központjában.



Házigazdánk, Fritz Ploner, a szakszervezet tartományi titkára — kívánságainkat is figyelembe véve — igen színvonalas oktatási programról gondoskodott számunkra. Az osztrák vasút — hasonlóan a magyarhoz — az új vasúti törvény elfogadását követően az átalakítás időszakát éli. Részletes áttekintést kaptunk a szomszéd ország vasútjának kialakítandó új szervezeti rendszeréről, az átalakítás során folytatott humánpolitikáról. A továbbképzésen önálló témaként szerepelt a mellékvonalak működtetése.

A napi érdekvédelmi munka mellett szakszervezetük kiemelt figyelmet fordít a tisztségviselők kiválasztására, képzésük megreformálására. Ennek osztrák gyakorlatába is módunk volt bepillantani rövid kint tartózkodásunk alatt. A harmadik kiemelt téma sokkal inkább a jövőről, mint a jelenről szólt. A téma tárgyalása során tájékoztatást kaptunk arról a feltételrendszerről, amelyet az ÖBB-nek, illetőleg az ÖBB-vel kapcsolatban az osztrák államnak teljesítenie kellett az Európai Gazdasági Közösséghez való csatlakozás érdekében. Szót váltottunk arról is, hogy milyen előnyökkel, illetőleg hátrányokkal járhat az ÖBB, valamint a MÁV számára az osztrák—EU csatlakozás.

Meggyőződésem, hogy a tapasztalatcserén részt vett kollégáink fontos ismeretekkel gyarapodtak és a jövőben egyre jelentősebb szerepet kapnak érdekvédelmi munkánkban az ilyen jellegű találkozók.

Köszönet érte osztrák barátainknak!

Bíró Tibor

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE 1896 - 1996 100 ÉVE A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

dr. Bíró Tibor,

a VSZ alelnöke

A CENTENÁRIUMRÓL

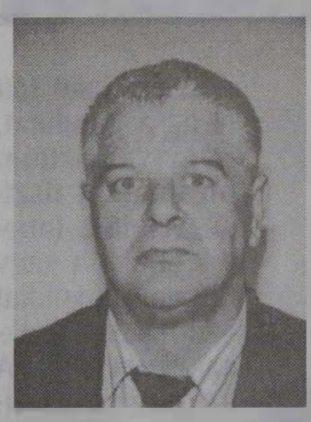


Őszintén tiszteletem az elődeinket és a VSZ mai tisztségviselőit, akik, hogy másokért felelősséget érezve kifejezésre juttatják a szakszervezeti tagok érdekeiket. A magunk elé célul tűzött szebb jövőt csak akkor érhetjük el, ha valamennyien, egymást segítve és partnereink érdekeit is figyelembe véve tesszük a dolgunkat.

Győri István,

a VSZ alelnöke

A CENTENÁRIUMRÓL



100 év legnagyobb eredménye, hogy szakszervezetünk szervezeti egységét és működőképességét a nehézségek ellenére sikerült megőriznünk. Feladatunk ennek érdekében ma sem más: a MÁV Rt. szervezeti rendjének két év múlva kialakuló célállapotát követő hatékony struktúrát és információs rendszert kell kialakítanunk.

STÁCIÓK

1896. szeptember 20.

A kilencvenes évek közepén megérlelődött az önálló vasutas-szakszervezet megalakításának gondolata. Erről a budapesti vasúti munkások 1896. szeptember 20-i gyűlésén tárgyaltak először nyilvánosan.

Az önálló vasutas-szakszervezet megteremtését azok a vasúti munkások kezdeményezték, akik már korábban is kiemelkedő szerepet töltöttek be az ipari munkások szak- és munkásképző egyleteinek megalakításában és kezdeti tevékenységében.

A Felsőerdősor utca 25. (ma Szinnyei Merse Pál u. 13.) alatti Baron-féle vendéglőben összegyűlt vasúti munkások tartalmas vita után fogadták el Klausz Antal indítványát, amely szerint „általános vasúti munkások egyesülete alakítandó".

A vasutas-szakszervezet létrehozása Magyarországon roppant ellenállásba ütközött. A kormány és a MÁV vezetői kezdetben megtorlással (1897 nyarán a Nyugati Főműhelyből egyszerre 71 munkást bocsátottak el munkásgyűlésen való részvétel miatt), később engedményekkel (a kereskedelemügyi miniszter pl. 1899. május 1-je és 3-a között leltározásra hivatkozva munkaszünetet engedélyezett a vasúti műhelyekben) igyekezett eltéríteni a vasutasokat a szervezkedéstől. Eredménytelenül. A vasutas-szakszervezet az üldöztetés ellenére közel egy évtizeden át szabadszervezetként tevékenykedett.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Pszota Árpád,

a Gépészeti Intézőbizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL

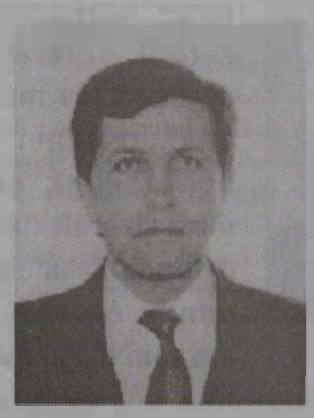


Egy ember múltja leginkább saját maga számára nyújt tapasztalatot, egy szervezet múltja azonban történelmi örökség. Meg kell tehát ismernünk és értenünk elődeink munkáját, mert ezek az emlékek példát jelenthetnek mindannyiunknak. Ugyanakkor a múlt nem old meg helyettünk semmit. A mai gondok megoldása ránk vár.

Simon Dezső,

a Budapesti Területi Bizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



Jó érzéssel tölt el az a gondolat, hogy választóim bizalmából tisztségviselője lehetek ennek a nagy hagyományokkal rendelkező szakszervezetnek. A száz éves tradíció arra kötelez bennünket, szakszervezeti vezetőket, hogy tagságunk érdekében a legjobb képességeink szerint végezzük munkánkat és ápoljuk hagyományainkat tovább.

AZ ÉREM KÉT OLDALA

Nézőpontok a Nyugati pályaudvaron

Szorításban

A Nyugati pályaudvar dolgozói minden ottjártamkor elmondják a problémáikat, bármikor is visz a régi munkahelyemre az utam. A millecentenáriumi ünnepségeket követő napon felhívtak telefonon, hogy mielőbb találkoznunk kellene, mert különben nem tudják, kihez forduljanak. A munka egyre keményebb, viszont a feltételek csak romlanak. Folyamatos a létszámhiány, a szabadságot nem adják ki, a váltók műszaki állapota katasztrofális. Ilyen körülmények között dolgoznak, ugyanakkor az állomás vezetése — személyszerint az állomásfőnök-helyettes — folyamatosan számonkéri a dolgozókat, ami már-már zaklatásnak tűnik. Minden nap talál a munkájukban kivetnivalót, néha megengedhetetlen hangnemet használ.

Az I-es tornyot kívülről kifestették, hiába, 150 éves a vasút, és a díszgőzös nem füstölöghetett el egy omladozó épület mellett. Belül még a régi képét mutatja az állítóközpont, a biztosítóberendezés több mint 70 éves, a töredezett mozaik-lapok is „lehúztak" legalább három évtizedet a vasút szolgálatában.

Novinszki István rendelkező forgalmi szolgálattevő „Még csak" 20 éve vasutas, de a munkahelyén ennyire rosszul nem érezte magát, mint mostanában.

— Nem is tudom, hol kezdjem, annyi a baj — vág a mondandójába a rendelkező —, talán, a legégetőbb a létszámhiány. Folyamatosan két váltókezelővel dolgozunk, holott az állomási végrehajtási utasításban elő van írva, hogy a toronyban négy embernek kell ezt a munkát végezni. A teherpályaudvaron folyamatosan nincs szolgálat. Nem értem, hogyan lehet az, ha van ember, van szolgálat, ha nem jut, akkor nincs. Így, persze, szabadságra sem engedik az embereket.

— Nekem még több mint 20 napom „bent van" — veti közbe *Czirják János* váltókezelő. — Persze előfordul az ellenkezője is, hogy ha nincs meg a kötelező óraszámom, akkor a vezénylő kiír szabadságot. A II-es toronyban dolgozik a kollégám, akinek már a jövő évi szabadságát is csökkenteni akarták, mert állítólag többet adtak neki ki, mint amennyi erre az évre jár.

— A vezényléssel is baj van — folytatja *Száva József* vezető váltókezelő. Többször megtörtént, hogy a felolvasás alkalmával közlik a következő szolgálatot. Sőt, olyan eset is előfordult, hogy nem szóltak arról, hogy nem kell jönni szolgálatba. Amikor munkára jelentkezett a kollégánk, akkor küldték haza.

— Úgy látszik, a váltókezelő nem ember, vagy nem veszik emberszámba — folytatta Czirják. — Minden bakternél előfordul egy-egy váltófelvágás. Ha észleljük, nem jelent veszélyt, mégis van akit emiatt 6800 forintra, míg másokat 1800 forintra büntettek meg. Nem beszélve az utána következő büntetővizsgáról...

— Többször megkaptuk már, hogy akinek nem tetszik, az mehet a munkaügyre — jegyzi meg Száva József —, úgy érezzük, hogy ilyen körülmények között nem lehet a munkára összpontosítani. Állandóan azzal vagyunk elfoglalva, hogy mibe köt bele a helyettes főnök. Fekete János 33 éve dolgozik a Nyugatiban, de elmondása szerint ilyen rosszul egyik főnökével sem jött ki még. Az állomásfőnök-helyettes olyan érthetetlen intézkedéseket hoz, amely a dolgozók számára felfoghatatlan.

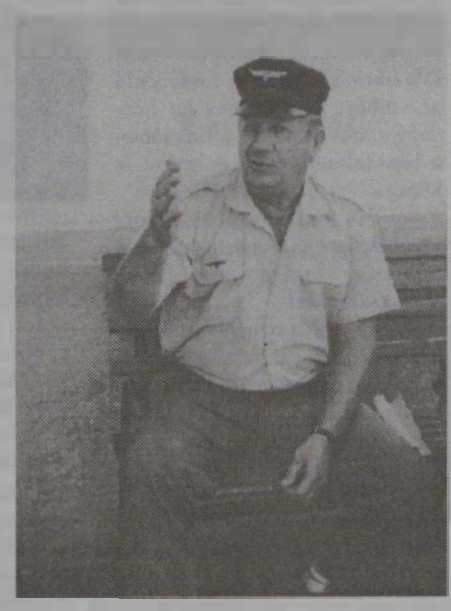
— Éjszakára minden szerelvényt ki kell tolnunk, mert úgymond a csövesek beköltöznek a vonatokba. Kérdezem én, a tárolón nem ugyanúgy befekhetnek? Sőt sötétben könnyebben kivághatják a kábeleket. A műszaki kocsiszolgálatnak sem tetszik az intézkedés, mivel a kiskarbantartást nem lehet csak a csarnokban elvégezni. Előfordult már, hogy emiatt késett meg a vonat, mivel csak reggel állíthattuk a szerelvényt az induló vágányra.

Körösi József állomásfőnök-helyettes szívélyesen invitál irodájába. Nehezen indul a beszélgetés, mivel az ember ritkán készít riportot a volt főnökével.

— A vezénylési rendben történtek változások — reflektál a helyettes főnök a felvetett problémára —, mivel új vezénylőtisztet neveztünk ki. Egy hónapra előre mindenki láthatja a vezénylését a falon kifüggesztve. Persze, előfordul, hogy a hétnapos vezénylési renden belül, közös megállapodás útján változtatunk akár a munkáltató, akár a munkavállaló kérésére. Gondot okoz a szabadságok kiadása, mivel mindenki nyáron akar szabadságra menni és ezt nehéz megoldani emberségesen.

— Nem a létszámhiány az oka mindennek?

— Valóban emberhiánnyal küszködünk, de sajnos, sokan vannak hosszú betegállomány-



Fekete János

ban. Ezért nehéz a mi helyzetünk is. Sokan félreértelmezik a betegszabadságot. Egyesek például előre bejelentik, hogy egy hét múlva nem jönnek be három napon át. Sokszor előfordult, hogy igénybe veszik ezt a lehetőséget, mivel nem kapják meg a rendes szabadságot.

— Emiatt van továbbra is két váltókezelő a toronyban, az előírt négy helyett?

— Igen, ez nekünk is gondot okoz, mivel így nem áll minden pillanatban rendelkezésre a szerelvények kitolására alkalmas ember.

— De ha nincs meg a négy váltókezelő, akkor a kettőnek miért nem fizetnek helyettesítési díjat?

— Nem hiszem, hogy kellene fizetnünk, mivel a váltókezelők is és a gépkísérők is a saját munkájukat végzik el. Ha emberi oldalról közelítem meg a kérdést, akkor én is kívánatosnak tartanám, hogy a tornyos váltókezelők cserélődjenek egy szolgálat alkalmával, mivel az ottani munka fizikailag megterhelő. Egyébként a tavalyi év végén küldtem egy jelentést az igazgatóság forgalmi osztályára, amelyben jeleztem, hogy a vonóvezetékek csatornái olyan állapotban vannak, amely lényegesen megnehezíti a váltóállítást. A biztosítóberendezési szakszolgálat ígéretet tett, hogy a tél elmúltával megtartja a karbantartást, de mi már a következő télre készülünk fel és még mindig nem történt semmi.

— A váltófelvágásról mi a véleménye?

— Központi rendelkezés írja elő azt, hogy a váltófelvágást elkövető dolgozónak vizsgáznia kell. Ezt nekünk is végre kell hajtanunk. Köztudomású, hogy a szajoli baleset után szigorították meg a váltófelvágással kapcsolatos intézkedéseket. Azóta több esetre derült fény, de ezzel együtt nem tartom haszontalannak az újravizsgáztatás rendszerét. A váltófelvágás esetén a részkártérítést a számla alapján vetjük ki. A fegyelmi jogkör gyakorlója (jelen esetben az állomásfőnök) akár el is engedheti a büntetést, ez a körülményektől függ. Nehéz meghozni egy határozatot, mivel az ember nem szívesen nyúlkál mások zsebében.

— Miért kell éjszakára kitolni a vonatokat?

— A technológia szerint kell eljárni a betolási rendben. Fontos, hogy a vonatok elrendezése a tároló, vagy a karbantartó vágányokon történjen meg. Jelzéseket kaptunk arról, hogy zsebes bandák garázdálkodnak a pályaudvaron, akik az éjszakai szerelvényeken rabolják ki az utasokat, emellett könnyebb megőrizni a szerelvények tisztaságát, mivel a részegek és a hajléktalanok előszeretettel használják pihenésre a vonatokat.

— Mégis mi az oka annak, hogy Önt tekintik a „fő gonosz"-nak a Nyugatiban?

— Talán annak is betudható ez, hogy nem vagyunk egységesek az állomás vezetésével. En következetes vagyok és lehet, hogy olyan vétségeket sem nézek el, amelyek felett mások szemet hunynak. Úgy érzem, hogy ha a kisebb szabálytalanságok mellett elmegyünk, akkor azt követik a nagyobbak. Például a jelzőeszközök használatát mindig megkövetelem.

— Néha a hangnemre is panaszkodnak a dolgozók.

— Amíg eljutok oda, hogy papír adjak, addig sok mindennek be kell következnie. Lehet, hogy a régebbi kollégákkal, akikkel együtt kezdtem a toronyban, más hangot ütök meg. De amikor már valamit sokadszor mondok el és nincs meg a kellő hatás, akkor lehet, hogy megemelem a hangomat...

TP

STÁCIÓK

A Magyar Vasutas számyra kel

A szervezkedés következő állomását 1904 januárjában a vasúti munkásoknak a Csömöri úti Vajdahunyad kávéházban tartott értekezlete jelentette, ahol elhatározták egy szociáldemokrata vasutasszaklap megjelenését és megválasztották a Magyarországi Vasutasok Szervező Bizottságát, amelynek tagjai: a Keleti Pályaudvar kocsiműhelyéből Farkas Izor és Kiss Miklós, a Nyugati Főműhelyből Bodnár János és Kellner István, a MÁV Gépgyárból Fellner Béla, az Északi Főműhelyből Hugyecz József és Dobay István, a MÁV Igazgatósági Nyomdából Barna Bernát, Budapest Józsefváros Állomásról Magocs József, a Terézvárosi Osztálymérnökségről Heider Lajos, a Rákosrendezői Pályaudvarról Bruckner József.

Az elfogadott szervezeti szabályzat szerint a bizottság képviselte az állami és magánvasút-üzemekben dolgozó havi- és napidíjasok, s úgyszólván az összes kinevezett alkalmazottak anyagi és erkölcsi érdekeit.

Az országos szabadszervezet kiépítése a Magyar Vasutas című szaklap 1904. április 15-i megjelentetésével fejeződött be. A lapot kezdettől fogva a szervezőbizottság irányította. Az újság első felelős szerkesztője Faragó Pál lett.A Magyar Vasutas első számának programadó vezércikkében harcot hirdetett az államvasutaknál uralkodó állapotok ellen: „Míg a magánvállalatoknál alkalmazott munkástestvéreink szabadon szervezkednek, addig nekünk sem a munka-, sem a szabadidőnkben még mukkannunk sem szabad... E tűrhetetlen és megalázó állapotok ellen akarunk küzdeni." Az újság, ígéretéhez híven, hűen küzdött a tűrhetetlen és megalázó viszonyok ellen, a vasutasság gyülekezési és egyesülési szabadságáért. A lap a vasutas-szakszervezeti mozgalom meghatározó tényezőjévé vált.

FOGLALKOZTATÁS ÉS GAZDÁLKODÁS

ELSŐ FÉLÉVI ADATOK

Létszám- és bérgazdálkodás

Az elmúlt esztendő végén megkötött megállapodás szerint a szakszervezetek a munkáltatóval negyedévente közösen értékelik a foglalkoztatás helyzetét. Erre a VÉT keretében kerül sor a munkáltató előzetes írásbeli tájékoztatója alapján. A MÁV Rt. Vezérigazgatóság most az első félévről olyan tájékoztatót állított össze, amely alkalmas a foglalkoztatás helyzetének értékelésén kívül a gazdálkodás szélesebb körének áttekintésére is.

Személy- és áruszállítási teljesítmények

A MÁV Rt. az első félévben 77,3 millió utast szállított, amely utasszám a tervet 3,7 százalékkal, a bázist 0,2 százalékkal haladja meg. A teljesített utaskilométer is meghaladja mind a tervezett, mind a bázisszintet. A nemzetközi fizető utasfő viszont lényegesen, 9,5 százalékkal alacsonyabb a tervezettnél. A személyszállítási bevételek lényegében a tervezett szinten alakultak, a kedvező tendencia miatt az év végére terv feletti bevétel várható.

Az árufuvarozás teljesítményei kedvezőtlenebbek, mert az elmaradás mind a tervtől, mint a bázistól jelentős. Az első hat hónapban elszállított 19,4 millió árutonna a tervnél 3,2 millió tonnával, a bázisnál 1,4 millió tonnával kevesebb. Az árutonna-kilométerben mért teljesítmény a tervezettől 17 százalékkal, a bázistól 10 százalékkal maradt el. Különösen nagy az elmaradás az exportszállításoknál, ahol a teljesítés a bázisnak alig kétharmada, továbbá a tranzitszállításoknál, ahol a teljesítés a tervezettnek csak 61 százaléka. A volumenkiesés miatt a fuvardíjbevételek 2,2 milliárd forinttal maradtak el a tervezettől.

Az első félév pénzügyi helyzete

A MÁV Rt. az első félévre 54,3 milliárd forint bevételt és 57,6 milliárd forint költséget tervezett, így a veszteség 3,3 milliárd forint. A tényleges bevétel 56,7 milliárd, a költség 61,5 milliárd forint lett, tehát a veszteség 4,8 milliárd forint, amely 1,5 milliárddal több a tervezettnél. A fuvardíj-bevételeknél előálló elmaradást ellensúlyozta az egyéb értékesítés és szolgáltatás bevételi többlete. A tervezettet meghaladó veszteséget döntően a személyi ráfordítások 2,4 milliárdot meghaladó összege okozta.

Az első félévi létszám alakulása

A MÁV Rt. első félévi teljes munkaidőben foglalkoztatott létszáma 67 897 fő volt, 3 266 fővel kevesebb az előző év első félévi létszámánál. A létszámcsökkenés nagyrészt a múlt év II. félévében következett be, hiszen 1996 első félévében kevesebb, mint ezer fős volt a csökkenés. A bázishoz viszonyított létszámcsökkenés döntő része a három nagy szakágnál következett be, így a forgalomnál 1 293 fővel, a gépészetnél 636 fővel, a pályagazdálkodásnál 651 fővel voltak kevesebben, mint egy évvel ezelőtt. Figyelemre méltó a központi igazgatás 116 fős (11,7 százalékos) létszámcsökkenése is. A területi profitcentrumok közül a legnagyobb arányú csökkenés Záhonyban (204 fő - 7 százalék), Budapesten (246 fő - 6,2 százalék) következett be. A legkisebb mértékű csökkenés Szombathelyen valósult meg (142 fő - 2,3 százalék).

Az állománycsoportonkénti létszámváltozást vizsgálva megállapítható, hogy a létszámfogyás döntően a fizikai munkakörökben következett be, ahol 2 827 fővel (6,0 százalékkal) voltak kevesebben, mint a bázisidőszakban. A szellemi foglalkozásúaknál a csökkenés 1,8 százalékos volt. A félév során 2 509 főnek szűnt meg a munkaviszonya, amelyből rendes végkielégítéssel 247 főnek mond-tak fel. A december 29-i megállapodás szerint ilyen címen egész évben 1 320 fő munkaviszonya szűnt meg. Valószínűleg a második félévben már nem mondanak fel több mint ezer főnek, így szerencsére a megállapodásnak ez a része nem teljesül.

Érdekes módon alakult a teljesített túlórák száma, hiszen az első hat hónap mennyisége 14,1 százalékkal meghaladta a bázisszintet. Ezt a helyzetet az első negyedévi értékelésnél még lehetett a szokatlanul kemény téllel magyarázni, de most már látszik, hogy a túlóráztatás növekedésének nem csak a tél volt az oka, hiszen júniusban több túlóra merült fel, mint januárban. A túlóra-növekedés előidézője a létszámhiány, amelyet a munkavállalók túlóráztatásával pótolnak.

Vizsgálták a veszteségidők alakulását is. Megállapítható, hogy szinte valamennyi fajta veszteségidő csökkent. Ebből kettőt érdemes kiemelni. A betegség miatt kieső idő több mint 20 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel ezelőtt és ez a tény önmagában is átlagbérnövelő hatású. Közel 30 százalékkal csökkent az igazolt távollét, amelynek nagy része a szakszervezeti tisztségviselők munkaidő-kedvezménye. Ez a csökkenés arra utal, hogy az idén a tisztségviselők kevesebb időt vettek igénybe szakszervezeti munkára, mint a bázisidőszakban. A félév során összesen 1 153 főt vettek fel. Az új dolgozók közel fele a forgalmi szakszolgálathoz került (522 fő). Az új dolgozók többségét a budapesti igazgatósághoz (428 főt) és a szegedi igazgatósághoz (170 főt) vették fel.

Bérköltség, átlagbér

A társaság az első félévben bérként 19,1 milliárd forintot fizetett ki, mely 9,2 százalékkal haladja meg a tervezettet. A tervezettet meghaladó bértömeg-felhasználást a nem kielégítő mértékű létszámcsökkenéssel és a túlóra növekedésével indokolják. A bérköltségtervét — a vagyongazdálkodás kivételével — valamennyi profitcentrum túllépte. A nagy szakágak közül a forgalmi 9,8 százalékkal, a gépészet 11,4 százalékkal, a pályagazdálkodás 5,4 százalékkal lépte túl bérkeretét.

A területi profitcentrumoknál általában 9-10 százalékos a túllépés. A legnagyobb mértékű túllépés a szegedi üzletigazgatóságnál (13,8 százalék), a legkisebb pedig a pécsi üzletigazgatóságnál (8,0 százalék) következett be.

Az első félév során az átlagbérek 23,4 százalékkal nőttek. Ez a mérték a tervezettnek megfelelő. Az ilyen mértékű bruttó bérnövekedés körülbelül 20 százalékos nettó bérnövekedést jelent. A nyilvánosságra hozott 25,8 százalékos fogyasztási árnövekedés miatt a vasutas munkavállalók reálbére féléves átlagban 4,6 százalékkal csökkent. Fontos figyelemmel kísérni ezt az adatot, mert a hároméves megállapodás szerint 1998-ban legalább olyan mértékben kell növekedniük a reálbéreknek, amilyen mértékben 1996-ban csökkennek.

A vasutasok első félévi havi átlagbére 46.202 forint, ez 8.769 forinttal több, mint amennyi az előző év hasonló időszakában volt. A nagy profitcentrumok közül a forgalomnál 22 százalékkal, a gépészeknél 23,8 százalékkal, a pályagazdálkodásnál 25,8 százalékkal, a távközlő-erősáramú biztosítóberendezési szakágnál pedig 21,9 százalékkal nőttek az átlagbérek. A területi profitcentrumok közül a legnagyobb növekedés a miskolci üzletigazgatóságnál következett be: 24,8 százalék. A többi üzletigazgatóság területén közel azonos mértékű volt az átlagbérek emelkedése.

A VÉT várhatóan szeptember elején tárgyalja a MÁV Rt. első félévi gazdálkodását. Amennyiben a leírtakhoz képest érdemi változás is lesz, akkor annak ismertetésére visszatérünk.

Dr. Simon József

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Molnár Ákos,

a Távközlési, Erősáramú és Biztosítóberendezési Intézőbizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



Az elmúlt száz éve alatt a vasúti technika fejlődésével létrejött mind bonyolultabb berendezések fenntartását és üzemeltetését végző szakemberek speciális törődést érdemelnek. A munkahelyek és a megélhetés biztonságán túl az újabb és újabb műszaki berendezések kezeléséhez szükséges tudás megszerzéséhez is segítenünk kell őket.

dr. Simon József,

a Közgazdasági és Jogi Osztály vezetője

A CENTENÁRIUMRÓL



Az elmúlt 100 évből közel 40 évig voltam a Vasutasok Szakszervezetével napi munka kapcsolatban. A negyven év nagyobb részében a munkáltató oldalán tevékenykedtem. Az „oldalváltást" követően sem éreztem, hogy nézeteimet alapvetően meg kellett volna változtatnom, hiszen korábban is mindig szem előtt tartottam a munkavállalók érdekeit.

STÁCIÓK

Az első munkabeszüntetés

A kilencvenes évek utolsó harmadában a MÁV-altisztek és -szolgák bizonyos kategóriái mozgalmat indítottak romló élet- és munkakörülményeik javítása érdekében munkakörönként külön-külön fogalmazták meg kívánságaikat. A memorandumokban a kezdő fizetések és a lakbérilletmények felemelése, az automatikus előléptetés, a segédtiszti státusz bevezetése, rendbüntetések fellebbezhetősége, az évi szabadság biztosítása és a szolgálati idő csökkentése szerepelt. A MÁV vezetőitől éveken keresztül csak ígéretet kaptak.

A fővárosban 1904 tavaszán egymást követték a gyűlések. Ezeken a vasutasok egyre erőteljesebben adtak hangot követeléseiknek, amivel szemben a szervezők csak újabb ígéreteket tudtak felmutatni. 1904. április hó 19-én este Rákosrendezőn megkezdődött a Magyar Királyi Államvasutak 35 000 forgalmi dolgozójának munkabeszüntetése.

A szociáldemokrata sajtó rokonszenvezett a MÁV forgalmi dolgozóinak mozgalmával, követeléseiket méltányosnak tartotta. A vasúti bizalmi férfiak a sztrájkról értesülve a megmozdulást támogató kiáltványt szerkesztettek „Nyílt levél a kereskedelmi miniszter úrhoz" címmel, amelyet 20-án hajnalban falragaszokon hoztak nyilvánosságra. A röpirat a vasúti műhelyek munkásainak a tiltakozó akciót támogató nyilatkozatát tartalmazta, amelyben nyomatékosan kijelentették: "minden eszközzel megakadályozzuk, hogy közülünk csak egyet is sztrájktörőnek felhasználhassanak."

A sztrájkot végül a karhatalom bevetésével, a vasutasok bevonultatásával letörték, de a küzdelem nem volt eredménytelen. A vasutasok példát mutattak szolidaritásból és önbecsülésből.

BEMUTATKOZIK A VSZ ORSZÁGOS NYUGDÍJAS SZERVEZETE

Nyugdíjasainknak óriási szerepe volt abban, hogy a vasutasok szakszervezeti mozgalma elérhette születésének, működésének századik évfordulóját. Rengeteg áldozatot vállaltak azért, hogy megbonthatatlan legyen a vasutasok között a hagyományos szolidaritás. A tisztességben megőszült, munkában, szakszervezeti harcokban edzett, s tevékenységüket nyugdíjasan is folytató kollégák közül mutatunk be ezúttal néhányat, akik készséggel vállalkoztak arra, hogy megosszák olvasóinkkal tapasztalataikat, emlékeiket.

FELEKY PÁL

Jó szakszervezeti vezető csak jó vasutas lehet!

Elsőként a hetvennégy esztendős Feleky Pál nyugdíjas mérnökfőtanácsos, a VSZ elnökségének tagja, az Országos Vasutas Nyugdíjas Szervezet elnöke mondta el gondolatait a Magyar Vasutas munkatársának.



— Azzal kezdeném, hogy mit jelent nekem, nekünk ez a száz év: a hagyományok megbecsülését, elődeink tiszteletét, akik a retorziók, a szakszervezet többszöri betiltása ellenére is vállalták a vasutasok összefogását. Még a Horthy-korszakban is, amikor a szigorú betiltás idején sokan illegálisan maradtak tagok, akár más szakszervezetek leple alatt. E hagyományoknak tudható be, hogy 1944 őszétől spontán alakultak az egyes alapszervezeteink. 1945 második felére, az akkori Szaktanács meglepetésére, hetvenötezer tagunkkal már a harmadik legnagyobb szakszervezet voltunk.

— *Hogyan, mikor került kapcsolatba a mozgalommal?*

— Kocsifényező szakmát tanultam Angyalföldön, műhelyünkkel szemben volt a Szállítómunkások Országos Szervezete. 1937-től, inas koromtól hordtam biciklivel a háború- és fasizmusellenes röplapokat, plakátokat. 1939-ben szabadultam, akkortól fizethettem hivatalosan is a szakszervezeti tagdíjat.

— *Miért lett mégis vasutas?*

— Apám Erdélyben, Zsibón volt mozdonyvezető. 1941-ben kaptam tőle egy táviratot: „Azonnal gyere, apád!" Megrémültem, hogy valamiféle balesetet szenvedett. Hát erről szó sem volt. Ott derült ki, hogy az apám barátja, a pályamester, középiskolát végzett pályamester-jelöltet keresett. Székely vagyok, Székelymagyaroson születtem, s a székelyeknél az apa szava parancs. Így lettem a dés-nagybányai vonal átépítésénél vasútépítő-pályamunkás 1941 március 5-én. Azután elvégeztem a pályamesteri tanfolyamot, s 1944 végétől már pályamesterként tevékenykedtem Rákospalota-Újpesten, ahová január 10-én jöttek be a szovjet csapatok. Megmentettünk sokféle pályaanyagot, s bár a németek mindent felrobbantottak, a romok alól szedtük ki a használható dolgokat. Egyedül maradtam a pályafenntartáson, egy géppisztolyos Iván kisért, embereket toboroztunk az Istvántelki Főműhelyből, hogy megindíthassuk az átmenő forgalmat. Majd egy Erdélyből érkezett építési biztos rám ismert, magához vett. Az ő vezényletével állítottuk helyre az első felszántott veresegyházi vonalat, befejeztük Hatvan-Gödöllő második vágányának építését, ezután a Keleti csarnokának helyreállítása következett, e helyeken már munkavezető pályamester voltam.

— *Hogyan került mérnöki munkakörbe?*

— A háborúig csak négy polgárit végeztem, ezért munka és nagycsalád mellett érettségiztem és levelezőn végeztem a Műszaki Egyetem üzemgazdasági-közlekedési szakán. Feleségem is vasutas volt, öt gyermekünk született, ebből négy él, s ma már hét unokám van. Tavaly volt az aranylakodalmunk, hűséges fajta vagyok.

— *Úgy tűnik, hűsége a szakszervezetre is vonatkozik...*

— Már az első üzemi bizottságnak tagja voltam, 52-től pedig a vezető szervekbe, a szakszervezet elnökségébe, központi vezetőségébe is beválasztottak. 1990-től, szakszervezeteink megoszlása óta területi tagozati tanács- és választmányi tag, 1994 óta megint elnökségi és választmányi tag vagyok.

— *Mikor vonult nyugdíjba?*

— Még 1982-ben, akkor a Nyugdíjas Intéző Bizottság alelnöke, majd a nyugdíjas tagozat és a jelenlegi Országos Nyugdíjas Szervezet elnöke lettem. Hálásak vagyunk a Vasutasok Szakszervezetének, azért, mert amikor az a bizonyos szakszervezetellenes törvény született, nem dobta ki soraiból a nyugdíjasokat, lehetővé tette, hogy tovább működjünk. Szervezetünknek 83 nyugdíjas alapszerve és 17 csatolt csoportja van, tavaly év végi létszámunk 35.333 volt. Hiába alakult több vasutas-szakszervezet, a nyugdíjasok egységesek maradtak, velünk vannak a mozdonyvezetők és a többi szakma nyugdíjasai is. 69,8 százalékos szervezettségünk is azt jelzi, hogy otthon érezzük magunkat, klubjaink, taggyűléseink teltházasak. Egyetlen bánatunk, hogy el-öregszünk, egyre kevesebb a fiatal nyugdíjastagunk.

— *Hogy ítéli meg a mostani helyzetet?*

— Nehéz helyzetbe került a mozgalom a szakszervezeti törvény után, nagy csapás volt a vagyon megosztása, a VSZ-nek nem maradt kellő lehetősége a nyugdíjas tagság támogatására. Aggasztó a széthúzás, az egység hiánya, mégis bízom abban, hogy a vasutasok felülemelkednek a méltatlan vitákon, s az összvasúti érdek dominálhat majd.

— *Sok mindenről szó esett, de tulajdonképpen Feleky Pálról, önmagáról keveset vallott...*

— Nem szívesen beszélek magamról, mindig a feladatok megoldásán töröm a fejem. Eddig még nem beszéltem arról sem, hogyan sikerült a zsidó munkaszolgálatosokat megmenteni a fegyveres nyilasok elől, s arról sem, hogyan szereztem vissza a német géppisztolyos őrök mellől a Németországba irányított értékes vasúti anyagokat. Máig sem értem, honnan került az a levél a lakásomra, amelyben címeikkel aláírták és megköszönték a „mélyen tisztelt pályamester úrnak" a munkaszolgálatosok az emberséget, és azt kívánták, hogy a „Sors viszonozza a velünk szemben tanúsított jóságát". Ez az egyetlen dokumentum, amit megőriztem. Már teljesen megsárgult, de ez többet ért minden kitüntetésnél... S még valamit elárulhatok: én tulajdonképpen soha nem akartam vasutas lenni. Apám azt szerette volna, hogy mozdonyvezető legyek és géplakatos szakmát tanuljak az Istvántelki Főműhelyben. Nem vettek fel, mert nem volt papi javaslatom. Így lettem később vasutas: pályamunkás, majd pályamester, ami ugyancsak elitszakma volt a vasútnál. Azóta is a vasúté a szívem, ha bántják, mintha engem bántanának.

— *Megbánta?*

— Nem! És még csak egyet mondanék: jó szakszervezeti vezető csak jó vasutas lehet!

HEGEDŰS KÁROLY

Itt csak kérés, szolgálat van

Hegedűs Károly hatvanhét esztendős, az egyik legnagyobb nyugdíjas alapszervezet elnöke a Nyugati Pályaudvaron. Szakmai és mozgalmi életének összefoglalása után szívesen és szenvedélyesen beszél arról, hogy mit és hogyan lehet tenni a nyugdíjas kollégákért. Íme, az ő története:



— A Józsefvárosi Osztálymérnökség XL. pályamesteri szakaszán, Rákosszent-mihályon kezdtem a pályafutásomat, ott, ahol apám is: ketten együtt nyolcvankét aktív évet töltöttünk a vasúton. „Bújtatott" írnok lettem, bár előtte, már 11 éves koromtól fűtisztító gyerek voltam nyaranta a vasútnál. Megtanultam a számfejtést, apámtól meg a váltókezelést. Családunk 1938-ban lakásként megkapta Szentmihályon az állomásfőnök mosókonyháját, hiszen szüleim három gyermekkel nagycsaládosnak számítottak. Mikor apám váltókezelővé avanzsált, az őrházba költözhettünk. Én a katonaidőm után a budapesti igazgatóság II. pályamesteri osztályára kerültem munkavédelmi előadónak, ahonnan 1959-ben szakszervezeti központunk átkért munkavédelmi felügyelőnek. A munkásellátás, az élet- és testi épség védelmi terén dolgoztam harminc éven át, s itt osztályvezető-helyettesi, osztályvezetői, munkavédelmi főfelügyelői megbízatásig vittem, egészen 1989-ben történt nyugdíjaztatásomig. Most pedig tagja vagyok a VSZ központi választmányának, az Országos Nyugdíjas Szövetség és az ÖTA választmányának, valamint a Budapesti és Pest megyei Nyugdíjbiztosítási Önkormányzatnak. Elég rólam bőven ennyi, foglalkozzunk inkább a nyugdíjasok szakszervezeti mozgalmával.

— *Miért vállalta az egyik legnagyobb alapszervezet nem épp könnyű irányítását?*

— Azért, mert az intenzív szakszervezeti munkát, amit ilyen sokáig végeztem a „Benczúrban", nem lehet csak úgy abbahagyni. A szakszervezeti tisztség vállalásának bátorságát annak idején szintén az apámtól örököltem. A Nyugatiban az akkor magára hagyott, csipkerózsika-álomba szenderült alapszervezet azóta egyre élénkebb szervezeti életet él. Szétforgácsolódás nélkül átélte az „oszd meg"-időszakát is.

— *Minek köszönhető ez?*

— Az életkörülmények állandó romlása legérzékenyebben a nyugdíjasokat érinti. Érdekeik képviseletét csak felkészülten lehet vállalni. Sokat segít ebben nekem, hogy tagja lehetek több országos vezető testületnek, az itt szerzett tapasztalatoknak és kapcsolatoknak hasznát látom. Szerintem a konkrét szakszervezeti élet szinterei nem csupán az aktívak alapszervezetei, hanem a nyugdíjasokéi legalább annyira.

— *Mit tart most legfontosabbnak?*

— A tagság létszámának megtartását, sőt gyarapítását. Ennek fő feltétele az igények pontos megismerése. Az időseknél fokozott az együttlét igénye, amihez immár három éve jó alkalom nálunk a rendszeres klubélet: tagjaink közös kirándulásokat szerveznek még külföldre is. Klubunk híre túljutott a vasutasokon, tagjaink elhozzák összejöveteleinkre hozzátartozóikat, barátaikat, akiket szívesen fogadunk, attól függetlenül, hogy szakszervezeti tagok-e. Lendítője szervezetünknek a vasút helyi vezetőivel, az intézkedésekre jogosult szakértőivel, előadóival kialakított eleven kapcsolatunk. Bensőséges, mondhatni napi kontaktusban vagyunk az állomás összes szakszervezeti bizottságával is. Tanulunk egymástól, hiszen a nyugdíjasoknál felhalmozódott sokféle ismeret az aktívak számára is hasznos.

— *Milyen újabb következtetésekre jutott a nyugdíjasmozgalomban?*

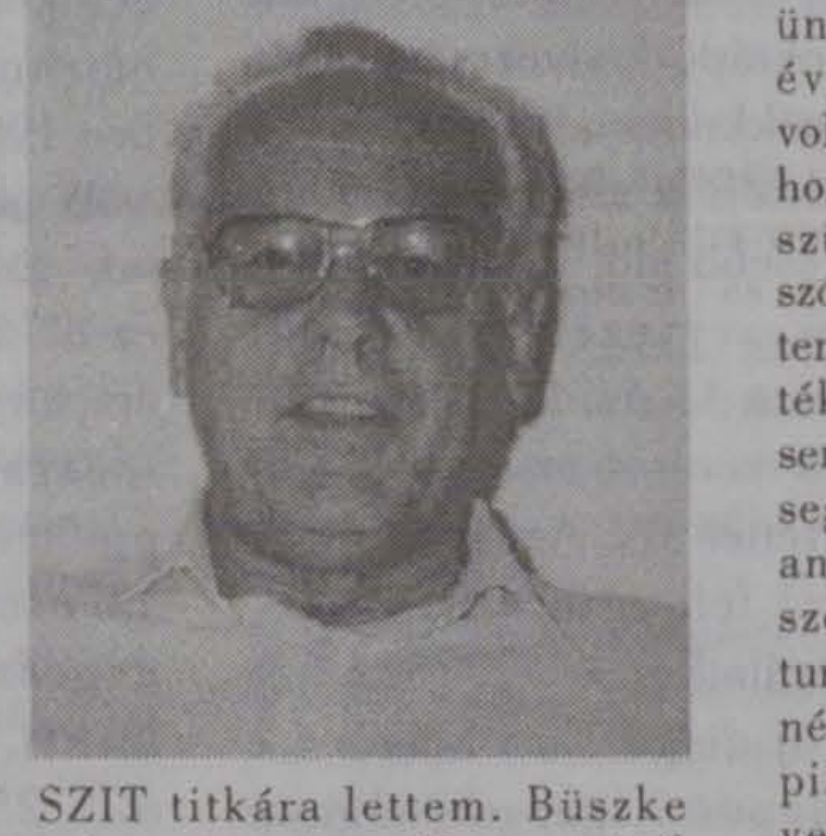
— A nyugdíjasok 99 százaléka manapság anyagilag rászorultnak tekinthető. Soha nem szabad feladni, meghátrálni, mert mindig lehet még egy újabb lehetőség a segítségre. Menjünk el akár a falig, s ha az mászható, hát másszunk!

Győri [illegible] György

MOLNÁR GYÖRGY

Tagságunk fele nyugdíjas

Molnár György, az Országos Vasutas Nyugdíjas Szervezet alelnöke még fiatal, „mindössze" hatvanhat esztendős, de ugyancsak mozgalmas volt az élete:



— Ha kíváncsiak rám, szívesen beszélek — kezdi. — Azok közé tartozom, akik a százéves szakszervezeti mozgalom történetéből ötven évet aktívan dolgoztak. Életutam, szakmai, közéleti munkám eredője egyértelműen a Vasutasok és Hajósok Szakszervezete volt. A Szolnoki Járműjavítóban 1946-ban mozdonylakatos-tanonc voltam. Az öreg szakiktól tanultam a mozgalmat. Minket akkoriban már kádertartaléknak néztek, az üzemi bizottságnak külön programja volt a fiatalokkal foglalkozni. A vasutas ágazatban az egyik legjobban funkcionáló szervezet az ifjúsági tanács volt. Elég hamar, éppen a szakszervezeti tevékenységem alapján „kiválasztódtam" a SZIT üzemi titkárának. Itt kezdtem ifjúsági munkámat, s az élet furcsasága, hogy most a nyugdíjas munkánál tartok.

— *Mi vezette a szakszervezethez?*

— Mindig kerestem „a másképp-csinálást", az újabbat. Szakszervezetünk az első perctől kezdvekereste, kit küldhet tanulni, s gőzerővel szervezte a kulturális- és sportéletet. Ez nekem nagyon tetszett. 1949-ben azután a Járműjavítótól elkerültem és a Szolnok megyei SZIT titkára lettem. Büszke voltam arra, hogy ide a vasúttól jöttem. Később is, bármilyen funkcióba jutottam, mindig vasutasnak éreztem magamat. 1970 óta itt a központban szervezetépítési, társadalombiztosítási, kulturális- és szociálpolitikai ügyekkel foglalkoztam. Hozzám tartozott a nyugdíjas tagokkal való kapcsolattartás is. Egyik vezetőm keményem megbírált azért, mert túlságosan „nyugdíjas centrikusnak" ítélt. Utólag erre a kritikára vagyok a legbüszkébb. A vasutasoktól ezután 1980-ban átkerültem a SZOT Balatonfüredi Oktatási Központjához, onnan jöttem el hatvan évesen nyugdíjba. Most pedig a nyugdíjas szervezetben dolgozom, három éve választottak alelnöknek.

— *Mit lehet tenni ebben a funkcióban?*

— A szakszervezet már azzal is elégedett, ha az aktívaknak el tud intézni valamit, így ránk hárul, hogy legjobb tudásunk szerint gondoskodjunk nyugdíjasaink érdekeiről. Ez nagyon fontos eleme a mozgalmi életnek, hiszen a vasutastagság több mint fele nyugdíjas! Most ünnepeltük a vasút 150 éves évfordulóját. Kisújszálláson voltam, ahol az elnök méltatta, hogy milyen típusú mozdonyok születtek — de egy szót sem szólt arról, hogy ezeket emberek tervezték, gyártották, üzemeltették... A szakszervezeti munka sem abból áll, hogy a beutalót, a segélyt osztogatjuk. Sajnos, mi annak idején „egyenlősdi" szemlélet alapján gondolkodtunk. Most viszont szembe kell néznünk azzal, hogy az újabb piacgazdasági lendület el ne vegye sokévtizedes vívmányinkat!

— *Például?*

— Már a Horthy-világban egy tisztességes egészségügyi rendszert épített ki a vasút, pedig az is tőkés társadalom volt. A negyven év alatt ezt sikerült megvédeni, de úgy, hogy a vasutasok komoly anyagi áldozatokat hoztak érte. Létkérdés, hogy ez megmaradjon úgy, hogy a gazdaságosság szorításainak is megfeleljen, de el ne veszítsék sem aktív, sem nyugdíjas kollégáink a pótolhatatlan egészségügyi szolgáltatásokat.

— *A szakszervezet századik születésnapján mit tart legfontosabbnak?*

— Nemcsak az egyéni sorsunkra kell ügyelnünk, hanem figyelünk egymásra, a társainkra is.

Úgy gondolom, a mi szakszervezetünkben száz éve is ez volt az aktuális kérdés.

STÁCIÓK

Vasúti Munkások Országos Szövetsége

A szervezőbizottság 1904. június 26-ra gyűlést hívott össze, amelyen a nagy számban megjelent vasutasok úgy döntöttek, hogy az alapszabály hiányosságai ellenére belépnek a nyugbérpénztárakba, és a választásokon saját maguk közül olyanokat juttatnak az intézmény vezetőségébe, akik kiharcolják az alapszabály módosítását.

A június 26-i nagygyűlés résztvevői azt is elhatározták, hogy megalakítják a Vasúti Munkások Országos Szövetségét. Kimondták, hogy a szervezet jóváhagyásáig a Magyar Vasutas köré csoportosulnak.

A magyar vasutasok szervezkedésében történelmi jelentőségű esemény után a szervezőmunka nem csak a műhelymunkások körében haladt előre. A vasúti műhelyek szervezett munkásai ünnepnapokon rendszeresen keresték fel a vidéki vasúti csomópontokat. A szervezőmunkát nagyban segítette a Magyar Vasutas azzal, hogy vezércikkében kijelentette: „vasúti munkásnak tart minden hasznos munkát végző vasutas dolgozót." 1904. augusztus 15-től megváltoztatták az újság alcímét „A magyarországi vasúti munkások érdekeit védő közlöny"-ről „A magyarországi vasúti személyzet érdekeit képviselő közlöny"-re. A mozgalom kiterjesztéséért tett lépések eredményeként a Magyarországi Vasutasok Szervező Bizottsága november 13-i, szolnoki gyűlésén már nagy számban vettek részt fékezők, vonatkísérők, szertári és pályafenn-tartási munkások.

NYUGDÍJASPORTRÉ

PINTÉR LAJOS

Az évtizedek tanúja

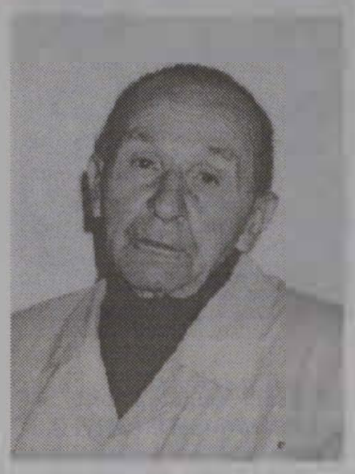
Pintér Lajos, a Magyar Vasutas külső munkatársa 1928-ban kezdte meg vasúti pályafutását forgalmi szolgálattevőként. Fiatalon kinevezték állomásfőnöknek, majd a háború után kezdeményezője volt a Vasutas Szakszervezet újjászervezésének. 1956-ban merő rosszindulatból került népbíróság elé, csak a véletlennek köszönheti, hogy nem ítélték halálra. 1971 és 1981 között az Országos Nyugdíjas Szervezet elnöke volt. Jelenleg szervezőként teszi a dolgát, teljes szellemi frissességében, 87 évesen.

— Lajos bácsi! Szemtanúként milyennek látta a vasutas-szakszervezeti mozgalmat az elmúlt évtizedekben?

— 1945-ig tiltva volt bármilyen szervezkedés, habár volt egy keresztény szociális szervezet, amely azonban nem volt igazi érdekképviselet. Abban az időben még azt mondták, hogy a vasút második hadsereg. A sínek katonáinak tartottak minket.

— Mikor „csapta meg először a mozdony füstje"?

— 1928. szeptember 11-én kezdtem gyakornokként, és kilenc hónap múlva forgalmi szolgálattevőként dolgoztam. Alig telt el másfél év és már az állomásfőnököket helyettesítettem a vonalon. Aztán elkerültem Sajókazárra forgalmi szolgálattevőnek, ahol akkor szervezték a Nemzeti Egység Pártját, amelybe a vasutasoknak is be lehetett lépni. Nem akartam párttag lenni, ezért folyton ide-oda helyezgettek. Jászapátiban kijött hozzám Terhes főtanácsos úr, aki megfenyegetett, hogy ha nem lépek be a pártba, akkor megint tovább állhatok.



Nemet mondtam, viszont amikor felvettem a fizetésemet, akkor láttam hogy hiányzik abból 20 fillér. Tudtom nélkül beléptettek a Nemzeti Egység Pártba és már vonták is a tagdíjat.

— Mennyit ért akkor 20 fillér?

— Az sok volt. Egy liter tej ára.

— Mi a különbség egy korabeli tisztviselő, és egy mai vasúti alkalmazott életmódja között?

— A háború előtt nagyon megbecsülték a vasutasokat. Egy forgalmista bére 120-150 pengő volt, amikor az volt a sláger: „Havi 200 pengő fixszel, az ember könnyen viccel". A fiatal vasúti tisztekre a lányos anyukák pályáztak, ha jól emlékszem, nekem is hét vagy nyolc mama udvarolt egyszerre abban az időben.

Később tagja lettem a benépesítő századnak, amelynek az volt a feladata, hogy a visszacsatolt területeket vasúti szempontból át kellett venni. Jól emlékszem: Kassára hamarabb érkeztünk meg mi, vasutasok, mint a magyar hadsereg.

— A háború alatt milyen volt vasutasnak lenni?

— Jó volt, mert felmentést kaptunk a katonaság alól, de a vasút így is második hadsereg volt, mivel oda mentünk, ahova vezényeltek. De visszatérve a Felvidékre, személyzetis voltam és az emberek állandóan jelentgették egymást. Volt egy nagyon rendes állomásfőnök, akit mindenáron el akarta vitetni. Szereztem két üres vagont neki és azzal szöktettük el őt és a családját. A háború után Pozsonyban találkoztunk — a nevére már nem is emlékszem —, akkorra vasútigazgató lett. Körbevezetett engem és mindenkinek úgy mutatott be, hogy én mentettem meg az életét.

— Hogyan alakult újjá a szakszervezet?

— 1945-ben talán tízen, ha voltunk, akik hozzáfogtunk a vasutas-szakszervezet újjászervezéséhez. Mindannyian jártuk az országot és tagokat verbuváltunk. De ha már 45-nél tartunk, elmesélek egy számomra kellemetlen történetet. Pusztamonostoron voltam állomásfőnök és a front elvonultával hozzáfogtunk a vasút helyreállításához. Érdeklődtem, hogy hova lettek a bútorok, állomási berendezések. Kiderült, hogy a faluból az egyik illető lopta el, mire én elmentem a rendőrségre és visszahozattam az összeset. Később ez az ember lett Pusztamonostor párttitkára, aki ezek után folyamatosan törlesztett.

— Hogyan élte át 1956-ot?

— 1956-ban én az újjászervezett Kisgazdapárt tagja voltam, együtt Kovács Bélával és az ő személyi titkárával, Göncz Árpáddal. Miután leverték a forradalmat, az én régi ismerős párttitkárom feljelentett, hogy én felbujtottam az embereket az oroszok és a kommunisták ellen. Egy házkutatás alkalmával pisztolyt akartak elrejteni a szekrényemben, de a kisfiam észrevette. Népbíróság elé állítottak, többször megvertek... Később egy évig kórházban voltam gyomorvérzéssel, állkapocstöréssel.

— A verés miatt?

— Igen, de ne beszéljünk róla. Vácrátóton lettem állomásfőnök, annak ellenére, hogy a párttitkárok nagyon rosszakat írtak rólam. A szakszervezetben előbb a veresegyházi csoport elnöke lettem, majd a központi vezetőségbe is beválasztottak. Pest megyében jártam a munkahelyeket, és ahol baj volt, megpróbáltam segíteni. A Dunakeszi Járműjavítóban például, amikor fel akarták emelni az asztalosok normáját 10 százalékkal, akkor én kértem a normafelelőst, hogy mérjük le az ő teljesítményét. Nem tudta teljesíteni a felemelt szintet, így maradtunk a régi normánál.

— Mikor lett Lajos bácsi a nyugdíjas szervezet elnöke?

— 1971-től vezettem a nyugdíjas tagozatot 10 évig, majd 1981-ben azért kellett felállnom, mert a VSZ akkori alelnöke nyugdíjba ment. Kevés lett volna a nyugdíja és így ezer forint tiszteletdíjat kaphatott a nyugdíjas szervezet elnökeként. Hozzá kell tennem, hogy én soha egy fillér tiszteletdíjat sem fogadtam el.

— Ezután mi lett Lajos bácsival?

— Folytattam egyszerű tagként. Kiharcoltam nyugdíjas asszonyoknak, hogy a férjük után is kapjanak arcképes igazolványt. Több szbnél elintéztem hogy látogassák nyugdíjas tagjaikat. Most szervezőként dolgozom. Van viszont egy mániám. Nem szeretném ha a vasútegészségügyet eladnák, mert a MÁV Kórház árát mi 5 pengőnként adtuk össze háború előtt. Még azt is elképzelhetőnek tartanám, hogy a fél százalékot (ÖTA) emeljék fel egyre, csak maradjon meg az egészségügy.

TP

RUDOLF BIZTOSÍTÓ

Tisztújító közgyűlés

A MÁV Alkalmazottak Első Segélyegyesülete, a Rudolf Biztosító augusztus 24-én Parádfürdőn tartotta 109. közgyűlését. Az egyesület választmánya írásos beszámolót készített a közgyűlés részvevői számára. Ebben tételesen felsorolták, hogy az elmúlt öt évben hogyan alakult a taglétszám, s az egyesület gazdálkodása.

Az írásos beszámolóhoz *dr. Alberti Sándor* ügyvezető elnök fűzött szóbeli kiegészítőt. Gazdálkodási téren az 1992-es esztendőt, mint a legeredményesebb évet emelte ki. Ez az év ugyanis 12 millió forint tiszta bevételt eredményezett. A tagdíj és a létesítmények bevételeiből tekintélyes összeget, 252 millió forintot fordítottak a tagok segélyezésére. Az elmúlt öt évben nem kevesebb, mint 405 ezer tag részesült szociális és családvédelmi segélyezésben. Ez is mutatja, hogy a Rudolf Biztosító változatlanul alapvető feladatának tartja a tagság szolgálatát.

Az ügyvezető elnök a tagság kedvezményes üdültetéséről is jó hírekkel szolgált. A régi üdülők közül folyamatosan korszerűsítik, komfortosítják a száz férőhelyes hajdúszoboszlói és a parádfürdői üdülőt. Hévízen pedig a múlt év nyara óta üzemel a háromcsillagos Hotel Erzsébet üdülőszálloda, amely férőhelyeinek egy részét, — a bevételek növelése érdekében — üzleti úton értékesítik.

A 120 éves egyesület parádfürdői közgyűlése a gazdálkodásról szóló beszámoló és a módosított alapszabály elfogadása után Rétfalvi Tibor elnököt és dr. Alberti Sándor ügyvezető elnököt megerősítette tisztségében.

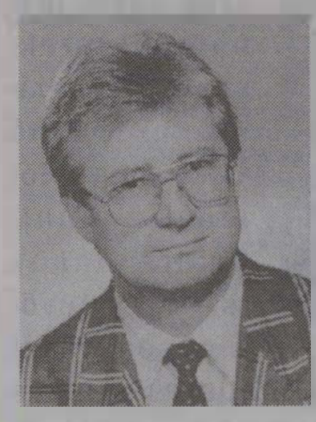
Visi Ferenc

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE 1896 - 1996 100 ÉVE A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Mári Gábor,

a Szegedi Területi Bizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



Ha valami száz évig fennmarad, az már önmagában figyelemre méltó. A Vasutasok Szakszervezete fennmaradásán túl a követendő példák sokaságát teremtette meg az érdekvédelem területén. Ez köszönhető azoknak a vasutasdinasztiáknak is, amelyek családjukban őrzik a szakszervezethez tartozás évszázados tradícióit.

Szelei Ferenc,

a Szervezeti és Szervezési Osztály vezetője

A CENTENÁRIUMRÓL



Az elmúlt évtizedek tapasztalatai bebizonyították: egy szakszervezet akkor képes hatékonyan érdekvédelmet gyakorolni, ha jól kiépített szervezeti rendszerrel működik. A szervezet viszont akkor tud ennyi időn keresztül fennmaradni, ha az utódok nem tagadják meg az elődöket, s eredményeikre építve alakítják a jövő szakszervezetét.

STÁCIÓK

Egymást felvilágosítva

A szervezett vasúti munkásság olyan erővé vált, mely az 1905—1906-os kormányzati válság elmélyülése idején kikényszerítette alapszabálya jóváhagyását is. A szervezkedés sikerét annak köszönhette, hogy a mozgalom harcosai szakmai és erkölcsi tekintetben egyaránt a legtekintélyesebb munkások közül kerültek ki. Alapelv volt, hogy a jogait bátran követelő munkás — csakis fegyelmezett, jó munkás lehet.

A vasutas-szakszervezet 1906. április 6-i jóváhagyásától két és fél éven át Vasúti Munkások Országos Szövetsége (VMOSZ) néven működött. A VMOSZ alakuló közgyűlése, amely ünnepélyesen kinyilvánította a ténylegesen már működő szövetség megalakulását, megválasztotta vezetőségét: Kiss Miklós elnök, Fellner Béla másodelnök, Pászty Károly titkár, Jäger Imre másodtitkár, Borka Ignác pénztáros lett. A Vasúti Munkások Országos Szövetségének első központi helyisége a VII. kerület Rottenbiller utca 5/a számú ház első emeletén, a 12. számú lakásban volt.

A szervezet több mint 8 ezer taggal kezdte meg munkáját. Az év végére tagjainak száma elérte a 18 ezret. Az ország negyedik legnagyobb taglétszámú szakszervezete lett, amely a szervezett dolgozók egytizedét tömörítette. A VMOSZ tagjainak háromnegyede vidéki volt.

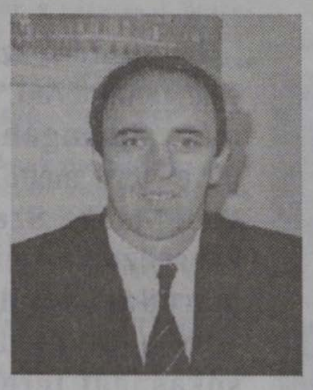
A helyi csoportokban sokoldalú kulturális munka kezdődött. Komolyan vették a tagok és bizalmiak nevelését és politikai képzését. A Magyar Vasutas figyelmeztette olvasóit: azért vannak a helyi csoportok, hogy „...a tagok esténként összejőve, eszmecserét folytatva, egymást felvilágosítva, hírlapokból, tudományos, szórakoztató folyóiratokból pótolják azt, amit a társadalom megvont tőlük, a legnagyobb kincset, a legnagyobb hatalmat: a tudományt... Munkások, a ti második otthonotok a helyi csoport helyisége."

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Dr. Péter Mihály,

a VSZ alelnöke

A CENTENÁRIUMRÓL



Jó érzés az ország egyik legnagyobb szakszervezete tagjának és vezető tisztségviselőjének lenni. Örülök annak is, hogy tevőlegesen részt vehettem a VSZ új rendszerváltozás utáni érdekvédelmi munkájának megteremtésében. Hiszem: e szervezetnek nem csak 100 éves múltja és jelene, hanem jövője is van.

Szabó Lilla,

a Pénzügyi Osztály vezetője

A CENTENÁRIUMRÓL



A hétköznapok közt meghúzódó jeles jubileum egy idézetet juttat eszembe:

„Az emberi törvény kibírni mindent, s menni tovább még akkor is, ha nem élnek már benned remények és csodák".

EXKLUZÍV INTERJÚ

Kulcskérdés a társadalmi partnerség

— mondja Kiss Péter munkaügyi miniszter

Nem a miniszterhez, s nem is a tárca vezetőjéhez jöttem interjút készíteni, hanem a baloldali politikust kérdeztem arról, hogy a munkaügy — a foglalkozás, az ár-, bérmegállapodások, a munkaügyi kapcsolatok, az érdekegyeztetés, a szakképzés — területén milyen lehetőségei vannak a baloldali érdekek képviseletének. Azért érdeklődöm ezirán — indokoltam a választott témát a miniszternek —, mert gyakran találkozunk az olyan nézetekkel, miszerint a „baloldaliság most nincs napirenden", a mai körülmények között, legalábbis egy ideig, fel kell függeszteni a baloldali értékek érvényesítésének követelését.

— Ezek általában aktuálpolitikai vélekedések — válaszolta Kiss Péter —, ugyanis a szabadság eszménye és a többi érték, nem eltemethető kategória. Azt viszont igaznak érzem, hogy minden korban mást jelent a baloldaliság, eltérőek ennek az értékrendnek az érvényesítési esélyei.

— *Ebben egyetérthetünk. Abban, hogy nem tekinthetünk el a kortól, nem hagyhatjuk figyelmen kívül a konkrét társadalmi, gazdasági feltételeket. De mit jelent a baloldaliság a mai Magyarországon, a kilencvenes évek második felében?*

— Mindenekelőtt modernizációt jelent. Jelenti az összefogást, a társadalmi partnerséget, a civil társadalom szerepének és erejének növelését. Az emberek korlátozzák és ellenőrizzék a hatalmat, s ne a hatalom korlátozza az embereket. A baloldali szellemiség tartalmazza az emberséget, a humánus emberi kapcsolatokat, az élet minőségének a javítását, a családi kötelékek erősítését.

— *Mit ért a társadalmi partnerségen?*

— Ezt kulcskérdésnek tekintem. Annál is inkább, mert vannak olyan erők, amelyek a társadalmi partnerek legyőzésében érdekeltek. Ez azonban rossz út. A mi kormányunk abban érdekelt, hogy erősek legyenek a társadalmi (gazdasági, szociális) partnerei. Az erős partnerekkel kötött megállapodásokra lehet építeni. Azok jók, tartósak. Nem így a zsebből előrángatott partnerek, amelyek kevésbé kiszámíthatók és megbízhatók. A társadalmi támogatottsággal bíró partnerek a kormányt is erősítik, legyen szó bármilyen színű kabinetről.

A társadalmi egyensúly elképzelhetetlen a gazdasági, szociális partnerek tartós, hatékony együttműködése nélkül. A társadalmi partnerség ezért fő baloldali törekvés. Ezeket realizálják a különböző intézmények. Ezért hangsúlyos kérdés, hogy az érdekegyeztetés intézménye bekerüljön az új alkotmánykoncepcióba. Fontos, hogy az érdekegyeztetésnek legyen alkotmányos alapja, rögzítsük ezáltal a társadalmi partnerséget. Legyen erre garancia azzal együtt, hogy a fő garanciát a kormány és a társadalmi partnerek folyamatos, érdemi együttműködése jelenti. Tehát: együttműködés a társadalom érdekében.

— *Miként látja az esélyegyenlőség biztosítását?*

— Elsősorban a foglalkoztatásra gondolok. A foglalkoztatási törvény átfogó módosításával létrejön a csaknem százmilliárd forinttal gazdálkodó Munkaerő-piaci Alap önkormányzati irányítása. A kormány, a munkáltatók és a munkavállalók képviselőiből álló önkormányzattal az alap befizetői rendelkezhetnek a pénz felosztásáról.

— *A fiatalság, a pályakezdők?*

— Mérsékelni kívánjuk az egyes korosztályok közötti esélykülönbségeket is. Ezt a célt szolgálja a pályakezdők programja. Lényege, hogy javítsuk a pályakezdő fiatalok munkaerőpiaci esélyeit. Elsősorban képzéssel, továbbképzéssel. Erre szolgál a képzési program. Nem segélyezni akarjuk a fiatalokat, hanem — képzéssel, szakképzéssel, munkaerő-piaci esélyeiket akarjuk javítani. Így kívánjuk segíteni azt, hogy egzisztenciát teremtsenek, be tudjanak illeszkedni a társadalmi munkamegosztásba.



— *A területi egyenlőtlenségek azzal a veszéllyel fenyegetnek, hogy kettészakad az ország.*

— Mi is gondolunk a regionális leszakadás visszafogására. A területfejlesztés komoly eszközrendszert, működő tőkét igényel. Új, nagy, országos program készül közmunkák végzésére, amely tartós munkaalkalmakat teremt a munkanélküliek számára — a többi között — a szociális lakásépítésben, az infrastruktúra fejlesztésében.

— *Miként látja a szolidaritás értékét?*

— Nagyon fontosnak tartom. Olyan érzet kialakítása a kívánatos, hogy aki munka nélkül marad, az nem maradhat magára. Ilyen értelemben a Munkaerő-piaci Alap is a szolidaritás intézményévé válik. Ez azonban — miként az egész foglalkoztatás ügye — nem szűkülhet le csak egy tárca feladatkörére. Azért sem, mert a foglalkoztatás kultúráját csak közös erővel fejleszthetjük. És azért sem, mert társadalmi nyomás szükséges ahhoz, hogy a foglalkoztatás megoldása valóban kitörési ponttá váljék. Másképpen fogalmazva: így is adjunk esélyt az aktív gazdaságpolitikának.

— *Amikor Ön miniszter lett, egy interjúban nagy elődjére — Baross Gáborra — hivatkozva azt mondta, hogy a munka minisztere akar lenni, nem pedig a munkanélkülieké.*

— Valóban, s ezt komolyan is gondolom, törekszem is rá, bár tudom, hogy ez hosszan tartó folyamat és kemény próbatétel. De Baross Gábor mellett emlékeztethetek egy másik példára is. Arra, hogy 1848-ban is volt a magyar kormányban a munkának minisztere, akit úgy hívtak: Széchenyi István. Csak nem munkaügyi miniszternek nevezték, hanem közmunkaügyi miniszternek. Ennek az időszaknak az emlékét őrzik azok a fővárosi intézmények, a csatornázások, a dunai rakpart, amelyek közmunkákkal épültek.

— *Kívánjuk: a munka miniszteréként sikerüljön valóra váltania elképzeléseit.*

MEGJEGYZEM

Száz év vágány

Miről is írhatna az ember egy centenáriumi híradásban, mint a dicső múltról: sztrájkcsaták, börtönök, újjáépítés. Vagy a kevésbé dicsőséges részéről, amikor nem volt olyan harcos a szakszervezet, hanem úgymond a termelést segítő szervezetként működött. Ilyenekről viszont most szó sem essék, mert a hozzáértők ezt megtették helyettem. Inkább álmodom, és álmodj velem te is, olvasó, egy jobb száz évről, egy nem igazságos (ez már megvolt), hanem egy kevésbé hazug világról.

Gondold csak el, hogy 2096-ban mágnesvasúton jön a nép Budapestre a honfoglalás 1200 éves megünneplésére. Debrecenből az út egy óra. A Hősök terén nem félrészeg magyar nyugdíjasszátorok énekelnék a „hogyan tudnék élni nélküled" kezdetű nótát. Az elfekvőből sem hoznának ide valamilyen francia musicalszínt, hanem mondjuk az ÁHZ (Állami Hangverseny Zenekar) adna ingyenes koncertet, nem playbackről, hanem csak úgy simán, mint ötszáz éve. Esetleg valamelyik Fischer unoka vezényelne. Talán a Népstadionban sem az arra érdemeseknek fenntartott államilag finanszírozott Brodway-énekesek és milánói tenorok zengenék a Hazám, hazámat, hanem az egyszerű magyarok. Az érdeklődőknek ingyen nyílnának meg a kapuk, mert talán addigra kiderülne, hogy a kultúra nem csak az antennafülű VIP-eseké, hanem mindenkié...



Lehet, hogy a vasút 250 éves fennállása alkalmából nem kétszínű érmét nyomnának (ezüstöt a jobbaknak, bronzot a többinek), hanem mindenki aranyból kapna. A vasutasok mind beférnének a Népstadionba, és élvezhetnék a MÁV Szimfonikusok koncertjét.

Bejelentenék, hogy a szakszervezet (szándékosan írtam egyes számban!) kiharcolta a 15. havi fizetést.

Talán addigra a jóllakottak nem lennének egyre éhesebbek, és az éhesek mind jóllaknának. Talán, talán, talán... „Mama ne álmodj, ha ébren vagy"— szól kozbe Hofi a tudatalattimból. De, Géza bácsi, már álmodni sem szabad? Az ingyen van.

STÁCIÓK

Alapvető jogok

A VMOSZ 1907. február 2-án és 3-án megtartott közgyűlésén a szervezet vezetői a vasúti munkások helyzetének javulásáról számolhattak be. Rövidebb lett a munkaidő, sok helyen megszűnt a 24 órás, folyamatos szolgálat. A pályamunkások napibére és a budapesti kocsitisztítók bére emelkedett, a fűtőháziak pedig 33 százalékos pótbért harcoltak ki. A jelentés a legnagyobb eredménynek a bánásmód változását értékelte: „Az a vasúti munkás, aki a szövetség megalakulása előtt öntudatlanságban még hétrét görnyedt a feljebbvalója előtt, amióta szervezett munkás lett, felkapta fejét, a feljebbvalók durvaságát nem vágta szó nélkül zsebre, és ezzel elérte, hogy nem ütik-taszítják, amint még röviddel ezelőtt is tették vele."

1907 tavaszán a kormány hozzálátott a már régóta sürgetett vasúti szolgálati rendtartás és az évi fizetéses MÁV-alkalmazottak illetményeinek rendezéséről szóló ikertörvény kidolgozásához. Olyan vívmányok váltak törvénnyé, amelyek kedvezően befolyásolták a vasutasok anyagi, szociális és jogi helyzetét. Ez például az évi fizetéssel kinevezett MÁV alkalmazottaknak átlag 25 százalékos fizetésemelést jelentett. A szolgálati rendtartás kimondta: állandó alkalmazottá válnak azok a havidíjasok, napidíjasok, napibéresek és munkások, akik legalább három év óta állnak megszakítás nélkül ugyannak a vasútnak a szolgálatában, és őket csak fegyelmi büntetésként lehet elbocsátani. Ezzel a vasúti munkások régi álma, az 1903 júniusi gyűlés fő követelése teljesült. Először fogalmazta meg törvény az alkalmazottak jogát a pihenőidőre, a fizetett szabadságra; új alapokra helyezte a fegyelmi eljárást azzal, hogy a felsőbbségtől jogilag független, önálló, hatósági jellegű fegyelmi bíróság felállítását rendelte el stb.

MAGYAR SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE

ÜDVÖZLET A VASUTASOKNAK

Kiszámíthatóságot és biztonságot

— hangsúlyozta Sándor László, az MSZOSZ elnöke

Mire gondol akkor, miután azt hallja, hogy a magyar vasút 150, a Vasutasok Szakszervezete pedig 100 éves? Melyek azok a sajátosságok, amelyek elsősorban jellemzik a vasutasságot? Vannak-e olyan tényei, eredményei a szervezett vasúti dolgozók mozgalmának, amelyek mintául szolgálhatnak más ágazatoknak, szakmáknak? A Magyar Vasutas nevében nyilatkozatot kértünk Sándor Lászlótól, az MSZOSZ elnökétől. Érdeklődésünket a legnagyobb szakszervezeti szövetség vezetője szívesen fogadta:



A vasút, mint hatalmas vállalatként működő komplex ágazat, a munka jellegénél, összetettségénél fogva mindig hordozta a szervezettség, az összefogás, az akcióképes szakszervezet lehetőségét. Az utóbbi esztendőkben megújuló szakszervezetek sok tekintetben — elsősorban a szer-vezettségben, az összefogásban — példaadóknak bizonyultak.

— *A társadalmi — gazdasági átalakulás mélyreható változásai ugyanakkor húsbavágó gondokkal járnak együtt.*

— Mind a vasút, mind a szakszervezeti mozgalom létrejötte a múlt századi, kezdeti magyar kapitalizmus kialakulására tehető. Ez a tény és a húszadik századi, kilencvenes évekbeli vadkapitalizmus párhuzamba állítható. Ez különösen akkor válik szembetűnővé, ha emlékezünk arra, mi jellemezte korábban a vasutasok élet- és munkakörülményeit. A vasutaslét fő jellegzetességei voltak: a stabil munkahelyek, a biztos fizetés s a foglalkozási körök közül elsőként a nyugdíj. Ezek a vonzó értékek azonban elolvadtak. Külső tényezők hatására a vasutas foglalkozás meglehetősen háttérbe szorult. Jelenleg ugyanazok a feszítő, homlokráncoló problémák gyötrik őket, mint más foglalkozási ágak dolgozóit. Megszűnt a munkahely, a bér, a szociális ellátás biztonsága, a piacgazdaság körülményei között azonban még nem alakultak ki az ezeket helyettesítő mechanizmusok. Azok és olyanok, amelyek a kiszámítható létet jelenthetnék.

— *A tartós nehézségek ellenére, mégis megvannak a munkaharcnak az eredményei.*

— Az érdekvédelmi küzdelem egyik legnagyobb eredményének tekinthetjük azt a három évre szóló, átfogó megállapodást, amelyet a vasutasok tavaly kötöttek. Ez példaértékű megegyezés éppen a kiszámíthatóság, a biztonság növelése okán. Mert nemcsak a munkavállaló számára fontos a biztonság, a kiszámíthatóság, hanem érdeke a munkáltatónak is. Azért, hogy a folyamatosan keletkező konfliktusok elkerülhetők legyenek, ne okozzanak bénító akadályokat. Ebben a kormány is érdekelt. Abban, hogy — a kiélezett szociális feszültségek között — ne az ismételten fellángoló konfliktusok kezelése kösse le az idejét és energiáját, hanem az ország, a társadalom legfontosabb feladatára koncentrálhasson.

— *Ebben ragadható meg a megállapodás értéke, jelentősége?*

— Igen, ebben játszik a Vasutasok Szakszervezete élenjáró szerepet. Ezt a formát, ezeket a megoldásokat kellene szorgalmazni, tető alá hozni, szé-le-síteni, más szakmáknál és ágazatoknál is. Azért lenne hasonló megállapodásokra szükség másutt is, hogy kiszámíthatóbbá váljék a partneri együttműködés, legyen értelme az erőfeszítéseknek, lehessen a holnapban és a holnaputánban gondolkodni, rendelkezzünk valamiféle távlattal, a jelenlegi homálynál nagyobb világossággal. A biztonság, az elfogadható jövőkép nem pusztán a munkavállalók, a szakszervezetek igénye, hanem a fiataloké, a nyugdíjasoké is, az egész társadalomé. Annál is inkább így van ez, mert meglehetősen sok a be nem váltott ígéret, erősödik a társadalomban a bizalmatlanság, nem lebecsülendő a csalódottság, a reménytelenség. Úgy kell a biztató példa, mint egy falat kenyér. Csak közös akarattal lehetséges a — kölcsönös előnyökkel járó — kompromisszum. Ilyen esetekben a közös élmény, az együttes siker kohézióvá válhat, serkentheti az összetartozást, az emberek aktivitását, azt, hogy van értelme a munkának, az áldozatvállalásnak, a küszködésnek.

— *Ez jubileumi üzenetként is felfogható.*

— Az MSZOSZ testületei és vezetői nevében szeretném átadni baráti üdvözletünket és jókívánságainkat a Vasutasok Szakszervezete aktivistáinak, tisztségviselőinek, minden tagjának, szimpatizánsainak, a vasutas munkavállalóknak és nyugdíjasainak, családtagjaiknak. Felelősséggel kijelenthetjük: az egész vasút jövőjét érintő bizonytalanság a múlté. Van perspektívája ennek az ágazatnak. A Vasutasok Szakszervezetére pedig szolidarítással tekintünk, mint egyik legfontosabb, legerősebb tagszervezetünkre.

Kárpáti Sándor

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Orosz Péter,

a Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



A magyar vasút 150 éves, a vasutas szakszervezeti mozgalom száz. E két tényből nem nehéz arra a következtetésre jutni, hogy a magyar vasutaknál az első ötven évben – a szakadatlan törekvések ellenére, a tiltások miatt – nem létezett szakszervezet. Vajon ma mi lenne a vasutasokkal, ha csak 50 napig szünetelne az érdekvédelem?

Varga Gyuláné,

a Női Választmány elnöke

A CENTENÁRIUMRÓL



A mögöttünk lévő 100 év önmagában is sokat adott a lányoknak, az asszonyoknak, ezért is mondhatom: ez az évszázad az emancipáció jegyében telt el. A Vasutasok Szakszervezete Női Választmányának továbbra is az a hitvallása: a nőknek nem a pozitív megkülönböztetés kell, hanem a nemek közti egyenlőséget szolgáló családsegítő intézményrendszerre lenne szükségünk.

A nyugdíjbiztosító nem készít pótköltségvetést

A Nyugdíjbiztosítási Alap hiányának eddigi alakulása nem teszi szükségessé pótköltségvetés készítését.

A biztosító bevétele az év első hat hónapjában 20 milliárd forinttal volt kevesebb az előirányzottnál, a kiadási oldalon viszont — elsősorban a vártnál alacsonyabb nyugdíjemelés miatt — 5 milliárdot megtakarítottak. A biztosító reményei szerint a kormány az év hátralévő részében lépéseket tesz annak érdekében, hogy a tb-alapok hozzájussanak az eddig elmaradt rendkívüli járulékbevételhez. Emellett arra is számítanak, hogy a bérkiáramlás — és így a járulékbevétel — az év második felében az idén is magasabb lesz, mint az elsőben volt. Mindezekre tekintettel az elnökség úgy látta: az év végéig nem kell olyan deficittel számolniuk, amely szükségessé tenné pótköltségvetés készítését. (A költségvetési törvényben elfogadott 16,6 milliárdos hiányt még mintegy 6 milliárddal léphetik túl, és a törvény csak ezután kötelezi a biztosítót pótköltségvetés készítésére.)

A nyugdíjbiztosítóval ellentétben az egészségbiztosító hiánya már félévkor lényegesen magasabb volt a tervezettnél. Az Egészségbiztosítási Önkormányzat ezért augusztus 30-án pótköltségvetést készített. Ebben az eredetileg tervezett 1,5 milliárddal szemben 29,3 milliárd forintos hiánnyal számolnak.

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíj-kalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

STÁCIÓK

Hajsza a vezetők ellen

A vasutasok követeléseinek teljesítésével egyidejűleg megkezdődött a vasutasmozgalom vezetői elleni hajsza. A büntetésből történő áthelyezések, felfüggesztések, elbocsátások és letartóztatások napirenden voltak. Megtiltották a vasutasoknak az 1907. október 10-ére meghirdetett általános politikai sztrájkban való részvételt és a szabadszervezet-szerű szervezkedést. A vasutasok állták a harcot. Az 1907 őszén megtartott fegyelmi bizottsági választásokon a szervezett vasúti munkások képviselőiket döntő többséggel juttatták be a testületekbe.

A hatalmon lévők attól a felismeréstől vezérelve, hogy minden más termelési ág dolgozóinak tömörülésénél jobban és közvetlenebbül veszélyezteti hatalmukat, frontális támadást indított a legális szövetség ellen. A kereskedelmi miniszter elrendelte a VMOSZ alapszabály-ellenes működésének vizsgálatát, amelynek keretében a szervezetet a tagok névsorának és lakcímeiket tartalmazó listájának bemutatására kötelezték. A szövetség rendkívüli közgyűlése a tagokról szóló adatszolgáltatást megtagadta. A kereskedelemügyi miniszter „alapszabály-ellenes ténykedése miatt" 1908. október 14-én felfüggesztette, majd november 9-én feloszlatta a VMOSZ-t. Válaszul a vasutasmozgalom vezetői azt ajánlották a VMOSZ tagjainak, tartsanak ki a Magyar Vasutas mellett, amely „pótolni fogja a szervezetet", lépjenek be a szociáldemokrata pártszervezetekbe. A Szolgálati Rendtartás 28. §-a biztosította a jogot az alkalmazottaknak, hogy törvényadta politikai jogaikat saját meggyőződésük szerint szabadon gyakorolhassák. A mozgalmuk teljes elfojtására törekvő kormányzati szervek egy hónappal később ezt is megtiltották a vasutasoknak.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Balogh László,

a Pályagazdálkodási Intézőbizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL

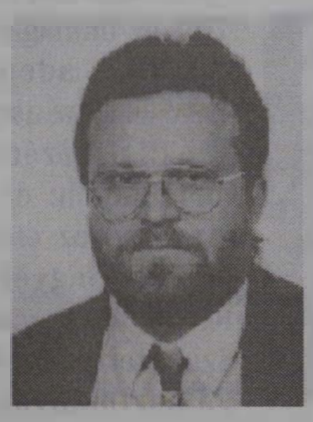


Elődeink már száz évvel ezelőtt felismerték az összefogás előnyeit. Ennek jegyében számomra ma nem csak feladatot, hanem megtiszteltetést is jelent, hogy másokért, a szakszervezeti tagság érdekében tehetek valamit. Biztos vagyok abban, hogy a jövőnket közösen összefogva kiszámíthatóbbá tudjuk tenni. Ezért van és lesz szükségünk a szakszervezetre.

Lepesi Zoltán László,

a Pécsi Területi Bizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



Az évforduló, remélem, nem csak engem erősít meg abban a hitben, hogy történjék bármi, érdekvédelemre mindig szüksége van a vasutasoknak. Az elmúlt száz év eredményei bizonyítják, hogy eddig is érdemes volt és a jövőben is szükséges lesz felvenni a harcot a vasutasok összefogását szétziláló törekvésekkel szemben.

VASÚTHISTÓRIÁK

Százéves a Bódva-völgyi vasútvonal

Nosztalgiavonat Sajóecsegtől Hidvégardóig



A sajóecsegi vasútállomáson augusztus 24-én a MÁV Rt. miskolci üzletigazgatóságának igazgatója, dr. Dudás József köszöntötte a több mint ezer érdeklődőt, a térség országgyűlési képviselőit, mindazokat, akik e vasútvonal megnyitásának 100.évfordulója tiszteletére rendezett ünnepségen megjelentek.

Amikor a "csoda" a vasút, a vaspálya 100 évvel ezelőtt mindenki ámulatára a Bódva-völgybe is eljutott, a lakosság 4—5 kilométert is gyalogolt, hogy azt elérje. Mindez fejlődést és új munkahelyeket jelentett az itt élők számára.

A 100 éve átadott vonalszakaszt a tiszteletre méltó összefogás tartotta életben. Mind a személy, mind a teherszállítás folyamatosan biztosítva volt.

Miután a Bódva-völgye ritka természeti adottságokkal rendelkezik — hiszen Aggtelek a világörökség része — nemcsak múltja és jelene, hanem jövője is van a vasútvonalnak. Ezt az újabb szállítási feladatok is indokolják. Fennmaradására két éve széles körű igény mutatkozott, és segítőkészség bontakozott ki. Az állomások ünnepi külsőt öltöttek.

Az igazgató Sajóecsegen, Edelényben, Perkupán és Tornanádaskán emléktáblát avatott. Tizenkét állomáson a helyiségek egy-egy legöregebb nyugdíjas vasutasának, a polgármestereknek, a kulturális műsorok előadóinak emléklapot és ajándékot adott át Edelényben.

A *Nemzeti Összefogás a Vasútért* mozgalom kiállítást rendezett. Bódvaszilason modellvasút-kiállítás volt. A kisebb állomásokon több százan, a nagyobbakon pedig több mint ezren ünnepelték a centenáriumot. A tornanádaskai Hadik kastélyban tartott beszédében dr. Gyurkovits Sándor, KHV minisztériumi államtitkár kifejezésre jutatta: a vasút reneszánszát éli. Ezt a vasútvonalat majdnem halálra ítélték, léte megkérdőjeleződött, mégis sikerült megmenteni. Megkapó az a lelkesedés és összefogás, amellyel a lakosság és a térség önkormányzatai megemlékeztek a száz évről.

A kastélyban tartott ebéden jelen volt a szomszéd község, a szlovákiai Torna állomásfőnöke és polgármestere is.

Az ünnepségek befejeztével a Miskolcra tartó nosztalgiavonaton — amelyet egy nagyszerűen előkészített, csodaszép 424-es mozdony vontatott — dr. Dudás József igazgató a Magyar Vasutas munkatársának a következőket mondta: „Büszke és elégedett vagyok, hogy nagyszerű együttműködéssel sikerült a mai, századik évforduló ünnepségét megvalósítani. Valamennyi önkormányzat, intézmény, tánc, zene és énekkar színvonalas műsorral készült. Ez fényes bizonyítéka annak, hogy szeretik a vasutat, áldoznak is érte, még azok a községek is, amelyek távolabb vannak az állomásoktól. Bízom abban, hogy a lelkesedés és a példás együttműködés nemcsak az ünnepnapokon, hanem a hétköznapokon is megnyilvánul."

Ma jó érzés volt vasutasnak lenni.

Széplaki Kálmán

Tisztelettel értesítem
a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó
SZR-10 műanyag kivitelben
nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló
terméket készít.
Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.
Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:
GySEV Rt. Vezérigazgatóság
1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.
Tel.: 201-1782

STÁCIÓK

Jogfosztás

A vasutasokkal szemben alkalmazott politikai jogfosztás egyedülálló a dualizmus kori Magyarországon, ezért a válasz sem lehetett más. A vívmányok megőrzéséért, továbbfejlesztéséért s a jogaikért harcoló vasutasok a Magyar Vasutas köré tömörülve Landler Jenő, Cservenka Miklós és Faragó Dezső vezetésével olyan illegális vasutasmozgalmat hoztak létre, amely példa nélküli a korabeli hazai munkásmozgalomban. Amíg a szabadszervezet és a vasutasmozgalom illegalitása között minőségi különbség volt. A szabadszervezetek törvényes jóváhagyás, hatóságilag jóváhagyott alapszabály nélkül léteztek és működtek, addig a vasutasszervezet a kereskedelemügyi miniszter tilalma és üldözése ellenére titokban tevékenykedett. Az 1908 októberétől havonta háromszor megjelenő Magyar Vasutast nem tiltották be, és így az szervezője és vezetője lehetett az illegális vasutasmozgalomnak. Erről a szombathelyi MÁV-műhely főnöke 1909. július elsejei, feletteseinek a munkásszervezkedésről írt jelentésében így fogalmazott: „olyan óvatosak, hogy tetten érni őket bajosan lehet...". Javasolta, hogy az ismert „titkos, de agilis izgatókat" helyezzék át kisebb létszámú munkahelyekre, mert azok mind állandó munkások, ezért fegyelmi nélkül el nem bocsáthatók, és „titkos működésük folytán elegendő okot nem lehet ellenük felhozni". Jelentette továbbá, hogy értesülései szerint 200 darab Magyar Vasutas érkezik munkásaihoz zárt borítékban, házhoz szállítva.

A Magyar Vasutas köré tömörülők áldozatos küzdelmének tulajdonítható, hogy a szövetség feloszlatása után nem semmisíthették meg az elért vívmányokat, a szerzett jogokat.

IFJÚSÁGI TAGOZAT

„Kell egy csapat!”

Fórumot tartott a Vasutasok Szakszervezete (VSZ) Ifjúsági Tagozata, amelyre az ország minden részéről érkeztek küldöttek. Az eseményre meghívást kapott Szabó Tivadar, a MÁV Rt. személyügyi igazgatója, és dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke. A munkáltatót Bajnai Gábor személyügyi főosztályvezető képviselte az igazgató egyéb elfoglaltsága miatt. A tanácskozáson az ifjúságot érintő kérdésekről, többek között a bértarifa megváltoztatásáról, valamint a továbbtanulási, képzési lehetőségekről volt szó.

Bajnai Gábor, a MÁV Rt. főosztályvezetője vitaindítójában elmondta hogy a humán stratégia még jogi értelemben nem működik, de valójában ilyen elvek szerint dolgozik már a személyügyi igazgató és a munkatársak. Előadásában kiemelte, hogy a profit eléréséhez az emberből kell kiindulni. Ezért nagy jelentőségű a hároméves megállapodás, mert a munkatársak áldozatvállalása nélkül nem lenne tartható az 1998-ra kitűzött cél, hogy a MÁV mérlegéből eltűnjön a veszteség. A személyzeti munkát ismét megfelelő szinvonalon kell végezni, mivel erre pillanatnyilag nem sok figyelmet fordítanak a MÁV-nál. Szociológiai felmérést kellene készíteni a munkavállalók között, mivel erre szüksége lenne a menedzsmentnek is, hiszen ezzel is növelhető lenne a hatékonyság. Bíztató a jövőre nézve, hogy a MÁV Rt. munkavállalóinak átlag életkora 37 év, viszont 12.000 ezer volt vasutas kap előnyugdíjat, amelyet a munkáltató fizet. Megengedhetetlennek nevezte Bajnai Gábor, hogy a munkavállalók között kevés a fiatal diplomások száma. Ennek érdekében több mindent kellene tenni (bérben is!), ugyanis a MÁV Rt. bérkínálata a munkaerőpiacon nem versenyképes a multinacionális cégekkel szemben. Fontos lenne a meglévő fiatal munkavállalókat tovább képezni. A főosztályvezető fontosnak tartotta a bértarifa módosítását, mivel a jelenlegi bértarifarendszer nem ösztönöz az önképzésre. A szakszervezetekről szólva megjegyezte: a munkáltató a kapcsolatokat jónak tartja, mivel a közös problémákat közösen kell megoldani.

Csáki Zsigmond, az ifjúsági tagozat elnöke bevezetőjében idézte az alkotmány 16. paragrafusában megfogalmazottakat: „A Magyar Köztársaság különös gondot fordít az ifjúság létbiztonságára, oktatására és nevelésére, védelmezi az ifjúság érdekeit!”. Kifogásolta a látszatbérreformokat, azt hogy a megszerezhető jövedelem nagyságát nem a teljesítmény szerinti elv vezérli, hanem a hagyományok. A rátermett, a tenni akaró fiatalok kreativitása, továbbképzési hajlandósága a leendő kibontakozás motorja lehet, nemcsak a vasútnál, hanem az ország egészében. Csáki Zsigmond a személyügyi főosztályvezetőtől írásos választ kért arra, hogy van-e kimutatása a MÁV-nak a felsőfokú végzettséggel rendelkezők számáról, szakmai megoszlásukról. Tudnak-e az állami felsőfokú intézmények levelező tagozatán tanuló vasutasokról, tervezik-e bevonni a vezetésbe őket?

Molnár Ottó miskolci küldött szerint „szép dolog a szociálpolitika és büszkék is lehetünk a MÁV vívmányaira”, de a nyugati munkavállalók tízszer annyit keresnek, mint a vasutasok. Herceg Mária, Józsefváros Állomás szb-titkára leszögezte, hogy a „humánstratégiát” jelentős előrelépésnek tekinti, de hiányzik az átgondolt vezető-utánpótlás nemcsak a csúcsvezetésben, hanem a főnökségek szintjén is. Az állásbörzék helyett a MÁV-nak az utánpótlást a szakmai tudással rendelkező munkatársak továbbképzésével kellene elérnie. Bírálta a MÁV hierarchikus rendszerét, mert ez a kreativitás visszafogására késztet.

Több fiatal arra panaszkodott, hogy a MÁV-nál elkallódnak a fiatal emberek, pillanatnyilag nincs perspektívája a diplomásnak.

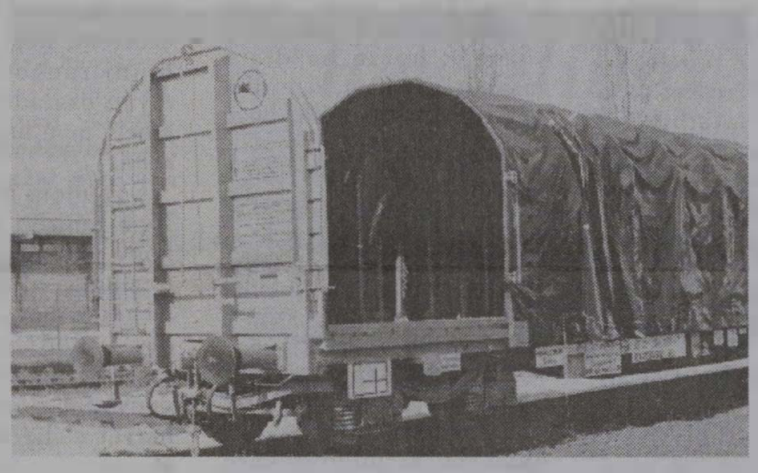
Bajnai Gábor elismerte, hogy felvetett problémák többsége reális, de éppen azon dolgozik a személyügyi apparátus, hogy ez megváltozzon. A Magyar Vasutas kérdésére elmondta: a bértarifa rendszere átdolgozás alatt van, de minden szakszervezettel egyeztetni kell az átalakításról.

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke szerint az országban jelenleg sehol nincs átgondolt humánstratégia. Továbbra is tapasztalható a „kontraszelekció” csak más kritériumok szerint. Nem fogadható el az a nézet, hogy az elszállított áru mennyiségével egyenes arányban csökkennie kell a létszámnak. A VSZ elnöke kifejtette, hogy az oktatással, a képzéssel a szakszervezet is foglalkozik. Rövidesen megindul a győri Széchenyi István Főiskolán a humánmenedzser-képzés. A MÁV megújulása nem következhet be, ha nincs „egy csapat”, ha a bértarifában nem növelik meg jelentősen a pályakezdők bérét.

A továbbiakban szólt arról, hogy a VSZ vezetése szerint az üdülők magánosítása nem fogadható el, mivel a vasutasok nem tudják az önköltséget megfizetni, ezért a VSZ az átalakítást nem támogatja.

t.p.

A vasúti szállítás leendő „favoritja”
az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:
— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:
— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:
A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18 550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MVJ
MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

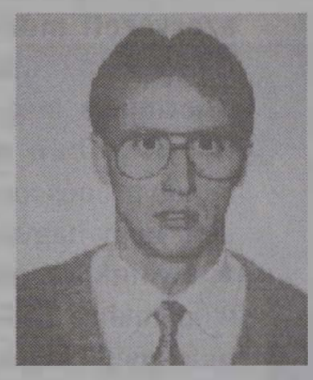
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Csáki Zsigmond,

az Ifjúsági Tagozat ügyvezető elnöke

A CENTENÁRIUMRÓL



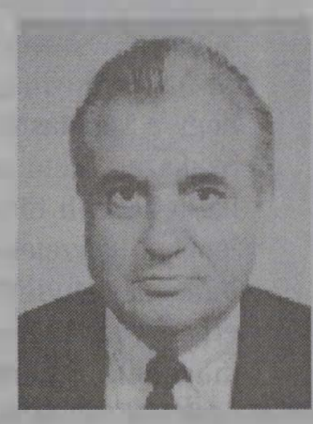
Csak az összefogás, a közösség képes meghatványozni az emberek szellemi és fizikai erejét.

A Vasutasok Szakszervezete immár 100 éve olyan közösséget alkot, amelyben kisebb-nagyobb megszakításokkal az ész és az erő valamennyi vasutas jobb sorsáért munkálkodik. Büszke vagyok arra, hogy tisztségviselője lehetek.

Kis Tamás,

a Járműjavító Kft.-k Intézőbizottságának titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



Elődeink a járműjavítókban (a főműhelyekben) alapítói voltak a vasutas-szakszervezetnek. Az elmúlt száz év alatt szinte semmit sem változtak a legfontosabb fő célkitűzések: a munka-vállalóknak stabil élet- és munkakörülményeket kell biztosítani. A következő száz év új kihívásokat tartogat, amelyre konkrét válaszokat kell adnunk.

STÁCIÓK

Nem ijedünk meg

1914 nyarutóján kitört az I. világháború. A vasúti forgalom zavartalanságának fenntartása a hadvezetés elemi érdeke volt. Az erős hadiforgalom a magyarországi vasutakat, így a vasutasokat is különösen leterhelte.

A vasutasok mozgalmát a háborús években is a Magyar Vasutas vezette. Az újság a háború kezdetétől szót emelt a vasutasok helyzetének rosszabbodása ellen, felkarolta a munkások napi követeléseit és az értük folytatott harcot segített magasabb szintre emelni. A hadvezetőség egyértelműen értékelte a Magyar Vasutas politikai irányvonalát: 1915 januárjában bevonultatta és a frontra vezényelte a lap felelős szerkesztőjét, Faragó Dezsőt. A Magyar Vasutas „Nem ijedünk meg” című vezércikkével válaszolt a bevonultatással való mind gyakoribb fenyegetésre. A budapesti királyi ügyész február 16-án elrendelte a Magyar Vasutas előzetes cenzúráztatását.

Az 1917. év a Magyar Vasutas körül tömörülő mozgalom lendületes fejlődését s kiterjedését hozta: az előfizetők száma az 1916 decemberi 5 500-ról 1917 júliusára 12 000-re gyarapodott, az év végére pedig meghaladta a 21 000-et. Ebben nagy szerepe volt az 1917-es háborúellenes és demokratikus jogokat követelő megmozdulásoknak. Például jelentősnek mondható a június 8-i budapesti választójogi tüntetés vagy a vasúti munkások október 4-i másfél napos sztrájkja, amelynek eredményeként a kereskedelmi miniszter elismerte a bizalmi rendszert és kijelentette: a bizalmi nem vonultatható be és büntetésből nem helyezhető át.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Valet László,

a Területi Irányítási Központok Intézőbizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



A vasutas szakszervezeti mozgalom századik évfordulója megerősít abban a meggyőződésemben, hogy hagyományainkhoz és elődeinkhez méltóan megfeleljek tagságunk elvárásainak. Hatékony érdekvédelem biztosításával szeretnék én is példát mutatni a tisztségviselők utánunk következő generációinak.

Prókay Sándorné,

a Vasútegészségügyi Intézőbizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



Az elmúlt száz év története számomra azt bizonyítja, hogy a Vasutasok Szakszervezete a legnehezebb történelmi helyzetekben azért tudott erős és egységes maradni, mert bátor és karizmatikus tisztségviselői voltak. A legjobb példa erre, hogy mindeddig meg tudtuk védeni az egyik legnagyobb vívmányunkat: a vasútegészségügyet.

REKVIEM A KISEMBERÉRT

„A vasút nekem munkát, biztonságot, megélhetést adott”

1920. július 18-án egy halk szavú, vékonydongájú, kopaszodó, húszéves fiatalember jelentkezett a szombathelyi MÁV fűtőházfőnökségen. Bemutatta villanyszerelő képesítését igazoló iratait és munkát kért. Így kezdődött Feri bácsi története, amely ugyanott ért véget negyven évvel később, 1960-ban.

Nem valószínű, hogy ma már akad szemtanú, aki emlékezne arra, hogy milyen is volt a századfordulót követő harmadik évtized elején Szombathely. A „vaspálya” — a vasút — a Ferenc-rendiek zárdája és a ma is üzemelő Sabaria szálló mellett haladt. A magyar királyi államvasutak üzletvezetősége már akkor is a Széll Kálmán utcában volt.

A mai állomás csak az emlékét őrzi a harmincas éveknek. Legtovább, talán négy vagy öt évtizedig az óriási mozdonyszín állt. Ehhez ragasztották a földszintes kis épületet, a művezető irodájával és a parányi műhelyekkel. Az újdonsült vasutas ezek egyikét foglalta el, hogy aztán negyven éven át javítsa először a gőz-, majd később a dízelmozdonyok, motorkocsik villamos berendezéseit.

A hallgatag fiatalember minden reggel óraműpontossággal érkezett kis, barna, vulkánfilber táskájával, ami az ebédjét rejtette. Az átöltözés nem tartott sokáig, az egyik cejg nadrágot a másikra cserélte. Egyenruhában a későbbiekben is ritkán járt be. Nem azért, mert rejtegette vasutas mivoltát. Kímélte, az volt ugyanis az ünneplője.

Beszélgetni, üldögélni senki nem látta. Ha nem valamelyik mozdonyon szerelt, vagy a műhelyében javította a hibás berendezést, akkor írt és írt. Még közvetlen kollégái sem tudták, hogy mit. A halála után a hagyatékból kerültek elő a kockás füzetek szabályosan, szépen rótt sorokkal, ábrákkal. Minden meghibásodást leírt, és azt is, hogyan, milyen módszerekkel javította meg azokat. Mint az orvos, aki anamnézist készít, megállapítja a diagnózist, a terápiát. Csak nála feszültség, rövidzárlat, áramkörszakadás szerepelt. Röntgenfelvételek helyett pedig áramkörök rajzai.



Ki tudja, talán szégyellte, hogy ilyen aprólékos, vagy hogy esetleg feledékenynek tartják. Sok-sok évvel később, ahogyan nőtt a járműpark, segítségül kapott két kollégát. Tanította őket, magyarázta nekik, hogy mi a teendő, ha nincs világítás, ha hibás a generátor. De jegyzeteit előttük sem használta.

Azokban az években a munkaidő végét gőzsíppal jelezték, „fújtak”. Ilyenkor hátra volt még a szerszámok precíz tisztítása. Minden a helyére került, a laposfogó, a csavarhúzó, a fúrók... Aki a szerszámait nem becsüli, az önmagát és mesterségét sem, intette később kollégáit Feri bácsi, mit sem törődve azzal, ha a háta mögött néha összesúgtak, mániákus az öreg.

Mert közben szálltak az évek, kirobbant a háború, amely Szombathelyt sem kímélte. Az amerikai bombázók többször megszórták a várost, a pályaudvar kedvenc célpontjuknak számított.

A jó szakemberekre nagy szüksége volt a vasútnak, így sokat felmentettek a katonai szolgálat alól. Köztük volt Feri bácsi is, aki most már nemcsak az üzemhibákat javította, hanem a rombolások okozta károkat is. Az orosz hatóságok szabad mozgást biztosító igazolványt állítottak ki neki és ő rendületlenül, mintha mi sem történt volna, tette meg az utat minden nap a lakástól az állomásig.

1944-ben a kitelepítettek, a deportáltak, a menekülők hagyták el az országot Szombathelyen keresztül. A fogságba esett, vagy összefogdosott fiatalok kétségbeesett üzeneteket küldtek hozzátartozóiknak. A jóakaratú emberekben bízva, a fogolyvonatok utasai padlórésein dobták ki leveleiket. Sok vasutas, köztük Feri bácsi is talált ilyeneket és küldött, juttatott el a megadott címekre.

Lassan begyógyultak a sebek, újjáépítették a pályaudvart is. A romok eltakarítása után megkezdődött a „rendteremtés” a munkahelyeken. A vasúti alkalmazottakat igazolóbizottság elé citálták, új vezetőket, munkáskádereket neveztek ki. Feri bácsit is megkörnyékezték. Ő azonban elhárította a kiemelést. Hajdani társai így hamar elhagyták. Amíg ő csak ellenőrként dolgozott, addig amazok felügyelők, főfelügyelők lettek a fűtőházban, az igazgatóságon.

Nem vágyott rangra, tisztségre, még talán pénzre sem. Odahaza a környék hozzá hordta a vasalót, a rezsót, a rádiót javítani. Tudták róla, hogy nem kér érte semmit, legfeljebb elfogadja, amit adnak. Tisztes szegénységben élt.

Ha volt néhány forintja, könyvet vásárolt. Érdekelte a csillagászat, a régészet, a matematika, a fizika. Kis cédulákat, lábjegyzeteket írt hozzájuk, értelmezte, magyarázta az olvasottakat. Rajongott az útleírásokért, Széchenyivel, Kittenbergerrel bejárta Afrikát, Byrddel, Amundsennel eljutott a Sarkvidékre. A valóságban azonban sehová, még hazájában sem utazott. Biztatták, van szabadjegye, utazzon. Élelmes kollégái járták a vidéket, üzleteltek borral, élelmet vettek a családjuknak.

Elképzelhetetlennek tartotta, hogy ne legyen szakszervezeti tag. Haláláig ragasztotta a bélyegeket a tagkönyvébe. Igaz, nem vállalt funkciót, hiszen — visszahúzódó természete miatt — soha nem szerette a közszereplést. Egyszer sem kért üdülőbeutalót. Visszahúzódott otthonába, könyvei közé.

A Szociáldemokrata Pártba inkább a munkásmivolta vitte, mint a politizálás utáni vágy. Higgadtan, mintegy kívülről szemlélte, mi történik az országban. A két munkáspárt egyesülésekor nem igazolt át, csak annyit mondott a maga csöndes modorában, hogy itt még nagy bajok lesznek. Nem volt látnok, nem gondolhatott a perekre, a halálos ítéletekre, de talán megérezte a rossz idők szelét. 1956-ban aztán ismét Szombathelyen át vezetett a népek útja. Tíz- és tízezrek hagyták el erre Magyarországot, köztük Feri bácsi rokonai. Talán az ő fejében is megfordult a gondolat, de nem vállalta a kalandot és még négy évig rótta az utat a fűtőházig.

Kollégái 1960-ban búcsúztatták. Köszönték a hűségét, megbízhatóságát, dicsérték szerénységét. Feri bácsi rövid beszédben válaszolt. „A vasút nekem munkát, biztonságot, megélhetést adott — mondta. — Mindig úgy éreztem, hogy vasutasnak lenni rangot jelent, egy olyan családhoz tartozást, amely nem hagyott cserben soha.”

Egy ideig még ki-kijárt. Nem pénzért tette, hanem hogy jótanáccsal, szakmai útmutatással segítsen. Még megérte, hogy a régi, neki oly kedves ifjúkori emlékeket őrző mozdonyszínt elbontották, hogy helyét a dízeleknek adják át.

Később ezek a látogatások elmaradtak, egyre többször lett beteg. 1977-ben aztán végleg elutazott. Vele kihalt egy vasutasdinasztia, hiszen apja mozdonygőzgép-vezető, felesége édesapja pedig vasúti kazánkovács volt.

Feri bácsi története, életútja bizonyítja, hogy az értékrendek változása nem felejtetheti el velünk, hogy vannak időtálló, becsülendő emberi tulajdonságok. Ezért napjainkban, amikor a vasutas szakszervezeti mozgalom a 100. évfordulóját ünnepli, talán hasznos, ha olyan tagjáról is megemlékezünk, aki nem címre, rangra, hatalomra, pénzre vágyott, hanem csak tette a dolgukat emberséggel, tisztességgel.

Sz. V. F.

STÁCIÓK

A szervezkedés szabadsága

A háború befejezéséért és a demokratikus jogokért egyre elszántabban s szervezettebben fellépő tömegek harca 1918. október végén a polgári demokratikus forradalom győzelméhez vezetett. Az őszirózsás forradalom az állami önállóság útjára vezette Magyarországot, megdöntötte a monarchikus államformát, kivívta a demokratikus szabadságjogokat, köztük a szervezkedés szabadságát. Ezzel megteremtődött a feltétele az egységes vasutas-szakszervezet megalakításának.

A Magyarországi Vasutasok Szövetsége (MVSZ) 1918. november 24-én tartotta alakuló közgyűlését. Megválasztotta az ideiglenes vezetőséget — amelynek elnöke Landler Jenő lett — és megbízta a szövetség alapszabályának kidolgozásával, a vasutasok bérköveteléseinek összeállításával, a szervezetek kiépítésével és az első kongresszus előkészítésével.

A Magyarországi Vasutasok Szövetsége I. kongresszusára 1919. január 6—7-én került sor, amelyen a küldöttek 80 000 vasutast képviseltek.

A Landler Jenő vezette vasutas-szakszervezet szemben állt a baloldali kommunisták egalitárius irányzatával, védték a vasutasok korábban kiharcolt vívmányait, szerzett jogait, amelyek a vasúti közlekedés sajátosságaiban gyökereztek. A szakszervezet vezetősége, noha elítélte a június eleji dunántúli részleges vasutassztrájkot, részt vett annak békés leszerelésében és megakadályozta, hogy résztvevői rögtönítélő bíróság elé kerüljenek, így a munkabeszüntetés miatt senkinek sem esett bántódása.

TISZALIGETI NAPEMENTE

SZEPTEMBERI MAJÁLIS

„Járműves" nyugdíjasok találkozója

Majálist idéző nyugdíjastalálkozót rendeztek szeptember 5-én Szolnokon a Járműjavító Kft. gazdasági vezetői és a Vasutasok Szakszervezete helyi tanácsa az üzem tiszaligeti hétvégi pihenőjében.



A verőfényes kora őszi napon fellobogózott parkban közel ötszáz volt „járműves" ma MÁV-nyugdíjas — magát még mindig vasutasnak tartó, közülük többen közel a nyolcvanhoz — zsibongott a szabadtéren felállított fehérasztalok és a színpad melletti padokon, a park sétányain. A többek szerint immár negyedszázada minden évben megszervezett találkozóra sokan a feleségükkel, férjükkel jönnek, ünneplősen jókedvűen, a találkozás örömével, izgalmával.

A rendezvény hagyományosan szakmai tájékoztatóval kezdődött, amit a Kft. igazgatója, Sándor János ismertetett. Ebből megismerhettük az üzem eredményeit, gondjait és terveit. Az igazgató megelégedéssel szólt arról, hogy egész évre van munkájuk és megrendelésük. Munkájuk nemzetközi piacokon is elfogadott.

A szakszervezeti tanács titkára, Németh Antal is köszöntötte a nyugdíjasokat, átadva dr. Márkus Imre VSZ-elnök üdvözletét. Tájékoztatójában a titkár megemlékezett a Vasutasok Szakszervezete születésének idén ünnepelt 100. évfordulójáról, a megtett út fontosabb eseményeiről. Megelégedéssel szólt az üzemmel kötött kollektív szerződés követelményeinek megvalósulásáról, a kialkudott bérintézkedések végrehajtásáról.

Aggodalommal szólt az üzem és az üdülő jövőben tervezett kedvezőtlen sorsáról, ami ellen erélyesen tiltakoztak, hisz az üdülőt jórészt a nyugdíjasok társadalmi munkája hozta létre. Ezek után Pallos György, a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetének ügyvezető elnöke köszöntötte a nyugdíjasokat, aki a vasutas nyugdíjas társadalom helyzetéről gondjairól érdekükben tett és tervezett közérdekű intézkedésekről szólt. A találkozón ott volt a Szolnok Városi Televízió, valamint a helyi és a fővárosi meghívott vendégek.

Az ünnepi beszédeket követően finom ebédre hívták meg a sokaságot, miközben járműves amatőr művészek szórakoztatták, derítették jókedvre az amúgy is jó hangulatú nyugdíjasokat. Az amatőr művészek közül többen különböző országos amatőr gálaműsorok díjazottjai, így Török Mihály, Farkas Rozália, Kispál Sándorné, Jandi Tamás és mások. A fülbemászó muzsika, és az andalító régi nóták a fiatalkort idézve sokakat együtténeklésre buzdítottak. Remek hangulat alakult ki a park egész területén. A legtöbb résztvevő rendszeresen jár ezekre a találkozókra, Buru István nyugdíjas bognár például 14 éve, hozzá hasonlóan Sályi Benjámin is nyugdíjbavonulása óta.

A találkozót, a tájékoztatókat, vendéglátást igen figyelmes gondoskodásnak tartották a járműves nyugdíjasok, mert csakis ilyen alkalomból találkozhatnak volt munkatársaikkal barátaikkal. Garamszegi Tiborné egykori darukezelő férjével (mindketten volt járművesek) jön rendszeresen, mint mondja, azért, hogy örüljenek volt munkatársaiknak, egymásnak. Úgy tűnik, minden asztalnál ezt teszik mások is. Garamszeginé 22 évig vezette a magasban futó daruját és mint tréfásan mondja, mindenkit lenéztem onnan fentről.

A soktagú járműs nyugdíjas család jó hangulatú szabadtéri összejövetelét az időjárás is kegyeibe fogadta. Reméljük így lesz ez még sok-sok éven át.

Hegedűs Károly



Beszéljünk érthetőbben!

A köznyelvben folyamatosan új szavak, szóösszetételek jelennek meg és tűnnek el. A társadalmi-gazdasági változások egyik velejárója ez.

Mindannyian tudjuk: a nyelvújulásnak vannak vadhajtásai is, amelyeket az arra hivatottak nyesegetnek a tv, rádió nyilvánossága előtt, kisebb-nagyobb sikerrel.

Kollégáim felvetésein és saját tapasztalataimon felbuzdulva kezdtem el az említett jelenséget megfigyelni munkahelyünkön, a vasúton. Ez a több szempontból különleges vállalat magában hordozza a kívülálló számára sokszor megfejthetetlen szakmanyelv kialakulásának lehetőségét. Ugyanakkor az utóbbi időben egyre több olyan idegen szó, kifejezés honosodott meg különböző formában, melyek használata nem mindig indokolt. Sokak számára nem indok, hogy némely előadó, szerző hangzatos vagy annak tűnő kifejezésekkel óhajtja „művét" többnek feltüntetni, mondanivalóját a kétértelműség jótékony homályába elrejteni. Holott egy szóbeli, írásbeli stb. közlésnek ismeretek átadása a célja.

Figyelemfelkeltésül néhány divatos kifejezés, szókapcsolat (ezek egy részénél szerencsésebb lenne egyszerűbb, érthetőbb, magyarosabb változatokat alkalmazni): prioritás (elsőbbség); racionalizálás (egyszerűsítés, ésszerűsítés); büdzsé (költségvetés); divízió (hadosztály, osztály); diszpozíció (rendelkezés, intézkedés, utasítás); kompetencia (illetékesség, jogosultság); dereguláció (szabályozatlan); manager (igazgató, vezető); managing (vezetőség, vezetés, irányítás, igazgatás); management (vezetőség, igazgatóság); koncepció (elgondolás); racionalizálási koncepció (ésszerűsítési elgondolás); marketing (értékesítés, piacravitel); project (beruházás program); struktúra (szerkezet, felépítés); regionális (területi, körzeti); centrum (központ).

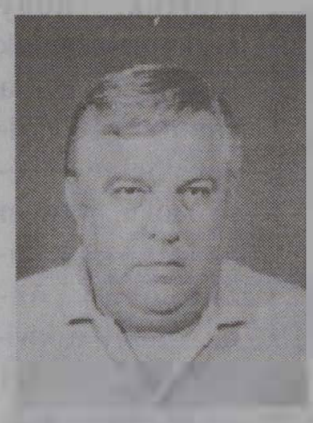
Papp Zoltán, Szombathely, TB. titkár-helyettes

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE 1896 - 1996 100 ÉVE A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Eszenyi László,

a Debreceni Területi Bizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL

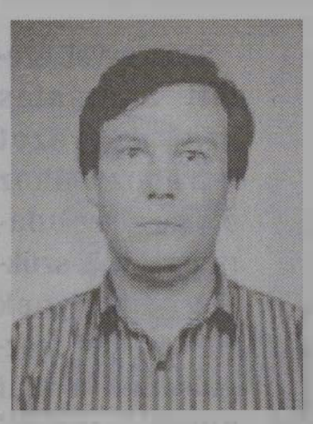


A vasutasok nagy, egységes családját még gyermekként ismertem és szerettem meg a „Vasutas Otthonokban" megtartott szakszervezeti rendezvényeken. Nagy álmom, hogy egyszer ismét egységes lesz a vasutas-szakszervezet. A tagsága még annál is nagyobb lesz, mint a most külön-külön is tevékenykedő szervezetek összlétszáma.

Szendrei Géza,

a Miskolci Területi Bizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



A centenárium számomra elsősorban felelősséget jelent. Vezéreljen mindannyiunkat az elődök bölcsessége, a fiatalok jövőt értő gondolkodásmódja, a nők ösztönös családösszetartó ereje, annak érdekében, hogy a vasutasok megőrizhessék munkahelyeiket, és keresetükből a mainál jobban meg tudjanak élni.

STÁCIÓK

Megtorlásul

A munkáshatalom megdöntését követően sok vasutast fosztottak meg kenyerétől, kényszerítettek bujdosásra, emigrációba, vetettek rabságba, ítéltek halálra. A Tanácsköztársaság alatti magatartásáért 1600-1800 vasutas került előzetes letartóztatásba. Több mint 400 elítéltre 900 évi börtönbüntetést szabtak ki. A megtorlók nem elégedtek meg az egyének számonkérésével, a munkásmozgalom megsemmisítésére törekedtek. A kereskedelemügyi miniszter — a vasutasszövetség ellen indított vizsgálat részeként — szeptember 9-én felfüggesztette annak tevékenységét. 1920. július 29-én a Teleki-kormány kereskedelemügyi minisztere — egyértelműen politikai indíttatásból — feloszlatta a Magyarországi Vasutasok Szövetségét.

Az MVSZ feloszlatása után még a korábbinál is fontosabbá vált a Magyar Vasutas. Ezt a mozgalom ellenségei is felmérték, ezért ismét cenzúra alá vonták az újságot. Mivel a lap népszerűsége az üldözés ellenére sem csökkent, október 6-án a belügyminiszter a Magyar Vasutast betiltotta.

A legális vasutas-szakszervezet sorsát végképp megpecsételte az 1921. december 21-i Bethlen—Peyer-paktum, amely kimondta: „A föloszlatott vagy fölfüggesztett szakszervezetek közül a közalkalmazottak, vasutasok és postások szakszervezetei vissza nem állíthatók." A szervezkedéstől megfosztott vasutasok a következő években különböző szakmai szakszervezetekben és a szociáldemokrata pártszervezetekben őrizték a folytatás reményét. A II. világháború alatt a vasutasok a vasasszakszervezet keretében, a közüzemi csoportban szervezkedtek. Az önálló vasutas-szakszervezet hiánya, természetesen, visszahatott, negatívan befolyásolta a vasutasság anyagi és társadalmi helyzetét.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Horváth Csaba,

a Szombathelyi Területi Bizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



A vasutasok elérték, hogy szakszervezetünk nem csak a vasúton vált kikerülhetetlen tényezővé, hanem az egész társadalomban. Ahhoz, hogy a kivívott helyzetünket megtarthassuk, meg kell győznünk kollégáinkat arról, hogy részt vállaljanak az önmagunk szabta feladatokból és kötelezettségekből.

Pöhacker Attila,

a Záhonyi Területi Bizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



Száz évvel ezelőtt a vasutas szakszervezet létrehozásához olyan szolidaritásra volt szükség, amelynek gyökereiből mozgalmunk a mai napig táplálkozik. A mai „vadkeleti" kapitalizmusban nem csak erőt, hanem tapasztalatot is meríthetünk múltunkból. Talán, enélkül nem is igazodhatnánk el a mában.

TISZTSÉGVISELŐ-PORTRÉ

A VSZ-titkár mozdonyvezető

— szombathelyi portré Szuchy Antalról —

A szombathelyi Vontatási Főnökség VSZ alapszervezetének titkára, Szuchy Antal is azon népes táborba tartozik, amelynek tagjai a családi tradíciót folytatva, a felnőttkor küszöbén, a vasút kebelében kezdték pályafutásukat, s mind a mai napig hűségesen kitartottak hajdani választásuk mellett.

A mozdonyvezető VSZ-titkár a Savaria Szakközépiskola vasútgépész szakát elvégezve két esztendőn át mozdonylakatosként dolgozott, majd gyermekkori álma teljesült, s „vasparipán" járhatta az országot.

„Aki a gőzmozdonyokon lakatosként eltöltött pár évet, megtanulhatta milyen kemény megpróbáltatást jelent a kétkezi munka, s örök életében nagyra értékeli azokat, akik így keresik kenyerüket. Számomra is remek iskolának bizonyult ez az időszak, s a kollegákkal való kapcsolattartásban azóta is nagyszerűen kamatozik az izzadságcseppekkel telített tapasztalat" — mesélt a kezdetekről. Napjainkban a kőszegi, illetve soproni vonalszakaszokon találkozhatnak vele az utasok. Vasutasmúltjának másik nagy területét az úgynevezett „mozgalmi tevékenység" töltötte ki. Többek között a KISZ Központi Bizottságának, a honvédelmi bizottságnak, a TIB-nek, a gépészeti intéző bizottságnak tagjaként vált ismertté. S azt sem hallgatja el, hogy az 1986. évtől a rendszerváltásig alapszervezeti párttitkárként tevékenykedett. Társadalmi megbízatásait teljesítve mindvégig a civilszféra és ezen belül az ifjúság érdekeinek érvényesítéséért munkálkodott.

Eközben elvégezte a ML egyetem filozófiai szakosítóját. Később pedig a manapság menedzserképzőnek titulált, akkortájt vezetőképzőnek nevezett tanfolyam, a gazdasági ismereteken kívül a kulturált vita tudományát is elsajátította, és sok más hasznos tudnivalóval lett gazdagabb. A politikai változásokat követő esztendőkben, bár támadások nem érték, a közösségért végzett cselekedeteinek folyama megtört. Az üzemi tanácsi választásokon indulva viszont fölényes győzelmet aratott, s attól kezdődően újra visszakapcsolódott a munkahelyi közéletbe.

„A bizalom felélesztette bennem a felelősségérzetet, s mindez arra inspirált, hogy minél tökéletesebben megfeleljek a reám szavazó munkatársak elvárásainak" — vallott megbízatásáról, melyet bár munkaidő-kedvezménnyel, de szintén a szabadidejét is feláldozva lát el.

*— A szakszervezeti vezetői pozíciót betöltve, milyen elvek vezérlik napi tényked*ését?

— Globálisan, azaz országos viszonylatban, az összefogást vélem a legfontosabb elérendő célnak, s nem csupán a vasutasság különböző érdekvédelmi szervezetei között, de a közlekedési ágazat egészét tekintve is. Meg kellene tanulnunk egymással építő módon tárgyalni, s olyan egyezségekre jutni, hogy közös erővel léphessünk fel tagságunk képviseletében. Ugyanis ezen az úton az eredmények megsokszorozódhatnak. De legalább olyan lényegesnek ítélem azt, hogy a politika ne szivároghasson be a mozgalomba. Ezen területet kivéve úgy gondolom, hogy a VSZ-nek minden irányban nyitnia szükséges. Nem szabad elszigetelten működni. Tárgyalások, párbeszédek révén teremthető meg a fejlődés irányvonala. Nyitottan, egymásra figyelve az ellenvéleményeket mérlegelve. Az ideálisan funkcionáló kapcsolatrendszerek óriási lehetőségeket rejtenek. S akkor talán nem kellene a végső eszközt, a sztrájkot alkalmazni meggyőzés gyanánt. A főnökségen belül a három reprezentatív szak-



szervezet viszonya kiegyensúlyozott, hiszen mindannyiunk közös célja, hogy jól üzemeljen az egység. Véleményem szerint, a sündisznóállás soha és sehol nem üdvözítő megoldás.

— Az Ön előtt megjelenő jövőkép bizakodást tükröz?

— Optimista természetű emberként ismernek kollegáim. Hiszem, hogy a szakszervezetek a gazdasági vezetés partnereként, s polgári hangnemben tárgyalva juthatnak csak eredményre. Mindenkit meg kell győznünk arról, hogy nem egymás ellen, hanem a közös feladatokra összpontosított erővel érdemes dolgozni. Ezáltal képes az érdekképviselet a többséget szolgálni. De természetesen, az egyéni gondokra is orvosságot szükséges találni. A hivatalos értekezések mellett a napi személyes partnerviszony fenntartása sem nélkülözhető. A mi alapszervezetünk — mely 389 kollégánkat, a létszám 58 százalékát foglalja magába — ezen elvek alapján próbál továbbfejlődni. A kezdeti jelek biztatók, s remélem, hogy a folytatás is meghozza gyümölcsét.

— A kétfajta szolgálat mellett marad szabadideje?

— Megválasztásom óta a horgászat, a kertészkedés háttérbe szorult. De a felvállalt feladatkört épp úgy hobbimnak tekintem, s örömmel végzem, ezáltal teljesedik ki az életem. A karrierizmus távol áll tőlem, korábban sem használtam ki a felkínált lehetőségeket. A közösség szolgálata számomra a legnemesebb ügy, ami minden áldozatot megér. A titkári teendők nem jelentenek terhet, segíteni mindig jó érzés... **- ódri -**

VASUTAS RÁDIÓAMATŐR

A FIRAC jubileum hívójele

A világbajnoki csapat tagja

Szombathelyen az Oldali domb tetején magasba szökő karcsú, rácsos fémoszlopok, s a rajtuk szerteágazó antennatenger jelzik a helyi rádióklub birodalmát. Az épület körüli telek gondozott pázsitja, a faasztalok és padok hangulatos kirándulóhely benyomását keltik. A magyar válogatott négy tagja e helyszínről versenyezve, a 28 MHerz frekvencián, immáron tizedik alkalommal lett világelső, méghozzá olyan technikai nagyhatalmakat maga mögé utasítva, mint az USA, Japán vagy Németország.

A csapat egyik állandó tagja, Tóth György, a szombathelyi TEB Főnökség mérnöke, aki hobbiját olyan színvonalon űzi, hogy szerepe meghatározó a világbajnokságokon aratott győzelmekben. Beszélgetésünk során elmondta, hogy a középiskolai évek jelentették számára a „megszállottság" kezdetét. A meghirdetett amatőr rádiós tanfolyam befejezésekor, 1976-ban 15 résztvevő közül öten vizsgáztak le. A katonaidő letöltése után, teljesítményei alapján, 1981-ben egyéni hívójelet is szerzett. Azóta szabadidejének tetemes részét a rádióállomáson tölti, de otthoni berendezéseivel is képes kapcsolatot teremteni a Föld bármely pontján élő rádiósokkal. Az amatőrök egymás nevét ritkán ismerik. Belső világukban az egyéni hívójel — Tóth György esetében a HA 1 WD — szolgál az azonosításra. A beavatottak számára e betű és számkombináció az illető egyén földrajzi helyének meghatározására is szolgál. Így különös jelentőséggel bír egy-egy speciális állomáshívójel.

A vasutas rádióamatőrök nemzetközi szervezete, a FIRAC, a magyar vasúti közlekedés megindítása 150. évfordulójának tiszteletére, a HG 5 HRJ „vándor" hívójelet keltette életre, amely a következő fél esztendő alatt az ország különböző pontjain fog működni. A jubileumi év zárultával, december 31-ével megszűnik ez a reprezentatív összeköttetési lehetőség. Az éter hullámain történő „ünnepi" beszélgetések igazolására szolgáló exkluzív megjelenésű levelezőlapok pedig a világ sok pontjára eljutva, a gyűjtemények értékes darabjaivá válnak. S, hogy egy rádióamatőr számára miért kuriózum az ilyenfajta összeköttetés létrehozása?

„A különleges hívójelekkel élvezet dolgozni. A betű és számjel összetétele sok mindent elárul a sporttársaknak. Mindannyian vadászgatunk a sávokban efféle ritkaságokra, hogy gyűjteményünk általuk gazdagodjon. Az eszmecserék révén pedig elterjed a világban mindaz, ami az alkalmi hívójelek megszületésének hátterében rejlik. Ettől lesz jelentős a megemlékezés" — mondotta Tóth György. A világbajnoki cím megőrzésének, a verhetetlenségnek a titkáról pedig így vélekedett:

„Folyamatosan olyan megoldásokat, taktikai kombinációkat kell alkalmaznunk, melyekre versenyzőtársaink nem gondolnak. Az ötletgazdagság mellett az állandó gyakorlás, a jó szervezettség, a tökéletesen működő hálózat és a baráti viszony megléte egyaránt fontos része a győzelemnek. Nálunk nagyon erős a sportszellem. Az izgalmakkal teli 24 vagy 48 órás időtartamú versenyek komoly szellemi és fizikai megterhelést jelentenek. Percenként átlag négy összeköttetés során nem csupán pillanatokon belül szükséges döntenünk a következő lépésekről, de az „ellenfelek" cselekedeteit is figyelemmel kell kísérnünk.

-ódri-

STÁCIÓK

Az újrakezdés

A magyarországi vasutasok százéves szakszervezeti mozgalmának történetében a harmadik legális vasutas-szakszervezet megalakulásának feltételeit a fasizmus felett aratott győzelem teremtette meg.

1944. október 15-én a felszabadult Makón jött létre a vasutas-szakszervezet első helyi csoportja. Ezt követte még októberben a szegedi és a hódmezővásárhelyi, novemberben a békéscsabai, az orosházi, a szolnoki, decemberben a kiskunhalasi, a kecskeméti, 1945 januárjában a debreceni, a kiskunfélegyházi, a pilisi helyi szervezet megalakulása.

Szegeden 1945. február 24—25-én megtartották a Vasutasok Szabad Szakszervezete délkerületi küldöttértekezletét, amelynek résztvevői 11 városból 5 400 vasutas szakszervezeti tagot képviseltek. A tényleges vasutasok 99 százaléka s a nyugdíjasok 50 százaléka már szervezett volt. Április 22-én a budapesti Nemzeti Sportcsarnokban megtartott vasutas-nagygyűlés 6 000 résztvevője kimondta a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetének megalakítását. Az újjászervezés munkáját a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének 1945. november 24—25-én, a vasasszakszervezet Magdolna utcai székházában tartott I. kongresszusa zárta le: elfogadta a szakszervezet alapszabályát, megválasztotta a tisztségviselőket, a központi vezetőség és a felügyelőbizottság tagjait. A szakszervezet főtitkára a 31 éves Gyócsi Jenő lett. Király Géza a szakszervezet elnöke maradt. Alelnök: Pászty Károly és Lukács Gyula; titkár: Lelovits József lett.

VETERÁN REPÜLŐGÉPEK

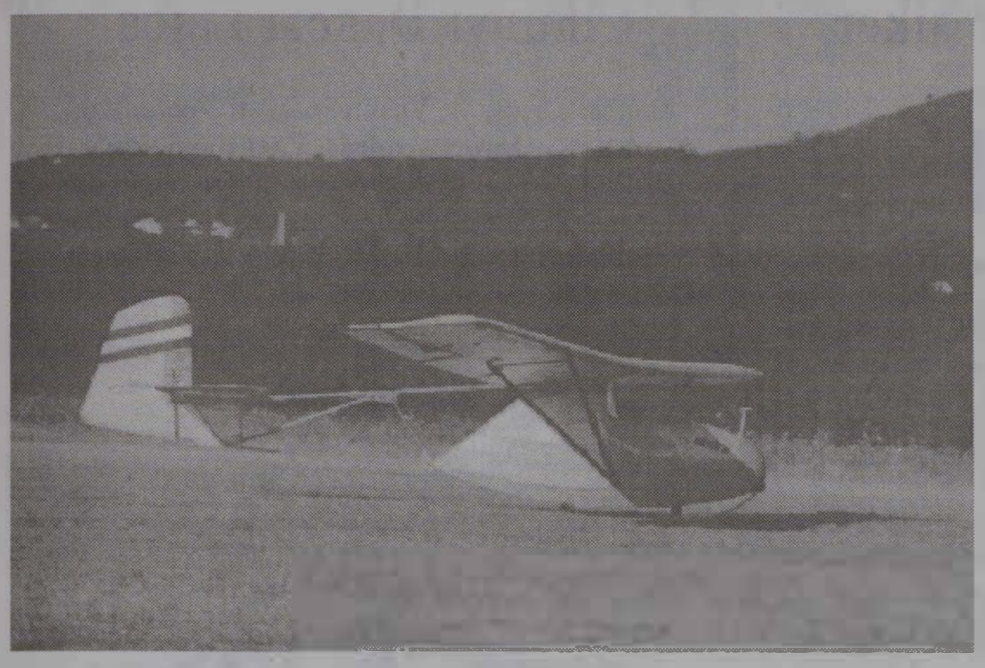
A MÁV-JUBILEUM JEGYÉBEN

Nemzetközi vitorlás találkozó

A MÁV RESE és a Csepel AC augusztus 6-15. között a Farkashegyi sportrepülőtéren rendezte meg a 24. Nemzetközi Vitorlázórepülő Oldtimer Rallyt, melyre (1983 és 1989 után) immár harmadszor került sor Magyarországon. Ezzel hazánk „csúcstartó" lett, mivel a Vintage Glider Club negyedszázados történetében eddig csak mi kaptuk meg háromszor a rendezés jogát.

Ezúttal az adott apropót a verseny magyarországi megrendezéséhez, hogy a millecentenáriumi ünnepségek mellett a MÁV is most emlékezik meg 150 éves fennállásáról. Az ötven-hatvan éves (sőt még régibb) vitorlázó-repülőgéptípusok hagyományos seregszemlélére több mint tíz országból 31 veterán repülőszerkezetet hoztak tulajdonosaik. A magyar „színeket" a Vöcsök, a Cimbora és a Futár, a Gerle-13 magyar és a Po-2 orosz gyártású motoros repülőgépek képviselték.

Legtöbben, tizenhárom vitorlázó és egy motoros repülőgéppel Németországból érkeztek, míg legmesszebbről az Amerikai Egyesült Államokból a WLM-2 gép érkezett. A többnyire napos időjárásnak köszönhetően a résztvevők több mint félezer felszállásból háromszáz órát töltöttek a levegőben. A leghosszabb időt a német Heins Rüdiger repülte, miután Olimpia Meise gépével több mint hat órát volt a magasban. A legszebben restaurált repülőgép díját a szintén német Peter Ocker pilóta DFS Weiche famadara érdemelte ki.



A remek hangulatú másfél hetes rendezvény (melynek támogatásából a MÁV is részt vállalt) végén Christopher Wills, a nemzetközi szervezet elnöke meleg szavakkal méltatta a házigazdák vendégszeretetét, példamutató munkáját, a legaktívabb közreműködőknek jutalmakat adott át. Zárszavában kiemelte: a magyarokat szintén nagy szeretettel várják a jövő évi, Franciaországban sorra kerülő 25. VGC találkozón.

Büki Péter
Fotó: Hemmert László

VASUTAS KULTÚRA

Gyermekrajzok a vasútállomáson

A Bódva-völgyi vasút 100. évfordulójára a miskolci Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza és az edelényi Városi Rendezvények Háza és Könyvtára közös gyermekrajzi pályázatot hirdetett, amelyre 30 iskolából 498 pályamű érkezett.

A méret és a technika szabadon választható volt, ezért a legkülönfélébb alkotások kerültek a zsűri elé. Voltak, akik személyes élményeiket foglalták rajzba, mások a régmúlt, a jelen és a jövő mozdonyait választották témának. A két rajztanárnak és Mezey István grafikusművésznek, a zsűri elnökének nem volt könnyű dolga, hogy eldöntse: a sok színvonalas alkotás közül mely munkák a legjobbak. Végül mégis kialakult a sorrend:

Az óvodások és az I., valamint a II. osztályosok kategóriájában I. helyezett *Andróczi László* (II. osztályos) Nagykanizsáról, II. helyezett *Váczi Kata* (6 éves) Simontornyáról, III. helyezett *Ádám Sándor* (II. osztályos) Berettyóújfaluról. A III. és IV. osztályosok kategóriájában I. helyezett *Pummer Gabriella* (IV. osztályos) Debrecenből, II. helyezett *Golovics Zsolt* (III. osztályos) Miskolcról, III. helyezett *Mazúr Gábor* (IV. osztályos) Szikszóról.

Az V-VIII. osztályos kategóriában I. helyezett *Horváth Norbert* (VI. osztályos) Edelényből, II. helyezett *Digner Zsuzsa* (VI. osztályos) Soltszentimréről, III. helyezett *Bárczi Péter* (VI. osztályos) Jászberényből. A díjakat augusztus 24-én, szombaton *Laki Lukács László*, a Rendezvények Háza igazgatója adta át az edelényi vasútállomáson.

(A pályaművekből válogatott kiállítás anyaga Edelény után Miskolcon is látható lesz.)

Szegedi kiállítások

„Álom az államban" „A 150 éves vasút a magyar művelődéstörténetben" címmel nagysikerű vasúttörténeti kiállítást rendezett a szegedi üzletigazgatóság az elmúlt hónapban, amelyet Szegeden, a megyeház előcsarnokában dr. Magos György kereskedelmi vezérigazgató-helyettes nyitott meg.

A kiállításra magyar vasúti közlekedés és az újabbkori magyar művelődéstörténet másfélszáz éves együttélésének és egymásra hatásának néhány főbb metszetét mutatja be az irodalom, a politika, a reklám, a filmművészet, a képzőművészet és a fotóművészet tükrében. Erre utaltak a bemutatott tárgyak is, amelyek között a vasúti munkavégzés jellegzetes eszközei, százéves személyi okmányok, utasítások, vasúti egyenruhák, szolgálati jelvények éppúgy megtalálhatók voltak, mint vasúti képeslapok, plakátok, archív és napjaink fotói, vasúttal kapcsolatos könyvek, irodaberendezések, vagy a vasútról szóló filmek fotói. A kiállításon szerepeltek a vasútmodellezők is, akik a működő terepasztalukon, a száguldó mini vonataikkal főleg a gyermekek körében arattak nagy sikert.

A másik szegedi kiállítás színhelye a MÁV Diákotthon volt, ahol a 46. vasutasnapi ünnepség idején Cs. Fodor József, a szegedi vasutas képzőművészeti kör tagja mutatta be a vasúti munkahelyekről, az állomásokról festett képeit.

G. J.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

dr. Imrédy Gyuláné,

a Központi Hivatalok és Intézmények Intézőbizottsági titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



Egy évforduló többnyire számvetés is. Többszörösen igaz ez akkor, amikor egy szakszervezet üli a születésnapját. Politikai rendszerek, kormányok változhatnak, de a munkavállalói érdekképviselet tartalma ugyanaz marad. Az eddig elért sikerek erőt adnak a jobbítás érdekében folytatandó további küzdelmeinkhez.

Bánszegi József,

az Anyaggazdálkodási Intézőbizottság titkára

A CENTENÁRIUMRÓL



A 100 évből kettő híján 40 esztendeje vagyok tagja ennek a nagymúltú szervezetnek. Ennyi idő alatt személyesen is megtapasztalhattam a több tízezer tagot számláló érdekvédelmi közösség erejét. Úgy gondolom, ma is szükség van erre az erőre, mert az egyre kiszolgáltatottabbá váló vasutasok egyedüli mentsvára lehet az összefogás.

STÁCIÓK

A közelmúlt

1948-ban a Szakszervezeti Tanács kezdeményezte egy egységes, valamenynyi közlekedési szakmát tömörítő szakszervezet felállítását. Az elgondolás azonban csak részben valósult meg. Egyrészt az érintett szakszervezetek tiltakozása miatt, másrészt, feltehetően, a politikai hatalmat gyakorlók féltek egy túlontúl nagy erőt felmutatni képes szakszervezet megalakulásától. A beindított szervezeti átalakulás hatására azonban a rokonszakmák összevonásával létrejött a Közlekedési és Szállítómunkások Szakszervezete, amely a repülési, közúti dolgozókon kívül magába foglalta a hajósokat is. Ettől kezdve, a Szakszervezeti Tanács határozata értelmében, vasutas-munkavállalók érdekeit a Vasutasok Szakszervezete képviselte.

A vasutasok szakszervezeti mozgalmát azóta — bár több évtizedig nem minden politikai hatás nélkül —, de 1990 óta mindenképpen az önkéntes és szabad egyesülési jog alapján függetlenül jeleníti meg az egyik legnépesebb érdekvédelmi szervezet: a Vasutasok Szakszervezete.

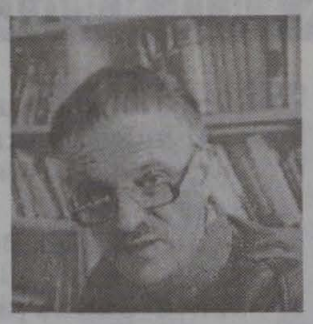
A pártállam lebomlásának részeként egymás után születtek meg a demokratikus állam működéséhez nélkülözhetetlen jogszabályok, köztük az egyesülésről szóló törvény. Az egyesülési jog szabályozása nem elsősorban a formai jegyek miatt jelentett gyökeres változást a szakszervezetek életében, hanem lehetővé tette, hogy az eredeti alapelv érvényesüljön ismét: a munkavállalók önként, szabad akaratukból hozhatják létre érdekvédelmi egyesületeiket, a szakszervezeteket. A Vasutasok Szakszervezete 1990. május 28-29-én megtartott XII. kongresszusán alkotta meg önálló alapszabályát. A megújulási elvárásoknak megfelelően, a VSZ testületeinek összetétele és felépítése a tagok akaratát fejezte ki.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Dr. Dura László,

a Magyar Vasutas főszerkesztője

A CENTENÁRIUMRÓL



A vasutas szakszervezeti mozgalom majd egy évszázada együtt él a Magyar Vasutassal. Ezért lehetett már a kezdetek óta lámpása a tudásnak, az emberi értelemnek, s amikor pedig nem cenzúrázták az arrogáns főnökök, kovásza volt a munkásmozgalom erkölcsi értékeinek. Szeretett újságunk szinbóluma generációk együvé tartozásának, – a költő szavaival élve – a múlt, jelen s jövendő. Lapszerkesztőként remélem: *„a harcot, amelyet őseink vívtak, békévé oldja az emlékezés, s rendezni* (tudjuk) *végre közös dolgainkat"*.

Karácsony Szilárd,

a Képzési és Oktatási Bizottság vezetője

A CENTENÁRIUMRÓL



Egyetlen szakszervezet sem jöhetett volna létre és maradhatott volna fenn a tagok és a tisztségviselők örökös tudásvágya nélkül. Számomra követendő példát jelenthet a századfordulón élő vasutasok rendszeres esti összejövetelei, ahol nem csak képezték magukat, hanem igazi közösséggé is kovácsolódtak.

MAGYAR VASUTAS: MINDENFÉLE

VASÚTTÖRTÉNETI KIÁLLÍTÁS

A 150 éves magyar vasút rendezvénysorozat részeként Vasúti relikviák címmel kiállítás nyílik Bajcsy József nyugdíjas vasutas gyűjteményéből 1996. szeptember 23-án, hétfőn 15.30 órakor a miskolci Vörösmarty Művelődési Házban. A kiállításon régi vasúti képeslapok, fotók, jelvények, plakettek és egyéb relikviák szerepelnek.

A kiállítás október másodikáig, naponta 10-18 óra között tekinthető meg.

Országos Vasutas Fotókiállítás

székesfehérvári Vasutas Művelődési Házban szeptember 30-án 18 órakor nyitják meg a 150 éves Magyar Vasút tiszteletére rendezett Országos Vasutas Fotókiállítást.

Megnyitó beszédet mond Pajor István, a MÁV Rt. Gépészeti Központ igazgatója. A kiállítást október 7-ig lehet megtekinteni, amelyre minden érdeklődőt szeretettel várnak, tudtuk meg Erdélyi Jánosné igazgatótól.

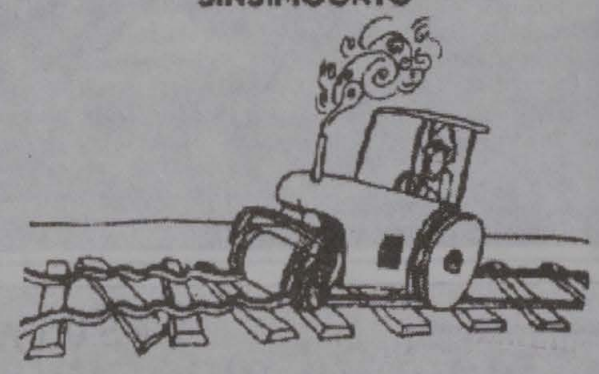
Vasutas társastánc siker

A második Zánkai Országos Gyermek és Ifjúsági Táncfesztiválon, amelyet augusztus 21. és 25. között rendeztek meg, szép „vasutas siker" is született. A szolnoki Vasutas Művelődési Központban működő Melody Tánccsoportklub ifjú „d" osztályos versenyzői, a Veres Csaba — Széll Nikolett páros a standard táncokban eddigi pályafutása legjobb eredményét, országos hatodik helyezést ért el a 38 induló között. (Felkészítő táncpedagógus: Molnár Anna.) A klub öt párosa egyébként részt vett az idén februárban rendezett Operabál nyitótáncában is. Ősszel (november 23-án) pedig ismét klubközi táncverseny házigazdái lesznek, ahová megkülönböztetett szeretettel várják a többi vasutas / dunakeszi, kiskunhalasi / táncklubok párosait is.

F.A-né

Elhunyt Dancsi Lajos

Dancsi Lajos, a Vasútgépészeti Technikum, majd a Mechwart András Vasútközlekedési Szakközépiskola nyugalmazott tanára augusztus 31-én, 72 éves korában elhunyt. Temetése szeptember 18-án 12,30 órakor a Farkasrét-Hóvirág úti temetőben volt.



Eszperantó tanfolyam

A Vasutas Eszperantisták Miskolci Egyesülete 60 órás időtartamú, alapfokú eszperantó nyelvtanfolyamot indít.

A tanfolyam hetenként két alkalommal 2-2 óra időtartamú, gyakorlatilag január végére befejeződik.

Mennyit lehet e viszonylag rövid idő alatt egy nyelvből elsajátítani?

Más nyelvekből nyelvtani alapfogalmakat, szerény szókészletet, egyszerűbb kifejezéseket.

Az eszperantó nyelvből a tanfolyam befejezése után elérhető nyelvtudás: a teljes nyelvtan ismerete, 1000-1200 szótári egység.

Mire használható az így megszerzett tudás?

A világirodalom szinte minden jelentős műve olvasható eszperantóul.

Több mint 100 országban élő, a nyelvet ismerő emberekkel könnyen teremthető kapcsolat. Az ilyen kapcsolatoknak utazások esetén gyakorlati haszna is van.

Oktatási kísérletek bizonyították, hogy azok a tanulók, akik korábban eszperantóul tanultak, könnyebben és rövidebb idő alatt tanulták meg a következő idegen nyelvet, mint azok, akiknek nem volt ilyen ismeretük.

A tanfolyamra Vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában (Miskolc, Lenke u. 14/a). Tel.: 46/357-421 telefonon lehet jelentkezni.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-4635
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

LAPZÁRTA UTÁN

Elmaradt ígéretek

dr. Márkus Imre 1996. szeptember 10-én kelt levele Rigó Zoltán vezérigazgató úrnak

Az 1995. december 29-én aláírt 106 545/1995. számú „Keretmegállapodás" III. fejezet 3. pontja a következőket tartalmazza:

„A MÁV Rt. bérezési rendszerét felülvizsgálják. Ezzel összefüggésben 1996. április 1-je napjával megkezdődik a besorolási és alapbérrendszer (16/1992. MHF. számú utasítás) átfogó reformjának munkálata annak érdekben, hogy az új szabály 1997. január 1-je napjával bevezetésre kerüljön."

Sajnos, meg kell állapítani, hogy a „Megállapodásnak" ez a része a munkáltató hibájából eddig nem teljesült, mivel a mai napig a tervezet (javaslat) nem készült az új bérezési rendszer kialakítására, és így a tárgyalások sem kezdődhettek meg. Most már nagy a valószínűsége, hogy az új szabály 1997. január 1-jével nem lesz bevezethető. Ez azonban nem jelentheti, hogy nincs is szükség munkáltatói tervezetre és a tárgyalások megkezdésére.

Kérem Vezérigazgató úr szíves intézkedését a tervezet elkészítésére és annak legkésőbb szeptember végére szakszervezetünk részére való megküldésére. A tárgyalásokat ennek alapján október második felében szeretnénk megkezdeni.

STÁCIÓK

Napjainkban

A Vasutasok Szakszervezete közel kilencvenezres taglétszámával olyan „gyűjtő" szakszervezet, amely magába tömöríti a MÁV, a GYSEV és más vasutak, valamint a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok, vasútegészségügy és még számos, a vasúttal összefüggő feladatokat ellátó intézmény és vállalkozás legkülönbözőbb foglalkozású és beosztású dolgozóinak többségét, valamint ezek nyugdíjasait.

A Vasutasok Szakszervezete érdekvédelmi és szervezetpolitikai tevékenységét országszerte több mint háromszáz alapszervezet, tíz szakmai és hét területi középszervezet látja el. A vasutas-nyugdíjasok érdekvédelmi és közösségi igényeit az Országos Nyugdíjas Szervezet közel százhúsz helyi nyugdíjas csoportja és egyre több nyugdíjasklubja elégíti ki. Az Ifjúsági Tagozat a vasutas fiatalok, a Női Választmány pedig a „gyengébb" nem sajátos érdekeit képviseli.

A Vasutasok Szakszervezete a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének — létszámával és politikai súlyával — meghatározó tagszervezete.

A VSZ, a társszakszervezetekkel együtt, aktív részese a MÁV Rt.-nél érvényben lévő kollektív szerződés és más megállapodások megkötésének. A gazdasági társaságokkal kötött kollektív megállapodásokban pedig többnyire a munkáltatóknak egyedüli partnere. A Vasutasok Szakszervezete hagyományos kulturális és sporttevékenységével, valamint szolgáltatásaival őrzi évszázados.

DÍSZÜNNEPSÉG A THÁLIA SZÍNHÁZBAN

Az összetartozás ünnepe

A magyar vasutasok szakszervezeti mozgalma százesztendős évfordulója tiszteletére rendezett díszünnepségen a sok meghívott vendég zsúfolásig megtöltötte a Thália Színház széksorait. Az elnökségben többek között helyet foglalt a közlekedési tárca vezetője, az MSZOSZ elnöke, a KHVM államtitkára *és* a MÁV Rt. vezérigazgatója. Ott volt még az ünnepségen a görög, a jugoszláv, a lengyel, a norvég, az osztrák, a szerb, a szlovák, és az ukrán vasutas-szakszervezet delegációja.

(Összeállításunkat a 3. oldalon találhatják.)



Gyócsi Jenő, Feleki Pál, Sándor László, Márkus Imre, Lotz Károly, Gyurkovits Sándor, Rigó Zoltán

Új gazdasági társaságok alakulnak

A MÁV Rt. rövid- és középtávú stratégiájának egyik sarkalatos tétele: leválasztani minden olyan tevékenységet a MÁV Rt. szervezetéből, amely szorosan nem tartozik az alaptevékenységhez. Az utóbbi három—négy évben több mint száz gazdasági társaság (kft.) alakult, és ezeknek nagy része életképesnek is bizonyult. Néhány közülük gyengén működik, sőt egyesek tönkre is mentek. A Vasutasok Szakszervezete mindig nagy figyelmet fordított a társaságalapítási folyamatra, és minden törvényes eszközt felhasznált annak érdekében, hogy a társaságba kerülő munkavállalókat lehetőleg emiatt a szervezeti változás miatt hátrány ne érje.

(írásunkat a 2. oldalon olvashatják.)

ÁRA: 20 Ft

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 19. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. OKTÓBER, ELSŐ SZÁM

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke aktuális kérdésekről ír.

Az elmúlt hetekben érezhetően megélénkült a tagság és a tisztségviselők érdeklődése a jövő évi foglalkoztatási és bérmegállapodások iránt.

Köztudott, hogy tavaly decemberben a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek vezetői három évre szóló keretmegállapodást írtak alá, amelyben többek között azt is rögzítették, hogy az egyezség teljesülésének részleteit évente kiértékelik.

A Vasutasok Szakszervezete, illetve a MÁV Rt. Érdekegyeztető Bizottsága — tartva magát a megállapodáshoz — az elmúlt időszak tapasztalatai alapján határozta meg a szakszervezetünk őszi tárgyalási pozícióit. Akárcsak korábban, az idén is a VSZ a legfontosabbnak a munkahelyek megőrzésének biztonságát tartja. Be kell látnunk azt, s ez valamennyiünk hosszútávú érdeke, hogy a MÁV Rt. és a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok csak akkor lesznek képesek a munkavállalóik számára a feladatokkal arányosan elvárható megélhetést biztosítani, ha átalakulnak. A folyamatot azonban olyan keretek között szabad csak végrehajtani, amely a lehető legkevesebb sérelemmel jár az érintettek körében. A VSZ támogatja az aktív foglalkoztatási megoldásokat, ugyanakkor a tisztségviselőinek és szakértőinek minden figyelme arra irányul, hogy az átképzések és áthelyezések során a munkavállalók megszerzett jogai, kedvezményei, szociális és kereseti viszonyai ne szenvedjenek hátrányt.

Nem kevésbé fontos érdekvédelmi feladatunk lesz jövőre is, hogy tagjaink számára megfelelő bérfejlesztést tudjunk kiharcolni. Mint tudjuk, a „hároméves megállapodás" 1997. évre a munkavállalói jövedelmek reálértékének szintentartását tűzte ki célul. Az állami költségvetés készítése során a kormány jövőre 18 százalékos inflációval számol. Korábbi tapasztalataink alapján azonban fel kell tételeznünk, hogy az ezzel azonos mértékű bruttó bérfejlesztés nem fogja teljesíteni a vasutas keresetek vásárlóértékének szintentartását. A Vasutasok Szakszervezete a nettó keresetek mértékét befolyásoló valamennyi tényezőt mérlegelve a tervezett infláción felüli keresetnövekedést tartja elfogadhatónak tagjai számára.

Nem csak az aktív vasutasoknak, hanem a nyugdíjasoknak és azok családtagjainak is szívügye a vasútegészségügy sorsának megnyugtató rendezése. Köztudott, hogy az államháztartási reformok átfogóan érintik az egészségügyi ellátást, azon belül a vasútegészségügyet. Elsődleges érdekünk a vasutasság szakmai körökben is elfogadottan speciális egészségügyi szolgálatának megőrzése, de be kell látnunk, hogy ez a jogos cél nem vihető végbe a vasútegészségügy átalakítása nélkül.

A Vasutasok Szakszervezete, — mint ahogy arról a Magyar Vasutasból is értesülhettek —, a nyáron is folyamatosan tárgyalt az érintett minisztériumok (NM, KHVM) és az Országos Egészségügyi Pénztár vezetőivel. Várhatóan október végére készül el a minisztériumi kollégium azon javaslata, amelynek előkészítésében szakértőink is részt vettek. A Vasutasok Szakszervezete abban érdekelt, hogy a négy éve tartó bizonytalanság után végre a vasútegészségügyben foglalkoztatottak számára is megnyugtató helyzetet teremtő megoldás szülessen. Az általunk széleskörű vitára bocsátandó javaslattól azt várjuk, hogy a vasutasok egészsége felett őrködő kollégáink foglalkoztatását, megélhetését és szociális körülményeit meghatározó körülmények mihamarabb stabilizálódjanak.

VESZÉLYBEN A HÁROMÉVES MEGÁLLAPODÁS?

Összefüggések

Az alábbi összefüggésekről egy szakállas vicc jutott az eszembe: Filozófiaórán a tanár megkérdezi a diákokat: — Mi az összefüggés a tér, az idő és a tömeg között?

Pistike jelentkezik, és így felel: — Ha jó az idő, a tömeg kimegy térre.

Félretéve a tréfát, sokkal komolyabb összefüggésekre sikerült felhívnia a figyelmet a VSZ-nek, amikor a jövő évi állami költségvetésben a MÁV számára nyújtandó támogatás tervezett mértékét tette szóvá. A történet azzal kezdődött ugyanis, hogy 1995. december 28-án a miniszterelnök úrnál, a pénzügyi, munkaügyi, és közlekedési tárca vezetői, illetve képviselői egy olyan megállapodást írtak alá, amely elegendő garanciát tartalmazott a MÁV vezetőinek, hogy teljesítsék a reprezentatív vasutas-szakszervezetek elvárásait. Ennek volt köszönhető elsősorban az, hogy a MÁV-nál megszülethetett az a *megállapodás*, amely három évre biztosíthatja a vasúton a mindenki által áhított munkabékét.

Miután a VSZ tudomást szerzett arról, hogy a jövő évi állami költségvetést előkészítők 4,1 milliárd forinttal kevesebbet terveztek be a MÁV számára, a Vasutasok Szakszervezete elnöke a miniszterelnök közbenjárását kérte a korábban vállalt állami szerepvállalás betarthatósága érdekében. Megelégedéssel nyugtázhatjuk, hogy ezután a kormány már ennek megfelelően fogadta el a jövő évi költségvetési törvényjavaslatot.

Visszatérve a bevezető gondolatsorra: *időben és megfelelő teret kell biztosítani ahhoz is, hogy a tömeg ne érezhesse becsapva magát.* Remélhetőleg ezt az összefüggést az országgyűlési képviselők is méltányolni fogják.

Hol lesz itt teherkocsi javítás?

MAGYARORSZÁG VASÚTI TÉRKÉPE



Korábban bezárt kocsijavító műhelyek

A gépészeti szakszolgálat intézkedési programja során 1996-ban bezárni tervezett kocsijavító műhelyek

A járműjavító kft.-khez 1996-ban átadásra tervezett kocsijavító műhelyek

Létezhet-e, hogy a MÁV Rt. egyes vezetőinek szeme előtt a cég gondjaira még mindig csak egy választ adó humántratégia lebeg: a létszám csökkentése (mindenáron)?! Lehet, sőt bizonyos, hogy a tulajdonosi elvárás is erre irányul. Sőt vannak, akik azt is megkockáztatják, hogy a szakszervezetek is ehhez adták a nevüket, holott messze nem erről szól a hosszútávú szerződés. A félreértés abból fakadhat, hogy a szakszervezetek kinyilvánították: érdekeltek a MÁV Rt. olyan átalakításában, amely műszaki fejlesztések mentén megy végbe. A munkáltatói oldalon néhányan ezt úgy értelmezik, hogy teret kaptak a létszám további faragásával a beruházások fedezetének megteremtésére. Semmi sem változik: a munkavállalók hozzanak újabb áldozatot a MÁV-ért?

A megállapodás sorsát veszélyeztető konkrét konfliktust most egy tervezet szülte, amely a teherkocsi-javítást véglegesen káeftékbe kívánja adni. Vajon van-e joga, elszántsága, bátorsága az önvédelemre az érintetteknek? Csak a közvetlenül érintett több mint háromszázhuszonhét kocsilakatos sorsáról van szó, vagy netán mindannyiunkról? Még csak azt sem mondhatjuk, hogy már megint a gépészek, hiszen nincsen olyan szakág, ahol ne találkoznánk hasonló jelenséggel, a káeftésítéssel: megint csak mindenáron. A szakszervezetek újra meg újra kérik a gazdasági előnyöket bemutató számításokat, amelyek rendre elmaradnak. Ha a végeredmény vitatható, s a munkavállalók hátrányosabb helyzete nem, akkor nem marad más, minthogy védjük önmagunkat!

Szolgáljon mindannyiunk számára okulásként a gépészeti szakszolgálat korszerűsítésére kidolgozott intézkedési tervezet körül kibontakozott kötélhúzás elmúlt hat hónapi története.

(írásainkat az 5. oldalon találhatják.)

MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

ÉRDEKVÉDELEM

Új gazdasági társaságok alakulnak

A MÁV Rt. rövid- és középtávú stratégiájának egyik sarkalatos tétele: leválasztani minden olyan tevékenységet a MÁV Rt. szervezetéből, amely szorosan nem tartozik az alaptevékenységhez. Az utóbbi három—négy évben több mint száz gazdasági társaság (kft.) alakult, és ezeknek nagy része életképesnek is bizonyult. Néhány közülük gyengén működik, sőt egyesek tönkre is mentek. A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) mindig nagy figyelmet fordított a társaságalapítási folyamatra, és minden törvényes eszközt felhasznált annak érdekében, hogy a társaságba kerülő munkavállalókat lehetőleg emiatt a szervezeti változás miatt hátrány ne érje.

Már 1993 elején sikerült a MÁV Rt. akkori vezérigazgatójával a Vasutasok Szakszervezetének olyan megállapodást kötni, amely több ezer munkavállaló sorsát hosszabb időre meghatározta. Ezt ma már „az 1993 január 7-i megállapodás" néven ismerik. A megállapodás lett az alapja több tucat olyan szindikátusi szerződésnek, amelyek lényegében rendezik a társaságba kerülő munkavállalók helyzetét. A megállapodás célja és tartalma az, hogy olyan helyzetben maradjanak a társaság munkavállalói, mint a MÁV Rt.-ben dolgozók. Ez a megállapodás ígéretet tesz a gazdasági társaság kapacitásának MÁV Rt. rendelésekkel való 80 százalékos lekötésére is. (Sajnos ezt az ígéretet a MÁV Rt. sokszor nem teljesíti.)

Jelenleg egy újabb gazdaságalapítási sorozat indult el, hiszen még ebben az évben mintegy 15—20 újabb társaságot kíván a MÁV Rt. alapítani. Ezek közül a legfontosabbak: *Informatikai Kft., Utasellátó Rt., Vagyonvédelmi Kft., Kombiterminál Kft., Rakodógép-javítási Kft. stb.* A gazdasági társaságok alapításában az MT szerint a *szakszervezeteknek tájékozódási* lehetőségük van, vagyis a munkáltatónak a szakszervezeteket minden lényeges kérdésről tájékoztatni kell. A kollektív szerződés ennél erősebb jogosítványt ír elő, hiszen *véleményezési jogot* biztosít.

Szakszervezetünk a gazdaságitársaság-alapításkor a vizsgálati szempontokat három csoportba sorolja:

a) először azt vizsgáljuk, hogy ténylegesen *indokolt-e a tevékenység kivitele a MÁV Rt. szervezetéből, milyen előnyökkel jár,* ha a továbbiakban kft.-ben, rt.-ben végzik azt a tevékenységet, amelyet eddig a MÁV Rt. szervezetében láttak el. Az a vélemény alakult ki, hogy az előkészítésnek talán ez a leggyengébb pontja. A VSZ sokszor nem látja eléggé bizonyítottnak a gazdasági előnyöket a társaság alapításánál.

b) A következő kérdéscsoport: *milyen eszközökkel (törzstőkével, forgótőkével, apporttal stb.)* látja el az alapító az induló társaságot. Ezek nagysága az életképesség kialakításában meghatározó lehet. Általános megállapításunk, hogy az indulótőke-ellátottság alig több, mint a fele a szükségesnek, különösen vonatkozik ez a pénzügyi eszközökre (készpénzre). A MÁV Rt. pénzszűkére hivatkozva nem tud többet adni.

c) Természetesen a legfontosabb szempont, hogy a társaság *munkavállalóinak helyzetében milyen változás következik be.* Itt több figyelmet kell fordítani azokra a munkavállalókra, akik a társaságba nem tudnak vagy nem akarnak „átmenni". A munkavállalók munkajogi és gazdasági helyzetének rendezésére a *szindikátusi szerződésben* vagy *egyéb megállapodásban* van lehetőség. Annak érdekében, hogy a különböző társaságalapításnál a munkavállalók helyzetére vonatkozó szabályozás egységes elvek szerint történjen, a MÁV Rt. vezérigazgatóságával *új „megállapodás" megkötését tervezzük.* Az erre vonatkozó tárgyalások folyamatban vannak. A tárgyalásoknál az 1993. január 7-én kötött megállapodás fő kérdéseit most is érvényesíteni kívánjuk, kiegészítve azt néhány jelenleg aktuális témával. Az új megállapodásban a Vasutasok Szakszervezete az alábbiakban összefoglalt szabályokat kívánja rögzíttetni:

— a MÁV Rt. folyamatosan *tájékoztatja a szakszervezeteket* a társaságalapítási tervekről és *megkéri a véleményüket,*

— a társaságalapításba bevont szolgálati hely vezetője *köteles tájékoztatást adni az érintett munkavállalóknak* a társaságalapítás minden lényeges kérdéséről, a társaságba való *átmenet önkéntes,* arra senki nem kényszeríthető,

— a társaságba *„átmenni" nem kívánó* munkavállalóknak elsősorban a *MÁV Rt.-n belül* kell gondoskodni új munkahelyről. Amennyiben ez nem lehetséges, akkor ha a munkaviszony megszüntetésre kerül, az az MT és KSZ szabályai szerint történhet,

— a társaságba átkerülő munkavállalók munkaviszonyába a MÁV-munkaviszony a *felmondási idő és a végkielégítés* szempontjából beszámít,

— a társaság munkavállalói jogosultak a MÁV Rt. munkavállalóival *azonos társadalombiztosítási szolgáltatásra,*

— a társaság munkavállalói *családtagjaikkal együtt* a MÁV Rt.-vel azonosan részesülnek *menetkedvezményben,*

— a társaság munkavállalói jogosultak a MÁV Rt. *üdülőit, munkásszállóit, gyermekintézményeit* továbbra is igénybevenni,

— a társaság munkavállalói, akik MÁV Rt. tulajdonú bérlakással rendelkeznek, *elismert lakáshasználókká válnak* és a lakások eladása esetén a MÁV Rt. munkavállalóival azonos feltételek mellett vásárolhatják meg a lakást,

— a munkavállalók a MÁV Rt. által nyújtott *kamatmentes kölcsönt* továbbra is az eddigi feltételek mellett törleszthetik,

— a társaság a MÁV Rt. *Kollektív Szerződésének szabályait mindaddig köteles alkalmazni, ameddig új kollektív szerződést* nem kötnek,

— a társaságnál 1997-ben *legalább olyan mértékű bérfejlesztést* kell végrehajtani, mint amilyen mértékű a MÁV Rt.-nél megvalósul,

— a MÁV Rt. a társaságba kerülő munkavállalóknak is *kifizeti* az 1996. december 10-én *esedékes garantált teljesítményjutalmat,*

— a *vasutas nyugdíjpénztárba* eddig belépett munkavállalóknak továbbra is biztosítják azt a munkáltatói kiegészítést, amelyet eddig a MÁV Rt.-től kaptak,

— amennyiben a megalakításra kerülő gazdasági társaság használatában üdülő vagy hétvégi ház van, annak használatára bérleti szerződést kötnek.

A felsoroltakon kívül még egyéb kérdések is szerepelnek a tervezett megállapodás vitáján. A szabályok nagy részében *szóban már megállapodtak,* a kisebb része felett még viták folynak. Várhatóan rövid időn belül a megállapodás megkötésre kerül.

dr. Simon József

§

MUNKAVÉDELEM

Baleseti statisztika

A MÁV-nál az év első felében 7,3 százalékkal kevesebb munkabaleset következett be, mint tavaly ilyenkor. A baleseti statisztikák egyéb mutatói szinten bizonyos javulást regisztráltak.

A táppénzes napok száma 9,7 százalékkal csökkent. Halálos és súlyos kimenetelű események közül kettő halállal végződött, két vasutasnak pedig a végtagjai csonkultak.

Javulás tapasztalható a szemsérülések számának alakulásánál. A járműkapcsolásnál több mint 50 százalékkal, egyéb gyalogos közlekedés közben 2/3-dal, személyek eséséből eredően 70 százalékkal csökkentek a baleseti sérülések. Ezzel szemben 30 százalékkal emelkedett a telephelyen belüli közlekedés során, 17 százalékkal a vasúti járműről történő le- és felszállásnál, 20 százalékkal az anyagmozgatásnál bekövetkezett sérülések száma.

Kedvező tendencia jelei tapasztalhatók a balesetek közvetlen okai alakulásában, például: környezeti hatásra (6,5 százalékkal); más személy szakképzetlensége, előírás-ellenes munkavégzésére (54,8 százalékkal) visszavezethető eseményeknél. A munkabalesetek területi megoszlásának összehasonlító adatai szerint a miskolci és szegedi üzletigazgatóságok kivételével kevesebb munkabaleset történt, mint tavaly ilyenkor.

A szakszolgálatok baleseti adatai emelkedést mutatnak, a gépészeti, pálya-, híd- és magasépítési, távközlő, erősáramú és biztosítóberendezési szakszolgálatnál, valamint a személyszállításnál. A MÁV Rt.-nél a veszélyességi mutatót kifejező 1000 főre eső sérülések száma 6,4 százalékról 6,1 százalékra csökkent.

A statisztikai adatokból levonható tanulság, hogy a balesetek oka nem csak a technika s nem a rossz munkaszervezés. A baleseti okok között számottevő ok a munkavállaló hibái. Sokan figyelmen kívül hagyják a biztonsági előírásokat, hogy a munkaművelet végrehajtásánál időt nyerjenek. Ebből arra lehet következtetni, hogy a balesetmentes munkavégzés mértékben pszichológiai probléma is.

Többször hangoztattuk már, hogy a balesetből egy is sok. A mérsékelt csökkenés azt igazolja, hogy a balesetek számának és súlyosságának alakulása szoros kapcsolatban van a MÁV Rt. tárgyi és mentális munkakörülményeinek helyzetével, a munkabiztonsági tevékenység színvonalával, annak hatásmechanizmusával. Ha mérsékelten is, de javulnak a munkakörülmények és a baleseti megelőzés hatásfoka. A munkabalesetek eltitkolásának a lehetősége a vasútnál nagyon csekély. Ilyen irányú törekvések nem is jellemzőek. A mérsékelt javulás elsősorban a fent jellemzett tevékenység eredménye.

P. J.

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

Kapcsolatok, tapasztalatok

A Központi Üzemi Tanács (KÜT) belföldi és külföldi tapasztalatok megismerése érdekében tudatosan törekedett arra, hogy az ágazathoz tartozó nagyvállalatok hasonló szervezeteivel munkakapcsolatra lépjen. Eddig a MAHART-tal, a Postával, a MATÁV-val, valamint a német vasutak szervezeteivel, ezek vezetőivel sikerült eredményes párbeszédet folytatni.

Különösen hasznosnak bizonyult a találkozás a német vasutak központi üzemi tanácsának elnökével és delegációjával. A látogatás alkalmával a MÁV Rt. vezetői is megbeszéléseket folytathattak a német KÜT elnökével, aki elmondta: a jelenleg is folyamatban lévő DB szervezeti átalakítása és modernizálása a munkavállalók teljes egyetértésével történik, mivel az üzemi tanácsokkal történő megállapodás biztosítja a munkahelyeket, a biztos megélhetést, és még az esetleges lakhelyváltoztatáshoz is anyagi segítséget nyújt.

A ferencvárosi csomópont főnökségein tett látogatás során meggyőződhettek a német vendégek arról, hogy a magyar vasút igyekszik felzárkózni az európai színvonalhoz, nemcsak technikai, hanem érdekképviseleti szempontból is. A vontatási főnökségen és a forgalmi-, kereskedelmi szakszolgálatnál tett rövid látogatás során az elhangzott tájékoztatók alapján képet nyerhettek a delegáció tagjai a helyi üzemi tanácsok munkájáról is.

A látogatás végén a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa együttműködési megállapodásban rögzítette a kialakítandó kapcsolatok körvonalait a német vasutaknál működő partnereivel.

A Központi Üzemi Tanács tervezi további üzemi tanácsokkal is felvenni a kapcsolatot.

dr. Péter Mihály

OKTÓBER ELSEJÉTŐL

Béremelés

Garantált teljesítményjutalom

A tavaly december 29-én aláírt megállapodás a munkavállalók részére úgynevezett garantált teljesítményjutalom fizetését írja elő. Ezt a jutalmat a MÁV Rt. teljesítményeinek alakulásától függetlenül kifizetik. A megállapodás a jutalmazást az alábbiak szerint szabályozza:

— Jutalomban az részesíthető, aki december elsején a MÁV Rt. létszámában van, és rendelkezik legalább 9 havi folyamatos MÁV Rt. munkaviszonnyal.

— Mértéke a munkavállaló november 30-i alapbére tizenkétszeresének 2 százaléka.

— A kiszámított jutalom háromnegyed része december 10-én egyösszegben kerül kifizetésre, egynegyed része pedig október elsejétől alapbéresítésre kerül.

Az alapbéresítésre kerülő összeg október és november hónapokra jutó részét a december 10-én esedékes fizetéssel együtt kapják meg a munkavállalók.

Bár a garantált teljesítményjutalom megállapításának és fizetésének részletes szabályait a MÁV Rt. a szakszervezetekkel egyetértésben nem így állapította meg, várhatóan a fentiekben leírtak szerinti eljárásra kerül sor. *Egy példán keresztül* talán jobban érthető a viszonylag bonyolult szabályok alkalmazása. Ha egy munkavállalónak a november 30-án érvényes alapbére 30.000 forint, ennek tizenkétszerese 360.000 forint, mely összeg 2 százaléka 7200 forint. Ennek 3/4 részét, vagyis 5400 forintot december 10-én egyösszegben fizetik ki. Az 1/4 részt, 1800 forintot alapbéresítik. Az október- november- december hónapokra jutó alapbér 1800 : 3 ≐ 600 forint. Ez azt jelenti, hogy a példában szereplő munkavállaló alapbére október 1-től 600 forinttal emelkedik és így kapja meg még 1996 utolsó három hónapjában a teljesítményjutalom egynegyed részét alapbéremelés formájában. Természetesen, ez az alapbér-növekedés 1997-ben is érvényben marad.

S. J.

ÜNNEP A TÖREKVÉSBEN

Idősek Világnapja

Bensőséges ünnepséget rendezett a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége október másodikán a fővárosban, a vasutasok Törekvés Művelődési Központjában. Az ünnepségen 34 Vasutas Nyugdíjas Klub nyugdíjasai vettek részt, — az ország minden szögletéből — megtöltve a művelődési központ nagy színháztermét. Végigtekintve az ünneplősen megjelent sokaságon, mintha testvérek összejövetelén lettünk volna, a szépen mutató őszes „deres" szín volt jellemzően divatos. A derűs, pirospozsgás arcokról, csillogó szemekből viszont az érződött,, hogy most értük, az idősekért történik valami.

Az ünnepséget *Kapitány István,* a klubszövetség elnöke nyitotta meg, utalva arra, hogy az ENSZ öt évvel ezelőtti határozatában október elsejét minden évben az *„Idősek Napjának"* jelölte ki, amelyet azóta a földkerekség minden országában megünnepelnek. Az életút hosszú, dolgos szakaszát , a jól megérdemelt nyugdíjas életszakasz követi, amelyről az ünneplők mind emelkedettebb hangon emlékeznek meg.

A többszáz fős ünnepelteket *Szabó Tivadar,* a MÁV Rt. személyügyi igazgatója köszöntötte, vasutas kollégaként szólítva a jelenlévőket. Az idős korba került, haj-dan jelentős értékeket létrehozó elődök munkásságát méltatva és azt megköszönve rövid tájékoztatást adott a vasút jelenkori feladatairól, gondjairól, a vasút másfél százados múltjáról, jubileumi eseményeiről. Szavaiból kitűnt, örömmel vesz részt az időskorúak rendezvényein.

Szót kért az ünnepségen *dr.Márkus Imre,* a Vasutasok Szakszervezete elnöke is., Elmondta, hogy örömmel és szívesen vesz részt a rendezvényen. Méltatta a világméretű ünnepség rendszerességének jelentőségét. Az idősek iránti őszinte tiszteletét kifejezve meleg szavakkal köszöntötte a megjelenteket és rajtuk keresztül a sok tízezer vasutasnyugdíjast. Arról biztosította az időskorúakat, hogy az eddigieknél is nagyobb gondot fordítanak gondjaik mérséklésére.

A hivatalos ünnepség második félidejében fergetegesen jó hangulatot teremtett *Márkus Ica* karcai magyarnóta-énekes, egykori ének-zene szakos tanárnő, aki másfél órás, többszöri vastapssal megszakított műsort adott hálás közönségének.

A művésznő, mintha ismerte volna vendégei érzelemvilágát, mindenki örömére és tetszésére dalolt. Énekszámaival dalra fakasztotta a sokaságot, mondván, ő egyetlen időskorút sem lát a hatalmas teremben. Valóban így volt rövid időre, mindenki visszafiatalodott, vele énekelt.

Köszönet a szervezőknek, rendezőknek, közreműködőknek, ez igazi ünnep volt....

Hegedűs Károly

SZÁZ ÉVES A MAGYAR VASUTASOK SZAKSZERVEZETI MOZGALOMA

DÍSZÜNNEPSÉG A THÁLIA SZÍNHÁZBAN

Az összetartozás ünnepe

A Magyar Vasutas szakszervezeti mozgalom tiszteletére rendezett díszünnepségen sok száz vendég zsúfolásig megtöltötte a Thália színház széksorait. Az elnökségben többek között helyet foglalt *Lotz Károly*, a közlekedési tárca vezetője, *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke, *Gyurkovits Sándor*, a KHVM államtitkára, *Rigó Zoltán*, a MÁV Rt. vezérigazgatója. Ott volt még az ünnepségen a görög, a jugoszláv, a lengyel, a norvég, az osztrák, a szerb, a szlovák, és az ukrán vasutas-szakszervezet delegációja.

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke ünnepi köszöntőjében a vasutasszolidaritásról, az összetartozásról beszélt. Hangsúlyozta, hogy ez hozta létre az első önsegélyező egyesületeket. 1896. szeptember 20-án, ilyen szervezkedés nyomán létrejött az első önálló vasutasszakszervezet, amely évtizedes kitartó munka után vált a hatalom által is elismert mozgalommá. Folyamatosan történtek kísérletek a szervezet megosztására, de az idő bebizonyította, hogy a hathatós érdekvédelemet mindig csak az egységes szakszervezet teremtheti meg. A vasutas szakszervezeti mozgalom annak köszönheti fennmaradását, hogy a változásoknak elébe tudott menni, és az ősöktől merített példát a harchoz.

„Ma ünneplünk. Nem akarunk ünneprontók lenni, de szólnunk kell helyzetünkről is. Soha ilyen rossz nem volt nyugdíjasnak lenni, mint most!" — mondta óriási sikerrel fogadott beszédében Feleky Pál, a VSZ Országos Szervezetének elnöke. Majd így folytatta: Úgy véljük, hogy mi, idős emberek — főleg a 70 éven felüliek — már nem sok jót várhatunk hátralévő életünkben. Be kell vallanunk, nem ilyen nyugdíjas korra számítottunk.

A rendszerváltás legnagyobb vesztesei vagyunk! Az általunk létrehozott szakszervezeti vagyon fölött mások osztozkodtak. Kiérdemelt nyugdíjunkat nem élvezhetjük. Szociális vívmányainkat kíméletlenül eltörölték. Sajnos, nem élhetünk gondtalan, nyugodt öregkort.

Mi pedig elmondhatjuk, hogy rendkívül nehéz életkörülmények között — áldozatokat hozva — megtettük a magunkét. Nem éltünk hiába.

Lotz Károly miniszter hozzászólásában először megemlékezett a 100 évvel ezelőtti napról, és méltatta az akkori kezdeményezők bátorságát. Fontosnak tartotta, hogy jelen helyzetben is előre tekintsen a vasutasság, mivel olyan megújulás előtt áll a MÁV Rt., amelynek illeszkednie kell az európai változásokhoz. Az európai miniszterek konferenciája megerősítette a hitet, hogy egy szép, de nehéz időszak előtt áll a vasút. Meggyőződésének adott hangot, hogy a következő évszázad a vasút százada lesz. A fenntartható növekedés csak a vasút segítségével valósítható meg, és ez irányban már történtek is bíztató lépések. Lotz Károly méltatta a hároméves megállapodás jelentőségét, majd kijelentette: ezt a szerződést a kormánynak is be kell tartania. (A résztvevők e megjegyzést rövid tapssal jutalmazták!) Végezetül a miniszter reményét fejezte ki, hogy a vasutasok összefogása megteremti jövő század modern vasútját.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének elnöke, *Sándor László* bevezetőjében arról szólt, hogy száz év tapasztalatával a háta mögött egy szervezet csak sikeres lehet. Az ünnepi közönség előtt tiszteletét fejezte ki valamennyi ágazati szakszervezet nevében. Fontosnak tartotta, hogy a kiszolgáltatott vasutas-társadalom az elmúlt száz év során mindig megmutatta a szolidaritás erejét. Ez példát adhat azon munkavállalóknak, akik egyre jobban elbizonytalanodtak: *„Csak a megbízható, erős szervezet lehet képes sikerekre."* Kevés ma már a nagyszájúság, a hőzöngés, az erőfitogtatás, ezzel szemben olyan szakszervezet előtt áll még száz év, amelyik az erő és megbízhatóság talaján áll.

A 100 éves Vasutasok Szakszervezetét *Rigó Zoltán* vezérigazgató üdvözölte, majd párhuzamot vont a vasút 150 éves fennállása és a szakszervezet centenáriuma között. A vezérigazgató szerint a száz év bizonyság lehet arra, hogy a MÁV nem *„második hadsereg"*, nem arctalan tömeg, hanem felelősen gondolkodó munkavállalók közössége. Kijelentette, hogy a VSZ sohasem a MÁV vezetői ellen lépett fel egy-egy demonstráció alkalmával, hanem a vasútért. A rendszerváltás újabb kihívást jelentett a szervezetnek, mivel a megrendelések elmaradása miatt bekövetkező gazdasági visszaesés mellett meg kellett küzdeni a megjelenő új szakszervezetekkel is. Az elmúlt nehéz időszak után bízni kell abban, hogy a szakszervezeti munkakapcsolat átalakítása után, illetve a 3 éves megállapodást követően a vasút növekedése pályára állítható.

Feleky Pál átveszi a Baross Gábor Díjat

Az ünnepi beszédek elhangzása után *Gyurkovics Sándor* államtitkár Baross Gábor-díjat adott át *Feleky Pálnak*, valamint a közlekedésért érdemrendet *Gyócsi Jenőnek*, a VSZ egykori elnökének. Márkus Imre a VSZ elnöke három alapszervezetet dicsérő oklevélben részesített. húsz tisztségviselőnek és tagnak aranyjelvényt adott át.

(Anyagtorlódás miatt a kitüntetett alapszervezetek nevét, valamint a kitüntetett tisztségviselők névsorát a következő lapszámunkban jelentetjük meg.)

ÜDVÖZLET A MINISZTERELNÖKTŐL

„Könnyebb, nyugalmasabb időket kívánok..."

A Magyar Köztársaság Miniszterelnöke

A megalakulásának 100. évfordulóját ünneplő Vasutasok Szakszervezete tagságának,

Tisztelt Ünneplő Szakszervezeti Tagság!

Aligha vitatható, hogy az Önöké, a vasutasoké az egyik legnehezebb, legtöbb feszültséget hordozó szakma. Szüntelen készenlétet, figyelmet, s valószínűleg soha meg nem fizetett odaadást igényel. Gyermekeink mégis vasúttal játszanak, s a mozdony, a vonat ma, a csodaautók és repülőgépek korában is a városokat, országokat összekötő kapcsolat, a kitágult világ jelképe.

De az sem véletlen, hogy a vasutasoké az egyik legnagyobb múltú szakszervezet. Érdekelket az elmúlt száz esztendő során gyakran fél- vagy egészen katonai irányítással szemben kellett védelmezni, érvényesíteni. Kemény küzdelmekben, nem egyszer életveszélyben.

Mint miniszterelnök tudom, hogy ma sem részesülnek érdemeik szerinti anyagi elismerésben, mert ilyen az ország helyzete. A jobb élet- és munkakörülményekért folytatott küzdelmeik során tanúsított higgadtságért és következetességért azonban akkor is becsültem Önöket, amikor a mi kormányunknak kellett azt mondani, hogy nem adhatunk többet, mert nincs miből adnunk.

Szakszervezetük megalakulásának századik évfordulóján nagy tisztelettel köszöntöm Önöket, s bízva a vasút jövőjében a korábbi évtizedeknél könnyebb, nyugalmasabb időket kívánok mindannyiuknak.

Budapest, 1996 szeptember 18.

Horn Gyula

MINISZTERELNÖKE MAGYAR KÖZTÁRSASÁG

Pillanatképek a díszelőadásból

Sokáig emlékezetes marad az a produkció amellyel a fellépő művészek köszöntötték a centenáriumát ünneplő vasutas szakszervezeti mozgalmat. Felvételeink a díszelőadáson készültek.

Pro musica zenekar

A Vasutas Zeneiskolában 1990-ben alakult meg az ott tanító tanárokból, barátaikból, valamint növendékeikből. Nagy sikerrel lépnek fel az ország különböző pontjain, ahol minden koncertjükre a belépés díjtalan. Az együttes a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület (VOKE) és a Vasutas Zeneiskola támogatásával működik. A zenekar vezetője: *Nagy Norbert* karnagy.

Fame

A Vasutas Zeneiskola musical zenei stúdió, eddig egyedülálló módon a nyáron mutatta be a FAME (Hírnév) című musicaljét a Thália Színházban.

Pécsi Vasutas Koncert- Fúvószenekar

Az együttes a magyar fúvószenekarok első vonalához tarozik, s ma már európai hírű együttes. A zenekart vezényelte *Neumayer Károly* karnagy.

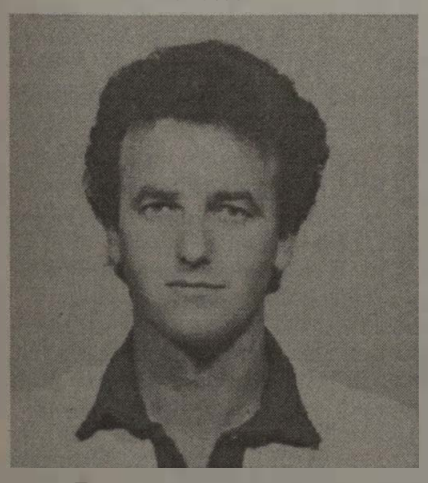


Törekvés Táncegyüttes

Mindig is a magyar népi táncművészet élenjáró tolmácsolói közé tartoztak. A nívódíjjal, aranyminősítéssel többszörösen kitüntetett együttes három alkalommal nyerte el a kiváló együttes címet.

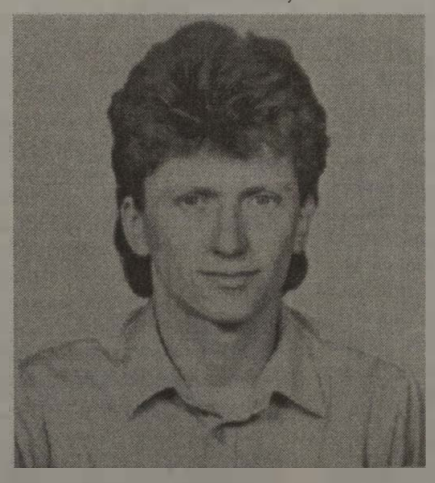
TISZTSÉGVISELŐK A CENTENÁRIUMRÓL

Pálmai Attila,
a miskolci Távközlési-, Erősáramú és Biztosítóberendezési Főnökség lakatosa



„...Tisztelettel tartozunk azoknak a személyeknek, akik létrehozták ezt a szervezetet, és a mai napig életben tartották azt. A mai szigorodó gazdálkodási rendszerben többszörösen megnőtt a szakszervezetek szerepe, mivel a megszorítások többnyire az egyszerű munkavállalók kárára történnek. Olyan aktív szakszervezeti vezetők, tisztségviselők kellenek, akik a mi érdekeinket tartják első helyen a szemük előtt..."

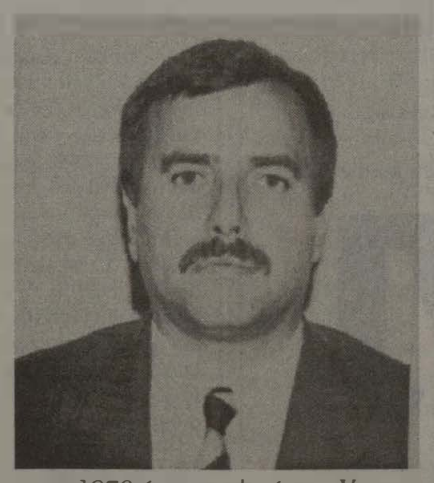
Tarczi Ferenc
a pápai pályagazdálkodási főnökség szakszervezeti bizottságának a titkára,



„...Három esztendeje vagyok választott tisztségviselő. Én inkább a közös jövőnkről beszélek: ahhoz, hogy szakszervezetünk hosszú időre fennmaradjon, életképes maradjon, fontos a tagság érdekeinek fokozottabb védelme.

Legyen résen a Vasutasok Szakszervezete, hogy az állam és a MÁV Rt. közötti szerződésnél ne kerüljenek kiszolgáltatott helyzetbe a vasutas-munkavállalók..."

Domján István,
a székesfehérvári vontatási főnökség akkumulátorjavító műhely csoportvezetője, főbizalmi



„...1970 óta veszek részt a Vasutasok Szakszervezete munkájában. 1986-tól tisztségviselőként élem át a „munkáltatói intézkedéseket" és tagságunk, a VSZ vezetősége támogatásával — oldva az átgondolatlan intézkedések keltette feszültségeket — igyekszem érvényre juttatni munkatársaim érdekeit. A következő 100 esztendő csak úgy kezdődhet, hogy a Vasutasok Szakszervezete emberhez méltó megélhetést biztosít tagságának!..."

BEMUTATKOZIK A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE TERÜLETI IRÁNYÍTÁSI KÖZPONTOK INTÉZŐBIZOTTSÁGA

KÉTSZERES KIHÍVÁSSAL

Átalakulás előtt

Valet László 1979-ben kezdte a vasúti pályáját a Keleti pályaudvaron, a Villamosfenntartási Főnökségen. Később munkahelyi ösztöndíjjal elvégezte a Bánki Donát Műszaki Főiskola szervezés szakát. A diploma megszerzése után a budapesti igazgatóság szervezési és számítástechnikai csoportjánál kapott állást, ahol rövidesen kinevezték irodavezetőnek. Az 1990-es szakszervezeti választások alkalmával a budapesti igazgatóság szb-titkárává választották. Később munkatársával együtt megalakították a területi irányítási központok tagozatát, amelyből a vasútbiztonsági tagozattal közösen megalakult a területi irányítási központok intézőbizottsága (IB). Ezzel egyidőben választották meg az IB-titkárának.



Valet László

— Milyen munkavállalói réteget képvisel az intézőbizottság?

— Elsősorban a területi irányítási központok, valamint a vagyonvédelmi igazgatóság dolgozóit tömöríti a szervezet. Hozzánk tartoznak továbbá a gondnokságok, valamint az alapítványi óvodák munkatársai is. Mivel a mi szervezetünkben nincs meg a szakmai homogenitás, nehezebb a dolgunk, mint azoknak a kollégáknak, akik szakmai szempontok alapján egységes munkavállaló közösséget képviselnek.

— Ma már közhely, hogy nehéz manapság vasutasnak lenni, de itt halmozottan jelentkeznek a problémák, hiszen az igazgatóságok átszervezése folyamatban van, és a vagyonvédelem privatizációja is a befejezéshez közeledik.

— Valóban egyszerre kell mind a két nagy munkaterület átszervezésére odafigyelnünk, mert a munkavállalói érdekek sérülhetnek. A MÁV Rt. kétszintű gazdálkodási-irányítási rendszerű egységgé alakul át, ahol a legérintettebb a mi intézőbizottságunk a Központi Hivatalok Intézőbizottsága (KHI) mellett. A nagyléptékű változások igazi kihívást jelentenek a szakszervezetnek, mivel az átalakítás nem kellő körültekintéssel folyik. Néha a partnerkapcsolatokban is jelentkeznek a hiányosságok.

— Hogyan alakulnak át az igazgatóságok, mert olyan hangokat is hallani, hogy „a nagy házakból" kis területi irodák lesznek majd?

— Készült egy vezérigazgatóság koncepció, amely a területi igazgatóságokról szól a „célállapotban". A legutóbbi változat szerint négy fő blokkból áll majd az igazgatóság: képviseleti és vezetési blokkból, koordinációs egységből, értékesítésből, valamint gazdálkodási részből. Véleményem szerint ez a dokumentum megfelelő rendszerelmélettel és odafigyeléssel készült, mivel a szakszervezeti véleményeken kívül az érintett egységek vezetői is kifejthették álláspontjukat az előkészítő munkabizottságban.

— Az átalakulással elkerülhetetlen, hogy létszámleépítésre is sor kerüljön. Mennyire bíznak az emberek a szakszervezetekben?

— Az átalakítási folyamatban egyre nagyobb szerepet kapnak a szakszervezetek. A mi szakmánkban — szinte minden igazgatóságon — a Vasutasok Szakszervezete a meghatározó. Az üzemi tanácsi választások idején az országos átlagnál sokkal jobb eredményt értünk el. Szinte minden ÜT-nek VSZ-es elnöke van, illetve az üzemi megbízottak is a mi jelöltjeinkből kerültek ki. Érezzük azt a tagsági kívánságot, hogy a munkavállalók mihamarabb láthassák a célállapotot. Tudniuk kell, hogy mi vár rájuk az új rendszerben, és hogy ki-ki hol találja meg majd a helyét. Mi nem a létszámleépítésben gondolkodunk, hiszen a MÁV-nak is fontos, hogy a jól képzett kollégákat megtartsa.

— A célállapotban milyen szerepe lesz a szakszervezetnek, köztük az ib-nek?

— Meggyőződésem, hogy a VSZ működését tekintve igazodnunk kell a MÁV Rt. felépítéséhez. Mivel a célállapotban a területi igazgatóságok a vezérigazgató szerves részét képezik majd, egyértelmű, hogy az 1998-as szakszervezeti választásokon a KHI IB-nek és a TIK IB-nek közösen kell megjelenni majd. Most már látszik, hogy ebben az időszakban milyen lesz a MÁV felépítése, ezért minél hamarabb fel kell készülnünk a változásokra. Nem vagyok a híve annak, hogy a szervezetpolitikát és a szakmai érdekvédelmet mereven elválasszuk.

TP

Átalakul a vagyonvédelem

Szeleczki Mihály, a Vasutasok Szakszervezete Területi Irányítási Központok Intézőbizottságának titkárhelyettese, a vasútbiztonsági tagozat vezetője a vagyonvédelmi szakszolgálat átalakításáról nyilatkozott a Magyar Vasutasnak. A tagozatvezető szerint a kft.-vé alakítás egy sor olyan kérdést vetett fel, amelyeket a munkáltató egyenlőre még nem tudott megválaszolni, holott a társaság — a tervek szerint — 1996. december elsejével megalakul.

Szeleczki Mihálytól megtudtunk: az átszervezés elkezdődött tavaly április elsejével, amikor megalakult a Vagyonvédelmi Igazgatóság. Az átalakulás során önelszámoló egységgé kellett válnia, ami még nem történt meg. Amennyiben a munkáltató időben megteszi a szükséges intézkedéseket, a kft.-vé válás elkerülhető.



Szeleczki Mihály

A gazdasági társasággá történő átszervezés alapvető problémái a szakszolgálat összetételéből adódnak. A vagyonvédelem két nagy egységből áll: a fegyveres őrségből és a rendészetből. A fegyveres biztonsági őrség egy 1977-ben született belügyminisztériumi rendelet alapján tevékenykedik, amely szerint üzemi területen az őrnek a rendőrrel megegyező jogosítványai vannak, vagyis fegyverét kényszerítő eszközként használhatja. Abban az esetben, ha ezek a munkavállalók a kft.-ék alkalmazottjai lesznek, akkor fegyvereiket le kell szerelni, mivel azok ma is a Belügyminisztérium tulajdonát képezik. Attól az időponttól kezdve már csak az őrző-védő szolgálatokra vonatkozó előírások alapján járhatnak el, ráadásul új fegyvereket kell beszerezni, továbbá technikai fejlesztéseket is kell eszközölni.

A vasútrendészet tagjainak szintén csökkennének jogosítványaik a jelenlegivel szemben, mivel az átalakulás után csak a 87/1995. számú kormányrendelet alapján járhatnak el. Az elképzelések szerint a jogi fegyverviselési engedély megszerzése érdekében a munkavállalókat orvosi vizsgálatnak vetnék alá. Amennyiben valaki nem alkalmas, azt a személyt a társaság ugyan továbbra is foglalkoztatja, de csak fegyver nélküli vagyonőrként. Természetesen egy ilyen alacsonyabb védelmi szolgálatásért alcsonyabb díjazás kérhető.

Az átalakulás után a gazdasági társaság mindenkit átvenne — mintegy 1400 főt —, akik között a szellemi foglalkozásúak aránya magas. A tagozatvezető szerint ez utóbbi tevékenység technikai fejlesztésekkel csökkenthető (természetesen a felszabaduló létszám területre történő átcsoportosításával).

A jelenlegi pénzügyi szerkezet szerint a vagyonvédelemnél az összes költség 82 százalékát fordítják személyi jellegű kifizetésekre, ami nem azt jelenti, hogy sokat keresnek a rendészek és a fegyveres őrök, hanem keveset fordítottak a fejlesztésre. Az ígéretek szerint változatlan bérrel kerül át minden munkavállaló az új szervezetbe. Szakszervezetünk véleménye szerint a kft. alkalmazottainak jövő évi bérfejlesztése legalább akkora mértékű kell, hogy legyen, mint a MÁV Rt. alkalmazottainak. A munkáltató jelenleg olyan formában vállal garanciát a foglalkoztatásra, hogy a későbbiekben hároméves keretszerződést köt a gazdasági társasággal a kapacitás lekötésére.

A kérdések és bizonytalanságok mellett Szeleczki Mihály pozitívnak tartja, hogy a társaság megalakulása után létrejön a megrendelő-teljesítő viszony. Természetesen ehhez az kell, hogy a megrendelő szakágaknak anyagi forrása is legyen erre a tevékenységre.

Az érdekvédelemről szólva a tagozatvezető megjegyezte, hogy a szakszervezeti szerződés az egyesülési törvény alapján a továbbiakban is biztosított, sőt az lenne a legjobb, ha mindenki megtartaná jelenlegi VSZ-tagságát. A Vasutasok Szakszervezete a kft.-n belül a jövőben is azért küzd majd, hogy a társasággá válás után a jelenlegi vívmányok ne csorbuljanak. Továbbra is megkaphassák a dolgozók ugyanazokat a juttatásokat, amelyek a többi vasutasnak is jár.

TP

A piaci viszonyoknak kell dominálni

Földházi György vagyonvédelmi igazgatót a gyökerei is a vasúthoz kötik, annak ellenére, hogy a műszaki egyetem elvégzése után katonának áll. Elvégzi a Zrínyi Miklós Katonai Akadémiát, majd a Testnevelési Egyetemen szerez szakedzői diplomát. A leszerelés után a műegyetemen tanársegéd, majd egy hirtelen ötlettől vezetve beáll a Nyugati pályaudvarra váltókezelőnek. A vasúti pályán tudatosan választotta a legalsó rangot, mert meggyőződése, hogy a jó vasúti mendzsernek végig kell járnia a létra összes fokát. Rövid időn belül megszerzi a lehetséges forgalmi vizsgákat, majd a szolgálattevőség után következik az Északi Fűtőház, később a Vezérigazgatóság Katonai Szállítási Főosztálya. Jelenleg a Vasútbiztonsági Főosztály helyettes vezetője, illetve a Vagyonvédelmi Igazgatóság megbízott vezetője. Földházi György a Magyar Vasutasnak a vagyonvédelem átalakításáról nyilatkozik.

— Mi indokolja a vagyonvédelem átalakítását?

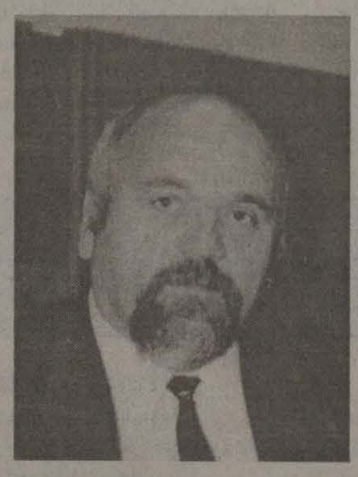
— A piaci viszonyoknak kell dominálni a vagyonvédelemnél is, ezért a MÁV Rt. vezetői úgy gondolták, hogy a jelenlegi formában a szervezet alkalmatlan arra, hogy a magasabb követelménynek megfeleljen, azaz a hatékonyságot kell növelni. Nem alakult még ki a „megrendelő-teljesítő" viszony az igazgatósági formában, ezért a MÁV Rt.-nél többen úgy gondolják, hogy ez csak társasági formában érhető el.

— Ennek ellenére azt beszélik: a vagyonvédelem privatizációjára azért kerül sor, mert a MÁV-nak hoznia kell a létszám-leépítési tervet.

— Természetesen a MÁV Rt.-nek van olyan terve, hogy létszámot csökkent, és itt elsősorban a nem szorosan vasúti tevékenységhez kapcsolódó gazdasági egységekről lehet szó. Jómagam azt gondolom, hogy a vagyonvédelmet a technológia szerves részeként kell kezelni. Ezzel együtt megvalósítható az, hogy az új szervezet szolgáltatóként jelentkezzen és a munkát polgárjogi szerződés alapján lássa el, mint ahogy már jelenleg is néhány hasonló profilú külső cég dolgozik a vasútnál.

— Hogyan lehet növelni a hatékonyságot egy olyan gazdasági társaságnál, ahol a megalakulás előtt már betervezik a szellemi dolgozók létszámának növelését?

— Jelenleg a vagyonvédelemmel foglalkozók száma valamivel több, mint ezerháromszáz fő. Ebből az igazán szellemi munkát végzők mintegy hatvanan vannak. A problémát az okozza, hogy a főrendészt, a túrvezetőt is szellemi munkakörbe sorolták be. Valójában szüksége lenne a szakmának magasabban kvalifikált szakemberekre, hiszen a piaci megméretéskor valódi menedzserekre lesz szükség.



Földházi György

— A Vasútőr Kft. hogyan állja a versenyt a külső cégekkel szemben, amelyekről köztudott, hogy egy jelentős részük a szürkegazdaságban tevékenykedik?

— Ez egy valóságos dilemma, mivel a vagyonvédelmi piacon az eladható szolgáltatás a fegyveres őrzés. Kiszámoltuk, hogy akkor rentábilis a tevékenység, ha 600,- forintot kérünk óránként az őrzésért, ezzel szemben most is vannak olyan vállalkozások, amelyek már 450,- forintért is vállalják a munkát. Meggyőződésem, hogy ezt csak akkor tehetik meg, ha nem fizetik a törvényes társadalombiztosítási járulékot, illetve az adót. Ezzel együtt azt hiszem, hogy csak az erős társaságok maradnak talpon, és a Vasútőr Kft.-t én ilyennek tartom. Ugyanakkor az is fontos, hogy a MÁV-nál nem lehet ilyen cégeket alkalmazni, amelyek csak úgy betévednek az üzemi területre. Mivel a vasút veszélyes üzem, a Vasútőr Kft. helyzeti előnyben lesz, mert nem mehet akárki a vágányok közé, és nem ültethetünk fel bárkit a mozdonyvezető mellé a vezetőállásra. Biztos vagyok benne, hogy a versenykiírásokban nem csak az ár lesz a döntő.

— A jelenlegi elképzelések szerint a kft. kapacitásának hány százalékát köti le a MÁV?

— A versenytörvény nem teszi lehetővé, hogy ezt kikössük a szindikátusi szerződésben. Ugyanakkor fontosnak tartom megjegyezni, hogy a tulajdonost felelősség terheli, és azt már semmi nem tiltja, hogy a megbízásokról külön szerződést kössön.

— Azt beszélik, hogy nem akar pályázni a kft. vezetői posztjára.

— A hír igaz. Úgy képzelem el a továbbiakat, hogy a MÁV Rt.-n belül maradok, mivel már annyit váltottam életem folyamán, hogy jó lenne egy helyben maradnom. Természetesen elvi alapon továbbra is szívesen foglalkozom vagyonvédelemmel a Vasútbiztonsági Főosztályon belül.

— Lesz-e pénze a Vasútőr Kft.-nek eszközök beszerzésére?

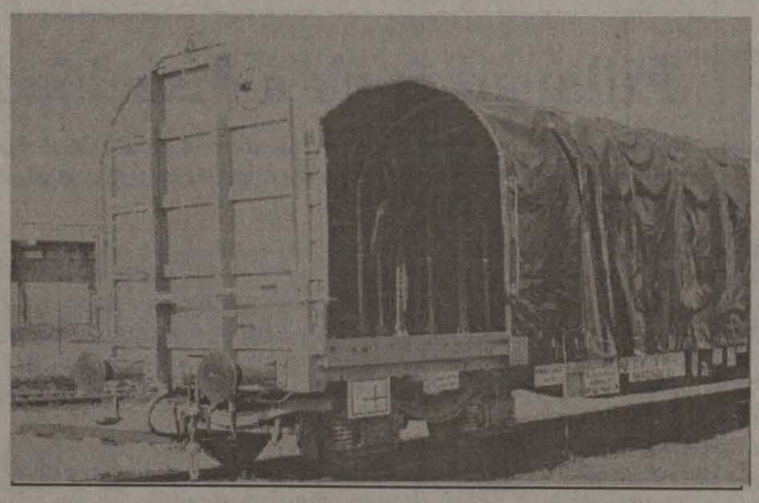
— Lesz pénz, mivel a MÁV Rt. vezetése az átalakuláshoz 105 millió forint beruházással járul hozzá. Ezenbelül szerepel a jogi fegyverek beszerzésének költsége is. A gondot az okozza, hogy a szolgálati fegyvereket le kell adnunk, és ezzel együtt a jogot is, ami ezzel jár. A jogi fegyver csak önvédelemre használható, amelyet megpróbálunk az olcsóbb piacról beszerezni.

— Ha önnek lenne rá pénze, megvenné-e a Vasútőr Kft.-t?

— Én vasutas vagyok, tehát ennyi pénzem soha nem lesz. Ezzel együtt azt hiszem, hogy ez egy jó befektetés lesz, a beruházónak idővel megtérül majd.

TP

A vasúti szállítás leendő „favoritja"
az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:
— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:
— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:
A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18 550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MVJ
MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

HOL LESZ ITT TEHERKOCSI-JAVÍTÁS?

Ma értük, holnap értünk...

A VSZ Gépészeti Intézőbizottsága titkárával, Pszota Árpáddal a tízóra-ötperces Intercityvel indulunk Debrecenbe a Nyugatiból. Az utolsó elsőosztályú kocsiban szerencsére általában nincsenek túl sokan, így nyugodtan „kitárgyalhattuk" a szakszolgálat gondjait-bajait. Árpád, aki mellett kilencvenkettőtől két esztendőn át a GIB titkárhelyettese lehettem, nagy paksamétát tett elém. A két és fél órás út szinte elrepült, mire a végére értünk mindannak, ami májustól történt a gépészek házatáján.



— A MÁV szándékait tartalmazó iratokból kiderült: a „*kiéltésítés*" a legújabb jelszó. Vagy inkább fedőnév az újabb létszámcsökkentési akciókra? A vasutasok évek óta együtt élnek a bizonytalansággal, de a gépészetnél a kialakult mostani helyzet csak az egykori vonalbezárásokkal hasonlítható össze. Az új koncepció nem csak egy-egy tevékenységre — mint korábban a kocsitisztításra —, hanem egész fűtőházak tevékenységére lenne végzetes. *Mit tehet ilyen esetben a GIB?*

— A vontatási dolgozókat a markánsabb érdekvédelem kovácsolta össze — osztja meg velem gondolatai Árpád. — Kilencvenegyben pár nap alatt több mint tízezer aláírás összegyűjtésével nem csak magunknak, hanem a munkáltatónak is bebizonyítottuk, hogy a tagok képesek megvédeni érdekeiket. Akkor néhány százalékos bérfejlesztés-különbözetről volt szó, ma a munkahelyeink megvédéséről. Bízom benne, hogy ma is hasonló összefogással tudunk enyhíteni a ránk rótt terheken.

Restellem, de eddig még csak vonatablakból láttam a debreceni fűtőházat, amely akkor tűnik fel egy pillanatra, amikor a vonatszemélyzet a második legnagyobb magyar városba készülőket tájékoztatja: „Hamarosan Debrecenbe érkezünk".

Mentségemre szolgál, hogy amíg a legtöbb vasúti csomóponton a vontatási telep az állomással szemben vagy annak a közelében található, a debreceni megközelítőleg két kilométerre fekszik. Az állomáson *Németh Tibor*, az SZB elnöke vár ránk Trabantjával. „Ők ketten" segítenek leküzdeni — nem annyira a távolságot, inkább —a bennünket szorító időt, hiszen péntek délután egy óra van. Sietnünk kell, ha találkozni akarunk a műhelyesekkel. A főnökség képletes kapujában *Szabó Sándor* szb-titkár kissé türelmetlenül vár ránk. Joggal. Amíg az irodájába érünk, három kollégáját is bemutatja. Letesszük a táskánkat, csak a magnót és a fényképezőgépet viszem magammal.

A mozdonyműhelybe igyekezve néhány képet készítek a felsorakoztatott járművekről. (Ki tudna ennek ellenállni?) Látom Sándor elégedettségét, amikor megjegyzem: a takaros fűtőházak közé tartozik a debreceni. Pedig ezt nem a kötelező udvariasság mondatta velem. A világon mindenhol meglátszik, hogy az ottaniak — vezetők és beosztottak — mennyire érzik magukénak környezetüket.

A műhelyben sorra üdvözöljük egymást a kollégákkal. Bármennyire nem szeretem, az első találkozás törvényszerűen kissé az előítéleteké. A kézfogásokból nekem is annyi jut, amit általában az igazgatóságbeliek érezhetnek. Betérünk a műhelyfőnök irodájába, ahol Árpit az október eleji bérfejlesztésről kérdezik. Mint mindig, most is a legjobb tudása szerint válaszol.

A műhely végén bekapcsolom a magnót.

— Állandóak a változások, és ez mindenkit bizonytalanságban tart. Legutóbb a püspökladányiakat csatolták hozzánk. Jobb munkakörülmények közé jöttek ugyan, de annak, aki megszokta, hogy helyben van a munkahelye, a bejárás komoly sérelmet jelent. Tegnap a vontatási főnök összehívta a munkásokat, hogy bejelentse a *végleges* vezetői felállást. Habár azt beszélik, még ezen is még „csiszolni" fognak. A többséget azonban a járműjavítóhoz csatolás veszélye foglalkoztatja leginkább — tájékoztat pár szóval Szabó Sándor.

Megtekintjük a nemrégiben felújított padló alatti kerékesztergát, majd visszafelé befordulunk az egyik segédműhelybe. A házigazdánk bemutat a bent serénykedőknek, majd a felszólításából egyértelművé válik előttem, hogy eljött a párbeszéd ideje. Én csak figyelni jöttem, a VSZ ib-titkárát viszont nem kell sokáig noszogatni. Néhány szóval vázolja az eddigi tárgyalások eredményeit, majd rátér Gépészeti Főosztály legújabb javaslatára:

— A MÁV Rt., ahol csak lehet, a járműjavító kft.-kbe kívánja vinni a teherkocsi-javítás nagy részét. Ez háromszázhuszonhét kocsilakatost érint. Az intézkedés elleni tiltakozás nem csak az itteniek védelme miatt elkerülhetetlen, hanem félő, hogy ha ezt a munkáltató most „csont nélkül" megteheti, sokan mások is erre a sorsra juthatnak. A GIB szerint az intézkedés célja csak a létszámleépítés lehet, ami ellen tiltakozni kell akkor, amikor külföldről háromezer vagont bérel a MÁV, miközben saját kocsijait javítatlanul félreállítja, amelyeket aztán legtöbbször pár hét alatt pőrére fosztanak.

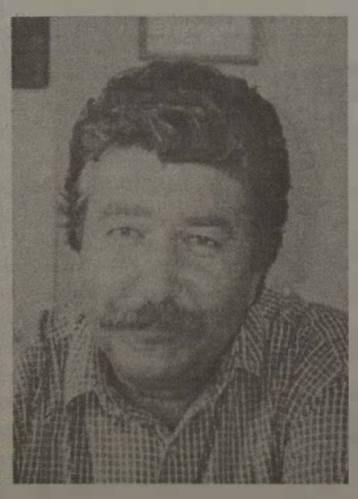
Mire a tisztségviselő a vitaindítója végére ér, megtelik a műhely érdeklődőkkel. A szűk helyen először a kíváncsiság, majd a tenniakarás hozza egyre közelebb egymáshoz a melósokat. Természetesen a helyszínen döntés nem születik, mert nem születhet, ennek szervezett keretei vannak, de az érintettek érezhetően felismerik: *ma értük, holnap értünk kell összefogni.*

Az idő elszaladt, mennünk kell. Tegeződve köszönünk el egymástól. A kézfogáshoz járó nyílt tekintetekből kiolvasható, hogy a vendéglátók invitálása őszinte: „*többször lenne szükség hasonló beszélgetésre*".

KSZ.

Vélemények az átszervezésekről

Izsák Csaba, a Nagykanizsai Vontatási Főnökség szb-titkára szerint a kocsijavítás végleges átadása a járműjavító kft.-k részére azért sem fogadható el, mert be nem mutatott és bizonytalan gazdasági terheket róhat a későbbiekben a vasúttársaságra. Felvetődik a kérdés: azokban a térségekben, ahol nincs járműjavító kft., de ott jelenleg is folyik kocsijavítás, mi lesz az intézkedés eredménye? Mivel erre a mai napig sem kaptak választ, egyértelműen bebizonyosodott, hogy az intézkedéssorozat *pusztán a létszám leépítését célozza*, méghozzá a „hároméves" megállapodáson túli mértékben. Az ilyen jelenségekkel szemben egy szakszervezetnek minden rendelkezésére álló, törvényes eszközzel a munkavállalók érdekeit kell védenie.



Izsák Csaba



Tóth György

— Az elmúlt öt év létszám- és költséggazdálkodási munkáját tette semmissé a munkáltató drasztikus intézkedéstervezete — fejtette ki véleményét *Tóth György*, a Szolnoki Vontatási Főnökség szb-titkára. — Eddig *mindent teljesítettünk*, amit központilag meghatároztak költségekben és létszámban. A most előterjesztett tervek azonban szinte *elviselhetetlen terheket* rónak Szolnokra és térségére, amely az elmúlt években amúgyis sokat veszített nimbuszából. Nem átszervezésekre lenne szükség, hanem a *munka megszervezésére*. A vasút még ma sem piacorientált. Gyakran tapasztaljuk: ha van mit szállítani, akkor nincs mivel, ha van mind a kettő, akkor nincs a szerelvény elé mozdony. Ha végre elindul egy vonat, akkor — mire célbaér —, az árut vagy megdézsmálják, vagy megsérül. Biztonságosan és pontosan kellene szállítani, nem pedig tovább csonkítani a vasút testét.

Mi történt eddig?

A VSZ Gépészeti Intézőbizottsága Titkári Tanácsa október (amely valamennyi vontatási és kocsiszolgálati főnökség VSZ-alapszervezete titkárainak testülete) a kocsijavító műhelyek végleges gazdasági társaságokba vitelét *„példaértékű intézkedéstervezetnek"* minősítette, amely *végrehajtása ellen* azért kell határozottan fellépni, mert a jövőben *mintaként* szolgálhat a szakszolgálat többi ágának átszervezéséhez. A GTT ezért *dr. Márkus Imre* javaslatára és közreműködésével tárgyalásokat kezdeményezett a MÁV Rt. vezérigazgatójával. A testület a tárgyalások sikertelensége esetére kilátásba helyezte, hogy kezdeményezni fogja, a VSZ választmányánál mondja fel a *„hároméves"* megállapodást. Összeállításunkban nyilvánosságra hozzuk az előzményeket.

1996. május 10.

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intézőbizottsága (VSZ GIB) kifogást emelt a MÁV Rt. gépészeti igazgatójánál, mert 1996. április 26-án a reprezentatív szakszervezetek előzetes *véleményezési jogának gyakorlása nélkül írásban rendelkezett a szakszolgálat átszervezéséről*. A GIB tiltakozott a munkavállalók munkaviszonyát érintő minden olyan lépés ellen, amely kizárólag a *létszám egyoldalú csökkentését* célozza.

Június 18.

A GIB *újabb kifogás benyújtására kényszerült*, ugyanis a gépészeti igazgató megszegte ígéretét. A korábbi vétó hatására tett írásos nyilatkozata szerint ugyanis a vontatási és kocsiszolgálati főnökségek dolgozóit érintő intézkedéseket nem függesztette fel az egyeztetések befejezéséig.

Június 24.

A reprezentatív szakszervezetek részvételével *egyeztető tárgyalást* tartanak a gépészeti főosztály 1996. évi *átszervezéséről* készült Gy. 82./98/1996.GFC. számú tervezetről. A tárgyalás *megegyezés nélkül ért véget*, mert VSZ Gépészeti Intézőbizottsága vitatta az 106545/1995/10. számú — a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között létrejött — megállapodás 2. pontját. A GIB értelmezése szerint az idén végrehajtható rendes felmondások száma a végrehajtó szolgálati helyeken nem lehet több az 1995. évi mértéknél.

Július 5.

A GIB által június 25-én kezdeményezett, az 1996-ban végrehajtható rendes felmondások számáról szóló megállapodás értelmezéséről a MÁV Rt. Gépészeti Főosztályán megtartott kollektív *munkaügyi vita egyeztető tárgyalása* eredménytelenül végződött. (A GIB július 16-án az egyértelmű értelmezés érdekében *munkaügyi bírósághoz* fordult.)

Július 10.

A Gépészeti Érdekegyeztető Tanács ülésén — a VSZ GIB korábban benyújtott vétója mentén — *megállapodás született* a miskolci kocsijavítók, a szolnoki és szombathelyi mozdonyjavítók létszámából a szomszédos járműjavító üzemekbe *ideiglenesen átkerülő munkavállalók kirendelésének* feltételeiről. Ennek köszönhetően az érintett dolgozók munkaszerződését átmenetileg úgy módosítják, hogy a *bérezésben hátrányt nem szenvednek*, valamint a kirendelés letelte után a MÁV Rt. két év foglalkoztatási biztonságot garantál a változást vállalók részére. A szakszolgálat átszervezésének további részleteiről a felek *további tárgyalási kötelezettséget* vállaltak.

Július 23.

Újabb kifogás született. A *reprezentatív szakszervezetek közül egyedül* a Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intézőbizottsága vétózta meg a Gy. 73/45/1996.GF. számú utasítást, amelyben a gépészeti igazgató az *átalakítási intézkedési program végrehajtásáról rendelkezett*, illetve a *részmegállapodásra hivatkozva megtévesztően a teljes tervezet egyeztetését lezártnak tüntette fel.* Ezen a napon látott napvilágot *Rigó Zoltán* vezérigazgató úr részére készült jelentés, amelyben a gépészeti főosztály az 1996. évi *létszámcsökkentési feladatok* időszakos végrehajtásáról adott számot. Ebből a dokumentumból bizonyítottá válik, hogy az átszervezések elsődleges célja *„az idei évben meglévő erőteljes létszámcsökkentési elvárás"* teljesítése.

Július 30.

A GIB és a Gépészeti Főosztály között *újabb részmegállapodás* született a korábban benyújtott vétó alapján. A részmegállapodás a szakszolgálat 1996. évi intézkedési programjának részleges végrehajtásáról szólt. Ennek lényeges pontjai a következők:

— A kocsitisztítási átvétel *mintavételes technológiáját* szeptember elsejétől Pécsett, Miskolcon és a Budapest Déli pályaudvaron kísérleti jelleggel vezetik be úgy, hogy az létszámot nem érint. A technológia kiterjesztéséről a főosztály a kísérleti időszak tapasztalatai alapján tesz a későbbiekben javaslatot.

— Jövőre válik esedékessé a Spanyolországból vásárolt CAF típusú, nemzetközi forgalomban közlekedő személykocsik K3-es és K4-es javítása. A tervezet a *javítások külső vállalkozásba adását* célozta. A GIB javaslata szerint a MÁV Rt.-n belül kell az javítás feltételeit megteremteni és ezzel újabb munkahelyeket teremteni. Az egyeztetés e tárgyban is folytatódik.

— Ugyancsak nem zárult le véglegesen a *kazánházak üzemeltetésének* végleges társaságba viteléről született javaslat sem. A tevékenység bérbeadásáról kiírt tenderek eredményének ismeretében újabb tárgyalásra kerül sor. A kazánházakban foglakoztatottak vállakozásba vitelének időpontját — a GIB közbenjárására — a MÁV kitolta 1997 júliusáig.

— Hegyeshalom Vontatási Főnökségen az *M 44-es sorozatú mozdonyok igazgatósági szintű B vizsgálatainak átcsoportosítását* nem azonnal, hanem a helyi egyeztetés eredményétől függően *egy—másfél éves átmeneti időszak után hajtják végre.*

— 1997. január 1-jét követően ismételten megvizsgálják, hogy mennyire indokolt *Zalaegerszeg és Tapolca Vontatási Főnökségek kirendeltséggé alakítása.* A két konkrét szolgálati helyen túl a főosztály decemberre ígérte, hogy kidolgozza az országos vontatási telepi rendszer új koncepcióját.

— Az *állandó kocsivizsgálati jelenlét megszüntetéséről* tervezet készül, amelyet a felek a későbbiekben egyeztetnek. A munkáltatói javaslat még nem készült el, de ez az intézkedés előre láthatólag létszámcsökkentéssel nem jár, mindössze létszámátcsoportosítást jelent.

— A *dombóvári kocsijavító műhelyt* a főosztály 1996. júniusában be kívánta zárni. Az egyeztetések eredményeként a javítóbázis felszámolására a munkáltató 1996. december 31. előtt nem tesz konkrét intézkedéseket.

— A vontatási telepi *háttérkapacitások* tényleges igényekhez igazításáról nem született felső szintű döntés, arról az érintett vontatási főnökségeken kell egyeztetést folytatni.

Augusztus 8.

A gépészeti szakszolgálat 1996. évi intézkedési tervében foglaltakon kívül a munkáltató az újabb *kocsijavító műhelyek társaságba vitelére* készített írásos javaslatát bemutatta a reprezentatív szakszervezeteknek. Ebben a már említett (Miskolc, Szolnok, Szombathely) járműjavítói foglakoztatásokkal együtt a Tiszavas Kft.-hez a füzesabonyi, a MÁV Szolnoki Járműjavítóhoz a békéscsabai, a Vasjármű Kft.-hez pedig a celldömölki kocsijavító műhelyek *tevékenységét kívánják véglegesen átcsoportosítani.* A tervekről augusztus 14-én *egyeztetés helyett tájékoztatót* tartott a főosztály.

Augusztus 15.

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intézőbizottsága levet intézett Rigó Zoltánhoz, a MÁV vezérigazgatójához.

„Tisztelt Vezérigazgató úr!

A VSZ Gépészeti Intézőbizottsága nagy aggodalommal figyeli a gépészeti szakszolgálat jelenleg folyó átszervezését, amelynek keretében több hosszútávú, de mégis ideiglenes intézkedést terveznek napjainkban. Ezek a döntések előre vetítik a teljes gépészeti szakszolgálat megszűnésének rémképét.

A vasút helyzetének ismeretében veszélyesnek és a kormányzati elvárásoknak megfelelés látszattevékenységnek ítéljük a munkahelyek és a tevékenységek gazdasági társaságba vitelének számháborúját. Ez a közgazdasági szembekötősdi nem indokolható akkor, amikor a vezetői döntések mögött emberek és családok megélhetése húzódik.

A vasúti szállítás belső, speciális kiszolgáló rendszereinek felszámolása és külső cégek felé történő kiárusítása (járműkarbantartás, akkumulátor, energiarendszer és TMK stb.) ideiglenesen és rövid távon megoldás lehet a pillanatnyi gazdasági gondokra, ugyanakkor hosszabb távon a MÁV Rt. működésében többletköltséget okozhatnak...

...Már hosszú idő óta és még sokáig a vasút működése a munkavállalók lojalitásán múlik, nem volna szabad ezt a tőkét elherdálni. A napjainkra jellemző bérezés, infrastrukturális állapotok, irányítás és szervezettség mellett az üzem csak a munkavállalók áldozatvállalása mellett tartható fenn, de tudomásul kell venni, hogy ez az áldozatkészség sem végtelen...

...A teherkocsi-javítás tervezett átszervezése (végleges átadása egyes járműjavító kft.-k részére), mint ahogy az a mellékelt térképen (amelyet olvasóink a Magyar Vasutas első oldalán találhatnak — a szerk.) *is látható hatalmas területeken nem biztosít megfelelő ellátást, emiatt a javítandó járműveket nagy távolságokon kell fuvarozni. Ezt a szállítási teljesítményt ki fogja a MÁV Rt.-nek megtéríteni?..."*

Összeállította: Karácsony Szilárd

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

ELLENVONATON UTAZUNK?

Érték, érdek, ellentmondás

A közelmúltban figyelemre méltó *vitasorozatot* kezdődött olyan időszerű és fontos témakörökről, mint napjaink baloldalisága, a piacgazdaság és a szakszervezetek, valamint a szociáldemokrata pártok és a szakszervezetek kapcsolata.

A tanácskozáson először *Vitányi Iván* lépett a mikrofonhoz. Az elvek-értékek-történelem összefüggésében szólt az érték fogalmáról, — az alapértékek közül — a *rend* többféle értelmezéséről, majd kiemelte a *szabadság, egyenlőség, testvériség* hármas jelszavának fontosságát, rámutatva arra, hogy nem egyforma súllyal kezeljük ezeket a francia forradalom óta érvényes értékeket. Az előadó az *egyenlőséget* helyezte a középpontba, megjegyezve, hogy ezt is különféleképpen értjük. Úgy ítélte meg, hogy az egyenlőségnek az *igazságossággal* kell párosulnia, amikor az elosztásról van szó; arról, ki kapjon többet és kevesebbet?

A továbbiakban a *jóléti állam* kialakulásáról, eredményeiről, leáldozásáról, a hozzá fűződő viszonyunkról beszélt. Emlékeztetett rá, hogy a baloldal igent mondott a jóléti rendszerre. Ismeretesek W. Brandt, B. Kreisky és O. Palme állásfoglalásai. Bekövetkezett azonban a jóléti állam rosszulléte, s vele együtt a pénz, a tőke uralma. Most mit csináljunk? — tette fel a kérdést az előadó. Szálljunk szembe e folyamattal, védjük a régit? Vitányi ajánlata: védjük, ami védhető, de a hangsúly nem ezen van. A megoldás az, hogy ki kell dolgozni az új világhelyzetnek megfelelő válaszokat. Jóléti állam helyett *jóléti társadalomra* van szükség, olyanra. amelyben a civil szféráé a meghatározó szerep. Ez a szociáldemokrácia nagy kérdése. Olyannyira, hogy a megoldás érinti a szociáldemokrácia további sorsát.

— A hatalmi elitnek *lelkiismeretfurdalása* van, mert keveset tett a baloldali értékek képviseletéért. Még annyit sem tettek a baloldaliságért, mint nyugaton. Ezt már *Krausz Tamás* mondta, aki a baloldali értékrend centrumának a következő két kérdést jelölte meg: miként lehet felszámolni az elnyomást, és hogyan történik a társadalmi többlettermék elosztása. Véleménye szerint is megbukott a jóléti állam, amely nem visszaállítható. Hogyan gondolkodjék, *mit tegyen a baloldal*?

A magyar társadalom jelentős része a harmadik világ színvonalán él — hangsúlyozta a történész. A kapitalista akkor küldi el a munkavállalót, amikor akarja. Meg kell védeni a gazdasági, szociális jogokat! Németországban elképzelhetetlen, hogy a munkahelyen ne legyen szakszervezet. Nálunk miért nem lehet elérni, hogy a multiknál mindenütt működjenek érdekvédelmi szervezetek? Megszűntek a munkások? Nem igaz. Magyarországon ide tartozik a lakosság többsége, csak nem a nagyüzemekben koncentrálódnak, hanem szétszórtan dolgoznak. Megszűnt ugyan a hagyományos értelemben vett munkásosztály, de szétszórtan megvannak, képviselnünk kell tehát az érdekeiket. *A tőke hatalmát kell korlátozni.* Úgy is, hogy segítjük a társadalom önszerveződését, letelepítjük a jogokat, ösztönözzük a közvetlen demokráciát. A baloldali elmélet nem adhatja fel a mozgalmi hátterét.

Hegyi Gyula tovább bővítette, értelmezte a baloldali értékeket. Az ismert publicista, országgyűlési képviselő úgy vélte a (nem észnélküli) kapitalizmuskritika, az elégedetlenség, a környezet védelme, a vitában, a döntéshozatalban való részvétel is a baloldali értékrend része. A kapitalizmus *hatékony, de igazságtalan* — mondta. — Ezért a hatékonyság és az igazságosság összhangjára van szükség. Kevés csak a liberális szabadságjogokat biztosítani. Nem elég a baloldali minimum sem, vagyis az, hogy az elesettek, a szegények oldalán állunk. A szocialista gondolkodás lényege: mérsékelni és *megszüntetni a társadalmi igazságtalanságokat.* Ha Anatole France-tól azt az idézetet halljuk, hogy mindenkinek joga van a híd alatt aludni, akkor ehhez azt is tegyük hozzá: a baloldali ember *segíti* azt, aki a híd alatt alszik.

A demokrácia többet jelent, mint a négyévenként ismétlődő parlamenti választások. Ne adjuk fel azokat a jogokat, amelyeket a szociáldemokrácia már a két világháború között kiharcolt. Ha a német alkotmányban szerepel a szociális jogállam fogalma — és 47 év után sem vették ki belőle —, akkor a miénkbe miért ne szerepelhetne?

Hosszabb távon a *demokratikus szocializmus* lehet cél — húzta alá Hegyi Gyula —, hiszen ezt vallják, erre törekednek a nyugat-európai szociáldemokrata pártok is. Természetesen békés, demokratikus úton, a szerves fejlődés eredményeképpen.

— Rossz lelkiismeretű baloldaliak vagyunk? — kérdezett vissza *Földes György* Krausz Tamás megállapítására, majd hozzátette: el kell végezni az alapos elemzést, saját kritikai értékelésünket. De nem olyan egyszerűek a dolgok. Ütköznek az értékek és az érdekek. Szépen hangzanak a szabadságról, egyenlőségről, testvériségről és a többi baloldali értékről szóló fejtegetések, szép dolog a hűség is, ám alapvető a tízmillió lakosság érdeke. Ez a *fő ellentmondás* — hangsúlyozta az MSZP elnökségének a tagja. Vagyis: a jelenlegi helyzet még a baloldal vereségének az útszakasza. Nem sikerült megtalálni még az új termelési formát. Csak egy hatékony termelési forma működik, s ez a tőkés termelés. A kapitalizmusnak *nincs most reális alternatívája.* A Szovjetunió szétesésével megszűnt a baloldal szubjektuma. Tudunk-e új elemeket találni?

A szakszervezetektől mindent elvettek, atomizálódott a mozgalom, most nincs lehetősége a baloldali előretörésnek — állapította meg *Thoma László* szociológus. — Nemcsak meghasonlottak egyes baloldaliak — emlékeztetett egy felszólaló —, de többen jobboldaliak lettek. A neoliberális pénzügypolitika már nyugaton is megbukott. Mi most az *ellenvonaton* utazunk. — Lehet itt szépen beszélni a baloldaliságról — jelentette ki Szőllősi Istvánné, a Pedagógusok Szakszervezetének a főtitkára —, de a jövő évi költségvetés tervezetében nyoma sincs a baloldali értékeknek. Valóban *szocialista-e* az a kormány, amely szociáldemokrata programmal nyerte meg a választásokat és belesüllyedt a szociálliberalizmusba?

Másokkal együtt *Rabi Ferenc*, az MSZOSZ alelnöke is a balodali értékek erőteljesebb képviseletéért szállt síkra. A jövő útja a szociáldemokrata típusú modernizáció — mondta. Elhangzott az is, hogy nemcsak vállalni, védeni, rangsorolni kell a baloldali értékeket, hanem *át is kell adni* azokat, cselekedni kell megvalósításukért. A munkásmozgalom újjászervezéséhez, a hatásos baloldali politikához azonban igazi, rátermett baloldali személyiségek is szükségeltetnek; olyanok, akik kellő vonzerővel bírnak.

Kárpáti Sándor



GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.

SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON-WELS-SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON-HAMBURG-BREMA-SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST-HAMBURG-BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON-ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON-ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

„A NYUGDÍJASOK BIZTONSÁGA, A MUNKAVÁLLALÓK FELELŐSSÉGE"

Polémia a nyugdíjrendszer átalakításáról

A Friedrich Ebert Alapítvány Magyarországi programirodája, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége — ezen belül a Kereskedelmi Alkalmazottak Szakszervezete, a Vasutasok Szakszervezete —, a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat és a Magyar Pénztárszövetség a hazai nyugdíjrendszer átalakítása körül kialakult „álló háború" felszámolása érdekében a nemzetközi tapasztalatok jeles szakértőit hívta közös, háromnapos „együttgondolkodásra" Budapestre.

A konferencián való részvételt a kelet-európai térség majd minden országa igényelte, miután a társadalombiztosítás (TB) és nem csak a nyugdíjrendszer átalakítása szerepel a napirenden.

Az első nap igen feszes munkamenetben az Egyesült Királyság, Franciaország, Svájc, Németország, Ausztria és Olaszország nyugdíjrendszerei működésének bemutatásával telt el.

Az előadásokból kitűnt, hogy a *„felosztó-kirovó"* rendszerű működés a meghatározó, de vannak olyan országok (például Anglia), ahol a *„tőkefedezeti"* elemet is már beindították. A finanszírozás mindenhol gondot jelent. Valamennyi előadó szólt a reformok szükségességéről, de csak a stabilitás megőrzésének feltételével. A stabilitás biztosítása az elsődleges feladat, az összes egyéb probléma megoldására csak ezután kerülhet sor. Ez azt jelenti, hogy a folyamatos kiigazításos módszerrel „önmozgóvá" téve a rendszert szabad csak változtatni. Kipróbálatlan, nagy változtatásokat nem bír el a rendszer, mert az már a teljes társadalmi stabilitást veszélyeztetné.

A felosztó-kirovó rendszerben (a törvény kirója a járulékot és felosztja felhasználására) a korosztályok szolidaritása fejeződik ki. A felosztó-kirovó rendszer a társadalmi szolidaritás szerves fejlődésének eredménye, amely keserű tanulságok árán alakult ki. A második világháború után Európában vált általánossá. Elegük lett abból a biztosítottaknak, hogy az évtizedekig gyűjtögetett pénzecskéjük az akkori nyugdíjpénztárakban sikkasztás, bankcsőd áldozatává lett. Megoldást jelentett, ha a nyugdíjasok biztonságát a munkavállalók felelőssége garantálja, vagyis a mindenkori aktív munkavállalók szolidaritása a mindenkori nyugdíjasokkal eredményezi, hogy a jelenben levont és befizetett nyugdíjjárulék fedezi a jelenben kifizetett nyugdíjakat. Nincs befektetési kockázat! Nem csak korosztályok közötti szolidaritást tartalmaz e rendszer, hanem az abban résztvevők közötti különbséget is tompítja, átcsoportosítja. Ez a szisztéma biztosítja azt, hogy azok a rokkant embertársaink, akik alig vagy csak 5—10—20 évet tudtak csak dolgozni azok is nyugdíjat kapnak. Ennek a szolidaritásnak az az alapja, hogy senki sem tudhatja, holnap nem rokkan-e meg.

A szolidaritás gondolatát meg kell továbbra is őrizni, a rendszer része kell, hogy maradjon, de a „biztosítási" jellegét erősíteni kell. Ezt hazánkban az egyénre, munkavállalóra érvényes pontrendszerrel kívánják érvényesíteni.

Erről már *Vágó János*, a hazai Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat elnöke szólt. Megtudtuk: az önkormányzat a társadalmi konszenzussal támogatott reformok híve. A reformot nem kikényszeríteni kell, hanem meg kell nyerni az érintettek bizalmát, vagyis a lakosság 70—75 százalékát.

A nyugdíj nem más, mint az aktív időszak elhalasztott fogyasztása, amely az idősebb kor elérésével realizálódik. Ehhez bizalom kell, a bizalomhoz jogbiztonság, a jogbiztonság pedig azt jelenti, hogy a járulék fizetése alól ne bújhasson ki senki. Ma az állam a TB legnagyobb adósa. A járulék be nem fizetésén kívül a foglalkoztatottak számának csökkenése — a munkanélküliség — okoz bevételkiesést. (Aki nem dolgozhat, azután nyugdíjjárulékot sem fizetnek.) Az önkormányzat az alábbi nyugdíjrendszer-modellben gondolkodik:

Vegyük az új leendő nyugdíjrendszer szerint kifizetett nyugdíjat 100 egységnek. A 100 egység három részből állna:

Az első 30 egység az *állampolgári jogon járó alapnyugdíj*, a mindenkori minimálbér közelében, adókból fedezve.

A második 60 egység munkanyugdíj *(kötelező TB.) pontrendszerre épülve*, mely tükrözi a teljes életpályát, vagyis egyénileg személyre szólóan vezetve a teljes biztosítási időben, és nyugdíjazáskor a pontok forintosulnak (szolgálati idő hossza, befizetett járulék mértéke stb.).

A harmadik 10 egység *önkéntes kiegészítő nyugdíjjárulék* vállalása egyéni lehetőség és nyilvántartás szerint.

A fenti modellt az önkormányzat biztosítás matematikusokkal ellenőriztette a várható társadalmi változások figyelembevételével, és az életképesnek bizonyult 2005-ig „0" szaldóval, azt követően pedig maradvánnyal, plusszal működhetne a rendszer. Ekkor már tartalékot lehetne képezni a nehezebb időkre, vagy a járulékokat lehetne csökkenteni.

A Népjóléti Minisztérium államtitkára a kormányzati modellt ismertette. Ez 2 + 1 részből állna: A munkanyugdíjat kettébontja felosztó-kirovó és tőkefedezeti nyugdíjra.

Az első rész: 60 egység munkanyugdíj, — *felosztó-kirovó* rendszerbeni — hányad (ha ismét 100 egységnek vesszük a nyugdíjat). A 60 egység pontrendszer alapján forintosulna (szolgálati idő, befizetések mértéke stb.).

A második rész: 30 egység a munkanyugdíj *tőkefedezeti* rendszerben keletkező hányada. Már 1998-tól lennének járulék fizetők, akik befizetései egyéni számlán gyűlnének — ezt közben forgatnák, befektetnék —, és a nyugdíjjogosultságkor járadékra váltódna.

A harmadik rész: 10 egység az *önkéntes kiegészítő nyugdíjjárulék* egyénileg vállalva és nyilvántartva. A kormány által támogatott modell kétszeres átlagfizetésig lefedné és a munkakereset 65 százalékát biztosítaná nyugdíjként. Aki ennél többet akar, az fordulhatna az önkéntes pénztárakhoz anyagi ereje szerint.

A nagy kérdés továbbra is az, hogy a tőkefedezeti elem miatt keletkező hiány (a járulék azon része, ami egyéni számlán gyűlik) miből lesz fedezve. Erre nézve megnyugtató elképzelés még nem alakult ki.

A Világbank képviselője meglepetést okozott: kiderült ugyanis, hogy a Világbank képviselője sem a felosztó-kirovó, sem a tőkefedezeti rendszer mellett nem kötelezte el magát. Az úgynevezett *vegyes modellt* támogatják. Miután ez önmagában egyesíti a nemzedéki-, a társadalmi szolidarítás-, és a biztosítás jellemzőit.

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet és az Európai Unió szakértői a szociális és jóléti juttatások állampolgári, munkavállalói jogosultsága és az ezekhez való hozzájárulás és jutás kérdéseivel foglalkoztak. Az Európai Szakszervezetek képviselője a *munkanyugdíj elsődlegességének megőrzésére* hívta fel a figyelmet. A munkavállalók érdeke, hogy a munkanyugdíjból meg lehessen élni. *Kiszámíthatóságot és garanciát* kell biztosítani, és visszaáll a bizalom. A kiegészítő önkéntes járulék vállalása a megélhetési gondok közepette nem várható el. A nyugdíjrendszer életképes működése *a kormányzat felelőssége.*

A konferencia *záródokumentum* aláírásával ért véget, amelyhez a Vasutasok Szakszervezete is nyújtott be módosító indítványt, (amely bekerült a dokumentumba).

A Kelet-Európai országok képviselői, miközben szóltak nyugdíjrendszerük jellemzőiről és gondjaikról, méltatták a konferencia megszervezését, és megköszönték a fogadókészséget.

A konferencia hangnemét a *felelős gondolkodás*, a probléma megoldás keresése jellemezte, vagyis a konferencia címe annak munkájában is tükröződött.

A sajtó és televízió képviselői naponta ott „téblábóltak" a konferencián, interjúk tucatjai készültek. Nagy kár, hogy ennek ellenére nem kapott kellő nyilvánosságot ez a témakör. Vajon miért?

Varga Gyuláné

MEGJEGYZEM

Menedzser-sportnap

A vasutas-menedzserek szeptember utolsó hétvégéjén harmadik alkalommal találkoztak. Az évente megrendezett sportnapnak Debrecen adott otthont, ahová az ország minden igazgatóságából érkeztek csapatok. Természetesen egyendzsogginban virítottak a területi válogatottak. A márkák különbözőek voltak, de így is a legjobb fajtákból valók. A pocakok mérete pedig egyenes arányban növekedett a vasúti hierarchiában elfoglalt pozícióikkal. Az eseménysorozat egy esti futballmérkőzéssel kezdődött a DVSC-pályán, ahol az elmúlt héten Dombi Tibor és Sándor Tamás rúgta a gólokat. Jómagam a jobb szélen kaptam lehetőséget, és Dombi módjára próbáltam megkerülni a védőket. Csak valami baj volt a sebességemmel, mert vagy a labda, vagy az ellenség volt gyorsabb nálam.



A „másnapos" versenyeket már korán reggel elkezdték, mondván, időben kell befejezni. Sőt ennek érdekében az ebédet is előre hozták 11 órára , hogy mihamarabb kezdődhessen a játékos sportvetélkedő. A babgulyás után a nyusziugrások és a négykézlábmászások kellemes levezetőnek tűntek. Ötletesebbnél ötletesebb feladatokat kaptak a versenyzők: megdobálni a társat medicinlabdával, menedzserbukfencet vetni vagy a fekvőtámaszállásban lévő társat átugrani menedzser módra...

A menedzser babgulyás ekkor már nagyon jönni akart (vissza), de mi ezt is legyőztük. Hazafelé a vonaton két menedzser-ultiparti között az izomláztól elgyötörten jegyezte meg valaki: jövőre Pécsett ismét menedzsersportolunk majd.

topé

REQUIEM EGY LEÁNYVÁLLALATÉRT

A CSŐD SZÉLÉN. KIKET TERHEL A FELELŐSÉG

Gazdálkodj okosan!?

A hetvenes évek közkedvelt társasjátéka viselte a címet: „gazdálkodj okosan". A bölcs gazdálkodás hiánya napjainkban, a vadkapitalizmus idején ez már nem „gyermekjáték", közvetve családok mindennapjait keserítheti meg, emberi sorsokat érint.

A MÁV mint a legnagyobb hazai vállalatok egyike működésének ésszerűsítésére kényszerült. Így a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó tevékenységi köreit folyamatosan leválasztja, s gazdasági társaságok alapításával többek között a létszámproblémáit is megoldja. A racionalizálás azonban a tapasztalatok szerint nem halad zökkenőmentesen. Az éles piaci helyzetben nehezen boldogulnak az önállóságra kárhoztatottak, s a „mély vízbe dobást" olykor, megfelelő mentőöv híján sokan nem élik túl. Ilyenkor csődbe megy a kft., az alapító elveszti befektetett tőkéjét, a társadalom is károsul, hisz a köztehertartozások nagy részét nem tudja behajtani.

A végkálvária legfőbb vesztesei azonban azok a dolgozók, akiknek anyagi biztonságát legnagyobb mértékben veszélyeztetik az elmaradt bérfizetések. Mert élni, lakni, enni muszáj. S ehhez a munkabérek időben való kézhezvétele elengedhetetlen.

Több havi bérfizetés elmaradása pedig katasztrofális helyzetbe sodorhatja a társadalom legkisebb egységét, a családokat, akik ha átmenetileg is, de egy-egy gazdasági társaság tönkremenetelekor válságba kerülnek.

A Vasutasok Szakszervezete szombathelyi területi bizottságának munkatársai ezzel a jelenséggel szembesültek nemrégiben. A hozzájuk fordult szakszervezeti tagok gondjainak megoldásában részt vállalva egy *aggasztó jelenség* tárult fel. S mivel *nem egyedi esetről* lévén szó, a történet kapcsán minden érdekelt és érintett szereplőt megkérdeztünk arról, mely folyamatok révén mehet csődbe egy olyan MÁV alapítású kft., amelynek *szindikátusi szerződésében* a tulajdonos három esztendőre *80 százalékos mértékű megrendelés-állományt garantált.* Az ajánlat valóban csábítónak tűnt, s ennek reményében a hajdani MÁV-alkalmazottak, miután az „utcára kerülés", avagy a társasághoz csatlakozás között választhattak, zömében ez utóbbi mellett döntöttek. A történések viszont azt igazolják, hogy csupán *„egérutat"* nyertek, s három esztendő múltán mégis az első változat vált uralkodóvá.

„Ilyen időket élünk" — hangoztatják sokan. Ez az állítás önmagában valóban a valóságot tükrözi, hisz a kapitalizmusban az életképtelen cégek eltűnnek a gazdasági élet palettájáról. A törvényszerűség megkérdőjelezhetetlen. Ennek ellenére az általánosnak mondható ügy árnyékában sok a kérdőjel. Vajon *kiket terhel felelősség* azért, hogy emberek méltatlan körülmények közepette veszítik el munkájukat? Elfogadható-e az ezt körülölelő közöny?

A cégek tulajdonosa *„jó gazda módjára"* bánt-e a megszületett leányvállalataival? Az elvégzett munka minőségéért és a határidő-csúszásokért milyen mértékben érheti vád a munkavállalót, s mennyiben hibáztatható az irányító gárda? Tisztességes-e ez ügyben utólag — s nem menet közben — dolgozói vétkességet emlegetni? Vajon miért a VSZ-nek kellett kezdeményezni a társaság felszámolását munkavállalói jogon, hogy a kft.-tagok elmaradt járandóságaikat, ha késéssel is, de kézhez kaphassák?

A válaszokkal nem bűnbakokat kívánunk keresni. Csupán egy tipikus esetet szeretnénk boncolgatni azzal a szándékkal, hogy a tanulságokat leszűrve a napjainkban életre hívott MÁV alapítású gazdasági társaságoknál elhelyezkedők ne kerülhessenek majd olyan méltánytalan helyzetbe, mint elődeik, a három esztendővel ezelőtt megalakult kft. keserű szájízzel távozó dolgozói.

A történet

Az 1993. április elsején életre hívott, s a MÁV épületek, valamint közműhálózat építését, karbantartását, felújítását fő tevékenységként felvállaló kft. 124 személyes létszámmal, s a szombathelyi központon kívüli öt városi telephellyel indult a „nagy kalandra", a piacok meghódítására s a nyereséges gazdálkodásra. A közel 31 millió forint értékű törzstőkéből *25 millió készpénzt* takart, s a maradék összeget *tárgyi eszközök* és *készletek* tették ki. Az alapító elvárásai között legfontosabb szempontként a rendelkezésre bocsátott *eszközök hatékony működtetése*, elsősorban *piaci térnyeréssel gazdasági eredmény produkálása* fogalmazódott meg. Távlati elképzelésként pedig megfelelő partnerekkel való *közös vállalkozás*, azaz *részvénytársasággá* alakulás. De a szindikátusi szerződésben benne foglaltatott az is, hogy: *„A MÁV vállalja, hogy kapacitásának 80 százalékát megrendelésekkel elsősorban épület- és közműkarbantartási tevékenységekkel, a működési területen kitölti, az alapítást követő három üzleti évben."* Szép reményekkel kecsegtető felajánlás volt ez, hisz a gyakorlatban a társaság *életbenmaradásához*, s az átadott *érték megőrzéséhez, gyarapításához* oly elengedhetetlenül fontos *megrendelés-állományt* ígérte az alapító.

A kft. viszont az első esztendőt komoly *veszteséggel zárta.* A következő elszámolási ciklusban viszont már *csekély nyereség* is képződött. A tavalyi év pedig a bukás előszelét hozta, hisz a cég *adósságállománya hirtelen felszökött*, s ez az áradat magával sodorta a gyengélkedő vállalkozást. A „mentőkötél" késve érkezett, s a „fuldokló" nem kelt életre.

Az idén tavasszal sorozatosan maradtak el, illetve *késtek a munkabér-kifizetések.* Bizonytalanság, káosz lett úrrá a társaságon. A munka folyt tovább, de a dolgozók már nem tudhatták, hogy annak ellenértékét megkapják-e valaha. A patthelyzetben más lehetőség nem kínálkozott számukra, mint a remény, hogy talán mégis. Nem csoda, hogy kedvetlenül, háborogva tették a dolgukat, hisz a „kenyérkereset" olyan foglalatossággá vált részükre, hogy a családi asztalról bizony hónapokig hiányzott volna a kenyér, ha nem fog össze a rokonság, a baráti kör. Információhoz nem jutottak. Kérdéseikre mindig ugyanaz a válasz hangzott el. „Nincs pénz, érdeklődjenek majd később". Naponta telefonálgattak vidéki munkahelyeikről, s rimánkodva próbálták megszerezni azt, ami már rég járt volna nekik. Végső elkeseredésükben *Horváth Csabához*, a területi bizottság titkárához fordultak segítségért. Mindeközben a kft. *„Válságprogram javaslatot"* készített márciusban, s eljuttatta a MÁV Rt.-hez. E dokumentumban az eladósodás okaként *külső hatásokat* és *belső anomáliákat* nevezték meg. A MÁV-on belüli versenyhelyzet, a *stagnáló kereslet*, a vevők *késedelmes számlakiegyenlítése* éppúgy benne foglaltatott, mint az *egyenetlen terhelés*, az *alacsony kapacitáskihasználtság*, az alacsony technikai színvonal, s a hitelfelvételi lehetőség hiánya. A veszteségforrásokat a vidéki telephelyek fokozatos felszámolásakor kifizetett *végkielégítések* összege, valamint a *közterhek elmaradó* kiegyenlítése nyomán a késedelmi kamatok nem csekély mértéke tetézte. A túlélés feltételeként 15 millió forint értékű *tőkeemelést* jelölt meg az elemző anyag, amelyből kezelhető lett volna az *adósságállomány*, finanszírozható a *termelés*, s pótolható az eszközpark. Visszautasítás esetén ennél jelentőseb összeget képviselt a társadalombiztosítási és az adóhátralék, s az akkor még munkaviszonyban álló dolgozók végkielégítése. A MÁV Rt. menedzsmentje a cég *megszűntetése mellett* tette le a voksot, keresve annak *legkedvezőbb formáját.* Időközben az APEH megunta a várakozást, végrehajtást rendelt el, s június elején megtörtént az *árverés.* A munkások ekkor döbbentek rá arra, hogy végképp elveszett az állásuk. Megkezdődött a felmondási hullám, s a kft. már több havi munkabérrel tartozott.

Az utolsó ciklusban, augusztus végén a felmondást kézhez vevők egy csoportja (6 fő) azonban a *tétlenség helyett segítséget kért*, s kapott a területi bizottságtól.



Az érdekképviselet

Horváth Csaba titkártól megtudtuk: első lépésként a *jogsegélyszolgálat* közreműködésével, a *felmondás érvénytelenítése* végett, az érintettek az MT 200 §. alapján egyeztető tárgyalást kezdeményeztek. Sajnos a kft. vezetője által meghatározott időpontban azonban a *munkáltató* képviselői a tervezett eseményen *nem jelentek* meg. Annak érdekében pedig, hogy a dolgozók elmaradt járandóságainak fedezetét előteremtsék, a *VSZ munkavállalói jogon a kft. felszámolását kezdeményezte.* A „felszámolás" ebben az ügyben tehát kulcsszó, mert a munkáltató a felmondás indokaként nevezte meg azt az eljárást, amelyet az alapító még nem indíttatott meg, s helyette a szakszervezet tette meg a szükséges intézkedéseket. A felmondás indoka tehát valótlan. De annak érvénytelenítésével a dolgozók problémái nem oldódnak meg, hiszen *a Kft. kasszája üres*, s egy működésképtelen vállalkozáshoz visszakerülni egyikük sem óhajt.

Az eset kapcsán Horváth Csaba aggodalmainak adott hangot. Egyrészt a jelenség több figyelmet érdemelne az alapító részéről, mert a MÁV Rt. *leányvállalatai* elmúlt évi gazdálkodásának értékelésénél kitűnt, hogy a nullszaldós, illetve *tartósan veszteséges*, azaz súlyos likviditási, gazdálkodási gondokkal küszködő társaságok aránya magas. A kft.-k jelentős része veszteséggel zárta az 1995-ös esztendőt. A szakszervezet nem az *alapítás szükségessége és ténye* ellen emelt kifogást, hanem *annak módjában* és gyakorlatában fedezte fel az *alapító vétkes magatartását* Horváth Csaba véleménye szerint a Gt. 188., 189. paragrafusai szellemében a MÁV-ot *kártérítési felelősség* terheli, hisz alapítói kötelességének elmulasztása nagymértékben hozzájárult a csődhelyzethez. A mérleg már az első év végén veszteséget mutatott. De amikor kiderült, hogy a törzstőke a felére csökkent, akkor sem történtek meg a törvény által előírt intézkedések. A kft. vagyonát felélte, s csupán tartozást termelt. S nem csak a szindikátusi szerződésben foglaltakat, de a *MÁV Rt. és a VSZ között* létrejött 1993. januári *megállapodást is megszegte*, amikor a közbeszerzési törvény élet belépése után a szerződésekben garantált 80 százalékos *kapacitáslefedést nem teljesítette*, s a megállapodások tárgyalásos úton való módosításáról sem gondoskodott. A közbeszerzési törvény nyomán a MÁV belső utasítását megalkotóknak ismerniük kellett a korábban szerződésben foglalt kötelezettségeket; amelyek a gazdasági társaságok *alakuláskori üzleti terveinek gerincét*, azaz az *életképesség bizonyításának legfontosabb elemét képezték.* Így napjainkban, három esztendő múltán *sorra mennek tönkre a leányvállalatok.* Nem kerülhető meg az a kérdés, hogy vajon a MÁV Rt. mint tulajdonos *„jó gazda módjára"* bánt-e velük. A történésekből okulva az elkészítés alatt álló, s az elkövetkezendő gazdaságitársaság-alapításoknál egy olyan *kritériumrendszert* volna célszerű megalkotni, amely *garantálná a hasonló hibák kiküszöbölését.* Elgondolkodtató ténynek ítéli Horváth Csaba azt is, hogy *piackutatásokat* tartalmazó dokumentumok *nem csatoltatnak* az alapítási paksamétához. Így feltételezhető, hogy nem is léteznek, s a tulajdonos nem végez elemzést arról, hogy az új társaságok milyen eséllyel törhetnek be az adott piacokra.

Bár egy cég felszámolásáig vezető úton sok olyan tényező fellelhető, amely a csődhelyzetet előidézi, az alapító kártérítési felelősségét azonban érdemes megvizsgálni. Így a VSZ emiatt is jogi eljárást kezdeményez.

S mivel a dolgozók az elmaradt felmondási bérekhez és végkielégítésekhez már csak a felszámolási eljárás során juthatnak hozzá, a VSZ ugyancsak a jog eszközeivel teremti elő a járandóságok fedezetét. Így a dolgozók nevében kezdeményezi a kft. felszámolását.

Horváth Csaba e szomorú történet legfőbb veszteseiről, a társaság hajdani alkalmazottairól szólva nehéz szívvel említette meg, hogy a szakszervezettől segítséget kérő emberek az elmúlt hónapokban elkeseredett harcot vívtak a megélhetésért. Kimondták, hogy a lakástörlesztést, rezsit nem képesek fizetni. A villanyt több helyütt kikapcsolták. Családi viták, tragédiák bontakoztak ki a kft. fizetésképtelensége miatt.

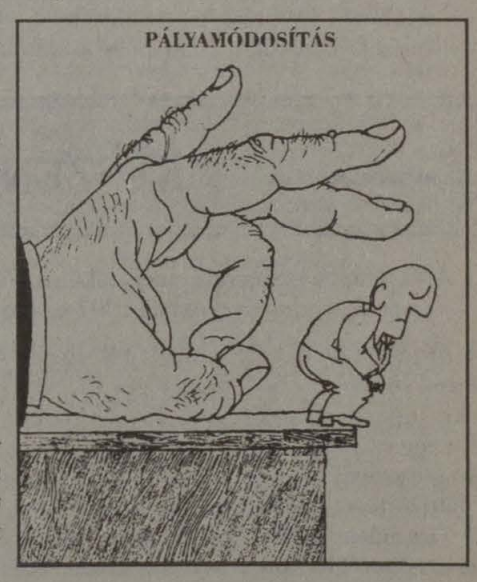
A tulajdonos

Az alapító is a vesztesek közé sorolható, mert a kft. indulásakor *befektetett tőkéjét már nem látja viszont.* Kérdésünkre válaszolva *Halmai Albert*, a VIG Befektetéskezelő Főosztályának vezetője elmondta: az üzleti tervekben rögzített rendelésállomány az alapító szándékát takarta. A *körülmények időközben módosultak*, s a közbeszerzési törvény mint erősebb szabály folytán a korábbi vállalások elvesztették jogosultságukat. A *szerződések módosítását* fontosnak ítéli, s tájékoztatása szerint azokat folyamatosan bonyolítják. A nevezett kft. esetében azonban már az elmúlt évben látszott, hogy az általuk *elvégzett munka silány minősége* és a *határidőcsúszások* folytán a cég még a MÁV-piacról is kiszorult. A biztos megrendelések tudatában „lubickolva" a társaság folyamatosan haladt a csőd felé, s nem próbált önmagán segíteni.

A kft. tagi képviselője, *Szabó László* egyetértett azzal, hogy a kft. múltjában *sok tanulság* rejtőzik. Súlyponti problémának azt tartja, hogy amikor a vállalkozás „ a szárnyait bontogatni kezdte", rossz irányban kezdett „repülni". A cég felszámolása mellett szóló döntést helyesnek ítéli. S bár az alapítás óta a gazdasági környezet, a MÁV Rt. és a kft. helyzete egyaránt változott, a tapasztalatai szerint a MÁV által korábban garantált megrendelés-állomány elmaradása nem játszott érdemi szerepet a bukásban. A produkció minősége annál inkább. A jövőben körültekintőbben kell a gazdasági társaságok ügyvezetőit kiválasztani, hisz a jó ügyintézőből nem minden esetben lesz eredményes vállalkozó.

Tavaly ősszel *Szabó László* vette át a *tagi képviselői* szerepkört elődjétől. A nyár végéig e téli állásidő, valamint a megrendelésállomány visszaesése folytán olyan adósságállomány halmozódott fel, amely egy tőkeerős céget is megrendíthetett volna. Bérek és járulékaik ellentételezéseként hosszú hónapokon át nem jelent meg bevétel. Mindebben a *tervjóváhagyások elhúzódása* is vétkes.

A MÁV mint megrendelő és a kft. között olyan fal keletkezett, amelyet mielőbb át kellett törni. Megindult a munka, de a felgyülemlett s görgetett adóssághalmaz megszűntetésére azonban már nem maradt esély. Tőkeemeléssel és hitelnyújtással, azaz cirka *húszmillió forint értékű injekcióval lehetett volna talpra állítani* a céget. De az életképtelenséget tükröző tapasztalatok miatt a MÁV Rt. menedzsmentje *a megszűntetés mellett döntött.* Szabó László kudarcnak érzi, hogy a *segítő szándék ellenére sem sikerült a társaságot megmenteni a csődtől.* A munkavállalók zöme azonban talált munkahelyet. Az elmaradt béreket a kft. október elejéig kifizette. A felmondási bér és a végkielégítés fedezésére pedig a *felszámolási eljárás során, a bérgarancia alapot is figyelembe véve nyílik majd lehetőség ...*



A társaság

A kft. ügyvezető igazgatója nem kívánt nyilatkozni a Magyar Vasutas munkatársának. A dolgozók viszont elmondták fél éves *hányadtatásuk* történetét. Nehezményezték azt is, hogy a felmondás kézhezvételével egyidőben kaptak egy olyan levelet, amelyben az ügyvezető *kártérítési felelősségüket boncolgatja a késedelmes és hibás* teljesítés miatt. Továbbá, hogy *három esztendő alatt béremelést sem kaptak*, így a MÁV kötelékében lévő volt kollegáiktól a *javadalmazásuk messze elmaradt.* A tortúra megviselte idegeiket, s úgy vélik, *több évtizedes kötődés után méltatlan körülmények között távoznak a MÁV-tól.* Szóltak arról is, hogy a *szakszervezet az egyetlen olyan fórum*, mely *segítségükre sietett.* Úgy érzik, a MÁV és a kft. vezetői *közönyösen kezelték* egyéni problémájukat.

S, hogy miként alakul a jövő, arról így vélekedtek:

„A legfontosabb, hogy kenyeret tudjunk venni a családnak, s majd meglátjuk, milyen lehetőségeink adódnak. Aki dolgozni akar, az manapság is talál munkát. De ennek a ft.-nek nem lett volna szabad megbuknia. Úgy léptünk be a társaságba, hogy az „utcára kerülés" helyett a munkát választottuk. De nem tartott sokáig, ma ismét ugyanazon helyzetben vagyunk."

Eddig az „ügy" veszteseit faggattuk. De felvetődik a kérdés: *„Ki a nyertes?"*

- ódri -

BARANGOLÁSOK

VASUTAS GYEREKEK A BÜKKBEN

Szentléleki táborozók

A Miskolci Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza ez évben is megszervezte a természetjáró sátortábort. Két turnusban 50 vasutas gyerek irigylésre méltó környezetben tölthetett el egy hetet a Bükk hegységben. A művelődési ház és a támogatók (Nemzeti Kulturális Alap, B-A-Z Megyei Természetjáró Szövetség) jóvoltából nemcsak a hely kiválasztása volt csalogató, hanem a hasonló táborok költségeihez viszonyított mérsékelt ár is.

Programukban a helyi adottságoknak megfelelően elsősorban a Bükk megismerése szerepelt. Így például Szentlélek és környéke, Bánkút, Látókövek, Bálvány, Nagymező, Csipkéskút (Lipicai ménes) stb.

A felszíni túrákat gazdagították a hegymászási gyakorlatok (kötélen történő ereszkedés, biztosítással történő mászás), valamint a kecskelyuki barlangtúra. A földalatti barlangba szakemberek segítségével jutottak le biztonságos körülmények között a gyerekek, közelről szemlélhették meg a különböző képződményeket. A földalatti világ mellett már az első napokban megismerhették a turistautak jelzéseit, a térkép, a tájoló és az iránytű használatát. A napi 10—20 kilométeres túrázások után a délutáni és esti órák diavetítéssel, éjszakai túrázással, közös játékkal teltek el.

Ez az életmód különösen az alföldi gyerekeknek tetszett, akik évente csak egyszer-kétszer láthatnak hegyeket, hegyekben élő kis és nagy erdei állatokat, vadonélő gyümölcsöket, gyógynövényeket. Végezetül álljon itt a táborvezetők névsora, akik a Vörösmarty Művelődési Ház Természetjáró Baráti Kör tagjai: *Kovács László, Szamosi Csaba, Cál Krisztina, Majorcsik József, Csizmadia Klaudia, Gyarmati László.* Lelkiismeretes munkájuknak is köszönhető, hogy a jövő évi szentléleki táborra is már most sokan jelentkeztek.

Szabóné Nagy Júlia

VASUTASBÉRLET

1996/97. SZÍNHÁZI ÉVAD

József Attila Színház

A Vasutasok Szakszervezete és a József Attila Színház a hagyományoknak megfelelően 1996/97. évadra is meghirdeti kedvezményes Egri István vasutasbérlet-sorozatát.

Műsorra kerülő előadások

Shakespeare: Lóvátett lovagok vígjáték, Aszlányi Károly: Amerikai komédia, Spiró György: Mohózat bohózat, Goldoni: Bugrisok komédia, Molnár Ferenc: A hattyú vígjáték.

Egri István bérlet (vasutas) vasárnap de. 11 óra. Bérleteket 980 és 1680 forint közötti áron vásárolhatók meg.

Bérletek igényelhetők a VSZ területi színházszervezőnél és *Dömé Lászlónénál* a VSZ központban, a Budapest, Benczúr utca 41-ben a 19-77/147, 157, 1686 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7745 városi telefonszámokon, október 30-ig.

A Vasutas-bérlet (Erkel Színház) 1996/97-es évad első előadása október 27-én de. 11 órakor lesz, műsoron Aszafjev: a Bahcsiszeráji szökőkút című műve szerepel.

Szilveszterezzen velünk Szlovákiában!

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére 1996. december 27-től 1997. január 2-ig üdülést szervez a szlovákiai Demjata-ra. Demjata település az Eperjes (Presov) — Bártfa (Bardajov) vasútvonal mentén található, hangulatos kis hegyi falucska.

***Részvételi díj**: felnőttek részére: 15.000.-Ft + biztosítás, gyermekek részére: 13.000.-Ft + biztosítás (18 éves korig).*

A részvételi díj magában foglalja: a teljes ellátást, két kirándulást (Eperjes és a Csorba-tóhoz) és a hangulatos szilveszteri mulatságot. Elhelyezés: 2—3 ágyas zuhanyzós szobákban. Síelési lehetőség az időjárás függvényében. Kiutazás: 1996. december 27-én a Budapest Keleti pályaudvarról 6.05 órakor induló Rákóczi nemzetközi gyorsvonattal Kassáig, onnan autóbusszal Demjataig, amelyet a fogadó fél biztosít. Visszaérkezés: 1997. január 2-án a Budapest Keleti pályaudvarra 19.42 órakor érkező Rákóczi nemzetközi gyorsvonattal.

Jelentkezni lehet a hirdetés megjelenésétől folyamatosan. Jelentkezéskor a részvételi díj 40 százalékát előlegként kell befizetni. Befizetés budapesti tagoknak a VSZ központban, vidéken lakó jelentkezők pedig csekken, a nyilvántartó lap egyidejű kitöltésével.

Jelentkezés és bővebb felvilágosítás *Dömé Lászlóné* kolleganőnél telefonon, vagy írásban.Vasúti telefon: 01/19-77/ 147,157, mellék, vagy 01/16-86. Postai telefon: 351-7745

TISZTSÉGVISELŐINK FIGYELMÉBE

Helyzetkép az érdekegyeztetésről

Helyzetkép az érdekegyeztetésről címmel nem régen napvilágra került egy kordokumentum jellegű szakkönyv. Kiadója az Érdekegyeztető Tanács (ÉT) és a Munkaügyi Kapcsolatok Társaság. A könyvet a Munkaügyi Minisztériumban Héthy Lajos államtitkár, a Munkaügyi Kapcsolatok Társaság elnöke és Gulyás Kálmán ÉT titkár, a Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálat igazgatója mutatta be.

A kötetet ötvenkilenc tanulmány felhasználásával *Ladó Mária* és *Tóth Ferenc* szerkesztették. A résztanulmányok szerzői között vasutasokat is találunk (*Borsik János, Dura László, Németh László, Péter Mihály* és *Varga Gyuláné*).

Az ötszáz oldalas könyv hat fejezete megismerteti az olvasót a hazai érdekegyeztetés mechanizmusával, valamint annak szereplőjével. Nyomon követhető az érdekegyeztetés megalakulása, törvényesülése, vagy éppen törvényen kívülisége. Látjuk benne törekvéseinket és bizonytalanságainkat, eredményeinket és kudarcainkat. Szembesülünk konfliktusainkkal, azok „kezelésére" tett kísérleteinkkel és a sztrájkhelyzetekkel.

Egyik fő érdeme a kötetnek, hogy a folyamatokat követi, felfedi és rámutat az összefüggésekre. A makroszintű érdekegyeztetést 1988-al indítja. A szektorális érdekegyeztetést, amelyről eddig a kívülálló alig rendelkezett ismeretekkel, ugyancsak bemutatja a könyv. Az ágazati és a munkahelyi szintű érdekegyeztetésről is képet kapunk. A részvételi intézmények alakulási körülményeit is viszont látjuk a tanulmányokban.

A tanulmánykötet dokumentum arról, hogy a piacgazdaság térnyerése és (helyenként vadkapitalista viszonyai között) az érdekegyeztetés hogy próbált érdeket képviselni, miközben sok helyütt a létéért küzdött.

Az ötvenkilenc tanulmányból összeállított szakkönyv mégsem mozaikszerű, nem száraz olvasmány, ellenkezőleg, egyenesen izgalmas és nem utolsósorban tanulságos.

E mű jó szívvel ajánlható mindazoknak, akiket érdekel az érdekegyeztetés, akik pedig annak részesei is, jó lenne, ha „kötelező olvasmánynak" tekintenék.

(A könyv beszerezhető a Munkaügyi Kapcsolatok Társaságánál, ára: 1200 forint.)

V.M.

LAKÁSCSERE

Elcserélném 92 négyzetméteres, komfortos, MÁV-szolgálati lakásomat kisebb MÁV bérlakásra, vagy megvásárolható önkormányzatira. A lakás **Budapesten** van a Józsefvárosi Pályaudvarnál. Érdekel vidék is, maximum 60 kilométeres körzetben. Érdeklődni: Kovács 113-3861 telefonon, vagy a következő címen: 1086 Budapest, Fiumei u. 24/c

Eladó! Albertirsa, Széchenyi utca 27 szám alatti **2 szobás ház** 380 négyszögöl telekkel. 2 utcára nyíló telek, a másik végére építési engedély kapható.

Víz, gáz, csatorna, telefon az utcában, állomás 10-15 percre. Érdeklődni a helyszínen 38. szám alatt a szomszédban, vagy a munkahelyen Budapest Nyugati pályaudvar utánfizetési pénztárban: Kardulecznénál, a 85-57-es telefonon.

Budafokon Rózsavölgy tetején, két lakásos, összkomfortos (tetőtérbeépítéses 100 — 85 négyzetméteres) családi ház 230 négyszögöl telken családi okok miatt sürgősen **eladó**: Megegyezünk. Telefon: 226-90-86, 351-13-91.

Újpesten téglaházban, a metró mellett, 2 szobás, parkettás, telefonos, összkomfortos tehermentes öröklakás **eladó.**

Irányár: 3,2 millió. Érdeklődni 18 óra után a 1897-403-as telefonon.

Budapesti 2 szoba, konyha, előszoba, fődőszoba 82 négyzetméteres komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre (esetleg megvásárolhatóra) Budapest környékire, budapestire, vagy győrire **cserélném.** Minden megoldás érdekel.

Válaszokat a győri 06-96-423-193-as (üzenetrögzítős) telefonon, vagy Vargáné Horváth Mária Magdolna 9023 Győr, Ifjúság krt. 4. I/1. postacímre kérek.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV-, vagy önkormányzati lakásra, **Budapest** VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Kiállítás

Fodor N. Éva kolozsvári festőművész képeit a MÁV Rt. Budapesti Nyugati Pályaudvar Állomásfőnöksége és Vasutasok Szakszervezete Nyugdíjas Klubja kiállítja. A tárlat megtekinthető október 9-től, 18-ig a Nyugdíjas Klub kiállítótermében (Budapest, VI. Podmaniczky u. 28. I. emelet).

ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

„A MÁV AZ ALKOHOLISTÁKAT TÁMOGATJA?"

A naivitás csapdája

A „józan" ember azt gondolná, hogy a MÁV mint komoly közlekedési vállalat azon munkálkodik, hogy az ilyen alkoholfüggő beteg embereket segíti a gyógyuláshoz vezető úton, illetve akik már gondot okozhatnak a közlekedésben, azokat a megfelelő módszerrel kiszűri.

Egy csúnya, esős nyárvégi reggelen arra ébredt egy vasutas kollégám, hogy nem ura saját akaratának, és akarva-akaratlanul az italos üveg után nyúl automatikusan: amikor szolgálatba kell mennie, csak nagy erőfeszítések árán sikerül erőt vennie azon, hogy ellenálljon a kísértésnek. Gondolta, ez így nem mehet tovább, hiszen neki családja van (szerető felesége és gyermekei), akiket ő nagyon szeret, és nem szeretné ezt az idillt felborítani, és a munkahelyét is meg akarja tartani. Nos, ezen a napon roppant nagy és komoly döntést hozott, ami — mellesleg az én értékítéletem szerint is — nagy akaraterőre vall, hiszen azt kellett önmaga előtt is elismerni, hogy függőségbe került az alkohollal — (erre egyébként nem sokan képesek!) —, és tenni kívánt ez ellen. Tehát megszületett az elhatározása, felkereste az orvosát azzal, hogy szeretne meggyógyulni (kigyógyulni ebből a mókuskerék-betegségből), és hajlandó ezért minden áldozatot meghozni. Az orvosa beutalta egy elvonóintézetbe, ahonnan gyógyultan és panaszmentesen távozott.

Ha én ezt a történetet most itt befejezhetném, akkor azt mondhatnánk, hogy ez itt egy sikertörténet, de sajnos, nem így történt. Hősünk ugyanis a táppénzes állományából visszaérkezvén jelentkezett a munkáltatójánál. Miután munkaképessé nyilváníttatott, közölték vele, hogy mivel elvonókúrán volt, egy MÁV-főorvosi rendelet alapján nem lehet első csoportos munkakörben foglalkoztatni. A szolgálattevői bérét is levették, s az új beosztásnak megfelelő bérkategóriába sorolták.

Ez a dolgozó, miután el akarta tartani a családját, és meg akarta tartani a munkahelyét, súlyos csapdába esett, a saját naiv csapdájába, ugyanis ezzel a döntésével az eddigi fizetésének mintegy 50 százalékát veszítette el. Nos, elgondolkodtató az, hogy érdemes-e küzdeni az alkoholizmus ellen, hiszen ugyanezt az eredményt elérte volna akkori is ha nem tesz semmit, és mindezt úgy élte volna meg, hogy még közben rózsaszínű is lett volna a világ. Nem tudom, hogy mikor született ez a rendelet, de biztos vagyok abban, hogy ez nem szolgálja a MÁV érdekeit, hiszen ki az az eszement ember, aki ezek után meg merné lépni a segítségkérés eme formáját...

Ha rosszmájú lennék, azt mondanám, a MÁV az alkoholistákat támogatja, hiszen amíg hősünk nem fordult a gyógyulás eme rögös útjára, addig „élt, mint Marci hevesen". A kérdés, ami bennem megfogalmazódott — és remélem mások szürkeállományát is megmozgatja (már aki el nem itta) —, hogy miért azokat büntetjük, akik még képesek tenni az alkoholfüggőségük ellen.

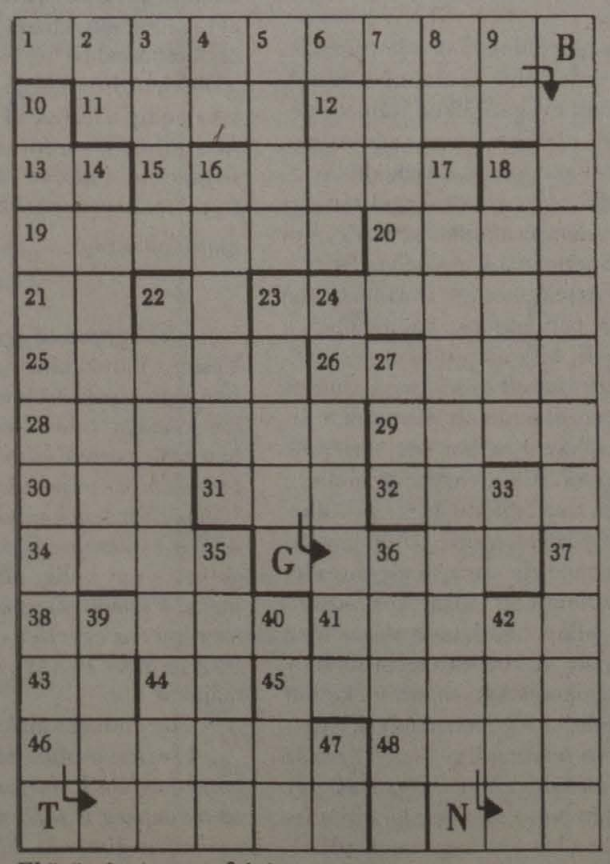
KÉSZENLÉT IDEJÉRE

A Vasutas Szakszervezet megalakulásától — 1896. szeptember 20-tól — folytatott „áldozatos harcának eredményeként az 1907-es törvények és kiegészítő rendeletek irígylésre méltó .... „

Az idézet befejezése a megfejtés: függőleges 10, vízszintes 1, függőleges 17., vízszintes 15, függőleges 23. (Forrás: Gadanecz Béla: A Magyar Vasutas-Szakszervezet létrejöttének időpontjáról és 1945 előtti történetéről - KÖZDOK 195. oldal -)

Vízszintes: 1. **Megfejtés II. része.** 10. Római 1000. 11. Költői mű. 12. Zúzni. 13. Kutya. 15. **Megfejtés IV. része.** 18. Néma Róza. 19. Kukorica tárolóra. 20. Ádám párját. 21. Kuka! 22. Lóra egynemű betűi. 23. Ruhát simító. 25. Nyúl van ilyen. 26. Bicskás. 28. A dinnyét vizsgálja. 29. Fekete munka (argo). 30.Támogatási egyesület a MÁV-nál. 31. Nyakvédő. 32. Vizet ad. 34. USA űrkutatási központja. 37. Oxigén. 38. Rózsa-féle. 41. A puska részét. 43. Számnév. 44. Részben ázik. 45. Bolondság. 46. Férfinév. 48. Sopron folyója.

Függőleges: 1. Magyar gépkocsi jele. 2. Teve része. 3. Shakespeare egyik királya. 4. Ittrium, rádium. 5. Ötórai csevegés. 6. Tűzhányó. 7. Pénzes. 8. Kiejtett mássalhangzó. 9. Néma tanú. 10. **Megfejtés I. része.** 14. Virágból kötik. 16. Haragos. 17. **Megfejtés III. része.** 18. Lopva ránéz. 22. Levágott (mezőt). 23. **Megfejtés V. része.** 24. A magasles. 27. Élelmiszert Felügyelő Intézet. 33. Orosz repülőgéptípus. 35. ... roida (kis bolygó). 36. .... István (színész). 39. ATOE. 40. A test hátsó része. 42. Szülők nélküli. 47. Néma nóta.



Előző rejtvény megfejtése:

Általános vasúti munkások egyesülete alakítandó.

Készítette: Bánszegi József

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-6450
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

LÉGY A LEVESBEN

ÁTALAKÍTÁS ÉS ÉRDEKVÉDELEM

Visszautasított rágalmak

Sikeresen kezelt konfliktus — felhangokkal

A Magyar Vasutas legutóbbi számában részletes áttekintést nyújtottunk a gépészeti szakszolgálatnál a nyár folyam történtekről. Akkor még úgy látszott, hogy a munkáltatói javaslat, amely a teherkocsi-javítást véglegesen kft.-be vitte volna, olyannyira elfogadhatatlan a VSZ Gépészeti Intézőbizottsága (GIB) számára, hogy emiatt akár a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között megkötött hároméves megállapodás is veszélybe kerülhet. A konfliktust azóta feloldotta egy megállapodás. A GIB-hez visszaérkezett jelzések szerint ez az egyezség kivívta az érintett kocsilakatosok megelégedését. Akkor mégis honnan került a légy a levesbe?

A VSZ Gépészeti Intézőbizottsága október másodikai ülésén elhangzott: a teherkocsi-javítás végleges kft.-be vitele a VSZ számára azért elfogadhatatlan, mert az elgondolások gazdaságilag nem eléggé megalapozottak, a munkavállalók — a szakszervezeti tagok — számára pedig ez túlzott hátrányokat rejt magában.

A korábban a gépészeti főosztállyal lefolytatott tárgyalások nem vezettek eredményre, ami az érintett vontatási főnökségeken pattanásig feszítette a hangulatot. Egy nem kívánt konfliktus kirobbanását elkerülendő, *dr. Márkus Imre* VSZ-elnök közbenjárására október 7-én a MÁV Rt. vezérigazgatója soron kívül fogadta a VSZ GIB tárgyaló-delegációját. Ezen az egyeztetésen fogalmazódott meg az a keretmegállapodás, amelynek köszönhetően másnap megszületett a többi reprezentatív szakszervezet jelenlétében egy részletes szerződés.

(Folytatás a 3. oldalon)

Fordulatot a közteherviselésben!

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége szövetségi tanácsa 1996. október 10-én határozatot hozott a kormány jövő évi költségvetési javaslatairól, az adózás rendszerének változásairól, valamint a társadalombiztosítási alapok költségvetéséről és az azt megalapozó járulékreformról.

(A határozat teljes szövegét terjedelmi okok miatt nem tudjuk közölni, de a legfontosabb részleteit lapunk második oldalán közreadjuk.)

ÁRA: 20 Ft

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 20. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. OKTÓBER, MÁSODIK SZÁM

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke aktuális kérdésekről ír.

Szakszervezeti tagságunk több forrásból értesülhetett arról, hogy az elmúlt hetekben napvilágot látott a MÁV Rt. javaslata az új bértarifa elveire. A Vasutasok Szakszervezete különböző szervezeteihez érkező kérdések és vélemények alapján megállapítható, hogy tagságunk és szinte valamennyi vasutas érdeklődésének középpontjában a munkahelyek megőrzése és a bérfejlesztés jövő évi mértéke alakulása mellett az új bértarifa kérdésköre áll.

A MÁV 1992-ben vezette be a bértarifa-táblázat szerinti bérezést, amely a korábbi jövedelem-elosztási rendszerekhez képest reformértékű lépés volt. A bértarifa vitathatatlan előnyei mellett már az életbe lépése pillanatában előre láthatók voltak annak hiányosságai is. Ezek többsége mind a mai napig terheli az érvényben lévő szabályzatot. Így például sok esetben feszültséget okoz az egyes munkakörök egymáshoz nem megfelelő viszonyítása; bizonyos vasúti szakvizsgák elismerésének hiánya; a szolgálati helyek besorolásától függő munkakörök megállapítása. Az idő múlásával azonban számos olyan körülmény megoldásával is adós maradt a bérrendszerünk, mint a szakmunkások besorolását szabályozó 6/1992. évi Munkaügyi minisztériumi rendelet érvényesítése vagy a vasútnál azóta létrejött számos új munkakör beépítése.

A felsorolt hiányosságon túl még sok egyéb más felvetés is indokolta, hogy a Vasutasok Szakszervezete a bértárgyalások alkalmával évről évre letegye javaslatait a bértarifa-rendszer módosítására. A megoldásra váró gondok száma időközben annyira megszaporodott, hogy az elmúlt év végére már halaszthatatlanul felvetődött egy új bérrendszer kidolgozásának szükségessége, amit a tavaly decemberben megszületett „hároméves" megállapodásban rögzítettünk is.

Az eredeti szándék szerint — ahhoz, hogy jövő év elejétől életbe léphessen az új bérrendszer —, annak elveiről már áprilisban szerettük volna megkezdeni a tárgyalásokat. A MÁV Rt. az új bértarifa elveiről szóló előterjesztését viszont csak szeptember közepén nyújtotta át a reprezentatív szakszervezeteknek, így mára sajnos nyilvánvalóvá lett, hogy az új bérrendszer bevezetésére csak egy későbbi időpontban kerülhet sor. A Vasutasok Szakszervezete a következő hónapokban azt tervezi, hogy széles körben megvitatja tagságával az egyes változtatási javaslatokat, hiszen egy kapkodva kialakított bérrendszer minden bizonnyal újabb és újabb nem kívánt hibákat hordozna magában.

Jelenleg hol tartanak az egyeztetések? A Vasutasok Szakszervezete MÁV Rt. Érdekegyeztető Bizottsága október 16-i ülésén vitatta meg a munkáltató elvi javaslatait, amelyet elfogadható tárgyalási alapnak tartott. Természetesen ez nem azt jelenti, hogy ne vitatnánk jó néhány felvetést, viszont érdekeltek vagyunk abban, hogy az egyeztetési folyamat minél hamarabb megindulhasson.

Az érdekegyeztető bizottság ennek megfelelően előzetesen felhatalmazta a tárgyalódelegációját néhány elvi álláspont képviseletére: például egy olyan, a pálya- és kereskedővasútra egyaránt érvényes bértáblázatot szeretnénk támogatni, amely a jelenlegihez képest nem ad további lehetőséget arra, hogy kívül eső munkaköröket rendszeren bevonjanak a szabályozás alá. Megengedünk bizonyos differenciálásokat, de csak a szakszervezetekkel egyetértésben kialakítandó elvek szerint és legfeljebb tíz százalékos mértékben. Kizárólag a forgalmi szolgálat területén és ott is körültekintően kell figyelembe venni a szolgálati hely csoportba sorolását. Továbbfejlesztve szeretnénk elismertetni az életkor szerinti előrelépést. A VSZ arra törekszik, hogy az egyes fizetési osztályok közötti eltérések kiszámítható életpálya-fejlődést biztosítsanak és ösztönzőek legyenek.

A felsorolt, korántsem teljes körű szempontokat a VSZ a tárgyalások során folyamatosan értékeli. Az egyes konkrét, szövegszerű javaslatok kidolgozásakor pedig arra törekszik, hogy a tagság számára a jelenleginél elfogadhatóbb szabályzat szülessen.

Dr. Márkus Imre

RÁKOSRENDEZŐI REALIZMUS

Razzia után



Rákosrendező **— Ferencváros és Szolnok után — az ország egyik legjelentősebb vasúti csomópontja volt. Az új felvételeseket évi 48.000,- forintos kiemelt forgalmi jutalékkal csábították az 1980-as években. Éjjel-nappal gurítottak, nem volt megállása a vasutasoknak az éjszakai szolgálatban sem. Mára a gurítódombot benőtte a gaz, a sínek rozsdásodnak, az épületek lepusztultak. A régi tehervagonok között járva mintha egy kísértetállomáson lennék.**

Kovács Ernő forgalmi szolgálattevő, a szakszervezeti bizottság titkára sajnálkozva fogad, mert éppen akkor mentek el a rendőrök. A vasutasok riasztására tolvajokat fogtak.

— Ezek nem besurranó bűnözők — kezdte Kovács Ernő, hanem itt a pályaudvaron teherkocsikban lakó otthontalanok. Innen is látszik, hogy kiteregettek. — mutat a távolba, ahol lepedőket, pelenkákat lenget a szél. — Kihívtuk a rendőrséget, mert nem állapot, hogy minden itt tárolt kocsiból kilopják a rezet, az alumíniumot, sőt újabban a hordrugókat is kiszerelik, azért állnak olyan furcsán azok a vagonok. A tartály- és fedettkocsik, mint kisiklás után egy tehervonat, úgy dülöngélnek jobbra és balra a vágányokon. Azt már megszoktuk — folytatta az szbtitkár, — hogy szemétlerakónak használják a pályaudvart, de most már néhány épületet is szétszedtek.

Amint a kocsivizsgálók régi helyiségéhez értünk, találkoztunk egy idős emberrel. A kutyája körbeszaglászott, de ő rászólt.

— Széthordtak már mindent — mondta, és szemmel láthatóan ő is rejtegetett valamit a háta mögött. Amikor elindult a gurítódomb felé, akkor tűnt fel, hogy két kis teljesítményű akkumulátort vitt a kezében. Az úton alacsony termetű pár közeledett felém, a férfi *karján egy csendesen pihenő csecsemő.* Megszólítottam őket, és meglepetésemre nem hárították el a közeledést.

— *Önök is itt laknak a vagonokban?*

— Igen, ebben a szegénységben — felelte a fiatalasszony.

— *Miből élnek?*

— Vasazunk, guberálunk — szólalt meg a férfi, miközben a gyerek nyugtalankodni kezdett.

— *Magát miért nem vitték el a rendőrök, mint a többieket?*

— Én tudtam igazolni magam, meg aztán én nem szerelem szét a kocsikat, *csak kapirgálok.*

— *Az meg mit jelent?*

— Csak az elhullajtott kisebb vasdarabokat szedem össze.

— *Mennyi idős a gyerek?* — fordulok az asszonyhoz.

— Két hónapos.

— *Ha beteg, hova viszik?*

— Nem beteg ez, rendesen szopik.

Közben odaértünk a vagonlakásokhoz, a komfort annyiból áll, hogy valami matracfélét terítettek a padlózatra. Tizenhat éves körüli fiúk kakaskodnak egymással, pózolnak a fényképezőgép előtt. Az egyik kopott, piros nadrágot visel, szégyenlősen behúzódik a vagonba, a többiek erőszakkal kirángatják. Amikor a srácok kora iránt érdeklődöm, kiderül, hogy többségük a törvény szerint még nem számít felnőttnek, azokat ugyanis előbb elvitte a szirénázó rendőrautó. Körülbelül húszan laknak a két fedett kocsiban, és mindannyian Tarpáról, egy Szabolcs megyei kisfaluból jöttek.

Otthon nincs munkánk, itt meg egy kis *vasazásból* meg lehet élni — mondja a nagyobbik fiú.

— *Mi lesz télen, nem fáznak majd?*

— Nem maradunk itt, mert akinek van háza, az visszamegy Tarpára, akinek pedig nincs, az Pesten keres magának valamit.

Kovács Ernővel visszaballagunk a forgalmiba, úgy tűnik, hogy a szolgálattevő kissé szótlanabbá vált. Megnézünk még néhány kocsit, amelyből kiszedték a rezet, az alumíniumot. Egy kissé beletörődve mondja:

— Tudod, úgy látszik, hogy ez az egész ügy csak minket érdekel. Volt két rendészünk, de azokat is átirányították egy másik állomásra. Többször jeleztük a problémát a VBO-nak, de attól is azt a választ kaptuk, hogy mit gondolunk mi, majd az igazgatósági VBO-s fogja tán összerakni a kocsikat. A minap pedig azt láttam, hogy kábelen lopják a kft.-k az áramot a vasúttól. Mármár az az érzésünk, hogy *szándékos a nemtörődömség.*

A sínek között lépkedek a személypályaudvar felé, a rakott vagonok között. A talpam alatt gaz és salak váltogatják egymást, talán ezer métert is gyalogolok, de egy lélekkel sem találkozom. A fűrészelt árura, a deszkára, a lécekre, a német brikettre nem vigyáz senki. A szobi személyvonat komótosan indul ki az állomásról, mire a lakott vagonokhoz ér, felgyorsul 50 kilométeres sebességre is.

A pelenkákat lobogtatja a szél, messzire világítanak a barna, rozsdás vagonok között... T.P.

(A riport elkészülte után értesültünk arról, hogy a MÁV Rt. megbízott egy jónevű őrző-védő kft.-t a vagonlakók eltávolításával.)

MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

MAGYAR SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI ÖNKORMÁNYZATOK

A működés elveiről és a jövőjéről

A társadalombiztosítási önkormányzatok 1993. évi létrejöttével a civil társadalom, a munkáltatók és a munkavállalók érdekképviseletei jelentős szerephez jutottak, a politikai intézményrendszer új demokratikus elemmel gyarapodott. Az önkormányzatok megalakulásában azonban jelentős szerepet játszott az a politikai szándék is, hogy a nyugdíj- és az egészségbiztosítási rendszer átalakítása, a megszorító intézkedések kisebb társadalmi ellenállást válthatnak ki, ha a mindkori hatalom intézményesen megosztja a felelősséget a munkaadók és a szakszervezetek képviselőivel.

Az elmúlt három évben az országgyűlés elmúlasztotta megalkotni az önkormányzatok működését és gazdálkodását szabályozó egyértelmű törvényeket, noha az önkormányzatok közgyűlései, valamint az Állami Számvevőszék többször is hiányolta azokat. Ebből következően az éves költségvetésekben — figyelmen kívül hagyva az önkormányzatok javaslatait — inreális, megvalósíthatatlan előirányzatokat fogadtak el. Ugyancsak a kormányok mulasztásából fakadóan nem tisztázták — elsősorban az egészségügyben — a Népjóléti Minisztérium, a biztosító, valamint a tulajdonos települési önkormányzatok hatáskörmegosztását, felelősségét.

A körülmények együttes hatására a valós problémák megoldásának szándéka helyett a *felelősségáthárítás, az önkormányzatok lejáratása*, az egymásra mutogatás került előtérbe. A zavaros helyzet alkalmas volt arra, hogy féligazságok hangoztatásával, máig nem igazolt vádaskodással elvonják a figyelmet a rendszerek egyre romló finanszírozásáról, az állami kötelezettségek teljesítéséről, és az önkormányzatok munkájában meglévő fogyatékosságok felnagyításával megingassák a társadalom bizalmát.

Az önkormányzatiság elleni támadások egyre nyilvánvalóbbá váltak az utóbbi hetekben, s ma már világosan látszik, hogyha a megszüntetésüket még nem is merik nyíltan meghirdetni, egyes minisztériumok egyre leplezetlenebbül munkálkodnak az *önkormányzatok elsúlytalanításán*, szakmai anyagi önállóságuk megszüntetésén.

Az MSZOSZ mint a társadalombiztosítási önkormányzatok munkavállalói oldalának meghatározó szervezete úgy ítéli meg, hogy *nem kíván osztozni a kormánnyal a rendszerek átalakításának és további működtetésének felelősségében*, ha a politikai akarat az önkormányzatok szakmai és anyagi önállóságát megszünteti, s csak a *mindenkori bűnbak* szerepére akarja őket kárhoztatni.

Az MSZOSZ szövetségi tanácsa az általa delegált képviselőkön keresztül kezdeményezi, hogy *a Kormány az önkormányzatokkal együtt mielőbb közösen alakítsa ki a nyugdíj és egészségügyi ellátás reformjára vonatkozó elgondolásokat.* Az MSZOSZ szövetségi tanácsa sokadszor is megerősíti, hogy a továbblépés egyetlen reális alternatívája az *önkormányzatiság kiszélesítése*, olyan világos, áttekinthető viszonyok kialakítása, amelyben a *döntési jogokkal arányos felelősség*, a döntések anyagi következményeinek viselése törvényben rögzített módon, a lakosság számára is átlátható és követhető módon érvényesül.

Tisztázódjon a személyi felelősség!

A munkavállalók által is ellenőrzött privatizáció fogadható csak el

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége elítéli és felháborítónak tartja az állami privatizációs szervezetben történteket. Miközben a társadalom egyre szélesebb rétegei élnek igen nehéz körülmények között, a szakszervezetek számára elfogadhatatlan, hogy minimális munkával, törvénytelenségek elkövetésével jutnak egyesek több száz millió forint közpénzhez sikerdíj címén. Az MSZOSZ erkölcsileg is elítéli mindazokat, akiknek közreműködése révén ilyen eset megtörténhet, tovább mélyítve ezzel a társadalomban meglévő bizalmi válságot.

Az MSZOSZ szövetségi tanácsa bízik abban, hogy *mihamarabb befejeződnek a vizsgálatok*, hiszen a privatizáció további folytatása érdeke az egész magyar társadalomnak, és egyetért azzal, hogy a körültekintő és részletes vizsgálatok után *tisztázódjon a személyi felelősség.*

A szakszervezetek a magánosítás megindításától kezdve azt hangsúlyozták, hogy a társadalom számára a *világos és áttekinthető, a munkavállalók által is ellenőrzött privatizáció fogadható csak el.*

Az MSZOSZ ezért kezdeményezte több ízben, hogy az állami privatizációs szervezet igazgatóságában *kapjon helyet a szakszervezetek képviselője.* E kezdeményezést azonban a jelenlegi kormánypártok és azok parlamenti frakciói sem támogatták. A felügyelőbizottságban nincs mód arra, hogy a döntéseket érdemben befolyásolják, és a jelenlegi törvényi szabályozás sem nyújt garanciát arra, hogy a hasonló visszaélések ellen *még a döntéshozatalt megelőzően szót emelhessen a munkavállalók képviselője.* A szövetségi tanács kezdeményezi, hogy a privatizációs szervezet igazgatóságába nevezzenek ki *munkavállalói képviselőt* is.

Az MSZOSZ szerint az érdekegyeztető tanács munkavállalói oldalának rövid időn belül célszerű tárgyalni a privatizáció ellenőrzésében való szakszervezeti részvételről, s a szövetség e megbeszélés után a tények és a körülmények részletes ismeretében lát csak lehetőséget bármilyen további következtetés levonására.

A szakszervezeti ingatlanokról

Az MSZOSZ szövetségi tanácsa aggodalommal tapasztalja, hogy a törvénykezés nem a megfelelően törődik az állami tulajdonként bejegyzett, ám a szakszervezeti tagság által létrehozott ingatlanok ügyével. A szövetségi tanács elvárja a parlamenttől, hogy a munkahelyi kollektívák fizikai vagy anyagi erőfeszítéseivel épített létesítmények sorsáról való döntés nyomán a nem állami eszközökből, hanem dolgozói összefogással létrehozott ingatlanok *azok kezébe, tényleges tulajdonába kerüljenek, akik építésükben közreműködtek.*

a szakszervezet

VSZ-JAVASLATOK

A költségvetés vitájához

A Vasutasok Szakszervezete elnöke a költségvetési törvénytervezet áttanulmányozása után átadta javaslatait a parlamenti képviselőknek, amelyben azt kérte, hogy az egyik legnagyobb ágazat szakszervezetének véleményét is vegyék figyelembe a törvényalkotásnál.

A VSZ elnöke indokoltnak tartja, hogy az adókedvezmény ne csak a *közhasznú tevékenységet* folytató alapítványokra vonatkozzon, hanem a *közérdekű kötelezettséget* vállalókra is. Kérte továbbá azt is, hogy az *érdekképviseleti tagdíjakra 3 százalék fölött vonják meg a kedvezményt*, hiszen a hagyományos érdekvédelmet folytató szervezetek eddig sem és ezután sem kívánnak visszaélni az adómentességgel.

Temetési segélyt ne csak a munkáltató adhasson adómentesen, hanem a tag elhalálozása esetén az érdekvédelmi szervezet is.

A munkáltató által nyújtott természetbeni vagy utalványos étkeztetés továbbra is maradjon adómentes. A VSZ jelenlegi 1200 forint és 2000 forint adómentes összeghatár mértékét, az infláció növekedésének arányával emelve tartja elfogadhatónak. Ezzel egyidejűleg az egyszeri ajándékozás összegének adómentesség határát 500 forint helyett 1000 forintban kéri megállapítani, a pénzromlás miatt.

ORSZÁGOS ÉRDEKEGYEZTETÉS

Fordulatot a közteherviselésben!

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége szövetségi tanácsa október 10-én határozatot hozott a kormány jövő évi költségvetési javaslatairól, az 1997. évi adózás rendszerének változásairól, valamint a társadalombiztosítási alapok költségvetéséről és az azt megalapozó járulékreformról. A határozat teljes szövegét terjedelmi okok miatt nem áll módunkban közölni, de legfontosabb részleteit most közreadjuk.

A rendszerváltás óta eltelt évek gazdasági és társadalmi problémái leginkább a bérből és fizetésből élőket sújtották. Az első években az átalakulási válság, majd az utóbbi években az egyoldalú stabilizációs politika a középrétegek teljes elszegényedéséhez, a munka leértékelődéséhez és egyre növekvő szociális feszültségekhez vezetett. A munkavállalók, az MSZOSZ-hez tartozó tagok azok, akik az átalakulási időszak terheit irreális mértékben viselték és viselik olyan formában, mint a tömeges munkanélküliség, a keresetek elértéktelenedése, a jövedelmi, a szociális és a munkakörülmények elbizonytalanodása.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa az 1997-es évtől azt várja, hogy ezen a helyzeten érdemi fordulat következzék be. Ezt a követelésünket az általunk megismert gazdaságpolitikai környezet reálissá is teszi anélkül, hogy az a gazdasági egyensúly felborulásához vezetne. Ezen követelmény az alapja az 1997-es évet döntően meghatározó törvények, a költségvetés, az adótörvények, valamint a társadalombiztosítás rendszerei és finanszírozásuk szabályozásához való viszonyunknak.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa az 1997. évi költségvetés tervezetéhez az alábbi részletes észrevételeket teszi

1. A Szövetségi Tanács ismételten kezdeményezi a tripartit árfigyelés működtetését. A központi áremelések esetében rendkívüli megfontoltságot tart szükségesnek, és sürgetőnek tartja a készletezés, a stratégiai beszerzések áttekintését, a monopolcikkek és -szolgáltatások árvizsgálatát, valamint annak elemzését, hogy a versenyhivatal és a közbeszerzési tanács minden fontos esetben él-e a rendelkezésére álló jogszabályi lehetőségekkel.

2. Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa a közgazdaságilag indokolt és társadalmilag elfogadható 2 százalékos reálbér-növekedést úgy tartja megvalósíthatónak, ha az infláció mértéke a kormány tervei szerint alakult, és

— az átlagos bérkiáramlás a 18—20 százalékos sávban marad úgy, hogy

— a minimális bérnövekedés ajánlott mértéke elérje a 14 százalék, de

— a bérek növekedési üteme lehetőség szerint sehol ne lépje túl a 25—26 százalékos határt.

A minimálbér reálértékének megőrzése a jövőben is kiemelt feladata az MSZOSZ-nek. Ennek érdekében, mivel 1996-ban sem sikerült megőrizni a minimálbér reálértékét, kezdeményezi, hogy 1997. január 1-től a munkabérek legkisebb összege 17.800,- forint/fő/hó-ban kerüljön egységesen megállapításra.

3. Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa szektoronként, valamint vállalattípusonként elemzendőnek tartja, hogy hol javultak valójában a vállalati jövedelmek. Fel kell tárni, hogy milyen egyéb folyamatok hatnak a jövedelem-akkumulációra vagy az ellen, s ezzel együtt a beruházások alakulására is, és ki kell szűrni a jövedelemelszívó tényezőket.

4. A Szövetségi Tanács elengedhetetlennek tartja, hogy a kormány valóságosan semlegesítse azokat a költségvetési kihatásokat, amelyek egyrészt a költségvetés és az MNB közötti elszámolások változásaiból, másrészt abból adódnak, hogy az 1995. évi privatizációs bevételek felhasználásáig az MNB-nek több tízmilliárdos kamatfizetési kötelezettsége s így vesztesége támadt.

5. Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa fontosnak tartja a hazai pénzügypolitikán belül a kamatpolitikát. A hazai gazdasági fejlődés egyik jelentős korlátjának tekinti a magas hitelkamatokat, valamint a magas kamatrést, és kormányzati lépéseket tart szükségesnek ezek mérséklésére.

6. Az MSZOSZ álláspontja szerint elfogadhatatlan az egészségügyi lakossági térítési díjak szélesebb bevezetése. Feltétlenül módosítandó továbbá az a kormányzati elképzelés is, amely szerint egyes jövedelemkategóriákban kb. 20 százalékkal mérséklődne a családi pótlék összege, továbbá a családi pótlék felső jogosultsági jövedelemkorlátja az 1996-os szinten maradna. Ehelyett a reáljövedelem-visszaesés elkerülése érdekében elengedhetetlen a jogosultság jövedelemkorlátainak az 1997. évi inflációs rátával történő megemelése.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa az adótörvények változásaival kapcsolatban a következő alapvető követelményeket határozza meg

1. A személyi jövedelemadóban

— feltétlenül maradjon fenn és kerüljön valorizálásra a munkahelyi étkeztetés kedvezménye,

— a tényleges munkavállalói érdek-képviseleti tagdíj adómentessége maradjon fenn, a visszaéléseket az ellenőrzések fokozásával kell kiszűrni,

— olyan adótábla kerüljön elfogadásra, amely biztosítja a bérek reálértékének a megőrzését, illetve javulását, és a legkedvezőbb béralakulást a középrétegek körében éri el.

2. A társasági adóban a szakszervezetek érdekvédelmi célokra fordított vállalkozási bevételei élvezzenek adómentességet.

3. Az általános forgalmi adónál vissza kell állítani a lakásépítés és -felújítás kedvezményét a társadalmi igazságosság, a lakásépítések ösztönzése és a számlaadás ösztönzése érdekében.

4. Fogyasztási adóknak a jelenlegi adóbevételek közti arányát finanszírozási szempontok miatt átmenetileg fenn kell tartani.

5. A fogyasztói árkiegészítéseknél fenn kell tartani a tanulók távolsági autóbuszbérlete, illetve vasúti bérletjegye változatlan támogatását.

6. Helyi adóknál

— Közgazdaságilag nem indokolt a helyi adók arányának növelése, és mindenképpen elfogadhatatlan, amennyiben az nem jár más adónemek csökkentésével.

— A vagyoni típusú adóztatás bevezetéséről csak széleskörű egyeztetéssel lehet elméleti döntéseket hozni, és az semmiképpen sem érintheti az adózott munkajövedelemből épült szokásos mértékű lakásingatlanokat.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa a társadalombiztosítási alapok 1997. évi költségvetésével és a járulékfizetés változásával kapcsolatban az alábbi követelményeket határozza meg

1. Az alapok gazdálkodási biztonsága szempontjából elengedhetetlen, hogy a központi költségvetés hozzájáruljon a járulékot nem fizetők utáni juttatások és a járulékkal meg nem alapozott ellátások finanszírozásához.

2. Fenn kell tartani a természetbeni juttatásokon belül az üzemi étkeztetés, a munkahelyi üdültetés, a munkaruha-juttatások rendszerének járulékfizetési kedvezményét.

3. A minimumjárulék bevezetését elviekben helyeseljük, de annak mértékét a legrosszabb pozícióban levő réteghez, ágazathoz kell igazítani, és azt differenciált kompenzációval kell kombinálni oly módon, hogy bevezetése ne eredményezze az önkormányzati irányítás alá kerülő Munkaerőpiaci Alap ellehetetlenülését. Elfogadhatatlan, hogy az alap mintegy 33 milliárd forintos többletét munkahelyteremtés helyett az államháztartás más céljaira használják fel. Az MSZOSZ ismételten kezdeményezi, hogy a járulékminimumok a kormányzati tervek helyett a háromelemes minimálbérnek megfelelően kerüljenek meghatározásra.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa hangsúlyozni kívánja, hogy a járulékfizetési kötelezettség tervezett szélesítését nem a járulékot fizető legális szféra irányában kell érvényesíteni, hanem a láthatatlan jövedelmek bevonásával.

4. Továbbra is azt támogatjuk, hogy a nyugdíjemelés mértéke az előző évi nettó keresetek növekedése alapján kerüljön megállapításra.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa elengedhetetlennek tartja, hogy az 1997. évi gazdasági és életszínvonal-politikai folyamatokat döntően befolyásoló költségvetési, adó és társadalombiztosítási törvények illetve törvénymódosítások ne szülessenek meg a munkavállalók érdekeinek figyelembevétele nélkül. Észrevételeit, javaslatait ennek érdekében fogalmazta meg.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa szükségesnek ítéli meg, hogy amennyiben az 1997. évi legfontosabb követeléseink nem teljesülnek, úgy meg kell gondolni, hogy milyen szakszervezetszerű fellépés vezethet el azok érvényre juttatásához. Egyúttal a Szövetségi Tanács felkéri az ágazati szakszervezeteket, hogy mérjék fel, milyen nyomásgyakorlási eszközzel rendelkeznek annak érdekében, hogy segítsék az MSZOSZ tárgyalási pozícióját, és egyben erősítsék saját bértárgyalási helyzetüket.

BÉRTARIFA-REFORM

SZAKSZERVEZETI VÉLEMÉNYEZÉS ELŐTT

A MÁV Rt. javaslata

Az 1995. december 29-én a MÁV Rt. és a szakszervezetek többek között arról is megállapodtak, hogy a bérezési rendszert felülvizsgálják. „Ezzel összefüggésben 1996. április elseje napjával megkezdik a besorolási és alapbérrendszer (16/1992.MHF sz. utasítás) átfogó reformjának munkálatait annak érdekében, hogy az új szabály 1997. január elseje napjával bevezetésre kerüljön."

Április elsejével — a munkáltató hibájából — a munkálatok nem kezdődtek meg, legalábbis a szakszervezetek nem kaptak tervezetet, tárgyalási anyagot. Az alapbérrendszer reformjára a munkáltatói javaslatot szakszervezetünk szeptember 17-én kapta meg, a tárgyalások október közepéig nem folytak. Így most már nagy valószínűséggel állítható, hogy jövő év január elsejével új szabályok nem alakulnak ki, a jelenlegi bérrendszer továbbra is hatályban marad, a jövő évi bérfejlesztés a mostani rendszer szerint valósul meg.

A tárgyalások — a fentiek ellenére — még október hónapban megkezdődnek, de aligha lehet ebben az évben előbbre jutni annál, hogy az előterjesztett javaslatról a *szakszervezetek véleményt mondjanak*. A közeljövőben azt el kell dönteni, hogy a munkáltató koncepciója alapján a részletes kidolgozás megkezdődhet-e. Érdemes áttekinteni az alapbérrendszer átfogó reformjára vonatkozó vezérigazgatósági javaslatokat. A legfontosabb változás, amelyet a munkáltató érvényesíteni kíván, hogy kapjanak jelentős szerepet az *alapbérek differenciált megállapításában* a szakágak irányítói és a szolgálati vezetők. A *szakágvezetők* differenciálhatnák a béremelési lehetőségeket területenként, esetleg fontosabb munkaköri csoportonként is. A szolgálati főnökök — bizonyos határok között — szintén eltérő mértékű béremelést határozhatnának meg egyes munkakörökre, de a *személyre szóló béremelésnél* is figyelembe vehetnék az egyéni teljesítményeket. A szakági és helyi — nem személyre szóló — béremelési elvek kialakítása (a differenciálás mértéke) az illetékes *szakszervezetekkel egyetértésben* történne.

A másik jelentős változást a *munkakörök értékelési rendszerében* tervezik. Javaslatuk szerint valamennyi munkakört egy külön bizottság sok szempont szerint értékelne és minősítene. Ennek alapján állítanák *sorrendbe* a munkaköröket, illetve ennek figyelembevételével történne a *munkakörök osztályba* sorolása. Talán ez a javaslatnak a legnehezebben megvalósítható része, és ez adhatna a legtöbb vitára alkalmat.

A munkakör értékelési rendszerébe új elemeket kívánnak beépíteni: például a munkakör önállósága, problémamegoldás, a munkakörnek a vállalati tevékenységre gyakorolt hatása stb. Nyilván ezek minősítése szubjektív megítélés alapján történne, és szintén vitatható megállapításokat eredményezne.

A hatályos alapbér-megállapítási szabályzat a *gyakorlati időt* két módon veszi figyelembe. Egyrészt a *bértételek megállapításánál*, másrészt az *egyes munkakörökbe való besorolási feltételeknél*. A munkáltatói tervezet mindkét esetben *szűkíteni* tervezi a *gyakorlati idő* szerepét az alapbér megállapításnál.

A szolgálati főnökségek nagyságát és ezzel összefüggésben a munkakörök leterhelését kívánta kifejezésre juttatni a *szolgálati helyek csoportba sorolása* (I—IV.csop.). Eddig a munkakörök egy részének fizetési osztályba sorolása ettől is függött. A munkáltatói tervezet most ezt a *függőséget csökkenteni*, illetve megszüntetni tervezi. Helyette az egyes forgalmi-kereskedelmi munkakörökre más ismérveket és módszereket (például pótlék) tervez bevezetni.

Felülvizsgálni kívánják a *képesítési előírásokat* is. A módosítás során a munkakör ellátásához szükséges tudásszintet határoznák meg. Ennek hiányában a munkavállaló a munkakört nem láthatná el, a túlképzettséget a rendszer pedig nem díjazná. A munkakör ellátásához szükséges képzettségi szintet és gyakorlatot a munkáltató állapítaná meg.

A fizikai munkák besorolását a 6/1992. MüM rendelet szerint végeznék. Ez alól kivételek lennének a *forgalmi, kereskedelmi* és *utazói munkakörök*, amelyeknél besorolás a hivatkozott MüM rendelettől eltérő ismérvek alapján történne.

A szellemi munkakörök besorolásánál alapvetően két szempontot értékelnének: a *szervezeti felépítésben elfoglalt helyet* és a *munkavállaló képesítését* (ez a besorolási elképzelés nagyban hasonlít a ma is érvényes szabályokhoz).

A tarifatábla bértételeinek kialakításában és alkalmazásában nem terveznek változást, megtartanák a most is érvényes alsó határos rendszert. Viszont nagyobb lehetőséget biztosítanának a *bértétel fölötti differenciált bérmegállapításnak. Csökkenteni kívánják az alapbéreknek a gyakorlati időtől függő növekedését.* A fizetési osztályok közötti különbséget az azonos képzettséget igénylő, egymás melletti osztályok esetében csökkenteni, a képzettségi igény változtatásával viszont növelni tervezik.

A munkáltatói tervezet tehát a felsorolt általános elveket tartalmazza, *konkrét besorolási szabály nincs*. A vezérigazgatóság arra gondol, hogy ha a tervezett elvekkel a szakszervezetek egyetértenek, akkor kezdik meg a részletes besorolási szabályzat kidolgozását.

(A Vasutasok Szakszervezete Érdekegyeztető Bizottsága (középszervi titkárok) lapzártánk után október 16-án tárgyalta meg a munkáltató koncepcióját, és ekkor foglalt állást a további tennivalókról, amelyről a Magyar Vasutas következő lapszámában írunk.)

Dr. Simon József

ÁTALAKÍTÁS ÉS ÉRDEKVÉDELEM

Kft.-sítik az árufuvarozást?

Avagy mi számít alaptevékenységnek?

A MÁV Rt. a Vasutasok Szakszervezetéhez is eljuttatta a Kombiterminál Kft. megalakítására elkészített javaslatát. A jelenleg Budapest Józsefváros Állomásfőnökséghez tartozó konténeres árufuvarozási szolgáltatás átalakítását a benyújtott dokumentáció alapján a VSZ nem támogatta.

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke Kukely Mártonnak, az árufuvarozási főosztály vezetőjének írt levelében mindenekelőtt felvetette azt az ellentmondásos helyzetet, hogy ha a darabáru-fuvarozás kikerülne a vasút szervezeti keretei közül, akkor megsérül az a MÁV Rt. átalakítási-stratégiai alapelv, miszerint „az alaptevékenység a MÁV Rt. szervezeti egységeiben valósul meg". Az alábbiakban a VSZ elutasító véleményének legfőbb indokait idézzük fel:

...„A bemutatott üzleti terv számsorai nem megalapozottak... szakmai gondatlanságot és elnagyolt előkészítést mutat, amelyre nem alapozható egyetlen gazdasági társaság működése sem...

...Felháborítónak, eddig még példátlannak és törvénysértőnek tartjuk azt, hogy a felügyelő bizottságban a munkavállalói képviselet nem kapott helyet.

...A szindikátusi szerződés tartalma messze elmarad más társaságok hasonló okiratától és szakszervezetünk elvárásaitól, ezért azt az alábbiakkal kérjük módosítani:

...a MÁV Rt. munkavállalóival azonos feltételek mellett vehetik igénybe a társaság munkavállalói a szociális létesítményeket.

...A munkavállalók személyi alapbére nem lehet alacsonyabb, mint a MÁV Rt.-s munkaviszonya megszűnésekor volt, és 1997. január elsejével a MÁV munkavállalóival azonos mértékű személyi alapbérfejlesztésben részesüljenek.

...Mind a társaság, mint, munkáltató, illetőleg a társaságba átmenő munkavállalók a MÁV Rt. kollektív szerződésében foglalt rendelkezéseket magukra nézve kötelezőnek tekintik mindaddig, — legfeljebb a társaságalapítást követő egy évig — amíg új kollektív szerződést nem kötnek.

...Általánosságban a Vasutasok Szakszervezete véleménye szerint a Kombiterminál Kft. megalakításának mind a gyakorlati előkészítése, mind az elkészített okiratai rossznak minősíthetők, ezek alapján a társaság létrehozását nem támogatjuk, és a megalakítását minden rendelkezésünkre álló eszközzel megakadályozzuk."

Visszautasított rágalmak

(Folytatás az első oldalról)

Az események sorában sorsdöntő momentum volt, hogy mind a két tárgyalást szakmailag a VSZ GIB tisztségviselői készítették elő. Konkrétan: ők fektették papírra azokat a szerződéstervezeteket, amelyeket a MÁV Rt. és a társszakszervezetek vezetői az egyeztetés alapjául is elfogadtak, illetve amit kisebb módosításokkal végül közösen nyugtáztak.

Ezeknek a megalapozott javaslatoknak eredményeképpen a teherkocsi-javítás kft.-be vitelében érintett munkavállalók továbbra is a MÁV Rt. jogi létszámába tartoznak. A határozott idejű kirendelésüket követően — 1997. december 31-e után — az itt dolgozók visszakerülhetnek a MÁV-hoz, sőt ettől kezdve a vasúttársaság még további két évig garantálja foglalkoztatásukat, tehát semmiféle keresetbeli, illetve szociális hátrány sem szenvednek.

A megállapodás eredménye alapján ez a történet „happy end"-del végződhetett volna, ha az egyik társszakszervezet „Hír-lap"-jában valótlan állításokkal — az ő szóhasználatukkal: *„hazugságokkal"* — ismételten nem úgy akart volna saját maga javára érdemeket szerezni, hogy a VSZ-t pocskondiázza, s az eredményt egyedüli dicsőségként akarta kisajátítani.

Elmehetnénk a történtek mellett — ahogy szoktunk —, hiszen az említett „szakszervezet" az esetek többségében üres és rágalmazó hangvételével próbálja érdekvédelmi hiányosságait takargatni. De most többről van szó: a VDSZSZ képviselői kárt okoztak a munkavállalóknak. A VSZ GIB által javasolt és már szóban kialkudott három éves foglalkoztatásbiztonság rögzítését a társszakszervezettől jelenlévők felkészületlenül és rögtönző tárgyalásai „stílusukkal" meghiúsították.

Pszota Árpádtól, a Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intézőbizottsága titkárától megtudtuk: a testület elítéli a VDSZSZ képviselőinek a munkavállalók hátrányát okozó magatartását, és a leghatározottabban visszautasítja a Hír-lapjukban megjelent valótlan állításokat. A GIB ezúton is kéri a vontatási és műszaki kocsiszolgálati főnökségek munkavállalóit, hogy a szakszervezeti hovatartozásuk megítélésekor vegyék figyelembe a fenti tényeket.

K.

MUNKAVÉDELEM

ÚJ VESZÉLYFORRÁSOK

Csökkenthetőek az egészségkárosító hatások

A *MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága* szeptember 27-i ülésén megtárgyalta a MÁV Rt. vezetésének tájékoztatóját a munkavédelmi program elképzeléseiről, terveiről.

A bizottság megelégedéssel vette tudomásul, hogy a vezetés fogadókész egy átfogó munkavédelmi program összeállítására és javaslatai elfogadására. Az előterjesztett munkaanyagot reálisnak értékelte, mivel úgy találta, hogy az megalapozott helyzetértékelésre épül. Célkitűzései harmonizálnak a megvalósítás eszközeivel, az alkalmazható módszerekkel és a követendő eljárásokkal.

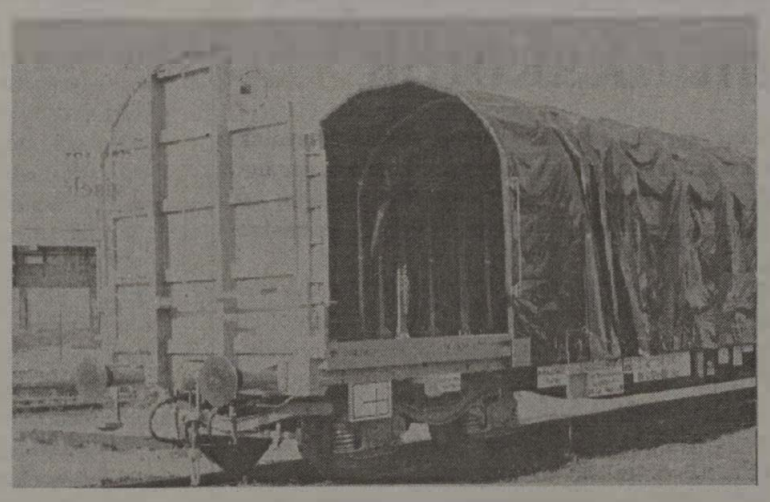
A tájékoztató összehangolt célokat fogalmaz meg. Számol a vasút fejlesztési lehetőségeivel, a műszaki beruházások esetleges káros következményeivel, az új veszélyforrások, az egészséget károsító ártalmak megjelenésével, megelőzésével. A javaslatoknál szakítottak az előző évtizedek gyakorlatával, ami a pénzügyi ráfordításra, az erőltetett számszaki bemutatásra helyezte a hangsúlyt. A tervezett célok megvalósításának költségei így nagyrészt integráltan jelennek meg a műszaki fejlesztési és a beruházási programokban. A megfogalmazott célkitűzésekkel a munkavédelmi bizottság azonosul, mert megvalósítása esetén biztosíthatja a munkakörülmények egészségkárosító hatásainak csökkentését. Javulhat a munkavállalók személyi biztonsága e megelőzés és a személyi feltételek színvonalának javítása révén.

A munkavédelmi bizottság részt kér a vasút belső munkavédelmi szabályzatának kialakításában. Információkkal szolgál a korszerűbb munkabiztonsági feltételrendszer fejlesztéséhez, a technológiai korszerűsítéshez, segít feltárni a munkahelyeken fellépő ártalmakat. A bizottság eddigi működése igazolta, hogy a törvényhozók helyesen döntöttek, amikor az érdekegyeztető tanács javaslatára törvénybe foglalták a képviselők megválasztásának lehetőségét. Ma a MÁV Rt.-nél közel 1000 munkavédelmi képviselő dolgozik. Az érdemi munkavédelmi képviselői javaslatok, amelyeket a vezetés bedolgozott a munkavédelmi programba, alapvetően befolyásolhatják a vasút munkavédelmi helyzetét. A munkavédelmi bizottságok részt vesznek a program gyakorlati megvalósításában. Ebben a munkában élvezik a szakszervezetek és az üzemi tanácsok támogatását. A tervezett munkavédelmi program célkitűzései megvalósításának egyik biztosítéka a munkáltatóval és a társszervezetekkel kialakított kedvező légkör lehet.

Pásku Jenő

A vasúti szállítás leendő „favoritja"

az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:

— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:

— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:

A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18 550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

VASÚTHISTÓRIA

Egy vasútvonal 125 éves jubileumára

Szeptember 14-én indult el útjára az egykori „1600"-as vasútvonalon az a különvonat, amely Szegedtől Békéscsabáig a közbeeső nagyobb állomásokon megállva — egy-egy emléktábla leleplezésének idejére — a vonal 125 éves jubileumának dicsőségét hirdeti.

Honos igazgatóságom neves vasúttörténészei ebből az alkalomból valószínűleg számos tanulmányt jelentetnek meg, de néhány epizód felvillantásával én is szeretném a megemlékezéseket színesíteni. Az alföld-fiumei vasútvonal építésének gondolata sokak fejében megfogant. Közismert, hogy Kossuth Lajos is, a mostanában romokban heverő Duna melletti Vukovár és Fiume vasúti összekötöztetése mellett kardoskodott. A Szeged-Szabadka-Eszék közötti vasútvonal 1854-es tervezete is eléggé köztudott a szakértők előtt. De a fővonalat teljes hosszában kiépíteni szándékozó magánosítási társaság csak 1862-ben kapott előmunkálati engedélyt a Nagyváradtól Csabán, Szegeden, Szabadkán át a Dunáig húzódó fővonal, illetve Szentes, valamint Zombor és Baja felé elágazó szárnyvonalak kiépítésének tanulmányozására.

Az 1863-as év a szokatlanul tartós aszály miatt „ínséges esztendőként" szerepel az ország kalendáriumában. Ezért a kormány, hogy a munka és kenyér nélkül maradtak némi keresetforráshoz jussanak, 750 ezer forint segélyt utalványozott az alföld-fiumei vasutat építő társaságnak, azzal a kikötéssel, hogy a *Csaba (Békéscsaba)-szegedi* vonalrészen az alépítményi munkálatokat azonnal kezdje meg.

Az előmunkálatok megkezdődtek a Dunától Északig, illetve tovább, a Fiuméig vezetendő vonalra is. Jellemző érdekesség — amely tükrözi a pályát építő munkások összetételét is —, hogy az aratás idején a vasútépítés leállt.

Nem mentek persze simán „akkor" sem a vasútépítés ügyei.

A t. házban több pengeváltás történt a fiumei vasúti összeköttetés mielőbbi megteremtése érdekében. Különösen *Radics Ákos*, Fiúme város országgyűlési képviselője interpellált több esetben az építés gyorsítása miatt. (Talán nem mindenki előtt ismeretes, hogy Fiume a trianoni békeszerződést megelőző évszázadokban közvetlenül Magyarországhoz és nem a horvát bánsághoz tartozott.)

A társaság is igyekezett a leendő fővonal kihasználását újabb és újabb szárnyvonalak kiépítésével fokozni. Így 1868-ban kaptak engedélyt az Eszéktől Baranyváron át Villányig tartó vonal építésére. Szerették volna többek között a *Nagyvárad-Érmihályfalva* (összeköttetés az északkeleti vasúttal!), valamint az *Eszék-Zimonyi* szárnyvonal építési engedélyét megkapni, de ez akkor még nem sikerült.

Lényegében a vonal 1871-ben teljesen elkészült és átadták a forgalomnak. Érdemes volt az állomási emléktáblák leleplezésénél, valamint a békéscsabai központi ünnepségen elhangzó beszédekbe beépíteni azt a sok érdekes adatot, amely e vasúti fővonal jelenlegi magyarországi szakaszából a mai napig tanulságul szolgálnak.

Nem ünneprontásként, csupán a történeti hűség kedvéért három szerencsétlen esztendőt emelek ki a 125 évből. Az első az *1879-es szegedi árvíz*, ami bizony olyan alaposan megrongálta a szeged-algyői, meg a szeged-horgosi töltéseket, hogy a vasúti forgalmat félévre le kellett állítani.

Nem kevésbé szerencsétlen esztendő volt az alföldi-fiumei vasútra nézve az 1882. év is. A Dráva fahídja a rajta keresztülhaladó vonat alatt leszakadt, aminek következtében több kocsi a folyóba zuhant, és 22 személy megsebesült. A híd átépítése, az utasok és hozzátartozóik kártérítése természetesen tetemes kiadásokkal járt. Három hónapig e baleset miatt is szünetelt a forgalom. Az utolsó fekete év a vasútvonal történetében 1944., amikor a Tiszába hanyatlott az algyői vasúi híd, sok más társával együtt.

Külön tanulmányt érdemelne a vasúttársaság üzletpolitikája. A kamatgaranciális rendszer rejtelmei, az államkincstár hatalmas fedezete. Nem véletlen, hogy *1884. december 1-jével az alföld-fiumei vasutat államosították*. A vasút személyzete a magyar királyi államosítók létszámába soroztatott be, és a vasúttársaság igazgatósága — akik mellesleg az államosítást szerződésszegésnek és törvénytelennek tartották — pedig feloszlott.

A vasút fejlődése ma sem gondoktól mentes. A vasutasnap ünnepségén és a magyar vasutak 150 éves jubileumi rendezvényein elhangzó beszédek mégis azt a reményt tükrözik, hogy szerte Európában a vasúti közlekedésé a jövő.

Az ország politikai vezetése kezd rádöbbeni arra, hogy az évek óta készülő közlekedéspolitikai koncepcióban — ha egykor mégis parlament elé kerül — elsőbbséget kell biztosítani ennek a közlekedési ágnak. A vasútnak a gazdasági-társadalmi fejlődésében játszott szerepe, valamint a közúti közlekedés egészségünket egyre jobban fenyegető környezeti hatása miatt, változtatni kell az áru- és személyszállítás jelenlegi megoszlási arányain. A közúti közlekedés a túlzsúfoltság következtében egyre lassúbbá és költségesebbé válik. A jövő nemcsak az egyre nagyobb sebességű vonatoké, hanem a közúti járművet nagyobb távolságon vasúton történő szállításáé és lehet, hogy a jövő században már a „kombinált" közlekedési eszközöké.

A jubileumot ünneplő vasútvonal dolgozóinak, vasutas kollégáinak pedig azt kívánom, olyan munkakörülmények közé kerüljenek, ahol nem kell félni a folyamatos létszámcsökkentéstől, ahol a műszaki fejlesztés elősegíti a vasúti szolgálat biztonságát, és ahol a szakszervezetet közreműködésével olyan kollektív szerződés alakul ki a MÁV minden területén, amely mindnyájunk számára elfogadható bérezési viszonyokat teremt.

Dr. Kun Dezső

Korkedvezményes munkakörök

A Magyar Vasutas több számában is találkozhattak olvasóink a társadalombiztosítási jogszabályok magyarázatával, a nyugdíjba vonulók feltételeivel. Olvasóink kérték: soroljuk fel azokat a munkaköröket, amelyek továbbra is korkedvezményre jogosítanak.

Az 1975-ben született Társadalombiztosításról szóló törvény fel sorolja a munkakörök leírását és azt az ágazatot is, amelyre kiterjed a korkedvezmény hatálya. Ezt az alaprendeletet a 89/1990/V.1./MT rendelet módosította: föld alatt végzett munka 186 munkakör; fúrótoronynál végzett munka 5 munkakör; sűrített levegőben végzett munka 2 munkakör; csatorna (zárt) karbantartásánál végzett munka 3 munkakör; melegüzemben végzett munka több mint 450 munkakör; (a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumhoz tartozó vasúti terület is, például kovács, hőkezelő, edző, öntvény hegesztő stb); villamosenergia iparban végzett munka 3 munkakör; textiliparban végzett munka 24 munkakör; sütőiparban végzett munka 5 munkakör; ionizációs sugárzás hatása alatt végzett munka 52 munkakör; hűtőházban végzett munka 1 munkakör; polgári repülésnél végzett munka 2 munkakör; robbanóanyag iparban végzett munka 38 munkakör.

A közlekedés területén végzett munkakörök közül a Magyar Államvasutak Rt. a GySEV, a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút, a nemzetgazdaság egyéb területén a normál és széles nyomtávú vasútnál: *mozdonykísérő* (mozdonyvezető, dízel-, villamos-, gőzmozdonyvezető, segédkezelő, fűtő, mozdonyfűtő, utazó kazánfűtő, utazó gépkezelő, mozdonyfigyelő, dízelgépkísérő, dízel-motorkenő, dízel- és gőzhajtású daruvezető (kötött pályán), utazó-, oktató mozdonyfelvigyázó). *Vonatkísérő* (vonatvezető, vonatkezelő, jegyvizsgáló, fékező, kirakó, személyvonat-vizsgáló, főkalauz, utazó takarítónő). *Étszolgálati dolgozók és hálókocsi-kalauz* (szakács, kézilány, felszolgáló, étszolgálati büfés, kosaras, hálókocsi kalauz). *Kocsirendező* (kocsimester, tolatásvezető, sarus, saruscsoportvezető, kocsirendező gépkísérő). *Mozgópostás* (mozgóposta vezető — rovatoló — mozgóposta raktárkezelő, hírlapfeldolgozó és továbbító). *Mentőgépkocsi-vezető* (mentőállomáson MÁV mentőgépkocsi-vezető). *Hajósok, dokkmunkások* (tengeri, folyami). *Járművezető* (autóbusz, villamos, metró, HÉV, fogaskerekű, FAV-vezető).

Sz. L.

AZ EGYÜVÉTARTOZÁS ÜNNEPE

Kitüntetettjeink

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége „Dicsérő Oklevél" kitüntetésben részesítette három alapszervezetét. A magyar vasutas-szakszervezeti mozgalom kibontakozásának száz esztendős évfordulója tiszteletére rendezett Thália színházi díszünnepségen dr. Márkus Imre VSZ-elnök adta át a kitüntető oklevelét a MÁV Rt. miskolci Távközlési- és Biztosítóberendezési Főnöksége, a MÁV Rt. szombathelyi Vontatási Főnöksége, és a szegedi Nyugdíjas Alapszervezet képviselőinek. A díszünnepségen húsz tisztségviselő és szakszervezeti tag a Vasutasok Szakszervezete által 1990-ben alapított „Aranyjelvény" kitüntetést vehetett át. A Magyar Vasutas jószívvel adja közre a kitüntettek nevét, valamint felidéz néhány gondolatot az elismerő oklevéllel megtisztelt alapszervezetek pályázataiból.

A VSZ Miskolci Távközlési- és Biztosítóberendezési Főnökség Alapszervezete

...„A helyi eredmények bemutatásával, a jelentkező konfliktusok tárgyalásos úton rendezésével, az információs munka javításával, a következetességgel a segélyezésben, a rendezvények megtartásával, a dolgozók munkahelyén való megkeresésével a tagszervező munka folyamatosan megindult.

A tagmegtartás érdekében félévente minden egyes szolgálati helyet felkeresünk, tájékoztatót adunk az eltelt időszak főbb eredményeiről. Összegyűjtjük azokat a helyi problémákat, amelyek egy-egy vidéki terület sajátosságaiból, a munkavégzés bonyolultságából, összetettségéből adódnak. Ezeket a gondolatokat összegyűjtve a „vonalbejárás" végén a főnökség vezetője elé tárjuk.(...)"

A VSZ Szombathelyi Vontatási Főnökség Alapszervezete

...„Sokat foglalkozunk a szakszervezeti tagok kulturális, szociális, gazdasági gondjaival, problémáival. Minden évben szervezünk úgynevezett szakszervezeti napot, amelyen bemutatjuk felsőbb vezetőinknek, városunk elöljáróinak, gazdasági partnereinknek munkahelyünket és munkakörülményeinket. Sportrendezvényeket, szakszervezeti juniálist rendezünk, amelyen tagjaink és hozzátartozóik jó hangulatú, barátságos kikapcsolódását, pihenését biztosítjuk. Színházbérleteket, sportbérleteket vásárolunk, amelyeket tagjaink részére folyamatosan biztosítunk.(...)"

A VSZ Szegedi Nyugdíjas Alapszervezete

...„A tagságunk Szeged város területén és a környék 20 településén lakik. A velük való kapcsolattartásban — a szervezett programokon kívül — meghatározó szerepük van a bizalmiaknak. Jelenleg az 51 csoportot 47 bizalmi látogatja. Munkájukat az elnök és gazdasági vezetőn kívül két főbizalmi közvetlenül is segíti. A bizalmiak életkora az 52 évtől a 80 éves korig terjed, átlagos életkoruk, sajnos 70 évnél is több, de feladatukat nagyon szorgalmasan végzik. Utánpótlás és fiatalítás rendszeresen napirenden van a vezetőségben. Az elmúlt évben 8 új bizalmit tudtunk a „fiatalabb" korosztályból beállítani.(...)"

Aranyjelvényeseink

Budai Lajos
Csizmazia Béláné
Gadanecz Béla
Gazsi Lajos
Győri István
Hegedűs Károly
Kajcsa József
Kerekes Ferencné
Kollár Sándorné
Koszorús Ferenc
Mészáros Ernő
Nagy László
Oláh Béla
Pintér Lajos
Sintár István
Schmidtné Pintér Mária
Tóth Józsefné
Váczi János
Várhelyi Gusztávné

BUDAPESTI TERÜLETI BIZOTTSÁG

Az örömkönnyek ünnepe

„Sikerüljön az egységet visszaállítani"

A szerető gondoskodást sugárzó, precíz előkészítés adta meg az alaphangulatát magyar vasutasok szakszervezeti mozgalma fennállásának 100. évfordulója tiszteletére megrendezett ünnepségnek, amelyet a VSZ Budapesti Területi Bizottsága rendezett.



A Törekvés Művelődési Ház dísztermében október 17-én *Simon Dezső*, a Területi Bizottság titkára ünnepi beszéde, *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke köszöntője után *dr. Szabó Miklós*, a testület egykori titkára lépett a mikrofonhoz. Miután megköszönte a testület volt — azóta már nyugdíjba vonult — tisztségviselői nevében a meghívást, az ünnepi szónoklatokban elhangzottakra így reagált:

„Mi, akik a közelmúltban tisztségviselői lehettünk ennek a szakszervezetnek, sohasem voltunk megelégedve azzal, amit csinálni tudtunk, de mindvégig becsülettel tettük a dolgunkat, nincs miért szégyenkeznünk... Az egyetértési és vétójogunkkal mindig éltünk. Akkor is kemény egyeztetések előztek minden döntést. A legnagyobb hibánk az volt, hogy a vitáink sohasem voltak nyilvánosak, a tagok mindig csak a végeredményt láthatták...

...Azt kívánjuk a mai aktív vasutasoknak, hogy szállíthassanak újra 130 millió tonna árut, akkora legyen a munkaerőhiány a vasúton, mint a mi időnkben volt, olyan jogaik legyenek, amelyek kikerülhetetlenné teszik a szakszervezetüket, és sikerüljön a vasutasok egységet visszaállítani."

k.sz.

Ünnepeltek Debrecenben is

Bensőséges hangulatban ünnepelték meg Debrecenben a vasutas szakszervezeti mozgalom megalakulásának 100. évfordulóját. A Debreceni Járműjavító Kft. kultúrtermében rendezett ünnepségen megjelent *Márkus Imre*, a VSZ elnöke, *Kovács László*, az MSZOSZ megyei képviselője, valamint a MÁV Területi Egészségügyi Központ, az üzletigazgatóság, valamint a járműjavító gazdasági vezetői. Az ünnepi beszédek elhangzása után az Egyetértés Művelődési Ház művészeti csoportjai adtak műsort.



A Járműjavító férfikara a díszelőadáson

A centenáriumát ünneplő vasutas szakszervezeti mozgalom tiszteletére rendezett Thália színházi díszelőadásról tudósító Magyar Vasutas legutóbbi lapszáma elmulasztotta megemlíteni a MÁV Szolnoki Járműjavító Férfikarának fellépését. Szerkesztőségünk az olvasóitól ezúton kér elnézést, a férfikórus tagjaitól pedig megértést.

ÁTALAKULÁS, FESZÜLTSÉGEKKEL

Debrecen állomás sem kivétel

Debrecen állomás az egyik nagy vasúti csomópontja az országnak, ahol a MÁV-nak szinte valamennyi tevékenysége megtalálható. A privatizáció elérte a cívis várost is, amelynek során több vasúti tevékenység kerül magánosításra. Az állomás létszámát a jelenlegi 737-ről 590-re kell csökkenteni 1997. január elsejéig. Ezt a munkáltatói előirányzatot a debreceni üzletigazgatóságon határozták meg, de csak kizárólag szóban. Az állomásfőnök úgy vélte, hogy nem tud érdemben nyilatkozni a várható változásokról.

Berki János, a VSZ állomási szakszervezeti bizottság titkára véleménye szerint a MÁV Rt. rohan a szakadék felé, és akik ebbe az irányba jelenleg tolják, nincsenek tisztában azzal, hogy egyszer rájuk is sor kerülhet. A szakszervezet számára elfogadhatatlanok ezek az intézkedések. A döntéshozók nem vasutasérdekekből indulnak ki, hanem más politikai érdekeknek akarnak megfelelni. Az ország vezetése hiába tűzte ki a célt, hogy irány Európa, sajnos hosszú ideig nem lesz ott ránk szükség. A vasutasok ennek a szemléletnek az áldozatai.

Debrecenben 737 főről csökkentik a létszámot 590-re 1997. január elsejéig. A szakszervezeti testületek tiltakoznak, de eredményesen nem tudnak helyileg fellépni az országos döntésekkel szemben. A tag csak kapkodja a fejét, nem tudja, hogy hová menjen védelemért, de a jelenlegi helyzet nem lehet megnyugtató senki számára, mivel ma az egyik ágazatra, holnap pedig a másikra kerül sor — fejezte be mondandóját az szb-titkár.

Molnár Lajos gépkocsivezető szerint kilátástalan a hozzá hasonló korú munkavállalók helyzete, mert 40—50 éves embereket a privatizáció után már senki nem kíván foglalkoztatni. A konténer-terminálból alakult új kft. a jelenlegi 68 gépkocsivezetőből jó ha 28-at átvesz. Végkielégítésből ma már nem lehet három gyereket eltartani...

Az átalakulás folyamán két kft. alakul a konténer-terminálból, tudtam meg *Szabó Andrásnétól*, a konténeres részleg vezetőjétől. Évekkel ezelőtt büntetésből helyezték Szabónét e részleg vezetői posztjára. Mára elérte a privatizáció ezt a tevékenységet is. A részlegvezetőknek az eddigiekben teljes döntési felelősségük volt. Megszervezték a helyi kombinált fuvarozást, s jó kapcsolatokat építettek ki a fuvaroztatókkal. A legutóbbi változat szerint kívülről jött ember lesz a kft. vezetője. Szabó Andrásné ezt nem tartja elfogadható eljárásnak, mivel véleménye szerint ezt a munkát csak olyan tudja hatékonyan végezni, aki már bedolgozta magát a piacon. Nagy házból, irodákból nem lehet piacot szervezni, hagyni kellene az embereket dolgozni.

— *Mivelünk akkor mi lesz?* — veti közbe *Csontos Sándor* darus gépkocsivezető.

— Ha megyek a kocsirakományhoz, akkor jöttök velem, ott lesz munka. — válaszolta Szabó Andrásné.

A helyi szakszervezet és az üzemi tanács támogatja a konténer-terminál átalakítását, amennyiben az új szervezet átveszi az ezzel foglalkoztatott 22 embert — teszi hozzá Berki János.

A rakodógép-karbantartó átalakítását úgy képzelték el, hogy kft.-vé alakítják át, mivel már megalakították a kombiterminál kft.-t, ezért az állomásoknak, illetve a konténereseknek nyújtott szolgáltatást ketté kell választani — mondta el *Nagy Attila,* a részlegben dolgozók megbízottja. A dolgozók kisebb része megy át az új kft.-hez. Akik itt maradnak, 65-en, önálló kft.-ben maradnak, viszont az itt dolgozó munkavállalók közül, csak 44-et vesz át a Rak-Gép Kft.

— *Mi lesz azokkal akik nem akarnak az új társaságba menni* — tette fel a kérdést *Veres Jánosné* teljesítmény-kiértékelő —, *akik inkább vállalják a végkielégítést, ha az állomás nem biztosítja a munkát 13 évi vasúti szolgálat után.*

A jelenlegi szándékok szerint a MÁV Rt. vállalja a kapacitások 80 százalékos lekötést, de ez csak ígérvény, hiszen a tulajdonos nem kíván írásos szerződést kötni.

— *Úgy tervezték meg az átalakítást* — mondta *Szabó Pál* —, hogy a *kisembert nem kérdezték meg.* Mintegy 80 család sorsa senkit nem érdekel. Ez lassan már a munka rovására megy, ha ilyen idegállapotban kell dolgozni. Ha az emberek állandó stresszben élnek, akkor egymást bántják a kiszolgáltatottságban.

A kereskedelmi szakszolgálatnál privatizációra kerül a kisáru-fuvarozás, amely egy új szolgáltatási forma. A fuvaroztató részére teljes körű szolgáltatást biztosít, mivel az árut háztól-házig szállítja a MÁV. *Cserő Zsuzsanna* főbizalmi attól tart, hogy az átalakítás, illetve az elbocsátások csak a kereskedelmi szakszolgálatot fogják érinteni. Mivel a dolgozók konkrétumokat nem tudnak, teljes az elkeseredettség.

Balla Károly árufuvarozási állomásfőnök-helyettes elmondta: *az átalakítást felsőbb utasításra kell végrehajtani.* Az állomás vezetésének meg kell valósítani azt a koncepciót, amelyet az üzletigazgatóságon, vagy a vezérigazgatóságon gondoltak ki. Nehéz az intézkedéseket meghozni, az embereket utcára kell tenni.

Debrecen állomás főnöke nem nyilatkozott a Magyar Vasutasnak, mert, mint megtudtuk, *...„nincs olyan helyzetben, hogy érdemben bármit mondjon"...*

TP

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON—WELS—SOPRON-útvonalon
- HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON—HAMBURG—BREMA—SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás
- DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST—HAMBURG—BREMA viszonylatban
- BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- SOPRON—ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással
- SOPRON—ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

Tel.: 201-1782

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

TÁJÉKOZTATÓ AZ ÜT-TAGOK FELKÉSZÍTÉSÉRŐL

Tisztségviselők oktatása, továbbképzése

Az üzemi tanácsok és a közalkalmazotti tanácsok tagjai, illetve tisztségviselői részére megtartott képzés tapasztalatairól terjedelmes előterjesztés készült a közelmúltban. Az érintettek képzésének alapvető célja az, hogy a dolgozói részvétel a vállalat vezetésben (participáció) intézményesen kiépüljön, és ennek a tevékenységnek a szakszerűsítése zökkenőmentesen valósuljon meg. A képzés segítse elő az üzemi tanácsok és a szakszervezetek együttműködését. Az alábbiakban részleteket közlünk a közel háromezer kollégánk felkészítéséről szóló összefoglaló jelentésből:

...„A társadalmi, politikai viszonyok alakulása alapvetően meghatározta, hogy az üzemi tanácsok megjelenésének elfogadása nem ment zökkenőmentesen.

Nem voltak meg a részvétel intézményének ilyen jellegű hagyományai. A munkavállalók részvétele a vezetésben csak formai volt, a döntések nem a részvételükkel, véleményük figyelembevételével történt. A participáció iránti igény az átalakulás kezdetén még nem fogalmazódott meg egyértelműen. Az európai mintára, törvényileg bevezetett intézmény nem a széles társadalmi kívánságokra épült ki(...)

A megválasztott tisztségviselők, akik nem rendelkeztek megfelelő ismeretekkel és gyakorlati tapasztalatokkal, alkalmatlanok voltak a participáció jelentőségével megismertetni a választóikat, és nem tudták kielégíteni azokat az igényeket, amelyek a gazdaság átalakítása kapcsán a munkavállalók körében napról napra jelentkeztek.

A törvényi szabályozás hiányosságának következményeit is nekik kellett viselniük, és az egymás közti kapcsolatok hiánya lehetetlenné tette a tapasztalatok kicserélését. Az üzemi tanácsok tagjainak felkészítését megnehezítette az információs és módszertani kiadványok hiánya. A tájékoztató jellegű felkészítők nem pótolták a szükséges ismeretek megszerzését.

Az üzemi tanácsok oktatását szakáganként tervezték meg, amely alapvetően követte azokat a szervezeti formákat, amelyek a MÁV Rt.-nél megtalálhatók. Ennek megfelelően kerültek megrendezésre azok a képzésre irányuló összejövetelek, amelynek résztvevői a szakági szervezethez tartozó üzemi tanácsok tagjai és üzemi megbízottjai, és amelyeknek tematikája elsősorban a megalakulást követő nehézségek leküzdéséhez és az üzemi tanácsok beindításához kívánt ismeretanyagot biztosítani.

Az üzemviteli szakághoz tartozó üzemi tanácsok és üzemi megbízottak képzését, tekintettel az igen nagy létszámra, üzletigazgatósági megosztásban tudták csak megszervezni.

Az oktatáson és a tájékoztatón igen nagy számban vettek részt a megválasztott tisztségviselők és a feltett kérdésekből, az elhangzott véleményekből azt lehetett kiolvasni, hogy igen nagy igény volt az oktatás, a képzés folytatására, a témák körének bővítésére. A rendezvények megszervezése nem volt zökkenőmentes, de sikerült elérni, hogy a területi bizottságok segítségével az érdeklődők tudomást szereztek a rendezvényről, annak céljáról. A területi bizottságok közreműködésének eredményeképpen nem csak az üzemi tanácsok tagjai, hanem a szakszervezeti tisztségviselők is részt vettek a rendezvényeken.

A képzés előadásainak témái elsősorban az üzemi tanácsi feladatokat foglalta magába, és ezt kiegészítve tartalmazták a munkahelyi érdekegyeztetési rendszer működtetésének kérdéseit, az üt-k feladatait, a jogosítványokat, az üt-k és a szakszervezetek együttműködését és munkamegosztását, a munkáltató és az üzemi tanácsok kapcsolatrendszerét, valamint az üzemi megállapodások tartalmát és szükségszerűségét.

Az eddig megtartott oktatások tapasztalatai azt mutatják, hogy az üzemi tanácsi intézményrendszer továbbélésének és fejlődésének alapvető feltétele, hogy a rendszerben résztvevők, a tisztségviselők milyen formában tudják elfogadtatni és a munkavállalói érdekek megjelenítésének igényével működtetni az üzemi tanácsokat. Ez felkészült tagokat igényel. Ahhoz, hogy a munkavállalói érdekek képviselete az igényeknek megfelelő formában valósuljon meg, el kell kerülni, hogy a munkáltató csak a saját elképzeléseinek képviseletére használja fel a participáció intézményét, az üzemi tanácsokat. Az üzemi tanácsi jogosítványok megfelelő módon történő használata és annak törvényi keretek közötti működtetése csak a munkáltatóval hasonló szinten képzett tisztségviselőkkel képzelhető el.

A szakszervezetekkel való szoros együttműködés, a munkáltatóval közös vezetésben való részvétel adja meg az üzemi tanácsok működésének minősítését. A szakszervezetek viszonyát a létrejött új munkavállalói érdekeket képviselő intézményekhez elsősorban az határozza meg, hogy a kialakuló nézeteltérések megoldásában milyen mértékben tudja hasznosítani az üzemi tanácsok véleményét a szakszervezet(...)

Az oktatás, képzés eddigi tapasztalatai azt mutatják, hogy az eddigi képzési tevékenység nem volt hiábavaló. A rendelkezésre álló lehetőségek jobb kihasználásával és az erőforrások összefogásával, koncentrálásával tovább kell folytatni ezt. Ki kell használni a szakszervezetek, a munkáltató által felkínált lehetőségeket. A jó szándékú segíteni akarással a kapcsolatrendszerben résztvevők közelebb kerülhetnek egymáshoz, az egymás véleményének megismerésével a még meglévő konfliktusok könnyebben megoldhatóbbá válnak.

Továbbra is szakági megosztásban kell szervezni az oktatásokat. Jobban kell támaszkodni a területi ismeretekkel rendelkező szakszervezeti bizottságokra. A képzési folyamat rendszerbe foglalásával elő kell segíteni a hatékonyság növelését, olyan szakemberek közreműködését kell igényelni, akik elismert szakértői a témakörnek.

Az előadások megtartására meg kell nyerni a szakszervezeti vezető tisztségviselőket, akik a gyakorlati tapasztalatok átadásán túl az együttműködés módszereire és területeire megfelelő eligazítást tudnak adni.

Az üzemi tanácsok tagjai képzésének megszervezése központi üzemi tanácsi feladat. A folyamatosság biztosításához, a szakszerűséghez a szakszervezetnek segítséget kell adni. A VSZ Képzési, Oktatási Bizottságával szorosan együttműködve kívánjuk az 1997. első félévre vonatkozó képzési tervet összeállítani."(...)

Dr. Péter Mihály
Központi Üzemi Tanács
elnöke

Rudolf Biztosító és Segélyegyesület elő- és utószezoni árai

1996. november 1. — december 15.
1997. január 11. — március 15.
(forint/fő/nap)

	Erzsébet Hotel, Hévíz 06/83/342-035-40	Rudolf Hotel, Hajdúszoboszló 06/52/362-826 / Rudolf Panzió, Parádfürdő 06/36/364-202
Az egyesület tagjai részére:		
Teljes panzió	—	1.190,-
Félpanzió	1.790,-	990,-
MÁV-alkalmazottak részére: (MÁV arcképes ig.)		
Teljes panzió	—	1590,-
Félpanzió	2.190,-	1.290,-

A szolgáltatás 2 éves korig díjtalan, 14 éves korig 25 százalék kedvezménnyel vehető igénybe.
Érdeklődni lehet a helyszínen és a Rudolf Bitósító és Segélyegyesület Központjában.
1077 Budapest, Baross tér 15. Tel: 342-3165, vasút üzemi tel: 11-32

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

„Szociálpolitika" a posztmodern jegyében

Újraindultak a nyolcvanas, kilencvenes évtized fordulóján kezdődött szociáldemokrata *esték* a Kossuth Klubban. A rendezvénysorozat célja, hogy szakértők előadásaival és vitáikkal fórumot adjon a gazdasági, szociális problémák megoldására irányuló szociáldemokrata gondolkodásnak, áttekintse a bérből és fizetésből élőket érintő folyamatokat, a kihívásokra adott válaszokat. Az első összejövetelt Lóránt Károly közgazdász nyitotta meg, amelyen Ferge Zsuzsa szociológus, egyetemi tanár bevezető előadást tartott „Válságban van-e a jóléti állam?" címmel.

Szertefoszlik a csoda

Most már bizton állíthatjuk, hogy a II. világháború után valamiféle csoda történt — indította gondolatmenetét az ismert professzor asszony.

— A nyugati világban kialakultak a jóléti államok, amelyek imponáló eredményeket produkáltak. Csökkent az ellátatlanok, a szegények száma, kiterjedt az iskoláztatás, csaknem sikerült megoldani a teljes foglalkoztatást. Azt tudjuk, hogy ezekben az országokban létrejött a *társadalmi kiegyezés*, de a jóléti csodára nincs igazi magyarázat. Sokáig úgy tűnt, hogy ez a folyamat megfordíthatatlan, ám jött Margaret Thatcher és Ronald Reagen, akik politikája lényegi változásokat indított el.

Miben lehet tetten érni e *változások* legfontosabb elemeit? Új gazdasági kihívások születtek, beindult a globalizálódás folyamata, megjelent a tartós munkanélküliség. Olyan demográfiai problémák kerültek a felszínre, amelyek fenyegetést jelentettek a szociálpolitikára. Csaknem mindenütt megemelkedett az időskorúak száma, kevesebb gyermek született, s e változások felvetették a nyugdíjrendszer módosításának a szükségességét. Ugyancsak megnőtt a gyermekeiket egyedül nevelő anyák száma, ami nem hagyta érintetlenül a bölcsődéket, óvodákat, az eddig folyósított segélyeket sem. Megjelentek és eluralkodtak a *posztmodern* értékek, vagyis az az értékfelfogás, amely szerint az emberek szuverének, antonómok, kevésbé szolidárisak. Előtérbe került a másság tisztelete, a tolerancia. Az állam szerepe rendkívüli módon lecsökkent, felerősödött viszont — a korlátozott szolidaritás mellett — az önzés. Ezek a tendenciák a paradigmaváltást kényszerítették ki. Ezzel szertefoszlott a jóléti állam csodája, s kialakult, megerősödött az *új paradigma*.

Melyek a *főbb jellemzői*? Leépül, megszűnik a gondoskodó állam, minimalizálódik, eltűnik a közfelelősség. Megkérdőjeleződnek olyan alapvető baloldali értékek, mint az egyenlőség, a szolidaritás, az egzisztenciális biztonság. Domináns helyzetbe kerül a szabadság értéke (amelynek, mint tudjuk, sokféle értelmezése létezik). Jelszóvá válik: szabad választani, szabad veszíteni. Ezek után immár természetes, hogy megváltozik a szociális rendszer, amely a többi között abban jut kifejezésre, hogy az emberek elutasítják a mindenkinek jár (ez-az) elvét és gyakorlatát, az alanyi jogosultságot. Koncentrált támadás indul a társadalombiztosítás ellen. Ennek célja és lényege a *társadalombiztosítás privatizációja*, a magánbiztosítás létrehozása, az alacsonyabb szintű biztosítás kialakítása. Amerikai tapasztalatok és vélemények szerint erre azért kerül sor, mert a társadalombiztosítás rendszerében, (mint olaj az autóban,) elfolyik a pénz. A jövőben csak a legszegényebbek számíthatnak közösségi támogatásra.

Ez a felfogás és gyakorlat legjobban a dél-amerikai államokban és a kelet-európai országokban terjed. Az *amerikai minta* — a kormány látható, érzékelhető intézkedései nyomán — nálunk is „hódít". Olyan elképzelésekről olvashatunk, hogy a táppénzt választani lehet majd, (ami a gazdaságoknak jelent előnyt, hiszen néhány százalékos adómegtakarítást jelent,) értesülhetünk olyan véleményekről, miszerint a nyugdíjrendszer nem épülhet a szolidaritásra. (Szolidaritás nélkül viszont nincs nyugdíjrendszer.)

Feszültségekkel ugyan, de alakulgat tehát az új, amerikai típusú paradigma. A fenti elvek szerint majd, hogy szolgáltasson (az emberek ellássák beteg hozzátartozóikat), a civil társadalom dolga lesz továbbá, hogy hangot adjon véleményének, elégedetlenségének. Kétségtelen: a szociálpolitikának változnia kell. Kérdés azonban, hogy ennek így kell-e végbemennie.

Mi van Nyugat-Európában? Nem igaz, hogy apadnak a források. Nem csökkennek a jóléti kiadások, hiszen nőnek a szükségletek. Nőnek a jóléti kiadások Japánban és a többi ázsiai országban is. Mindig vannak *választási lehetőségek*, kérdés, hogy ki és hogyan él velük. Úgy tűnik, a csehek például jobban választanak. A mi táppénz-választásunk szinte egyedüli a világon. Számtalan jele van annak, hogy a kormány *túllihegi* a fentebb vázolt új paradigmát. Igaz, a nemzetközi tőke ereje erre kényszerít.

Van-e, lesz-e *ellenerő*? — tette fel a kérdést az előadó. — Vannak értelmiségi kezdeményezések, civil mozgolódások. Ennek megnyilvánulásai franciaországi és németországi tüntetések, tömegdemonstrációk a megszorító intézkedések ellen. Működnek támaszt nyújtó nemzetközi szervezetek és intézmények. Valamelyest beszélhetünk tehát ellenerőkről, de nagy kérdés, mire elegendő ez a nemzetközi tőke uralmához képest. Mi, úgy látszik, kevésbé tudunk ellenállni, hiszen fejletlen a civil társadalom, gyengék a szakszervezetek. Pedig, ha ez nem megy — figyelmeztetett Ferge Zsuzsa —, kialakulhat a talaj a jobboldali popolizmus számára, amelynek a jeleit máris érzékelhetjük.

Mozgósítani a baloldali erőket

Szalai Pál szociológus szerint az ország a jobboldal felé sodródik, s kirajzolódik a destabilizálódás veszélye. *Siklaky István* közgazdász kifejtette, hogy a Szovjetunió összeomlásával megszűnt a versenyhelyzet, a megerősödött tőkeuralom viszont alkalmatlan arra, hogy elrendezze az elosztást. *Mocsáry József* közgazdász úgy vélte, válságba került a fejlett kapitalizmus, hamis körben forog a világ. A neoliberális gazdaságpolitika csak elmélyíti a válságot, ezért antiliberális politikára van szükség.

Több felszólaló is egyetértett abban, hogy vissza kell szorítani a neoliberális túlzásokat. Van szellemi kapacitás, mégsincs cselekvő ellenállás. Szociálisan érzékeny kormányra, koncepciózus programra, a baloldali erők mozgósítására van szükség. De van-e megfelelő ellenerő, s ha igen, kik alkotják ezt? — kérdezték többen is.

Ferge Zsuzsa vita-összefoglalójában — megerősítve a felszólalókat — azt mondta, kell, hogy legyen *ellenerő* és van is, ha nem is akkora, amennyi elegendő lehet a tőke erejének ellensúlyozására. Ám, ha csak egy százalék is az esély, akkor is *próbálkozni, lobbyzni* kell. Ilyen ellenerő a civiltársadalom, a civilszerveződések, a szakszervezetek lehetnek. Igazi ellenerőt a gazdasági, szociális jogokért folytatott szüntelen küzdelem, a demokrácia valódi érvényesülése képezhet.

Kárpáti Sándor

A VSZ KEZDEMÉNYEZÉSÉRE

Párbeszéd képviselőkkel

Szakmai konferencia a MÁV Rt.-ről a MÁV Rt.-ért

A Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére október 11-én Szombathelyen, 15-én pedig Budapesten országgyűlési képviselőket hívtak meg szakmai tanácskozásra a MÁV Rt. és a VSZ vezetői.

Amennyiben az állam a költségvetés parlamenti vitája után is biztosítani tudja a támogatást a MÁV-nak, amit a részvénytársasággal aláírt megállapodásban is rögzített, úgy gazdálkodásukban akár a nullszaldós szintet is elérhetik — jelentette ki *Kálnoki Kis Sándor*, a MÁV Rt. elnöke *Rácskay Jenő*, *Mészáros Béla* és *Dr. Hankó Faragó Miklós* képviselőkkel folytatott eszmecserén.

A szombathelyi rendezvény házigazdája, *Horváth Csaba*, a VSZ területi bizottságának titkára kifejtette: — Amennyiben az állami támogatás mértéke valóban nem csökken, a MÁV és a reprezentatív szakszervezetek között létrejött három évre szóló megállapodás főbb elemei teljesülhetnek. S ha így lesz, nem kell az év végén ismét vasutassztrájktól tartani.

A budapesti párbeszéden a meghívott Hajdú-Bihar megyéből meghívott országgyűlési képviselők közül jelen lévő *dr. Juhászné Lévai Katalin*, *dr. Daróczy Zoltán*, *dr. Takács Imre*, *Csiha András* és *dr. Bedő Tibor* vitatta meg a vasúttársaság jelenét és jövőjét. *Rigó Zoltán* a MÁV Rt. vezérigazgatója vetített diagrammokkal érzékletessé tett elemző vitaindítóját a képviselők példaértékűnek tartották rendszerszemlélete miatt. A hozzászólók kivétel nélkül kihangsúlyozták azt, hogy a vasút fejlesztése egybeesik az ország környezetvédelmi, településfejlesztési és külkereskedelmi érdekeivel.

Dr. Márkus Imre zárszavában nyomatékot adott véleményének, miszerint: a vasutasok alapvető érdeke, hogy az ország sorsáról döntést hozók minél alaposabban megismerhessék az államvasutak hétköznapjait. A párbeszéd pedig biztosítéka lehet a kölcsönös érdekeken alapuló munkabékének.

k.

MEGJEGYZEM

Vasutas-sikerdíj

Unom a tocsikmártákat. Gondolom ők is engem. Azok közzé tartozom, akik mondtak róluk néhány cifrát, amikor értesültek a sikerdíjról. Ma már nemcsak őket unom, hanem azokat az enyveskezű közhivatalnokokat, akik hanyag eleganciával nem válaszolnak a parlamenti bizottságok kérdéseire. Pontosan úgy, ahogy az amerikai genszterfilmekben látták.

Amúgy pedig megtudhatta az ország, hogy nem az ÁPV Rt. korrupt, hanem a világ — ezt mondta a szurokba mártott miniszter. Már pedig ha ez igaz, akkor én magam is korrupt vagyok. Csak még azt nem tudom, hogyan kéne egy ilyen magamfajta tollforgatónak, vagy más bértarifás vasutas dolgozónak korrumpálódni? Pedig az ötlet kézenfekvő, nem kell a spanyolviaszt feltalálni, csak utánozni őket. Fogja magát a jó magyar vasutas, bekopog a főnökhöz. Nem kell a jövő évi bérfejlesztés, jobb ötlete van: kapjon ő is sikerdíjat! Mondjuk, minden balesetmentesen áthaladt személy- és gyorsvonat után ezer forintot. InterCity után plusz 10 százalék. Tehervonat esetén — dézsmálás nélkül — az alapösszeg emelkedne 20 százalékkal. Kisebb ütközések, siklások arányaiban viszont csökkenthetik az összeget. Tömegszerencsétlenség előidézésekor a sikerdíj felét is el lehetne vonni. Kineveznék a vasutas mellé néhány alvállalkozót, lehetőleg a döntéshozó rokonát, barátját. Ez holtbiztos módszer, nem tudom, hogy eddig miért csak a tocsikoknak jutott eszükbe.



A vasutasok nem tocsikmártákból, lupisjózsefekből, szokaiimrékből állnak, hanem ők „csak" vasutasok. Legtöbbjük tisztességes ember...

topé

VASUTAS EGYESÜLETEK

ÖNKÉNTES TÁMOGATÁSI ALAP

Felemelt ÖTA-segélyek

November 1-jétől

Az ÖTA elnöksége és választmánya évenként felülvizsgálja a segélyezést, majd az igények és a lehetőségek mérlegelése után döntenek az emelés mértékéről. Így történt ez az elmúlt időszakban is. Az egyesület elnöksége a választmány felhatalmazása alapján több, a tagokat kedvezően érintő segély összegét november 1-jétől felemelte.

Tivald Attiláné ügyvezető elnök a Magyar Vasutas munkatársának elmondotta: az emelés olyan segélyeket érint, amely az idős és a fiatal ÖTA-tagokat egyaránt kedvezően érinti. A kórházi ápolási segélyt napi 180-ról 220 forintra, a kelengye-segélyt 6500-forintról 10 000 forintra emelték. Jelentősen emelkedett a fogsegély is. Rögzített fogpótlás esetén foganként az eddig 350 helyett 1500, teljesen kivehető fogsornál 1000 helyett 4000, a részleges, kivehető fogpótlás esetén pedig pótlásonként 1000 forintot térítenek. A szemüveg-támogatás a duplájára, 1000—2000 forintra emelkedett.

Az ÖTA, a tagok segélyezése mellett, évről évre tekintélyes összeget fordít a vasútegészségügyi intézmények támogatására. *Az idén erre a célra 12 millió forintot terveztek.*

A céltámogatási keret felhasználására kiírt pályázatra 14 intézmény jelentette be igényét valamilyen, a gyógyítást segítő eszköz megvásárlására.

— Az elnökség a kórházak és rendelők támogatásánál elsősorban a betegellátás akkreditálásához szükséges feltételek megteremtését, így a rehabilitációs intézetek esetében a műszerezettség színvonalának a javítását célzó pályázatokat támogatta — a 14 pályázó közül 11-et részesített támogatásban — jegyezte meg az ügyvezető elnök. Ezek a következők: Budapesti MÁV Kórház 5,1, a Budai MÁV Kórház 3,5, a GySEV soproni szakosított üzemorvosi rendelője pedig 1 millió forintot, a MÁV Orvosszakértő Intézet 850 ezer, a MÁV Szakosított Üzemorvosi Rendelő 500 ezer, a MÁV Közegészségügyi Intézet 350 ezer, a Pécsi MÁV TEK Harkányi Rehabilitációs Intézete 275 ezer, a MÁV TEK Zalakarosi Mozgásszervi Rehabilitációs Intézete 255 ezer, a MÁV Központi Rendelőintézet 159 ezer, a Miskolci MÁV TEK 120 ezer forintot kap az ÖTA-tól.

Az ÖTA elnöksége új, hagyományteremtő rendezvénysorozatról, az *ÖTA Napok* megszervezéséről is határozott. Az idén először, három helyen Pécsett, november 9-én, Budapesten 23-án, Miskolcon pedig 30-án rendeznek ÖTA-napot. A program *díjtalan szűrővizsgálatokkal* kezdődik, amely a *vérnyomás*, a *koleszterin*, a *vércukorszint* és az *érszűkület mérésére* terjed ki. Ezt követően előadások, tájékoztatók hangzanak el az ÖTA gazdálkodásáról és segélyfejlesztési koncepciójáról, valamint a helyes életvitelről és életmódról.

Megtudtuk azt is, hogy az egyesület választmánya díjat alapított: az ÖTA-ért. A díjat évente öt olyan személynek ítélik oda, akik hosszú idő óta kiemelkedő munkát végeznek, és sokat tesznek az *egyesületi célok valóra váltásáért*. Az „ÖTA-ért" díjat az idén először decemberben adják át.

Az ÖTA szociális gondozóját, mint köztudott, alacsony jövedelemmel rendelkező, időskorú tagok vehetik igénybe. A Mezőkövesdi MÁV-üdülőben, egymást követő három turnusban 150 idős ember részesül — orvosi felügyelet mellett — díjtalan ellátásban. Az első turnusban, amely október 15-én kezdődött, a beutaltak között volt *Bujkó Jánosné*, aki ez év január 9-én ünnepelte századik születésnapját.

R.V.F.

Humánus döntés

Öt millió forint karácsonyi segélyre

A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete (VKSE) választmánya szeptember 24-én tartott ülésén örömmel állapította meg, hogy az év elején történt tagdíjemelés ellenére az első félévben a vártnál kisebb mértékben csökkent a taglétszám. Elsősorban ennek és a takarékos gazdálkodásnak tulajdonítható, hogy több mint 17 millió forinttal gyarapodott az egyesület pénzvagyona.

Az ülésen elhangzott: a nyugdíjak elértéktelenedése, az egészségügyi ellátás és a szolgáltatások drágulása miatt rohamosan nő a segélyre szorulók száma. Egyes napokon előfordul, hogy segélykérés miatt több mint százan keresik fel az egyesület központját. Az utóbbi időben különösen megnőtt az igény a rendkívüli segély iránt.

Márton András ügyvezető elnök elmondotta, hogy ez év elejétől már emelték az öregségi és az árvasági segély összegét. Most a választmány újabb segélyek emelését határozta el. 1997. január 1-jétől a házassági segélyt 200, a betegségi és kórházi segélyt 100—200 forinttal emelik, a gyermekszületési segély pedig a tagsági idő függvényében, 1200—2500 forint lesz. Döntött a választmány arról is, hogy 5 millió forint egyszeri, rendkívüli karácsonyi segélyben részesíti a sokgyerekes, valamint a hosszú tagsági idővel rendelkező egyesületi tagokat.

Az üdültetés is a szociális támogatás körébe tartozik. A VKSE balatonfüredi üdülő szállodájában, a két csillagos Hotel Vasutasban az első félévben 433 idős, illetve nászutas tag részesült ingyenes üdülésben. Ennek a költsége meghaladta a 6 millió forintot.

v.f.

VASUTAS KULTÚRA

ERDÉLYI FESTŐMŰVÉSZ A NYUGATIBAN

„A festészet életem értelme...”

Lapunk októberi első számában már hírt adtunk arról, hogy a MÁV Rt. Budapest Nyugati Pályaudvar Állomásfőnöksége és a Vasutasok Szakszervezete Nyugdíjas Szervezete Fodor N. Éva kolozsvári festőművész alkotásaiból kiállítást rendezett.

A kiállítást október 9-én *Szögi Sándor* állomásfőnök nyitotta meg. Élmény nekünk az erdélyi természeti szépségeket, az embereket a művész által közvetítve látni. Fodor N. Éva festőművész önmagáról elmondta: „31 képemet hoztam el erre a kiállításra. Számomra a festészet életem értelmét jelenti. Lelkiségem, gondolatvilágom kifejezői a képeim. Hivatásomnak tekintem az élet szépségeire irányítani az emberek figyelmét, átadni mindazt, amivel rám hatva megszülettek. Úgy vélem, képeim szemlélőiben ugyanazok az érzések kelnek életre, amelyek bennem jöttek létre a képek eredetiségének meglátása során.” Fodor N. Éva alkotásai kolozsvári otthonában és szerte Erdélyországban születtek.

A kiállítás megnyitóján zsúfolásig megtelt klubteremben az ezerszínű üde csendéletek és a csodás tájak, székely népviseletes emberek szinte templomi ünnepélyes hangulatot teremtettek...

H. K.



„Képeim Erdélyországban születtek”

BEMUTATJUK

A miskolci MÁV Koncert-fúvószenekar

A zenekar 1923-ban alakult, 1994. évi minősítése alapján a koncert kategóriában elnyerte az Arany Diplomával rendelkező „Kiváló Együttes” címet. Ezt megelőzően több kitüntetést, oklevelet szerzett. Tagjai nyugdíjasok, aktív dolgozók, diákok, mintegy 35-en. Miskolcon az évszázados fúvószenekari tradíció méltó ápolója, a gazdag zenei hagyományok képviselője. Műsorterve színes és sokrétű. Olyan szaktekintélyek álltak az élén, mint például az országszerte ismert Profánt István, majd legutóbb Heiner Károly.



Fenntartója a Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza. Működését támogatja Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának Mecénás Alapja, a Nemzeti Kulturális Alap és idén a Miskolci Műanyagfeldolgozó Rt. is. A MÁV Rt. Miskolci Üzletigazgatósága a próhahelyiséggel, a hangszer- és kottatár biztosításával segít.

Hat évvel ezelőtt a zenekar és a Művelődési Ház felkérésére nem kis izgalom közepette vállaltam el az együttes vezetését. Tudtam, hogy kitűnő muzsikusokból áll, és tulajdonképpen az együtt-zenélés öröme tartja össze őket.

Szerencsére egyre több helyre-alkalomra hívnak bennünket, így munkánk nemcsak a heti 2 próbára korlátozódik, hanem, amit ebben a műhelymunkában próbálunk, kidolgozunk, van alkalmunk a közönségnek is bemutatni.

Természetesen jelen vagyunk a MÁV Rt. Miskolci Üzletigazgatóságának minden eseményén. A Miskolc-Gömöri pályaudvarról indult Nosztalgiavonatot indulókkal engedtük útjára, Kazincbarcikán már vártuk az utazókat és Bánrévén az emléktábla leleplezése után térzenével szórakoztattuk őket. A Sajóecseg—Tornanádaska vonalon indulás előtt látványos majorette bemutatót kísértünk, ekkor Szalonnán adtunk népszerű műsort, majd Tornanádaskán vettünk részt az ünnepségen. Mindkét alkalommal oklevéllel és emléktárggyal ismerték el munkákat, ami nagyon jólesett. Az idei vasutasnapot Debrecenben töltöttük.

Szorosan kapcsolódik ehhez, hogy minden évben részt veszünk a Baross Gábor Közlekedési és Postaforgalmi Szakközépiskola ballagási ünnepségén. Magától érthetődően zenével köszöntjük tagjaink és hozzátartozóik házasságkötését, és osztozunk gyászukban is.

Rendszeres közreműködői vagyunk az állami, önkormányzati, társadalmi szervezetek rendezvényeinek például a nemzeti ünnepünkön, március 15-én vagy május elsején. Augusztus 15-én, már hagyományt teremtve, jótékonysági koncertet adtunk a Lélegzet Alapítvány népszerűsítésére a Miskolc-Csanyiki Rehabilitációs Intézet főterén, óriási sikerrel.

De nem csak a felsoroltakból áll a zenekar munkája. Ott voltunk a tapolcai IV., a pécsi V. Országos Vasutas Fúvószenekari Találkozón, és sikerrel álltunk a többi együttes és a közönség elé Mezőkövesden is két alkalommal. Örömmel muzsikáltunk tavaly októberben Budapesten a Nemzetközi Vasutas Fúvószenekari Szemlén, ahol összesen két magyar együttes mutatkozott be, és ahol kimagaslónak értékelték produkcióinkat.

Legnagyobb lelkesedéssel azonban azokra a fellépésekre készülünk, ahol a nagyközönség előtt játszhatunk, elég széles repertoárunkat bemutatva.

Régi hagyománya van a fúvós térzenéknek a városban. a Miskolc-Tapolcai sétány és az Erzsébet tér a színhely. Nagy örömet okoz, hogy kialakult a törzsközönségünk, amelynek tagjai vasárnap délutánonként kimondottan a térzene meghallgatására jönnek ki, több százan. Ott vannak az Erzsébet téren, sőt az 1994. októberi minősítő hangversenyen velünk szurkoltak, nekünk tapsoltak és még a sajtó hasábjain is kifejezték elismerésüket.

A térzenei évadot már negyedik éve „A Zene Ünnepe” tiszteletére, június 21-én kezdjük. Kezdetben főleg idősebbek jelentek meg, ma azonban már a fiatalok is lelkesen hallgatnak bennünket, egyre többen. Az éves műsor kialakításánál erre éppen úgy tekintettel vagyunk, mint ahogy figyelembe vesszük az aktuális évfordulókat is.

Az idén két összeállítást készítettünk. Az egyik a Millecentenárium alkalmából kizárólag magyar szerzők műveiből álló ünnepi program (*Erkel, Bartók, Kodály, Balázs Árpád, Farkas Ferenc, Kálmán Imre* és *Ábrahám Pál*). A másikban „szórakoztató muzsika” címmel *Suppé, Johann* és *Joseph Strauss, Bernstein* voltak, továbbá operett- és polkaegyveleg. Az ünnepi műsort Tiszaújváros fennállásának 30. évfordulója és a zene ünnepén mutattuk be, a továbbiakban a két összeállítás számaiból vegyesen játszottunk. Évek óta Ábrahám Honvéd-bandája a zárószámunk, amelyet a hallgatóság jókedvűen, ütemesen tapsol végig, újrázást követelve.

Igen jó kapcsolatunk van a Miskolci Rádióval, a városi televízióval, a megyei napilapokkal, amelyek a közönséget mindig jóidőben tájékoztatják, mikor és hol találkozhatnak az együttessel, teljesítményét is méltatják.

Az viszont érthetetlen, hogy a Miskolc zenei életét bemutató tv-filmben csak 3 percig mutattak bennünket, azt is minden kommentár nélkül, pedig a zenekart országosan jegyzik.

Más zenekarokkal való kapcsolatunk az egyes fesztiválokon való találkozásra, a vezetők egymás közötti levelezésre és kottacserére szorítkozik, a határokon túl pedig minimális. Szívesen változtatnánk ezen, de nincs hozzá elegendő anyagi lehetőségünk.

Szűkös helyzetünkben pályázatokat nyújtunk be különböző alapítványokhoz, hogy működési, kotta-beszerzési, hangszerfelújítási és nem utolsósorban egyenruha-problémáinkat meg tudjuk oldani.

Örülök, hogy a Magyar Vasutas hasábjain keresztül bemutathattam fáradtságot nem ismerő lelkes együttesünket, a miskolci MÁV Koncert-fúvószenekart. Szeretném, ha minél tovább muzsikálhatnánk együtt a magunk és közönségünk örömére színes, színvonalas produkciókkal.

Kalmár Péter
karmester

VASUTAS SPORT

A BVSC kemposai

Szponzorok segítségét várják

Juhász Ferenc 4. danos kempo és 1. danos (fekete öves) jiu-jitsu mester, a BVSC kempo karate szakosztályának vezetője több mint két évtizede kezdett karatézni, s éppen tizenöt esztendeje foglalkozik a kempoval. Eközben a távol-keleti küzdősportok szinte valamennyi jelentősebb stílusát megismerte. Tudását országszerte tisztelik, rendre ott van a thai box, kempo, utcai harc, free fighting és más versenyek zsűrijében, elnökségében. S éveken át ő volt a Magyar Kempo Szövetség elnöke (a szervezetnek most is egyik vezetője).

A szakosztálynak jelenleg több mint hatvan tagja van, közülük még öten fekete övesek. Így Horváth Zoltán, aki sokszoros magyar bajnok kempoban és thai boxban, megnyerte az utcai harcosok szegedi területi versenyét, majd a tavalyi (első) országos döntőben csak szoros küzdelemben lett második. Korábban kétszer nyert bajnoki címet kung-fuban, s kick-boxban is szerzett bajnoki érmet. Ugyancsak számos szép versenyeredményt ért el Babcsák Attila és Sass Péter is. A lányok közül pedig Babály Mária és Koszta Szilvia ért el dan-fokozatot. Tanítványaik sorra szerzik az érmeket, bajnoki címeket a különböző jelentős hazai versenyeken, s vitathatatlanul a BVSC a sportág egyik legeredményesebb klubja.

Nagy bánatuk — mondta Juhász Ferenc —, hogy hiába jelentkeznek sokan náluk, a Szőnyi úti terem mérete és az idő hiánya miatt ennél nagyobb létszámmal nem tudunk foglalkozni (pedig két csoportban tartják az edzéseket). Számos vasúti dolgozó is van a soraik között, s a vasutasok esetében változatlanul nincs „létszámstop”! Természetesen, akiket nem tudnak fogadni, azokat más klubokhoz irányítják.

Szintén gondot jelent, hogy anyagilag nehéz helyzetben vannak. Ezért *örömmel vennék szponzorok segítségét*, akik országosan jól ismert élversenyzőik mellett a tömegsportvonal erősödését is támogatnák.

A szakosztályvezető a nagyszerű sportsikerek ellenére is azt hangsúlyozza: megkülönböztetett figyelmet fordítanak az emberek *önvédelmi felkészítésére*, ami a vasutasoknál különösen fontos lehet. S itt nem csupán a támadás gyakorlati elhárítására, a különböző fogások elsajátítására kell gondolni, hanem főleg arra, miként lehet „szép szóval” vagy egyéb megelőző magatartással elkerülni azt, hogy az ütésre, rúgásra sort kelljen keríteni. Juhász Ferenc jól ismeri a vasutasok munkáját, ezáltal bőven tud számukra hasznos tanácsokat adni (amelyekhez videofilmek is rendelkezésre állnak).



Juhász Ferenc az egyik önvédelmi technikát szemlélteti tanítványainak

(B. P. felvétele)

Akik pedig ezzel kapcsolatban többet szeretnének megtudni, azokat *szívesen látják a BVSC Szőnyi út sportlétesítmények délutáni és esti edzésein.*

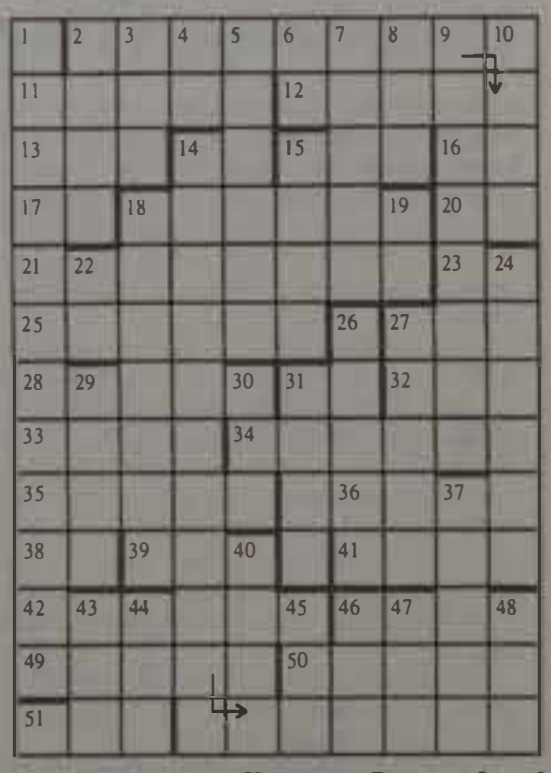
Büki Péter

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Akárcsak korábban, az idén is a VSZ legfontosabbnak...
Megfejtés az idézet folytatása: függ.: 1., vizsz.: 2 és függ.: 14.

Vízszintes: 1. Első betűnk. **2. Megfejtés** 11. ..... Tamás (XVI. sz. angol filoz). 12. Holt nyelv. 13. Géppisztoly (orosz) márka. 14. Diesel mozdony jele. 15. Becézett salátanövény. 16. Kicsinyítőképző. 17. Nagy István. 18. Teaízesítő. 20. Európai Közösség. 21. Születésnapi beszéd. 23. Helyhatározó 25. Feltételesen megnyit, átad. 26. Római ötven. 27. NDK német megfelelője. 28. Domb. 31. Helyhatározó 32. Vers kellék. 33. Nemes gáz. 34. A ló körme. 35. LARSON. 36. Nagyon szeret. 38. Ittrium, Kálium 39. Ókori, Erdélyben élt nép. 41. Ipa párja. 42. Füstöt bocsát ki. 46. A vádhoz adalékot nyújtó. 49. Növény nélküli táj. 50. Marokkó fővárosa. 51. EZ irodalmian.

Függőleges: 1. Megfejtés. 2 Filmszínház. 3. Erika becézve. 4. Lagúna része. 5. Állati eredetű örökölt képesség. 6. Néma ARAL 7. Ló csemegét. 8. Csiga is van ilyen. 9. TOCSIK ügyben elhíresült fizetés (neve) 10. Dal. **14. Megfejtendő.** 15. Szavazatokat gyűjtő edény. 18. Álnok, becsapó. 19. Emőd része. 22. Nadrágtartó, 24. Hadsereg (spanyol) 26. .... Amerika (Mexikó, Közép és Dél Amerika neve) 27. Irodalmi műfaj. 29. Majdnem patak! 30. Megyei Pénzügyi Osztály. 31. Román pénznem. 37. Távol-keleti ország keverve. 40. Rózsa a dísze. 43. Lepusztult építmény. 44. Belszerv. 45. Traktor része. 46. Kopasz. 47. Kevert Somogy megyei helyiség. 48. Kutas közepe.



Készítette: Bánszegi József

Előző szám megfejtése:

Megkülönböztetett helyzetet biztosítottak a munka világában a vasutasoknak.

VASUTAS DIÁKOTTHONOK

AMERIKAI KATONÁK A DIÁKOTTHON GYERMEKEIÉRT

Tanévkezdés - ajándékkal

Történetünk sokkal előbb elkezdődött, mint az iskolai munka. Tavaly 1995 decemberében IFOR-csapatok települtek a Kaposvár melletti Taszár repülőbázisára. Szinte természetes, hogy a gyerekek fantáziáját megmozgatták az érkező hírek. Ezért megszervezték a „Vasút a gyermekekért" Alapítvány kaposvári diákotthonában a „Civil Összekötő Csoport" tájékoztatóját, amelyen ott szorongott intézetünk apraja, nagyja.

Néhány hét elteltével telefont kapott az intézmény vezetősége: katonák látogatnak a régi falak közé, mert kapcsolatba szeretnének lépni a gyerekekkel és a felnőttekkel. Az érkezők pedig nem mások voltak, mint az amerikai légierő egyik ezredének tűzoltói és mérnökei.

Az első találkozás után az események gyorsan követték egymást. Minden hétvégén voltak katona-vendégeink, akik játszottak, beszélgettek a gyerekekkel. Később komoly szándékkal álltak elő, szeretnének udvari játékokat készíteni. A tervből valóság lett az ezred ácsainak keze alatt, s a gyermeknapon már repült a hinta, megtelt a homokozó, a fák alatt IKEA-stílusú piknik-asztalok várták a pihenni vágyókat. Barátaink parancsnoka elégedetten szemlélte, ahogy a gyerekek birtokba vették a kúszó alagutat, a mászókákat.

Katonasors: parancs érkezett, amely a felnőtteket visszavezényelte a németországi bázisra. Búcsúzkodáskor többek között azt is sajnálták, hogy nem lehetnek velünk a közelgő 100 éves születésnapon.

Az igazi meglepetés a nyár folyamán ért bennünket. Hatalmas dobozokba csomagolva küldemény érkezett Coloradoból. Mint később kiderült, barátaink hozzátartozóikon keresztül kérték egy nonprofit szervezet segítségét, amely néhány hónapon belül eljuttatta címünkre azokat a dolgokat, amelyek a beszélgetések során csak véletlenül kerültek szóba. Így növendékeink a csomagokban érkezett ceruzákkal, zsírkrétával, rajzlappal felszerelve kezdték meg a tanévet. Hála a csomagot küldőknek, akik nehezebben ruházkodnak, találnak benne öltözéket is. Nagy sikere volt a játékoknak, melyek között óvodásoknak való és kabalának használható egyaránt volt.

A kabalababák, állatkák ott díszelegnek a gyerekek polcain, és velük együtt köztünk vannak a távoli országból érkezett barátaink.

Lőczi Ferenc

A BÉKÉSCSABAI DIÁKOK FIGYELMÉBE

Évkönyv, kiállítás

Adatokat, visszaemlékezéseket, tárgyi emlékeket várnak

A „Vasút a gyermekekért" Alapítvány békéscsabai diákotthona (volt MÁV-nevelőintézet ill. nevelőotthon) 1998. szeptember elsején lesz 50 éves. Ebből az alkalomból *évkönyvet* tervezünk megjelentetni. Kérjük azokat a volt növendékeket, diákokat, akik szívesen *segítenének adatokkal, visszaemlékezésekkel* az 50 év történetének feldolgozásához, 1996. december 31-ig küldjék el intézményünk címére. Elképzeléseink között kiállítás megrendezése is szerepel. Amennyiben *tárgyi emlékekkel* segíteni tudják munkánkat, a fenti időpontig, kérjük, címünkre szíveskedjenek eljuttatni.

Segítségüket, fáradozásaikat előre is köszönjük.

Buczkó Zoltánné
igazgató

CUKORBETEG EGYESÜLETEK

Diabétesz Világnap

A *Cukorbetegek Budapesti Egyesülete* és a *Vasutas Cukorbetegek Egyesülete* közös rendezésében kerül sor az évi *diabétesz világnapi ünnepségre*, amelyet F. Banting, az inzulin felfedezőjére emlékezve szervez a két egyesület.

A rendezvény jelmondata: „Inzulin az életért". Helyszíne: Semmelweis Orvostudományi Egyetem (Budapest, Nagyvárad tér 4. Toronyház). Időpontja: 1996. október 26. (szombat) 9 óra.

A résztvevőknek tartalmas, színes programban lesz részük. Belföldi és külföldi cégek élelmiszer-kóstolóval egybekötött gyógyszer és gyógyászati segédeszköz-bemutatót tartanak. Előadások hangzanak majd el az *„Inzulin az életért", „Egészséges táplálkozás a cukorbetegek étrendjében"* témakörökben. A rendezők a játszani szerető betegek részére diabétesztotojátékot szerveztek. A győztesek értékes nyereményekben részesülnek. Ugyanakkor minden résztvevőnek lehetősége nyílik vércukorszintjének, vérnyomásának mérésére is. A meghívottak alacsony szénhidrát-tartalmú ebédet fogyaszthatnak ingyen.

A rendezvényt 43 cég támogatja, köztük a Chinoin Rt., a Béres Rt. és a Lilly Hungária Kft. A megemlékezés fővédnöke a Magyar Diabétesz Társaság.

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete 100 taggal képviselteti magát.

P. J.

Szilveszterezzen velünk Szlovákiában!

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére 1996. december 27-től 1997. január 2-ig üdülést szervez a szlovákiai Demjatara. Demjata település az Eperjes (Presov) — Bártfa (Bardajov) vasútvonal mentén található, hangulatos kis hegyi falucska.

***Részvételi díj**: felnőttek részére: 15.000,-forint+ biztosítás, gyermekek részére: 13.000,-forint+ biztosítás (18 éves korig).*

A részvételi díj magában foglalja: a teljes ellátást, két kirándulást (Eperjesre és a Csorba-tóhoz) és a hangulatos szilveszteri mulatságot. Elhelyezés: 2—3 ágyas zuhanyzós szobákban. Síelési lehetőség az időjárás függvényében. Kiutazás: 1996. december 27-én a Budapest Keleti pályaudvarról 6.05 órakor induló Rákóczi nemzetközi gyorsvonattal Kassáig, onnan autóbusszal Demjataig, amelyet a fogadó fél biztosít. Visszaérkezés: 1997. január 2-án a Budapest Keleti pályaudvarra 19.42 órakor érkező Rákóczi nemzetközi gyorsvonattal.

Jelentkezni lehet a hirdetés megjelenésétől folyamatosan. Jelentkezéskor a részvételi díj 40 százalékát előlegként kell befizetni. Befizetés budapesti tagoknak a VSZ-központban, vidéken lakó jelentkezők pedig csekken, a nyilvántartó lap egyidejű kitöltésével.

Jelentkezés és bővebb felvilágosítás *Döme Lászlóné* kolleganőnél telefonon vagy írásban.Vasúti telefon: 01/19-77/147,157, mellék, vagy 01/16-86. Postai telefon: 351-7745

Karácsony Balatonfüreden

Magányosoknak, egyedülállóknak békés karácsonyi ünnepeket, kellemes pihenést kínálunk balatonfüredi szállodánkban, a kétcsillagos Hotel Vasutasban.

Időpont: 1996. december 23 — december 26.

Elhelyezés: 2 ágyas összkomfortos szobákban (részben pótágyazható)

Részvételi díj: 10 500,- forint/fő (teljes ellátás)

Tagoknak: 6300,- forint/fő

Gyermekkedvezmény 2—10 éves korig 50 százalék.

Karácsony este ünnepi vacsorát biztosítunk.

Jelentkezés: Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete 1064 Budapest VI., Podmaniczky u. 75.

Telefon: 153-2611, 153-2095

Vasútüzemi: 01/43-42 (Zemán Adrien)

Erzsébet-bál Röszkén

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata Erzsébet-bált rendez a röszkei művelődési házban 1996. november 15-én 19 órai kezdettel.

A jó hangulatról *Mig József* és zenekara gondoskodik reggel 4 óráig. A műsorban fellép *Ürmös Ica, Koltai Zoltán* operett- és nótaénekesek, *Németh József* cigánynóta-énekes. Éjfélkor tombola lesz.

Különjárati autóbusz indul 18,30 órakor Szegedről Röszkére, illetve 4,30 órakor vissza.

Belépő díj: 1100,- forint/fő, amely tartalmazza a vacsora árát is.

Jelentkezni: november elsejéig lehet.

Vasútüzemi telefonon: 06/15-26, 06/12-06

vagy este 19 óra után: 62/372-203, 62/494-985 telefonon.

JÓ TUDNI

Az adóigazolványról

A napokban több ezer vasutas kolléga kapta kézhez az új adóigazolványát, amelyet az APEH az 1996. évi XX. törvény előírásai alapján készített el, és a tulajdonosa személyre szóló adóazonosító jelét tartalmazza. Az adóazonosító jelet 1997. január 1-től kötelezően kell használni a személyi szám helyett.

Felhívjuk a vasutas munkavállalók figyelmét arra, hogy az adóazonosító jelet a szolgálati főnökségek munkaügyi csoportjával közölni kell, mert a jövő évi bérkifizetések már ennek alapján történnek.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-6768
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

LAKÁSCSERE

Elcserélném 92 négyzetméteres, komfortos, MÁV-szolgálati lakásomat kisebb MÁV bérlakásra, vagy megvásárolható önkormányzatira. A lakás **Budapesten** van a Józsefvárosi Pályaudvarnál. Érdekel vidék is, maximum 60 kilométeres körzetben. Érdeklődni: Kovács 113-3861 telefonon, vagy a következő címen: 1086 Budapest, Fiumei u. 24/c

Eladó! Albertirsa, Széchenyi utca 27 szám alatti **2 szobás ház** 380 négyszögöl telekkel. 2 utcára nyíló telek, a másik végére építési engedély kapható.

Víz, gáz, csatorna, telefon az utcában, állomás 10-15 percre. Érdeklődni a helyszínen 38. szám alatt a szomszédban, vagy a munkahelyen Budapest Nyugati pályaudvar utánfizetési pénztárban: Kardulecznénál, a 85-57-es telefonon.

Budafokon Rózsavölgy tetején, két lakásos, összkomfortos (tetőtérbeépítéses 100 — 85 négyzetméteres) családi ház 230 négyszögöl telken családi okok miatt sürgősen **eladó**: Megegyezünk. Telefon: 226-90-86, 351-13-91.

Nagybátonyi 75 négyzetméter, 2 és fél szobás MÁV-lakásomat **elcserélném** kisebbre, Budapest vagy 60 km-es körzeten belül. Nagykert, pince van. Érdeklődni lehet: Érchegyi Attila 51-97, vagy 51-98 telefonszámon. 3070 Nagybátony, MÁV terület 3.

Újpesten téglaházban, a metró mellett, 2 szobás, parkettás, telefonos, összkomfortos tehermentes öröklakás **eladó.**

Irányár: 3,2 millió. Érdeklődni 18 óra után a 1897-403-as telefonon.

Budapesti 2 szoba, konyha, előszoba, fődőszoba 82 négyzetméteres komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre (esetleg megvásárolhatóra) Budapest környékire, budapestire, vagy győrire **cserélném.** Minden megoldás érdekel.

Válaszokat a győri 06-96-423-193-as (üzenetrögzítős) telefonon, vagy Vargáné Horváth Mária Magdolna 9023 Győr, Ifjúság krt. 4. I/1. postacímre kérek.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV-, vagy önkormányzati lakásra, **Budapest** VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Budapesti VII. kerület Klauzál tér melletti két és félszobás első emeleti felújított öröklakásomat **eladnám**, vagy budapesti családi házra, esetleg szeparált házrészre cserélném értékegyeztetés után. Telefon délelőtt: üzemi 48-71/2479 vagy 2493 mellék, városi 269-5599/2479, 2493 mellék, délután 131,2491 Gubancsik Erzsébet.

VASUTASPORTRÉ

Ki ez a lány?



A Thália Színházban, a vasutas szakszervezeti mozgalom tiszteletére rendezett ünnepi műsort egy csinos fiatal lány „profi" módon konferálta. Ki ez a lány? Tették fel többen ezt a kérdést. A Magyar Vasutas megtudta: *Jusztinger Brigitta*, a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület titkára. Otthonról hozta magával a népművelés, kultúra iránti vonzalmat, mivel az édesapja is egy kultúrház-igazgatója volt. Az érettségi után tanított egy általános iskolában, majd faluházat vezetett Baranya megyei egyik kis falujában, *Oroszlón*. A tanárképző főiskolai elvégzése után „visszakanyarodott" a kultúrához, jelenleg a Pécsi Vasutas Művelődési Ház kulturális menedzsere.

KÉT HÓNAPPAL

RÁKOSRENDEZŐI REALIZMUS

Razzia után

A Magyar Vasutas októberi második számának címlapján riportot közöltünk a Rákosrendező állomáson „dúló" állapotokról. A cikk nyomán sok olvasói észrevétel mellett — amelyeket köszönünk —, megkereste szerkesztőségünket Szedő Gyula, a rákosrendezői állomásfőnök. Lapunk szerkesztője a korábbi írás híranyagának felvétele óta eltelt két hónap alatt történt változásokról kérdezte a szolgálati hely vezetőjét.

— A Rákosrendező állomás több mint 860 eyer négyzetméter alapterületű, ezzel az ország egyik legnagyobb vasúti szolgálati helye — kezdte nyilatkozatát az állomásfőnök, majd így folytatta: *— Budapest belterületén ezt a könnyen megközelíthető helyet mindig őrizni kellett a kívülállóktól. A MÁV Rt. 1995-ig saját vasútőreivel biztosította a szolgálati hely nyugalmát. A vasúttársaság vagyonvédelmi hálózatának átszervezése után vált őrizetlenné a szolgálati hely. Az állomás vezetése, látva a mindinkább elharapódzó gondokat, szinte azonnal kezdeményezte a védelem megszervezését. Ennek is köszönhető, hogy a védelem ellátására már tavaly ősszel nyílt pályázatot írt ki a MÁV, amire tizenhárom cég jelentkezett. A legkedvezőbb ajánlatot adó céggel már a tavasszal készen álltunk a szerződés megkötésére, de a közismert pénzügyi nehézségek miatt erre csak most ősszel került sor.*

(Folytatás a 5. oldalon.)

Hol füröd jön a pályamunkás?

A Szombathelyi Üzletigazgatóságnak egyik legfontosabb csomópontja volt Várpalota, de napjainkban 60 rakott kocsi hagyja el az állomás területét.

A vasutas kedélyeket ott egy olyan történet borzolja, amelyet az állomás meg tudott oldani, a pályafenntartás viszont nem. A Magyar Vasutas munkatársát *Cser Tibor* főpályamester kísérte el az egykori vasutas-munkásszálló épületéhez.

(Írásunkat a 8. oldalon olvashatják.)

ÁRA: 20 Ft

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 21. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. NOVEMBER, ELSŐ SZÁM

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke aktuális kérdésekről ír.

Úgy gondolom, az elmúlt években valamennyien a saját bőrünkön is tapasztaltuk, hogy a rendszerváltás óta Magyarországon nem csak a közélet, hanem a munkaügyi kapcsolatok is egyre bonyolultabbá váltak. Tanúi lehettünk annak is, hogy amíg a társadalom egyes rétegei fel tudtak készülni a kihívásokra, vagy legalábbis lépést tudtak tartani a változásokkal, azaz képezni tudták magukat, ami előnyt is jelentett számukra, addig mások lemaradtak, s egyre hátrányosabb helyzetbe kerültek.

Miközben a változások bennünket, szakszervezeti embereket arra kényszerítettek, hogy magunkba szívjuk az új ismereteket, régi beidegződéseink miatt elhanyagoltuk a szakszervezeti tisztségviselők felkészültségét fejleszteni hivatott tanfolyamokat. "Persze, majd éppen én fogok szemináriumra járni" — cseng fülembe a néhány éve még félvállról odavetett válasz... Azóta viszont sok víz lefolyt a Dunán. Soha nem feledhető kudarcok, érdekvédelemi harcokban szerzett mély sebek hegei figyelmeztetnek arra: képezni kell a szakszervezeti tisztségviselőket, ha lépést akarunk tartani a mellettünk rohanó világgal. Napjainkban azonban egyre több tisztségviselőben ébredt fel a valamikori szakszervezeti képzési rendszer iránt igény. Néhány éve még volt például Magyarországon egyhónapos bizalmi-tanfolyam és kétéves titkárképzés. Iskoláinkat viszont később felemésztette a vagyonmegosztás. Az új tananyagok megalkotása időbe tellett. A képzés a drága beruházások közé tartozik, amire az elmúlt években egyre kevesebbet tudott költeni a munkavállalók érdekvédelmi mozgalma. Mára — némi túlzással — már űrré terebélyesedett a szakszervezeti munkát végzők felkészítésének hiánya.

Ezért is számít nagy jelentőségű döntésnek a Vasutasok Szakszervezete 1994-es kongresszusának programja, amelyben a tisztségviselőink képzése kiemelt helyen szerepel. Az alapszervezeti tisztségviselőink azóta aktív részesei lehettek annak a két évvel ezelőtt elindult folyamatnak, amelynek eredményeként az úgynevezett csomóponti oktatásoktól eljutottunk az egyhetes alapszervezeti tisztségviselő-képzés feltételeinek megteremtéséig. Először idén, november első hetében tartottuk ilyet. A tanfolyam megszervezésével a VSZ elnöksége a két évvel ezelőtt létrehozott képzési és oktatási bizottságot bízta meg. Az első tanfolyam sikeréhez szükséges feltételeket — és szinte ideális körülményeket — a "Vasút a gyermekekért" Alapítvány kőszegi diákotthona biztosította.

A beérkezett jelentkezési lapok tanúsága szerint nem csak az szb-titkárok, hanem a bizalmiak és más alapszervezeti tisztségviselők körében is nagy az érdeklődés tapasztalható az új képzési forma iránt. Sajnos, idén a VSZ központi költségvetéséből a képzésre betervezett keretből csak két tanfolyam megtartására futja, de jövő tavasszal már nyolc, az ősszel pedig további négy kurzust tervezünk. Természetesen ehhez magunknak kell előteremtenünk a szükséges anyagi feltételeket. Az első tanfolyam résztvevőinek visszajelzése alapján elmondhatjuk, erre a képzési formára a VSZ érdekérvényesítő képességének javítása miatt égetően szükség van.

Egy képzési rendszer akkor lehet teljes, ha az igényeket több szinten képes kielégíteni. Ezt ismerte fel a Vasutasok Szakszervezete, amikor nem egészen egy évvel ezelőtt felsőfokú tisztségviselő-képzés beindítását kezdeményezte. Javaslatunk más ágazati és szakmai szakszervezetek elképzelésével is találkozott. A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége és a győri Széchenyi István Főiskola között létrejött együttműködés keretei között januárban beindul a négyféléves munkavállalói érdekvédelmi szakirányú munkaerő-piaci menedzser képzés. A VSZ tizenöt középszintű érdekegyeztetési és a szervezetpolitikai feladatokat ellátó tisztségviselőjét kívánja a speciális tanrendű képzési forma első évfolyamára beiskolázni.

A képzési formák széleskörű kiterjesztése — elsősorban pénzügyi — áldozatok meghozását kívánja a szakszervezetünktől. A vasutasok érdekvédelmének jövőjét megalapozó továbbképzés feltételeinek megteremtéséhez valamennyiünknek hozzá kell járulnunk. Ehhez kérem tagságunk és tisztségviselőink támogatását.

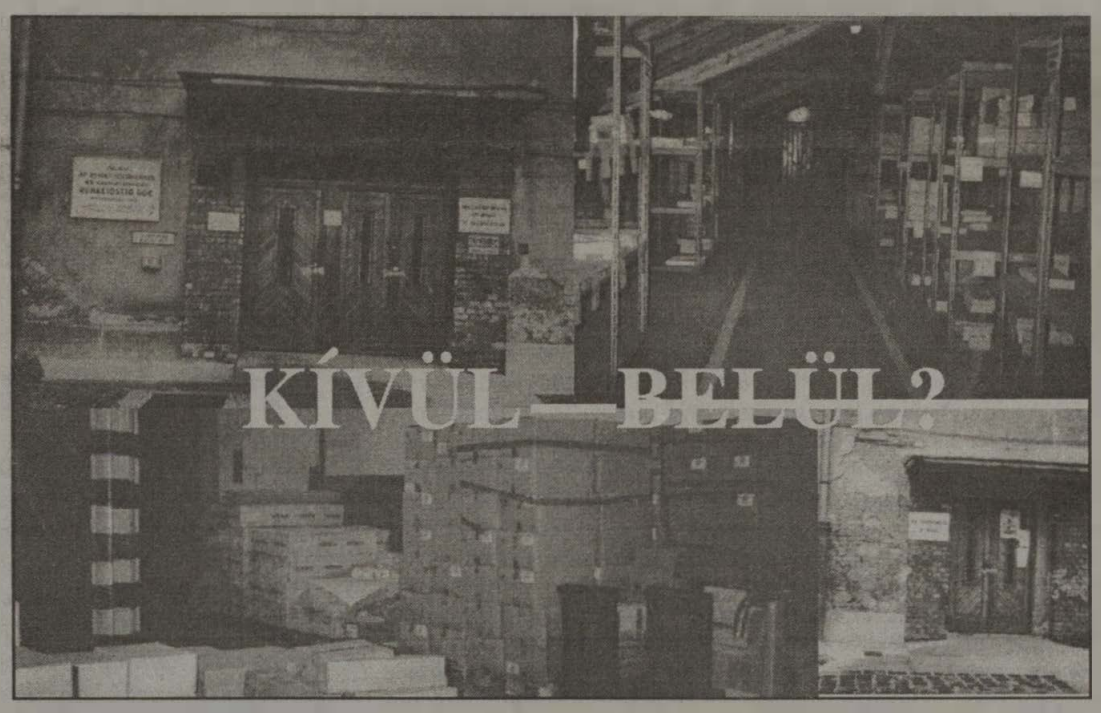
Dr. Márkus Imre

ANYAGGAZDÁLKODÁS

„KILENC NEVET KÉREK, NEGYEDÓRÁN BELÜL"

Bizonytalanságban élve

A Nyugati pályaudvar Szertárfőnöksége november 15-étől anyaggazdálkodási főnökséggé alakul át, illeszkedve ezzel a szakszolgálati átszervezéshez. Jelenleg a főnökség három telephelyen 14 raktárral működik, amelyhez még tartozik a bútorjavító részleg és a vasúti járműjavító telep, valamint a beszerzési és értékesítési csoport.



— Nem túl nagy bizalommal tekintünk az átalakulás elé — kezdte mondandóját *Szabó Sándorné*, a szakszervezeti bizottság, valamint az üzemi tanács elnöke — mivel pillanatnyilag nem látható az új rendszer felépítettsége. Teljes a bizonytalanság, több munkatársam új munkahely után néz, mivel az új kinevezett főnök határozza majd meg, hogy kivel kíván dolgozni. A VSZ Anyagellátási Intézőbizottsága által kiadott vezérigazgatósági tervezetből tudják csak a dolgozók, hogy ki lesz az új kinevezett főnök, és mekkora létszámot határoztak meg a területre.

— *Tudja-e már valaki, hogy ki marad és ki megy?* — tette hozzá *Balogh Katalin* raktárkezelő.

— Tudtommal van egy lista — folytatta Szabó Sándorné —, amelyet még nem látott egy dolgozó sem, de egy biztos, hogy ezen található az elbocsátandók névsora.

Nehezményezi a szakszervezeti bizottság és az üzemi tanács, hogy az átalakításokról, elbocsátásokról egyik testületet sem tájékoztatta a szolgálati főnök, ezért a tagok hiába fordulnak információért az érdekvédelmi szervezethez. A vezérigazgatóság által kiadott tervezetből azonban kitűnik, hogy az Anyaggazdálkodási és Külkereskedelmi Szakigazgatóság részét képezi majd a Nyugati Szertárfőnökség, ahol a jelenlegi 119 foglalkoztatottból 63-an maradnak csak. Nem értik a dolgozók, hogy a jelenlegi főnökük — akit egyébként november 15-től kineveztek a székesfehérvári szertárfőnökség élére —, milyen alapon nyugtatja őket, úgymond, nem lesz nagy a vérveszteség.

— Nem szeretnénk, ha megszűnne a raktárunk — mondta egy magát megnevezni nem kívánó raktárkezelő, a megszüntetésre kiszemelt III. Papír-irodaszer Raktárból. — Az itt dolgozók úgy voltak a megszüntetéssel, mint az a bizonyos felszarvazott férj, aki utoljára tudta meg, hogy nincs szükség rá. Nem értik, hogy miként lehet megszüntetni a nyomtatványraktárt, amikor egy vonat elindulásához is többféle irat szükséges. Amennyiben áthelyezik a raktárt a központba — a Péceli útra —, az többletköltséget is jelent, mivel a nyugatiból megoldható volt a szállítás vonaton, viszont a XVI. kerületi központot csak autóval lehet megközelíteni.

Úgy érzik a munkavállalók, hogy az anyagellátásnak nincs gazdája, mivel továbbra is hozzák az anyagot, viszont azt beszéli mindenki, hogy több raktárt mégis becsuknak. Elfogadhatatlannak érzik azt, hogy 20—25 éves munkaviszony után tesznek utcára embereket.

A ruhakiosztóban a raktárvezető nem akart nyilatkozni, mivel őt sem tájékoztatták semmiről, nem tudott tehát mit mondani a beosztott dolgozóinak. A hat raktárkezelő szintén tartotta magát a hallgatáshoz, mivel egyikőük sem szeretné egy újságcikk miatt elveszíteni az állását.

A Nyugati Szertárfőnökség szolnoki telephelyén egy magát megnevezni nem kívánó dolgozó arról beszélt, hogy listákat készítenek a szolgálati helyeken a főnök utasítására. A szertárfőnökség vezetője leszólt telefonon Szolnokra, kérte, hogy 15 percen belül adjanak meg kilenc nevet, akik elbocsáthatók. A szolnoki telephelyen jelenleg 37-en dolgoznak. (Az információt adó dolgozó neve szintén szerepel a listán, de nem akart névvel nyilatkozni, mivel még mindig reménykedik abban, hogy maradhat.)

Megpróbáltuk elérni *Hajdú János* szertárfőnököt is, hogy mondja el az igazságot az átalakulásról, de ez nem sikerült nekünk, állítólag szabadságon volt, mert építkezik Székesfehérvár mellett. A dolgozók megerősítették: a főnök többször kijelentette, neki már nincs ideje a nyugati szertár gondjaival foglalkozni... **TP.**

MVJ TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

NYUGDÍJAS VILÁG

Dicsérő Oklevél a szegedi nyugdíjasoknak

A Vasutasok Szakszervezete szegedi nyugdíjas alapszervezete a napokban ünnepi taggyűlést tartott. A vasutas művelődési ház nagytermében több mint 350-en szorongtak.

Gulyás Ferenc, az alapszervezet elnöke köszöntötte a megjelenteket, köztük *dr. Márkus Imrét*, a VSZ elnökét, *Feleky Pált*, az Országos Nyugdíjas Szervezet elnökét és *Szabó Gyulát*, a szegedi üzletigazgatóság igazgatóhelyettesét.

A vezetőség beszámolóját *Gulyás Ferenc* mondta el. Kiemelte: a korábbi munkaterületüktől függetlenül náluk 1390 nyugdíjas tömörül egy egységes alapszervezetbe. Továbbra is alapvető feladatuknak tekintik a nyugdíjas tagság érdekvédelmét, érdek-képviseletét; a nehéz helyzetbe került nyugdíjas tagság megsegítését.

A beszámolót követően *Szabó Gyula* felidézte a másfélszázados vasút történetét. Majd hetven nyugdíjasnak a vasút 150 éves évfordulójára alapított bronzplakettet adott át, méltatva az egykori kollégák hosszú évtizedeken át végzett áldozatos munkáját.

Kedves szavakkal szólt a jelenlévőkhöz *dr. Márkus Imre*, elismerve az idősek nehéz helyzetét. Munkájukkal, helytállásukkal példát mutattak a fiataloknak is. A VSZ valamennyi fórumot felhasznál arra, hogy a nyugdíjasok érdekeit képviselje. Ezt követően a jelenlévők nagy tapsa közepette átadta a VSZ-elnökség Dicsérő Oklevelét s a vele járó pénzjutalmat. A kitüntetés rangját növeli az a tény, hogy 82 alapszervezet közül pályázat útján a nyugdíjas alapszervezetek közül elsőként az országban a szegediek érdemelték ki ezt az elismerést. **(Gellért)**

VASUTAS NYUGDÍJASKLUBOK

„Segítő gondoskodással"

A Vasutasok Szakszervezete székházában november 4-én tartotta évzáró közgyűlését a Vasutas Nyugdíjasok Klubszövetsége. A közgyűlésen megjelentek a szövetséghez tartozó tagszervezetek és az alakuló klubok képviselői, valamint dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke.

A közgyűlést *Kapitány István*, a klubszövetség elnöke nyitotta meg. Az éves munkáról szóló részletes beszámoló utalt a millecentenárium, a vasút 150 éves és a Vasutasok Szakszervezete 100 éves fennállásának, valamint az időskorúak világnapja és több aktuális alkalom jegyében tartott országos megemlékezések méltó megünnepléseire. A beszámolóból megtudhattuk, hogy a klubszövetség egy éves tevékenysége alatt kialakult a szövetségbe tömörült vasutas nyugdíjasklubok közös akarata, egysége, tenni akarása az idős korúakért. A szövetség tagszervezeteit köszöntötte *dr. Márkus Imre*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, a közgyűlés rendszeres vendéglátó házigazdája is. Az elnök ismét kifejezésre juttatta, hogy a VSZ eddig és ezután is *segítő gondoskodással* viseltetik az idős korúak érdekeit szolgáló klubszervezetek iránt. Utalt arra is, hogy a VSZ idei gazdálkodása lehetőséget biztosít arra, hogy az 1997. évben a segítségnyújtás újabb lehetőségek formájában, például *kulturális alapítványok létrehozásával* bővüljön. A kulturális seregszemléről és a gazdasági pénzügyi életről elhangzott hivatalos beszámolók után több klubvezető ismertette klubja életét, éves munkáját. A piknik, a ki mit hoz alapon megrendezett névnapok, a jelesebb hagyományos ünnepek: vasutasnap, húsvét, szüret, kirándulás stb. itthon és a határon túl szinte minden klubéletnek szerves programja. Bizonyára ennek tudható be, hogy *nem csupán a taglétszám, de a klubok száma is szaporodik*. A közgyűlésen több klub felvetette egy közös klubnap megrendezésének ötletét.

Hegedűs Károly

A köszönet hangja

Rheumatikus bántalmaim miatt több évtizede orvosi tanácsra minden évben igénylem panaszaim enyhülésére Hajdúszoboszló csodás gyógyvizét. Mint a Rudolf Biztosító és Segélyegyesület régi tagja vettem igénybe a biztosító egyesület Rudolf Panzió vendégházát.

Érthetetlen volt számomra, hogy a mai körülmények között mint tudják megoldani bőséges választékkal a beutaltak élelmezését. Az ízletesen elkészített étkek csodás varázsa a mai életkörülmények között felülmúlhatatlan. Mindezért külön köszönet a gazdasági vezetésnek és a konyha személyzetének.

Az időjárás ezúttal kedvezett, de mindent felülmúló a felszolgáló személyzet kedves, meleghangú érdeklődése, hogy vajon elégedett-e a vendég, van-e valami kérése, amit teljesíteni lehet. Nem lehet eléggé értékelni az üdülő vezetésének, összszemélyzetének minden irányú figyelmességét.

Jellemző az egész épületre a rend, a tisztaság, a fegyelem. Valahogy ilyen egy valóságos arany csapat!

Köszönet illeti a személyzet minden tagját csodás, odaadó teljesítményeiért, amit a beutaltak nyugalmas pihenése érdekében megtesznek. A múlthoz képest azonban, látom, létszámhiány van, s mégsincs neheztelés. A vezetők örömmel vállalják, hogy az idegfeszítő munkakörülményeik mellett, néha a portást felváltva, még egy munkakört is ellássanak.

Mint kívülálló, aki 60 éven át dolgozott különböző felelős munkakörben, tudom értékelni, mennyire kimerítő a kettős munkakör ellátása az emberekkel való foglalkozás kapcsán. Az egyesület felső vezetése fontolja meg, hogy tudna megoldást találni 2—3 munkaerő kisegítő foglalkoztatásával.

A közelmúlt napokban újságban olvastam, hogy egy vidéki körzeti orvos emberbaráti szempontból egy milliós alapítványt létesít, hogy a 100 évet megért egyéneket segítse. Indokolta, nagy az elhalálozás a túlzott igénybevétel miatt a 40—60 éves életkorú embertársai körében, nemre való tekintet nélkül. E téma alapján merem remélni, hogy az EBSE szociális gondolkodású felső vezetése példás elismeréssel jutalmazza dolgozóinak csodálatra méltó helytállását.

Pintér Lajos
1909-09-11

JANUÁRTÓL 19,5 SZÁZALÉKKAL EMELKEDNEK A NYUGDÍJAK

Megalakul az Idősek Tanácsa

Horn Gyula miniszterelnök néhány hete hivatalában fogadta a Nyugdíjasok Országos Képviselete és a Magyar Nyugdíjasok Egyesületeinek Országos Szövetsége képviselőit.

A nyugdíjastársadalom képviselői örömmel fogadták azt a kormánydöntést, hogy *januártól 19,5 százalékkal emelkednek a nyugdíjak*. A felek megállapodtak, hogy november végéig létrehozzák — a nyugdíjasok, illetve a kormány delegáltjainak részvételével— az *Idősek Tanácsát*, decemberben pedig hasonló körben újból tárgyalóasztalhoz ülnek. A mostani megbeszélésen számos észrevétel és javaslat hangzott el a családok és az idősek helyzetével összefüggésben, valamint olyan élő és nyitott problémákkal kapcsolatban, mint a *gyógyszerek és gyógyszertárak*, illetve a különböző *biztosítások* ügye. Horn Gyula utalt arra is, hogy az elhangzott javaslatok és észrevételek közül jónéhányat a kormány elé visz majd. A Nyugdíjasok Országos Képviseletének vezetője javasolta a nyugdíjasok utazási kedvezményének és ingyenes közgyógyellátásának bővítését, valamint a házi szakápolás fejlesztését. Felvetették azt is, hogy jó lenne a nyugdíjasok tájékoztatását pontosabbá tenni, és „végre abba kellene hagyni a riogatásukat". Véleményük szerint ugyanis gyakran hallani alaptalan, illetve egymásnak ellentmondó híreket a nyugdíjasokat érintő megszorító intézkedések tervéről.

ÁTALAKÍTJÁK A ROKKANTNYUGDÍJAZÁS RENDSZERÉT

Szigorítások, csökkentett összegű ellátás

A rokkantnyugdíjazás jelenlegi rendszerének teljes átalakítását kezdeményezte a népjóléti tárca. Az ezzel kapcsolatos előterjesztés tárcaközi egyeztetése már folyamatban van, és így várhatóan még novemberben megtárgyalja a kormány is — tudtuk meg ebben a hónapban.

A kezdeményezés célja, hogy csak azok számára tegye lehetővé a rokkantnyugdíj igénybevételét, akik orvosi értelemben nem rehabilitálhatóak, és ez által esélytelenek az elhelyezkedésre. Az elmúlt években ugyanis *emberek tízezrei menekültek a munkanélküliség elől a rokkantnyugdíjba* —tette hozzá az államtitkár. 1990 és 1995 között 344 ezerről 391 ezerre nőtt a rokkantnyugdíjasok száma, míg 36 milliárd forintról 68 milliárdra emelkedett a számukra kifizetett ellátás összege. Ez év végéig mintegy 80 milliárd forintot fordít majd rokkantnyugdíjra a tb, és a tárca azt szeretné, ha ez a kiadás jövőre sem lépné túl a 90 milliárd forintot. Ennek érdekében első lépésként — még idén novemberben — megszületne egy *kormányhatározat* arról: milyen *szakmai elvek és kategóriarendszerek* alapján kell a jövőben elbírálni a munkaképesség megváltozását.

A Népjóléti Minisztérium elképzelése szerint a jelenlegi rendszert teljesen *új alapokra* kell helyezni, és a rokkantság mértékének meghatározása helyett a megmaradt, *még használható munkaképességre* kell koncentrálni. Azt kell szem előtt tartani, hogy az átképzés vagy rehabilitáció után hol és hogyan foglalkoztatható még az illető. Ehhez *át kell alakítani az Országos Orvosszakértői Intézetet*, munkáját *össze kell hangolni a munkaügyi központokkal*, valamint a *foglalkozásegészségügy-hálózattal*. Az intézményrendszer átalakítása Kökény szerint nem kerül többe néhány száz millió forintnál, amit a tb működési költségvetéséből és esetleg központi forrásokból fedezni lehet. Az új rendszer fokozatosan, a jövő év második felére lenne működőképes. Az átmeneti időszakban a régi elvek alapján bírálnák el a keresőképtelenséget, kivéve a legnépesebb, úgynevezett III. rokkantsági kategóriában. Ide a munkaképességüket 67 százalékban elveszített emberek tartoznak, mintegy 280 ezren. Közülük körülbelül 60 ezren nem kaptak végleges "rokkant–státust", és az új rendszerre történő átállás előtt az összes rokkant közül egyedül nekik kellene az új szempontok szerinti *felülvizsgálaton* részt venniük.

Az új elbírálási rendszer életbelépéséig *véglegesen senkit sem lehetne III. kategóriás rokkanttá nyilvánítani*. A munkaképességüket nagyobb arányban elvesztőknél viszont sem felülvizsgálatot, sem az elbírálás felfüggesztését nem tervezi a tárca — mondta az államtitkár.

Javasolja viszont, hogy a parlament már januártól *szigorítsa meg a rokkantnyugdíj melletti munkavállalási lehetőséget*. A minisztérium előterjesztésében az is szerepel, hogy 1997-től *csökkentett összegű ellátást* kapjon az a rokkantnyugdíjas, aki dolgozik, és keresete négy egymást követő hónapon át meghaladja korábbi keresete 80 százalékát.

AZ IDŐSEK VILÁGNAPJÁN

Ünnepség Záhonyban



Lovas Lajos

Az Idősek Világnapján meghitt hangulatú ünnepséget rendeztek a záhonyi művelődési házban. A város polgármesteri hivatala és népjóléti bizottsága képviseletében a rendezvényt *Háda Imre* polgármester nyitotta meg. Az ünnepi műsorban felléptek: az általános iskola citerazenakara, *Simon Irén* a Debreceni Csokonai Színház művésze, *Lovas Lajos* magyarnóta-énekes, *Lente Lajos* nyugdíjas vasutas, magyarnóta-énekes, valamint *Nagy Imre* humorista, műsorvezető. A műsor végén értékes tombolanyeremények találtak gazdára.

Szőgyényi Bertalan

MUNKABALESETEK

Baleseti statisztikák

Az idei év első 9 hónapjában a múlt év azonos időszakához viszonyítva a munkabalesetek száma 9,1 százalékkal csökkent. Hasonló arányban kevesebb a baleseti táppénzes napok száma is. Ketten veszítették el az életüket. A múlt évhez viszonyítva egyről háromra emelkedett a csonkulásos balesetek száma.

Lényegesen javult több mutatóban a munkabalesetek okozatainak és körülményeinek megoszlása. Kedvezően alakult a különböző szemsérülések száma is, ami 52,2 százalékkal csökkent. A járműkapcsolási műveleteknél 61,5 százalékkal, vasúti és közúti jármű ütközése esetében 60,0 százalékkal kevesebb baleset történt, mint tavaly.

A legtöbb baleseti esemény továbbra is egyéb gyalogos közlekedés közben éri a dolgozókat, bár az ilyen „eseteknek" az aránya is csökkent az idén.

A munkahelyi fegyelem javulását igazolja, hogy 9 hónap alatt szolgálat közben rendbontásból, játékból sérülés nem fordult elő. Kedvezőtlenül alakult a baleseti statisztikai arány a vonatfelvétel, a vonat-összeállítás, a vasúti járműről történő le– és felszállás, a telephelyen belüli közlekedés során, valamint a közúti jármű ütközése nem vasúti járművel és a vasúti jármű ütközése vasúti járművel előforduló eseteinél.

Kis mértékben növekedett az ittasságra visszavezethető baleseteknek száma.

Tovább mérséklődtek azok a balesetek, amelyek a munkakörnyezet kialakítási hibáival hozhatók összefüggésbe. Ugyanez jellemző a sérült, illetve más személy fegyelmezetlenségből eredő balesetek alakulására is.

A sérülések száma és aránya emelkedett a szervezési hiányosságokra, a sérült szakmai vagy egészségügyi alkalmatlanságára visszavezethető eseteknél.

A szakszolgálatok munkabaleseti helyzetének elemzése ellentmondásos képet nyújt. A forgalmi szakszolgálatnál a baleseteket jellemző statisztikai adatok minden mutatóban kedvezően változtak. A gépészeti szakszolgálatnál ezzel ellenkező helyzet a jellemző. A veszélyeztetettségre utaló gyakorisági mutató 47,7 százalékkal magasabb a MÁV-átlagnál. A pálya, híd és magasépítményi szakigazgatóság baleseti mutatói közül csökkenést mutat a balesetek és a táppénzes napok száma. Ellenben itt következett be egy halálos és két csonkulásos baleset. A távközlő– erősáramú és biztosítóberendezési szakigazgatóságnál a táppénzes napok száma emelkedett, egyéb baleseti mutatók mérsékelten csökkentek. Évek óta súlyos baleset nem fordult elő. Az üzleti igazgatóságok irányítása alatt álló szolgálati főnökségek többségénél a munkabaleseti helyzet kedvezően változott, kivéve Miskolcot és Szegedet, ahol viszont a mutatók romlottak.

Pásku Jenő

VASUTASHALÁL

Élt harminc évet

A sínek között lelte halálát kollégánk, Szabó Istvánné, Lasztóczy Zsuzsanna. Élt harminc évet. Két kisgyermeket hagyott hátra. A hátborzongató történetet egy munkabaleseti jegyzőkönyv rögzíti, amelyből néhány mondatot felidézünk.

„Szűcs Istvánné, Miskolc Lévay úti kapunál Miskolc Rendező pályaudvaron kapusként teljesített szolgálatot. Munkavégzése során a kaput és a szolgálati helyet bezárta, és gyalogosan közlekedve azok kulcsait a vontatási telep „B" jelű őrhelyre vitte. Az őrhelyen a kulcsokat elhelyezte, onnan kijött és a 207 sz. kitérőnél lévő telepi rendezővel, Kovács Istvánnal közölte, hogy a kulcsot a szokott helyére tette, és ezután elköszönt. Az eső esett, be volt borulva, már sötétedett, amikor Szűcs Istvánné az esernyőjét feje felett tartva elindult a "B" őrhely Lévay kapu felőli oldalánál. A kijelölt közlekedési úton a felvigyázó-diszpécser irányába közeledett, hogy a szolgálata, munkaideje, végével lejelentkezhessen. A kijelölt úton a görbevágány és az üzemi út szintbeni keresztezésénél kellő körültekintés nélkül a görbevágány űrszelvényébe úgy lépett be, hogy az ott közlekedő M 43–1048 Psz. mozdony ellökte, elütötte, felette áthaladt. Sérülései miatt Szűcs Istvánné a helyszínen meghalt. A mozdony sebessége 4–5 km/óra volt, a mozdony ki volt világítva, a mozdonyvezető a mozdony holt tere miatt Szűcs Istvánnét nem láthatta, így részéről a baleset elháríthatatlan volt. A megvilágítás a szintbeni kereszteződésben nem érte el az előírt szabványértéket. A zajszint mért adatai nem haladják meg a megengedett értéket. A szintbeni keresztezés a közlekedés feltételeinek megfelelt. A szintbeni keresztezés a gyalogosok részéről mindkét oldalon, mindkét irányból belátható, a járművek mozgása észlelhető. A nevezett munkaköre ellátásához érvényes orvosi vizsgálattal rendelkezett, oktatásban részesült."

Részvétnyilvánítás

Az elhúnyt Szűcs Istvánné **1982 óta tagja volt a Vasutasok Szakszervezetének. A VSZ részvétnyilványítás mellett 50 ezer forint rendkívüli segélyt nyújtott az elhunyt hozzátartozóinak.**

ÁTALAKÍTÁS ÉS ÉRDEKVÉDELEM

„KÉSZÜLNI KELL A KEMÉNYEBB ÉRDEKÉRVÉNYESÍTÉSRE"...

Vélemények a gépész-megállapodásról

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intézőbizottsága (GIB) megállapodást kötött a MÁV Rt.-vel a kocsijavító dolgozóinak kft.-be történő kirendeléséről. A megállapodás értelmében a kirendelt dolgozók megmaradnak a MÁV Rt. létszámában. A Sipos István vezérigazgató-helyettes által aláírt okmány szerint a munkáltató 2 éves foglalkoztatási garanciát vállalt. A megállapodásról Pszota Árpád, a gépészeti intézőbizottság titkára Nagykanizsán tájékoztatta a dunántúli gépész szb-titkárokat.

Izsák Csaba, a Nagykanizsa Vontatási Főnökség szb-titkára szerint minden megállapodás annyit ér, amennyit betartanak belőle. Ennek kapcsán *nem látja tisztán a munkáltató szándékát*, hiszen véleménye szerint a MÁV a végrehajtás *halasztásában* érdekelt. A GIB-nek tárgyalódelegációkat kell felállítani a helyi szintű egyeztetések végrehajtására.

Takács László, Székesfehérvár titkára szerint a teherkocsi-javításoknál gondot okoz majd, hogy a gyors alkatrész-utánpótlást és cserét nem lehet időben megszervezni. Ez bevételkiesést eredményez majd, mivel minden apró alkatrész hiánya miatt állnak le majd a kocsik.

A zalaegerszegi Vontatási Főnökség szb-titkára, *Tóth Balázs* elmondta: a térségben várható a forgalom fellendülése a szlovén összeköttetés létrejötte után. Egyes becslések szerint 2 millió tonnát is elérheti az árucsere, amihez *kocsi kell és szakember*. A vasút egy különleges szakma, ahová nem lehet jól képzett szakembert az utcáról felvenni.

Szuchy Antal, a szombathelyi Vontatási Főnökség szb-titkára hozzátette, *folyamatosan tárgyalni kell* a munkáltatóval, azért, hogy minél jobb pozíció kiharcolásával *elkerülhessék a drasztikusabb elbocsátásokat*. Általános a hozzáállás, hogy a MÁV Rt. a *német és az osztrák példát másolja* technikai háttér nélkül.

A tanácskozáson a résztvevők egyöntetűen támogatták, hogy a gépészeknek *készülni kell a keményebb érdekérvényesítésre. Ennek során ki kell dolgozni a sztrájk esetleges szervezésének fontosabb lépcsőjét, és a demonstráció során alkalmazott információáramlást gyorssá és pontossá kell tenni.*

TP

MSZOSZ VÉLEMÉNYEK

Jövő évi kilátások

„Megáll az életkörülmények romlása, sőt némi javulásra is lehet számítani 1997-ben, bár ez olyan kismértékű lesz, hogy azt a lakosság még nem érzékeli, csak a statisztikai mutatók jelzik majd —mondta *Sándor László,* a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) elnöke.

A szakszervezeti vezető optimizmusát az idei eredmények alapozzák meg. Az elmúlt tíz hónapban ugyanis — mint mondta — már mérhető a gazdasági növekedés, s úgy látszik, hogy az infláció leszorítására tett intézkedések folyamatosan érvényre jutnak. Kedvező adatokat tud felmutatni a külkereskedelem, és a pénzügyi szférában is érezhető a stabilizációs intézkedések hatása — állapította meg, közölve: ebben a helyzetben még határozottabban lehet képviselni az MSZOSZ által kedvezményezett lépéseket. *Sándor László* elérhetőnek tartja a reálbér-növekedést, és megítélése szerint a munkanélküliség is mérséklődik.

A jövő évi *személyi jövedelemadó* mértékéről szólva azt hangoztatta, hogy a legnagyobb szakszervezeti tömörülés meg akarja őrizni az *étkezési hozzájárulás* és a *szakszervezeti tagdíj adómentességét,* s nagyon fontosnak tartja a *gyermekneveléssel* kapcsolatos adókedvezményeket is. Sándor László reméli, hogy a követelések, amelyekre javaslatot is tettek, nagyrészt teljesülhetnek, ezek közt a minimálbér emelése is. A szakszervezeti vezető szerint már szinte biztosra vehető a *nyugdíjak* januártól kezdődő *19 százalékot meghaladó emelése,* ami azt jelenti, hogy hosszú évek után először a *nyugdíjak reálértékének megőrzése* is elérhető közelségbe került, bár még mindig jelentős, legalább 20—25 százalékos arányú az a réteg, amely számára nem következik be a javulás.

Az MSZOSZ szerint jövőre átlagosan 18—20 százalékos bruttó béremelést kellene előirányozni országos szinten. Ehhez képest plusz–mínusz 5 százalék lehetne az ajánlott maximum és minimum érték. A minimálbért 17 800 forintra kellene emelni januártól. (A jelenlegi minimálbér 14 500 forint.)

Sándor Lászlótól megtudtuk, az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalának hat konföderációja közül négy már testületi szinten elfogadta az érdekegyeztetés korszerűsítési elképzeléseit. Ennek lényege, hogy a munkavállalói oldalon az egyes konföderációk támogatottságukat kifejező mandátumokkal rendelkeznének. A hat konföderáció közül kettő — a Liga és a Munkástanácsok — mindezt visszautasítják. A munkavállalói oldal ügyrendje a változásokhoz konszenzust ír elő, az új ügyrendet ilyen alapon — a Liga és a Munkástanácsok ellenvetésével — nem lehet elfogadni. A négy konföderáció viszont kialakíthat már a közeljövőben egy új ügyrendet, amihez a két szakszervezeti szövetségnek viszonyulnia kell. Ez jelentheti önmaguk kizárását a munkavállalói oldalról.

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- **RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON—WELS—SOPRON-útvonalon**
- **HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON—HAMBURG—BREMA—SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás**
- **DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST—HAMBURG—BREMA viszonylatban**
- **BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország**

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- **SOPRON—ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással**
- **SOPRON—ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában**

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

BÉRTARIFA-REFORM

ÁLLÁSFOGLALÁS AZ ALAPBÉRRENDSZER REFORMJÁRÓL SZÓLÓ MÁV JAVASLATHOZ

Minden munkavállalóra terjedjen ki!

A Magyar Vasutas előző számában vázoltuk a MÁV Rt.-nek a javaslatát, amely a vasutasdolgozók alapbérrendszerének átfogó reformjára vonatkozik. A javaslatot a Vasutasok Szakszervezete Érdekegyeztető Bizottsága (ÉB, a középszervi titkárok értekezlete) október 16-án megtárgyalta és kialakította állásfoglalását a tervezetről, amelyet most hasábjainkon — többek között azért hozunk — nyilvánosságra, mert számítunk a szakszervezeti tagság további észrevételeire, javaslataira az új bérbesorolási és tarifarendszer kialakításához.

Az érdekegyeztető bizottság továbbra is szükségesnek tartja az 1992-től kisebb módosításokkal hatályban lévő *alapbér-megállapítási és bértarifarendszer felülvizsgálatát.* Sajnálattal vette tudomásul, hogy a MÁV Rt. tervezete túl későn készült el, és így annak részletes kidolgozása, megvitatása már az év végéig nem történhet meg. Így 1997. január 1-jétől új bérmegállapítási szabályok sem léphetnek érvénybe. Ennek ellenére az *előkészítő munkákat tovább kell folytatni.* Az ÉB célszerűnek tartja egy olyan szakértői team létrehozását, amelyben a szakszervezetek is helyet kaphatnának. Ennek lehetne feladata a részletes tervezetek kidolgozása. Az ÉB azt feltétlenül szükségesnek tartja, hogy még az idén a bérmegállapítási szabályzat olyan mértékben módosításra kerüljön, amelyet az időközben megvalósult szervezeti és egyéb változások indokolnak (például: szakigazgatóságok alakulása, új munkakörök létrehozása stb.). A középszervi titkárok a munkáltató tervezetét általában alkalmasnak tartják további feldolgozásra, azonban néhány kérdésben olyan változást kérnek, amelyek a munkavállalók többségének elvárásait figyelembe veszik. Ilyenek:

— a bérrendszer hatálya lehetőleg *minden munkavállalóra terjedjen ki,* legfeljebb néhány felső vezetőbeosztás maradhat kívül;

— nem indokolt, hogy a *műszaki jellegű* szolgálati főnökségeken egyes munkakörök bérbesorolása *függjön a szolgálati hely csoportba sorolásától,* a forgalmi főnökségen viszont ezt a kapcsolatot továbbra is fenn kell tartani;

— a bérbesorolási szabályzat *minden szakágra egységes elveket* írjon elő, de a pályavasút kapjon lehetőséget sajátosságainak érvényesítésére (természetesen ezt csak a szakszervezetekkel egyetértésben gyakorolhatja);

— a titkárok nagyobb része *nem értett egyet a munkáltató differenciálására vonatkozó javaslataival.* Így nem látják indokoltnak, hogy a szakágak írjanak elő a béremelésre vonatkozó differenciálást és azt sem támogatják, hogy a szolgálati főnökök között alkalmazzanak a tarifáktól eltérő mértékben bérmegállapítást. Elfogadták viszont a *munkakörön belüli* olyan differenciálást, amely az adott *munkahely leterheltségétől függ.* Ennek mértéke a 10 százalékot azonban ne haladja meg;

— nem kapott támogatást a *gyakorlati idő figyelmen kívül hagyása* az osztályon belüli bértételeknél, itt legfeljebb kisebb módosítások képzelhetők el;

— támogatásra talált viszont a munkáltatónak az a javaslata, hogy a *tarifatábla osztályai közötti különbség* (jelenleg 10 százalék) változzon olyan formában, hogy annál az osztálynál, ahol a képzettségi előírásban változás van az előző osztályhoz képest (például betanított munkás — szakmunkás), ott legyen *nagyobb mértékű eltérés* a béremelkedésnél;

— fontos követelmény, hogy a munkakörök értékelése elsősorban a 6/1992. MüM. számú rendelet előírásai szerint történjen. A *forgalmi–kereskedelmi munkaköröknél* azonban *figyelembe kell venni a munkakörök speciális képzettségi és egyéb körülményeit;*

— a munkáltató külön *útmutatót* állított össze a munkakörök értékeléséhez. Azt javasolják, hogy kísérletképpen néhány munkakör értékelését ennek alapján el lehet végezni, és az eredmény függvényében lehet ezt a munkát folytatni.

Az új alapbér-megállapítási szabályzat kidolgozása, megvitatása, elfogadása még sok időt igényel, valószínűleg az 1997. év egyik fő feladata lesz. Ehhez a munkához a munkavállalók javaslatai, véleménye — legalábbis a Vasutasok Szakszervezetének — nélkülözhetetlen.

Kérjük szakszervezeti tagságunkat, hogy javaslataikat írásban juttassák el a Vasutasok Szakszervezete központjához.

A BÉRTARIFA ÉS A FIATALOK

Nagyok a bérkülönbségek

Jó ma fiatal vasutasnak lenni?

1992. február elsején vezették be a jelenlegi bértarifát, amely alapvető változást hozott a MÁV bérezési gyakorlatában. A szubjektív értékítéletre épülő, minden területen másképp értelmezett, átláthatatlan bérezést felváltotta egy olyan rendszer, amelynek középpontjában a személyi alapbér állt. Az ötéves működés során szerzett pozitív és negatív tapasztalatokat minden vasutas munkavállaló — vezető és beosztott — saját bőrén érzékelhette.

Néhány mondatban összefoglalhatók a leggyakoribb kifogások:

— *az alapbér független volt az egyéni teljesítményektől;*

— *csak a munkakör betöltésének feltételeit díjazta;*

— *nem vette figyelembe a szakszolgálati, regionális és helyi sajátosságokat;*

— *nem követte a képzettségi követelményben jelentkező minőségi ugrásokat;*

— *idős–fiatal, azonos munkakörű munkavállaló esetén az alapbér aránytalan volt.*

A MÁV Rt. humánstratégiája világos utalást tartalmaz arról, hogy a létszámcsökkentések — illetve átszervezések, szakigazgatóságok, kft.-k létrehozása — *extenzív tartalékai 1998-ra kimerülnek,* és a hatékonyságnövelő intézkedések is évről évre csökkennek. A jelenlegi szakembergárda megtartása csak úgy képzelhető el, ha egzisztenciális biztonságát szavatolják. *A munkavállalói többletteljesítmények elismerése érdekében a dolgozók anyagi helyzetét folyamatosan javítani kell,* és az emberi erőforrás kvalifikáltsági színvonalának növelését is meg kell oldani. A munkáltató ezeket az elveket csak úgy tudja beépíteni az új bérrendszerbe, ha alapvetően átalakítja az eddigi gyakorlatát.

A teljesítményorientált, az inflációt követő, a vasutas munkavállalók *reálkeresetét megőrző* bértarifáknak további lényeges elemekkel kell kiegészülnie. Ahhoz, hogy ez ne csak a vasutasoknak feleljen meg, hanem a *munkaerőpiacon is versenyképessé váljon,* megfelelő jövedelemszintet kell biztosítani. Ez csak úgy valósulhat meg, ha a munkaszerződés részét képező alapbér felfelé elmozgatható, vagyis *csak egy alsó határértéket állapít* meg, amit a munkáltatói jogkör gyakorlója – a szakági, regionális és helyi lehetőségeket figyelembe véve – növelhet, (amelyre lehetősége eddig is volt, csak pénze nem). Mivel a folyamatos átszervezési intézkedéseknek még tartanak, a munkakörök valódi tartalmának átalakulása nem záródott le, illetve új munkakörök jöttek létre, elengedhetetlenül fontos lenne egy *teljes körű munkakör–értékelést* elvégezni. (Érdemes volna áttanulmányozni a külföldi vasutak bérezési gyakorlatát, a teljesítményösztönző rendszereket. Bár csak a bérezési színvonalukat is átvehetnénk!)

További fontos vezérlőelvnek kellene lenni, hogy az új rendszer *valamennyi szakigazgatóságra, regionális profitcentrumra terjedjen ki,* és egyéb bérpolitikai intézkedésekkel lehessen az adott területen díjazni a *munkavégzés minőségében* és a feladatteljesítés színvonalában kiemelkedőket.

Megkerülhetetlen gondot jelent — a bértarifa bevezetése óta —, a gyakorlati idő figyelembevétele. Az elmúlt öt év bebizonyította, hogy a *munkavállalói teljesítményektől független* és az azonos munkakörben foglalkoztatott dolgozóknál *jelentős bérkülönbséget* eredményező bértarifa sokszor okozott helyi szinten feszültséget. Alapját a kialakításkor a vasúti hagyományok képezték, amelynek a jelentőségét az idő már túlhaladta. *Ha az új rendszer alapelvének a felkészültséget és a munkavállalói teljesítményeket tekinti a munkáltató és a másik két reprezentatív szakszervezet, akkor e témában igen jelentős változás várható.*

Talán nem árulunk el újdonságot azzal, hogy az új elvek kidolgozása, majd a konkrét számszerű javaslatok elfogadása olyan testületekben (értsd: munkáltatói és szakszervezeti) történik majd, ahol a generációs különbség mint ellenérdek jelenik meg. Egy lineáris táblázatra milyen hatással lesz egy fokozatosan emelkedő adórendszer.

Bízunk abban, hogy kialakítható egy új (jó), minden vasutas érdekeit ötvöző bértarifa-rendszer, és nem a jelenlegit a „mozdonyvezetői pótlékokkal" minél tovább meghagyni, tovább erősítve a hierarchiában elfoglalt helyüket.

Csáki Zsigmond
a VSZ Ifjúsági Tagozatának vezetője

BEMUTATKOZIK A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ANYAGGAZDÁLKODÁSI INTÉZŐBIZOTTSÁGA

Nálunk erős az összetartozás érzése

A VSZ Anyaggazdálkodási Intézőbizottság titkára, Bánszegi József 1958 augusztus elsején kezdett a vasútnál dolgozni, és ettől az időponttól tagja a VSZ-nek. A különböző tisztségek betöltése után 1994-ben az anyaggazdálkodási intézőbizottság alapítója, majd 1995-től ügyvivő. A szakmai érdekvédelmet a 33 fős titkári tanács jeleníti meg, illetve a 9 tagból álló intézőbizottság debreceni székhellyel működik. A Magyar Vasutas munkatársa vele beszélgetett:



Bánszegi József

— Mikor kezdődött el a szakszolgálat átalakítása?

— A VSZ elnökségének készítettünk egy jelentést, amelyben már 1994-ben leírtuk, hogy a *szakmánk halmozottan hátrányos helyzetben* van a többi szakszolgálathoz képest. A 30 gazdasági egységet irányító szervezetet nem kezelték úgy az Andrássy úton, ahogy elvárható lett volna. Előbb irodavezető, majd újra osztályvezető állt a szakma élén, illetve most már szakigazgatónk van. Emellett *folyamatosan leépítették* a különböző szolgálati főnökségeket, különösen az utóbbi két évben gyorsult fel ez a folyamat. 1995-ben mi üdvözöltük azt az elképzelést, hogy átszervezik a szakmát, mivel ez stabilizálhatja a helyzetünket. Ekkor derült ki, hogy szakigazgató irányítja a területet, amelyet szintén üdvözöltünk. Majd csak később terjedtek el olyan kósza hírek, hogy milyen szinten állítják be a létszámot. A legutóbbi változat szerint a *célállapotban a szakág 1357 fővel* dolgozik majd 8 főnökségen.

— Tapasztaltam több helyen, hogy félnek az emberek. Ilyen lelkiállapotban van még bizalom a szakszervezet iránt?

— Azt mondhatom, hogy igen, mivel a szervezettségünk most is több mint 72 százalék, emellett 22 üzemi tanácsot VSZ-es elnök vezet, a lehetséges 29-ből. A KÜT-be is delegáltunk egy tagunkat. Ebből is látható, hogy *megvan még a bizalom*, de ehhez az kell, hogy rendszeres legyen a kapcsolat a munkavállalókkal, tisztségviselőkkel.

— Nem az az oka az összetartásnak, hogy az anyagosok már évekkel ezelőtt érezték a veszélyt?

— A kiszolgáltatottság arra készteti az embereket, hogy egyetlen mentsváruknak tekintsék a szakszervezetet. Ez bennünket kötelez is, hiszen valóban *veszélyben vannak a munkavállalóink*, ugyanis *munkakörök szűnnek meg*. Az 1996-os, illetve 1997-es létszámtervek olyan súlyúak, hogy csak alapos elemzés és szakmai indoklás alapján tudunk róluk véleményt mondani.

— Milyen lehetőségei vannak a szakszervezetnek, hogy megvédje a dolgozóit?

— Mi mindenképpen a vasúton belül szeretnénk elhelyezni az embereinket. Mivel létezik munka-erőközvetítő bizottság a MÁV Rt.-nél, mi nagyon komolyan gondoljuk azt, hogy fejleszteni kell tevékenységét és ez segítséget ad a továbbiakban.

— Tényleg felesleges ennyi ember a szakszolgálatnál?

— Sajnos, az átszervezés magával hozza a szakszolgálatnál foglalkoztatottak létszámának felülvizsgálatát is. De *nem látjuk azt a technikai fejlesztést*, amely indokolná a munkáltató által tervezett arányú leépítést. Ezt egyébként nem tudjuk egyoldalúan gazdálkodási indokok mentén elfogadni, hiszen bevételek növelésével is meg lehet őrizni a munkahelyeket. Eddig még nem láttunk erre irányuló törekvéseket.

— Személyesen hogyan érint ez téged, a szakszervezeti vezetőt?

— Számomra fájdalmas az, hogy néhány kollégától meg kell válnunk, de úgy érzem, hogy ez *néhány helyen elkerülhetetlen*. De talán vígasz lehet a nagy bajban az, hogy a kollektív szerződésben a törvényi szinttől magasabb végkielégítést kapnak.

TP

KARÁCSONYRA MINDENKI MEGTUDHATJA, MI LESZ A SORSA...

Az elbocsátandók listája nem érvényes

A szakigazgatóság csak a szakszervezet felső vezetésével akar tárgyalni...

Az anyaggazdálkodási intézőbizottság véleményezte az átalakítási tervezetet. A VSZ Anyaggazdálkodási Intézőbizottság ülésén *Ágostonné dr. Egressy Anna* tájékoztatta a testületet a szakigazgatóság átszervezéséről, a létszámleépítésekről, illetve ezek módozatairól. Az írásban feltett kérdésekre a szakigazgató szóban válaszolt, és néhányszor vita alakult ki a felvetett problémákról. Ágostonné megerősítette, hogy nem tervezik az anyaggazdálkodás privatizációját.

A szakigazgató előadásában elmondta: *újra kell gondolni az anyaggazdálkodás teljes rendszerét*, amelyhez új apparátust kell hozzárendelni, az átalakítás szükségességét mi sem igazolja jobban, mint hogy a raktárak legtöbbje 50 százalékos kapacitáskihasználtsággal működik.

Felvetődött, hogy az *új szolgálati vezetők* miért nem pályázat útján kerültek az új anyaggazdálkodási főnökségek élére. Ágostonné érvelése szerint csak a megüresedett beosztásokat kell megpályáztatni, itt viszont új munkaköröket hoztak létre, ahová ki lehet nevezni a vezetőt. *Bíró Tibor* VSZ-alelnök szerint *minden első és második csoportú főnökség vezetőjét pályáztatni kell*. A szakigazgató ezt az érvelést nem fogadta el, de kijelentette, hogy hajlandó ügyvéddel is véleményeztetni az ide vonatkozó paragrafusokat.

A továbbiakban a *létszámleépítésről* hozzáfűzte: a MÁV Rt. gazdasági lehetőségei nem teszik azt lehetővé, hogy *a rosszul dolgozó munkatársakat is megfizessük*.

Bánszegi József szerint „az úgynevezett *felesleges munkaerő*" nem lehet létszámfeletti, mivel a szakszervezetnek csak az lehet a célja, hogy megvédje munkatársait. *Ágostonné dr. Egressy Anna* ezzel nem értett egyet, mivel szerinte *van fölösleges létszám* az anyaggazdálkodás területén.

Az egyik felvető szerint a bizonytalanságon kellene változtatni, hiszen pillanatnyilag egyik munkavállaló sem látja a jövőjét. A szakigazgató ígéretet tett arra, hogy idén *karácsonyra minden egyes dolgozó tudja majd, hogy mi lesz a sorsa*. A továbbiakban hozzáfűzte, hogy az eddig összegyűjtött *elbocsátandók listája már nem* érvényes. Erre csak azért volt szükség, hogy átlássák, kiknek a munkájára lesz majd igény, illetve melyekre nem.

Az intézőbizottság egyik tagja megkérdezte, hogy a jelenlegi *szertárfőnökökkel történt központi egyeztetésekről miért nem tájékoztatták az érintett érdek-képviseleteket?* Ágostonné visszakérdezett: miért kellett volna erről tudni az érdekképviseleteknek? Véleménye szerint a VSZ egy és oszthatatlan, ezért a *szakigazgatóság csak a szakszervezet felső vezetésével hajlandó tárgyalni*. Helyi szinten semmilyen átszervezési intézkedést nem hozhatnak, ezért nem tárgyaltak a helyi szervekkel.

Bánszegi József ib-titkár nem értett vele egyet, hiszen tudomásuk van róla, hogy a szertárfőnököknek és az *irodavezetőknek megtiltották a tájékoztatást*.

A szolnoki szb-titkár nem értette, hogy mi alapján állapították meg területén a 19 fős létszámot, amikor csak az olajkút kezeléséhez 10 ember kell, és el sem tudják képzelni, hogy kilencen hogyan vezetnek el három raktárt. Okmányforgalommal bizonyítható, hogy Szolnokon valóban dolgoznak az emberek.

Ágostonné szerint az okmányforgalom 50 százaléka felesleges, emellett a forgalmi és gépészeti szakágak átszervezését is be kell kalkulálni az anyaggazdálkodási létszámba.

Az intézőbizottság titkárhelyettese kérdésében kitért arra, hogy a *létszámfelettieket miként lehet humánusan kezelni, illetve átképezni, áthelyezni*. A szakigazgató kijelentette: a *forgalmi szakszolgálat irányába* lehet csak orientálódni, de persze ennek egészségügyi akadálya is van. A továbbiakban kifejtette, hogy az anyaggazdálkodás területén olyan alacsonyak a bérek, hogy ezen változtatni kell. Ehhez a forrásokat az átszervezés után meg is fogják találni.

A szegedi terület képviselője szerint *nem megoldott a létrehozott új munkakörök beillesztése a bértarifarendszerébe*, ugyanis az új megnevezések nem találhatók meg abban. A szakigazgató elmondta, hogy az új munkaköröket besorolják a bértarifába, de ezekről még folynak a tárgyalások.

Valet László, a VSZ Területi Irányítási Központok Intéző-bizottságának titkára megkérdezte, hogy mi volt a létszám megállapításának alapja, amikor az ügyrendről még nem történt egyeztetés.

— A feladatokat tekintette *alapnak a szakigazgatóság, és a létszámot ehhez rendeltük hozzá* — jelentette ki Ágostonné dr. Egressy Anna.

Felvetették többen, hogy *szóba került-e az anyaggazdálkodás privatizációja*. A szakigazgató *erre jelenleg nem lát lehetőséget*, s amennyiben erre sort kerítenek, lesz elegendő érve ellene.

T.P

ROSSZUL ELŐKÉSZÍTETT ÁTSZERVEZÉS

A munkavállalókról nem lehet feltételezések mentén dönteni

A VSZ érdemi megállapodásra törekszik

A MÁV Rt. Anyaggazdálkodási és Külkereskedelmi Szakigazgatóság (AKSZ) kialakításával kapcsolatos elképzeléseket a Vasutasok Szakszervezete véleményezte, amelyet a Magyar Vasutasban is nyilvánosságra hozunk.

Az írásban előre megküldött és a tanácskozáson szóban feltett kérdésekre, valamint Ágostonné dr. Egressy Anna szakigazgató által adott válaszok és magyarázó információk elősegítették, hogy a Vasutasok Szakszervezete megismerje az AKSZI kialakításával kapcsolatos szervezési, megvalósítási koncepcióját.

A javaslatra a VSZ véleményt mindaddig nem tud adni, amíg nem ismerhető meg — akár tervezet szintjén — az AKSZI ügyrendje. A szakszervezet megalapozottan ezután tud véleményt alkatni arról, hogy az Anyaggazdálkodási, Külkereskedelmi Szakigazgatóság ebben a szervezeti formában alkalmas-e feladatai ellátására. Ugyanis csak az ügyrend alapján láthatók világosan az AKSZI által ellátandó feladatok és ehhez rendelhető — a technikai hátteret is figyelembe vevő — szükséges létszám.

A szervezet ügyrendjének hiányában minden létszámszükséglet megállapítás csak feltételezett, ezért ez a körülmény nem teszi lehetővé a VSZ számára az érdemi álláspont kialakítását.

A szervezet anyagbeszerzési rendszere — amely szóbeli beszámoló alapján volt megismerhető — kiegészítésre szorul. A szakszervezet — a Közbeszerzési Törvény figyelembevételével — szükségesnek tartja a kézi beszerzések működtetését az anyaggazdálkodási főnökségeken. Ennek hiánya az alaptevékenységük minőségi ellátását kedvezőtlenül befolyásolhatja. Ugyanis előfordulhat valamilyen — nem nagy értékű — szakanyag sürgős beszerzésének igénye, amelyet ha nem tudnak kielégíteni, külső cégtől vesznek meg. Az indokolatlanul nagy raktárkészletek elkerülése miatt is szükségesnek látszik a kézi beszerzés engedélyezése.

Az AKSZI ruhaellátással kapcsolatos feladatáról a szakszervezet szintén csak szóban kapott tájékoztatást. Az elhangzottakból azonban kitűnt, hogy az ellátás rendszerét körvonalazó előterjesztés még kidolgozás alatt áll. Amennyiben a munkáltató javaslata elkészül, a VSZ kéri azt véleményezésre megküldeni. A jelenlegi elképzelés erőteljes centralizálási szándékot tükröz. Ez a piachoz való rugalmas alkalmazkodás képességét nagymértékben megkérdőjelezheti, amely a későbbiekben a szakszolgálat elsorvadásához vezethet.

A szervezés végrehajtási javaslat kidolgozásának módszerével összefüggésben a VSZ nem tudta elfogadni azt az eljárást, amely szerint az írásos anyag elkészítése során a helyi érdekképviseleti szervek véleményét nem kérték ki az irodavezetők és szertárfőnökök a javaslatainak összeállításakor. A szakszervezet szerint a véleményezési jog gyakorlásával előkészített javaslatok minden tekintetben megalapozottabbak lehettek volna.

A szakigazgatóság kialakításával kapcsolatos szervezés megvalósítási javaslatával, a vezetői munkakörök kinevezés útján történő betöltésével a VSZ nem ért egyet. A szakszervezet álláspontja szerint az I. és II. csoportú főnökség vezetői munkakörét — a Kollektív Szerződés (KSZ) 17. §-a értelmében — pályázat útján kell betölteni. Nem fogadható el a szakigazgató asszony szóbeli indokolása — amely szerint a KSZ ezen szakasza új munkakörökre nem vonatkozik — mert az ellentétes lenne a KSZ szellemével és a logikájával is. A létszám rendezés módozatával összefüggésben — a szolgálati főnökségeken — az átszervezési feladatok végrehajtására helyi szintű munkabizottságok létrehozását tartja a VSZ indokoltnak, amelyben kapjanak helyet az érdekképviseleti szervek is.

Vasutasok Szakszervezete a létszám-gazdálkodási javaslatot kizárólag a 106646/95 számú megállapodásnak megfelelően a Vasúti Érdekegyeztető Tanács keretében egyeztetett és elfogadott éves létszámterv részeként, illetve annak függvényében tudja kezelni.

Rudolf Biztosító és Segélyegyesület elő- és utószezoni árai

1996. november 1. — december 15.
1997. január 11. — március 15.
(forint/fő/nap)

	Erzsébet Hotel, Hévíz 06/83/342-035-40	Rudolf Hotel, Hajdúszoboszló 06/52/362-826 Rudolf Panzió, Parádfürdő 06/36/364-202
Az egyesület tagjai részére:		
Teljes panzió	—	1.190,-
Félpanzió	1.790,-	990,-
MÁV-alkalmazottak részére: (MÁV arcképes ig.)		
Teljes panzió	—	1.590,-
Félpanzió	2.190,-	1.290,-

A szolgáltatás 2 éves korig díjtalan, 14 éves korig 25 százalék kedvezménnyel vehető igénybe.
Érdeklődni lehet a helyszínen és a Rudolf Biztosító és Segélyegyesület Központjában.
1077 Budapest, Baross tér 15. Tel: 342-3165, vasút üzemi tel: 11-32

RÁKOSRENDEZŐI REALIZMUS

KÉT HÓNAPPAL

Razzia után

(Folytatás az 1. oldalról)

A Magyar Vasutas érdeklődésére az állomásfőnök a megrongált kocsik sorsáról így nyilatkozott: — *A mozdíthatatlan, egyébként már leselejtezett kocsikat a vágánytengelyből kiemeljük, és ott a helyszínen szétvágatjuk. Van már elképzelésünk is a tárolásra alkalmas vágányaink jövőbeni kihasználására. Azt tervezzük, hogy az egész ország területéről ide kerülnének a főjavításra váró és leselejtezett vagonok. Ez utóbbiak értékesítésítése is innen történhetne.*

A beszélgetésen résztvevő *Kovács Ernő*, az állomásfőnökség VSZ alapszervezetének titkára végezetül azzal egészítette ki a legutóbbi lapszámunkban megjelenteket: — *Az őrzés hiánya valamennyiünket gyanakvóvá tett. Ezért fordulhatott elő, hogy egy kábel fektetéséről feltételeztem, hogy lopják az áramot. Amikor az esetet jelentettem a főnök úrnak, akkor derült ki, hogy egy telefonkábelt vezettek az egyik bérbe adott épületbe. Ha a tévedésem bárkit sértett volna, ezúton kérem elnézését.* Arra a kérdésre, hogy miért nem a MÁV Rt. Vagyonvédelmi Igazgatóságával szerződtek, *Szedő Gyula* így reagált: — *A MÁV Rt. Vagyonvédelmi Igazgatósága is vállalta volna a feladatot, de akadt előnyösebbnek tartott pályázat is, ezért nem rájuk esett a választás. Az október elsejétől foglalkoztatott őrző-védő kft.-sekkel nagyon jó a kapcsolatunk. Elégedettek vagyunk a munkájukkal, hiszen kutyás és gépkocsis járőreik egy hónap alatt „kitakarították" az állomást. Itt kell köszönetet mondanom Ács Zoltánnak, a Budapesti Üzletigazgatóság vagyonvédelmi előadójának, aki mindvégig támogatta a védelem megszervezését.*

K.SZ.

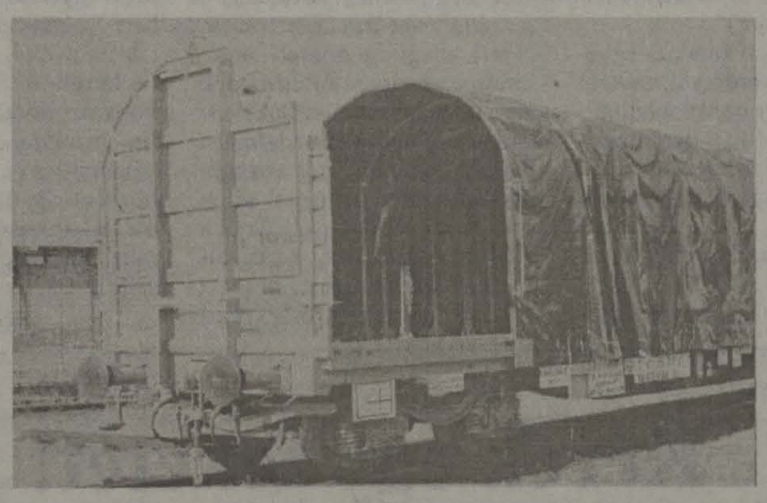
Munkaidő–kihasználás Magyarországon

A magyarországi vállalatoknál a munkaidő–kihasználás szintje lényegesen alacsonyabb, mint a nyugat–európai cégeknél. A munkaidő hatékony kihasználásáról pedig szinte nem is lehet beszélni. Ez derül ki abból a felmérésből, amelyet a Czipin and Partner osztrák termelékenységi és menedzsment-tanácsadó cég készített a hazai vállalatok gyakorlatáról.

A felmérés szerint a Budapesten működő vállalatok munkaidő–beosztása jelentősen *eltér* a vidéki cégekétől. Míg a fővárosban a legtöbb cégnél reggel 8 és 9 óra előtt kezdik a napi tevékenységet és kora estig dolgoznak, ezzel szemben *vidéken mintegy másfél órával korábban kezdenek, viszont délután háromkor már nehéz bárkit is elérni* az egyes gazdálkodó cégeknél. Ez nehezíti az ügyintézést, a megrendelést, a napi tevékenységek egyeztetését. Ellentétben a nyugat–európai gyakorlattal Magyarországon a vállalatok túlnyomó többsége számára *péntek hosszú napnak bizonyul*, vagyis munkatársai éppúgy és annyit dolgoznak, mint a többi hétköznapon — állítja az összegzés.

Az egyik legszembetűnőbb eltérés a nyugati cégek gyakorlatától az, hogy míg Európa nyugati felén a cégek csökkentik a foglalkoztatottak számát és meglévő dolgozóiknak *jelentős túlóradíjakat fizetnek*, semhogy új embereket vegyenek fel, addig Magyarországon a túlórákat eleve beépítik a fizetésbe. Az is elgondolkodtató, hogy a felhasznált *munkaórák hatékonysága igen rossz* hazánkban, a cégeknél gyakran azt a dolgozót tekintik *jó alkalmazottnak, aki sokat van a munkahelyén*, és sokat túlórázik.

A vasúti szállítás leendô „favoritja"
az eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi



FELHASZNÁLHATÓ:
— széna, szalma,
— papírbála,
— acéltekercs,
— raklapos áruk,
— kötegelt faipari lemezek,
— hőszigetelő anyagok szállítására.

ELŐNYEI:
— gyorsan, könnyen rakodható,
— a ponyvavető mozgatása könnyű,
— a szállítmány védett az időjárással szemben,
— vámzárható,
— bérleti díja alacsonyabb egy fedett kocsiénál.

MŰSZAKI ADATOK:
A kocsi: Rils jelű
Forgóváz: Y 25 Css
Rakterület hossza: 18 550 mm
Rakterület szélessége: 2 700 mm
Saját tömeg: 29 t
Raksúly: 40 t
Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h
Szerkesztési szelvény: UIC 505

MVJ
MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

Ne feledje: Jó termék, alacsony ár — az MVJ ilyet kínál!

TÜV CERT ISO 9002

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

A 65. SZÁMÚ HATÁROZAT

A vasutasüdülők sorsáról

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanács (KÜT) október 15-én tartott ülésén a MÁV Rt. tulajdonában lévő üdülők gazdasági társaságokká történő átalakításával foglalkozott. Az előterjesztés megítélése az Mt. 65.§. (1) bekezdése szerinti szociális és jóléti létesítmények hasznosításával van összefüggésben, így a Központi Üzemi Tanácsot együttdöntési jog illeti meg. A Központi Üzemi Tanács, jogosítványának gyakorlása előtt, a munkavállalók véleményét is megismerte. Képviselőik az érintett üzemi tanácsok elnökei számára rendezett megbeszélésen szóban és írásban is kifejtették véleményüket a hasznosításról.

Az előterjesztés jelentőségére tekintettel a KÜT felkérte a szociális és jóléti munkabizottságát, hogy tárja fel és ismertesse az üdülők gazdasági társaságban történõ működtetésének előnyeit és hasznait. Az összevetésnél elsősorban a munkavállalók érdekeit tartsa szem előtt. A szociális és jóléti ügyekkel foglalkozó munkabizottság megállapította, hogy erről a kérdésről már több előterjesztés készült, de végül is a munkáltató részvételével csak a hármas kft. alapítása került megtárgyalásra.

Az összegyűjtött munkavállalói vélemények alapján megállapítható: „a munkáltató által tervezett gazdasági társaságok megalakítása aggályos és a munkavállalók érdekeivel hosszútávon nem összeegyeztethető." A KÜT, meghallgatva a munkáltató szóbeli kiegészítését és a kérdésekre adott válaszokat, a kialakított állásfoglalását az alábbiakban foglalja össze:

1) Az előterjesztés tartalmazza, hogy a kettős irányítás információs zavarokat okozott az eddigiekben, a tervezett négyes irányítási megosztás még nagyobb zavarokat fog okozni a működésben.

Irányítási funkciók jelennek meg a vezérigazgatósági szinten (Személyügyi Főosztály), üzletigazgatósági szinten (személyügyi irodák), szakmai és funkcionális szinten és végül az üdülési lehetőségekre igényt tartó, MÁV Rt. tulajdonú gazdasági társaságok szintjén.

2) Nem tisztázott az előterjesztésben, hogy a megrendelések, illetőleg az ezzel együttjáró MÁV Rt. teljesítési kötelezettségek milyen időszakra és milyen megállapodások alapján történnek.

3) Az előterjesztésben nem található válasz arra a kérdésre, hogy a bevétel-érdekeltségű üdülőkft.-k gazdasági érdekei mennyiben, milyen mértékben képesek kezelni a MÁV Rt. megállapodásokon alapuló erősen nyomott árait.

4) A már említett, többszörös irányítási rendszerrel foglalkozó rész nem jelöli ki a gazdasági társaságoknak és a MÁV Rt. szakigazgatóságainak, valamint a már működő korlátolt felelősségű társaságoknak az együttműködési pontjait.

5) Az Mt. 65.§.(1) bekezdésében megfogalmazott együttműködési jog gyakorlásának biztosításához nem található garancia az előterjesztésben.

Az eddigi gyakorlat azt igazolja, hogy több esetben a KÜT csak utólag kapott tájékoztatást és értesült az eseményekről (a balatonboglári Neckermann–szerződés, az üdülőjegyek éves leosztása).

A tervezett szervezeti, gazdálkodási és működtetési változtatásokkal a kapcsolatoknál még jelentősebb együttműködési zavarok következhetnek be.

6) A Központi Üzemi Tanács tájékozódott az ágazathoz tartozó, országos jelentőségű vállalatoknál követett gyakorlatról. A nyert ismeretek sokszínűek, de abban megegyeznek, hogy a munkavállalói érdekek szempontjából a szociális és jóléti létesítmények gazdasági társaságban való működtetése nem hozta meg a kedvező változást, és nem eredményezett javulást a gazdálkodásban. Van olyan vállalat, ahol a visszaszervezésre hoztak határozatot, van olyan, ahol a veszteséges gazdálkodás miatt értékesítették az ebbe a körbe tartozó ingatlanokat.

7) A magyar országos méretű vállalati magatartással megegyező a külföldi gyakorlat is. A szociális és jóléti célú tevékenységet és a létesítmények kezelését csak a nagyvállalati szervezeten belül kívánják megoldani és megtartani.

A Központi Üzemi Tanács véleménye szerint el kell készíteni a *MÁV Rt. üdültetéssel kapcsolatos, hosszú távú koncepcióját.* A tevékenységhez szükséges pénzügyi források nagyságát az érdekvédelmi szervezetekkel szintén hosszabb időszakra meg kell határozni. A MÁV Rt. vagyonpolitikai irányelveiben kerüljön megfogalmazásra az, hogy a MÁV Rt. a meglévő, teljes üdülővagyont milyen mértékben és formában kívánja *megtartani, működtetni*, illetőleg a bérleti szerződések alapján a *gazdasági társaságok kezelésében lévő üdülőkkel milyen tervek készülnek.* Ezen létesítmények működéséhez, költségeinek biztosításához a gazdasági társaságok jelentős mértékben hozzájárulnak.

A KÜT előtt tisztázatlan az érdekvédelmi szervezetekkel kötött megállapodások alapján képződő *szociális és jóléti célú pénzeszközök megállapításának rendszere*, valamint az úgynevezett *térítési díjak* meghatározásának menete nem egyértelmű. A megkérdezett munkabizottság is azon a véleményen van, hogy nem lehet a vezérigazgatóságról operatív módon, kellő érdekeltséget nem teremtve irányítani egy ilyen jellegű és méretű rendszert, ezért *javasoljuk*, hogy igazodva a MÁV Rt. szervezetkorszerűsítési stratégiájához ez a tevékenység irányítása egy PC-ként működő *szakigazgatóság* keretén belül valósuljon meg. Álláspontjuk szerint az így nyert szervezetirányítási és gazdálkodási tapasztalatok alapján a későbbiekben a kérdést koncepcionálisan újragondolva és előkészítve lehet majd újra tárgyalni.

Összegzésként elmondható tehát, hogy a munkavállalók véleményét közvetítő, érintett ÜT-elnökök álláspontját is megismerve a Központi Üzemi Tanács nem támogatja az üdülőkft.-k megalapítását!

dr. Péter Mihály

A 66. SZÁMÚ HATÁROZAT

A rakodógépjavítók átalakításáról

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanács (KÜT) október 29-én tartott ülésén foglalkozott a rakodógép–javító szervezeti egységek gazdasági társasággá történő átalakításáról szóló előterjesztéssel.

A véleményezési jogkörben tárgyalt előterjesztéssel kapcsolatban az alábbi állásfoglalást alakította ki a KÜT.

1) Az érdekvédelmi szervezetekkel folyó és a szindikátusi szerződés munkavállalói jogokat érintő részének *egységesítésére irányuló tárgyalások* eredményét az aláírt *szindikátusi szerződéseken utólag át kell vezetni.*

2) A bérleti szerződés alapján a gazdasági társaság kezelésébe kerülő gépeken és eszközökön a szükséges karbantartásokat, javításokat az *alapító terhére* el kell végezni.

3) A gazdasági társaság alapításával egyidőben jelentkező foglalkoztatási kérdéseket a *MÁV Rt. kollektív szerződésében* foglaltaknak megfelelően, a *munkavállalók számára megnyugtató módon* meg kell oldani.

4) A gazdasági társaságok hosszútávú, gazdaságos életképességét az alapítónak megrendelésekkel támogatni szükséges. Az érintett egységek technikai felszereltsége olyan alacsony, hogy a piacon való megjelenésük lehetetlen, így az alapító felelősége fokozott mértékben jelentkezik.

5) A Központi Üzemi Tanács csak a debreceni és a szegedi gazdasági társaság megalapítását támogatja, mivel a megbeszélésen közismertté vált, hogy a budapesti térségben az érintettek, *a munkavállalók képviselői nem kaptak megfelelő tájékoztatást a tervezett átalakításról.* A helyi üzemi tanácsok előzetes véleménye nélkül a KÜT nem hoz határozatot.

A budapesti térségben alakuló gazdasági társaság ügyére a törvényekben szabályozott módon lefolytatott tájékoztatók megtartása után tud a KÜT visszatérni.

(dr. P.M.)

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

A munkások helyett senki nem oldja meg problémáikat

Krausz Tamás, az ELTE docense történelmet oktat az egyetemen, emellett aktívan politizál. Az MSZP baloldali önigazgató szárnyának egyik vezetője, és mivel nem tagja sem az országgyűlésnek, sem a párt vezetésének, ezért nyíltan elmondja véleményét az átalakulásról, a szocialista pártról, a szakszervezetekről, illetve az elitek hatalmáról. Véleménye szerint az MSZP-nek négy alapvető politikai kérdésben kell változtatnia, hogy a jelenlegi helytelen irányvonal megváltozzon. Ehhez kell csatlakoznia egy megújult szakszervezeti mozgalomnak, amely pillanatnyilag nem tölti be történelmi szerepét.

— Önt még a tagtársai is balosnak tartják, vállalja ezt a jelzőt?

— Nem vállalom, mert én baloldalinak vallom magamat, nem balosnak. Akik ez utóbbi jelzőt rám aggatják, azok a gazdaságot uraló elitet képviselik a párton belül, és nézőpontjukból mindenki balos, aki a tőkeérdekkel szembenézve a munkavállalók érdekében felemeli szavát. Ezen kritikusaim közvetlenül kötődnek a technokrata, menedzser-burzsoá hatalmi csoporthoz.

— Éppen november 4-én beszélgettünk, amely 1956-nak egy jelentős dátuma. Azt nyilatkozta a minap, hogy 1956-ból a munkástanácsok vállalhatók egy baloldali ember számára. Nem naivitás ma munkás-önigazgatásról beszélni, amikor a kelet-európai államok versengenek a multinacionális cégek kegyeiért?

— Egyrészt nem a kelet-európai országok versengenek ezekért a kegyekért, hanem ezen államok hatalmi gazdasági elitje. Én nem láttam sehol a világon olyan tüntetést, ahol azt skandálták volna, hogy éljenek a multik. Ugyanis ezen vállalatok bejövetelének társadalmi következményeit én nem látom pozitívnak. Persze azt sem mondom, hogy az adott pillanatban van velük szemben alternatíva. De ez nem jelenti azt, hogy emiatt most fel kellene adni a gazdasági demokráciába, a humanizmusba vetett hitemet, hiszen mondják, 1972-ben sem volt alternatívája az állam-szocializmusnak, néhányan mégis hitték, hogy lehetne itt egy jobb világ. A munkástanácsokat vagy munkavállalói tanácsokat szintén nem kellene leírni, egyébként aki így tesz, az valahol egyetért a kádári megoldással, a munkástanácsok felszámolásával.

— Voltak erre kísérletek az Antall-kormány idején is, amikor kitalálták a Munkavállalói Résztulajdonosi Programot (MRP). Ez nem a munkástanácsok eszméjének folytatása volt?

— Nem. A Munkástanácsok Országos Szövetségét 1989 decemberében szervezte a Baloldali Alternatíva (BAL) számos, akkor létrejött munkástanáccsal. Ez a mozgalom azt tűzte a zászlajára, hogy a társadalomnak, a munkásoknak vissza kell adni azon jogosítványokat, amelyeket az állami bürokrácia elvett tőlük a termelési folyamat és a közösségi élet irányítása terén. Később, 1990 nyarán ezt a mozgalmat, az MDF kisajátította, és felszámolta az eredeti mozgalmat, és csak a nevükben maradtak meg munkástanácsnak, valójában sárga szakszervezetekké alakította át a munkástanácsokat.

— Ha már a szakszervezeteknél tartunk, mi annak az oka, hogy a tőkés társadalmi átalakulás szinte ellenállás nélkül ment végbe, pedig több nagy érdekképviseleti konföderáció is működik az országban?



Krausz Tamás

— A rendszerváltás után az MSZOSZ defenzívába vonult, mert az előző kormányzati ciklus alatt a puszta létéért küzdött. Sajnos, 1994 után sem emelte fel komolyan a szavát az IMF programjai ellen, sőt többnyire a privatizációt támogatta. Amit nagyon nehezményezek, az az, hogy a nálunk gazdagabb országokban szélesebb megmozdulások élére állt a szakszervezet, viszont itthon szinte nem történt semmi. Talán egyetlen pozitív ellenpélda Szöllősiné ellenállása. Ez persze nem csak a szakszervezeti vezetők hibája, hanem annak a paternalista *„állami gondoskodó"* hagyománynak a következménye, amely az emberek tudatába belerögzült. Többen azt várták, hogy majd mások oldják meg az ő gondjaikat, pedig az 56-os tapasztalatok is azt mutatják, hogy a munkások helyett senki nem fogja a problémáikat megoldani. Ez a munkavállalóknak keserű lecke volt, és meg kell mondani, hogy a mai szakszervezeti vezetők is keveset tanultak e tapasztalatokból.

— Az MSZOSZ megnyerte az 1993-as tb-választásokat, ez sem teremtett új helyzetet?

— Csak annyiban, hogy nem azt a következtetést vonta le, hogy a dolgozók érdekeit most erőteljesebben képviselje, hanem a vezetés fellélegzett, hogy sikerült túlélnie a hatalmi elit részeként. Ehhez képest a LIGA és a Munkástanácsok persze még rosszabbak voltak, mert kifejezetten azt hangoztatták, hogy a tőkeérdekek elsőbbsége mellett hajlandók csak a munkavállalók érdekeit képviselni. Számomra elfogadhatatlan, hogy ezen szervezetek, de az MSZP vezérkara is a nemzetközi és a hazai tőke érdekeit védi egyoldalúan, amikor ezek ereje százszorosan meghaladja a szakszervezetek érdek-érvényesítő képességét.

— Mikor változhat meg ez a magatartás, amit az előbb ilyen negatívan vázolt?

— Mivel egyelőre a politikai és erkölcsi hanyatlás megállíthatatlannak látszik, azt gondolom, hogy a csak egy új történelmi szituáció változtathat ezen. Nem azt mondom, hogy a jelenlegi elitet le kell váltani, hiszen az ellenzék oldaláról még nagyobb veszélyt látok. A populista demagógiával, nacionalista féktelenséggel nem lehet mit kezdeni, márpedig az ellenzék más a „programmal" nemigen rendelkezik.

— Hogyan lehet túllépni ezen az erkölcsi válságon, amely a szocialistákat is megrengette?

— Ezt az úgynevezett erkölcsi válságot én nem morális problémának tekintem. A korrupció a rendszerváltás terméke, ugyanis nem mehet végbe másként e folyamat, ahol a nemzeti vagyont egy szűk gazdasági érdekcsoport kisajátítja. Farizeus az, aki azt mondja, hogy ezt lehetne erkölcsösen is csinálni.

— Mi akkor a megoldás?

— Tudatában vagyok annak, hogy komoly változásokra csak a nemzetközi feltételek megváltozásával számolhatunk. Ennek tükrében mondom, hogy a szocialista pártnak fel kellene végre vetni négy alapvető követelést, mert nem az új főnököt kell előbb keresni, hanem a hogyant, és ahhoz találni vezetőt.

Először: mivel Magyarországra jött be a legtöbb tőke, (most már) kötelezni kellene a beruházót, hogy a pénzügyi spekuláció helyett a termelésbe invesztáljon, és ezáltal új munkahelyeket teremtsen!

Másodszor: az újgazdagok és a multik vállára kell több terhet rakni, nem a társadalomére.

Harmadszor: az államnak végre a közjót — oktatást, egészségügyet — kellene dotálnia a magánérdek helyett. Sajnos, erre kevés esélyt látok, mert még mindig az úgynevezett Bokros-árvák uralják a gazdaságpolitikát az MSZP-ben.

Negyedszer: a szakszervezeteknek a multikkal szembeni szabad szervezkedését törvényben kellene szentesíteni. A multikat kötelezni a szakszervezetek létrehozására. Persze amíg ezért a szakszervezeti vezetők nem harcolnak, addig én hiába beszélek.

— Ennek a megvalósítására van-e esély?

— Rövid távon erre nem látok esélyt, mert az MSZP parlamenti frakciójában a technokrata és pénzburzsoá elit képviselői ellenőrzik a hatalom nagyobb részét, bár a párttagság többsége a „kisemberekből", kispénzű nyugdíjasokból áll. De van esély arra, hogy az MSZP maradék tekintélyét javítsa:

1. Radikális összeférhetetlenségi törvény megalkotásával, vagyis a gazdasági és politikai hatalom szétválasztásával.

2. Felülvizsgálja a jogilag problematikus privatizációt.

3. A nagy vagyonokat megadóztatja.

4. A rendőrség alkalmassá tétele a szervezett bűnözés és a korrupció elleni hatékony fellépésre.

Ha nem ebbe az arányba tart az MSZP, hanem továbbra is a valutalap receptjeivel kísérletezik a közszféra érdekében, elkerülhetetlenül megbukik, vagyis az SZDSZ-szel együtt utat nyit a jobboldali szélsőjobboldali hatalom számára.

TP

Kommentárok

A másság tartalma

— A hetvenéves Hernádi Gyula sok érdekes gondolatot érint abban az interjúban, amelyet születésnapja alkalmával Bársony Éva készített vele a Népszavában. (1996. aug. 24.)

A sok kötetes, az abszurdot, a merész formai váltásokat kedvelő, a szellemi viadalokat, a kihívóan provokatív gesztusokat szerető író többek között arról is beszélt, hogy mennyire fontos és komoly dolog számára *a másság*. Ezt az ember és a művészet egyik legfontosabb kategóriájának tartja. Ezért tisztelni kell mind az esztétikai, mind a társadalmi másságot. „Csak az érezheti magát *tisztességesnek* — mondja —, akinek a másik ember mássága teljesen kézenfekvő és természetes."

Hernádi Gyula kétségkívül ennek szellemében él és dolgozik. Erről tanúskodnak magán- és társaséletbeli megnyilvánulásai, művei, a *Jancsó Miklós* rendezésében valóra váltott filmforgatókönyvei. Ez így rendben is lenne, de az emberben bujkál a kíváncsiság, valahányszor hallja az intést, a felszólítást a másság elfogadására, tiszteletére. Az a kérdés ágaskodik e sorok írójában is, hogy *milyen másságról* van szó? Mindegy lenne, hogy ki és mi miben más? Mellékes lenne a másság tartalma, értéke, eszmeisége, világképe, életvilága? Aligha, hiszen ezek ismeretében alakíthatjuk viszonyunkat a másikhoz, a másséghoz.

A bányász kérdése

— Egyszer megkérdeztem Keleti Györgytől — mesélte Mészáros István, a sokszorosan kitüntetett, nyugdíjas oroszlányi bányász — hogy a munkásokat ki fogja kárpótolni. A munkásoknak nem volt vagyona — ezt válaszolta. A kétkezi munka semmi? Építettük az országot, az semmi? (Bányamunkás 1996. szept.)

Mészáros István nincs egyedül ezzel a kérdéssel, miként Keleti György honvédelmi miniszter, az MSZP prominens képviselője sincs egyedül válaszával. A bányászok, a munkások azonban *nem feledékeny* emberek. Emlékezni fognak 1998-ban és később is arra, hogy kik, hányan és miért kaptak kárpótlást a rendszerváltás óta, és arra is, miként zajlott le Magyarországon a privatizáció. Annak a nemzeti vagyonnak a szétosztása, eladása, magánosítása — hazai és külföldi tőkések tulajdonába juttatásával, a szakszervezetek kirekesztésével —, amelyet a dolgozó emberek hoztak létre az elmúlt évtizedekben.

Kapitalizmus építése — balról

— „A baloldal bal szélén állok, s mégis a privatizáció felgyorsítását, tehát a kapitalizmus gyorsabb építését szolgáltam, mert elfogadtam azokat a felismeréseket, hogy a folyamat elhúzódása a vadkapitalizmus valamennyi átkát Magyarországra fogja szórni." — írta az MSZP vezető testületeinek küldött nyílt levelében *Suchman Tamás*, a privatizációért is felelős ipari miniszter, amikor a „Tocsik-ügy" miatt kialakult helyzetért felmentették — leváltották.

Nem kellett volna elfogadni azokat a fránya felismeréseket, kedves Suchman Tamás, mert a baloldal bal szélén állóknak nemigazán testre szabott feladat az állami tulajdon magánkézbe adása, a közösségi vagyon kiárusítása. Ennek végrehajtása, gyorsítása inkább illik a szélsőséges liberálisokhoz, a jobboldaliakhoz. A baloldaliak élenjáró szerepvállalása a privatizációban csak megzavarja az embereket, megkérdőjelezi a túllicitálók hovatartozását, hiszen felvetődik a kérdés: *szocialista lehet-e kapitalizmuspárti*? Ha antikapitalista, akkor meg miért nem annak szellemében politizál és cselekszik?

Aki keres, az talál

— A pozsonyi Pravda egész oldalas beszélgetést közölt Nyers Rezsővel az egykori reformkísérletekről, a magyar gazdaság jelenlegi helyzetéről, a szociáldemokrácia esélyeiről. Nyers megengedhetetlennek tartotta az egyenlőtlenségnek azt a mértékét, amelynek következményeként a társadalom a nagyon gazdagokra és a szegényekre szakadjon szét. A szociáldemokrácia és a modern baloldaliság kérdéseiről úgy nyilatkozott, hogy a szociáldemokrata értékrend gyakorlati megvalósításának lehetőségeit *„az MSZP-ben sem keressük elég hatékonyan"*.

Ezt, sajnos, látjuk és tapasztaljuk, ami bizony elég nagy baj. Ez számtalan olyan *probléma és ellentmondás* forrása, amely befolyásolja a párt arculatát és sorsának jövőbeni alakulását. De mi az oka annak, hogy a szociáldemokrata értékrend érvényesítésének lehetőségeit nem keresik jobban? Pedig érdemes lenne, mert egyrészt ez felelne meg a párt nevének, vállalt céljainak, másrészt régi igazság, hogy aki keres, az talál. Ebben talán maga Nyers Rezső, a párt legnagyobb múlttal rendelkező, egyik legtekintélyesebb veterán harcosa is többet tehetne.

Szerepzavar

— Arra a kérdésre, hogy a szocialisták hogyan számolnak az ellenzékkel, Földes György az MSZP országos elnökségének a tagja így válaszolt: „úgy látom, hogy a parlamenti ellenzék súlyos szerepzavarral küzd, hiszen alapvetően jobboldali ideológiai háttere és azonosulási igénye mellett gyakran balról támadja a kormányt." (Magyar Hírlap 1996. aug. 6.)

Így igaz. Mármint az, hogy a jobboldali ellenzék balról támadja az MSZP-t és a szocialista dominanciájú kormány politikáját. Teszi, mert teheti, mi több, *rákényszerül* erre, hiszen a magát szocialistának nevező nagyobbik kormányzó párt lemondott a baloldali értékek képviseletéről, de legalábbis gyengén, halványan érvényesíti azokat. Ily módon tálcán kínálja a jobboldali pártoknak a szociális érzékenység képviseletét, azt, hogy ők beszéljenek az esélyegyenlőség, a társadalmi igazságosság, a szolidaritás nevében, a választópolgárok megnyerése, társadalmi befolyásuk növelése, mohó hatalomvágyuk kielégítése érdekében. Ez kétségtelenül *szerepzavar* a javából. De szerepzavarba került *az MSZP is* azzal, hogy neoliberális gazdaságpolitikát folytat, s a kormány tevékenysége nem sokban különbözik elődjétől, a leváltott jobboldali kabinetétől. Inkább liberális, jobbközép színezetű, mint szocialista. Ez a *kulcsprobléma*.

Kárpáti Sándor

MEGJEGYZEM

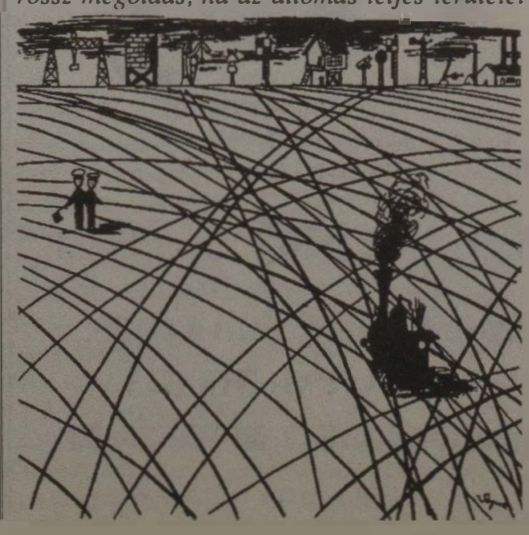
Kérek egy feketét!

Magam is szoktam hálapénz adni. A gyermeket váró szülők például előre tudják az orvosuk tarifáját. Fontos, hogy a megfelelő összeg csússzon a zsebbe, mert az asszony úgy máskor is hátran jöhet a vizsgálatra. Mikor párás szemmel visszük haza a gyereket, elsétálunk a szülész-nőgyógyász Mercédesze, és a röntgenorvos Trabantja mellett...

Kávét, csokoládét, üdítőt! — skandálja a nyugdíjas büfésnő a vonaton. Az első osztályhoz érve egy kissé felemeli hangját, bízva abban, hogy itt nagyobb forgalomra számíthat. Az üzlet annak ellenére nem megy. Viszont jön a kalauz, és félig tréfásan kéri a kávéját. A büfés néni bizonyára úgy van vele, hogy nem rossz a jegyvizsgálóval jóban lenni, így hát tölt neki. Ingyen. Ez csak egy kávé.

Minden kereskedő által köztudott, hogy a pályaudvarokon jó üzlet árulni.

Hozzájuthatunk az engedélyhez, ha megfelelő támogatónk van a döntéshozói berkekben. Az sem rossz megoldás, ha az állomás teljes területét egy jól kiválasztott vállalkozó bérli ki, majd busás haszonnal adja tovább. Durvább módszer az, amikor a vasúti főnök a saját gyerekeinek adja bérbe az üzlethelyiségeket, parkolókat. Habár ez sem ritkán előforduló történet.



Ettől csúnyább esetek az anyagbeszerzéseknél tapasztalhatók. Egy frissen kinevezett menedzser mesélte, hogy nem érti a MÁV-ot, miért szerzett be többszáz millió forintért egy bizonyos anyagot raktárkészletre, amelyet talán soha nem használnak fel. Sokan azt sem értik, hogy miből cseréli évente az autóját az anyagbeszerző és annak főnöke. Mindenki felháborodott a Lupis-, vagy a Tocsik-ügyön. Bosszankodik a kalauz, a nőgyógyász, az állomásfőnök, a szertárfőnök. Bántja őket az olajbárók felmentése, a vérminta-tolvajok és kézigránát-robbantók „ártatlansága".

Kár ezen bánkódni: négerek közt ne keressük a feketét!?

topé

VASUTASKULTÚRA

Centenáriumi kiállítás

A bágyadt őszi napsugár is kíváncsian pillantott be október 30-án a közlekedési múzeumba, ahol egy ünnepélyre nagyon sokan érkeztek. Az általános iskolások ének- és zenekarának műsora után *Katona András* főigazgató köszöntötte a meghívott vendégeket, közöttük *dr. Gyurkovits Sándort*, a közlekedési tárca államtitkárát, valamint a bécsi, a mannheimi, a prágai és a zágrábi társintézmények igazgatóit.



Dr. Kovács Ferenc, a KHVM helyettes államtitkára megnyitó beszédében emlékeztetett a gyűjtemény megalapításának 100. évfordulója alkalmából az előzményekre, az akkori előnyös gazdasági helyzetre, a szorgos munkára, a múzeumi tevékenység későbbi kiterjedésére és a tudományos oktatásban betöltött meghatározó szerepére, nemkülönben az értékek megőrzésének fontosságára. Annak idején főként a vasúti és hajózási emlékek a közlekedési csarnokban kaptak helyet, azonban már az első világháború előtt az aviatikára is kiterjedt a gyűjtemény. Ez a csarnok lett otthona — *báró Dániel Ernő* kereskedelemügyi miniszter engedélyével — három évvel később a Közlekedési Múzeumnak. Az első igazgató, *Banovits Kajetán* az intézmény célját, így foglalta össze: *„a hazai közlekedésügy mindenkori állapotának, fejlettségének feltüntetésével a nagyközönségben és az iskolai ifjúságban a közlekedésügy iránti érdeklődést felkeltse, a vonatkozó ismereteket szemléltető úton terjessze és a szakoktatást előmozdítsa"*. A múzeum e követelményeknek eleget tett. Az ízléses épület és értékes anyaga a második világháború egyik bombatámadásának martalékává lett. A külsőleg ugyan szerényebb, de belső kiképzésében a kor színvonalán álló múzeum akkor már a közlekedés minden ágazatával foglalkozott. Egyidejűleg a kiállítások is színesedtek és megújultak.

A lelkes munkatársak kitartó munkával restaurálták a tárgyakat, és az épületben megkezdődhetett ismét a rendeltetésszerű működés. A múzeum most nemcsak gyűjtő és értékmegőrző, bemutató szerepet vállal magára, hanem a tudományos kutatások egyik bázisa is szeretne lenni. Az 1970-es évektől kezdve tevékenysége az országos múzeumok követelményeinek megfelelően alakult mind a rendszerezés, mind a személyi állomány tekintetében. Az utóbbi harminc évben változatlanul gyarapodott, állandó és ideiglenes kiállításai a központi épületen kívül a főváros több pontján és vidéken egyaránt megtalálhatók. Ilyenek a Repülési és Űrhajózási Múzeum a Petőfi Csarnokban, a Kossuth-múzeumhajó a Lánchídnál, a Földalatti Vasúti Múzeum a Deák téren, a Kocsimúzeum Parádon, a Széchenyi Emlékmúzeum és szabadtéri kisvasúti bemutató Nagycenken.

Üde színfoltja volt a megnyitó ünnepségnek a zágrábi múzeumigazgató gesztusa, amikor a horvát fővárosban kiállított 424 001 pályaszámú mozdony számtábláját átadta budapesti kollégájának. (Egyébként a legendás hírű gőzös visszaszolgáltatására irányuló tárgyalások megkezdődhetnek.)

Horváth Károly

VASUTASSPORT

Futottak Bécstől Budapestig

Az idén hetedszer rendezték meg a Bécs—Budapest szupermaratoni futóversenyt, amelynek ezúttal is voltak „vasutasrésztvevői".

Különösen az egyéni versenyben indulók számára jelentett óriási próbatételt az összesen 359 kilométeres távolság megtétele, amit öt szakaszban teljesítettek a sportolók. Ezért a rendezők csupán azokat engedték elindulni egyéniben, akik előzőleg már bizonyították, hogy képesek szintidőn belül lefutni a résztávokat. Közéjük tartozott *Fekete Sándor* (képünkön) is, a Szegedi Vasutas SE versenyzője:

— Eddig egy tizenkét órás versenyen és két maratonin indultam, s tavaly vettem részt ezen a szupermaratonin. Akkor a tizenharmadik helyezést értem el. Nagyszerű érzés, amikor az ember a hosszú futás után célba ér!

Most, a „Rauch" Bécs—Budapest szupermaratoni versenyen a tizenötödik lett a „válogatott" mezőnyben 35 óra 37 perces összesített idővel. Miközben a 45 egyéni indulóból 19-en feladták, köztük a négyszeres győztes *Vass Márta* és a háromszoros egyéni első *Kiskirály Ernő* is.

A váltó versenyben közel száz (96) csapat indult. A vasutasok itt is derekasan helytálltak. A 7. helyezett *a szolnoki Jászkun-Volán MÁVIDEÁL* csapatában volt „MÁV-képviselő", s a 15. helyezett *tatai MÁV-Alapos Kft.* gárdájában meghatározó szerepet futottak a vasutas sportolók. Az öt fős váltóban *Pekár Zsolt* volt a csapatvezető, s mellette *Tóth Ferenc* képviselte a MÁV-ot. Mindketten *a Tatabányai Pályafenntartásnál* dolgoznak a pályamesteri szakaszon. Tóth Ferenc hetedszer, azaz kezdettől fogva, míg Pekár Zsolt sorozatban ötödször teljesítette ezt a köznapi ember számára elképesztően hosszú távolságot. Mint elmondta, egyik barátja javaslatára kezdett annak idején futni, s hamar kedvet kapott hozzá. Tatán kezdte az aktív hosszútávfutást *Rózsavölgyi István*, a hétszeres világcsúcstartó középtávfutó edző irányításával, akitől azóta sem vált meg. Külön élményt jelentett a tataiaknak, hogy Rózsavölgyi István sütötte el a startpisztolyt, majd a következő napon ő várta őket a célban. Mint kiderült, a csapat harmadik vasutastagja a versenyre indulás előtti napokban kényszerült visszalépni, így a *Lamatsch János, Ogonovszky Szilárd, Horvát Gábor* trióval „kiegészülve" teljesítették a kitűzött célt. Igaz, legjobb eredményüket, a tavalyi 10. helyezést nem sikerült túlszárnyalni, de azért elégedettek, hiszen ennek a távnak a teljesítése már önmagában nagy sportteljesítményt jelent! Az eredményhez hozzásegítette őket, hogy *dr. Bajnai Gábor* és *Mányai Miklós* a MÁV Vezérigazgatóság részéről támogatta az indulásukat. Sajnos, a sporthoz legalább olyan nehéz megnyerni a szponzorokat, mint a Sopron—Győr 120 kilométeres résztávot egy nap alatt teljesíteni...



Fekete Sándor

Büki Péter
A szerző felvétele

VENDÉGSÉGBEN DEÁK ISTVÁN VASUTAS-FESTŐMŰVÉSZNÉL

Képei gyönyörködtetik a szemlélőt

A szolnoki Tiszaligetben rendezett nyugdíjas napon találkoztunk Deák István egykori járműjavítós mozdonylakatos festőművésszel.



Deák István

A nyugdíjas találkozókra gyakran eljár és esetenként — mint ez alkalommal is — egy-egy festménye levelezőlapnyi reprodukcióját hozza több példányban emlékül volt munkatársainak. Többeknél látván ilyen képet érdeklődésünkre a kollégák büszkén elmondották, hogy a kép eredetijének alkotója volt munkatársuk, egy volt mozdonylakatos.

Amikor a tömegben végre rátaláltunk, képei már elfogytak, ezért *Deák István* vecsési otthonába invitált bennünket, hogy magunk is birtokosai lehessünk a *Munkácsy Mihály Honfoglalás* című művének vázlatai alapján ecolinnal festett Deák-kép reprodukciójának.

A közel 75 éves, közismert és kedvelt nyugdíjas vasutas ma is aktív alkotóművész, közéleti ember. Mint sorolta, 15—16 éves gyerekemberként ismerkedett a rajzszerekkel, a palettával és az egyéb alkalmatosságokkal. A belső kényszer indította 1936-ban a járműjavító kultúrházába, az ott működő MÁV Milleneumi Művészeti Rajziskolába. Tanára Novák Vilmos festőművész tanítványa *Mór Antal* volt, aki bevezette a rajzolás rejtelmeibe a tehetséggyanús, fogékony, szorgalmas diákot. Később a vasutas gyereket magániskolában tanították. 1968-tól a Vasutas Szakszervezet Képzőművészeti Iskolában *Benedek György* Munkácsy-díjas festőművész tanítványa lett.

Deák István fő tevékenysége 1971-től a járműjavítás lett, és ez marad egész a nyugdíjazásáig. Egyetlen munkahelye a járműjavító volt, ahol mint szakmunkás, később pedig technikus dolgozott. A festőművésszé cseperedett, felnőtté vált diák azonban megszakítás nélkül hódolt szerelmének, a festészetnek. Patronálója — a Vasutasok Szakszervezete — támogatásával számtalan bel-, és külföldi kiállítást rendezett, alkotásai eljutottak Svájcba, Németországba, az egykori Szovjetunióba.

Eddig megszámlálhatatlan festménye született, hivatalok, intézmények, írók kérésére és belső indíttatására. Képei emelkedett szellemiséget tükröznek, és gyönyörködtetik a szemlélőt. Sokoldalúságát jelzik képei, grafikái, sziporkázó csendéletei, a négy évszak mindegyikét életre keltő tájképei, könyvillusztrációi éppúgy, mint szolid kecses aktjai, rohanó szarvasai.

Deák István nyugdíjas vasutas-festőművésznek jó egészséget és sok-sok boldog, alkotó évet kívánunk.

Hegedűs Károly

Vasutas rádióamatőr kongresszus Brassóban

Brassóban rendezték meg a FIRAC (Nemzetközi Vasutas Rádióamatőr Szövetség) 35. kongresszusát, amelyen 11 országból százan vettek részt. A magyar vasutas rádióamatőröket hattagú csoport képviselte.

A megnyitó ünnepségen *Teodor Gradinariu* brassói vasútigazgató-helyettes (hívőjele: YO 6 BKG) köszöntötte a megjelenteket, majd *Detlev Gard*, a FIRAC elnöke (DK 9 VB) adott tájékoztatót a szövetség munkájáról. Többek között elismeréssel szólt a magyarok tevékenységéről, nemzetközi kapcsolatairól és a szép taglétszámról. (Száz FIRAC-tag van Magyarországon.)

A kongresszuson alkalmi rádióamatőr-állomás üzemelt YP 6 CFR hívójellel, és igen sok éterkapcsolatot létesített a rendezvény idején a világ minden tájával. Esténként szórakoztató zenei és folklórműsorokkal kedveskedtek a résztvevőknek.

A közgyűlésen vezetőségválasztásra is sor került. Elnökké ismét a német Detlev Gardot választották meg. Az új alelnök Teodor Gradinariu lett.

A vendéglátók szép kirándulásokat szerveztek. Az egyik kirándulás színhelye Zarnesti volt, közelében található Drakula vára. Az egésznapos kirándulás végcélja a festői szépségű Sinaia volt, ahol a 160 szobás Peles kastély műtárgyait, szobrait, ötvösmunkáit és a fegyvergyűjteményt mutatták be.

A FIRAC jövő évi kongresszusát Franciaországban tartják, míg 1998-ban az olaszországi Sorento a színhely.

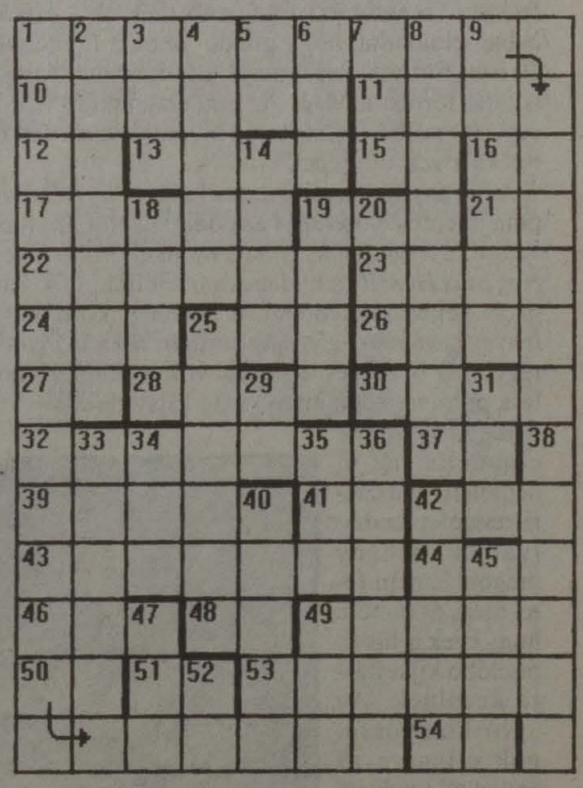
Dr. Ferenczy Imre HA 1 UD
a magyar FIRAC-tagozat elnöke

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Ancsel Éva filozófus gondolata: Csak az igazán autonóm ember engedheti .....
(Megfejtés I. része függőleges 1, II. része vízszintes 1.)

Vízszintes: 1. Megfejtés II. része. 10. A fonográf atyja. 11. A mű alapja. 12. Gramm, római öt. 13. Korhol. 15. Némán tép. 16. Európai Unió. 17. Vadgazdálkodási társaság. 19. Végtelen süsü! 21. Hangtalan nóta. 22. Francia költő. 23. Orosz száz (fonet.) 24. A labdajáték lényege. 25. Amulett része. 26. .... ager (tizenéves ang.) 27. Földet forgat. 28. Magyarral rokon nép. 30. Kárt okozó. 32. A legnagyobb vízesés. 37. Széken tartózkodik. 38. Római ezer. 39. A ház kelléke. 41. Cipész szerszám. 42. Részben kriminális! 43. Bírálat. 44. Csuhában van! 46. Lószerszám. 48. A termék értéke. 49. Mezei rágcsálón. 50. Helyhatározó rag. 51. Televízió. 53. Ki nem állhatja. 54. Ázsia része.

Függőleges: 1. Megfejtés I. része. 2. .... Dorottya, színművész. 3. Börtön (vissza, argo). 4. Az illat. 5. Ételízesítő. 6. Dezoxiribonukleinsav (visssza). 7. Helyhatározó. 8. Közkedvelt. 9. Régies férfikabát névelővel. 14. Alak. 18. Létező. 19. Pénztdobáló játék. 20. Nagy edény. 25. Függeszté. 29. Ugyanaz. 31. Öt ölre némán! 33. Szabolcs megyei helység. 34. Arab férfinév. 35. Ollós állat. 36. Bibliai hegy (NOÉ). 40. Durván eltávolít. 42. Teke (népiesen). 45. Ragadozó madarunk. 47. Magyar Testnevelési Főiskola. 49. A tél dere már meg... 52. 2/3-ad ÁVÜ.



Készítette: Bánszegi József

Előző szám megfejtése:
A munkahelyek biztonságát tartja.

Meghúztam a VÉSZFÉK–et

Azt hiszem, nem túlzok, amikor leírom: tavaly augusztus 11-én, amikor a televízió Objektív című műsorában sírni láttuk azt a nagymamát, akinek az ölében halt meg az unokája kődobálók felelőtlensége miatt egy Budapest környékén haladó vonaton, örök életre belénk karcolódott ez a tragédia, s amíg élünk, nem feledjük el. Illetve...

Szóval furcsák vagyunk mi, emberek. Hajlamosak vagyunk arra, hogy elfelejtsünk dolgokat, mert az idő mindent kimos az emlékezetünkből, még az ilyen szívfájdító esetet is, és legföljebb akkor ugrik be újra, amikor valaki fölemlegeti.

Bevallom, talán az én emlékezetemből is kiesett volna egy idő után ez a siratnivalóan szomorú eset, ha nem keres föl egy levélben a nagymama, s nem panaszolja el a bánatát, mely szerint túl a tragédián nagyon magukra maradtak, nincs, aki igazi segítséget nyújtana nekik, nem kaptak elegendő kártérítést, pár ezer forintos támogatással szúrták ki a szemüket, s ha nem történik semmi, akkor a Mencsik család kénytelen lesz eladni a tavaly óta félkészen álló házat is, amelynek építésére kapott hitelből fizették ki a kis 6 éves Attila halálából váratlanul jött kiadásaikat.

A nagymama újságcikkeket is küldött, kezembe adta a levelezéseiket is, s számomra világossá vált, segíteni kell ezt az asszonyt, aki egyedül próbálja megvívni Don Quijote–i harcát. És persze úgy kellene segíteni, hogy valami kézzelfogható eredménye is legyen. Így jutottam arra a gondolatra, hogy — ha hozzájárul a család — összeállítok egy dokumentumkönyvet a hajdani újságcikkekből, publicisztikákból és levelezésből, hozzá illesztem a magam megjegyzéseit, észrevételeimet, s Attila szüleinek a vallomásait, beszámolóit, s néhány hét alatt készen is lettem.

A dokumentumkönyv a VÉSZFÉK címet kapta, utalva arra, hogy a vészféket — sajnos — mindig csak késve, a tragédia bekövetkezte után húzzák meg, hadd legyen ez a könyv olyan vészfék, amely — igaz, Attila halálát már nem tudtuk megakadályozni, de — elé megy az esetleges további tragédiáknak, megelőzzük a bajt, s talán ez is segít abban, hogy megszűnjenek a vonatok dobálásai. Célom az is, hogy mementó állítódjék a gyermeknek, s ezzel oldhassuk a nagymama és nagypapa traumáját s a szülők fájdalmát. Harmadik — s nem éppen utolsó — cél, hogy a könyv tiszta bevételéből folytathassák a ház építését, beköltözhessenek, hogy ha már a gyermeküket el is veszítették, azért a reményüket ne veszítsék el, s családi fészket csinálhassanak maguknak, sajnos, már Attila nélkül.

A könyv kiadását és terjesztését is magamra vállaltam, nem volt arra időm, hogy kiadókkal tárgyaljak, és szerencsére akadtak támogatók is, akik hozzájárultak a nyomdai munkák költségeihez, engedtessék meg, hogy megnevezzem őket, megérdemlik: Gyermek és Ifjúsági Alapprogram Tanács, Nemzeti Kulturális Alap, Budapest Főpolgármesteri Hivatala, Szerencsejáték Rt., McDonald's Kft., MOL Rt., a Nyíregyházi SZAKSZIG Kft., a Szabolcs–Szatmár—Bereg megyei Közgyűlés, a Nyíregyházi Polgármesteri Hivatal, a Mirelite Rt., a Szép házak – Kész házak folyóirat, a Zwack Unicum Rt., a Centrophone Kft., a Honka Hungary Kft., a Thermo–Sió Panoráma Kft. és a Garda Uszodatechnika.

Szóval lesz könyv, október 20-ától már rendelhető állapotban, mintegy 400 forintos áron. A terjesztés sincs megoldva, de úgy döntöttünk, ha nem lesz terjesztés, akkor postai úton továbbítjuk azoknak, akik rendelnek a könyvből.

Megrendelhető: *Nagy Bandó András, 7677 Orfű, Csendes u. 5.*

Nagy Bandó András

Új üzemirányító központ

November elsején a régi gépészeti főnökség épületében a Keleti pályaudvar területén átadták az új üzemirányító központot. A hivatalos átadás előtti napon a épületet megtekintette Varga Gyuláné, a VSZ Élet- és Munkakörülményi Szakbizottság vezetője, valamint a helyi szb. titkára és az üzemi tanács elnöke. Az új központban helyezik el a fő- és menetirányítókat, mozdonyirányítókat, ktg-intézőket, a pályafenntartási és biztosító-berendezési, erősáramú diszpécsereket, valamint a futás-felügyelőket.

Mintegy 150-en dolgoznak majd az épületben a négyes fordának megfelelő munkarendben. A tervek szerint november végére teljes üzemben működik majd a központ. A kivitelező munkálatok aprólékosabb részét majd folyamatosan végzik el az itt dolgozók igényeinek megfelelően — tudtuk meg *Borbás Istvántól*, a beruházásért felelős műszaki vezetőtől. A továbbiakban elmondta, hogy gondot okoz a függönyök felszerelése 20 ezer forintba kerül majd. Bízik benne, hogy rövidesen erre is talál forrást a MÁV. Az épületátalakítás összköltsége mintegy 100 millió forintot tesz ki, amely nem tartalmazza a bútorok és a számítógépek árát.

A főirányító üzemi tanács elnöke, *Bay Béla* szerint az új központ jelentős előrelépés az eddigi üzemirányításhoz viszonyítva, mind a szociális, mind a munkakörülmények tekintetében. *Hegedűs Henrik*, a budapesti üzemirányítók szb-titkára a látogatás végén kijelentette: a jelenlegi körülményekhez képest *lényegesen jobb helyzetbe kerül az üzemirányítás*, amelyet már régebben is megérdemeltek volna. Reméli, hogy nemsokára lesz pénz a kisebb hiányosság kijavítására.

Varga Gyuláné elmondta: az új népjóléti miniszteri rendelet szabályainak néhány megoldás nem felel meg, és reméli, hogy ezek a hibák mielőbb kijavításra kerülnek. Az apró hiányosságok ellenére az épület elfogadható munkavédelmi és szociális szempontból is.

(t.p.)



Szilveszterezzen Hévízen a VABE I. osztályú gyógyüdülőjében!

December 29. és január 1. között teljes ellátással, kiemelt ünnepi étrenddel, élő zenés, táncos szilveszteri esttel, tombolával várjuk a pihenni, szórakozni vágyókat.

Részvételi díj:

Egyesületi tag részére 3 000,-Ft/fő/nap
Nem tag házastárs és élettárs részére 3 500,-Ft/fő/nap
Belföldi idegen részére 4 700,-Ft/fő/nap
Külföldi részére 6 500,-Ft/fő/nap
Gyermekek részére a mindenkori felnőtt ár 50 százaléka. (14 éves korig)

Jelentkezni november 29-ig az alábbi címen, telefonon, levélben vagy személyesen lehet: Vasutas Biztosító Egyesület 1078. Budapest, VII., István u. 6.
Telefon/fax: 342-5108, 342-5109/21 mellék
Vasútüzemi: 01/22-80/21 mellék, Tátrainé üdülőfelelősnél.

Várjuk jelentkezéseiket!

Szilveszterezzen Balatonfüreden!

Vidám óév-búcsúztatóra várjuk Balatonfüredre.
Családias jellegű szállodánkba, a két csillagos Hotel Vasutasba szilveszteri program (előzenével).
Időpont: 1996. december 28 — 1997. január 1.
Elhelyezés: 2 ágyas összkomfortos szobákban (részben pótágyazható)
Részvételi díj: 15.500,-Ft/fő (teljes ellátással)
Tagoknak: 10.200,-Ft/fő
Gyermekkedvezmény 2—10 éves korig 50 százalék
(Fakultatívprogram-lehetőséget biztosítunk.)
Jelentkezés: Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete
1064 Budapest VI., Podmaniczky u. 75.
Telefon: 153-2611, 153-2095
Vasútüzemi: 01/43-42 (Zemán Adrien)

I. Rudolf Kupa

A Rudolf Biztosító és Segélyegyesület rendezésében, 1996. november 29—30-án és december 1-jén a hajdúszoboszlói Városi Sportcsarnokban pénzdíjas, nyílt, országos teremlabdarúgó torna kerül lebonyolításra, az első Rudolf Kupa.

Az első alkalommal kiírt Rudolf Kupa összdíjazása 100.000 forint (minimum 24 csapat részvétele esetén), a lebonyolítás rendje: 5+1-es formáció.

Nevezési díj: 10.000 forint/csapat

A torna időszakára a csapatok szállást és étkezést is rendelhetnek.

Nevezési lap, versenykiírás és további információk az alábbi címeken és telefonszámokon igényelhetők:

Budapesten: Rudolf Biztosító és Segélyegyesület 1077 Budapest, Baross tér 15., *Olajos Gábor* vagy *Kertész Margó* 06/1/342-3165, fax: 06/1/351-1856
vasútüzemi: 01/11-32

Hajdúszoboszlón: Rudolf Hotel 4200 Hajdúszoboszló, Mátyás király sétány 23. 06/52/342-826

Debrecenben: munkaidőben: 06/52/316-133/1147, munkaidőn kívül: 06/52/412-821.

Jótékonysági bál Somogyszobon

Ismét sikeres jótékonysági bált szervezett *Szíjj Györgyné*, a somogyszobi VSZ-alapszervezet tagja, a „Vasút a Gyermekekért" Alapítvány Kaposvári Gyermekotthona javára. A jótékonyság bált Kaposváron rendezték meg, de a somogyszobi állomás dolgozói teljes mértékben magukénak érezték. A hajnalig tartó mulatságon több mint százhúszan vettek részt.

A jelentős szponzori segítség (többek között OPEL-MOLNÁR, DÓM-TURIST, PROVINCIA TMT Utazási iroda Szekszárd, PETROLAND Kft., Miskolci Vasúttervező, Fenntartó és Építő Kft., ZWAK Rt., BARANYA TEJ, KAPOS HOTEL.) lehetővé tette, hogy a rendezvény elérje a célját.

A bálon részt vett több vasutas érdekvédelmi szervezet vezetője is. Az est bevételét — ami meghaladta a 70 000 forintot — az alapítvány megkapta.

Szíjj Györgyné kolléganőnk például szolgálhat valamennyiünknek. Bebizonyosodott újra: egyénileg is lehet jó eredményeket elérni, jó dolog, hogy a pozitív kezdeményezéseket a Vasutasok Szakszervezete felkarolja.

Köszönjük, hogy ezt a jó ügyet sokan támogatták...

Lepesi Zoltán László

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre:
480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató

LAKÁSCSERE

Eladó! Albertirsa, Széchenyi utca 27 szám alatti **2 szobás ház** 380 négyszögöl telekkel. 2, utcára nyíló telek, a másik végére építési engedély kapható. Víz, gáz, csatorna, telefon az utcában, állomás 10—15 percre. Érdeklődni a helyszínen, a 38. szám alatt a szomszédban, vagy a munkahelyen, Budapest Nyugati pályaudvar utánfizetési pénztárban: Kardulecznénál, a 85-57-es telefonon.

Budapesti VII. kerület Klauzál tér melletti két és félszobás első emeleti felújított öröklakásomat **eladnám**, vagy budapesti családi házra, esetleg szeparált házrészre cserélném értékegyeztetés után. Telefon délelőtt: üzemi 48-71/2479 vagy 2493 mellék, városi 269-5599/2479, 2493 mellék, délután 131,2491 Gubancsik Erzsébet.

Budafokon, Rózsavölgy tetején, két lakásos, összkomfortos (tetőtérbeépítéses 100 — 85 négyzetméteres) családi ház 230 négyszögöl telken családi okok miatt sürgősen **eladó**: Megegyezünk. Telefon: 226-90-86, 351-13-91.

Budapesti 2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba 82 négyzetméteres komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre (esetleg megvásárolhatóra), Budapest környékire, budapestire, vagy győrire **cserélném**. Minden megoldás érdekel. Válaszokat a győri 06-96-423-193-as (üzenetrögzítős) telefonon vagy Vargáné Horváth Mária Magdolna 9023 Győr, Ifjúság krt. 4. I/1. postacímre kérek.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV-, vagy önkormányzati lakásra, **Budapest** VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

VASUTASORS

Hol fürödjön a pályamunkás?

Várpalotáról mostanság akkor hall az ember, ha szóba kerül a 100 millió dolláros japán környezetvédelmi hitel, illetve ennek a pénznek a kálváriája. Vizsgálatok sora bizonyította be, hogy az országban itt a legszennyezettebb a levegő, és a legtöbb asztmás gyerek is ebben a városban él. A bánya- és üzembezárások miatt, mára ugyan tisztább lett a levegő, a munkanélküliség viszont soha nem látott méreteket öltött.



A várpalotai állomás melletti ódon szürke ház faláról messziről virít egy új alumíniumkémény. A gázfűtés szerelési munkálatait éppen a napokban fejezték be, de meleg víz még mindig nem folyik a csapokból. Korábban olajjal fűtötték ezt az épületet. Olajkazán látta el melegvízzel a szemközti szociális épületet is. Az egykori üzemi konyhát kibérelte egy gazdasági társaság, amely mellett régebben öltöztek a pályafenntartási dolgozók. Az olajkazán lezárása után — az idén februárjában — a munkavállalók a régi munkásszálló épületében kaptak lehetőséget az öltözködésre, de itt már *fűtés és melegvíz-szolgáltatás nem volt. A felvételi épületben csak az állomási dolgozóknak alakítottak ki öltözőket és mosdókat.*

— A közvilágítás kiépített, de nem kapcsolják be, mivel a költségeket nem tudják kire hárítani — kezdi *Zsiray Gyula* nyugdíjas forgalmi szolgálattevő, az épületben található lakások egyik lakója. Több fórumon felvetette, hogy az ereszcsatorna eldugul, s így a lakások többsége beázik.

A pályamunkásoknak nem megoldott a tisztálkodása, az öltözőjük hideg. A napokban ugyan átadták a gázfűtést, azóta nem kell hidegben öltözködni, de fürödni továbbra sem. Az épületben található lakásokban megoldották a melegvíz-ellátást ugyanis mind a négyben felszereltek kombikazánokat. A pályafenntartáshoz tartozó helyiségekben egy legutóbbi megbeszélés alkalmával ígéretet kaptak a dolgozók az épületkarbantartó főnökségtől, hogy rövid időn belül náluk is gázbojlereket szerelnek fel. A dolgozók azonban továbbra is munkásruhában kénytelenek bejárni Veszprémből, Hajmáskérről...

Bús Zoltán pályamunkás elmondta, hogy ő az egyik lakásban lakik, és az itt lakók oldják meg az épület őrzését is. Szerinte az sem normális állapot a 20. században, hogy a munkások a WC öblítését vödörrel oldják meg...

Az állomás szociális helyiségeinek *kialakítása 200 ezer forintba* került. A munkásszálló fenntartási költségeire több millió forintot fizettek ki. — tudtuk meg *Tamási Tibor* állomásfőnöktől. A jelenlegi mosdó és öltöző csak annyiba kerül, amennyit a villanybojler fogyaszt. Az állomásfőnök ehhez még azt is hozzáfűzte, hogy amióta a dolgozók a felvételi épületben öltöznek, azóta a szekrényekből nem tűnt el semmi.

A pályafenntartási dolgozók — viszont mit tehetnének egyebet, mint — bíznak abban, hogy előbb-utóbb hasonló megoldást találnak nekik is, mint az állomásiaknak. Reménykednek abban, hogy rövidesen a munka után megmosakodva és átöltözve mehetnek haza...

TÖRVÉNYMÓDOSÍTÁSOK

JÓ TUDNI

A nyugdíjkorhatár felemeléséről

Az öregségi nyugdíjkorhatár emelésével összefüggő módosításokat a munkavállalók érdekképviselete szempontjából olyan fontosnak és időszerűnek ítéljük, hogy annak ellenére is közreadjuk tájékoztatónkat, hogy a végrehajtást szabályozó rendeletek csak részben jelentek meg. Tájékoztatónk a törvénymódosítást ismerteti, és segítséget kíván nyújtani annak értelmezéséhez. Összeállításánál társadalombiztosítási szakértők tanácsait is kértük és tanulmányoztuk a különböző szakmai lapokban megjelent értelmezéseket is. A törvénymódosításokat nem teljes egészében ismertetjük, csak azokra a részekre térünk ki, amelyek a munkavállalókat és munkanélkülieket érintik, és az öregségi nyugdíjazás valamilyen formájára vonatkoznak. Nem térünk ki a nyugdíjazás egyéb módjaira, mint például a rokkantsági vagy özvegyi nyugdíjak esetleges változásaira.

(Sorozatunk első részét a 2. oldalon olvashatják.)

A MÁV RT. JAVASLATA

Bérfejlesztés '97

A MÁV Rt. előterjesztette a jövő évi bérfejlesztési javaslatát a Vasúti Érdekegyeztető Tanács november 26-i ülésén. A dokumentum szerint az átlagbér január elsejével 18 százalékkal emelkedne. A munkáltató elképzelései szerint az alanyi bérfejlesztés 10 százalék; a soros előléptetés 1,5 százalék; a szakszolgálati főnökségi hatáskörbe utalt bér 5 százalék; a tartalék 1,5 százalék lenne.

A Vasutasok Szakszervezete a fenti munkáltatói javaslat és a három éves keret-megállapodás alapján alakítja ki tárgyalási pozícióit...

ÁRA: 20 Ft

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 22. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. NOVEMBER, MÁSODIK SZÁM

BUDAPEST—JÓZSEFVÁROS

Nézőpontok a Kombiterminál Kft.–ről

Megalakult a MÁV Kombiterminál Kft. a Józsefvárosi pályaudvaron a közelmúltban, november 15-én. A mai napig azonban nem vált ketté a MÁV Rt. és a kft. dolgozóinak tevékenységi köre. „Humán oldalról nem kezelte megfelelően a munkáltató a felmerülő problémákat" — tudta meg a Magyar Vasutas munkatársa Hercegh Máriától, az állomás SZB titkárától.

A szakszervezeti bizottság titkára szerint érthetetlen az, hogy miért kellett ennyire előkészítetlenül végrehajtani a privatizációt. Ma — november 20-án, amikor a Magyar Vasutas munkatársa a helyszínen járt s tudakozódott — még nem tudják a dolgozók, hogy melyik íróasztal vagy helyiség a MÁV–osoké vagy a kft.–seké. A napokban fordult elõ, hogy a MÁV Rt. létszámában maradt gépkocsivezető a gazdasági társaság gépjárművét vezette. Nem dolgozták ki a technológiát, ezért alakult ki a káosz.

A munkavállalók nem kaptak érdemi tájékoztatást az átalakításról, ezért nem tudták eldöntetni, hogy átmenjenek–e dolgozni vagy maradjanak. A titkár közbenjárására kezdte el a munkáltató az egyéni elbeszélgetéseket. Mintegy huszonhárom vasutas dolgozó nem fogadta el az új munkaszerződést. Huszonkét embernek felajánlották az előnyugdíjazás lehetőségét, de még így is húszan vannak olyanok, akiknek semmilyen lehetőséget nem kínált fel a munkáltató. Tette ezt annak ellenére, hogy a VSZ–nek megküldött koncepcióban arról még szó sem volt, hogy lesznek itt olyan dolgozók is, akiknek semmiféle munkát nem ajánlanak fel.

Nem „hatvan ember munkahelye árán" és „nem ilyen meggondolatlanul" kellett volna végrehajtani az átalakítást. — vallja *Hercegh Mária*, aki a rögtönzésszerű átalakítást elhibázott lépésnek tartja. Számára úgy tűnik, hogy valakiknek nagyon fontos lehetett ez a rohamléptekkel végrehajtott privatizáció.



A szakszervezeti titkár elmondása szerint az átalakítás másik negatív „hozadéka" volt, hogy a kft.–be átment dolgozókat kérdőíves formában az átalakulást követő második napon nyilatkoztatták arról, hogy egy új VSZ-alapszervezethez kívánnak–e tartozni. Az ötven tagból eddig harminc nyilatkozott úgy, hogy új alapszervezetben kíván tevékenykedni, pedig az új szerveződést még a volt állomásfőnök, a jelenlegi üzemeltetési igazgató is támogatta. Az érv az volt, hogy kívülálló — MÁV–os tisztségviselő — nem lát bele a társaságban dolgozók munkájába, érdekvédelmükre nincs rálátással. A szakszervezeti tikár ezzel nem ért egyet, mivel az állomáson dolgozók érdekeit összehangolni legalább ekkora feladatot jelent. Ugyanakkor azt is elfogadja, hogy a szakszervezeti szétválást nem lehet, és nem is lenne szabad megakadályozni. Legalább az új üzemi tanácsi választásokig azonban várni kellett volna, mert akkorra mind a két alapszervezet tisztán indulhatott volna a megmérettetésen.

A szakszervezeti bizottság ülésén is napirendre tűzték a MÁV Kombiterminál Kft.–ben alapított új VSZ-alapszervezet kérdését, illetve a szervezés körülményeit.

Kocsis Margit SZB-tag feltétlenül „érdekesnek tartja", hogy az elmúlt hét végén megalakult gazdasági társaságban az volt a legfontosabb feladat, hogy hétfőn egy új VSZ alapszervezetet szervezzenek — akkor, amikor még az sem volt tisztázva, hogy ki–ki melyik székre üljön le.

Többen hallották, amikor az egykori állomásfőnök-helyettes, a társaság jelenlegi marketing igazgatója arról beszélt, hogy minek szakszervezet a kft.–be. A jelenlegi belépési nyilatkozaton azonban már az ő neve szerepel a harmadik helyen. *Kiss Tibor* SZB-tag szerint Józsefvárosban eddig egy erős alapszervezet működött és félő, hogy ezután az erők szétforgácsolódnak. A józsefvárosi állomás SZB-elnöke, *Blázsik János* szervezi a kft.–ben az új VSZ-alapszervezetet. Az általa megmutatott nyilatkozatok szerint a dolgozók többsége aláírásával bizonyította szándékát, hogy új alapszervezetet akar. Arra a kérdésre, hogy azokkal a tagokkal mi lesz, akik eddig nem nyilatkoztak, azt válaszolta, hogy még mindenkit nem tudott elérni.

(Folyt. a 3. oldalon)

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke aktuális kérdésekről ír.

Három évvel ezelőtt, 1993 májusában a MÁV részvénytársasággá alakulását követően a tulajdonosi jogokat gyakorló miniszter kinevezte a vasúttársaság felügyelőbizottságának tagjait, köztük a három munkavállalói képviselőt is. A testület mandátuma az érvényes jogszabályok szerint idén májusban lejárt. A jogfolytonosság érdekében legkésőbb június elsejével ki kellett volna nevezni az új felügyelőbizottsági tagokat. Ez meghiúsult, mert a munkavállalói képviselők megválasztására a mai napig nem került sor. Úgy gondolom, hogy a vasutasok számára cseppet sem közömbös, hogy akkor, amikor a MÁV átalakítása sohasem látott léptékkel folyik, a felügyelet legalapvetőbb tövényes feltételei megkérdőjelezhetőek. Ahhoz, hogy megvilágítsuk, milyen érdekek miatt késlekedik a választás, vegyük sorba az eddig történteket.

A MÁV Rt. vezetői még a tavasszal — a jogszabályok és a demokratikus elvek betartásával — elkészítették a javaslatukat a munkavállalói képviselők megválasztására, és felterjesztették jóváhagyásra a közlekedési minisztériumba. A tervezetről konzultációt folytattak a reprezentatív szakszervezetekkel, illetve külső szakértők véleményét is kikérték.

A választási szabályzat elfogadását lényegében a másik két reprezentatív szakszervezet vezetőinek álláspontja hiúsította meg. Ők ugyanis csak a két évvel ezelőtt alkalmazott listás procedúrát tudták volna elfogadni. Az ok nyilvánvaló: matematikai módszerekkel kívánták biztosítani bekerülésüket. E cél érdekében egymással koalícióra is léptek. Mi ez, ha nem a demokrácia megcsúfolása? Mint ahogyan az is annak minősül, hogy immáron több mint fél éve egy lejárt mandátumú testület felügyeli a MÁV Rt.-nél folyó átalakulást. Vajon meddig tartható fenn a jelenlegi törvénytelen állapot?

A VSZ a jog érvényesülése és a demokrácia megvalósulása miatt nem járulhat hozzá valamilyen homályos, kompenzációs számításon alapuló választás megtartásához. A Vasutasok Szakszervezete azt vallja, hogy a jogszabály értelmében a felügyelőbizottság (FEB) munkavállalói képviselőit nem lehet listásan választani. A törvény azt írja elő, hogy a munkavállalók maguk közül választják meg a FEB-be kerülő képviselőiket. Nem a szakszervezeti jelölés, hanem az egyéni indulás és a dolgozók szavazatai képesek csak megjeleníteni a munkavállalók valódi akaratát. Ragaszkodni fogunk elképzelésünkhöz, mert ellenkező esetben nem azok kerülnének a felügyelőbizottságba, akik a legtöbb szavazatot kapják, hanem a választási szabályokkal sakkozók akarata döntené el a választásra jogosultak helyett az ellenőrző feladatokat ellátó testület összeállítását.

A Vasutasok Szakszervezete folyamatosan sürgeti a választások kiírását, hiszen nem egyéni érdekek mentén kívánja befolyásolni a vasutasok jogát a közös akarat kifejezésére, mint ahogyan azt valamilyen régi beidegződés mentén mások elképzelik.

Bízunk abban, hogy a döntés meghozataláért felelős személyek még az év vége előtt meghozzák a döntést, hogy a MÁV Rt. minden alkalmazottja mielőbb leadhassa szavazatát, és valóban azok képviselhetik majd őket a felügyelőbizottságban, akit a többség arra érdemesnek tart.

MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁS

A SZOCIÁLIS BIZTONSÁG JÖVŐJE

A vasutasok jó példát mutatnak

Interjú Skrabski Árpád szociológussal

„A nyugdíjasok biztonsága, a munkavállalók felelőssége" címet viselő konferencián dr. Skrabski Árpád elkötelezetten szólt a nyugdíjasok biztonságának elsődlegességéről és a nyugdíjrendszer körüli problémák kezeléséről. Előadása nagy feltűnést keltett, miután gazdag ismeretanyagot osztott meg a jelenlévőkkel.

—Névjegye szerint Ön a szociológiai tudományok kandidátusa, a Magyar Pénztárszövetség ügyvezető elnöke, a Kölcsönös Segélyegyleteket Támogató Alapítvány igazgatója. Kérjük, mutassa be önmagát.

— Eredeti végzettségem villamosmérnök, majd a számítástechnikával kezdtem foglalkozni, eközben az emberek sorsa, élethelyzete, az egyes élethelyzetekhez vezető utak egyre jobban érdekeltek, ekkor fordultam a szociológia felé. Szerettem volna számítástechnikai ismereteimet a szociológia szolgálatába állítani. Egészségdemográfiával kezdtem foglalkozni. A szociológiának ezzel a területével végleg eljegyeztem magam.

—Ez komoly életpályaváltás, nem?

— Nem így érzem. Egykor a villamosmennyiségeket mértem, ma a társadalmi jellemzők mérésével foglalkozom. A mérések eredményei nyomán segíteni szeretnék. Kötelességemnek érzem, hogy a kedvezőtlen társadalmi folyamatokra felhívjam az érintettek és az illetékesek figyelmét. Egyik ilyen a lakosság egészségi állapotának folyamatos romlása.

—Lehet tenni valamit a romlás megállítása érdekében?

— A helyzeten, ha javítani akarunk, azokat a szervezeteket kell megkeresni, akik a romlás megállításában érdekeltek. Ilyen például a társadalombiztosítás (tb), valamint az önkéntes egészség- és nyugdíjpénztárak. A tb mamut volta miatt a gyors változtatásokra alkalmatlan, ha rövid távon eredményeket akarunk elérni, mobilabb, kisebb szervezeteket kell keresni, ilyenek az önkéntes egészség- és nyugdíjpénztárak. Szolgáltatásaikkal jótékonyan kiegészítik a tb-t. 1986-tól szerettünk volna önkéntes szerveződéseket létrehozni az egészségmegóvás és a szociális biztonság erősítésére. 1993-ban az Önkéntes Kölcsönös Biztosító Pénztárakról szóló törvénnyel megteremtődött ennek a jogi lehetősége.

— Sokkal többet hallani a pénztárakról, mint amilyen a jelenlegi szerepük, jelentőségük.

— A „pénztárak" kifejezés nem találó elnevezés, mert így többnyire egy pénzintézet jut az embernek eszébe, holott itt egy önkéntes egyesülésről van szó. Ezeket az önkéntes pénztári egyesületeket — akár nyugdíj, akár egészség vagy önsegélyező — a tagok elsősorban saját maguk megsegítésére alakítják meg. Elsődleges a szociális biztonság növelése. Önkéntes mozgalom, öngondoskodás, amely magabiztosságot ad. Segítségével jobban óvhatjuk az egészségünket, és egy jobb életminőség lehetőségét kínálja. Azért hallunk róluk sokat, mert társadalmi jelentőségük nagy, tagjaik száma napról-napra növekszik.

Jelenleg már 300 körül van a megalakított pénztárak száma. Tagjaik érdekében — azok bizalmából már 30 milliárd forinttal gazdálkodnak. Az önkéntes nyugdíjpénztárak felfutása igen jelentős. Számottevő még a segélypénztárak száma is. Sajnos, egészségpénztárak még csak kis számban alakultak meg.



Skrabski Árpád

—Ilyen még a vasútnál sincs.

— Kiemelt figyelemmel kísérem a vasutasok önszerveződését. Ennek nem csak az az oka, hogy a dédapám vasutas volt. Elismerésre és követésre méltó, ahogy a vasutasok kialakították szociális rendszerüket, ápolják hagyományaikat, őrzik vívmányaikat. Az elmúlt évtizedekben az ÖTA léte és működése is kuriózum volt. Szép eredményeik vannak. A vasútnál az összefogás eszméje mindig erős volt. Nem véletlen, hogy öt egyéb biztosító működött vasúti bázison.

A vasutas nyugdíjpénztár tavalyi megalakulását is természetesnek tartottam. Az külön pozitívum, hogy az ÖTA az alakításhoz az előzetesen szükséges anyagiakat biztosította. Mára az ország harmadik legnagyobb nyugdíjpénztára már a vasutasoké.

—Vasutas egészségpénztár?

— Szociális gondolkodásban, jövőért érzett felelősségben én úgy látom, hogy a vasutasok jó példát mutatnak az egész társadalomnak.

Ahogy régebben a vasutas egy-egy település megbecsült polgára volt, akire érdemes volt odafigyelni, mára a vasutasság nagy családjára érdemes a társadalomnak odafigyelni. A vasutasok valóságos közösséget alkotnak.Ma a polgárosodás társadalmi program. Az embereknek kell, hogy segítsék egymást, és olyan közösséget hozzanak létre, ahol együtt megbirkózhatnak azokkal a nehézségekkel, amelyekkel külön-külön képtelenek lennének

A vasutasság hamarosan, remélhetőleg, az egészségpénztáraknak is az élére áll, még akkor is, ha ez szakmájuktól távol esik. Tradícióik alapján megvan az igényük és tehetségük, hogy az önkéntes egészségpénztárt is létrehozzák, szolgáltatásokat nyújtsanak és vegyenek igénybe, ellenőrizzék pénzük felhasználását. Tovább viszik a hagyományokat.

— Térjünk vissza a nyugdíjrendszer korszerűsítése problémájához. Ezt nemzetközi figyelem kíséri. A pénzügyminisztérium is „beállt" a „szakértők" sorába. Mi az oka a kitüntető figyelemnek?

— A nyugdíjalapok hatalmas összegek. A fejlett országokban a nemzeti vagyon felét is elérik. Erre a Világbank is odafigyel. Az állam, ha befektet, óhatatlanul politikai indíttatások is szerepet játszanak —, vagyis nem a legmagasabb hozam lesz a meghatározó. A Világbank szerint a pénzintézetekre, brókerekre kell bízni a megtakarítások megforgatását. Véleményem szerint ez is nagyon kockázatos.

— Számomra ez a jó gazda szemlélete. A megtakarításokat tehát azok kezeljék, gondozzák, hasznosítsák, akik azt létrehozzák. Például: önkormányzatát három éve — épp a demokrácia kiteljesedésére hivatkozva — hívták életre törvényi úton.

— Így történt. A felvetés jogos. A működés is sok azonossággal bír. De az alapellátási funkciókat meghatározóan a tb-nek kell ellátni.

— Mi a véleménye arról, hogy a társadalombiztosítási kötelezőjárulék-rendszeren belül a befizetések egy részét tőkésítenék?

— Nem értem a tőkésítés kötelezővé tételét. Ami kötelező, az általában inkább taszít, mint vonz. Fölösleges erőltetésnek érzem akkor, amikor az önkéntes nyugdíjpénztárak felfutása a társadalom teherbíró képességéhez képest igazán jelentős. Az ILO és a Világbank szakemberei erőteljesen hangsúlyozzák az önkéntességet. Egy ilyen beavatkozás még az önkéntes pénztáraknak is árthat. A sikeres önkéntes szerveződések jellemzői a szolidaritás, a függetlenség, a demokrácia és az önkéntesség. A négy jellemző szerves egységet képez. Ha megsértjük bármelyiket, akkor az egész működés kerül veszélybe. Például önkéntesség nélkül már nem egyesület, szolidarítás nélkül már csak üzleti vállalkozás.

—A tőkésítés miatt kieső forrásokat honnan lehetne pótolni?

— A Világbank szerint vagy vegyen az állam újabb adósságot magára, vagy növeljék az adóterheket.

Ezek az utak nálunk járhatatlanok. Marad az egyre kevesebb összeget felosztható pénzmennyiség — vagyis előbb vagy utóbb, de a nyugdíjasok viselnék ennek terheit.

A pályakezdő fiatalok — kötelező tőkésített — nyugdíjrendszerbe léptetésével indulna ez a reform 1998-ban. A jelenlegi — régi, felosztó-kirovó rendszerben járulékot fizetők 20—30 év múlva nyugdíjba kerülnek. Akkorra már a járulékbefizetések mind tőkésítettek lesznek, és nem lesz fedezet a felosztó-kirovó járulékrendszert fizetők nyugdíjára. Megint csak idézni kell: A nyugdíjasok biztonsága a munkavállalók felelőssége.

—Nekünk, mai aktív munkavállalóknak, aktív járulékbefizetőknek felelősséget kell éreznünk a jövő biztonsága iránt. A demokrácia jellemzője az is, ahogy döntünk jövőnkről. Mit gondol, jól fogunk dönteni?

— A vasutasok biztosan...

Varga Gyuláné

JÓ TUDNI

TÖRVÉNYMÓDOSÍTÁSOK

A nyugdíjkorhatár felemeléséről (1.rész)

Az országgyűlés 1996. július 3-i ülésén fogadta el az 1996. évi LIX. törvényt az öregségi nyugdíjkorhatár emeléséről és az ezzel összefüggő törvénymódosításokról. A törvény a Magyar Közlöny 1996/56. számában került kihirdetésre.

Öregségi nyugdíjkorhatár

Az öregségi nyugdíjkorhatár az a törvényben meghatározott életkor, amelynek betöltésekor, egyéb feltételek megléte esetén jogot lehet szerezni az öregségi nyugdíjra. Az 1996. december 31-ig hatályban lévő törvényi szabályozás szerint ez a nők esetében a betöltött 56., a férfiak esetében a betöltött 60. életév.

A módosítás hatálybalépésétől, 1997. január 1-jétől az öregségi nyugdíjkorhatár — az alábbi táblázatokban ismertetett kivételektől eltekintve — nőknél és férfiaknál egységesen a betöltött 62. életév.

a) *Nők*

Születési év	Öregségi nyugdíjkorhatár	Jogosultság éve
1939. dec. 31-ig	55	
1940	56 (55)*	1996
1941	57 (55)*	1998 (1996)
1942	57	1999
1943	58	2001
1944	59	2003
1945	60	2005
1946	61	2007
1947	62	2009

* Az 1940-ben és 1941-ben született nők a korhatáremelésre vonatkozó törvény felfüggesztése miatt 55 éves korban mehettek, illetve mehetnek nyugdíjba. Az új korhatár 56., illetve 57. év munkajogi kategória, eddig a korig a munkáltató, akaratuk ellenére, nem kezdeményezheti nyugdíjazásukat.

Mint a táblázatból ez kiderül, az 1942. január 1-je előtt született nők 55 éves korban mehetnek nyugdíjba. Az 1946. december 31-e után születetteknek már a 62. életév az öregségi korhatáruk. Az „átmeneti szabályozás" néhány korosztályra (1942—46) vonatkozik.

b) *Férfiak*

Születési év	Öregségi nyugdíjkorhatár	Jogosultság éve
1938. jan. 1. előtt	60	
1938	61	1999
1939. jan. 1. után	62	

Mint a táblázatból ez kitűnik, a férfiak esetében az „átmeneti szabályozás" csak az 1938-as korosztályra vonatkozik. A korábban születettek 60 éves, a később születettek 62 éves korban érik el az öregségi nyugdíjkorhatárt.

Az öregségi nyugdíjkorhatár elérése előtt is lehet jogosultságot szerezni nyugdíjra, különböző kedvezményekkel (pl. korkedvezmény, előnyugdíj stb.). Felhívjuk azonban a figyelmet arra, hogy minden kedvezmény kiszámításának kiindulópontja a törvényben meghatározott öregségi nyugdíjkorhatár.

Öregségi teljes és résznyugdíj

Öregségi ***teljes nyugdíjra*** az jogosult, aki a reá irányadó öregségi nyugdíjkorhatárt elérte és legalább ***húsz év*** szolgálati időt szerzett.

Az öregségi *résznyugdíjra* az jogosult, aki a reá irányadó öregségi nyugdíjkorhatárt elérte és legalább ***tizenöt év*** szolgálati idővel rendelkezik.

Az öregségi teljes és résznyugdíj összegét egyaránt a ***kiszámítási táblázatból*** lehet megállapítani a szolgálati idő és a nyugdíjalapot képező átlagkereset alapján. A különbség abban van, hogy aki teljes nyugdíjra szerzett jogosultságot, annak a nyugdíja nem lehet kevesebb a mindenkori legalacsonyabb nyugdíj (minimálnyugdíj) összegénél, kivéve azt az esetet, ha a megállapítás alapját képező havi átlagkereset nem éri el a minimálnyugdíj összegét. Ez esetben a teljes nyugdíj a havi átlagkeresettel azonos összeg lesz.

A megállapított résznyugdíj összege kevesebb lehet a mindenkori legkisebb öregségi nyugdíj összegénél.

A törvénymódosítás során a nyugdíjösszeg kiszámítására két táblázat került elfogadásra. Az öregségi nyugdíj összege továbbra is a szolgálati idő tartamától és a nyugdíjalapot képező havi átlagkeresettől függ. Az 1996. december 31-e után megállapításra kerülő nyugdíjaknál azonban két érvényes táblázat (a, b) alapján történhet a szolgálati idő figyelembevételével a nyugdíj kiszámítása. A nyugdíj összegének meghatározásánál a jogosult számára kedvezőbb számítási módot kell alkalmazni. Azok, akik betöltötték a 62. életévüket, és teljes nyugdíjra már jogosultságot szereztek, de nem kérték a nyugdíj megállapítását, ha legalább további egy év szolgálati időt szereznek, nyugdíjnövelésben részesülnek. A nyugdíjnövelés mértéke minden 30 nap után a nyugdíj 0,3 százaléka. Az általános szabálytól eltérően ez esetben a megállapított nyugdíj magasabb is lehet a megállapítás alapjául szolgáló havi átlagkeresetnél.

A törvénymódosítás lehetővé teszi az öregségi nyugdíj folyósítás nélküli megállapítását. Ez azt jelenti, hogy aki a reá irányadó öregségi nyugdíjkorhatárt elérte, beleértve a korkedvezményt is, valamint megszerezte a szükséges szolgálati időt, kérheti a nyugdíja megállapítását akkor is, ha tovább dolgozik. Amennyiben legalább 365 nap további szolgálati időt szerez, akkor választhat, hogy az öregségi nyugdíjkorhatár elérésekor számára megállapított és az évenkénti emeléssel növelt nyugdíjat vagy a tényleges nyugdíjba vonuláskor kiszámított összeg folyósítását kéri-e, attól függően, hogy melyik kedvezőbb a számára.

Kiszámítási táblázat

a)

Szolgálati idő (év)	A havi átlagkereset százaléka
10	33,0
11	35,0
12	37,0
13	39,0
14	41,0
15	43,0
16	45,0
17	47,0
18	49,0
19	51,0
20	53,0
21	55,0
22	57,0
23	59,0
24	61,0
25	63,0
26	64,0
27	65,0
28	66,0
29	67,0
30	68,0
31	69,0
32	70,0
33	71,0
34	72,0
35	73,0
36	74,0
37	75,0
38	76,0
39	77,0
40	78,0
41	79,0
42	80,0

és minden további évre további 1,0-1,0 százalék

b)

Szolgálati idő (év)	A havi átlagkereset százaléka
20	50,0
21	51,5
22	53,0
23	54,5
24	56,0
25	57,5
26	59,0
27	60,5
28	62,0
29	63,5
30	65,0
31	66,5
32	68,0
33	69,5
34	71,0
35	72,5
36	74,0
37	75,5
38	77,0
39	78,5
40	80,0

és minden további évre további 1,5-1,5 százalék

Vámos István

LAPZÁRTA UTÁN

KÖZHASZNÚTÁRSASÁG TERVEI

Elképzelések a vasútegészségügyről

A Közlekedési- Hírközlési és Vízügyi Minisztériumban elkészültek a vasútegészségügyi szolgálat háziorvosi (és az ehhez szervesen kapcsolódó foglalkoztatás-egészségügyi) tevékenység további fenntartásáról szóló elképzelések úgynevezett „munkaanyagai". A jövőben e vasútegészségügy szervezeti keretei egy *„non-profit orientált közhasznútársaság"*-ként képzelik el. A MÁV Rt. személyügyi igazgatója tájékoztatásként és véleményezés céljából a Vasutasok Szakszervezete elnökének november 20-án elküldte a társaság-alapítással kapcsolatos dokumentumok tevezetét: az alapító okiratot; a szindikátusi szerződést; a bérleti szerződés és a foglalkozás-egészségügyi szolgáltatás nyújtásának feltételeiről szóló szerződés tervezetet.

K. Sz.

TISZTSÉGVISELŐ-KÉPZÉS

AHOGYAN EGY HALLGATÓ LÁTTA

Hasznos volt

A „Vasút a gyermekekért" Alapítvány Kőszegi Diákotthona adott a szó szoros értelmében otthont négy héten át a VSZ-tisztségviselők képzésének. A továbbképzésről — amely a közeljövőben folytatódik — sok mindent le lehetne írni. Most praktikusan az egyik résztvevő élménybeszámolóját osztjuk meg olvasóinkkal.

November 11-én érkeztünk meg Szombathelyre, ahol Karácsony Szilárd és Horváth Csaba kollégák fogadtak bennünket. Innen külön autóbusszal mentünk Kőszegre a diákotthonba, a tanfolyam színhelyére. Itt az otthon igazgatója, Kiss János köszöntött minket. A diákotthon nagyon szép környezetben van, kulturált helyet nyújt a vendégeknek.

Horváth Csaba titkár kolléga nagyon felkészült előadást tartott: kitűnően kidolgozott sztrájkmodellt mutatott be. Ezután mindenkinek a saját területéről kellett számot adni arról, hogy ő hogyan készítene elő egy ilyen típusú megmozdulást. Vacsora után Karácsony Szilárd, a VSZ Képzési és Oktatási Bizottsága (KOB) elnöke tartott előadást.

Másnap egy minimum 3 perces szabadon választott témából kellett mindenkinek videókamera előtt szerepelni. A „fellépések" nagyon tanulságosak voltak. Sokat lehetett tanulni egymás és saját hibáinkból, amikor visszajátszásokat néztük meg, és értékeltük a látottakat. Délután Varga Gyuláné VSZ-szakértő vette át a szót. Nagyon színvonalas előadást hallottunk a munkavédelemről, majd másnap a tárgyalástechnikáról. Olyan esettanulmányt kellett produkálni, ahol a hallgatók egyik fele a munkáltató, másik fele pedig a munkavállaló, illetve a szakszervezet képviselőiből állt. Nagyon sokat tanulhattak a hallgatók az értékelésekből, a feladatmegoldásokból. Lehetett volna még több mindenről szó, de az idő rövidsége ezt már nem engedte.

Szerdán dr. Márkus Imre elnök következett. A VSZ elnökét már az előadás megkezdése előtt megrohamozták a hallgatók kérdéseikkel. Nagyon sok mindenről faggattuk: a MÁV Rt. átalakításával, és a bérmegegyezéssel kapcsolatban. Az előadás és a konzultáció sok új ismeretet nyújtott. Dr. Bíró Tibor alelnök előnyösebb helyzetben volt, mint az elődje, előadása késő estébe nyúló párbeszéd lehetőségét nyújtotta. Mindkét vezető nagyon felkészült volt, és jó előadásokat tartottak.

Értékelve az egy hét előadássorozatát, megállapítható volt, hogy nagy szükség van ilyen tanfolyamok szervezésére. Köszönet érte a KOB-nak, és nem utolsósorban a Kőszegi Diákotthon vezetésének és valamennyi dolgozójának a kitűnő ellátásért.

Kovács József
szb-titkár

Nézőpontok a Kombiterminál Kft.-ről

(Folytatás az 1. oldalról)

Viszont négyen vannak olyanok, akik belépnek a Vasutasok Szakszervezetébe, ha megalakul a kft.–ben az új alapszervezet.

Hercegh Mária szerint azonban továbbra is sokan vannak olyan munkavállalók, akik maradni szeretnének a régi szervezetben, és ő ezeknek a dolgozóknak az érdekeit továbbra is képviselni fogja, de szerencsésebb lenne, ha a megalakuló szervezethez tartoznának.

Blázsik János szerint, a hírekkel ellentétben nem *Alföldy László*, volt állomásfőnök szervezi az új alapszervezetet. Kérésemre, hogy akkor ebben a témakörben miért éppen Alföldy hívta föl telefonon a VSZ vezető tisztségviselőit, erre az szb-elnök nem tudott válaszolni. Arról sem kíván véleményt mondani, hogy a névsorban miért másodikként írták le Alföldy László nevét.

A Magyar Vasutas megkereste a volt állomásfőnököt, a jelenlegi üzemeltetési igazgatót, de ő az első telefonos bejelentkezésre letette a kagylót. Majd a második hívásra közölte, hogy szerinte a Magyar Vasutas „világlap", de neki nincs ideje telefonálgatni, ennek ellenére hajlandó válaszolni az irodájában. A tudósító a következő kérdéseket tette fel neki:

Ő szervezi--e az új alapszervezetet? Mi az oka annak, hogy Blázsik János után az Alföldy név második a listán? Ki jelentette a VSZ vezetőinek telefonon, hogy Hercegh Máriával semmilyen körülmények között nem kíván együttműködni?

Alföldy a kérdésekre ugyan válaszolt, de a tudósítóval közölte: nem járul hozzá az általa elmondottak közléséhez. A Magyar Vasutas azt is szerette volna megtudni, hogy az üzemeltetési igazgatónak mi a véleménye az átalakulásról, de mindenféle nyilatkozattól elzárkózott...

tonzor

FOGLALKOZTATÁSPOLITIKA

A GAZDASÁGI TÁRSASÁGOK MUNKAVÁLLALÓI HELYZETÉNEK RENDEZÉSÉRE

Megállapodás

Az év végéhez közeledve egyre inkább összegezhető a múlt év december 29-én kötött „megállapodások" teljesítése. Egyik legfontosabb „megállapodás" a vasutas dolgozók 1996. évi foglalkoztatásáról szólt. Ma már levonható következtetés, hogy az év folyamán a foglalkoztatás kérdései kétszer idéztek elő konfliktushelyzetet. Először tavasszal, amikor *valamennyi szakág évi akcióprogramot készített,* és ezeket *szakszervezetünk megóvta,* („kifogást nyújtott be ellene"). Erre azért került sor, mert a munkavállalókra vonatkozó rész sértette a december 29-i megállapodást. Minden szakágnál tárgyalások útján sikerült a kifogásolt részeket rendezni. Másodszor most ősszel alakult ki vitás helyzet a MÁV Rt. által gyors ütemben megalakításra kerülő *gazdasági társaságok* által *érintett munkavállalók helyzetének rendezetlensége* miatt. Most erről az utóbbiról és az ezzel kapcsolatos „megállapodás"-ról kívánunk tájékoztatást adni.

A MÁV Rt. még 1995 végén tervbe vette, hogy 1996-ban több gazdasági társaságot alapít az olyan feladatok ellátására, amelyek *az alaptevékenységhez szorosan nem tartoznak*. Az év közepén erről kaptunk egy kétoldalas kimutatást, amely mintegy 25 szervezeti egységet sorol fel, amelyekből gazdasági társaságot (döntően kft.-t) terveznek alakítani. Szeptembertől kezdődött el a gazdasági társaságok alakítását előkészítő alapítói okiratok és szindikátusi szerződések tervezeteinek szakszervezetünk részére való megküldése véleményezésre. Ezekkel *sorozatosan nem értettünk egyet*, főleg a *munkavállalókat ért hátrányok* miatt, és azért sem, mert az alapítást gazdaságilag kellően nem támasztották alá. Már akkor hivatkoztunk a MÁV Rt. és a Vasutasok Szakszervezete között 1993 január 7-én aláírt megállapodásra, amely a legtöbb lényeges kérdést, amely a munkavállalókat érintette, megnyugtatóan rendezte az akkor alapított gazdasági társaságoknál. Igaz, hogy néhány vonatkozásban ez a megállapodás már kiegészítésre, módosításra szorult, de kiindulási alapnak mindenképpen megfelelt. Ezután szeptember végén megkezdődtek a tárgyalások egy új Megállapodás megkötésére. A sokfordulós tárgyalások eredményeként november 11-én este végül is a megállapodás aláírása megtörtént.

A megállapodás fontosabb pontjai:

— *A MÁV Rt. kötelezettséget vállalt arra, hogy a szakszervezeteket* folyamatosan *tájékoztatja* a társaság alapítási terveiről, a tervezetekről *kikéri az érdekképviseleti szervezetek véleményét*, és ehhez a szükséges *dokumentum tervezeteket átadja*.

— A MÁV Rt. köteles írásban tájékoztatni az érintett munkavállalókat a társaságalapítás lényeges kérdéseiről, különösen utalva arra, hogy a megalapítandó társaságba való *„átmenetük" önkéntes*, arra senki sem kényszeríthető.

— A társaságba át nem kerülő munkavállalókról a MÁV Rt. a következők szerint gondoskodik:

a) tájékoztatja a munkavállalót a MÁV Rt.-nél történő *továbbfoglalkoztatás* lehetőségeiről, esetleg a *korengedményes* nyugdíjazás feltételeiről,

b) ha a fentiekre nincs mód, vagy a munkavállaló a felajánlott lehetőséget nem fogadja el, a *rendes felmondás minden kedvezményét* (felmondási idő, KSZ szerinti végkielégítés stb.) a MÁV Rt. biztosítja.

— A társasághoz kerülő munkavállalók MÁV Rt.-munkaviszonya *közös megegyezéssel* megszűnik, és a társaság a munkavállalóval *új munkaszerződést* köt. A munkavállaló munkaviszonyába viszont *felmondási idő és végkielégítés szempontjából a vasúti időket be kell számítani*.

— A munkavállalónak személyi *alapbére azonos munkakör esetén nem lehet kevesebb*, mint korábban volt, és figyelembe kell venni a *bérkiegészítésben* részesülőkre vonatkozó külön szabályokat is. (123263/1970 sz. ut.)

— A társaságba átmenőket is *megilleti a garantált teljesítményjutalom*, de azt december 10-én a társaság *egyösszegben fizeti ki*, alapbéresítésre nem kerül sor.

— A MÁV Rt. a társaságok működéséhez olyan feltételeket biztosít, hogy a munkavállalók a *MÁV Rt. dolgozóival 1997-ben azonos mértékű béremelést kaphatnak*.

— A társaságnál a *MÁV Rt. kollektív szerződés szabályait alkalmazzák* mindaddig, amíg új kollektív szerződést nem kötnek, *legfeljebb azonban 12 hónapig*. Az új kollektív szerződés megkötéséhez minél előbb *üzemi tanácsot kell választani*. Itt dől ugyanis el, hogy mely szakszervezet jogosult kollektív szerződés kötésre.

— A társaság munkavállalói továbbra is *jogosultak a vasutas-társadalombiztosításra, a vasútegészségügyi intézmények igénybevételére*, az ÖTA tagságra, ha ezekkel az intézményekkel megállapodást köt a társaság vezetése.

— A társaságba átkerülő *munkavállalókat, családtagjaikat a MÁV Rt. munkavállalóival azonos feltételek* szerint illeti meg a vasúti *menetkedvezmény*.

— A munkavállalókat a *lakással kapcsolatos kedvezmények* (kamatmentes kölcsön törlesztése, bérleti jogviszony folytatása, bérlakás megvétele) a MÁV Rt. dolgozóival azonos feltételek szerint illetik meg.

— Ha a társaság eredményes gazdálkodást folytat, *lakásalapot* képezhet.

— Ha a társaság részére a MÁV Rt. késedelmesen fizet, és emiatt a bér- és járulékai fizetése nehézségbe ütközne, a *MÁV Rt. a bérfizetés költségeit mindenképpen fedezi*.

- A társaságba átment munkavállalók a MÁV Rt.-vel *fennálló tartozásaikat* (például munkabérelőleg) továbbra az eredeti módon törleszthetik.

— A *tanulmányi szerződések* ugyan hatályukat vesztik, de a társaság jogosult a *korábbi feltételek szerint* új tanulmányi szerződést kötni.

— A társaság vállalja a *vasutas nyugdíjpénztár* tagjainak a tagsági díj meghatározott részének fizetését a korábbi feltételek szerint.

— A MÁV Rt. vállalja, hogy a *munkaerő-piaci szolgáltatásokat* biztosít a társaság részére, és a MÁV Rt.-nél meglévő *létszámfelvétel esetén* a társaság munkavállalói *előnyben* részesülnek.

A megállapodásban foglaltakat *be kell építeni a szindikátusi szerződésekbe*, és a már folyamatban lévő társaságalapításokra is alkalmazni kell. A megállapodástól *eltérni* a munkavállaló munkaszerződésébe *csak a dolgozó beleegyezésével* lehet. A megállapodást ott kell alkalmazni, ahol a MÁV Rt. 100 százalékos tulajdonos az alapításkor. Továbbá ott is törekedni kell a megállapodás értelemszerű alkalmazására, ahol az átkerülő dolgozók száma a 10 főt eléri, és nem 100 százalékos MÁV Rt. tulajdonú a társaság, vagy az már korábban alakult.

Összefoglalva megállapítható, hogy nem volt eredménytelen az a szívós küzdelem, amelyet a Vasutasok Szakszervezetének vezetése folytatott a társaságba átkerülő munkavállalók helyzetének megnyugtató rendezése érdekében, hiszen a „megállapodás" szinte minden kérdést az érintett munkavállalókra nézve kedvezően rendez.

dr. Simon József

MSZOSZ

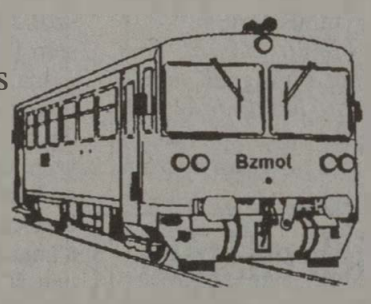
Új munkatörvénykönyv kellene!

Új munkatörvénykönyv készítését kezdeményezte a Magyar Szakszervezetek Országos szövetsége. A munkához már hozzá is láttak a szakszervezeti tömörülés jogászai, az új jogszabálygyűjtemény a szándékok szerint a jövő év közepén parlamenti vitára készen lesz. Ezt Sándor László, az MSZOSZ elnöke jelentette be néhány napja. Hozzátette: az új munkatörvénykönyv készítése kapcsán megindultak a tárgyalások a munkaügyi miniszterrel, a véleménye szerint a tárca részéről elutasító magatartással nem kell számolniuk.

Egyebek mellett elmondta: az Érdekegyeztetési Tanács munkavállalói oldalának hat tagja közül négyen, így a szakszervezeti szövetség mellett a *Szakszervezetek Együttműködési Fóruma, az Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés*, valamint az *Autonóm Szakszervezetek* egyetértenek abban, hogy Magyarországon a *munkavállalók jogbiztonsága* ez idő szerint gyakorlatilag a nulla szintre süllyedt. A privatizált cégeknél a tulajdonos az úr, a leépített munkás legfeljebb az utcáról képviselheti érdekeit. A kiszolgáltatottság azonban *a közszférában dolgozókat sem kíméli* majd, a létszámleépítésével párhuzamosan a közintézményekben dolgozók is szembesülnek a jogbizonytalansággal. Mindezt tetézi, hogy a hazai *munkajogi ítélkezés is akadozik*. *Sándor László* hangsúlyozta: szükségesnek tartják és kezdeményezik, hogy — legalább megyei központokkal — olyan *jogsegélyszolgálatok* jöjjenek létre, amelyek az egzisztenciájukban fenyegetett munkavállalók számára *tanácsot*, illetve jogvitáikban *képviseletet* adnának. Ezen túlmenően a helyi tapasztalatok összegzésével a Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiumának állásfoglalásaihoz is használható segítséget adhatnának

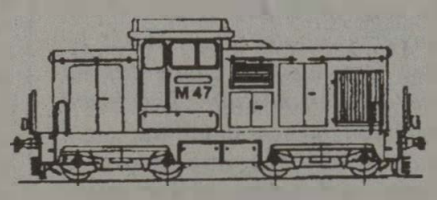
A MÁV Rt. kereskedelmi szakterületének
ÁFU, SZEFU szolgálatában
a MÁV Vasjármű Kft. szolgáltatásával

A mellékvonali személyszállítás megbízható, alacsony költségű reformjárműve.



— Bz-motorkocsi remotorizációja, korszerűsítése
— Bzx, BDzx átalakítása motorkocsivá, korszerűsítése
— Bz és Bzx fővizsgája

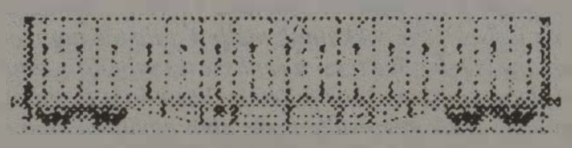
Az elegyrendezés a mellékvonali járműtovábbítás hatékony járműve.



Korszerűsített M 47 — 2000 sorozatúmozdony Pielstick motorral, Voith hajtóművel

A vasúti szállítás leendő „favoritja", gyorsan, könnyen rakodható, rakományvédelem az időjárással szemben

Eltolható ponyvafedeles teherkocsi
— terhelhetősége 40 t
— rakfelület 50 négyzetméter



MVJ
TÜV CERT
ISO 9002
DIN-EN 729-2 szerinti „Európai hegesztő üzem"

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

BEMUTATKOZIK A VSZ IFJÚSÁGI TAGOZATA

„Fogadják el partnernek a fiatalokat!”

A vasutas érdekvédelmi szervezetek közül egyedül a Vasutasok Szakszervezete keretein belül működik ifjúsági szervezet. A VSZ Ifjúsági Tagozata azért népszerű a vasutas fiatalok körében, mert ez a szervezet nemcsak nevében, hanem minden részletében a fiataloké. 1993 óta saját maguk szabta működési szabályzat szerint tevékenykednek, programjaikat is maguk alakítják ki és valósítják meg. A viszonylagos önállóság mellett az ifjúsági tagozat érdekvédelmi hatékonyságához a Vasutasok Szakszervezete szakmai hátterével és teljes tekintélyével járul hozzá.

Csáki Zsigmond 1995 óta vezeti a VSZ Ifjúsági Tagozatát. Vasútépítő és pályafenntartó gépészként végzett 1988-ban Jászapátiban. Eredeti szakmájában helyezkedett el a MÁV-nál, de hamar átváltott a forgalmi szakterületre, ahol szinte valamennyi munkakört végigjárta a kocsirendezőtől a távírászig. Szolgálati helyén, Kál-Kápolnán hamar megszerezte a munkatársai és a vezetők elismerését. 1991-ben megválasztották a helyi VSZ-alapszervezet titkárává. Valószínűleg akkor az országban a legfiatalabb szb-titkár. Két évvel később az ifjúsági tagozatban is felfigyeltek a reformokat kedvelő és szókimondó tisztségviselőre.



Csáki Zsigmond

— A rendszerváltást követően szinte valamennyi korábban létező ifjúsági szervezet felmorzsolódott. Véleményed szerint a VSZ Ifjúsági Tagozata minek köszönheti létezését?

— 1990 előtt az ifjúsági szervezetek is központi irányítás alá tartoztak. Politikai kérdés volt például a vezetők kinevezése. A VSZ-en belül a fiatalok között már 1989-ben megfogalmazódott az igény: új alapokon kell szerveződni. Ez a kilencvenes évek elején — az ebből a szempontból viszonylag kedvező politikai változások mellett — sem volt könnyű, mert akkoriban a szakszervezetek saját létükért küzdöttek, sőt energiáikat lekötötte az egymás elleni acsarkodás. A fiatalok önszerveződését gátolták a régi reflexek: az akkori fiatal VSZ-tagok kitartásának köszönhetően született meg 1993-ban az önálló szervezeti és működési szabályzatunk (SZMSZ), amelynek elkészítéséhez meghatározó segítséget nyújtott *dr. Márkus Imre*, aki akkor még a szombathelyi járműjavítónál dolgozott. Az SZMSZ-ből két lényeges pontot szeretnék kiemelni. Az egyik, hogy a fiatalok maguk közül választják ki a vezetőket, minden külső befolyás nélkül. A tagozat vezetőjét kétévente választják, de kettőnél több ciklusban senki sem töltheti be ezt a tisztséget. Így biztosítjuk a folyamatos megújulást. A másik kiemelendő pont, hogy a fiatal vasutasok — az SZMSZ-ünk megismerése után — írásos nyilatkozat tételével válnak tagjainkká. Ennek köszönhetően mindig pontosan tudjuk, hányan vállalnak velünk közösséget.

— Az ifjúsági tagozat mennyivel nyújt mást vagy talán többet a fiataloknak, mint egy szakszervezet általában?

— Igyekszünk ellátni a vasutas fiatalok érdekvédelmét, valamint közösségi programokat szervezünk. Az érdekvédelemi céljaink közt kiemelkedő helyet kap a bérezés. A vasútnak egyre több jólképzett fiatal munkaerőre van szüksége. A jelenlegi bértarifa azonban nem becsüli meg eléggé a kor követelményeit kielégítő fiatalokat. Nem célunk korosztályos problémává szélesíteni ezt a kérdést, de ahhoz ragaszkodnunk kell, hogy a jó szakembert akkor is fizessék meg, ha fiatal. Az ifjúsági tagozat a kollektív érdekvédelmen túl — számos esetben — helyi vagy egyéni konfliktusok feloldásában kiveszi a részét. Természetesen ránk is érvényes, ha még többen lennénk, akkor még erőteljesebben tudnánk hallatni a hangunkat. Minden belépni szándékozót szívesen várunk.

— Az ifjúsági tagozat több fórumot is rendezett az elmúlt hónapokban?

— Szeptemberben *dr. Baynai Gábor*, a MÁV Rt. személyügyi főosztályvezetőjét faggathattuk a fiatal vasutas értelmiség helyzetéről, októberben pedig *Papp Pál* tartott tájékoztatót az országgyűlésben folyó munkáról. A jövőben azonban szeretnénk még több bennünket érintő kérdésről országos hírű szakértőkkel találkozni. Ezek a vitanapok természetesen nyitottak. A fórumokon kívül számos esetben juttatunk el írásos információkat tagságunknak a speciálisan őket érintő kérdésekről.

— Említetted a közösségi programokat...

— Több mára hagyományossá vált eseményt rendezünk minden évben. Idén Szegeden szerveztük meg az *Országos Ifjúsági Labdarúgótornát*. A nyár végén tartottuk meg Csongrádon a vasutas fiatalok *ifjúsági találkozóját*. A sporton kívül a szórakozást szolgálja a tavaszonként Püspökladányban megrendezett *locsolóbál*, valamint a szegedi *Erzsébet-bál*. Néha vannak *„nagyobb dobásaink”* is. Legközelebb például az ifjúsági tagozat hatvan taggal a televízió *Tipp-Hopp* című vetélkedőjében szerepel. Valószínűleg még az idén műsorba kerülünk. A felsorolt központi rendezvényeken túl több helyi összejövetelt is szerveznek tagjaink.

— Ezekhez a programokhoz pénzre is szükség van. Honnan teremtitek elő?

— A rendezvények többsége önköltséges, azaz a résztvevők is „beszállnak”. A szervezet alapvető működését a VSZ központi költségvetéséből kapott ellátmány biztosítja. Ezen kívül a VSZ 1990-ben alapítványt hozott létre a *„Vasutas fiatalokért”*. Az alapítvány pénzügyeit öt tagú kuratórium kezeli, amelyet szintén a tagozat vezetősége delegál. Az alapítvány az elmúlt években többször sikeresen pályázott meg támogatásokat. Az így megszerzett összegeket jól tudjuk célunk megvalósítására felhasználni. Természetesen szívesen fogadunk minden további támogatást.

— Úgy tudom, külföldi kapcsolatokat is ápoltok.

— Legszorosabban az osztrák vasutas-szakszervezet ifjúsági szervezetével működünk együtt. Több alkalommal jártunk már náluk tanulmányúton. Ausztriában évente megrendezik a környező országok fiatal vasutasainak síversenyét. Idén háromfős csoport utazhat. A delegációk tagjait magunk közül választjuk ki minden alkalommal. Arra azért ügyelünk, hogy kétszer ne utazzon ki senki, hiszen így többen szerezhetnek értékes külföldi tapasztalatokat.

— Milyen előnye származik a VSZ-nek a tagozat működéséből?

— Egyrészt, a MÁV Rt.-nél és a tulajdonában lévő kft.-knél több mint húszezer a harmincöt év alatti fiatalok száma. Az érdekeik védelme és az igényeiknek megfelelő programok szervezése a Vasutasok Szakszervezete stratégiai célkitűzései között szerepel. Az ifjúsági tagozat önszerveződően oldja meg a feladatok többségét. Másrészt utánpótlását jelenthetjük a VSZ tisztségviselőinek. A vasúthoz kerülő fiatal először itt találkozik a közösségi élettel és kihívásokkal. Nálunk nagyobb teher nélkül vállalhat tisztséget, és kisebb kockázattal próbálhatja ki képességeit bárki. Az országban eddig ötvennyolc helyi szervezetünk alakult meg és működik, de napról napra növekszik a számuk. Területi ügyvivőink szívesen segítenek ilyen csoportok létrehozásában.

— Van-e személyes arspoetikád?

— A kezdeti nehézségeken túl vagyunk, ma már dinamikusan fejlődünk. Szeretném, ha el tudnánk érni, hogy a VSZ alapszervezeteiben és középszervezeteiben is elfogadnák partnernek a fiatalokat. Tudom: ez nem megy egyik napról a másikra. Remélem, akik viszont a tagozatunkból kerülnek majd idővel valamilyen szervezet élére, nem felejtik el, hogy fiatalként ők mennyire vágytak arra, hogy problémái, kérései meghallgatásra találjanak...

K.Sz.

A VSZ Ifjúsági Tagozata területi ügyvivőinek telefonszáma

Budapest	*Neue Vilmos*	01-76-26
Miskolc	*Molnár Ottó*	04-14-98
Debrecen	*Szabó Vince*	03-21-76
Záhony	*Csobai Róbertné*	03-33-47
Szeged	*Szabó Erzsébet*	06-12-06
Pécs	*Csabai Zoltán*	05-17-29
Szombathely	*Czuczai László*	07-51-88
Központi Hivatalok és Intézmények	*Dudás Krisztina*	01-41-45
Járműjavító kft.-k	*Kocsis László*	56-42-533/74
Vasútegészségügy	*Locsodi Nagy Imre*	01-19-77/110

Generációs adóssága van a kormánynak

Hernádvölgyi Andrea, a Szakszervezeti Ifjúsági Szövetség (SZISZ) titkára 1990 óta dolgozik a szakszervezeti mozgalomban. Előtte tanított általános iskolában és szakmunkásképző intézetben. SZISZ-titkárnak 1992-ben választották meg, amelyre pályáznia kellett. Ezt a tisztségét 1995-ben újra elnyerte. A Magyar Vasutas munkatársának a Gyermek és Ifjúsági Érdekegyeztető Tanácsban folyó munkáról és az ifjúság problémáiról nyilatkozott.

— Először azt kellene tisztázni, mi a SZISZ?

— A Szakszervezeti Ifjúsági Szövetséget kilenc szervezetet alapította 1990-ben, ekkor még létezett a SZOT. Később az alapítók közül többen a SZEF-hez, illetve az ÉSZT-hez kerültek. Ennek ellenére megmaradt a SZISZ olyan rétegszervezetnek, amelyik megpróbálja magára vállalni az ifjúság szakszervezeti képviseletét. Pillanatnyilag 16 tagszervezetünk van, és az MSZOSZ-hez tartozó különböző ifjúsági és ifjúmunkás tagozatokat tömörítjük. A három évenként megtartott kongresszus között a választmány irányítja a szervezetet, ahová minden tagszervezet delegál küldöttet. Az operatív feladatok végrehajtását ügyvivői testület irányítja, illetve a döntésre váró ügyeket a választmány elé terjeszti.

— Mi indokolja a szakszervezeti ifjúsági szövetség létét?

— A szervezetnek az a célja, hogy a különböző szakmákból jövő tagszervezetek tapasztalatait integráljuk a fiatal munkavállalók érdekében. Mindenkit érintő kérdés például a tagutánpótlás, a fiatalok elhelyezkedése, különféle szociális problémák és minden olyan ügy, amely az ifjúságra tartozik.

— Mennyire tölti be ezt a szerepet a szervezet?

— Az előbb említett kérdések megválaszolásában igen jó az együttműködés. A megoldásokban azonban már nem ennyire jó az összhang, mivel az egyes tagszervezetekben a fiatalok nem egyformán fogékonyak a különböző problémákra. A szervezeti gondok megoldására a megyei MSZOSZ-képviseleteket próbáltuk meg segítségül hívni, ahol a próbálkozások sikeresnek bizonyultak. Véleményem szerint az olyan jól működő szervezeteket — mint a vasutasoké — még jobban kellene hasznosítani,



Hernádvölgyi Andrea

mert ők az országban mindenhol jelen vannak.

— A SZISZ tagja a Gyermek és Ifjúsági Érdekegyeztető Tanácsnak (GYIÉT) is. Mennyire dőlnek ott el a dolgok?

— Csak annyira, amennyire a kormányzat komolyan veszi ezt a testületet. Volt olyan időszak — már a Horn-kormány idején —, amikor például a Művelődési és Közoktatási Minisztérium főosztályvezetője kétségbe vonta a GYIÉT kompetenciáját. Szerencsére tavaly ez a probléma megoldódott egyetlen kormányhatározattal, amely szerint minden, a korosztályra vonatkozó kérdést az érintettekkel meg kell tárgyalni. A leghamarabb kézzelfogható eredményt a Munkaügyi Minisztériummal értük el, ahonnan rögtön jöttek az előterjesztések, majd egy sor kérdésben sikerült velük megállapodni. Ezek közül a legfontosabb a pályakezdők első munkahelyhez jutásának támogatása. Van azonban ellenpélda is: a lakás-takarékpénztárakról szóló törvény előkészítésében a GYIÉT-et nem kérdezte meg a Pénzügyminisztérium.

— Az elmúlt időszak nem kedvezett az ifjúságnak, hiszen a megszorító intézkedések halmozottan hátrányos helyzetbe hozták ezt a korosztályt, kezdve a kárpótlástól a tandíjrendeletig, vagy a családi pótlék megvonásáig. Ilyen körülmények között milyen perspektíva lehet a ma élő fiatalok előtt?

— Nem vagyok pesszimista ember, de nem túl jók a kilátások, mivel az életkezdés már önmagában is egy kihívás. Ha van szakmája, nehéz elhelyezkedni, lakáshoz is nehezen lehet hozzájutni, mivel a lakástakarékpénztárak sem jelentenek igazán jó megoldást. A ma ifjúságának a pályakezdése egy vakrepülés.

— Ha ilyen kilátástalan, a helyzet, akkor miért érdemes ifjúsági mozgalmat egyáltalán fenntartani?

— Én azt hiszem, továbbra is érdemes mindent elkövetnünk, mert tudunk egy sor olyan dologban segíteni, amelyhez érdekérvényesítő akarat kell. Azt fogalmaztuk meg a GYIÉT-ben, hogy a mindenkori kormányzatnak generációs adóssága van a fiatalokkal szemben. Gondoljunk csak a kárpótlásra, vagy arra, hogy más korosztályok ingyen szerezhették meg diplomájukat. Horn Gyula miniszterelnökkel is tárgyaltunk erről, és ő egyetértett velünk, kérte, hogy dolgozzuk ki a megoldást. Félő azonban, hogy nem lesz olyan kormány, amelyik ezt az adóságot törleszteni tudná.

— A napi politika mindig Európára hivatkozik, viszont 1968-ban a nyugati-európai ifjúság nem európai módon válaszolt a kihívásokra. Nem fenyegeti-e ilyen veszély Magyarországot is.

— Nem hiszen. Ifjúságunk közömbös a politikával és a közélettel szemben. A mostani tizenévesek azt látják, hogy szolidaritás semmilyen szinten sem tapasztalható. Látványos példa erre a tandíj bevezetésének rendszere, amelyet a mai egyetemisták elfogadtak, hiszen mire ezt realizálni fogják, addigra ők már diplomás emberek lesznek. Kevesen vannak a „márciusi ifjak”, akik mindenen át harcolnak az igazukért és mások igazságáért. Nem hiszek a nagy európai megoldásokban, mert mire mi az EU tagjai leszünk, addigra a világnyelveket beszélő, jólképzett nyugat-európai fiatalokkal kell felvenni a versenyt. Ez annál is inkább baj, mert már most is a hazai munkanélküliek 56 százaléka 35 év alatti fiatal.

— Hogyan viszonyul az MSZOSZ a SZISZ-hez?

— Volt egy ötletünk, hogy a 16 tagszervezeten kívül megkeressük a többi MSZOSZ tagszervezetet az ifjúság ügyeivel. Bántó ránk nézve, hogy a 49 szervezetből csak 15 volt hajlandó visszaküldeni a kérdőívet. A beérkezett válaszokból is kiderült, hogy a legtöbb szervezetben, a vezetőtestületekben nincs 35 év alatti fiatal. Sajnos, így hiába tervezünk jó programokat, ha törekvéseink nem jutnak el az érintettekhez. Újra elkezdtük az ifjúsági képzés megszervezését — természetesen pályázati pénzből —, amelynek első tanfolyama decemberben indul. Ezt jelentős eredménynek tartom, mert talán ezzel a szakszervezeti mozgalomhoz is tudunk vonzani újabb fiatalokat.

TP

Bővül a munkanélküliek ellátása

A jövő esztendőtől a tartósan munka nélkül lévők is részesülhetnek rendszeres szociális segélyben, amennyiben a parlament is jóváhagyja a kormány erre vonatkozó javaslatát. Így az a mintegy 30—40 ezer ember sem maradna támogatás nélkül, akinek jelenleg már nem jár a munkanélküliek jövedelempótló támogatása, de egyelőre munkába sem tud állni.

A munkaügyi központok adatai szerint Magyarországon jelenleg mintegy 500 ezerre tehető azok száma, akik szeretnének, de valamilyen okból nem tudnak munkába állni. Számukra mindeddig két támogatási forma létezett: a legfeljebb egy évig folyósítható munkanélküli-járadék, illetve a 24 hónapig járó jövedelempótló támogatás. Azok, akik ennyi idő után sem találtak munkát, nem számíthattak ellátásra. Ezen a helyzeten kíván változtatni a kormány a szociális törvény módosításával, hogy az idősek és a rokkantak mellett a tartós munkanélküliek számára is lehetővé teszi a rendszeres szociális segélyt.

A jogosultságot ugyanakkor feltételekhez köti a tervezet, az ellátásban csak azok részesülhetnek, akik együttműködnek a munkaügyi központtal, havi jövedelmük nem haladja meg az öregségi nyugdíj mindenkori legkisebb összegének 70 százalékát (ez ma 6 720 forint), illetve akiknek családjában az egy főre jutó jövedelem nem több az öregségi nyugdíjminimum 80 százalékánál (jelenleg ez 7 680 forint). A segély összegét is a nyugdíjminimumhoz köti a javaslat, ennek 70 százalékát kaphatja a munkanélküli.

A támogatás odaítéléséről — hasonlóan más szociális ellátáshoz — a települési önkormányzat dönt. Így bár a jogszerűség azt kívánná, hogy minden jogosult részesüljön a segélyben, a helyhatóságok belátásán múlik majd, valójában ki kapja meg azt. A rendszeres szociális segélyben részesülők körének kibővítésére 8 milliárd forintot szánnak a szociális normatíván belül. Ez az összeg az idei 42 milliárd forinttal szemben jövőre 56 milliárd forint lesz.

JÁRMŰ!—PARÁDÉ?

FELÜLNÉZETBŐL

Beszerzés helyett korszerűsítés

A magyar vasút az idén ünnepelte közel másfél évszázados születésnapját. Az örömbe azonban némi üröm is vegyült, hiszen nehéz helyzetben van a magyar vasút. A járművek nagy része már túl van „élete derekán". Korszerűsítésekkel élettartamuk 10—15 évvel meghosszabbítható, bár az elmúlt egy—másfél évtizedben a MÁV-nak egyre kevesebb pénze jutott az új járművek beszerzésére és a meglévők korszerűsítésére. A vállalat munkáját nagyban segítette a költségvetéstől 1995-ben kapott tőkeinjekció, valamint a nemrég elfogadott vasúttörvény. A nehéz gazdasági helyzet ellenére a járműveket fokozatosan korszerűsítik.

— Konkrétan milyen járműveket érintett a korszerűsítési program, és milyen egyéb változtatásokat tervez a vállalat? — kérdeztük *Juhász Gyula* gépészeti főosztályvezető-helyettest.

— A MÁV Rt. járműparkja igen nagy értéket képvisel, megközelítően 125 milliárd forintot. Ide tartoznak a dízel- és villamosmozdonyok, valamint a személy- és a teherkocsik. Az átlagéletkor igen magas: a vontatójárműveknél 22 év, míg a személykocsiknál 21 év. A teherkocsik átlagéletkora pedig 19,6 év. Mivel általában a kocsik és a mozdonyok élettartama 30—35 év, mára már elérték életkoruk felét. Ez azt jelenti, hogy generáljavításon kell átesniük. Az eredeti amortizációs leírás 25 év volt, ami azt jelenti, hogy az elmúlt 6 évben a leírási kulcsok csökkentek, hiszen kevés új beszerzés történt. A selejtezéskor sok jármű életkora eléri vagy már meg is haladja a 40 évet. A leselejtezett példányok helyett évente 30—35 darab mozdonyt, 75 darab személykocsit és közel 500—550 darab teherkocsit kellene beszereznie a MÁV-nak, ami főleg pénzhiány miatt nem történhet meg. Hozzá kell azonban tennem, hogy a 30—40 éves élettartam is csak akkor érhető el, ha 17—20 éves korban elvégeztük a nagy javításokat. Így ezek hatására mind a karbantartási, mind az üzemeltetési költségek jelentősen csökkenthetők.

— Mint ismeretes, a MÁV a mellékvonalakon használt szerelvényeket is korszerűsíteni kívánja.

— Igen, ez így van. A MÁV elhatározta, hogy felújítja a mellékvonalakon közlekedő, Bz-típusú szerelvényeket. Ezeket a cseh gyártmányú járműveket 1979 és 1984 között szereztük be. Ez azt jelenti, hogy többségük elérte már a nagyjavításhoz szükséges 17—20 éves életkort. Mivel ezek a kocsik jól beváltak, a felújítási munkák után további 15—20 évig szolgálatban maradhatnak.

— Milyen nagyságrendű lesz ez a folyamat?

— A javítások során körülbelül 217—220 járműből 1997 májusáig elkészül az első 60 darab, amit várhatóan több is követ majd. Új, RÁBA D-10-TíPUSÚ dízelmotort, VOITH-DIWA-hajtóműrendszert és WEBASTO-fűtőberendezést szereltünk be. Átalakítottuk a belső utasteret, s bennük kényelmesebb üléseket helyeztünk el. Az így átalakított dízelszerelvények sebessége és üzembiztonsága is megnőtt. Húsz mellékkocsit átépítünk motorkocsivá, amelyekre az üzemeltetési tapasztalatok alapján volt szükség. A teljes járműcsaládot az ezredfordulóig kívánjuk felújítani a szombathelyi és a szolnoki járműjavító vállalatok segítségével. Egy mellékkocsi korszerűsítése 3 millió forintba, míg egy motorkocsié 18 millió forintba kerül, mégis megéri a MÁV-nak ez a járműrekonstrukció. A MÁV igyekszik csökkenteni a régi vontatójárművek által keltett káros környezetszennyezést is.

— A javítási program költségigényes. Kiktől és milyen nagyságrendű támogatást kaptak a munkák elvégzéséhez?

— Igen, valóban nem önerőből végeztük a felújításokat, hanem az EUROFIMA európai



hitelprogram segítségével, amelynek 1992 óta tagja a MÁV Állami támogatással vásároltunk például 50 darab ROLA típusú, kamionszállító kocsit is. Ki kell emelnem továbbá az állami segítséget, például az állami garanciavállalást, ami nélkül szintén nem lett volna lehetséges a beszerzés. Összességében a MÁV az összkorszerűsítésekre megközelítően 10 milliárd forintot költött.

— Hány teherkocsit szerzett be a MÁV az elmúlt években?

— A MÁV új irányelveket dolgozott ki a teherkocsik selejtezésére, illetve korszerűsítésére. A fő figyelmet a speciális teherkocsik beszerzésére kell fordítanunk. (Ilyen speciális kocsik például a négytengelyes, önürítős teherkocsik, a gabonaszállítók és az eltolható oldalfalu kocsik.) A nyitott teherkocsikat jelenleg 3,5 millió forintos darabáron korszerűsítjük. A munkák során kicserélik a járműszekrényt, továbbá megerősítik az oldal- és homlokfalakat. A leselejtezett kocsikért cserébe a MÁV mostanáig 90 darab gabonaszállító teherkocsit szerzett be. 115 darab eltolható oldalfalu teherkocsi leszállítása 1997-ben realizálódik.

A tartálykocsik egy külön kategóriát jelentenek, mivel az idegen vasutaknál ezek jórészt magánkézben vannak. A MÁV a saját tartálykocsijait értékesíteni, illetve privatizálni akarja. Vevőként az olyan vegyianyaggyárak és energiaszolgáltatók jöhetnek számításba, mint a MOL, vagy a Nitrokémia, hiszen ezek a vállalatok már jelenleg is rendelkeznek tartálykocsikkal. A MÁV megmaradna a bérlésnél, ami nem jelentene újdonságot, hiszen a szállítási csúcsidőszakokban az adott típusok hiánya mellett erre már régóta rákényszerül a vállalat.

— Mennyi járműre lenne szüksége a MÁV-nak a jelenlegi igények kielégítésére?

— Körülbelül 1300 vontatójárműre, 3000 személykocsira és közel 20—22 ezer teherkocsira. Ennek a mennyiségnek most körülbelül a másfélszerese áll a vasút rendelkezésére, de ezek már jórészt felújításra szoruló járművek.

Kép és szöveg:
Berta Sándor

ALULNÉZETBŐL

Kevés a jármű, sok a panasz

„Csak" a munkájukat szeretnék jobban végezni

Két évvel ezelőtt, amikor a VSZ-en belül újra beindítottuk a tisztségviselő képzést, az ország harmincöt csomópontján egynapos tanfolyamokat tartottunk. Azóta a képzés hatékonyabb formáinak is megteremtődtek a feltételei, de a VSZ Szegedi Területi Bizottsága azóta is fontosnak és hasznosnak érzi a kihelyezett fórumok megtartását. Október 28-án a szegedi rendezvény után a VSZ Forgalmi Utazó Tagozat helyi képviselőivel ültünk le beszélgetni.

— A forgalmi utazók erős érdekérvényesítési képességgel rendelkező csoportnak számítanak a vasúton — kezdte *Szabó Pál*, a tagozat szegedi vezetője. — Ezt a kollektív szerződésben elért eredményeink is mutatják, ugyanakkor az sem kizárt, hogy talán irigységből éppen ezért nem támaszkodnak ránk eléggé. A legutóbbi sztrájk alkalmával bizonyítottuk összetartásunkat. A tagozatunk területi vezetői szeretnék jobban kivenni részüket például a Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottság (FÉIB) munkájából.

— Különbséget kellene tenni a tagok és a szervezeten kívüliek között — veszi át a szót *Vass Tibor* főbizalmi. — Az a baj, hogy minden olyan eredmény, amit a szakszervezet elér, az érvényes a nem szakszervezeti tagokra is. Jobban össze kellene fogni, mert nem csak a munkahely megtartásáért és a bérfejlesztésért kell felemelnünk a szavunkat, hanem nagyon sok helyi gond is megoldásra vár.

— Hallhatnánk ezek közül néhány példát?

— Természetesen. A legnagyobb gondnak a kocsihiányt tarjuk — mondja *Szabó Pál*.— Hétvégeken 150 százalékos a leterheltség. Péntekenként és vasárnaponként még a kerékpárszállító kocsikban is állnak az utasok. Ilyen körülmények közt szinte lehetetlen a jegyvizsgálatot végezni. Mi halljuk az utasok panaszait, de hiába tesszük szóvá ezeket, akár szóban, akár írásban. Nem történik érdemi változás.

— Volt olyan is, hogy egy nagyon kiterhelt személyvonatra állandóan kocsikat kértünk — egészíti ki *Jaszenovits Judit*. — Nemhogy kocsikat raktak volna rá, hanem megszűntették az egész járatot. A közlekedő kocsik műszaki állapota sok kívánnivalót hagy maga után. Ha valami miatt megkésik egy–egy vonat, azért nem tudja behozni a késést, mert a vagonok nem bírják a nagyobb sebességet.

— A zsúfoltságra jellemző az, hogy például valamikor egy szeptemberi vasárnap este Cegléden még az Intercity-t is megfogták, hogy arra szállítsák fel azokat a pest felé utazni szándékozókat, akik a többi vonatra már nem fértek fel — morogja nem leplezett méreggel *Szabó Pál*. A kocsikat pedig csak „bárcával javítják". Szinte csak erről szólnak az eseménykönyvek.

— Majdnem minden kocsiból hiányzik a poroltó, a WC-zárak állandóan rosszak. Nem győzik javítani és pótolni a károkat — kapcsolódik be a beszélgetésbe *Szűcs Piroska*, bizalmi helyettes. — Hallottam egy új utasításról: akkor is el kell vinnünk a vonatot, ha csak az első és utolsó kocsiban van poroltó. Vajon kit fognak elővenni egy esetleges tűz esetén?

— Gondot jelentenek a szociális helyiségek is. Itt Szegeden, amióta együtt vagyunk a kft.-sekkel, teljesen „lelakottakká váltak" a fürdők. A Nyugati munkásszállójában sem jobb a helyzet — vált témát *Szűcs József* bizalmi.

— Többször javasoltuk már, hogy a kft.-seket különítsék el, mert azok nem hoznak a vasútnak, hanem csak visznek innen — mondja *Vass Tibor*.

— A kereskedelmi oktatással is bajok vannak — veti fel *Szűcs József*. — A jegymintagyűjtemény régen elavult. Annyi a változás, hogy nem lehet azokat követni. A nemzetközi jegyeket fénymásolat alapján oktatják: mellékírják, hogy milyen színűek. Még az árnyalatokat is csak szövegből oktatják, de elvárják, hogy megkülönböztessük a hamis jegyet a valóditól... A pénzügyi felelősség persze a miénk. Az oktatótiszt helyzete sem könnyű, táviratokból kell a változásokat továbbadnia.

— A parancskönyv kéthavonta betelik. Ez teljesen abszurd. Annyi az elveszett, érvénytelenített igazolvány, hogy nem győzzük nyilván tartani — halmozza a gondokat *Szabó Pál*. — A menetrendváltozásokat is lehetetlen követni. Mi még csak megkapjuk a fedvényeket, de az utastájékoztatás bizony kívánnivalót hagy maga után. Legalább az újságokban meg kellene jelentetni a változásokat.

— Nem lehet könnyű így az utasok között járni — summázom a jobbító szándékú kritikákat. — Ennek ellenére errefelé udvarias maradt a személyzet.

— Nem véletlen — kapom a választ *Szabó Páltól*. — Ez például az egyik eredményünk. Szegeden működik egy menedzserképző. Az igazgatósági és a helyi vezetéssel együtt sikerült megszereznünk az engedélyt arra, hogy képezzék a jegyvizsgálókat és a pénztárosokat. Eddig közel hatvanan végezték el a hatnapos továbbképzést. A helyi lapok is elismerték a kulturált kiszolgálást. Vártuk volna, hogy az elismerés esetleg bekerül a parancskönyvbe, vagy a vezetés kifüggeszti az írást.

A beszélgetés végén az volt az érzésem: a pénzhiányt, néha, egy-egy jó szóval, nem csak az utasokkal lehetne elfeledtetni...

(karácsony)

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

Tájékoztató a KÜT feladatairól, végzett munkájáról (1.rész)

Az 1995 május végén megtartott második üzemi tanácsi választás sikeres lebonyolítása után sor került a MÁV Rt. működési területén belül a Központi Üzemi Tanács (KÜT) megalakítására is. A törvényi előírásoknak megfelelően a szakági delegáló értekezletek — az előzetesen megállapított arányokkal megegyezően — választották meg a Központi Üzemi Tanács 13 tagját. A delegálás eredményeként az összes üzletigazgatóság képviseletet nyert a KÜT-ben.

A KÜT összetétele és megalakulása

A szakági arányok eredményeként 6 fő a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálatot, 3 fő a gépészeti szakszolgálatot, 2 fő a pályagazdálkodást, 1 fő a központi irányítást és hivatalokat, 1 fő a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálatot képviseli. A szakszervezeti megoszlás szerint 10 fő a Vasutasok Szakszervezetének, 3 fő a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tagja. A KÜT határozatának megfelelően a harmadik reprezentatív szakszervezet állandó meghívottal vesz részt a KÜT munkájában.

A Központi Üzemi Tanács alakuló ülését 1995. szeptember 13-án tartotta, és az előírásoknak megfelelően megválasztotta tisztségviselőit, valamint kijelölte az „Üzemi megállapodás" megkötésére irányuló tárgyalásokon résztvevő küldötteit. Az alakuló ülésen indultak meg az működési szabályzat összeállításának munkálatai is.

A vasutas munkavállalók bizalmából és az érdekeik képviseletére megalakult Központi Üzemi Tanács jóváhagyott ülésterv szerint tartotta üléseit, és a tervezett napirendeknek megfelelően a tájékoztatókat felsővezetői szintről minden esetben megkapta. 1995 szeptember 13-i megalakulása óta a Központi Üzemi Tanács 26 alkalommal ülésezett. Az ütemezésnek megfelelően kéthetenként, a keddi napokon sorra kerülő üléseket már a munkáltató is jó gyakorlatként kezeli, és előterjesztéseit erre az időre tempírozza.

Együttműködés a MÁV Rt. vezetésével

A MÁV Rt. szervezeti átalakítása, a kétszintű irányításra való átállás, a szakigazgatóságok megalakítása és a gazdasági társaságok alapítása fokozott ütemű együttműködést igényel mind a két oldalról. Az ülésterven meghaladóan minden ülésen a munkáltató a vasutas munkavállalókat közvetlenül is érintő javaslatokat terjeszt a KÜT elé, amelyhez sajnos nem minden esetben sikerül a felkészüléshez szükséges időt biztosítani, mivel az írásos anyag csak késve érkezik a KÜT irodához.

A szakszolgálatokat képviselő tagok, ismerve a szakmájukhoz tartozó napi problémákat, megfelelő felkészültséggel érkeznek az ülésekre, és véleményükkel, állásfoglalásaikkal segítik a munkáltató szakembereit, a MÁV Rt. vezetőit a végleges döntéseik meghozatalában. Az előterjesztések késői érkezése esetenként szervezetlenné teszi az ülések megtartását, de azt kell a KÜT tagjainak szem előtt tartani, hogy a MÁV Rt. szervezeti átalakítása, gazdasági konszolidálása, pénzügyi helyzetének javítása megfeszített tempójú munkát kíván a részvevőktől. A munkáltatóval történő egyeztető tárgyalások során már több esetben kértük a felkészüléshez szükséges idő biztosítását.

Az előterjesztések közül kiemelésre kívánkozik:

- a szakigazgatóságok megalakítása,
- a mellékvonali profitcentrumok létrehozása,
- a vasútegészségügy szervezeti korszerűsítése,
- a MÁV Rt. humánstratégiája,
- a gazdasági társaságok alapításával összefüggő kérdések,
- a MÁV Rt. üzleti terve,
- a MÁV Rt. pénzügyi gazdálkodása, likviditási helyzete,
- a fejlesztési stratégia, a beruházások, fejlesztések terveinek megvalósulása,
- az ingatlan- és vagyongazdálkodás,
- az egyes főosztályok fejlesztési munkája,
- a szociális és jóléti célú pénzeszközök felhasználása.

Csak a legfontosabb témákat felsorolva állapítható meg, hogy a KÜT előtt álló feladatok nem voltak lebecsülendők és a jövőt illetően sem kell félni a tétlenségtől. Az eddig megtartott üléseken a tagok ülésenként 10—11 db hozzászólásban fejtették ki véleményüket, és tettek fel kérdéseket az előterjesztőknek. A kialakult gyakorlat azt eredményezte, hogy a válaszolatlan kérdésekre az előterjesztő a következő KÜT ülésen rendszerint visszatér, és kielégítő választ igyekszik adni a feltett kérdésre.

Az eddig elmondottakból is megállapítható, hogy a Központi Üzemi Tanács kapcsolata a munkáltatóval nem felhőtlen, de a jó szándékú együttműködésnek az alapjai megteremtődtek. A munkáltató igyekszik tudomásul venni azt a tényt, hogy az üzemi tanácsok a vezetés részei, és együttműködésben, együttgondolkodásban minden esetben egymásra vannak utalva.

Az együttműködési szándék, sajnos, még csak a legfelsőbb vezetők esetében van meg maradéktalanul. Az alsóbb szinteken és különösen a szolgálati helyeken ezt még nem lehet általánosan kijelenteni. Az üzemi tanácsok munkáját, így a KÜT munkáját is nagymértékben javítaná, ha mindenki által világossá válna, hogy az üzemi tanácsok a részvételre, a vezetésben való munkavállalói érdekek képviseletére alakultak. Nem az érdekvédelem a feladatuk. A KÜT munkáját, munkastílusát a felsoroltak határozzák meg és determinálják.

A KÜT és az üzemi tanácsok kapcsolata

A törvényből fakadóan az üzemi tanácsok és a Központi Üzemi Tanács között nem alárendeltségi viszony kell, hogy legyen, hanem a kölcsönös együttműködés a munkavállaló érdekeinek képviselete a különböző fórumokon, és a rendelkezésekre álló eszközök maradéktalan felhasználása. Ebből a tényből kifolyólag a KÜT nem adhat rendelkezést az üzemi tanácsoknak és nem utasíthat, még akkor sem ha erre vonatkozóan kifejezett kérés érkezik hozzá. A Központi Üzemi Tanács működési szabályzatába belefoglalta azokat a jogosítványokat, amelyekkel élni kíván, és azokat a kérdéseket, amelyek hálózati szintű vezérigazgatósági előterjesztésekben megjelenik. Nem feladata a Központi Üzemi Tanácsnak a helyi érdek-képviseleti szervek helyettesítése, feladataiknak átvállalása. Kötelessége azonban megfelelő tájékoztatás nyújtása az érintettek számára.

(Folytatjuk)

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

ÁRNYALTABBAN

Reflexiók a Krausz Tamás-interjúhoz

A Töprengések a baloldaliságról című rovatnak jelentős eseménye az az interjú, amelyet lapunk előző számában *Tonzor Péter* készített *Krausz Tamás* történésszel, egyetemi oktatóval, az MSZP Baloldali Tömörülésének egyik meghatározó vezetőjével. Mint mindig, a jelenlegi magyar baloldal jellegzetes személyisége ezúttal is figyelmet kelt érdekes, tartalmas mondanivalójával. A riporteri kérdésekre adott válaszaiban szól a balodaliságról–balosságról, munkástanácsok szerepéről, a szakszervezetekről, külön is az MSZOSZ–ről, a Ligáról és a Munkástanácsokról, korrupcióról és arról, hogyan, milyen megoldásokkal lehetne elérni a jó irányú változásokat.

Az egyetértésre hívó, a továbbgondolásra serkentő vélemények mellett azonban vannak olyanok is, amelyekkel *vitatkoznék*, amelyekben másra tenném a hangsúlyt, s árnyaltabban fogalmaznék, azért, hogy a tisztázódás érdekében ütköztessük a nézeteket abban a szellemben, hogy tisztellek, tehát polemizálok veled.

"*A munkástanácsokat vagy munkavállalói tanácsokat szintén nem kellene leírni, egyébkent aki így tesz, az valahol egyetért a kádári megoldással, a munkástanácsok felszámolásával.*" — mondja egyebek közt Krausz Tamás. Másokkal együtt személyes tapasztalataim okán akkor is egyet értettem "a kádári megoldásokkal", és ma is vállalom ebbéli megítélésemet. Negyven éve olyan körülmények voltak, (benne éltem), amikor ezt kellett tenni. A munkás önigazgatás nagyon szép eszme. A munkástanács kívánatos baloldali gyakorlat, de majd idővel, amikor ennek megérnek a feltételei. Sem '56-ban, sem '89—90-ben nem arra használták és nem azok, amire és akiknek kellett volna. Mindkét esetben, történelmi szituációban a jobboldali politika szószólóivá, kereteivé váltak. Nem véletlen, hogy a Munkástanácsok ma is olyan helyzetben vannak, mint amilyenben.

Ismét személyes tapasztalataimra hivatkozva vitatkozom a *szakszervezetek megítéléséről* is. Persze, hogy defenzívába kerültek a szakszervezetek a kilencvenes évek elején. Az alternatív szakszervezetek még éppen hogy megalakultak, újak, tapasztalatlanok voltak, bár kaptak külső–belső segítséget (anyagiakat is), az MSZOSZ pedig a létért, fennmaradásáért küzdött, hiszen példátlan támadást indított ellene a jobboldali kormánykoalíció (szakszervezet–ellenes parlamenti törvényekkel is), szét akarták verni. A talponmaradás, a működőképesség megőrzése, az 1993-as üzemitanács- és tb-választásokon elért látványos és elsöprő győzelem pedig elismerésre méltó szakszervezet-történeti tény. Ezért (is) érzem kissé egyoldalúan leegyszerűsítőnek azt, hogy "*a nálunk gazdagabb országokban szélesebb mozdulások élére állt a szakszervezet, viszont itthon szinte nem történt semmi. Talán egyetlen pozitív ellenpélda Szőllősiné ellenállása.*"

És a vasutassztrájkok? Mi, akik benne éltünk a szakszervezeti munka gyötrő hétköznapjaiban, és bőrünkön éreztük a munkaharc ütközeteinek a következményeit, *kicsit másképpen látjuk* a dolgokat. Mi is vitatkoztunk a harcosabb érdekvédelem és az önmérséklet arányáról, arról, hogy meddig tarthatnak a jogos, megalapozott munkavállalói követelések határai, és hol kezdődik a demagógia, a szélsőséges magatartás. A fenyegető légkörben, a szűk mozgástérben ennyi tellett. Biztos, hogy több kellett volna, ám, hogy lehetett volna? — ez vitatéma.

Hogy a szakszervezeti tisztségviselők túlélésre törekedtek? Nagyon kevesek kivételével mindenki arra törekedett akkor. Jelenleg ugyanolyan mértékű a veszélyeztetettség, mint korábban, de hiányzik az a szakszervezet-barát környezet, amely szükségeltetne. Helyette realitás a nyílt és lappangó szakszervezet–ellenesség, a jogok megnyirbálása, a hatékony működés ellehetetlenülése. Abban például egyetértek, hogy a multikat *korlátozni* kellene, illetve határozottabb követelményeket kellene támasztani velük szembe, de azt irreálisnak érzem, hogy "kötelezni kellene őket a szakszervezetek létrehozására". Ezt ellentmond az önkéntesség elvének, az alulról építkezés hagyományos gyakorlatának.

Másként látom a *gazdaság és a politika* viszonyát és *korrupció* jelenségét is. Nem hiszek a politika és a gazdaság — beleértve a hatalom — szétválasztásában sem. Ez egy divatos szlogen, amit a gyakorlat folyamatosan rendre cáfol.

Azt sem gondolom — Krausz Tamással ellentétben —, hogy "a korrupció a rendszerváltás terméke". A rendszerváltásé is. Fokozottan és különösen, de a korrupció *régebbi* keletű, mélyebb gyökerű, sőt nem szenved jövőhiányban. A korrupció a görögök és a rómaiak óta időszerű, valós probléma. Tele van vele a világirodalom. A példákat oldalakon át sorolhatnánk, de gondoljunk csak Mikszáth Kálmán írásaira, parlamenti tudósításaira. Nem hiszem persze, hogy a privatizációt lehetne erkölcsösebben csinálni, mert az törvényszerűen is erkölcstelen, abban azonban biztos vagyok, hogy a gazdaságot, a korrupciót *nem lehet elválasztani az erkölcstől*, az érvényes etikai normáktól.

Ami az MSZP további politikáját, s általában a *hogyantovábbokat*, a merreelőréket, a kívánatos magatartást illeti: történész barátom pontokba szedi elgondolásait, javaslatait. Ezek jórészével azonosulni tudok. Osztozom — sokadmagunkkal — a dillemmákban, a nehézségekben, abban, hogy *okosan, felelősségteljesen* szabad csak nyilatkozni az alternatívákról, a megoldásokról, a gondolkodás és a cselekvés irányairól. Nem mehetünk fejjel a falnak, nem vehetjük át sem a realitásokat nélkülöző ajánlásokat, még kevésbé a demagóg, álradikális populista hangnemet és módszereket. De gyengének tartom azt a pozíciót is, hogy "csak egy új történelmi szituáció változtathat" a jelenlegi helyzeten, hogy "komoly változásokra csak a nemzetközi feltételek megváltoztatásával számolhatunk".

És addig? Csak az események szemlélői, a további terhek morgó vállalói, a kiszolgáltatottság és a megalázások folyamatos elszenvedői leszünk, akiknek szerep az állandó tudomásulvétel és az önmérséklet, a tűrés? Tudom, Krausz Tamás sem így gondolja. *Mégis* az offenzívebb magatartás híve vagyok s arra bíztatok: gondoljunk és építkezzünk, gyűjtsünk erőt, serkentsük a bátorságot és elszántságot ahhoz, hogy létrehozzuk a baloldali összefogást, sarkalljuk az MSZP–t a bukásra ítélt neoliberális gazdaságpolitika megváltoztatására, a szocialista értékek erőteljesebb érvényesítésére, — szakszervezeti eszközökkel — képezzünk ellenerőt a nemzetközi tőke egyeduralmával szemben. Ha nem akarjuk, hogy minket is elüssön a Litvániától Szófiáig közlekedő jobboldali gyors.

Kárpáti Sándor

NYUGATI BALOLDALI ÉRTÉKEKET!

A magyarországi szegénységről

„— Egyeseknek jó, ha a piac maga alá rendel minden más értéket, a világ és az egyes országok szegényeinek viszont tragikus. Akik ezt felismerik, új alkalmazkodási módokat keresnek az új kihívásokra, hiszen nem való normális embernek olyan világ és olyan társadalom, amelyik a többségnek rossz." — adott hangot véleményének *Ferge Zsuzsa* szociológus a budapesti konferenciával kapcsolatban, amelyen gyorsjelentést hoztak nyilvánosságra a magyarországi szegénységről.

Egy társadalom nem élhet remény nélkül, márpedig az évek óta érvényesülő kormánypolitikák nagyon elbizonytalanítóak." *Az iszonyatos szegénység elfogadása szakítás a felvilágosodás alapeszméjével.*" — mondta.

A szociológus élesen bírálta az államháztartás reformjáról kifejtett olyan nézeteket, amely szerint Magyarországon az egyén csak önmagáért felel, az államnak pedig legfeljebb az a dolga, hogy "elkapja", aki éppen éhen akar halni. E program szerint a *középosztály nem számíthat semmire, csak önmagára.* — Ez nem társadalomépítés! lehet–e úgy Európa felé menni, hogy minden európai gondolatot megtagadunk?— tette fel a kérdést *Ferge Zsuzsa*.

A szociológus azt tartja a leglényegesebbnek, hogy értelmes alternatívát találjanak, együtt a *nyugati baloldali értéket* valló értelmiségiekkel, pártokkal, egyesülésekkel, mert —mint mondta— "*ha nem találjuk meg a választ, akkor diktatúrába sodródhatunk, és elfogadhatjuk a végzetünket*".

A közjó szolgálatának nincs alternatívája, még ha lehetnek is korlátai, és lehet sokféle visszavonulás — vélekedett.

Ferge Zsuzsa azt tapasztalja, hogy Európa–szerte nagy erők mozdultak meg Angliától Ausztriáig felismerve az állapotok tarthatatlanságát, megoldást keresve a többség érdekében.

Törődjünk egymással!

Amikor az időskorúak helyzetével kapcsolatos kérdésekről esik szó — mostanában elég gyakran — általában a nyugdíjasokra gondolunk. Elég körültekintéssel tesszük ezt? A vélemények, ha eltérőek is, abban megegyezőek, hogy a nyugdíjasok közül a kétnyugdíjból élő házaspár viszonylag könnyebben viseli a terheket, mint az egyedül élők. A párjátvesztő özvegy nyugdíjasok egy idő után jóval nehezebb helyzetbe kerülnek, mint korábban voltak. Főként az egyedül maradt asszonyokat sújtják a változatlanul megmaradt kiadások, amelyeket később már egy nyugdíjból kell fedezni.

Az egyre romló élethelyzetnek itt még sincs vége. Sajnos, sokaknál az idő múlásával, az egészségi állapot megromlásával a mások segítségére szoruló állapot elkerülhetetlenül bekövetkezik. Szerencsés esetben a hozzátartozók magukra vállalják a szülők, a rokonok ápolását, gondozását. Igen sok időskorú esetében azonban a rászoruló magatehetetlennek senkije sincs. Ezeknek az embereknek az életfeltételei talán a legrosszabbak.

Nagyobb körültekintéssel több figyelmet kell fordítani rájuk. Gondozásukat, ápolásukat, ellátásukat megszervezni azoknak is feladatot jelent, akik csak valamivel jobb helyzetűek.

A társadalomnak számos olyan intézménye van — némelyek már több mint száz esztendeje működnek —, amelyek a kilátástalan helyzetbe került idős, és fiatalkorúak megsegítésére, gondozására vállalkoznak. A Magyar Vöröskereszt több mint 110 éve áll a lakosság szolgálatában. Többezer szervezete és aktivistája a lakóhelyeken, a munkahelyeken, az oktatási intézményekben próbál segítséget adni. A mozgalomról legközismertebb, hogy elsősegélyt nyújt, véradást szervez, holott tevékenysége homlokterében áll még a szociális munka, a szegények megsegítése, élelmiszerek, ruhák begyűjtése és eloszlása.

Hasonlóan fontos szerepet töltenek be az önkormányzatok szociális intézményei. Többféle lehetőség áll a rászorulók rendelkezésére, de ezekről nem minden érintett tud. Ugyanakkor sajnos az is igaz, hogy némely szolgáltatásért sokáig kell sorban állni. Az idősek napközi otthonától a nyugdíjasházakig számos elhelyezési, gondozási formája működik a szociális gondoskodásnak, amelyről részletes, alapos tájékoztatással sokak helyzete javítható lenne. Az érdekvédelmi szervezeteken túl a háziorvosok, az önkormányzatok, az egyházak, a nyugdíjasklubok lehetnek segítségére az érdeklődőknek és a segíteni akaró, jószándékú embereknek: törökjünk egymással!

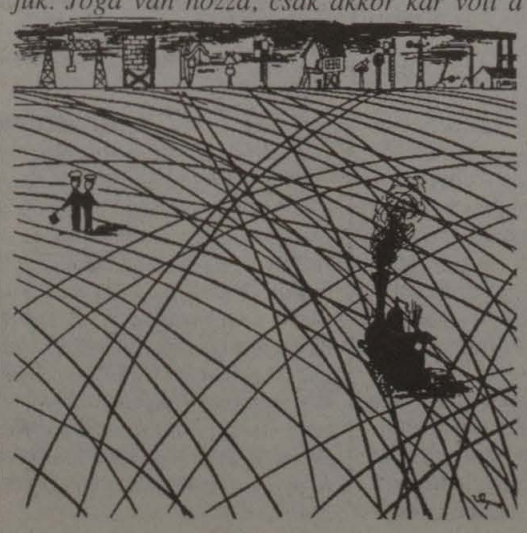
Hegedűs Károly

MEGJEGYZEM

A nyilatkozó bátorsága

A nyilatkozó bátorsága a főnöki előszobáig terjed. Számtalanszor jöttek telefonok, személyes megkeresések, hogy: "ezt vagy azt meg kellene írni, mert olyan felháborító, mint ide Nagykáta", de legtöbbször azt is hozzá teszik, hogy a nevük meg ne jelenjen. Sőt olyan eset is volt, aki ezt nem kérte, majd tajtékozva rohant a szerkesztőségbe, hogy a megjelent cikkből mennyi baja lehet. Nehéz megérteni: az a tisztségviselő, aki magát nem tudja megvédeni, hogyan gondoskodik a tagságáról?

Vannak azért kivételek is, akik bátran vállalják nevüket, arcukat, gerincüket a nyilatkozataikhoz „egyszerű" vasutasként is. Erre többnyire akkor kerül sor, amikor „elszakad a cérna", betelik a pohár, elfogy a levegő és ilyenkor a felháborodás növeli a bátorságot. Van persze másfajta bátorság is. Előfordul, hogy az illetékes MÁV-vezető nem járul hozzá, hogy nyilatkozatát közöljük. Joga van hozzá, csak akkor kár volt a fáradságért, a magnószalagért, az elfogyasztott kávéért. Még akkor is, ha a kazettán lévő hanganyagon nem változtat semmit a szerző. Az viszont már a vezetőt minősíti , ha nem fogadja el egy főszerkesztő gesztusát, hogy közös együttműködéssel javítsanak ki egy szóban forgó nyilatkozatot, helyette magához rendeli az újságírót. Talán az ilyen MÁV-menedzseri bátorság is a vezérigazgató előszobájáig terjed?



Persze ismerünk még ennél rosszabb riportalanyokat is. Előfordult, hogy az újságírót szerkesztőségébe való visszatérése előtt már három helyen feljelentették. Ez azért nagy fokú bátorságra vall, hiszen a tudósító még egy sort sem írt le. Persze azt soha nem lehet tudni, hogy mit firkál majd össze. Biztos, ami biztos: nyilatkozatletiltás, feljelentés, telefon...

topé

GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT RT.



SOPRON LOGISZTIKAI KÖZPONT SZOLGÁLTATÁSAI

- **RO-LA-vonatok napi négy alkalommal SOPRON—WELS—SOPRON-útvonalon**
- **HANSA HUNGARIA Container Express SOPRON—HAMBURG—BREMA—SOPRON útvonalon naponta Magyarország területén el- és felfuvarozás**
- **DUNA-ELBA Express SOPRON/BUDAPEST—HAMBURG—BREMA viszonylatban**
- **BALKAN SERVICE SOPRON – Törökország, Bulgária, Görögország**

1996. ÉVBEN INDULÓ PROJECTEK:

- **SOPRON—ROTTERDAM Magyarország területén el- és felfuvarozással**
- **SOPRON—ZÁHONY Nyugat-Európa—FÁK-országok viszonylatában**

További információk:

GySEV Rt. Vezérigazgatóság

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.

BARANGOLÁSOK

MAGYAR EMLÉKEK NYOMÁBAN

Burgenland

Vasúti szabadjegyemnek is köszönhetően az elmúlt évtizedekben tudatos tervszerűséggel kerestem fel Európa több országát. Jártam Norvégiától Görögországig, az egykori Szovjetuniótól Portugáliáig sok államban, beleértve a kisebbeket, Vatikánt, Lichtensteint, Monacot is. Az utóbbi esztendőkben Ausztria legkeletibb tartománya, Burgenland volt úticélom. Az idén szintén ezt a tájat választottam.

Szállásom a Fertő-tó északi csücskében levő *Neusiedl am See* (Nezsider) egyik kényelmes panziója volt. Innen könnyen megközelíthető a tó mindkét partja GySEV, illetve ÖBB-szerelvényekkel. A település az idén ünnepelte várossá nyilvánításának 70. évfordulóját, sok látványos, művészeti rendezvénnyel. A romjaiban ma is látható várában lakott évekig Ágnes királyné, III. András özvegye és Mária királynő, Nagy Lajos leánya. Plébánia-templomának érdekessége, hogy az 1734-ből való főoltárképe Szűz Mária lábánál a korabeli Nezsidert ábrázolja.

Frauenkirchen (Boldogasszony) templomát és kolostorát herceg Esterházy Pál építtette 1702-ben. A főoltár két oldalán Szent István és Szent László szobra áll. A községben született *Mosonyi Mihály* (eredeti családi neve Brandt), a múlt század nagy magyar zeneszerző triászának Erkel Ferenc és Liszt Ferenc melletti harmadik tagja, zeneszerző, zongoratanár, a Zenészeti Lapok főmunkatársa. Operákat, kantátákat, miséket és jó hírnevét hagyta az utókorra. Emlékét itt a szülőháza helyén — Hauptstrasse 10. — álló épület falán domborművű arcképével ellátott tábla hirdeti: Michael Brandt (Mosonyi Mihály) Komponist (1815-1870). (Magyarosított nevét kisebb, nyomtatott nagybetűkkel vésték.)

Maradjunk nagy zeneszerzőinknél. *Liszt Ferenc* szülőfaluja Raiding (Doborján), ahol 185 évvel ezelőtt, 1811. október 22-én látta meg a napvilágot. A település őrzi emlékét. Utcát, teret, művelődési házat neveztek el róla, mellszobrát is felállították. Szülőháza földszintes kúria. Ismeretes, hogy édesapja, Liszt Ádám az Esterházy-birtok gazdatisztje volt. A szobákban régi képek, reprodukciók láthatók a művész életéről, rokonairól, barátairól. Az épület falán magyar és német nyelvű emléktábla. A megtekintés után pihenésként meglátogattam a „hírhedett zenész"-hez címzett fogadót, ahol tiszteletére kiváló „Liszt-Perle" (Liszt-gyöngye) bort ittam.

A Fertő-tó nyugati oldalán fekszik Breitenbrunn (Széleskút). Magyar neve először Zeleskut-ként fordul elő 1367-ben. A helység címerében vörös alapban arany színű torony látható. A 22 méter magas Töröktorony a XVII. században épült védelmi célra és a helyi igazságszolgáltatás számára. A tövében levő szégyenoszlophoz kötötték ki ugyanis a törvényszegőket. A toronyban helytörténeti múzeumot rendeztek be. Itt mutatják be a Fertő-tó környékéről készült régi térképeket is, amelyek feliratai magyar, német vagy latin nyelvűek. A toronnyal szemben, az egykori községi vendéglő épületében szállt meg Bethlen Gábor erdélyi fejedelem 1619-ben, amikor seregével Bécs ellen vonult.

Néhány kilométerrel arrébb található *Donnerskirchen* (Fertőfehéregyháza). Műemlékei a XVII. századból erednek. A magasan fekvő, megerősített, jellegzetes temploma uralja a környéket, amely kiindulási pontja a Lajta-hegységben túrázni kívánóknak. A báró *Leisser Kristóf* által 1611-ben építtetett kastélyt a közelmúltban felújították és alkalmassá tették csoportok fogadására is. Az impozáns alkotás most valóságos bormúzeum, több étteremmel, nemes borokkal. A pincék ászokgerendáin 1300—8500 literes, szépen faragott hordók nyugszanak. Különösen főszezonban nagy a látogatottsága.

Az említetteken kívül más várost is megtekintettem. Valamennyi tiszta, rendezett és biztonságos. Az utcán, az üzletekben és a tiszta abroszos heurigerekben az emberek udvariasak, készségesek. Meggyőződhet a látogató, hogy a „sógorok" értenek a kulturált idegenforgalomhoz, a vendéglátáshoz.

Horváth Károly

Pályázati felhívás

MÁV Rt.

A MÁV Rt. vezérigazgatója pályázatot hirdet a megalakítás alatt álló MÁV IRODAHÁZ Üzemeltető és Szolgáltató Kft. ügyvezető igazgatói munkakörének betöltésére.

A kft. legfontosabb feladatai:

- A MÁV Rt. Vezérigazgatóságának, Budapest Üzletigazgatóságának, Nyugdíjigazgatóságának és BEIG-épületeinek üzemeltetése és karbantartása.
- Tevékenysége racionalizálásával lehetővé tenni a szabad kapacitás felhasználását külső piacon.

A feladatkörrel kapcsolatos bővebb információért forduljon: MÁV Rt. VEÜF Bp. VI., Andrássy út 73—75. fszt.13. telefon: 3428-544.

A munkakör betöltéséhez szükséges feltételek:

- egyetemi vagy főiskolai végzettség
- legalább 3 év vezetői gyakorlat
- érvényes hatósági erkölcsi bizonyítvány.

Vasúti szakismeret az elbírálásnál előnyt jelent.

A munkakör betöltésének várható időpontja: 1997. január 1.

A pályázat benyújtásának határideje és helye: 1996. december 10.

MÁV Rt. Vezérigazgatóság Titkárságának vezetője Budapest VI., Andrássy út 73—75.1. em. 138. szoba

A pályázat elbírálásának határideje: 1996. december 15. Bérezés megegyezés szerint.

A pályázatnak tartalmaznia kell:

- a pályázó részletes szakmai önéletrajzát,
- a pályázó korábbi munkahelyeit, beosztásait,
- jelenlegi munkahelyét, beosztását,
- legmagasabb iskolai végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát.

REPÜLŐ VILÁGJÁTÉKOK

Aranyérem — Törökországból

Az előkészületben lévő első Repülő Világjátékok próbarendezvényeként került sor Törökországban (Izmír-Efes repülőterén) a nyílt, török mikrolight nemzeti bajnokságra, amelyen magyar, lengyel és orosz sportrepülők is indultak.

Magas felkészültséget követelő feladatokat kellett teljesítenie a népes mezőnynek. Az útvonalak repülése során rendkívül változatos terepviszonyok között (tengerpart, magas hegyek, mély folyóvölgyek felett) tették próbára tájékozódási képességük a versenyzők.

A hat tagú magyar csapatból *Fehérvári Tamás* (MÁV RESE) és *Tóth László* (Nagykanizsa) párosa érte el a legszebb sikert: *aranyérmet nyertek a merevszárnyú kategóriában.* S itt kell megemlíteni, hogy ez év elején *Fehérvári Tamás gyémántkoszorús vitorlázórepülőt és motoros oktatót*, szakmai felkészültsége, nagy tapasztalata elismeréseként kinevezték *hatósági berepülő pilótának.*

Büki Péter

VASUTASSPORT

Európabajnok: Decsi András

Bizonyára sokan akadnak olyanok, akiknek szemében könny csordul, amikor a TV képernyőjén megjelenik egy nemzetközi sportverseny magyar győztese a dobogó legfelső fokán, majd felcsendül a magyar himnusz, s az árbocon felfelé kúszik a magyar zászló. Bizonyára ezek közé tartozott Pásku Jenő (a Magyar Vasutas) tudósítója is, akinek lehetetlen volna leírni, amikor a TV képernyőjén 19 éves unokája állott a győzteseknek kijáró dobogóra.



Decsi András

Decsi András — aki 1994-ben a kadett kategóriában már a kardvívás világbajnoka volt — a junior európai vívóbajnokságon kardvívásban aranyérmet szerzett.

Nem hírverés céljából írjuk le e sorokat — hiszen sportsikere jó visszhangra talált —, hanem egy nagyapa boldogságát akarjuk megosztani a Magyar Vasutas olvasóival. Az unoka vasutasgyerek. (Szülők, nagyszülők, rokonsága vasutasok.) Visszagondolva egy évtizedre, a gyerek legkedveltebb időtöltése az volt, amikor kiültek a Rákosrendezői felüljáróra és órákon keresztül nézték és élvezték a rendező-pályaudvaron a kocsik rendezését. Alig lehetett hazacsalni az északi fűtőházi kolónia otthonukba. Ki gondolta volna akkor, hogy pályáját nem a vasút szabja meg. Ez már a múlt. Sportsikerei mögött kemény munka és kitartás, az életörömeinek egyrészéről történő lemondás húzódik meg. A dicsősséget nem adják ingyen. Tisztelni és becsülni kell önfegyelmét, fegyelmezettségét, lemondva a legjobb „falatokról", szabadidejének legtöbbjéről. Edzések és versenyek váltják egymást napról napra, s emellett még a tanulás sem maradhat el.

A nagyapa szilárd meggyőződése: hazánk sorsa, nemzetünk jövője jó kezekbe kerül, ha a fiatalok átveszik a stafétabotot az idősebbektől, mert *Decsi András*, az európai bajnok csak egy a sok közül.

„VASUTAS" DZSÚDÓSOK

Dobogósaink

Októberben rendezték meg Tatán a dzsúdósok nemzeti bajnokságát, amelyen a vasutas-sportegyesületek több versenyzője is érmet, illetve értékes helyezést szerzett.

A legszebb sikert *Vészi Klára*, a Pécsi VSK sportolója (edzője: *Dr. Hetényi Antal*) érte el: a nők 52 kilogrammos súlycsoportjában bajnoki címet szerzett, egyben fölényesen lett első az idei rangsorban. Ugyanebben a kategóriában ötödik *Papp Orsolya* (miskolci VSC), aki hosszú kihagyás után tért vissza a küzdőtérre.

A férfiaknál a miskolci VSC-ből ketten is a döntőbe jutottak. Az olimpiai kiküldetésnél tartalékként szereplő (a válogatókon elért első helyezése ismeretében kissé méltánytalanul) *Illyés Miklós* (71 kg) meglepetésre nem szerzett aranyérmet. Második helyezésével viszont a súlycsoport rangsorában ő végzett az élen. *Csoma Gábor* (+95 kg) szintén ezüstérmes lett, miután kikapott az olimpiai és világbajnoki érmes, Európa-bajnok *Csősz Imrétől*. (Aki az éves rangsorban öt ponttal megelőzve szerezte meg az első helyet.)

***Kunyik Zsolt* (60 kg) és *Pusztai István* (86 kg), szintén az MVSC színeiben küzdve, a sorsolás szeszélye folytán jóval korábban kényszerültek az „*előrehozott döntő*"-re, így egy verességgel csak bronzérmesek lettek. A rangsorban ezzel *Pusztai* a harmadik, *Kunyik* az ötödik lett. Végül említést érdemel még *Heidrich Balázsnak* (78 kg, MVSC) a bajnokságban elért 5. helyezése.**

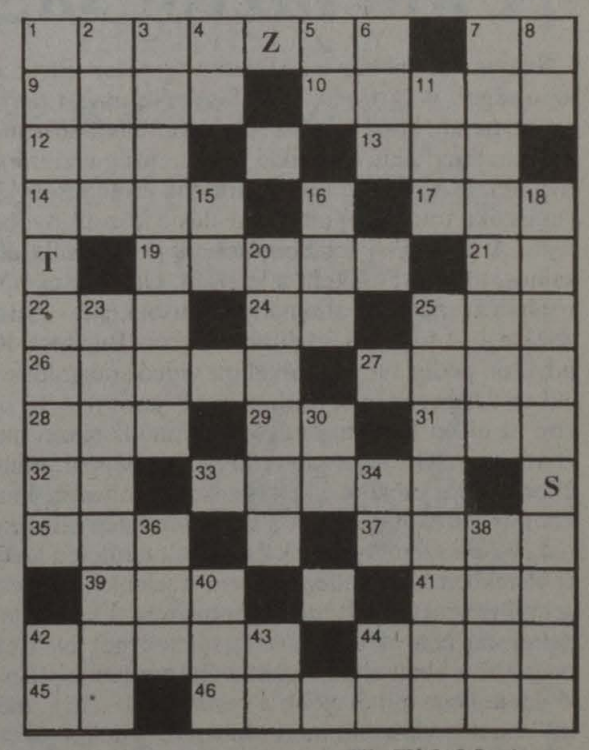
B.P.

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Az I. kongresszus

Vízszintes: 1. A Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezetének I. kongresszusát 1945. november 24—25-én tartották a vasasszakszervezet Magdolna utcai székházában. A kongresszuson megválasztott egyik szakosztályi titkár (István). 7. Az einsteinium vegyjele. 9. Antik, régi. 10. Evőeszköz. 12. Török tiszt. 13. Harap. 14. Fűtőanyag. 17. Operációs rendszer. 19. Méteráruval kereskedő (személy). 21. Üres tűz! 22. Olasz és albán gépkocsik jelzése. 24. Aroma. 25. Megálljunk csak! 26. Német kikötőváros. 27. Iraki helység. 28. Fémet tartalmazó ásvány. 29. Dzsúz. 31. Juttató. 32. Háziállat. 33. Híres a szamara. 35. Egy másik török rang. 37. Minőségi ellenőrzést végez. 39. Talpon van. 41. Új-Zéland és Luxemburg gépkocsijele. 42. Orosz férfinév. 44. Celebeszi vadtulok. 45. Utóirat latin rövidítése. 46. Italmárka.

Függőleges: 1. Szakosztályi titkár (pályafenntartás). 2. Női név. 3.Tolókás számológép. 4. CN. 5. Vallásrövidítés. 6. Versszorok végén összecseng. 7. Megromlik. 8. Súlyarány, röv. 11. Somogy megyei helység. 15. Közeledik, népiesen. 16. Ebédet készít. **18. A kongresszuson megválasztott pénztári ellenőr (Jenő).** 20. Állat szaporodása. 23. Pökhendi, pimasz. 25. A megadott helyre jutni. 30. Létezik. 34. Azonban. 36. Női énekhang. 38. Háromatomos oxigénmódosulat. 40. Kacat. 42. Amerikai sajtóügynökség. 43. Mi lesz már? 44. Az asztácium vegyjele.



Kis Tóth Marianna

Megfejtés

Az előző számban megjelent rejtvény megfejtése: **„....meg magának, hogy függét mutasson az autonómiának."**

ÖTA–nap a tagokért

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap ÖTA–napot szervezett a Széchenyi István Művelődési Házban november 22-én. A tagok előadásokat hallottak az egészséges életmódról és a helyes táplálkozásról. A jelentős számban megjelent érdeklődő koleszterin– és vércukorvizsgálaton vett részt, valamint az ÖTA által támogatott termékek bemutatóit tekinthették meg.

Tivald Attiláné, a szervezet ügyvezető elnöke elmondta: az ÖTA azt tervezi, hogy a novemberben felemelt *segélyek összegét januárban tovább emeli*. Az elképzelések között szerepel a *temetési segélyek* és a *táppénzes* állományban lévők *támogatásának jelentős növelése*. (Az idei emelésekről a Magyar Vasutasban már beszámoltunk.) Erre lehetőséget ad, hogy az alap a pénzeszközeivel továbbra is eredményesen gazdálkodik. A vagyont jól kamatozó állampapírokba fektették, és a kamat–bevételekből fedezik a működés költségeit. Így a befolyt *tagdíjakat teljes egészében segélyezésre fordíthatják*.

Az ügyvezető elnök szerint az ÖTA–nap megrendezését az indokolja, hogy a kifizetett segélyek növekedése mutatja, hogy a *vasutasok egészsége nagyon leromlott*. Ezért tartottak a MÁV Kórház orvosai előadásokat, és a különböző cégek mutattak be olyan termékeket, amelyeket az alap támogat. A másik cél, hogy a szervezet közelebb kerüljön a tagságához.

Egészségügyi– és szűrővizsgálatokat is végeztek a jelentkezőknek, nem eredménytelenül, hiszen Pécsett az elmúlt héten hat érszűkületes beteget találtak.

Az „ÖTA–napok" rendezvénysorozattá válik, mivel *területi igazgatóságokon megrendezik* a budapestihez hasonló akciójukat. A továbbiakban azt tervezik, hogy hasonló rendezvényeket tartanak a nagyobb vasúti csomópontokon is, ha erre igény mutatkozik.

t.

A KITILTOTT SZAKSZERVEZETI TITKÁR

Tanulságos eset

A Legfelsőbb Bírósághoz fordul felülvizsgálati kérelemmel a Papíripari Dolgozók Szakszervezete. Sérelmesnek tartják ugyanis, hogy a megyei bíróság az első fokú döntéssel ellentétesen, másodfokon jogszerűnek mondta ki a piszkei papírgyár szakszervezeti titkárának kitiltását a gyárból.

A piszkei papírgyárban a szakszervezeti titkár, Komoróczki Ferenc a dolgozók érdekeit képviselve a sztrájk szervezésének élére állt. A szakszervezet szerint ezért utasították ki rendkívüli felmondással a titkárt a gyár területéről. Az első fokú ítéletben a bíróság jogellenesnek mondta ki a titkár munkaviszonyának megszüntetését, illetve a gyárból történő kitiltását.

A másodfokú döntés a kitiltás ügyében a munkaadó igazát ismerte el. A bírósági döntés szerint a kitiltás többek között azért jogszerű, mert a szakszervezeti titkár üzleti titkoknak minősülő információkat tett közzé. Ez jelentős vagyoni hátrányt okozhat a társaságnak.

Erről az indokról Pados Ferenc elmondta: a szakszervezeti titkár a privatizációs törvényben szabályozott jogaival élve kért információkat az ÁPV Rt.-től az adásvételnek a dolgozókra vonatkozó kitételeiről. Ezeket a dolgozókra vonatkozó információkat ismertette a tagsággal. A szakszervezet szerint a dolgozók foglalkoztatására, jóléti, szociális ellátására, bérezésére vonatkozó információk nem jelenhetnek üzleti titkot.

A szakszervezeti vezető elmondta: a gyárban a sztrájkot azért kezdeményezték tavasszal, mert a görög tulajdonos felmondta a papíripari, valamint a helyi kollektív szerződést, keresetcsökkentő intézkedéseket vezetett be, megvonta a jóléti szociális juttatásokat, valamint nem volt hajlandó tárgyalni béremelésről. A szakszervezet a tanulságok levonhatósága érdekében fordult az üggyel a nyilvánossághoz.

OLVASÓINK ÍRJÁK

A közbiztonságról

Sajnos, hazánkban a közbiztonság rossz. Erről a tv, a rádió, az újságok is hírt adnak. Befészkelte magát országunkba az orosz, ukrán, kínai maffia. A magyar bűnüldözésnek sem pénze, sem megfelelő technikai felszereltségű rendőrségi állománya nincs. A MÁV területén történő árulopások és a bűnözési statisztika tovább romlott. Javulás a közeli jövőben sem várható. A budapesti fejállomásokon, de a vidéki állomásokon, sajnos, tovább csökkent a létszám. Október és november hónapban a rendészeti állomány turnusonként — beiskolázási indokkal — 1 fő volt a fejállomásainkon. Budapest Keleti pályaudvaron pedig 1+1 fő, mivel ott videós megoldás van, ugyanakkor vasútrendőrségi állomány 2 járőr + 1 fő ügyelet volt, ami az előírt létszám nagyon minimális része, pusztán tíz-tizenöt százalék. Köztudott, hogy úgy nappal, mint éjszaka az állomásokat elözönlik a csövesek, zsebesek, bűnözők, akik komoly károkat okoznak a vasút területén tartózkodó utasoknak, vasúti személyzetnek és a vasút területén lévő kocsikban, épületekben és berendezésekben. A jelenlegi rendészeti létszám semmire sem elég. Rengeteg a betörés, a lopás, amire ez a védelmi stáb nem elég. A vasúti területek megfelelő ellenőrzésére még a régebben alkalmazott stáb sem lenne elégséges. Intézkedni kellene minél előbb a vasút vezetésének, mert a „spórolás" esetleg visszaüt, mert többet vesztünk a réven, mint nyerünk a vámon. A statisztikák, a szomorú, baljós statisztikák ékesen bizonyítják, hogy jobban járunk, ha növeljük a rendészeti és a vasútrendőrségi létszámot, mintha a létszámcsökkentéssel horribilis károkat okozunk saját magunknak, a MÁV-nak!

Martin Miklós, Budapest Nyugati pályaudvar VSZ forgalmi vezető-főbizalmi

KARÁCSONYRA VÁRVA

„Szeretet és Támogatás '96"

Az országos karácsonyi jótékonysági akció, a *Szeretet és Támogatás '96* kezdeményezés támogatásáról döntött kilenc karitatív szervezet, — többek között — a Magyar Karitász, a Magyar Máltai Szeretetszolgálat, a Magyar Vöröskereszt, a Magyarországi Lions clubok szövetsége, a Rotary Clubok, a Szalmaszál a Hajléktalanokért Alapítvány. A résztvevők egyöntetűen elfogadták a kormányfő és a történelmi egyházak vezetői által november 18-án aláírt felhívást, annak céljait. E felhívásban a támogatandók között elsősorban a rászoruló nagycsaládosokat, öregeket és a hajléktalanokat jelölték meg.

A pénzbeli támogatásokat már most várják az OTP–nél megnyitott, a Magyar Vöröskereszt által jegyzett ***"Szeretet és Támogatás '96" 11794008-20501620*** elnevezésű és számú egyszámlán. A Miniszterelnöki Hivatal volt az első befizető az eddigi megtakarításaiból, illetve tartalékaiból származó félmillió forinttal.

Később *természetbeni juttatásokra* is számítanak, ezek körét azonban még nem határozták meg, és a gyűjtés módját, rendszerét is most szervezik. Az érdeklődők a támogatásáról szóló döntéssel egyidejűleg felállított *Szeretet és támogatás '96 Információs Központtól* (1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 2—4., fsz. 9.) kérhetnek és kaphatnak felvilágosítást a ***268-3950 telefon,*** illetve a ***268-3952-es faxon.*** Az országos kezdeményezés nem érinti a résztvevő karitatív szervezetek saját, már folyamatban lévő vagy most induló akcióit, azokkal szervesen összeépül. Egyébként is fontos szerepet szánnak a helyi kezdeményezéseknek, az önkormányzatoknak, egyesületeknek. A kezdeményezők hangsúlyozták, hogy további támogatókat várnak soraikba, minden szervezetet, egyesületet, amely a nehéz sorsú embereken segíteni tud.

KEDVEZMÉNYES ÁRAK

Millecentenáriumi karácsonyi vásár

Millecentenáriumi karácsonyi vásárt rendeznek a Kőbányai Vásárvárosban december 1. és 23. között.

A szervezők elmondták: hagyományteremtő céllal több évre tervezik a karácsonyi vásárt, jövőre az Európa évének, azt követően pedig a Pest–Buda egyesítésének 125. évfordulója jegyében rendezik majd meg a vásárt. A mostani árumustrán *több mint száz kisvállalkozó nyit ideiglenes üzletet*, de mellettük megjelennek a *nagy kereskedelmi cégek is.* A pavilonok minden nap 10-től 20 óráig, a vásár területén lévő éttermek pedig 12-től 23 óráig tartanak nyitva.

A vásárlás mellett különböző hagyományőrző *rendezvényeken* is részt vehetnek a látogatók. A családoknak olyan egésznapos programokat ajánlanak a rendezők, ahol a kisgyerekek, a fiatalok és a felnőttek egyaránt jól szórakozhatnak. Lesznek *lemezbemutatók, tombola* és más nyereményjátékok. A legfőbb vonzerő azonban valószínűleg az, hogy számos terméket *kedvezményes áron* lehet megvásárolni.

Magyar-ukrán vasúti kamionszállítás

November közepén elindult az első kamionokat szállító vonatpár Magyarország és Ukrajna között. Az egyelőre próbajáratként közlekedő szerelvény péntek reggel érkezik Dnyepropetrovszkból Záhonyba, s onnan szombaton délután megy vissza. Ezt Kádár András, a MÁV Záhonyi Üzemigazgatóságának vezetőjétől tudtuk meg.

Kádár András elmondta: a téli időszakban a Kárpátokon a kamionok csak nehezen tudnak átkelni, ezért gondoltak arra a magyar és ukrán vasút vezetői, hogy kamionszállító vonatpárt állítanak forgalomba. A hétvégi próbajárat *kihasználtsága alapján döntik majd el* a szerelvények rendszeres közlekedésének bevezetését. Amennyiben a tapasztalat kedvező lesz, naponta indítják a vonatokat. Az elképzelések szerint a szerelvények *Záhony* és *Lemberg* (Lvov) között közlekednének.

A vasúti kamionszállítás megkezdését eddig egyébként az akadályozta, hogy a *Kárpátok alagútjaiban a hagyományos ro-la-vagon és rakománya nem tudott átjutni*. Az ukrán fél most *alacsonyabb platójú* kocsikat gyártott, amelyek biztonságosan átkelhetnek az alagutakon.

Elhunyt

Szívinfarktus következtében váratlanul elhunyt Honti András, a MÁV Balparti Biztosítóberendezési Főnökség egykori dolgozója. Kollégánk 1952 óta tagja volt a szakszervezetünknek. Hosszú évtizedeken át, ebben a szervezetben többféle vezető tisztséget töltött be.

LAKÁSPIAC

Eladó! Albertirsa, Széchenyi utca 27. szám alatti **2 szobás ház** 380 négyszögöl telekkel. 2, utcára nyíló telek, a másik végére építési engedély kapható. Víz, gáz, csatorna, telefon az utcában, állomás 10—15 percre. Érdeklődni a helyszínen, a 38. szám alatt a szomszédban, vagy a munkahelyen, Budapest Nyugati pályaudvar utánfizetési pénztárban: Kardulecznénál, a 85-57-es telefonon.

Budapesti VII. kerület Klauzál tér melletti, két és félszobás, első emeleti felújított öröklakásomat **eladnám**, vagy budapesti családi házra, esetleg szeparált házrészre cserélném értékegyeztetés után. Telefon délelőtt: üzemi 48-71/2479 vagy 2493 mellék, városi 269-5599/2479, 2493 mellék, délután 131,2491 Gubancsik Erzsébet.

Budapesti 2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba 82 négyzetméteres komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre (esetleg megvásárolhatóra), Budapest környékire, budapestire vagy győrire **cserélném**. Minden megoldás érdekel. A válaszokat a győri 06-96-423-193-as (üzenetrögzítős) telefonon vagy Vargáné Horváth Mária Magdolna 9023 Győr, Ifjúság krt. 4. I/1. postacímre kérem.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV-, vagy önkormányzati lakásra, **Budapest** VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Budafokon, Rózsavölgy tetején, két lakásos, összkomfortos (tetőtérbeépítéses 100 — 85 négyzetméteres) családi ház 230 négyszögöles telken családi okok miatt sürgősen **eladó**: Megegyezünk. Telefon: 226-90-86, 351-13-91.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 96-7436
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató
ISSN 0460 6000

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

SZILVESZTERI ELŐZETES

Sarusrádió

Hír

A mozdonyvezetőket felügyelő vezérigazgató-helyettes és a Mozdonyosodó Országos Szakszervezet (MOSZ) vezetői meglátogatták az ország vontatási telepeit, ahol tájékoztatták a mozdonyvezetőket az 1997. évi bérköveteléseikről...

Cáfolat

A MOSZ elnöke kategorikusan cáfolta, hogy besárgultak. A színváltozást hepatitis okozta.

Ünnepség

Szombathelyen az ABAKUSZ Kft. felszámolását ünnepélyes keretek között a közlekedési miniszter nyitotta meg. Részt vett és felszólalt a munkaügyi miniszter. A jelenleg még dolgozó kollégák a vasút *kiváló* dolgozója kitüntetésben részesültek abból az alkalomból, hogy rövidesen végleg kiválnak a vasútból. A munkaügyi miniszter beszédében a jóléti társadalom felé vezető út vívmányaként értékelte, hogy újabb állampolgárok lehetnek akár egy évig is szabadságon. A távozó munkatársak végkielégítés helyett ...kielégítésben (csináld magad!) részesültek. Az ünnepség végén a résztvevők talpa alá valót egy száztagú afrikai zenekar biztosította.

A szabad szakszervezet vezetői elénekelték a „*Látod édesanyám, látod édesanyám...*" kezdetű indulójukat.

Sajtótájékoztató

A MÁV elnöke sajtótájékoztatóján elmondta: jól halad a társaság racionalizálása. Az előremenekülés stratégiájában már a fuvaroztatók több mint felétől menekültek előre.

A LIGA kategorikusan cáfolta, hogy a nemzetközi sajtóban támadta a SZEF-et és az MSZOSZ-t. Valószínűleg ezt riválisai, a DELMA, a HERA vagy a RÁMA tette. Ezt látszik alátámasztani, hogy a liberálbolsevik televízióban ez utóbbiak állandóan szerepelnek.

Szolgáltatás

A Vasutas Demokraták elSzabadult Szakszervezete (VDSZSZ) a nagysikerű telefonhírmondó után információs szolgáltatásait új vonalak vásárlásával bővíti. A tervek szerint lesz: vonal-telefondoktor, telefontárskeresés (kalandorok kíméljenek), sextelefon (kíméletlen kalandoroknak).

Névváltozás

Suchman Tamás elhíresült kijelentése után —„farkasok között nem lehetek bárány"— Bárány Balázs Wolf Balázsra magyarosította nevét. A hírt a MIÉP nem kommentálta...

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE VÁLASZTMÁNY

VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

A vasútegészségügy átalakításáról

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya december 10-én a vasútegészségügy átalakításáról tárgyalt és „állásfoglalást" fogadott el, amelyet a Magyar Vasutas is nyilvánosságra hoz.

A Választmány megállapította, hogy a véleményezésre átadott munkaanyagok (Alapító Okirat, Szindikátusi Szerződés, Bérleti Szerződés) oly mértékben hiányosak, hogy alkalmatlanok egy megalapozott, átfogó és részletes vélemény kialakítására. Mindemellett az átalakítás lehetséges gondjait mérlegelve megállapította, hogy az egészségügyben foglalkoztatottak sorsát érintően előzetes keretmegállapodást kell kötnie a szakszervezeteknek a munkáltatóval. Ennek tartalmaznia kell az összes munkajogi körülményt (jogállás, jogfolytonosság, besorolás, bér, bérfejlesztés mikéntje, 13. havi fizetés, jubileumi jutalom, garanciák arra, hogy a munkajövedelmek nem csökkenhetnek, kollektív szerződéskötési garanciák stb., itt kell továbbá rendezni azok sorsát is például, akik nem mennek át a KHT-be stb.). Ugyanilyen fontos igény mutatkozik arra, hogy a foglalkoztatás-egészségügy feltételei javuljanak. A háziorvoslás és foglalkozás-egészségügy nem végezhető egymás rovására. Szükségesnek tartotta továbbá a Választmány azt is, hogy a szolgáltatást igény bevevők képviselője helyt kapjon a KHT felügyelőbizottságában.

A testület a Társaság alapításának érdekvédelmi előkészítésére háromtagú ad-hoc bizottságot hívott életre, akik a napi tárgyalásokon képviselik az érintetteket. A további munkaanyagok véleményezésére a Választmány a jogát fenntartotta...

ÁRA: 40 Ft

MAGYAR VASUTAS

XL. évfolyam. 23-24. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1996. DECEMBER, ÖSSZEVONT

LAPZÁRTA UTÁN

Szabálytalan pályázat

Avagy, milyen „ruha" lesz a karácsonyfa alatt

Lapzárta után a Magyar Vasutas szerkesztőségének birtokába jutottak egy — a jogszabályba ütköző kitételei miatt — érvénytelenné minősített közbeszerzési pályázat dokumentumai, amelyet korábban a vasutasok egyen-, munka- és formaruháinak legyártására a MÁV adott ki.

A valamennyi vasutast érintő problmakör hivatalos iratait alaposan elemezni kell. Annyi már most bizonyosan megállapítható, hogy a MÁV illetékesei ismételten nem vonták be a reprezentatív szakszervezeteket egy olyan kérdés elbírálásába, amely a kollektív szerződés teljesítésének feltételei közé tartozik. Nevezetesen a KSZ mellékletét képező Ruházati Utasításban megszabott ruhakihordási idő és a kiosztandó ruhadarabok minősége között vitathatatlanul szoros az összefüggés.

A pályázat részleteiről a Magyar Vasutas következő számában olvashatnak, amelynek keretében, terveink szerint, a MÁV anyagellátásáért felelős vezetőinek az ügyről alkotott véleményét is közreadjuk.

VASUTASSZÍV

Új év, új vezér, régi vasutasok

Leváltották a MÁV Rt. vezérigazgatóját. Voltak, akik csak annyit tettek a hírhez: már megint. A vasutasok többsége mégsem közömbösen vette tudomásul a változást, hiszen valamennyiüket érinti. „Nem elég hatékony a magyar állam vasútja, lelassult az átalakulási folyamat, sok a vasutas" — ha nem is szó szerint, de lényegét tekintve az illetékesek ezekkel az érvekkel indokolták Rigó Zoltán leváltását. A kérdés viszont az, hogy mihez képest?



Az elmúlt tíz-tizenöt évben a Magyar Államvasutak Andrássy úti székházának első emeletén található vezérigazgatói iroda szinte átjáróházzá vált. Nem kell túl régen vasutasnak lenni ahhoz, hogy hosszas számlálgatással tudja csak valaki kiszámolni, hogy mennyi vezért szolgált már (ki). Egy október eleji fórumon éppen a napokban leköszönt vezérigazgató állapította meg: *„nem egy nyugdíjas állás ez."*

Ha emlékeim nem csalnak, az elmúlt hét-nyolc vezércsere miniszteri indoklása lényegében nem változott, csak stílusában különbözött: *a MÁV veszteséges*. A nyolcvanas évek elején kimondott és azóta szajkózott féligazságok megszületése óta jönnek-mennek a vezérigazgatók. Sokféle vezető vállalta eddig a lehetetlent, hiszen a világon mindenütt támogatásra szorulnak a vasutak. Nem volt mindig követelmény az sem, hogy vasutas legyen az, aki a vezérigazgatói székben ül, ennek ellenére sok közös vonásuk volt. Például mindegyik hozta magával a saját megbízható embereit, illetve egy elmaradhatatlan új szlogent *a keresztfinanszírozástól* a *kitörési stratégián keresztül* a *MÁV 2000*-en át a *MÁS EZ A MÁV*-ig. Mindannyian kemény átszervezési elképzelésekkel kezdtek neki a mamutvállalat megreformálásához. A „vasútmegváltó" tervekhez a forráshiány miatt azonban kivétel nélkül műszaki leépülés, elbocsátások és természetesen *bizonytalanság* társult. Az eredmény pedig — akárhonnan nézzük — siralmas, de legalábbis a várva várt csoda rendre elmaradt. Illetve egy csoda azért mégis akad: az, hogy még megy a vasút.

A kérdés csak az: ki merjük-e mondani, hogy a minduntalan félbehagyott vagy a visszafordított belső átszervezések is hozzájárultak ahhoz, hogy ma már csak azok használják a vasutat, akiknek nincs más választásuk? Nem akarom elhinni, hogy ez lenne a végső cél. Valóban egyetlen emberen múlik az, hogy az utasok gyakran koszos kocsikban zsúfolódnak és késve érkeznek, egy értékesebb árut feladni pedig kész kaland? Az utasok és a fuvaroztatók szidják a vasutasokat, kollégáink viszont már nem mernek panaszkodni, mert minduntalan azt hallják: *„sokan vagytok"*. Holott a többségük nem is egy munkakört tölt be egyszerre, a szabadságukat utólag írják ki, rászorulnak, hogy az osztott munkaidővel látszólag többet keressenek, miközben hamarabb „elkopnak" és jórészt elődeik fizetésének fél százalékából (ÖTA) felépült vasútegészségügyi intézmények sorsa is éppoly bizonytalan mint az övék.

Valahol már készülődik egy új vezér, aki ismét magára vállalja a feltételek nélküli átalakítást. Pedig az elődök tapasztalataiból már tudhatnák, hogy mi kellene igazából a vasúthoz: pénz — ami köztudottan nincs. Egyféle forrás azonban még mindig csörgedezik: a vasutasszív — igaz, ezzel is már sokszor visszaéltek, de még mindig nem késő újra ehhez a nap mint nap „működő" tőkéhez nyúlni. A vasutasszív megnyerése azonban a biztonságérzet visszaállítását és időt igényel. Jöhetne végre egyszer egy olyan vezér, aki akar és lehetősége is lesz építeni erre a kimeríthetetlen erőforrásra.

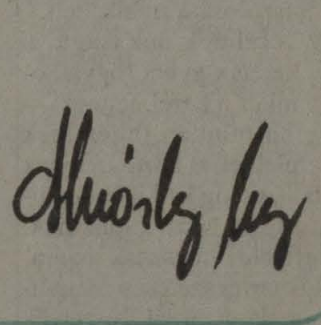
A legutóbbinak már majdnem sikerült (talán azért, mert benne is vasutasszív dobog).

Karácsony Szilárd

BUÉK'97



Kellemes Karácsonyi Ünnepeket és Boldog Új Évet Kívánok a Vasutasok Szakszervezete valamennyi tagjának és partnerének.





MVJ TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

Szombathely, Szövő u. 85. Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁS

AZ ÁLLAMI SZÁMVEVŐSZÉK — JELENTÉS

Az öregségi nyugdíj megállapításáról

A nyugdíjbiztosítás irányítása túlzottan centralizált, a költségek számviteli nyilvántartása és megfigyelése alkalmatlan a teljesítmény mérésére — állapította meg az Állami Számvevőszék nemrégiben elkészült jelentése.

A vizsgálat elsődlegesen az öregségi *nyugdíj megállapításának menetére*, az *ügyintézés hatékonyságára* terjed ki. Tanulsága szerint nőtt a nyugdíj-megállapítás átlagos ideje: az igazgatóságok a törvényben előírt 30 nap helyett *csak 50--60 nap alatt tudnak határozatot* hozni.

Az igények elbírálását nehezíti, hogy a *munkáltatóktól* általában csak *nagy késéssel* tudják beszerezni a szükséges adatokat. A nyugdíj igazgatóság belső ellenőrzése szerint az sem ritka, hogy az ügyintézők helytelenül alkalmazzák a jogszabályokat.

A számvevők viszonylag korszerűnek találják az igazgatóságok informatikai rendszerét, de úgy vélik, hogy az *nem mindenben felel meg az adatvédelem* előírásainak. Ezt hasonlóan értékeli a nyugdíjfolyósító is. Nem használják ki például az igazgatóságok közötti közvetlen számítógépes kapcsolat lehetőségét.

A jelentés szerint a hatékonyság vizsgálatát akadályozta, hogy a nyugdíjbiztosítási ágazat nem teljesítette az 1995–ös üzleti tervében ígérteket: *nem dolgozták ki azokat a kritériumokat*, amelyek alapján reálisan lehetne megítélni az ott elvégzett munkát. Az ÁSZ leszögezi: elengedhetetlen a nyugdíjmegállapítási tevékenység egészét átfogó *ügyviteli szabályzat* megalkotása, a méréshez, illetve az értékeléshez szükséges számviteli nyilvántartás kialakítása.

Az Országos Nyugdíjbiztosító főigazgatója a jelentéshez fűzött megjegyzésében sajnálatosnak nevezte, hogy az ellenőrzés nem foglalkozott a jogszabályok gyakori változásának a nyugdíjak megállapítására gyakorolt hatásával.

NYUGDÍJBIZTOSÍTÁSI ÖNKORMÁNYZAT

Igy nem!

A kormány elé kerülő nyugdíjreform–koncepciót mind országgyűlési tárgyalásra, mind a társadalommal való megállapodásra alkalmatlannak találta a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat.

Az önkormányzat elnöke kijelentette: ha a tervezetet a jelenlegi formájában fogadják el, az annyit jelent, hogy a nyugdíjrendszer egyharmadát privatizálják, mindenfajta valódi garancia nélkül. Az átállás terheit ugyanakkor a jelen és jövő nyugdíjasai viselnék.

A pénzügyminisztérium koncepciója véleményünk szerint nélkülözi a megalapozott hatás számításokat. Olyan, 30–35 évig tartó egyenletes gazdasági fejlődést feltételez, amire a fejlett nyugat–európai országokban sem volt példa az utóbbi 25 évben. Az önkormányzat számításai szerint amennyiben 1998–tól a pályakezdők és az új rendszert választók nyugdíjjárulékának egyharmadát biztosító pénztárakba fizetik, az a bevezetés évében 90 milliárd, 2020–ban pedig ezer milliárd forintos hiányt okoz a társadalombiztosítás költségvetésének. Ezt a hiányt az államháztartás szintjén nem ellensúlyozza a nyugdíjpénztárakba befolyó pénz gazdaságélénkítő hatása.

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat közgyűlése elképzelhetőnek tartja a tőke fedezeti rendszerek bevezetését, de csak akkor, ha az nem terjed túl a járulék 2–3 százalékán. Ez Nyugat–Európában is bevált s nem borítaná fel a rendszer biztonságát. A jelenlegi tervezet azonban a járulék egyharmadát irányítaná a nyugdíjpénztárakhoz nem „Európai–konform".

„Kivételes méltányosság"

A nyugdíjasok körében egyre közismertebbé vált az 1975. évi II. tv-ben az alacsony nyugdíjban részesülők helyzetén némileg segítő lehetőség, nevezetesen a nyugdíjak „kivételes méltányosságból" történő emelésének, illetve segélyezések lehetősége.

A kérelem alapján történő elbírálás komoly és szinte megoldhatatlan feladat elé állítja a nyugdíjintézeteket, hiszen az e célra biztosított hónapokra bontott éves keret összege évek óta nem emelkedett. Mindeközben, főként az érdekvédelmi szervek, szakszervezetek érdekvédelmi tevékenysége alapján és a lehetőség közismertté válása folytán a kérelmek száma közel háromszorosára emelkedett.

A kérelmek sokasága, a havi keretek gyors fogyatkozása miatt a kérelmeknek — még ha minden feltételnek megfelelőek is körülményeik — hónapokig kell várakozniuk, míg választ kaphatnak. Megfelelő válasznak a várakozók természetesen nyugdíjuk emelését tartják, hiszen ők lakbéren, fűtőanyagokban, gyógyszerekben és sokan közülük kenyérben számolják át a kapott néhány száz forintot. *Kivételes helyzetűnek* a törvény azt a nyugdíjast tekinti, akinek a nyugdíja és egyéb rendszeres jövedelme együttes összege a *minimális nyugdíj kétszeresét nem haladja* meg, és kiadásai — lakásfenntartás, egészségügyi állapota — miatt az ily jövedelmet aránytalanul súlyosan terhelik. Sajnos a nyugdíjasok nagyon jelentős hányada ezeknek a feltételeknek megfelelő anyagi viszonyok közé sorolható, ezért is a kérelmek sokasága.

Az év végére felgyülemlő és keret hiányában nem teljesíthető nyugdíjemelések a kedvezőtlen körülmények mellett a *csalódottság keserűségével párosulnak*. Velük szemben nem juthat érvényre a kivételesség, sem a méltányosság. A helyzeten csakis e keretösszeg emelésével, a rendelkezésre álló lehetőség bővítésével lehet segíteni, ugyanis a hátrányosan érintettek megértésére nem lehet számítani, különösen így, a szeretet ünnepe táján.

H. K.

A TB–ÖNKORMÁNYZATOK JOGFOSZTÁSA

„Meglepetések várhatók..."

Az államháztartási törvény parlamenti vitája után hozott döntés lényegében megszüntette a tb–önkormányzatok egyetértési jogát, ami teljesen új helyzetet teremt. A kormánynak azonban van egy belső határozata, amely szerint 1997. február 15–ig a tb–reformmal kapcsolatos csomagot az MSZOSZ–szel egyeztetve elkészíti.

Jelenleg az államnak már év közben is megvan a joga mindenféle költségvetési átcsoportosításhoz, az új döntés értelmében pedig megszüntették a tb-önkormányzatok egyetértési jogát. Ez egyenlő a társadalombiztosítási önkormányzatok jogfosztásával. Ez azt jelenti, hogy a szervezetnek nincs költségvetés-benyújtási joga, a gazdálkodás joga korlátozott, amibe az állam bármikor beleszólhat, továbbá a jogalkotásban is megszűnt az egyetértés joga.

Sándor László, az egészségbiztosítási önkormányzat még hivatalban lévő elnöke, a közelmúltban arról beszélt, hogy tisztességesebb lenne világosan megmondani, hogy ki mit gondol, azaz legyenek vagy ne legyenek önkormányzatok. De az, hogy szólamokban fenntartjuk a látszatot, hogy önkormányzatpártiak vagyunk miközben az önkormányzatok jogfosztása zajlik, ez enyhén szólva ellentmondásos helyzet — mondta. Majd hozzátette: 1997 a fordulat éve lesz az önkormányzatok életében, amikor is minden megtörténhet, még az is, hogy az önkormányzatokat feloszlatják. Mindenesetre nem kiszámítható mederben zajlanak az események, úgy tűnik, meglepetések is várhatók. A gondolatsort Sándor László azzal zárta: amikor személy szerint ő és az MSZOSZ erre a feladatra vállalkozott, nem erről az önkormányzatról volt szó.

JÓ TUDNI

TÖRVÉNYMÓDOSÍTÁSOK

A nyugdíjkorhatár felemeléséről (2.rész)

Előrehozott öregségi nyugdíj

A törvénymódosítás lehetőséget teremt arra, hogy a megemelt öregségi nyugdíjkorhatámál öt évvel korábban, de nők esetében legkorábban 55 éves, férfiak esetében 60 éves korban előrehozott öregségi nyugdíjat állapítsanak meg. Ennek feltétele, hogy a jogosult a későbbiekben ismertetésre kerülő, meglehetősen hosszú szolgálati idővel rendelkezzen. A szolgálati időtől függően ez lehet csökkentés nélküli, aminek meghatározása egyezik az öregségi teljes nyugdíj kiszámításának módjával; vagy csökkentett összegű, amelynek mértéke a szolgálati időtől és a nyugdíjkorhatár eléréséig hátralévő évek számától függ.

Az előrehozott öregségi nyugdíj nem átmeneti szabály, tehát várhatóan tartósan érvényben marad. Egyes elemei azonban, mint például a gyermekek után járó szolgálati idő kedvezmény, csak az átmenet időszakában érvényesek.

Előrehozott teljes öregségi nyugdíj

a) ***Nők esetében***

Az 1. sz. táblázatban szereplő öregségi nyugdíjkorhatárnál legfeljebb öt évvel alacsonyabb életkorban, de legfeljebb az 55. életév betöltésétől ***előrehozott öregségi nyugdíj*** jár a nőnek, ha 1945. december 31-e után született és 38 évi, 1945-ben született és 37 évi, 1944-ben született és 36 évi, 1943-ban született és 35 évi, 1943. január 1-je előtt született és 34 évi szolgálati időt szerzett.

Az új szabályozás szerint tehát, az átmeneti időszakban azoknak a nőknek, akik rendelkeznek az előírt szolgálati idővel, az előrehozott öregségi nyugdíj legkorábbi időpontja 55 évről fokozatosan 57 évre emelkedik.

Az átmeneti időszakban a törvény a szolgálati idő tekintetében kedvezményt nyújt azoknak az 1947. január 1-je előtt született nőknek, akik gyermeket szültek és saját háztartásukban felneveltek.

A szükséges szolgálati idő a felsoroltaknál három évvel kevesebb, ha három, két évvel kevesebb, ha két, egy évvel kevesebb, ha egy gyermeket szültek, illetve felneveltek.

A tartósan beteg, illetve fogyatékosnak minősülő gyermekek esetében a szolgálati idő kedvezmény gyermekenként másfél év.

Külön szabály vonatkozik az 1941-ben született nőkre. Ők, ha 1997-ben igénybe kívánják venni az előrehozott nyugdíjat, ezt megtehetik. Az a nő, aki 1997-ben az 56. életévét betöltötte, úgy részesülhet teljes összegű vagy résznyugdíjban, hogy a teljes nyugdíjhoz elegendő a húsz év, a résznyugdíjhoz a tizenöt év szolgálati idő.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy ez a lehetőség csak ennek a korosztálynak és csak 1997-ben áll rendelkezésére. 1998-tól már ha előrehozott nyugdíjat kívánnak igénybe venni, legalább 33 évi szolgálati idő szükséges a jogosultsághoz.

b) ***Férfiak esetében***

Az 1. sz. táblázatban ismertetett öregségi nyugdíjkorhatárnál alacsonyabb életkorban, de legfeljebb a 60. életév betöltésétől előrehozott öregségi nyugdíj jár a férfinak, ha 1938. december 31-ig született és legalább 37 év, 1938. december 31-e után született és legalább 38 év szolgálati idővel rendelkezik.

Azoknak a férfiaknak, akik 1940. január 1-je előtt születtek és háztartásukban egyedül gyermeket neveltek, megilleti ugyanaz a szolgálati idő kedvezmény, amit az előző pontban a nőknél ismertettünk; tehát gyermekenként egy év, tartósan beteg vagy fogyatékosnak minősülő gyermek esetében gyermekenként 1,5 év.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy: az előrehozott öregségi nyugdíjnál mindhárom feltételnek együtt kell lennie a jogosultsághoz:

— nőknél a betöltött 55., férfiaknál a betöltött 60. életév,

— az irányadó nyugdíjkorhatárnál legfeljebb öt évvel alacsonyabb életkor,

— a szükséges szolgálati idő.

A tapasztalt félreértések miatt megismételjük, hogy a felnevelt gyermekek száma után járó kedvezmény a szükséges szolgálati időt csökkenti, és nem az öregségi nyugdíjra való jogosultság időpontját, és csak az 1947. január 1-je előtt született nőket és az 1940. január 1-je előtt született férfiakat illeti meg.

— A korkedvezményre jogosultságot szerzett nők és férfiak az előrehozott nyugdíjra annyi évvel korábban jogosultak, egyéb feltételek megléte esetén, ahány év kedvezményre jogosultságot szereztek.

Csökkentett előrehozott nyugdíj

A csökkentett összegű előrehozott nyugdíjjogosultság feltételei azonosak az előrehozott teljes nyugdíjéval, kivéve a szolgálati idő hosszát, amely legfeljebb öt évvel lehet kevesebb. Például, ha valakinek a reá irányadó szabályok szerint az előrehozott teljes nyugdíjhoz 38 év szolgálati idő szükséges, akkor csökkentett összegű nyugdíjban akkor részesülhet, ha legalább 33 év szolgálati időt szerzett.

A csökkentés mértéke két tényezőtől függ:

— az irányadó öregségi nyugdíjkorhatár eléréséig hiányzó hónapok számától,

— a teljes összegű előrehozott nyugdíjjogosultsághoz szükséges szolgálati időből hiányzó napok számától.

A csökkentés mértékét úgy kell meghatározni, hogy a szolgálati időből hiányzó napok száma alapján meghatározott szorzószámot meg kell szorozni annyival, ahányszor 30 nap hiányzik az öregségi nyugdíjkorhatár eléréséhez. Az így kapott szám adja a csökkentés mértékét százalékban.

Az előírtnál rövidebb szolgálati idő napokban	Szorzószám
1 – 365	0,1
366 – 730	0,2
731 – 1095	0,3
1096– 1460	0,4
1461– 1825	0,5

A számítást egy példán is bemutatjuk:

K. Béla 1940. június 30-án született és 1965. január 1-jétől áll folyamatosan munkaviszonyban. Az előrehozott nyugdíjat a jogosultság megszerzésekor azonnal igénybe kívánja venni. A reá irányadó öregségi nyugdíjkorhatár 62 év, tehát 2002. június 30-án mehetne nyugdíjba. (1/b. táblázat)

Előrehozott nyugdíjban legkorábban 60 éves korában részesülhet, tehát 2000. június 30-án. 2000. június 30-án K. Bélának 35,5 év szolgálati ideje lesz.

A törvény alapján a teljes nyugdíjhoz 38 év szolgálati időre lenne szüksége (3/b. tábla), így csak csökkentett előrehozott nyugdíjban részesülhet 2000. június 30-án.

A csökkentés mértékének kiszámítása:

Az öregségi nyugdíjkorhatár eléréséhez 2 éve, azaz 24,3-szor 30 napja hiányzik. A szükséges szolgálati időből két és fél éve, azaz 913 napja hiányzik. A 4. táblázat alapján tehát a szorzószám 0,3. A hiányzó hónapok számát megszorozzuk a táblázat alapján kapott számmal: 24,3x0,3=7,29; tehát K. Béla a nyugdíját 7,29 százalékkal csökkentve fogja megkapni.

Felhívjuk a figyelmet, hogy:

— A csökkentett előrehozott nyugdíj megállapított összege alacsonyabb is lehet, mint az érvényes minimális nyugdíj.

— A megállapított csökkentett nyugdíj összegét nem érinti az öregségi nyugdíjkorhatár betöltése, tehát annak elérése után is csak a csökkentett összeg jár.

Korkedvezményes nyugdíj

A törvénymódosítás a korkedvezményes nyugdíjazást csak annyiban érintette, hogy a jogosultság időpontját az új öregségi nyugdíjkorhatár alapján kell meghatározni. Korkedvezményes nyugdíjra továbbra is azok jogosultak, akik a szervezet fokozott igénybevételével járó, továbbá az egészségre különösen ártalmas munkakörökben dolgoztak. Az ilyen munkakörök jegyzékét a 89/1990. (V. 1.) MT rendelet I. sz. melléklete tartalmazza.

A kedvezmény mértéke két év azon nők számára, akik legalább nyolc éven át ilyen munkakörben dolgoztak. Férfiak esetében a két év korkedvezményhez tíz évi ilyen munkakörben végzett munka szükséges. A kedvezmény egy-egy évvel növekszik nőknél minden négy, férfiaknál minden öt év további korkedvezményre jogosító munkakörben végzett munka után.

Az egy légkörnél nagyobb nyomású légtérben végzett munka esetén a kétéves kedvezmény hat esztendő után jár és háromévenként a további egy-egy év, függetlenül az érintett személy nemétől. A korkedvezményes nyugdíjazás időpontját úgy lehet meghatározni, hogy az 1. sz. táblázat alapján meghatározzuk az illetőre vonatkozó öregségi nyugdíjkorhatárt és ebből levonunk annyi évet, ahány év korkedvezmény az illetőt az ilyen munkakörben végzett munka alapján megilleti. A korkedvezményben részesülőknek annyi évvel korábban jár a előrehozott öregségi nyugdíj, ahány év korkedvezményre jogosultak. A jogosultság kiszámításánál a tényleges szolgálati időt meg kell növelni a korkedvezmény éveinek számával.

Az előnyugdíjra való jogosultság megállapításánál az öregségi nyugdíjkorhatár meghatározása úgy történik, hogy az illető munkanélkülire irányadó öregségi nyugdíjkorhatárt csökkenteni kell annyi évvel, ahány év korkedvezményre jogosultságot szerzett.

(Folytatjuk)

Vámos István
ÉTOSZ szakértő

VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

Sajtóközlemény

A Vasutasok Szakszervezetének vezetői december 12-én az egyik napilapból arról értesültek, hogy Prókay Sándorné, a VSZ Egészségügyi Intézőbizottságának volt vezetője — mint az új szervezet alelnöke — a lap munkatársának elmondta: megállapították a Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezetét. Az újsághírre a VSZ sajtóközleménnyel reagált, amelyet az alábbiakban közreadunk.

„A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) a sajtóból értesült arról, hogy Prókay Sándorné és társai megalapították a Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezetét. Az alapítás időzítése azért is szerencsétlen, mivel a vasútegészségügy átalakításának folyamatában osztja meg a munkavállalói érdekképviseletet. A megalapítás oka is valótlan, mert a VSZ Választmánya folyamatosan érdemben foglalkozott a vasútegészségüggyel. A testület legutóbbi — december 10-i — ülésén véleményezte a vasútegészségügy átalakításának tervezetét, amelyen Prókayné és a vasútegészségügyben foglalkoztatott tisztségviselők is részt vettek. Megállapítást nyert, hogy a Vasutasok Szakszervezete érdekelt abban, hogy a vasutas vagy vasúthoz kötődő munkavállalók /gazdasági társaságok, alapítványok, egyesületek/ és azok családtagjai részére működőképes, magas színvonalú, megfelelő kapacitású és finanszírozású saját egészségügyi szolgálat nyújtson ellátást. A vasútegészségügy átalakítása során ki kell alakítani a vasutasság és az egészségügyi intézményekben foglalkoztatottak érdekközösségét. A vasútegészségügy átalakításáról végleges döntés nem született a munkáltatói előterjesztés hiányosságai miatt.

Ezen a választmányi ülésen napirendként szerepelt a Prókayné munkaterületén nemrég lefolytatott belső pénzügyi vizsgálat is, amelynek eredményei ezen az ülésen kerültek ismertetésre. A VSZ Pénzügyi Ellenőrzési Bizottsága jogtalan kifizetéseket állapított meg és Prókaynét felszólította mintegy 288.000 forint haladéktalan visszafizetésére. Feltehetően a külön szakszervezet alapítását ez a tény sürgette. A VSZ Prókayné korábbi érdekvédelmi munkájával többször is elégedetlen volt.

A VSZ visszautasítja Prókay Sándorné azon vádjait, hogy a szervezet elnöke, Dr. Márkus Imre „máig sem tisztázott magánosítási tárgyalásokba kezdett". Az állítás a valóságnak nem felel meg. Mint már hónapokkal ezelőtt a sajtóban is hangot adtunk azon ténynek, hogy a vasútegészségügy iránt több befektető is érdeklődött és ezekkel a VSZ nevében Prókayné és az általa vezetett testület tárgyalt. A tárgyalások nem vezettek eredményre, mert a magyar egészségügyi és a vasútegészségügyi reform folyamatban van.

A VSZ elnöke a nagy nyilvánosság előtt elkövetett rágalmazás miatt jogi úton kér elégtételt."

Budapest, 1996. december 12.

PÁLYAGAZDÁLKODÁSI IB

ÜLÉSEZETT A PÁLYAGAZDÁLKODÁSI IB TITKÁRI TESTÜLETE

Lemondott Balogh László

A Pályagazdálkodási Intézőbizottság (IB) titkári testülete decemberi ülésén az éves beszámoló meghallgatása, majd elfogadása után hozzájárult Balogh László lemondásához. Az IB-titkár 1997. január elsejétől a Pályagazdálkodási Szakigazgatóság személyi ügyeit irányítja majd. Ugyanezen ülésen Asztalos Lászlót a titkári feladatok ellátásával bízták meg.



Balogh László

Balogh László az intézőbizottság titkára beszámolójában hangsúlyozta, hogy mozgalmas évet hagyott maga mögött a szakma. Az év konfliktussal kezdődött, amely végül kompromisszumos megegyezéssel zárult. Sikerült megállapodni a munkáltatóval, hogy a pályagazdálkodás területén tömegesen nem bocsátották el a dolgozókat. A társaságba vitt tevékenységek közül néhányat több helyen sikerült megőrizni úgy, hogy a MÁV-nál alkalmazott kollektív szerződés továbbra is érvényben maradt. A gépállomások esetében a dolgozók már működő gazdasági társaságokhoz kerültek.

Az IB titkára beszámolója végén megjegyezte: a MÁV-nál még mindig az a szemlélet, hogy a pft.-től lehet a legtöbb embert elbocsátani, ugyanakkor itt a legkisebbek a fizetések. Balogh László végezetül bejelentette — a szakigazgatóság megkeresése után —, úgy döntött, hogy elvállalja a szakma személyügyi irányítását, ezért intézőbizottsági titkári tisztségéről december 31-ével lemond.

Ezután *Polgár József* maliciózusan megjegyezte: a Vasutasok Szakszervezetén belül is háttérbe szorultak a „pályások". Éppen ezért támogatják a szakmai bértáblázat megalkotását, amelyre a szakigazgatóság részéről is mutatkozik fogadókészség.

Holló Vilmos szerint megengedhetetlen, hogy a szakszervezeten belül sem működik a szolidaritás minimális elve. Egyes szakmák a többi rovására próbálnak meg előnyöket kiharcolni.

A testület a vita végén határozatot hozott, amely szerint Balogh László lemondását elfogadta, és Asztalos Lászlót bízta meg a titkári feladatok ideiglenes ellátására. A megbízatás január elsejével kezdődően három hónapra szól. A titkár-helyettesi feladatokat továbbra is Ács Péterné látja el.

T.P.

Miről tárgyal a VÉT

A MÁV Rt. vezetőivel november végén kezdődtek meg az 1997. évre szóló foglalkoztatási és bérfejlesztési tárgyalások. November 25-ig a Mozdonyvezetők Szakszervezetén kívül valamennyi érdekelt fél írásban átadta koncepcióját a tárgyaló feleknek. A MOSZ javaslatait csak december 3-án, a VÉT keretén belül nyújtotta át a partnereknek, bár szóban a lényeges kérdéseket már korábban ismertették. December 10-ig három VÉT ülésen a felek részletesen is indokolták saját javaslataikat és kifejtették véleményüket a munkáltató koncepciójáról is. A közölt időpontig az álláspontok alig közeledtek. A három reprezentatív szakszervezet és a MÁV Rt. a bérpolitikai és foglalkoztatási elképzelésekről összesen 27 tárgyalást igénylő javaslatot tett. A felek javaslatait táblázatos formában is összefoglaltuk — így azok áttekinthetőbbek.

Tárgy	*VSZ*	*VDSZSZ*	*MOSZ*	*Munkáltató*
1. Bérkövetelés	nettó átlagbér 4-5%-os növelése 1998-as beszámítással	1998. évi reálbéremelés előrehozása	bruttó bérarányok tartása	reálbér szinten tartása
2. Bérfejlesztés mértéke	alapbér-növekedés 19,9 %	alapbérnövelés átadott bértábla szerint	18%	átlagkereset 18 %-os növelése
3. Végrehajtás módja	tarifatáblán keresztül	tarifatáblán keresztül	tarifatáblán keresztül	decentralizált hatáskört is javasol
4. Tartalék	nem elfogadható	nem	nem	áthúzódó hatások fedezete
5. Soros előrelépés	nem tartozik az érdekegyeztetés körébe, azon felül kell biztosítani	ugyanaz	ugyanaz	reálkereset fogalmába tartozó bérelem
6. Infláció követése	I. félév után alapbérben	ugyanaz	ugyanaz október 10-i kifizetéssel	I-III. negyedév után alapbéren kívül, megállapodás szerint, üzleti eredménytől befolyásolva
7. Vasutasnapi jutalom	Törlés 13. havi fizetés visszaállítása	ugyanaz	nem, lásd: 10 pont	változatlan forma (6 % két lépcsőben)
8. Garantált teljesítmény-jutalom	beépíteni a 13. havi fizetésbe	ugyanaz	ne működjön 1997-ben	október 1-jétől végrehajtott bérfejlesztés áthúzódó hatásának részbeni fedezete
9. Garantált teljesítmény-jutalom beépítése a vasutasnapi (13. havi?) jutalomba (6+2 %)	igen	igen	Lásd: 10. pont	nem, lásd: 8. pont
10. Tizenharmadik havi fizetés	KSZ 54. §. szerint	(6+2) %	3 hét üdülési pénz 2 heti karácsonyi pénz	Vasutasnapi jutalom 6 %-ban
11. Teljesítmény-jutalom (nem garantált)	5 %-ot negyedévenként mindenkinek	nem tért ki ere a pontra	bruttó bérarányok tart. (pótlék formájában legalább 3 évre)	jelenlegi
12. Átlagkeresettel történő elszámolás visszaállítása	távolléti díj eltörlése KSZ módosítással,	nincs álláspont	szabadság idejére átlagkereset	MT és KSZ szerint
13. Belföldi kiküldetési díj	egységesen 180 forintra	egységesen 145 Ft-ra	érdektelen	egységesíteni javasolja
14. Üdülési hozzájárulás	nincs javaslat	1000 Ft/szabadságnap	nincs javaslat	nem
15. Étkezési hozzájárulás	nincs javaslat	1600 Ft/hó	nincs javaslat	1200 Ft/hó
16. Készenlét díjazásának átalakítása	támogatja	túlóra megváltás szabályaihoz hasonlóan	érdektelen	jövőre a KSZ módosítása során
17. Balesetbiztosítás kiterjesztése	támogatja	kezdeményezi	érdektelen	vállalati tűzoltókra kiterjeszteni törvény szerint
18. Egészségügyi pénztár tagjainak támogatása	hasonlóan a nyugdíjpénztárhoz	ugyanaz	nincs ismert álláspont	—
19. Létszámterv	szakszervezet véleményének figyelembe vételével a szolgálati főnökségeknek készüljön MÁV összlétszám: technológiai szükséglet alapján	alulról építkező éves terv VÉT -re, technológiai szükséglet, üzembiztonság alapján	mozdonyvezetők teljes foglalkoztatása, átmeneti nehézségekről tárgyalni	üzleti terv szerint, a munkáltató korlátozást vállal a munkaviszony megszüntetés módjában, normatív eszközket nem alkalmaz
20. Létszámleépítés mértéke	20 %-al kisebb, mint 1996-ban, természetes fogyással	1996. évi 70 %-a, átszervezésre hivatkozással felmondás nem lehetséges	foglalkoztatási biztonság a mozdonyvezetők részére	üzleti terv MT, KSZ, foglalkoztatási törvény, BMKB szabályozás szerint
21. Gazdasági társaság alapítása	gazdasági előny számításával alátámasztva, átkerülők helyzete nem változik	közvetlen eredmény kimutatható, a maradó létszám foglalkoztatási biztonsága megteremtése	nincs javaslat	üzleti terv
22. Szociális, jóléti juttatások emelése	nem tért ki	inflációval megegyező mértékben emelni, KSZ 71. §, módosítani	nincs javaslat	üzleti terv szerint egységesen 1996 évi tényszám+16 %
23. Mozdonyvezetői tevékenység ellátása	—	—	KSZ mód. csak főállású mozdonyvezető	belső álláspont kialakítása szükséges
24. Rendkívüli szabadság	nincs javaslat	nincs javaslat	3 napból 2 fizetett legyen, mozdonyvezetők napi 7,6 óra, heti 38 óra teljes munkaidő	a szabadság mértéke nem változik
25. Munkaidő csökkentés	nincs javaslat	nincs javaslat	második szakvizsga megszerzése	a munkáltató nem tartja megvalósíthatónak
26. Képzés	nincs javaslat	nincs javaslat	munkáltató viselje	a munkáltató igénye szerint
27. Vezetői engedély és határátlépő költsége	—	—		hatósági vizsga felét a MÁV fizeti, GÉT hatáskörbe javasolja

MSZOSZ

Személyi változások

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének elnöksége állásfoglalása, hogy Sándor László, az MSZOSZ elnöke mondjon le az Egészségbiztosítási Önkormányzat elnöki posztjáról december 31–i hatállyal. A döntéssel egyetértett Sándor László.

A testület azért tartotta szükségesnek Sándor László lemondását, mert az utóbbi időszakban az MSZOSZ feladatai megnövekedtek. Az elnökségre olyan feladatok várnak, mint a szakszervezet jövő évi stratégiájának meghatározása, aktuálissá vált az Érdekegyeztető Tanács átalakítása, és rendezni kell az MSZOSZ és az ÉT–en kívüli szakszervezetek kapcsolattartásának kérdését is. Az MSZOSZ elnöksége szerint ugyanis a szakszervezet csak akkor tudja hitelesen képviselni a munkavállalók érdekeit az önkormányzatnál, ha ott nincs személyes érintettsége.

Az MSZOSZ továbbra is fontosnak tartja a társadalombiztosítás önkormányzati irányítását, és élni kíván azzal a jogával, hogy kellő súllyal szólhasson bele az utódlás kérdésébe. Az MSZOSZ időszerűnek tartotta, hogy áttekintsék a tb–önkormányzatok testületeinek munkáját, és ezzel egyben fel kíván készülni a következő ciklus meghatározó jogszabály előkészítésének munkálataira. Ismeretes, hogy a tb–önkormányzatok mandátuma a jövő év első felében lejár, azt követően törvény rendelkezik az új helyzetről.

A VSZ NŐI VÁLASZTMÁNYA

IGAZÁN GAZDAG AZ, AKINEK EGÉSZSÉGE VAN

Egészségünk védelmében

Varga Gyuláné, a női választmány elnöke, beszámolójában elmondta: a nyugdíjkorhatár felemelése után is hatás-vizsgálatokat kellene végezni, hogy egy új rendelkezés miképpen változtatja meg a nő családban elfoglalt helyzetét. A testület feladatának tekinti, hogy megvizsgálja a nők munkakörülményeit a Népjóléti Minisztérium legutóbbi közleménye alapján, amely sokkal szigorúbban bírálja el a munkavédelmi szabályok be nem tartását.



A testület a későbbiekben megszervezi a vasutas nők *komplex onkológiai szűrését* a területi egészségügyi központok segítségével. A felszólalók támogatták azt az ötletet, hogy az ÖTA által szervezett egészségügyi napokat össze kell kapcsolni a VSZ ilyen irányú akcióival. *Dr. Várady Zoltán*, a MÁV Kórház főorvosa, a VSZ elnökségének tagja, előadást tartott a *rákbetegségről*, illetve *felismeréséről, gyógyíthatóságáról*. Előadásában elmondta: ma évente Magyarországon 40 ezer ember hal meg daganatos betegségekben. Ennek megelőzése érdekében kell a szűrést kiterjeszteni, mivel egy centiméteres tumor kifejlődéséhez 10-15 évre van „szükség". A nőknél egyik leggyakrabban előforduló betegség a méhnyakrák, amelyről már bebizonyították, hogy vírus okozza.

A gyógyításban rohamos a fejlődés, hiszen öt éve már az áttétes daganatok egy része is gyógyítható. A komplex kezelés a leghatásosabb, amikor a műtétet besugárzással és gyógyszeres kezeléssel egészítik ki.

Kollár Sándorné, a női választmány helyettes ügyvivője, előadást tartott az *egészséges életmódról*, a betegségek megelőzéséről. Az MSZOSZ Női Választmánya ilyen programot dolgozott ki, amelyet a vasutas nők is támogatnak. Az előadás végén Kollár Sándorné kijelentette: „A mai pénzhajszóló világunkban az emberek többsége úgy gondolja, hogy az a gazdag, akinek sok pénze van. Mindaddig így gondolkodunk, amíg el nem ér bennünket egy komolyabb betegség és akkor rögtön belátjuk, hogy az *igazán gazdag az, akinek egészsége van.*

T.P.

A nők jogegyenlőségéről

A nők esélyegyenlőségének megteremtéséhez a civil szerveződések aktívabb munkájára, valamint a nyugat–európai modellhez hasonlóan a nők érdekeit képviselő intézményrendszer kialakítására van szükség. Ez a nők jogegyenlőségéről az Európa Tanács által rendezett budapesti tanácskozás megnyitóján hangzott el.

A szociális ellátórendszereknek az elmúlt hat évben bekövetkezett *leépülése* a bizonytalanság érzetét kelti a társadalom közép–, illetve alacsonyabb jövedelmi rétegeiben. Napjainkban a csaknem 3.300 magyar település egyharmadában *nincs bölcsőde*, a *gyermeggondozási díj megszűnt*, a gyes jövedelmi szinttől függ, a családi pótlék rendszere pedig szelektív ellátássá vált. Mindez, továbbá a szociális jellegű kedvezményes üdültetési hálózat leépítése valamennyi családot hátrányosan érinti. Ugyanakkor a szociális, illetve az egészségügyi területen ugrásszerűen megnőtt az egyesületek és alapítványok, ezen belül a nők érdekeit képviselő szervezetek száma. A problémakörök részletesebb elemzése érdekében szakértők vezetésével öt munkacsoportot hoztak létre. Tevékenységük elsősorban a legsérülékenyebb csoportok, vagyis sokgyermekes családok, az elszigetelt településen élők, a gyermeküket egyedül nevelő, az idősek, illetve a munkanélküli nők helyzetének vizsgálatára irányul.

A VSZ ÁLLOMÁSFŐNÖKI TAGOZATA

„A kollektív vélemény tiszteletet kíván"

— gondolatok az állomásfőnöki tagozat munkájáról —

Veszprém állomásfőnöke immáron három évtizede a megyeszékhely vasúti csomópontján tölti dolgos hétköznapjait. Pályafutása alatt üzemmérnöki, állomásfőnök-helyettesi, állomásfőnöki, üzemfőnöki beosztások váltották egymást, míg tíz esztendővel ezelőtt ismét a 200 km vonalhosszúságú terület állomásfőnöke lett.

Szakszervezeti múltja ugyancsak sokrétű és gazdag. Tizenöt esztendőn át a VSZ központi vezetőségi tagságából adódó feladatokat látott el. Egy évtizeden át a forgalmi és kereskedelmi intézőbizottságban munkálkodott a szakmai réteg érdekképviseletéért. S ez az ív azóta is szinte töretlen. Napjainkban a Szombathelyi területi bizottság TB állomásfőnöki tagozatát vezeti.

Békés kooperáció

Beszélgetésünk során *Horváth Ferenc* kifejtette: Veszprém térségében a szakszervezeti tömörülések békésen megférnek egymás mellett. Torzsalkodás, hatalmi harc nélkül folyik a mindennapi munka. A rendszerváltás után az állomás dolgozóinak egy csoportja csatlakozott a VDSZSZ-hez. A szolgálati helyeken a VSZ képviseli a fő erőt. A közös rendezvény-szervezések, családi piknikek az összetartozás érzésének továbbéléséről tanúskodnak. A munkában szintén kiegyensúlyozott a kapcsolat.

Az üzemi tanács üléseire minden esetben meghívót kapnak a szakszervezetek, s így a közös ügyekben kellő tájékozottsággal rendelkeznek. Az állomásfőnök mozgalmi múltjából fakadóan is segítő kezet nyújt az érdekképviseleteknek. A napi gondokban gyorsan megoldások születnek...

Vezetés és tagság

„A szakszervezeti tagok közé belépett állomásfőnökök csoportja a MÁV-on belül sajátságos helyzetben él." — hangsúlyozta Horváth Ferenc. A munkáltatói, valamint a munkavállalói (érdekképviseleti) feladatoknak párhuzamosan kell megfelelniük, oly módon, hogy a Kollektív Szerződésben foglaltaknak maximálisan eleget tegyenek. Ez *ütközőpontot* jelenthet, feszültséget gerjeszthet. De e réteg számára a legnagyobb problémát az a szembetűnő hiányosság okozza, hogy a KSZ a vezetők érdekeinek védelmét kristálytisztán nem tartalmazza. Bár a Szombathelyi Üzletigazgatóság vezetése partner a munka során felvetődő gondok orvoslásában, mégis akadnak zökkenők. A külszolgálati, valamint a felettes vezetők között az *információáramlás nem tökéletes*. A rengeteg átszervezésből adódott személyi változások szintén indokolttá teszik az óhajt, hogy hatékonyabban működjön az értesülések cseréje. A külterületi problémákról a vasút minden szintjén szerezzenek tudomást. Ezen kívánalom teljesítését intézményesen átfogva képes felvállalni az állomásfőnöki tagozat. Az együttes szakmai vélemény kiérlelésének és megfogalmazásának más a színezete, mint az egyéni észrevételek halmazának. A kollektív vélemény tiszteletet parancsol...

Segítő szándék jegyében

Az alakulás körülményeivel kapcsolatosan a tagozatvezetőről megtudtuk, hogy az elmúlt év augusztusában 37 — VSZ tagságú — állomásfőnök *szándéknyilatkozatot* írt alá, melyben kidomborodott a szakmai csoport létrehozásának célja. Majd a pécsi szomszédoknál tett látogatás során a tapasztalatcsere, a kölcsönös tájékoztatás is megtörtént. A VSZ központjának közreműködésével elkészült a Szervezeti és Működési Szabályzatuk. Az érdemi munka az alapfeltételek rögzítése után kezdődhetett meg. S mivel a tagozat munkáját egy ember nem képes maradéktalanul összefogni, *Márvány János* Keszthely, *Kiss Tibor* Zánka-Köveskál, és *Gátas Ferenc* Harka állomások főnökeit választották tagozatvezető helyettesekké. Az induláskor az idén tavasszal dr. Márkus Imre és a VIG képviselőinek részvételével nagyszabású értekezlet zajlott.

A KSZ-el kapcsolatosan a tagozat a bértáblázat átdolgozására készített javaslatot. A munkafegyelem javítása érdekében a teljesítmények közötti különbözőség és a munkához való viszonyulás jövedelmi *szelekciót* érdemelne. A bértáblázatban a helyi körülményekhez alkalmazkodó mozgóbér vagy pótlékrendszer bevezetése volna ideális megoldás. A jelenlegi módosítgatások helyett a hosszú távú *tartós megállapodások* jobban szolgálnák a dolgozók érdekeit. Továbbá küzdeni kell a biztonságot veszélyeztető *létszámleépítések ellen*. A racionalizálási programot az üzembiztonság kívánalmaival szükséges összhangba hozni. A munkáltatás nyugodt feltételeinek biztosítása érdekében pedig tisztázandó a *„ki, kinek a főnöke"* kérdéskör, az üzletvezetőségi csoportvezetők és állomásfőnökök viszonyában. *„A javaslatok megalkotását minden esetben a segítő szándék vezérelte. Az állomásfőnöki tagozat él és mozog, s hamarosan aktív szerepet fog betölteni szakmai és érdekképviseleti területeken egyaránt"* — összegezte a jelen történéseit Horváth Ferenc.

- ódri -

NYÍLT LEVÉL

AZ EGYETLEN VASUTAS ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐHÖZ!

Tisztelt Képviselő Úr!

Sajnos az ország lakosságának mintegy 3 százalékát kitevő, és valamilyen formában a vasúthoz kötődő népességet a magyar parlamentben csak egyetlen képviselő, a törvényhozók negyedszázaléka képviseli. Pedig jó lenne, ha nemcsak a személyi kérdések révén, vagy a sztrájkok miatt, hanem az egyre jobban hiányzó új közlekedéspolitikai koncepció kapcsán is előtérbe kerülnének a vasúti közlekedés valós kérdései.

A magyar vasutak és a vasutasok helyzetét persze nemcsak a szűkebben vett közlekedéspolitikai döntések befolyásolják. Érdemes odafigyelni a látszólag kisebb jelentőségű gondokra is. Ilyen kérdés például a szándékos vasúti rongálások ügye. A vasút kára ebből kifolyólag 1995-ben 150 millió forint volt. Ez az összeg talán a képviselők előtt, akik a sok száz milliárdos költségvetési tételekről döntenek, semmiségnek tűnik. De ha arra gondolunk, hogy a 140 ezer fő vasutas nyugdíjas részére a MÁV Nyugdíj Igazgatóság 21 millió forint méltányossági keretet kap, vagy a MÁV Rt. volt alkalmazottait évente mintegy 15-16 millió forint vállalati segély kiosztásával tudja segíteni, akkor talán már más optikai megvilágítást kaphat ez az összeg.

Kár volna azonban a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekményeket csupán anyagi oldalról megközelíteni. Az elmúlt évben 3284 esetben, 1996 első kilenc hónapjában 2448 esetben történt szándékos rongálás a rézkábelek eltulajdonításától kezdve, a sorompó-akkumulátorlopásokon keresztül, a vasúti jelzőtáblák elviteléig. És ezeknek a cselekményeknek nemcsak anyagi következményei vannak. Mindenki tudja, hogy a pörbölyi tragikus balesetnél, a több mint 10 ártatlan gyermek halálához, közvetetten a jelző akkumulátorainak ellopása is hozzájárult.

Vajon a rendőrségi vizsgálat ilyen irányú kiterjedéséről történt-e megfelelő tájékoztatás? A bíróság legalább erkölcsileg a vádlottak padjára ültette a soha meg nem talált bűnösöket? Eszébe jutott-e valakinek, hogy a közeli hulladékátvevő telepeken meg lehetne találni a hiányzó vasúti akkumulátorokat?

Ha mégis valakit tetten érnek a jelzőtáblák elfűrészelése közben, miért vonják felelősségre? A 10 kilogramm alumínium értékének eltulajdonításáért?

Tisztelt Képviselő Úr! Most folyik a Büntető Törvénykönyv felülvizsgálata és a hírek szerint tavasszal kerülnek a módosító javaslatok a parlament elé.

A vasutas nyugdíjasok nevében kérjük, hogy terjesszen be a törvényhez olyan módosító javaslatot, aminek nyomán

— a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető rongálást, lopást a közüzem működését zavaró eseménynek, az utasok és vasutasok életét veszélyeztető cselekménynek és ne egyszerűen anyagi károkozásnak bírálják el,

— a nyilvánvalóan vasúti eredetű anyagokat átvevő kereskedőket orgazdaságért vonják felelősségre és a bírósági tárgyalásig működési, vállalkozói engedélyüket azonnal vonják be.

Valószínű, hogy az elkövetők nagyobb része fel sem tudja mérni cselekedetének a vasút közlekedésbiztonságára ható következményeit. Ők csak pár forint bevételhez akarnak jutni. Az is biztos, hogy a hulladékátvevők gazdagszanak meg a lopott vasúti anyagokból, mert a hivatalos árnak csak töredékét adják a kétes eredetű fémanyagokért.

A jelenlegi nehéz gazdasági helyzetben, amikor százezrek élnek a nyomor szintjén és tízezrekre tehető a hajléktalanok száma, akkor a vasútnak szándékosan kárt okozó cselekmények számát csak az átvevők szigorú felelősségrevonásával lehet csökkenteni. Az évekre elhúzódó bírósági perek sem visszatartó hatásúak, de a működési engedélyek azonnali bevonása javíthatna a jelenlegi tarthatatlan helyzeten. Ehhez kell a képviselők törvénymódosító akarata, amely sok egyéb megoldásra váró kérdés mellett ezen a területen is változást eredményezhet a BTK paragrafusaiban és az ország közvéleményében.

Nyílt levelemnek nem az a célja, hogy Papp Pált, a bicskei polgárok szocialista képviselőjét tetemre hívjam. Sokkal inkább azt szeretném, hogy nyugdíjas társaim, valamint fiatal vasutas kollégáim ezrei fogjanak tollat és pártállásra való tekintet nélkül „bombázzák", hasonló javaslataikkal saját lakóhelyük országgyűlési képviselőit. Ismerjük a közmondást, hogy „egy fecske nem csinál nyarat", de ebben a kérdésben, úgy gondolom, hogy a vasutas nyugdíjasoktól kezdve a miniszterig, a vasutas munkavállalóktól kezdve valamennyi vasúti és szakszervezeti vezetőig olyan szavazótábort tudhat maga mögé az egyetlen vasutas országgyűlési képviselőnk — akinek hangját a vasúti közlekedés és a vasútegészségügy kérdéseiben egyébként is hiányoljuk —, amely megfelelő nyilvánosság mellett döntő súlyt adhat törvénymódosító javaslatainak.

dr. Kun Dezső

NYUGDÍJAS VILÁG

TAGGYŰLÉS NAGYKANIZSÁN

Az évfordulók jegyében

Évzáró ünnepi taggyűlést tartott a Vasutasok Szakszervezete nagykanizsai nyugdíjasainak alapszervezete november 13-án a Kodály Zoltán Művelődési Házban.

A több mint 150 nyugdíjas szakszervezeti tag részvételével megtartott ünnepi taggyűlésen részt vett *Suhai Sándor*, a város polgármestere, *Pallos György*, a Nyugdíjasok Országos Képviselete ügyvezető elnöke, *Lepesi Zoltán*, pécsi területi bizottsági titkár, valamint Nagykanizsa szolgálati főnökségeinek vezetői, szakszervezeti titkárai és még sokan mások. A helyi nyugdíjasok alapszervezetének élete iránt korábban is komoly érdeklődés volt tapasztalható, de a mostanit az ünnephez méltóan kiemelkedőnek értékelték a résztvevők. A taggyűlés ünnepi jellegét *a vasút 150, a Vasutasok Szakszervezete* 100 éves évfordulójára, alapvetően pedig hazánk 1100 éves fennállásának évfordulójára emlékezés határozta meg. *Tóth János*, alapszervezeti elnök mindhárom évfordulóról megemlékezvén, kiemelten méltatta az események jelentőségét, létünket meghatározó jellegét. Elismeréssel szólt a hazát, a vasutat és a szakszervezetet évtizedeken át szolgáló vasutas nyugdíjasokról és az 50 éves szakszervezeti tagságukat elérteknek kiosztotta a „VSZ Emléklapját".

A taggyűlésen a nagykanizsai nyugdíjasok, élve polgármesterük jelenlétével, számos kérdést intéztek hozzá *mindennapjaik gondjait* illetően. A felvetett kérdésekre a legapróbb részletességű közérdekű válaszok túlnyomórészt *megnyugtató célokról, intézkedésekről* tájékoztatták a tagságot. Pallos György a Vasutasok Szakszervezete helyzetéről, céljairól a nyugdíjasokat közvetlenül érintő kérdésekről adott részletes ismertetést.Az igen aktív és igényes taggyűlésen jelentette be Suhai Sándor polgármester, hogy a 80 éven felüli nyugdíjasok karácsonyfája alá 50 000 forintot helyez az alapszervezet szűkös lehetőségeit bővítendő.

A felelős, jó hangulatú munkával töltött, emelkedett, ünnepi taggyűlés méltó befejezése volt a múlófélben levő esztendőnek, amelyet kölcsönös *jó kívánságokkal* zártak, utalván a közelgő karácsonyra és a kevés jót ígérő 1997-es évre.

Hegedűs Károly

EGY MÁV KFT. CSŐDJE

PRECEDENS SZÜLETETT

Kifizették az adóságot

Hathatós VSZ közbenjárás

A Magyar Vasutas október elején megjelent lapszámában „Requiem egy leányvállalatért" címmel egy Vas megyei építőipari profilú kft. kálváriájának felelevenítésével a privatizált, de MÁV tulajdonban maradt gazdasági társaságok sorsának alakulásáról festettünk hiteles képet, amikor a korlátokat és lehetőségeket boncolgatva, az eset miden érintett szereplőjét arról faggattuk, hogy milyen módon élte át az átalakulás nehézségeit. A három esztendőre visszanyúló barangolás során kirajzolódó történetben csupán vesztesekre leltünk. S a kárvallottak közül a társaság alkalmazottai számítottak akkor, a felelőtlenséget sem nélkülöző gazdálkodás legkiszolgáltatottabb áldozatainak.

A kft. csődbe jutott, s a foglalkoztatottak munkaviszonyát — valótlan indokra hivatkozva ugyan — megszüntette. A kiürült kasszából viszont nem csupán a felmondással összefüggő kifizetéseket nem teljesítette, de több hónapra visszamenően még a munkabéreket sem. Az „utcára" taszított dolgozók felé csak a VSZ nyújtott segítő kezet, minden más fórum elfordult tőlük, s sajnálkozva sorsukra hagyta őket. Horváth Csaba a VSZ területi bizottság titkára a jogsegélyszolgálat szakembereinek bevonásával vizsgálva az ügyet, felfedezte az alapító vétkes magatartását is. A dolgozói követelések érvényesítése végett a VSZ a Munkaügyi Bírósághoz kereseteket nyújtott be, kérve a kft. felszámolását is.

A peren kívüli egyezség reményében a területi bizottság titkára levélben fordult a MÁV Rt. elnökéhez, melyben kifejtette hogy: *„...de mulasztott az alapító is azáltal, hogy hagyta a társaságot csődbe jutni anélkül, hogy intézkedett volna a dolgozókat megillető munkabér jellegű juttatások, kifizetéséről."* Az alapító hibájának róható fel továbbá az a tény is, hogy a kft. gyakorlatilag nem működik, vagyonát elárverezte az APEH, s a tények ellenére nem döntött sorsáról, azaz nem jelentett csődöt, nem kért felszámolást. *„Hallgatólagosan tűri ezt a törvénytelen állapotot."*

Horváth Csaba azonnali intézkedést kért a jogos járandóságok kifizetése végett *Kálnoki Kis Sándor* úrtól, jelezve, hogy ellenkező esetben peres úton próbál a VSZ érvényt szerezni a dolgozói követeléseknek.

A kezdeményezést siker koronázta. A tárgyalások eredményeként a MÁV Rt. és a szóban forgó kft. között létrejött szerződés értelmében az alapító *kölcsönként közel tíz millió forintot* bocsátott a társaság rendelkezésére, hogy a cég a *munkavállalókkal szemben fennálló adósságát törleszteni tudja*, s az azokhoz kapcsolódó *járulékokat is rendezze* a költségvetés irányában. A kölcsön kamatostól való visszafizetésére 365 nap haladékot adott az alapító. Az összeg biztosítékaira külön megállapodás született.

A már csupán papírforma szerint létező gazdasági társaság vajon milyen forrásokból teremti elő azt a pénzt, melyet a működés során nem bírt megtermelni, hisz csődbe jutott? Valószínűleg ez a kft. és az alapító titka marad. Ugyancsak figyelemre méltó pontja a megállapodásnak, hogy a kft. vezetésétől az alapító garanciát kért arra, melyre mindannyiukat törvény kötelez, vagyis a dokumentumba került a következő mondat: *„A kft. szavatolja, hogy munkavállalói munkaviszonyának megszüntetésére a munkavállalók jogainak tiszteletben tartása mellett ..... kerül sor."*

Az idézetből kitűnik, hogy a MÁV privatizált egységeinél a dolgozói *érdekképviseletnek akad bőven tennivalója*. Horváth Csaba azonban úgy véli, azzal, hogy a kft. volt alkalmazottai több hónapos hercehurca után ugyan, de felvehették a már elvesztettnek hitt jogos járandóságaikat, *precedens született*. A dolgozók jogainak érvényesüléséért csatába szállt szakszervezeti munkatársak számára karácsony közeledtével külön öröm, hogy az anyagilag ellehetetlenült családokban helyreáll a békesség. S az ugyancsak a csőd szélén álló illetve nullszaldós „eredménnyel" küszködő kft.-k — a potenciális sorstársak — alkalmazottainak a történet végkifejlete reményt adhat arra, hogy a felszámolások során nem szenvednek majd jogtalan hátrányt. A VSZ abban is bízik, hogy a jövőben az alapító „jó gazda módján" bánik saját tulajdonú társaságával, s hasonló ügyekben a szakszervezetnek nem kell majd közbenjárnia. Másrészről a történet híven tükrözi azt a társadalomban mind szélesebb körben elterjedő felismerést, hogy a kapitalizmus időszakában a *munkások és értelmiségiek egyaránt kiszolgátatottakká válnak, ha nem szervezik meg saját érdekvédelmüket*. S ha nem áll mögöttük erős, felkészült, tettre kész szakszervezet.

- ódri -

Az MSZOSZ–t felvették a TUAC–ba

Az MSZOSZ felvételt nyert a Gazdasági Együttműködés és Fejlesztés Szervezete (OECD) mellett működő Szakszervezeti Tanácsadó Bizottságba (TUAC).

A TUAC 1948–ban alakult a Marshall -terv gazdasági programjához kapcsolódva. Később az OECD–nél kapott státuszt, a munkáltatói szervezeteket tömörítő BIAC–kal (Üzleti és Ipari Bizottság) együtt.

A TUAC rendszeresen konzultál az OECD szakmai, politikai döntés-előkészítő és döntéshozó testületeivel. A TUAC arra ösztönzi a kormányokat, hogy javítsák a foglalkoztatottságot, a szociális, jóléti ellátásokat.

Az MSZOSZ már eddig is a TUAC számos programjában vett részt . Elsősorban a magyarországi szerkezetátalakítással, a makrogazdasági, foglalkoztatás-politikai kérdésekkel kapcsolatban vált lehetővé, hogy az MSZOSZ véleménye eljuthasson az OECD–hez. Az OECD szakértői rendszeresen megkérték az MSZOSZ véleményét az országtanulmányok összeállításakor is. Ez a dokumentum a világ gazdasági, politikai döntéshozói számára készül kétéves rendszerességgel.

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

Tájékoztató a KÜT feladatairól, végzett munkájáról (2.rész)

Az 1995. május végén megtartott második üzemi tanácsi választás sikeres lebonyolítása után sor került a MÁV Rt. működési területén belül a Központi Üzemi Tanács (KÜT) megalakítására is. A törvényi előírásoknak megfelelően a szakági delegáló értekezletek — az előzetesen megállapított arányokkal megegyezően — választották meg a Központi Üzemi Tanács 13 tagját. A delegálás eredményeként az összes üzletigazgatóság képviseletet nyert a KÜT-ben.

Kapcsolat az érdekvédelmi szervezetekkel

A Központi Üzemi Tanács kapcsolatrendszerének másik nagy területe az érdekvédelmi szervezetekkel való szoros együttműködés. Ez az együttműködés a munkavállalói érdekek megfogalmazása után a közös fellépés azok érvényre juttatásáért és a mindenkire érvényes kiterjesztéséért.

Az érdekvédelmi szervezetekkel való kiegyensúlyozott kapcsolatrendszer kiépítése nem minden területen sikerült. A Központi Üzemi Tanács létrejötte időszakában az érdekvédelmi szervezeteknek van lehetőségük jelölteket állítani és gyakorlatilag azok a delegált-jelöltek tudnak csak bekerülni a Központi Üzemi Tanácsba, akik mögött jelentős szakszervezeti támogatottság áll és a szakszervezetben végzett munkájukkal kiérdemelték a munkavállalók bizalmát. Ez a bizalom az, amelyre az üzemi tanácsokban is rá kell szolgálni és ennek tudatában kell dolgozni. Az érdekvédelmi szervezetekkel való együttműködésben található hiányosságok kiküszöbölhetők, és ha mind a két részről tapasztalható bizonyos mértékű akaratmegnyilvánulás a jó partneri kapcsolatokra, akkor a munkavállalói érdekek védelme és képviselete zavartalan, és kiegyensúlyozottá válik.

A működést nagymértékben zavarja, hogy még mindig napirenden lehet tartani olyan kérdéseket, amellyel a Központi Üzemi Tanácsba képviselettel nem rendelkezők megkérdőjelezik az érdemi munkát, sőt a végzett munka minőségét értékelik le.

Nem szolgálja és nem fogja a munkavállalók elismerését kivívni az, aki a KÜT működésének második esztendejében is még a legitimációról próbál polemizálni és ennek a kérdésnek a napirenden tartásával óhajt érdemeket szerezni.

A Központi Üzemi Tanács tagjai dolgozni akarnak, és a rendelkezésre álló eszközöket felhasználva kívánják képviselni a munkavállalói érdekeket a részvénytársaság vezetésében. A MÁV Rt. vezetése, megértve az üzemi tanácsok szerepét és feladatát, nem a szakszervezetek ellen kívánja felhasználni az üzemi tanácsokat, hanem azokkal együtt akarja megoldani a vasút válságos helyzetét. Természetesen meg kell találni azt a megfelelő utat, amelyen nem sérülnek a munkavállalói érdekek, és az érdekellentétek kompromisszumok árán feloldhatókká válnak. Az érdekellentétek feloldásában, a kompromisszumok megtalálásában és közvetítésében van meg az üzemi tanácsok szerepe, természetesen nem feladva azt az alapelvet, hogy feladatuk a munkavállalói érdekek képviselete.

Ez az a terület, ahol a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanács eredményeket ért el. A munkáltató kívül a szakszervezeteknek is el kell ismerni, hogy az a munka, amely az eddigiekben jellemezte a KÜT munkáját, eredményes volt és a munkáltató mellett a szakszervezeteknek is minél nagyobb mértékben kell az üzemi tanácsokban meglévő lehetőségeket kiaknázni, és nem a másikat lehetelenné és működésképtelenné tenni. Napról-napra arra kényszeríteni, hogy állásfoglalásait, véleményeit a szakszervezetek előtt védje meg. Nem vezet az eredményre, ha az üzemi tanácsok, köztük a KÜT is azt érzi, hogy nem értékelik munkájukat megfelelő formában és mértékben. A meglévő legitimációs vita csak megosztottsághoz vezet, amely nem lehet ezen az oldalon senkinek sem érdeke.

A nyilvánosságról

A munkáltató által rendelkezésre álló eszközök mennyisége csak igen kevés információ eljuttatására ad lehetőséget. A megjelenő sajtóorgánumok nem szándékoznak „emlékeztetőket" leközölni, pedig erre volna nagy igény. A kritika megjelentetése már nem lehet megfelelő tájékoztatás, mivel az az előterjesztést minősíti és nem ad teljes képet a KÜT végzett munkájáról, még akkor sem, ha a határozatok és vélemények közlésre kerülnek. Az információ adására a MÁV Rt. hivatalos lapjában van lehetőségünk, ott is a határozatok megjelentetését tudtuk biztosítani. A Magyar Vasutasban való megjelenés olyan lehetőség, amelyet még nem tudtunk teljes mértékben kihasználni, de meg kívánjuk teremteni annak a feltételeit, hogy a KÜT-ülésekről és az ott történt eseményekről az érdeklődő megfelelő tájékoztatást kapjon. A Magyar Vasutas szerkesztőségétől kapott lehetőségeket ezúton is megköszönjük.

Az üt-tagok képzéséről

Az üzemi tanácsok tagjainak, az üzemi megbízottaknak oktatása és továbbképzése volt az elmúlt időszak egyik központi kérdése. Erről a témáról külön beszámolóban adtunk tájékoztatást és most is csak azt tudjuk megerősíteni, hogy a rendelkezésre álló eszközökkel több-kevesebb sikerrel a feladatot megoldottuk. Tudomásul kell venni, hogy az országos méret és az érintett üzemi tanácstagok létszáma miatt a tanfolyamok megszervezése igen komoly nehézségekkel jár. Ennek ellenére jelentős eredményeket értünk el és a szakági megbontásban megtartott oktatások elérték céljukat, a hallgatók ismeretei bővültek.

A KÜT külső kapcsolatai

A belföldi és külföldi tapasztalatok megismerése érdekében tudatosan törekedett a KÜT az ágazathoz tartozó nagyvállalatok hasonló szervezeteivel történő kapcsolatfelvételre. Ennek keretében sikerült a MAHART-tal, a Postával. a MATÁV-val, valamint a német vasutak szervezeteivel, ezek vezetőivel a párbeszédet kialakítani.

Eredményes és rendkívül hasznos volt a német vasutak központi üzemi tanácsa elnökével és delegációjával való találkozás. A találkozó során a MÁV Rt. vezetői is megbeszéléseket folytathattak a német KÜT elnökével, aki részletesen elmondta, hogy a jelenleg is folyamatban lévő DB szervezeti átalakítása és modernizálása a munkavállalók teljes egyetértésével történik, mivel az üzemi tanácsokkal történő megállapodás biztosítja a munkahelyeket, a biztos megélhetést és még az esetleges lakhelyváltoztatáshoz is anyagi segítséget nyújt. A Központi Üzemi Tanács tervezi más üzemi tanácsokkal is a tapasztalatcserék megszervezését. Úgy ítéli meg, hogy a nagy tapasztalatokkal bíró üzemi tanácsok tanácsaikkal segíteni tudják a magyar üzemi tanácsok munkáját és a kiegyensúlyozott partneri kapcsolatok kialakítását.

Összefoglalva, az egy éve működő Központi Üzemi Tanács igyekezett eleget tenni a munkavállalói elvárásoknak és a törvényekben meghatározott jogaival élve a kötelezettségeit teljesítette. A munka során tapasztalható hiányosságokból tanulva az elkövetkezendő időben, együttműködve az érdekvédelmi szervezetekkel, még jobban és hatékonyabban kívánja érvényre juttatni a munkavállalói érdekeket. Az üzemi tanácsi hálózatban közreműködők tudatát formálva, ismeretanyagát bővítve akarja elősegíteni a szolgálati helyeken folyó érdekképviseleti munka színvonalának emelkedését. A megkezdett erőfeszítések fokozásával kívánja rendezni viszonyát az érdekvédelmi szervezetekkel és az információ áramoltatásával szándékozik még ismertebbé tenni tevékenységét. Ehhez a nem kis munkához elengedhetetlen a szakszervezetek segítsége, olyan segítsége, amely a közös célok elérését szándékozik megcélozni.

Csak az átalakulás állandó

Időszerű, mondhatni izgalmas tájékoztatóra gyűltek össze Debrecenben december 9-én 10 órakor a MÁV helyi nagy oktatótermében az üzemi tanácsok meghívott tagjai. Bár a december a vasutasoknál igencsak foglalt hónap, ehhez képest szép számmal hallgatták meg dr. Péter Mihályt a Központi Üzemi Tanács (KÜT) elnökét, hiszen a MÁV nagy fordulatszámra kapcsolt átalakulásának megannyi problémája, meghányni-vetni valója közös ügy. Az informáltság pedig aranyat ér, különösen ma, a döntések sürgős óráiban.

A KÜT-öt területileg Mátészalkáról *Czirják Ferenc*, a debreceni üzletigazgatóságot (előadóként is) *Szombathy Géza* igazgató képviselte.

Dr. Péter Mihály két órán át tartó minden érdeklődést kimerítő tájékoztatójában az előregondolkodás dominált. Túl a KÜT egyéves munkájának ismertetésén az eleven érdekcsomókat ragadta meg: *„Lakásgazdálkodás. A munkáltató mint kezdeményező — hogyan juttatja építési telekhez a MÁV dolgozót. A szolgálati főnökségek üdülőinek balsorsa. Mellékvonalak mint profitcentrumok pénzügyileg elkülönítve. A humánstratégia hiányosságai. A vasútegészségügy dilemmái. Pang az ingatlanhasznosítás."* Mind-mind egy fejezetcím a jogilag ugyancsak alátámasztott tájékoztatóból.

Végezetül a KÜT elnöke kendőzetlenül beszélt a „vezércserékről", s arról hogy Sipos István, a MÁV Rt. megbízott vezérigazgatója, december 17-én ül össze a KÜT-el, hogy elképzeléseit megoszthassa.

Dr. Péter Mihály a vezérváltás hátterében mozgó okok közé sorolta, hogy nyárra lelassult az átalakulás menete, szeptemberre pedig már a kapkodás jelei mutatkoztak. A tranzitkereskedelem (Ausztria, Szlovákia) erőteljesen megcsappant. Rajkát naponta 15-16 szerelvény is elkerülte, noha a KÜT már akkor szólt e furcsaságot illetően.

„Mindenesetre — mondta befejezőül dr. Péter Mihály — szeretnénk, ha Sipos István vezérigazgató úr a jövőképet is felvázolná."



Toll a kézben. Volt mit jegyzetelni.

A kérdések ezek után, ha nem is záporoztak, de újból feszegették az átalakulás belső szakmai gondjait.

A hallgatóság bőséges válaszban részesülhetett, örömmel hallhatták például, hogy a KÜT a MÁV úgynevezett jóléti intézményei értékesítésénél föllépett és megakadályozta az áron aluli eladást.

Valaki a hátam mögött halkan fogalmazta meg: *„Vajon mikor dolgozhatunk egyszer már nyugodt légkörben?"*

Sz. Cs.

LELTÁR '96

Visszapillantás

Ismét eltelt egy esztendő. Öregebbek, s szegényebbek lettünk megint, viszont tapasztalatokba sokat gazdagodtunk. A Magyar Vasutas immár kilencvenhárom éve hasábjai tükröt tartanak a vasutasvilág elé. A tiszteletre méltó elődök hagyományait folytatták lapunk szerzői szerkesztői az elmúlt tizenkét hónap alatt. A megjelent lapszámainkban napvilágot látott írások közül tallóztunk, hogy felidézzük még egyszer a múló idő egy-egy jellegzetes pillanatát...

JANUÁR, ELSŐ SZÁM

A kormány garanciát vállalt

A MÁV Rt. által a szakszervezetek elé terjesztett középtávú, 1996–tól 1998–ig érvényes, megállapodással kapcsolatban a szakszervezetek leginkább a garanciákat hiányolták. Bizonyára a kormány számára is fontos volt, hogy az ország legnagyobb közüzemű részvénytársaságánál a munkabéke fennmaradjon, ezért december 28–án megszületett három minisztérium és a miniszterelnök együttes döntése.

A kiadott közlemény szerint a közlekedési, hírközlési és vizügyi tárca a miniszterelnök jelenlétében megállapodott a pénzügyminiszterrel és a munkaügyi miniszterrel az állam és a MÁV Rt. között megkötött szerződés 1996–1998. évekre vonatkozó elveiről, valamint az állami szerepvállalás mértékéről. A megállapodás a MÁV Rt. által bemutatott hároméves üzleti tervkoncepció teljesítményi és gazdasági mutatói mellett tartalmazta még a vasúti személyszállítási alapellátás finanszírozásához figyelembe vehető termelői árkiegészítést is, amely 1997. évben 35,7 milliárd forint, 1998. évben 38,5 milliárd forint lesz. A termelői árindex minden 1 százalékpontos változásához — a termelékenység növekedését is figyelembe véve — 0,8 százalékpontos költségvetési támogatás tartozik. A minisztériumok hozzájárulásával a MÁV Rt. által vállalt évenként tíz százalékos termelékenységnövekedés mellett vállalt állami szerepvállalás lehetővé tette, hogy a MÁV Rt. a munkavállalók érdekképviseleti szervezeteivel hároméves megállapodást kössenek.

JANUÁR, MÁSODIK SZÁM

Ítéletet mondott az olvasó

Mérlegen a Magyar Vasutas

A Magyar Vasutas szerkesztősége a múlt év október 26–i lapszámában egy kérdőívet közölt, s arra kérte a a Tisztelt Olvasót, hogy mondjon véleményt lapunkról. Újságunk vállalta, hogy tükröt tart önmaga elé. Kérte az Olvasó ítéletét arról, hogy milyennek tartják a lap szellemiségét, szerkesztését, külalakját. Nos, azóta tucatjával kaptuk vissza a kitöltött kérdőíveket. Feldolgoztuk és most őszintén, kendőzés nélkül közreadjuk a tapasztalatokat, mert úgy érezzük, hogy mindannyian okulhatunk belőle.

Újabb megrendelések.

Nemcsak a „belbecs" a fontos, bár azt tekintjük a meghatározónak, hanem a „külcsín", a megjelenés is. A kettő összhangja az igazán ideális. Az, amikor az olvasó jóleső érzéssel veszi kézbe a *kulturált küllemű újságot* és tudja, hogy igényes tartalommal találkozik. Nagyon örülünk, hogy a válaszolók több mint felétől *megfelelő minősítést* kaptunk. Sőt, *kimondottan jónak tartja a külalakot (35 százalék), s mindössze 4 százaléknyian minősítették gyengének.*

Ennél jobb eredményre nem is számítottunk, mert a lap megjelentetése elsősorban pénzkérdés. Többszínnyomás, sok fotó, nagy terjedelem ... mind–mind ezen a „kőkemény" anyagi lehetőség korlátján múlik. Jelenleg pedig csak erre futja. Így örülünk, hogy sikerült küllemre is elfogadható lapot kézbe adnunk.

Izgalmas válaszok

A kérdőívünkre adott feleletek ezután már a *lap szellemiségére* vonatkozóan nyújtottak izgalmas útbaigazítást. Az egyik ilyen kérdés a *cikkek hangnemének* megítélésére vonatkozott. Ha a szakszervezet a tagjaiért magától értetődően vállalja a bérharcot, a kemény ütközéseket a munkaadókkal, akkor ezt az újságnak is vállalnia kell, hűen tolmácsolva a lapgazdának a vasutas társadalom létbiztonságáért tett erőfeszítéseit.

Nézzük, hogy látják ezeket a tartalmi törekvéseket az olvasók? A többség (73 százalék) úgy ítélte meg, hogy a *cikkek általában szókimondóak*, esetenként kimondottan *harcosak*. A válaszolók *egynegyede szerint viszont a mérsékelt hangnem a jellemző* és mindössze 1 százalék adta a *„hátortalan"* minősítést.

Szorosan összefüggnek mindezekkel azok a válaszok, hogy milyen mértékben él *bírálattal* a lap. Előrebocsátjuk, hogy a Magyar Vasutas nem kíván a bulvárlapok stílusával versenyezni. *Nem harsány, de szókimondó.* Nem vádol, de bírál. Most már tudjuk, hogy ez nem csak a szerkesztőség vélekedése. Így gondolja — a kérdőíves minta alapján — valószínűleg olvasóink többsége is.

A válaszolók 71 százaléka vélekedett ugyanis úgy, hogy a lap *kiegyensúlyozott*, megfelelő mértékben él a bírálat fegyverével. A szélsőségekre, hogy *egyáltalán nem kritikus, mindössze 2 százalék szavazott*, hasonlóképpen a túlzottan, *„nagyon nagy mértékben" bírál minősítést is 5 százalék adta.* Ami azért mégis figyelmeztető, jó néhányan (21 százalék szerint) még tovább erősíthető a lap bíráló, szókimondó hangneme.

FEBRUÁR, ELSŐ SZÁM

Küzdelem a hó ellen

Január 25–én rég nem látott hóesésre ébredt az ország, a vasutasok nem kis bánatára, ugyanis a helyenként fél méter vastagságú hótakaró ellehetetlenítette a vasúti közlekedést....

Vass Pál, a vezérigazgatóság hóügyeletese, a Magyar Vasutas kérdésére elmondta: január 24–én és 25–én több vasúti csomóponton első fokú „hókészenlétet" rendelt el a vezérigazgató. 24–én nappal 290 forgalmi és 558 pályafenntartási dolgozó segédkezett a hóeltakarításban. Az éjszakai műszakban 314–en a forgalom, 429–en a pft. részéről takarították a váltókat. Emellett 16 darab hőlégsugaras berendezéssel, 5 hóekével és 1 gőzborotvával végezték a hóeltakarítást. Váltóállítási problémákat okozott több modern pályaudvaron, hogy a váltófűtő berendezések is felmondták a szolgálatot. Másnap Székesfehérváron okozta a legnagyobb zavart a havazás, ugyanakkor az ország északi–keleti térségében ekkor még csak jelentéktelen mennyiségű hó hullott. A két legkritikusabb napon, 24–én és 25–én, 15 személyszállító és 13 tehervonatot mondtak le. Az 561 személyvonat 45.077 perc késést szenvedett a 48 óra alatt.

Harmadnap már kevesebb embert és gépet kellett mozgósítani a hóeltakarításra, viszont komoly balesetveszélyt jelentett az ónos eső. A hét végére már helyreállt a közlekedés megszokott rendje, minden vonat „leközlekedett", köztük az IFOR–vonatok is. A MÁV Rt. Vezérigazgatóságán továbbra is hóügyeletet tartanak és csak reménykedni tudnak abban, hogy az időjárás kegyesebb lesz a vasutasokhoz.

FEBRUÁR, MÁSODIK SZÁM

Ki szórakozik a riasztóval?

Fegyveres rabló a Nyugatiban



Szeles Mónika egy rámeredő pisztolytól sem riadt meg. Mintegy másfél éve ad ki menetjegyeket a Nyugati pályaudvar személypénztárának ablakánál, és bizony először viccnek vélte, amikor egy sísapkás, napszemüveges alak fegyvert szegezett rá és a a bevételt kérte. Hajnalka nem adta, pedig a kasszában volt 150 ezer forint. Sőt hozzátette:*„Figyelj öreg! Ennyiért nem érdemes!"* Ezután kínos pillanatok következtek, a rabló is valószínűleg kezdő bandita volt, mint ahogyan a lány is kezdő áldozat. Körülbelül 10 másodpercig állt a támadó az ablaknál, majd rándított egyet a vállán és továbbállt. De nem ám futva, ahogy ilyenkor szokás, hanem csak úgy komótosan, sétálva.

Hajnalka közben folyamatosan nyomta a riasztó nyomógombját, majd remegő lábakkal ment kolléganőihez, hogy elmesélje a történteket. Közben az információból átkiabáltak:*„Azt kérdezik az ügyeletről, hogy ki szórakozik a riasztóval?"*

MÁRCIUS, ELSŐ SZÁM

Kutas

Tizenhárom halottja és húsz sebesültje volt annak a balesetnek, amely február 26–án nem sokkal 12 óra után történt a Somogy megyei Kutas vasúti átjárójában. Miután nem engedték le a sorompót a vonat érkezése előtt, egy Volán autóbusz nekiütközött a Kaposvárról Gyékényes felé tartó gyorstehervonatnak: a vonat kettészakította az autóbuszt, és egyik felét több száz méteren át maga előtt tolta. Közben az autóbusz és a mozdony is kigyulladt, az autóbusz teljesen kiégett, a vezérállás is a lángok martalékává lett.

MÁRCIUS, MÁSODIK SZÁM

VSZ–aláírásgyűjtés

Nélkülünk ne döntsenek rólunk!

A Vasutasok Szakszervezete — a Gépészeti Intézőbizottság javaslatára — aláírásgyűjtést kezdeményezett a nyugdíjas korhatár felemelése ellen.

ÁPRILIS, ELSŐ SZÁM

Lehet–e tenni valamit?

Bérből és járulékból élők figyelmébe

Lehet–e tenni valamit? — erre a kérdésre kerestük a választ bérből és járulékból élőknek készült sorozatunk fejezeteiben. Igen, lehet. A munkavállalók számára más megoldások mellett kizárólag az összefogás nyújt valós megoldást, igazi lehetőséget arra, hogy munkaerejük értékesítése során egyenrangú partnerként legyenek jelen a munkaerőpiacon és ne alávetettként. Ahhoz, hogy élni tudjunk a partnerség lehetőségével, mindenekelőtt a szakszervezetekről korábbi tapasztalataink alapján megalkotott képet kell átrajzolnunk.

.... Ha például nem megfelelően működik egy szakszervezet, az legkevésbé attól képes megváltozni, hogy abból valaki kilép, ettől az csak tovább gyengül.

A szakszervezet, tehát, önkéntes egyesülés, amelynek célja a munkáltatóval folytatandó tárgyalásokon a tagjai képviselete, az alku lefolytatása és megállapodások kötése. Ennek az *érdekvédelemnek* csak akkor tud maradéktalanul eleget tenni, ha *egyenrangú partnerként* tudja elfogadtatni magát. Ez pedig a tagokon és az általuk választott tisztségviselőkön múlik és nem máson. A szakszervezet — amint láttuk — nem hivatal: a szakszervezet a tagok „tulajdona", de ez a tulajdonlás a felelősség birtoklását is jelenti!

ÁPRILIS, MÁSODIK SZÁM

Központi Üzemi Tanács

Üdülőférőhelyek elosztása

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) április 16–án tartott ülésén együttdöntési jogkörben megtárgyalta a MÁV Rt. központi kezelésében lévő üdülők férőhelyeinek elosztásának idei érvényes elveit. A KÜT egyetértett azzal, hogy az üdülőférőhelyek osztásának alapja az ületigazgatóságok, a szakigazgatóságok és központi hivatalok *létszáma* legyen, amelybe beletartoznak a *tartósan távollevő* munkavállalók is.

Egyben tudomásul vette, hogy az üdülőjegyek létesítményenkénti elosztása számítógépes programok lefuttatásával történik.

A Központi Üzemi Tanács felkérte a munkáltatót, hogy adjon segítséget a területi szociális és jóléti munkabizottságoknak a területükön működtetett üdülési lehetőségek számbavételéhez és ezen üdülési formát igénybevevők tájékoztatásához. Felkérték továbbá a munkáltatót, hogy a jövőre tervezett férőhelyek elosztásával kapcsolatos módosításokat szeptember 30–ig terjessze a Központi Üzemi Tanács elé.

MÁJUS, ÖSSZEVONT ELSŐ SZÁM

Üzletrész–értékesítés felhangokkal

A MÁV Rt. vezetése a megszokottnál „keményebb" hangvételre kényszerítette a Vasutasok Szakszervezetét a többségi vasúti tulajdonú gazdasági társaságok üzletrész–értékesítése körül kialakult tarthatatlan helyzet miatt.

Amint arról a Magyar Vasutas korábbi lapszámaiban tájékoztattuk olvasóinkat, a MÁV Rt. igazgatósága februárban — a jogszabályokban előírt véleményezési folyamat mellőzésével — döntéseket hozott több vasúti tulajdonú gazdasági társaság *üzletrészének teljes vagy részleges elidegenítéséről.* A VSZ, amikor tudomást szerzett a döntésről, azonnal tiltakozott az eljárás ellen, és egyeztetést kért *Kálnoki Kis Sándortól*, a MÁV Rt. elnökétől.

MÁJUS, ÖSSZEVONT MÁSODIK SZÁM

Vétó!

A VSZ egy napon belül három vétót nyújtott be a MÁV Rt. vezetésének. A pályagazdálkodási, gépészeti, távközlési és biztosító-berendezési intézőbizottságait ugyan más–más dokumentum, de azonos motívum kényszerítette az érdekvédelmi eszköztár drasztikus eszközének alkalmazására.

A MÁV Rt. idei tervei alapján az egyes szakigazgatóságok elkészítették a szakágak racionalizálásának akcióprogramjait. Az abban foglaltak azonban több ponton ellentmondanak a reprezentatív szakszervezetek és a MÁV Rt. által megkötött 1996–ra szóló és a hároméves megállapodásoknak.

JÚNIUS, ELSŐ SZÁM

Bér és létszám

Megalapozottabb foglalkoztatáspolitikát!

A Vasutasok Szakszervezete szerint az első negyedévben tapasztalt nagyszámú létszámfelvétel többsége a vasútnál indokolatlan volt, átcsoportosítások, átképzések pedig nem, vagy alig történtek. A VSZ kifogásolta: a tavaly december 29–én megkötött megállapodás előírta bérekről és létszámokról szóló beszámoló kevés indoklást tartalmazott. Szakszervezetünk kérte, hogy mutassák be a szállítási teljesítményeket, a költségek és a bevételek alakulását is.

LELTÁR '96

JÚNIUS, MÁSODIK SZÁM

Biztosítás, nem csak mozdonyvezetőknek

Biztosítást köt a MÁV Rt. a legveszélyeztettebb munkakörökben dolgozó munkavállalók részére július elsejétől. A szakszervezetek részére megküldött tájékoztató szerint a Hernádszurdokon bekövetkezett baleset ösztönözte a vasúttársaság vezetését a szerződések megkötésére. Dr. Bajnai Gábor főosztályvezető a Magyar Vasutas kérdésére elmondta: a biztosítást minél szélesebb körre kívánják kiterjeszteni. Az első lépcsőbe — anyagi korlátok miatt — csak néhány szakmát tudnak bevonni: vontatási utazószemélyzet (mozdonyvezetők), tolatásvezetők, gépkísérők, lazítók, sarusok, forgalmi utazók, kocsivizsgálók, féklakatosok, pályamunkások. A főosztályvezető szerint ez mintegy tizenháromezer vasutast érint, de felhívta a figyelmet, hogy a munkáltató az intézkedést a munkavállalói jövedelemcsomag részeként értelmezi.

JÚNIUS, MÁSODIK SZÁM

Hozzánk csatlakoztak

Szombathelyen, a Vasi Volán Éhen Gyula autóbusz-fordulójában új szakszervezet alakult. Az, hogy néhány tucat ember fogja magát és szakszervezetbe tömörül, önmagában nem volna érdekes, csakhogy a Volán helyi járatos dolgozói a Vasutasok Szakszervezetét segítségül kérve alakították meg a VASZ–t, vagyis a Vasi Autóbusz–vezetők Szakszervezetét. Az alakuló ülésre azt a lélegzetvételnyi időt használták ki, amikor két forduló között a legtöbb autóbusz–vezető a kávézóban tartózkodott, hiszen ennél a szolgáltatócégnél is ritkaság, hogy egyszerre minden dolgozóval találkozni lehetne.

JÚLIUS, ÖSSZEVONT SZÁM

150 éves a magyar vasút

A kismozdony nagy napja

A magyar vasút fennállásának 150. évfordulója alkalmából július 15–én különvonat tette meg a Budapest– Vác közötti távolságot.



A 219–es gőzmozdony az elmúlt éjszaka nyugtalanul pihent az Északi Fűtőházban. A napi vizsgára érkező nagy, fiatal testvérek most is úgy húztak el mellette, mint máskor. Ügyet sem vetettek a 126 éves összetöpörödött szenes–szerkocsis matuzsálemre. De majd holnap. Holnap minden másként lesz. Újra főszerepet kap az öreg mozdony, majd mindenki őt csodálja. Sőt, még azt is beszélik, hogy az államfő lesz a masiniszta, és a kocsikban miniszterek és államtitkárok utaznak majd ...

Másnap már korán reggel felfűtötték a 291–es kazánját. A tűz vidáman lobogott a gyomrában. A kis gőzös úgy érezte, hogy most akár egy 1000 tonnás orosz szerelvényt is el bírna húzni. Bent állt a tizedik vágányon, ahonnan valamikor a nagy k–menetek indultak. Az előfutár–szerelvény az egykori Kádár–vonat motorkocsijából állt. A szomszédos vágányra érkezett egy „Gigant", de a 291–es rá sem hederített, csak büszkén nézett, mivel jött a menesztő és indította Vác felé.

AUGUSZTUS, ÖSSZEVONT SZÁM

Központosítás, burkolt létszámleépítés

Veszélyben több ezer vasutas munkahelye

Munkalassítást, a régóta kiterjedő sztrájk megszervezését sem tartja kizártnak a Vasutasok Szakszervezetének szombathelyi területi bizottsága, amennyiben a MÁV vezetése a jelenlegi elképzelések szerint kívánja végrehajtani a Szombathelyi Üzletigazgatóság jövőjét és dolgozóinak munkahelyét veszélyeztető szervezeti és szakmai átalakításokat. Ezt Horváth Csaba, a Vasutasok Szakszervezete szombathelyi területi bizottságának titkára jelentette ki a vasi megyeszékhelyen tartott sajtótájékoztatóján.

Horváth Csaba hangoztatta: a MÁV menedzsmentjének tervezett lépései, a szakigazgatóságok létrehozása, kirendeltségek kialakítása, országosan 25 új gazdasági társaság létrehozása során 4.636, jelenleg a MÁV Rt. alkalmazásában álló dolgozót *„telepítenének ki"*. Ez pedig nem más, mint az *irányítás központosítása és a burkolt létszámleépítés* lehetőségének megteremtése. Ugyanakkor, miközben a dolgozók létszámát vidéken csökkenteni igyekeznek, addig a tervezett hét szakigazgatósággal a *budapesti vezetők számát tovább növelik.*

A tervezett intézkedésekkel jelentősen módosulhat a MÁV Szombathelyi Üzletigazgatóságának feladatköre, ami maga után vonja a létszám csökkentésének szükségességét. A szakszervezet számítása szerint ez az említett területen ezer vasutas munkahelyét veszélyezteti. A helyieknek egyébként van *saját elképzelésük az üzletigazgatóság működésének racionalizálásáról*, ám ezeket a kidolgozott javaslatokat a részvénytársaság menedzsmentje eddig nem méltatta figyelemre.

SZEPTEMBER, ÖSSZEVONT SZÁM

Százesztendős a magyar vasutasok szakszervezeti mozgalma

A magunk elé célul tűzött szebb jövőt csak akkor érhetjük el, ha valamennyien, egymást segítve és partnereink érdekeit is figyelembe véve tesszük a dolgunkat.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
1896 - 1996 100 ÉVE
A TAGSÁG SZOLGÁLATÁBAN

SZEPTEMBER, ÖSSZEVONT SZÁM

Létszám– és bérgazdálkodás

Első félévi adatok

A társaság az első félévben bérként 19,1 milliárd forintot fizetett ki, mely 9,2 százalékkal haladja meg a tervezettet. A tervezettet meghaladó bértömeg–felhasználást a nem kielégítő mértékű létszámcsökkenéssel és a túlóra növekedésével indokolják. A bérköltség tervét — a vagyongazdálkodás kivételével — valamennyi profitcentrum túllépte. A nagy szakágak közül a forgalmi 9,8 százalékkal, a gépészet 11,4 százalékkal, a pályagazdálkodás 5,4 százalékkal lépte túl bérkeretét.

A területi profitcentrumoknál általában 9–10 százalékos a túllépés. A legnagyobb mértékű túllépés a szegedi üzletigazgatóságnál (13,8 százalék), a legkisebb pedig a pécsi üzletigazgatóságnál (8,0 százalék) következett be.

Az első félév során az átlagbérek 23,4 százalékkal nőttek. Ez a mérték a tervezettnek megfelelő. Az ilyen mértékű bruttó bérnövekedés körülbelül 20 százalékos nettó bérnövekedést jelent. A nyilvánosságra hozott 25,8 százalékos fogyasztási árnövekedés miatt a vasutas munkavállalók reálbére féléves átlagban 4,6 százalékkal csökkent. Fontos figyelemmel kísérni ezt az adatot, mert a hároméves megállapodás szerint 1998–ban legalább olyan mértékben kell növekedniük a reálbéreknek, amilyen mértékben 1996–ban csökkennek.

A vasutasok első félévi havi átlagbére 46.202 forint, ez 8.769 forinttal több, mint amennyi az előző év hasonló időszakában volt. A nagy profitcentrumok közül a forgalomnál 22 százalékkal, a gépészeknél 23,8 százalékkal, a pályagazdálkodásnál 25,8 százalékkal, a távközlő–erősáramú biztosító-berendezési szakágnál pedig 21,9 százalékkal nőttek az átlagbérek. A területi profitcentrumok közül a legnagyobb növekedés a miskolci üzletigazgatóságnál következett be: 24,8 százalék. A többi üzletigazgatóság területén közel azonos mértékű volt az átlagbérek emelkedése.

OKTÓBER, ELSŐ SZÁM

Az összetartozás ünnepe

A magyar vasutasok szakszervezeti mozgalma százesztendős évfordulója tiszteletére rendezett díszünnepségen a sok meghívott vendég zsúfolásig megtöltötte a Thália Színház széksorait. Az elnökségben többek között helyet foglalt a közlekedési tárca vezetője, az MSZOSZ elnöke, a KHVM államtitkára és a MÁV Rt. vezérigazgatója. Ott volt még az ünnepségen a görög, a jugoszláv, a lengyel, a norvég, az osztrák, a szerb, a szlovák, és az ukrán vasutas–szakszervezet delegációja.

OKTÓBER, MÁSODIK SZÁM

Bértarifa–reform

Szakszervezeti véleményezés előtt

Április elsejével — a munkáltató hibájából — a munkálatok nem kezdődtek meg, legalábbis a szakszervezetek nem kaptak tervezetet, tárgyalási anyagot. Az alapbérrendszer reformjára a munkáltatói javaslatot szakszervezetünk szeptember 17–én kapta meg, a bértárgyalások október közepéig nem folytak. Így most már nagy valószínűséggel állítható, hogy jövő év január elsejével új szabályok nem alakulnak ki, a jelenlegi bérrendszer továbbra is hatályban marad, a jövő évi bérfejlesztés a mostani rendszer szerint valósul meg.

A tárgyalások — a fentiek ellenére — még október hónapban megkezdődnek, de aligha lehet ebben az évben előbbre jutni annál, hogy az előterjesztett javaslatról a *szakszervezetek véleményt mondjanak*. A közeljövőben azt kell eldönteni, hogy a munkáltató koncepciója alapján a részletes kidolgozás megkezdődhet–e.

NOVEMBER, MÁSODIK SZÁM

Bérfejlesztés '97

A MÁV Rt. javaslata

A MÁV Rt. előterjesztette a jövő évi bérfejlesztési javaslatát a Vasúti Érdekegyeztető Tanács november 26–i ülésén. A dokumentum szerint az átlagbér január elsejével 18 százalékkal emelkedne. A munkáltató elképzelései szerint az alanyi bérfejlesztés 10 százalék; a soros előléptetés 1,5 százalék; a szakszolgálati főnökségi hatáskörbe utalt bér 5 százalék; a tartalék 1,5 százalék lenne.

A Vasutasok Szakszervezete a fenti munkáltatói javaslat és a hároméves keret–megállapodás alapján alakítja majd ki tárgyalási pozícióit.

MVJ
TÜV CERT
ISO 9002

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2 szerinti „Európai hegesztő üzem"

KELLEMES KARÁCSONYI ÜNNEPEKET
ÉS EREDMÉNYEKBEN GAZDAG
BOLDOG ÚJ ÉVET KÍVÁN MINDEN
ÜGYFELÉNEK

A MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Tevékenységi körünk:
- Vasúti járműjavítás és gyártás
- Vasúti nosztalgiajármű javítás és gyártás
- Személykocsi fővizsga és korszerűsítés
- Teherkocsi főjavítás és fővizsga
- Vasúti járműfődarabok javítása

Szolgáltatásaink:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

1997 MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313 Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

BEMUTATKOZIK A VSZ IFJÚSÁGI TAGOZATA

ELŐBB AZ EGÉSZ RENDSZERT KELL MEGÉRTENI, HOGY ÉSSZERŰEN CSELEKEDNI LEHESSEN...

Reagálás Kárpáti Sándor megjegyzéseire

Kárpáti Sándor, a kitűnő újságíró — szerencsétlen formáját választotta a vitának, mivel egy (néhány sajtóhibával napvilágot látott) velem készített interjút támadta meg. Ez a műfaj nem alkalmas ugyanis egy koncepció összefüggő kifejtésére. Hogy mégis reagálok egy rövid cikk keretei között Kárpáti Sándor vitatkozó megjegyzéseire, azt két dolog magyarázza. 1. Kárpáti barátom nemes szándéka a magyarországi baloldal feltámasztásáért; 2. ha csak egyetlen munkás is tanul, valamint a magyar és a nemzetközi baloldal történelmi vereségéből, már nem hiába vitáztunk.

A munkástanácsok

Kárpáti Sándor rosszul látja a munkástanácsok történelmi szerepét 1956-ban és 1989-ben is. Az ő kiindulópontja szűk politikai kiindulópont, a régi hatalmi elit álláspontját tükrözi. Természetesen sok szélsőjobboldali tagja is volt a munkástanácsoknak 56-ban, de tagjaik 60 %-át kommunista párttagok tették ki. Másfelől Kárpáti Sándor nem veszi figyelembe, hogy a munkástanácsok létrejöttének oka az államszocializmus rákosista formája volt, amely a társadalmi tulajdont az állami bürokrácia rendelkezése alá vonta, ezzel a munkáshatalom létrejöttét gátolja meg a rendszer. 1956-ban a munkástanácsok sehol nem fogalmaztak meg antiszocialista jelszavakat (amint azt az MDF és SZDSZ parlamenti képviselői oly nagyon fájlalják mind a mai napig), sőt, a gyárak és földek kapitalistáknak és földesuraknak való visszaadását a leghatározottabban visszautasították. Ezt mint történész állítom. (Itt természetesen nincsen tér arra, hogy részletesen kifejtsem a problémát.) Nem véletlen, hogy Kádár maga is hetekig hezitált, hogy mit csináljon a munkástanácsokkal. Végül megsemmisítésük mellett foglalt állást, mert bennük hatalmi riválist látott. Ha Kádár a szocializmus demokratikus formáját akarta volna megvalósítani, akkor maga állt volna a munkástanácsok élére, s kiszorítva a jobboldalt, megvalósíthatta volna a *társadalmi önkormányzat* rendszerét. Ha ezt a szovjetek megakadályozták volna, akkor még mindig hivatkozhatott volna arra, hogy nem rajta múlt a *bürokratikus szocializmus* megszilárdulása, amely három évtizeddel később sem a szocializmus irányába reformálta meg magát, hanem a kapitalizmus irányába. A rendszerváltás tehát ebben az értelemben a Kádár-rendszer terméke, akár tetszik ez valakinek, akár nem. A Kádár- rendszer hatalmi elitjének többsége saját privilegizált helyzetét a gazdasági és társadalmi nehézségekkel küzdő államszocializmusban nem tudta megőrizni, a munkásönkormányzásban pedig végképpen nem volt érdekelt, ezért a Nyugat támogatásával a kapitalizmus visszaállításával, a privatizációval stb. biztosította privilegizált társadalmi helyzetét, perifériára szorítva a termelők, a lakosság döntő többségét. Kezdetben, 1989-ben az első munkástanácsok éppen a közvetlen társadalmi tulajdon, majd a helyzet rosszabbodása után már csak jóval korlátozottabban, a dolgozói tulajdon érdekében léptek fel. Csak az MDF-kormány idején változott meg a dolog lényege, amikor „kivásárolták" a munkástanácsi vezetést, s egyszerűen kormánypárti szakszervezetekké degradálták a munkástanácsokat. Erről az akkori MSZOSZ-nek nem volt világos képe, vagy ha volt, e kérdésben rosszul politizált, mert támogatni kellett volna a 89-90-es tulajdonosi munkástanácsokat.

A nemzetközi tényező

Kárpáti Sándor nem látja helyesen a rendszerváltás nemzetközi hátterét sem. Egy olyan kicsiny országban, mint Magyarországon, a nagy történelmi kérdések korábban sem dőltek el, és a jövőben sem fognak eldőlni. Ezért nem szabad úgy tenni, mintha mi itt kitalálhatnánk a „spanyolviaszt". Isten őrizzen bennünket attól, hogy illúziókat ébresszünk. Ma az az alapvető feladat, hogy a baloldali értelmiség segítsen megérteni a munkásságnak, hogy milyen *rendszer* is ez az „új" *kapitalizmus*. Jó programot ismerek vagy egy tucatnyit. A gazdasági és politikai feltételek, a társadalmi és politikai osztályerőviszonyok oly mértékben kedvezőtlenek, hogy vagy csak részkövetelések állíthatók fel, ezekre tettem javaslatot (nemegyszer), vagy magát az egész rendszert kell elvetni, amit elvileg és elméletileg szintén sokszor megtettem. (Ennek persze nincs nagy jelentősége, csak azért hangsúlyozom, hogy erkölcsileg engem e tekintetben ne érhessen vád.) Amit a privatizáció kapcsán állítok, az csupán annyi, hogy bármely csoport végezné a privatizálást Magyarországon vagy másutt a világon, az erkölcsileg nem lenne igazolható. Ez nem azonos azzal a kijelentéssel, amit Kárpáti Sándor nekem tulajdonít, mondván, hogy én erkölcsileg szabad utat adok az állami tulajdon magán-kisajátításának. Ellenkezőleg, éppen azt mondom, hogy a privatizáció során a gazdasági és politikai hatalom összefonódott, ezért a privatizáció a politikai harc terméke. Ezzel szemben politikai erőt kell(ene) felmutatni, nem pedig moralizálni, hogy a rendszert kell szem előtt tartani, ha valóban hatékonyan akar valaki a magántőke uralmával szemben bizonyos korlátokat felállítani. A munkásoknak meg kell érteni, hogy nincsen „jó kapitalizmus", a rendszer maga morálisan nem védhető, az alapproblémákra a kapitalizmusban nincsen megoldás. A baloldal legnagyobb bűne, ha bolondítja a munkásokat mindenféle illúziókkal.

A tanulás lehetősége

A szocialista erők vereségének okait kell megérteni, s nem mentegetni a szakszervezeteket, hogy ők csak „kissé segítették" a privatizációt. Ne szépítsük a dolgot, nem volt hatékony ellenállás a tőkés restaurációval szemben, s a magyar munkásság nagy többsége a mai napig apatikus hangulatban van, aminek okairól nem feladatom itt szólni. Mindenesetre ezért felelős mind a szocialista párt elitje, mind a Munkáspárt vezérkara, mind a szakszervezeti vezetők, akik nem emelik fel hangjukat a parlamentben a privatizációs herdálásokkal szemben. Sajnos a szakszervezetek mind a mai napig a részérdeket tudják képviselni, s a munkavállalók egymással ütköznek össze, nem pedig helyzetüket lerontó politikai és gazdasági erőkkel. Mindennek okát azonban én nem a szakszervezeti vezetőkben látom, hanem — ismétlem — a nemzetközi és hazai politikai erőviszonyokban. Ha komolyan vesszük a politikát, akkor ma a baloldal alapfeladata még mindig a tanulás. Az elmúlt 8-10 év tapasztalatainak megértése. Ha ezt megértettük, akkor új stratégiát dolgozhattunk ki együtt a szocialista baloldal nemzetközi erőivel együtt. Addig is a Magyar Vasutas tisztelt szerkesztőségének és olvasóinak figyelmébe ajánlom a Baloldali Tömörülés Elvi nyilatkozatát és más dokumentumait, vagy éppenséggel a Baloldali Alternatíva dokumentumait, amelyek hozzáférhetők Kárpáti Sándor barátomnál is.

A részkövetelések és a rendszer

Hogy ne érjen ismételt szemrehányás Kárpáti Sándor és mások részéről, néhány pontban ismét kifejtem, hogy mit lehetne az adott helyzetben itt és most Magyarországon mégis csinálni.

1. A szakszervezeteknek meg kellene fogalmazniuk egy közös pozíciót a munkavállalói érdekek védelmének minimumára vonatkozóan, amelyben a szakszervezetek szabad szervezkedéséből kell kiindulni a multinacionális tőke által ellenőrzött cégeknél.

2. Követelni kell, hogy a magyar munkavállaló ugyanazon jogokkal rendelkezzen a gyakorlatban is, mint egy német vagy francia munkavállaló.

3. Követelni kell a magyar és a kelet-európai munkavállalók bérezésének közelítését a nyugat-európai munkavállalókéhoz. A nemzetközi szociáldemokrata és szocialista irányultságú civil és szakmai szervezetek nemzetközi fórumát össze kell hívni, amely *politikai erőként* tiltakozhatna a Nemzetközi Valutaalap azon intézkedései ellen, amelyek a gazdag országoknak kedveznek és a szegény országok számára kedvezőtlenek. A magyar helyzet nem változik meg attól, ha Magyarország belép az Európai Közösségbe. A helyzetet pozitív irányba az terelheti, ha megváltoznak azok a feltételek, amelyek között több tőke áramlik ki a régiónkból, mint amennyi bejön. Vagyis a nemzetközi szakszervezeti szövetségeknek kellene követelni magának a jelenlegi világrendnek a demokratizálását, amit elvben már Willy Brandt felvetett évtizedekkel ezelőtt. Meg kell végre értenie a munkásoknak is, amit a tőkések már évszázadok óta tudnak. Az egyes nemzetek a *világrendszer részei*, ezért egyidejűleg kell nemzeti és nemzetközi keretek között is gondolkodni és politizálni bármilyen bonyolult is legyen.

4. Olyan munkahelyteremtő adóreformot, olyan politikát kell követelni, amely csökkenti a társadalmi különbségeket, amelyek nem a magántőkének, hanem a *közjónak* kedveznek. Hát milyen baloldal az, amely a parlamentben nem a közjó érdekében lép fel, hanem a magántőke érdekeit és a különböző uralmi csoportok privatizációs igényeit menedzseli? Miért hallgatnak a parlament szakszervezeti képviselői?

Krausz Tamás

Kommentárok

1.

Az MSZP Országos Választmánya november 30-án megtárgyalta *a párt és a szakszervezetek* viszonyát, együttműködésük elméleti és gyakorlati kérdéseit. Az ülésen részt vettek a választmány, a kormány és az elnökség tagjai, valamint az MSZP szakszervezetekhez kötődő országgyűlési képviselői. Meghívást kaptak a fórumra a szakszervezeti konföderációk vezetői is. Közülük elfogadta az invitálást az MSZOSZ, a SZEF, az ÉSZT és az Autonómok, s képviselőik részt vettek a vitában is.

Jelentős esemény ez, hiszen a rendszerváltás óta először fordult elő, hogy egy parlamenti párt választmányának ülésén *önálló napirendként* szerepeljen a szakszervezeti kérdés. Ezt értékelték a szakszervezeti vezetők is, de hozzáfűzték: ebben a tényben azt is észrevették, hogy közeledtek *a parlamenti választások* és a pártoknak szükségük van a szakszervezetek támogatására, Szabó Endre, a SZEF elnöke meg is jegyezte felszólalásában: 1994. őszén kellett volna ilyen módon először találkozni. Akkor, amikor a szocialisták megnyerték a választásokat, és kormányra kerültek. Akkor előre lehetett volna nézni, meg lehetett volna beszélni, mire kell számítani, milyen intézkedések és hatások várhatók. Igy jó néhány illúziótól megkímélhettük volna magunkat.

2.

Az MSZP *stratégiai szövetségesének* tekinti a szakszervezeti mozgalmat, s a különböző bizalom jegyében kíván együttműködni velük. Ezt az alapelvet, a kölcsönös egymásrautaltságot az írásos dokumentumok is aláhúzták, és kiemelte *Baja Ferenc*, a választmány elnöke és *Csintalan Sándor* ügyvivő, a napirend előterjesztője is. Az írásos előterjesztés igy fogalmaz: „A szocialista orientációjú pártok ott eredményesek, ahol *maguk mögött tudhatják a szakszervezeteket*, illetve azok politikailag általában a szocialista pártokon keresztül nyilvánulnak meg. Érvényes ez a tendencia akkor is, ha a szakszervezeti tagság politikai arculata változó, s más politikai irányzatok — mint a keresztény–szociális eszmeiség is — bázist találnak a szakszervezeti mozgalmon belül."

3.

Az írásos előterjesztés szól arról is, hogy az MSZP kezdetektől fogva érzékelte a szakszervezetek tagsági, szervezeti és anyagi bázisának csökkenését. Ezt azonban a szakszervezetek *„legbelsőbb ügyének"* tekintette. Akkor kezdtek ezek igazán problémássá válni — olvashatjuk a dokumentumban —, amikor a szakszervezetek egy része nem saját eszközeinek igénybevétele révén remélte a negatív tendencia megállítását, megfordítását, hanem *külső, állami megoldásokat* kezdeményezett. Ilyen volt például az az erősödő igény, hogy az MSZP külön érdekvédelmi törvény meghozatalának előmozdításával fordítsa meg ezt a folyamatot. Ezeket a problémákat azonban maguknak a szakszervezeteknek, *a mozgalmon belül* kell megoldaniuk.

Erre mondta Borsik János, hogy ha egy baloldali párt a szakszervezetek belügyének tekinti a taglétszám csökkentését, szervezeti meggyengülését, akkor *nagyon téved*. Ez a párt ügye is. Az sem lehet csak szakszervezeti belügy, ha kevés a kollektív szerződés, miként viselkednek a multinacionális vállalatok vezetői, s az még kevésbé szakszervezeti belügy, hogy folyamatosan csökkennek a reálbérek. — Aki stratégiai, szövetségi viszonyban gondolkodik, annak *tenni* is kell érte — hangsúlyozta *Paszternák László*, a vasasszakszervezet elnöke, az MSZOSZ szocialista–szociáldemokrata platformjának vezetője. Az MSZP hibákat követett el, amikor napi politikai érdekektől vezéreltetve, személyi kérdésekből kiindulva olyan dolgokat sem intézett el, amelyek még *pénzbe sem kerültek*. Nem figyelt eléggé a párt olyan jelenségekre sem, amelyek százezreknek jelent kiszolgáltatottságot és méltánytalanságot a munka világában.

— Kértük a szakszervezeti ingatlanok ügyének rendezését — emlékeztetett Nagy Sándor —, vártuk a támogatást a szakszervezeti képzéshez, oktatáshoz, ám ezek elmaradtak, pedig teljesíthetők lettek volna, mert nem veszélyeztették a pénzügyi egyensúlyt. — Az ilyen jellegű és irányú *gesztusok* hiányoztak az MSZP részéről — erősítette meg Sándor László, aki nem titkolta *csalódottságát* a két év tapasztalatai alapján. Miért nem kaptak választ azok a szocialista parlamenti képviselők — kérdezte az MSZOSZ elnöke —, akik ellenezték a minimális gesztusokat és a szakszervezetek irányába, akik *reformellenesnek, konzervatívnak* nevezték az érdeklődőket? Miért szeghetik meg a magyar törvényeket a külföldi tőkés befektetők úgy, hogy ez ellen senki sem emeli fel a hangját. Ezekért és a hasonló dolgokért lehet rossz lelkiismerete a pártnak.

Ugyanakkor Sándor László — más szakszervezeti vezetőkkel együtt — kifejezte abbéli reményét, hogy a szocialisták elvégzik a szükséges *lelkiismeret-vizsgálatot*, s a választási ciklus hátralévő időszakában még megteszik a kívánatos korrekciókat, s tesznek néhány gesztust. A választmányi ülés mondanivalója és légköre, szándék és hangneme biztatónak látszik ehhez.

Kárpáti Sándor

MEGJEGYZEM

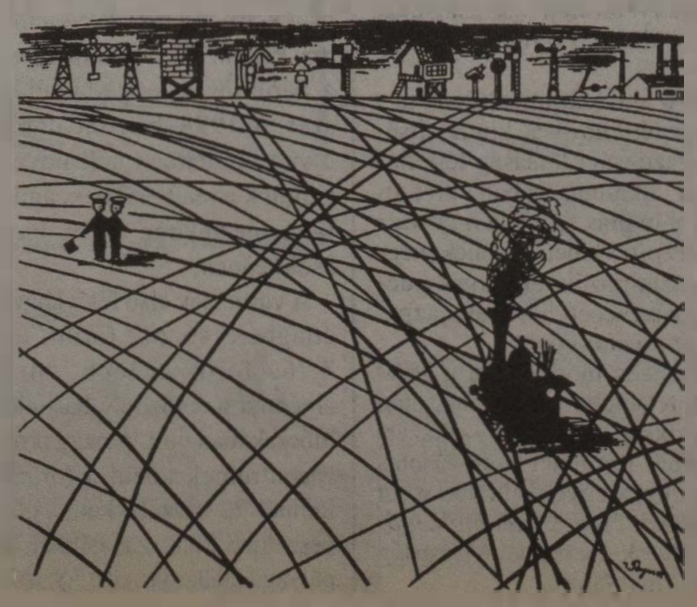
A rendes vasutas

A rendes vasutas gondosan vagdossa a fedvényeket, majd ragaszt. Egyik papírfecnit a másikra, a tavalyit az ideire. A piros utasítás pedig szépen gyarapszik újabb lapokkal, ragasztványokkal, széljegyzetekkel. A szabályok megfejtésére már nem is vállalkozik, számára azok már kiismerhetetlenek...

A régi pontokat azért még egyszer átfutja, mert holnap vizsga lesz. Hogy milyen kérdést kap, az a Biztostól függ, aki mindig kiszúrja a készületlen vasutast. Márpedig aki megbukik, annak régen rossz: visszaminősítés, bércsökkentés, kegyvesztés. Bár nem hiszi a rendes vasutas, hogy egyszerre többüket buktatnák meg, mert a végén a Biztos úrnak is be kellene állni dolgozni.

A jó vasutas, mire végzett az utasítások javításával, illetve tanult a vizsgára, gondosan elrakja a könyveket a táskába, mert másnap ellenőrzés lesz. Az biztos, hogy a Biztos betekint az utasításokba, mert mindig megnézi, hogy a vasutas rendes vasutas-e. De jaj annak, aki nem javított vagy nincs nála a piros könyve, mert ez a belépő a vizsgára.

Éjszaka álmában a 150 centis vizsgabiztos küklopszi óriásként jelenik meg előtte. A vasutas lépdel felfelé a hatalmas utasításokon, amelyek piros lépcsőt formálva vezetnek a célig. Már egyre fáradtabb, de az óriást nem érheti el, hiába szaporázza a lépcsőfokokat. Másnap karikás szemekkel ébred. Kedvetlenül, szorongva száll fel a vonatra, csak a vizsgára gondol. Néhány alapszabályt elmormol az orra alatt, majd átkozza magát, hogy miért nem kőművesnek állt. Ott nem kell évente vizsgázni vakolásból. Na persze ez meg is látszik a pesti házakon.



Este a rendes vasutas vidáman koccint a kollégákkal az olcsó borozóban és mesél. Elmondja, hogy a mozdonyvezetővel milyen vitája volt, de hát nála hiába is próbálkozik, mert senki nem tudja úgy az F2-est mint ő, hiszen levizsgázott.

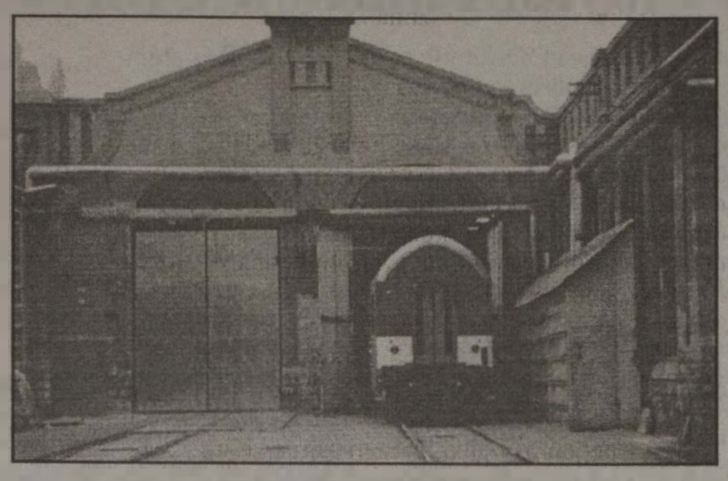
topé

VERSENYBEN

MEGDUPLÁZOTT DUNAKESZI ÁRBEVÉTEL

Szívósságuk az életerejük

A Dunakeszi–Gyártelep vasúti megállótól mintegy 500 méterre található a Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft., amely az ország egyik legnagyobb vasúti javítóbázisa. Itt újítják fel többek között a vasúti személykocsikat és alkatrészeiket, valamint a nagyjavítás is itt történik. A dolgozók többsége helybeli, de vannak, akik az agglomerációból, Vácról és vonzáskörzetéből járnak be. A legtöbbjük Fótról, Vácról, Szobról, Veresegyházáról érkezik munkahelyére. A társaság jelenéről és jövőjéről Varga Lajos ügyvezető igazgatóval, okleveles közlekedési mérnökkel és Láng József matematikus–rendszerszervezővel, a vállalat üzemgazdasági osztályvezetőjével beszélgettünk.



A céget 1992. december 30–án alapította a MÁV, az 1926–ban létesített *Dunakeszi Járműjavító Üzem jogutódaként*. Az új kft. alaptőkéje 772 millió forint. Tulajdonosai 51 százalékban a MÁV és 39 százalékban az *ADtranz* nevű külföldi vegyes vállalat. (Ez utóbbi a svéd–angol ABB és a német Daimler–Benz alapította, központja Berlinben van.) A *helyi MRP–szervezet*, (mely 1995. október 13–án alakult) kapta meg a maradék 10 százalékot, amelynek összege 77,2 millió forint. A 10 százalékot kitevő rész egyik felét 100, míg másik felét 300 százalékos értékben vásárolták meg a társaság dolgozói. Az MRP–ben résztvevők részesedése főleg a nettó bértől és a saját korábbi invesztálás mértékétől függ, kisebb mértékben pedig a munkaviszony fennállásától és az MRP–ben eltöltött időtől. Mint megtudtuk, az MRP–t úgy szervezték meg, hogy a készpénzben befizetett saját rész felső határa 20 ezer forint legyen. Ám ez természetesen nem elegendő ahhoz, hogy a tíz százaléknyi tulajdonjog a dolgozóké lehessen. A fennmaradó értékhez a kft. biztosít saját forrásból kölcsönt. A nyereség egy meghatározott részét fordíthatják az MRP–hitelek törlesztésére. A százszázalékon megvásárolt tulajdonjogrészt havonta, míg a háromszáz százalékon megvásároltat évente fizetik vissza. Ez utóbbi egynegyedét még az idén, 35 százalékát 1997–ben, míg a maradék negyvenet 1998. június 30–ig kell törleszteniük. A kamatok kedvezőek, mint *Láng József* megjegyzi, olyanok, mint az Egzisztencia–hitelé.

Az idén a *cég árbevétele a tavalyinak két– és félszerese lesz*, azaz körülbelül 6,2 milliárd forintot tesz majd ki. Tavaly, vagyis 1995–ben 2,73 milliárd forintos bevételt és 60 millió forintos adózott nyereséget könyvelhet el a kft. — veszi át a *szót Varga Lajos* ügyvezető igazgató.

A társaság fő profilja a vasúti *személykocsik és alkatrészeik javítása*, valamint *nagyjavítása*, de vállalják — például a BKV részére a *metró, illetve HÉV–kocsik* korszerűsítését is. Főbb hazai partnereik *a MÁV, a GYSEV, a Magyar Posta, a BKV és sok más kisebb cég*. A külföldi megrendelések zöme Csehországból és Szlovákiából érkezik. A közeljövőben írnak alá egy 50 darab *InterCity–kocsi* leszállítására szóló *bolgár szerződést*. A hazai és a külföldi megrendelések száma hasonló mértékű.

Az InterCity típusú személykocsikból a MÁV–nak több mint százat, *Csehországba* 40–45, míg *Szlovákiába* 26 darabot szállítottak.

Nemrégiben megkezdték, a korábbiakhoz képest magasabb minőségi szinten, az új, *Z–1–es típusú személykocsik gyártását*. Egy új, Z–1–es típusú személykocsi ára meghaladhatja a 100 millió forintot. Az első 10 példányt még az idén szeretnék átadni a MÁV–nak. A korszerűsítések főleg a *kocsik utasterét és futóművét* érintették, így gyorsabbak lettek és kényelmesebb rajtuk az utazás.

A munka gyorsasága azonban nemcsak tőlük, hanem a *beszállítóiktól* is függ. Az első kocsikat általában a megrendelés aláírásától számított fél éven belül leszállítják, ám ha a vevőnek külön kívánsága is van, akkor az átadási határidő, a szükséges tervezési munkák miatt 2–3 hónappal is meghosszabbodhat. Szerencsére eddig még partnereinknek nem voltak fizetési problémái. Jövőbeni terveik szerint a dunakeszi kft. *Oroszországot reméli potenciális felvevő piacának*, noha konkrét szerződést még nem sikerült kötniük. Mint Varga Lajos hozzátette: Oroszország hatalmas piac, de rendkívül súlyos gazdasági helyzete miatt lehetséges, hogy csak meghatározott áruval tudnák kifizetni a vasúti kocsik ellenértékét.

Szerződésük van *németországi szállításokra* is, aminek értelmében 1997–ben ők szállítanák majd az új, német mellékvonali motorkocsikhoz a szekrényvázakat.

A társaság vezetése, hogy *megőrizze versenyképességét*, célul tűzte ki az *ISO–9001–es minőségtanúsítvány* megszerzését.

Az auditálást, amely még az idén december végén megkezdődik és minden bizonnyal a jövő év első negyedévéig tart majd, a *TÜV–Euroqua* vállalta. Ezzel várhatóan könnyebb helyzetbe kerülhetnek majd a dunakeszi járműjavító dolgozói, ahol rendkívül *szigorú a munkafegyelem a határidők megtartása* miatt.

Kép és szöveg:

Berta Sándor

Külföldi tendert nyertek

Aláírták december elején egyrészt a *Bolgár* államvasutasok, másrészt *a MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. (DVJ Kft.)* és az *ADtranz* nevében az EBRD által finanszírozott 50 darab vasúti személykocsi modernizálására kiírt tender szerződést *23 millió dollár* értékben. Ebből az összegből *Dunakeszi részesedése 18,9 millió* dollár. A munka egy részét Dunakeszin, nagyobb részét a DVJ Kft. irányításával Szófiában kell elvégezni. A szerződés teljesítésének határideje az aláírástól számított 28 hónap.

VASUTASPORTRÉ

Erdős Tibor

A SzolnokJárműjavító nyugdíjasa



...„Nagy megelégedéssel töltenek el azok az évek, amelyeket a vasútnál tölthettem. Megtaláltam a számításomat. Ha újrakezdeném az életemet, megint vasutas lennék. Régebben is fontosnak tartottam a szakszervezeti munkát. Manapság azonban mindennél nagyobb szükség van a szakszervezetre és a szolidaritásra."...

MUNKAVÉDELEM

MUNKAVÉDELMI SZEMMEL NÉZVE

Biztonsági hiányosságok az üzemirányító Központban

A Magyar Vasutasban már megírtuk, hogy átadták az Üzemirányító Központot a Kerepesi út 16. szám alatt. A Vasutasok Szakszervezetének helyi és területi titkárai, szakszervezeti aktivisták az átadás előtt azt látták, hogy többféle olyan személyi és műszaki biztonsági hiányosság tapasztalható, amelynek megszüntetése indokolt lenne. Ezért kezdeményezték, hogy a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága küldjön szakértőt a helyszíni bejárásra. A bizottság illetékességéből a Vezérigazgatóság munkabiztonsági szakembereinek a közreműködését kérte. Hasonló megkeresés érkezett a szakigazgatóságtól is. A szakértő az épület műszaki átadási-átvételi eljárás során több hibát észlelt.

Elsősorban az elektromos berendezések és egyéb eszközök, műszaki biztonságtechnikai jóságát, megbízhatóságát bizonyító dokumentációk hiányosságait kifogásolta a szakértő, szóvá tette azt is, hogy a tervezett képernyős munkahelyek nem elégítik ki a képernyős megjelenítéssel végzett irodai munkák követelményeit.

A tapasztalatok azt igazolják, hogy a képernyős munkahelyek kialakításánál az ergonómiai, világítástechnikai és a színdinamikai előírások betartása fontos eleme az e helyeken dolgozók testi épségének és egészségük megőrzésének. Felvetődött például, ha a fénycsővilágítást azonos fázisról üzemeltetik, ebben az esetben a vibráció-mentesség nincs biztosítva, ennek következménye a gyorsabb elfáradás.

A szakember nem találta arányosnak a WC helyiségek előterébe beépített mosdótálakat a helyiségek méreteivel, emiatt a mozgástér leszűkül és balesetet okozhat.

A szakember arra az álláspontra helyezkedett, hogy az üzemirányító központ, mint létesítmény, nem minősül veszélyesnek, ezért az MVT-ben előírt munkavédelmi üzembe helyezési eljárást nem kell lefolytatni, így a használatba vételnek nincs akadálya. Ennek ellenére javasolja, az egész létesítmény munkavédelmi megfelelőségét ismét felül kell vizsgálni. Ennek során meg kell győződni arról, hogy a feltárt hiányosságok megszüntetésre kerültek-e.

A szakigazgatóság képviselői ez ellen nem emeltek kifogást.

Pásku Jenő

Új munkavédelmi szabályzat

Új munkavédelmi szabályzatot készit a MÁV Rt., amely jövő év második félévében lép hatályba. Szabó Tivadar személyügyi igazgató erre tett ígéretet, akinek feladatkörébe tartozik a központi munkavédelmi bizottsággal az együttműködés, kapcsolattartás.

Nemrégen javaslatot fogadtak el a MÁV Rt. új belső munkavédelmi szabályozásának kialakításához, amivel az ülésen résztvevő személyügyi igazgató egyetértett. A munkavédelmi bizottság javasolta, hogy a munkáltató vegye figyelembe, hogy a MÁV Rt.–nél kialakult egy szabályozási rend, belső utasítások rendszere, beleértve az MVSZ–t és annak függelékeit is. Az MVT és ennek végrehajtására kiadott kormány és miniszteri rendeletek jó helyzetet teremtettek a munkavédelmi szabályozás területén. A hatályos MVSZ módosításai már nem követhetők, hatályossága nem minden területen értelmezhető. Gondolni kell továbbá a MÁV Rt. szervezett korszerűsítése során végrehajtott szervezeti változásokra is, amelyek a MÁV Szervezeti és Működési Szabályzatában már egyértelműen megfogalmazást nyertek. Mindezek tehát indokolják a munkavédelmi, a belső szabályozás új alapokra helyezését. Együttműködést javasoltak a munkáltatónak az olyan döntésének meghozatala előtt, amikor a munkáltató a belső munkavédelmi szabályozás elnevezéséről, formájáról, felépítéséről, a szabályozás mélységéről határoz. A munkáltató figyelmébe ajánlották az alábbiakat:

— A MÁV–nál hagyományossá vált munkavédelmi szabályozást az MVT.72.§(4) bekezdésére is tekintettel, MVSZ–ben indokolt megvalósítani, mivel az MVSZ munkavédelemre vonatkozó szabálynak minősül (MVT. 12.§–a). Előírásainak betartása kötelező a munkáltatóra és a munkavállalóra egyaránt, végrehajtását segítik és ellenőrzik, szankcionálhatják a hatósági felügyeletek.



— Legyen meghatározó az MVSZ–ben, a MÁV Rt. sajátosságai többek közt így a szakmai, a szakági területi–szervezeti elkülönültség. A MÁV tagoltsága működési rendje összhangban a Szervezeti és Működési Szabályzattal, a kollektív szerződés előírásaival, a tűzvédelmi szabályzattal, a környezetvédelmi előírásokkal és a foglalkozás-egészségügyi követelményekkel. Az MVSZ–ben kerülni kell a felső szintű jogszabályi előírások mechanikus ismétlését, átfedéseket, ellentétes előírásokat. Az MVSZ készítésében a munkavédelmi bizottság kész közreműködni. Egyes fejezeteket előzetesen szívesen véleményezi.

A bizottság és a munkáltató között az eddigi megfelelő kapcsolat biztosítékul szolgálhat arra, hogy az MVSZ határidőre elkészül és hatályba lép, amelyet nemcsak a munkavédelmi bizottság(ok) segíthetik elő, hanem a szakszervezetek és az üzemi tanácsok is.

P.J.

Védőital hidegben, melegben

A MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága egyetértésével módosításra került a MÁV Munkavédelmi Szabályzatának ötödik fejezete. A módosításra azért került sor, mivel a népjóléti miniszter 25/1996.(VIII.28.)NM sz. rendelete a hidegnek és a melegnek minősülő munkahelyeken a védőitalellátást az eddigiektől eltérően szabályozta.

***Hidegnek minősül az a munkahely*, ahol a várható napi középhőmérséklet *szabadtéri munkahelyeken a +4 °C–ot, zárttéri munkahelyeken a +10 °C–ot a munkaidő 50 százalékánál hosszabb időtartamban nem éri el.* A hidegnek minősülő munkahelyeken a munkavállalók részére +50°C hőmérsékletű, az ital 4 súlyszázalékát meg nem haladó cukortartalmú mesterséges édesítőszerrel ízesített teát igény szerint kell kiszolgálni.**

Azokon a zárttéri és szabadtéri munkahelyeken, *ahol a munkahely, klíma a 24°C(K) EH értéket meghaladja, a munkavállalók részére legalább félóránként vagy igény szerint 14–16°C hőmérsékletű ivóvizet vagy szénsavas vizet kell biztosítani.*

A módosításra időben került sor, ami összhangban van a MÁV–nál hagyományos téli felkészüléssel, így gondoskodnak a hidegben dolgozók melegítő-italellátásáról.

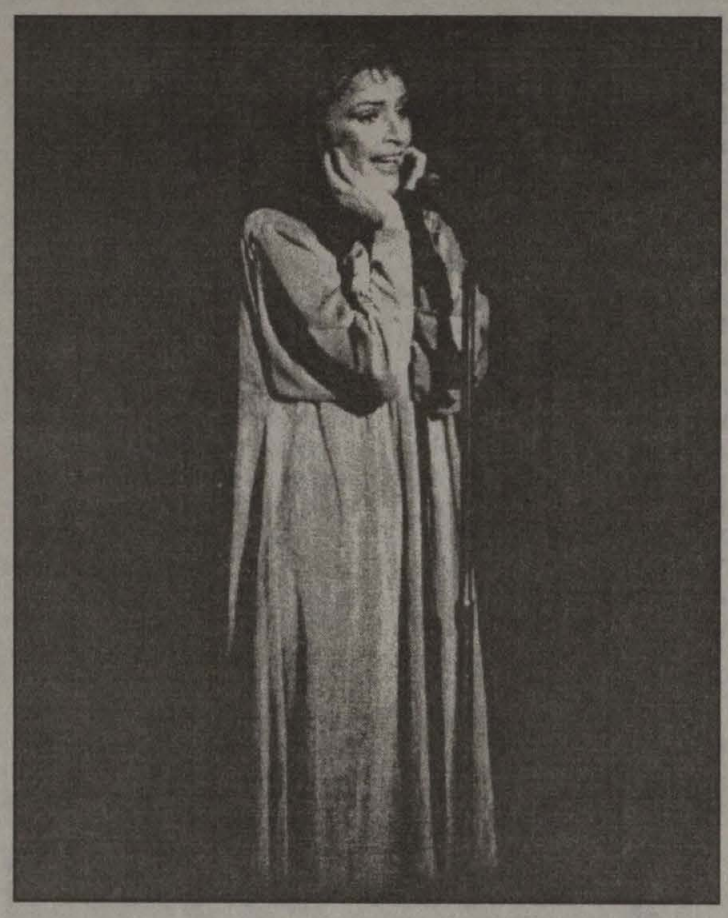
P.

MŰVÉSZ FÜLKÉBEN

A VASUTAS ZENEISKOLÁBAN TANÍT

Művész, tanár és háziasszony

Nagy Anikó három szerepben



Amikor először láttam színpadon kívül, alig ismertem fel a sportos külsejű, karcsú hölgyben a hazai musical nagyasszonyát. Aki *Sherman* tanárnő és *Lady Asthon* szerepében éppúgy elkápráztatott, mint *Anna Kareninaként*, aki szívszorító élményt nyújtott *Mária Magdolnaként*, vagy a Nyomorultak tragikus sorsú hősét, *Eponine*-t alakítva. Mert Nagy Anikó nem egyszerűen színész, énekes, varázsló, aki néhány mondattal, egyetlen dallal képes emberi sorsokat, teljes életeket felmutatni. Amint velem szemközt ül és fázósan húzza össze magán a kabátot, hogy felmelegedjék a kinti hidegtől — még „civil"... Aztán, hogy színházról és éneklésről beszélgetünk, egyszerre átlényegül, s tekintetében, hangjában már ugyanaz az okos szenvedély munkál, mint a színpadon...

— Mindig színésznek, énekesnek készült? Mikor és hogyan indult el ezen a nehéz pályán?

— Szüleim mesélték, hogy nagyon szerettem énekelni, már egészen pici koromtól. Akkoriban szokás volt „szerepeltetni" a gyerekeket. Örömmel vállaltam, márcsak azért is, mert egy kis zsebpénz csurrant-cseppent néha. Emlékszem a műhelyre, ahol édesanyám dolgozott — nagy hodály és rengeteg ember —, az ajtója az utcára nyílt, melyre telente egy függönyt szereltek fel. Ez lett a színpad: elhúztam a függönyt és énekeltem anyám kollégáinak. Szerencsére, az állandó szereplési vágy nálam énekhanggal is párosult, ezt valószínűleg nagyapámtól örököltem, de utcánkban akkortájt nyílt meg egy kísérleti zeneiskola, s az óvodából egyenesen ide „irányítottak". A felvételi bizottság ámulva hallgatta. A csitári hegyek alatt — kezdetű, nagyon nehéz dalt, nem várták ezt egy hatéves kislánytól... Persze nem tudhatták, hogy a nővérem — aki két évvel idősebb volt nálam — „átadja" nekem mindazt, amit az iskolában megtanult. Felvettek. Eleinte zongoraművésznek készültem, de később kiderült: nincs elég türelmem a gyakorláshoz. Gimnazista koromban kezdtem komolyan foglalkozni a versmondással, előbb csak otthon, egymagam gyakorolgattam, később már versenyekre jártam és felvettek az ELTE szavalókörébe is. Nagy élmény volt számomra, hogy egy Majakovszkij-estünkön együtt szerepelhettem *Latinovits Zoltánnal*. Azt hiszem ő volt az, aki először úgy igazából elvarázsolt, aki elindított a színészi pálya felé.

„Zuhantam egyik szerepből a másikba"

— El tudná képzelni az életét zene, éneklés nélkül?

— Valószínűleg nem... Az idén nagyon nehéz nyaram volt: az *Utazás* és a *FAME* egymás után, idő is alig volt a két, egymástól eltérő karakter megformálására, csak zuhantam egyik szerepből a másikba. — Jaj, de jó lesz — gondoltam, ha végre itt a szünet. Aztán eltelt pár nap a két sorozat után és máris hiányérzet fogott el, de akár depressziónak is nevezhetném... Az elkövetett hibákon kezdtem tépelődni, rossz érzések, balsejtelmek támadtak bennem. Ilyenkor sietnek segítségemre a versek. Mert a kislányom és a férjem *Miklós Tibor* (szövegíró) mellet a háztartás és az öt kutya mellett mindig szakítok időt arra, hogy verseket olvassak, hallgassak. Általuk több leszek, gazdagabb, és nem tudnak megszállni a sötét gondolatok akkor sem, ha nem énekelhetek, nem léphetek színpadra.

Varázs, ami nem veszett el...

— Ha az ember szívvel-lélekkel és hittel készül egy szerepre, hisz az előadásban, a szerepében — akkor a varázslat mindig megmarad. Baj akkor van, ha nem hiszünk igazán abban, amit csinálunk...

— Rideg és agyonhajszolt világban élünk, amikor az emberek szinte már az élményektől is félnek.

— A lényeg úgy vélem az, hogy vállalnunk kell olyan produkciókat is, ahol az emberek szembesülnek a múlttal vagy a jelen problémáival. Ilyen most az *Utazás*, mely 1956-ról szól... Lehet, hogy kisebb közönséget vonz, mégsem szabad kikerülni. Szervezni kell rá. Amikor ősszel bevittük a Madáchba, az első napon diákok ültek a nézőtéren. És hatott rájuk az előadás, mindvégig jöttek velünk...

— De lesz-e majd színház, ahol jó előadásokat lehet csinálni?! Sokan már a vészharangot kongatják...

— Remélem, hogy lesz... Bízom abban, hogy lesznek olyan emberek, akiket a nagy költők is megénekelnek, akik tudnak és akarnak a színházra pénzt teremteni. Mert minden ezen múlik...

— Tehát lesznek őrültek?

— Lesznek mecénások, akik hajlandók pénzt áldozni a színház oltárán...

— Miért tanít? Számos nagy énekesnő nem vállalja ezt fel, s az sem biztos, hogy aki jó művész, az jó pedagógus is egyben... Egyáltalán hogyan került a vasutas zeneiskolához?

— Véletlenül csöppentem a tanításba. *Pál Gáborék* jelezték, hogy Toldi Mária annyira népszerű lett, olyan sok tehetség jönne a pályára, hogy már nem győzi. Az első év bizony nagyon nehéz volt és csak az empatikus képességem segített ki. Mert itt is, akárcsak a színpadon, bele kellett élni magam a tanítványaim sorsába, elképzeléseibe, sőt fizikumába is. Segítek abban, hogy helyesen képezzék a hangokat, jól támasszanak, jól artikuláljanak. Aztán következnek a dalok: azokat próbáljuk színészileg és énektechnikailag megformálni. „Felépítjük" a dallam- és gondolatíveket, a levegővételeket, de mindvégig arra törekszem, hogy beleéljem magam abba a szerepbe, melyet a növendék szeretne eljátszani. Megmutatom, hogy képzelem én, de ha észreveszem, hogy neki már elképzelése van és az jó — azt mondom: csináld!

— És ha elhagyják majd az iskolát ezek a gyerekek, lesz helyük? Jut számukra hely a színházi világban, a színpadon?

— 1977 óta vagyok a pályán: mindig volt és van is feladat, bár sajnos, egyre kevesebb. Remélem, hogy szép munka, vonzó feladat a tanítványaink számára is lesz!

— Mire készül most? Van-e már biztosra vehető új megmérettetés, új megbízatás?

— Hazai színpadon pillanatnyilag azt hiszem, nincsen; beszéltünk róla, milyen kevés a pénz. Nemrég volt tízéves évfordulója a *Jézus Krisztus Szupersztárnak*; a kis ünnepséget — jobb híján — zsíroskenyérparty zárta. De az is finom volt... Ott vetette fel *Kolozsi Béla*, újságíró barátunk, Tibornak: talán ez az utolsó pillanat, hogy *Madame Bovary*t megírja nekem. — Hogy képzeled Béla? — válaszolta Tibor. — Hiszen a kész darabjainkat sem tudjuk játszani, honnan lenne pénz új bemutatókra? Emlékszem. mennyit segített annak idején a vasút, hogy az Anna Karenina elkészülhessen, mennyit kellett dolgozni azért, hogy legalább egy kis apropénzt össze tudjunk rá szedni...

— Mi a karácsony üzenete az Ön számára? Mit üzenne az embereknek most, karácsony táján?

— A *Macskák* című musicalben Grizabella szerepét énekeltem. Ez egy szegény, szerencsétlen, elhagyatott öreg macska, akinek nincs senkije, csak a múltja. Jó pár éve már, hogy *Tibor* megírta ennek a szövegét — én csináltam a nyersfordítást — és furcsa mód mindkettőnknél folyvást visszatért a szó: remény...

Mindig van valami remény... Számomra az, hogy nem fogynak el a nézők, hogy bejönnek és meghallgatnak minket és valami többel; jóval, felemelő, megtisztító — szép élményekkel gazdagabban térnek haza, ami erőt ad nekik a hétköznapi gondok-bajok elviseléséhez, túléléséhez.

Müller Károly

VERES PÉTER

Pályamunkások című elbeszélésből

(Részlet)

„... Mink Kis Gábor komával a sínverő csapatba kerültünk, amelyik az állomáson túl dolgozott. Egy másik csapat az állomás előtt a töltést igazítgatta és az anyagvonatot várta, hogy kirakja. Két előmunkás meg, akiket a szomszéd vonalszakaszokról rendeltek ide segítségül, az egyik csapattal elől a kirámolást, a másik hátul az emelést, aláverést, betakarítást és a padkaszabályozást csinálta, mert a munka meg volt már itt kezdve.

Meg lett azért itt mindennek a sorja: Szarka István értette a dolgát.

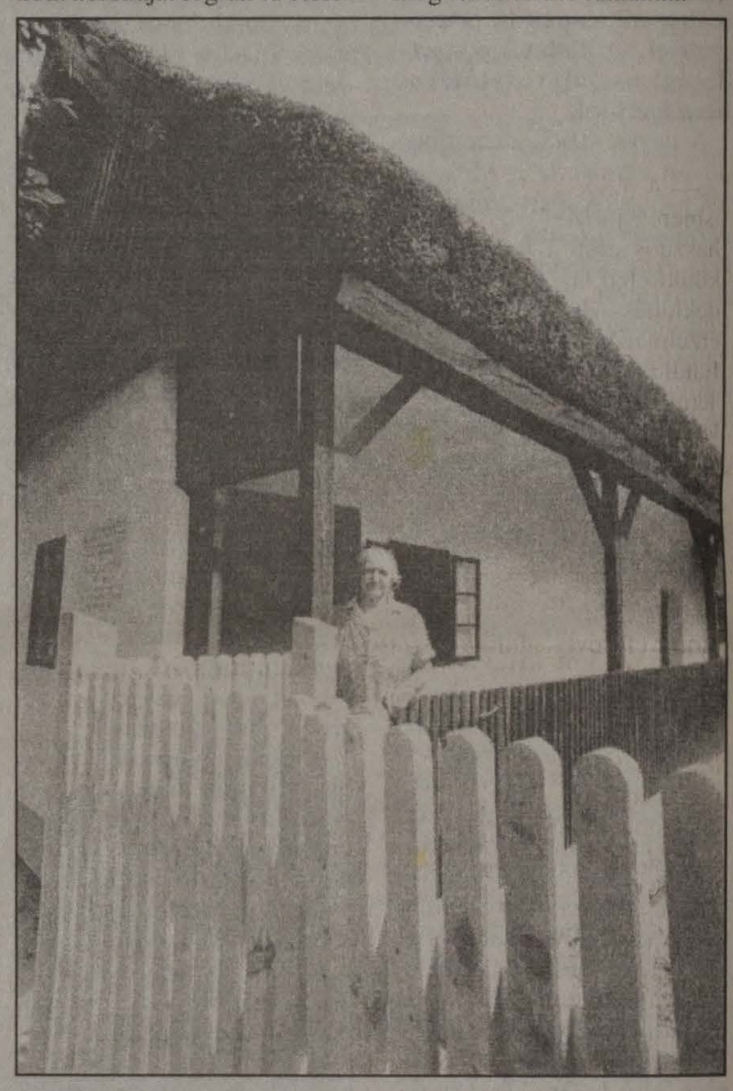
Mire elosztódtunk, megjött a pályafelvigyázó is, akit ma már pályamesternek hívnak, a Sárga Elemér, a maga kis kézi hajtókáján (ez olyan sínenfutó vasúti bicikli — láthattátok már) — és először a Szarka Istvánnak, azután meg a többi előmunkásnak kiadta a parancsokat. Fontoskodva végigment az egész munkán és itt is mutogatott, ott is magyarázott, de mindig úgy, hogy a közel dolgozó munkások ne értsék a szavát, mert nekik ahhoz nincs közük.

Vékonyka, gérbic ember volt ez a Sárga Elemér és arról lehetett megismerni messziről a többi ezüstzsinóros sapkájúak közt, hogy az ő sapkája mindig a fülére csúszott.

Nem is figyeltünk mink oda, hanem szorgosan végeztük a kiosztott munkát és csak félszemmel lesegettünk fel, nehogy az ezüstcsillagos úr ránkkiáltson, hogy na mit bámul, mért nem dolgozik. Tudjátok, hogy mindenütt így beszéltek akkor az urak az emberrel, a vasútiak se voltak különbek, mint a többiek.

És hát megszoktuk, hogy az egyik úr bolondabb, mint a másik, nem jó hozzájuk közel lenni és nem jó velük szóba keveredni. Ki tudja, melyiknek mi a szeszélye, amíg ki nem ismerjük. Egészen megkönnyebbültünk, amikor felült a hajtókájára és elment. Csak urat ne lássunk soha, mert Szarka Istvánnal már kezdtünk megbarátkozni. Józsemű ember az öreg, mindet azért rakott a sínverő csapathoz, mert azt nézte ki belőlünk, hogy elbírjuk — fiatalok voltunk — és gondolta, hogy nem vagyunk nagyon ügyetlenek, nem ejtjük a lábunkra a sínet.

Ez a dolog úgy ment tudjátok, hogy először mindig felbontottunk egy szál sínet, sorba, ahogy egymás után következett azért, hogy egyenesre verjük és derékszögbe hozzuk. Ekkor egy rövidebb sínszálat, egy olyan öt-hat méter formát, befogtunk verősínnek, egy hosszúnyelű kampót akasztottunk a félvégén a csavar lyukába, a kampót egy ember fogta, aki a verősínet kormányozta, vezényelt, hogy egyszerre menjen az ütés és visszarántotta az ütés után. Mink, a többiek, meg a sín koronáját fogtuk és előrehátra csúsztattuk a talpfákon a sínet Minden hátrarántásnál végbeütöttük a bennfekvő sínszálat és az lassan csúszott hátra addig, amíg megkapta a pontos derékszöget és ameddig a sínek közé dugott hézagszabályozó-lemez engedte. Ha jött a vonat, akkor félbehagytuk a verést és nagyhirtelen betettünk egy olyan darab sínet, amilyen éppen befért a résbe, gyorsan és könnyedén összekötöttük, félig-meddig leszegeztük, lassan áteresztettük rajta a vonatot, aztán kivettük a darab sínt és folytattuk tovább a verést. Ügyes munka volt, sokat tanultam és ott, hogy mi mindent meg lehet ésszel csinálni..."



Veres Péter szülőháza Balmazújvároson. A felvételen, leánya: Juliska. A népszerű közgondolkodó író-politikusnak, 1997 január 4-én ünneplik születésének 100. évfordulóját. Vésztőn éppúgy, mint Budapesten, vagy Balmazújvárosban. Fotó: Piltz Gyula

Az oldalt szerkesztette: Szalai Csaba

SZABÓ LŐRINC:

Apám a gépen

Szőrkucsmában, botosban, fekete
bundában látom ma is; száz pihe
táncolja körül s az árnyaival
tolongó táj: téli éj a vihar-
lámpa fényében. Most a híd felett
halad, már a síneknél. Zöld jelek
vezetik és pirosak. Vastagon
vakolja a hó. A vágányokon
kísérteties tehervonatok
szelik s mutatják, mozgó ház-sorok.
Aztán rőt tűzben fent a gépen áll,
néz, vizet vesz, haragszik, kiabál,
megkotorja a kazán parazsát,
s — szárnyas óriás — füstön-lángon át
robog Füleknek, jön Hatvan felől,
égből csap le, oda száll újra föl,
s folyton itt kering és fügyűl, fügyűl,
ijesztve s állva, a házunk körűl.

SZALAI CSABA

Jelöld a sínt

Ha törött csontod összeforrt,
állítsd a piros szemafort, —

mert mennyi ócska régi sín
bajok dübörgő hídjain.

Te mozdonyok közt élsz rabon
s jön egy köves dombú vagon.

Már ötven éve tart feléd,
már itt van, egyre közelébb

jelöld a sínt, mikor szabad
csörömpölő kerékhadat,

vágányt irányíts, addig is
az ütköző vasát feszítsd

s mint sárga hátú bakterek
csak ennyi légy, ne több, de tedd!

GYSEV VASUTASNAP

A fővárosi közlekedési ügyész modellez

Az idősebbek a gőzmozdonyhoz ragaszkodnak

Bemutatjuk beszélgetőtársunkat, *dr. Károly Imre* fővárosi közlekedési ügyészt. Nem jogi munkájáról, hanem kedvelt kikapcsolódásáról, a vasútmodellezésről érdeklődünk az ismert személyiségtől, aki egy nívódíjas könyv és közel kétszáz szakcikk szerzője, helyet foglal a Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete (MAVOE) vezetőségében, állandó nemzetközi zsűritag.



Dr. Károly Imre fiaival készíti a 303-as gőzöst

— A modellezéshez kézügyesség, szaktudás, vasúttörténeti ismeret, jó ízlés és határtalan türelem szükséges — kezdi. A hasznos időtöltést, változatosságot jelentő elfoglaltság nem kötött életkorhoz. Gyakran már gyerekkorban felébred az érdeklődés. Megfigyelhető, hogy az idősebbek — nosztalgikus érzelmeik miatt — általában gőzmozdonyokat készítenek, a fiatalok inkább a korszerű vontatási nemekhez vonzódnak. Természetesen sokan foglalkoznak vontatott járművekkel, épületekkel, hidakkal, vasúttechnikai berendezésekkel is.

A rendszeresen szervezett kiállításokon az alkotók csak *előzetes zsűrizés után* mutathatják be versenydarabjaikat. Az elbírálás főbb szempontjai: a *méretarány*, a *kidolgozás minősége*, a *működőképesség*, az *élethűség*, a *festés*, *feliratozás* és természetesen a modelleknek meg kell felelniük a *nemzetközi szabványok* előírásainak. A résztvevők két kategóriában indulnak: junior (16 éven aluliak) és felnőtt csoportban.

1979-ben egy 520. sorozatú mozdonyt *szándékosan piszkos, maszatos festéssel*, (ahogy a valóságban látszik), mutattam be a zsűrinek, amely azonban annak értékét alábecsülte. Elképzelésem helyességét ma már elismerik. A gyárak is így készítik, mert kedveltté vált ez a módszer. Piaci ára a hagyományos festésű modellnél harminc százalékkal magasabb!

A *MAVOE* — amely *alapító tagja a nemzetközi szövetségnek* — több vidéki körrel is rendelkezik, élvezi a *Közlekedési Múzeum támogatását*. Tagjai a nemzetközi kiállításokon kiváló eredményeket érnek el. Sorozatosan első és második helyezéseket szereznek, számos dicsérő oklevelet kapnak. Megnyugtató érzés, hogy külföldön is népszerűsítjük a magyar vasutak technikáját — fejezte be a beszélgetést *dr. Károly Imre*.

Horváth Károly



Mindenki által megcsodálható remekmunka a debreceni igazgatóság épületében, az egykori Tisza palotában.
Fotó: Piltz Gyula

VASUTAS DOKUMENTUMOK

1956-OS RENDŐRSÉGI NAPI JELENTÉSEK A VASUTASOKRÓL

Vasutasok ötvenhatban

A forradalom 40. évfordulójára Rendőrségi napi jelentések 1956. október 23.– december 12. címmel Kajári Erzsébet levéltáros szakszerű gondozásában — a Dura Stúdió nyomda-előkészítő közreműködésével — megjelent az első belügyi iratokat tartalmazó forráskiadvány. Az előszóban írta Kuncze Gábor belügyminiszter, hogy ez egy olyan könyvsorozat nyitó darabja, mely közkinccsé fogja tenni az egykori rendőrminisztérium szigorúan titkosan kezelt iratanyagát. A 314 megyei részjelentést és központi ügyeleti összefoglalót tartalmazó irategyüttest nemcsak történészek forgathatják haszonnal, hanem mindazok, akik e korszak alaposabb megismerésére törekszenek. A vasúti közlekedésről és a vasutasokról szinte minden jelentésben található adat. Íme néhány róluk szóló szó szerint felidézett jelentésrészlet.

Október 26.

13.05–kor Varga őrnagy jelenti: *„Szajolban a vasutasok megtagadták a szovjet alakulatok szállítását, így gyalog mentek Szolnokra."*

Október 27.

Török százados 15.05–kor jelenti: *„Lökösházán egy szovjet páncélosokkal megrakott szerelvény áll, amely be akar jönni az országba, de a románok nem adták hozzá mozdonyt. Ugyancsak megtagadta a mozdony adását lökösházi magyar MÁV állomásfőnök is.A békéscsabai forradalmi tanács felhívására a békéscsabai vasutasok úgy döntöttek, hogy ha a szerelvény bejön az országba, úgy felszedik előtte a síneket."*

November 11.

„A szolnoki Járműjavító üzemben a munkások 75 százalékban felvették a munkát. A győri MÁV állomáson az alkalmazottak a reggeli órákban a munkát felvették. Ezután megjelentek a Vagongyári munkások és megfenyegették őket, hogyha nem hagyják abba, agyonverik őket. Azzal szerelték le a vasutasok a vagongyáriak dühét, hogy Budapestnek élelmiszert szállítanak."

November 14.

„Baja városában a Posztógyár és a MÁV dolgozói sztrájkolnak és követeik a szovjet csapatoknak 6 hónapon belül kivonását"

November 15.

„Bács–Kiskun megye területén az üzemek és a vasutasok azért sztrájkolnak, mert a munkaképes embereket a Szovjetunióba akarják vonaton vinni. Szegedről olyan hírek jöttek, hogy a munkástanács 1 tagját letartoztatták. Ezért a szegedi fűtőház sztrájkba lépett. Ez a hír gyorsan elterjedt és meghénult az egész vonalon a vasúti forgalom"

November 16.

Vasúti rendőrség: *„Majd minden rendőri egységünk arról tesz jelentést, hogy a vasutasok vagy egyáltalán nem vagy igen minimális létszámmal dolgoznak ez úgy értéklehető, hogy a vasúti központi szervek nem tesznek meg mindent a vasutasok felé a munka teljes mértékű beindításának az érdekében."*

November 17

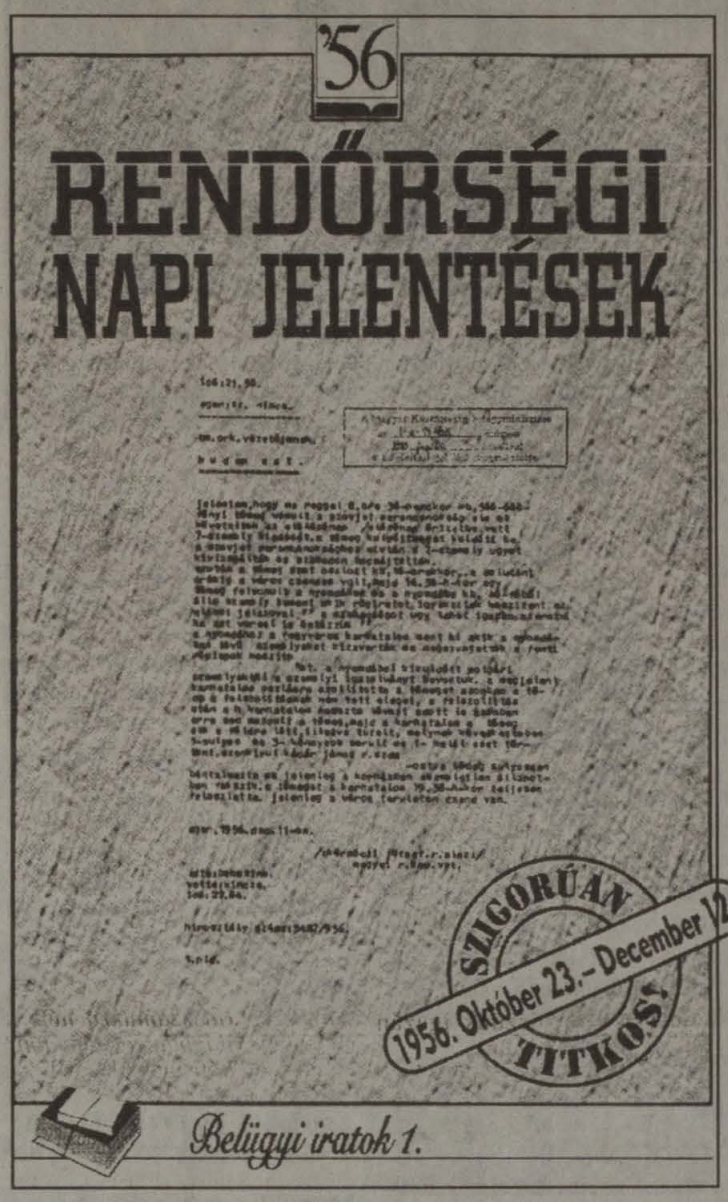
„A hatvani vasutasok tegnap még nem dolgoztak mivel a salgótarjáni vonalon rálőttek egy mozdonyvezetőre."

November 20.

Vasúti rendőrség: *„ Győrből olyan jelentést kaptunk, hogy a vasutasok nem dolgoznak a Kádár kormányt nem ismerik el. A dunapentelei állomáson két vasutas a sínpár alól kiszedett négy darab talpfát azonban tetten értük őket."*

November 21.

„Pilisvörösvár és Piliscsaba között az éjszaka folyamán körülbelül 50 főből álló fegyveres csoport megtámadta a pályaőrt és tőle elvették a szerszámokat, melyekkel meglazították a síneket. Ennek következtében ma reggel Budapest–Esztergom–i vonat kisiklott."



November 23.

„A somogyszobi vasutasok a mai napon sztrájkba léptek, mert állításuk szerint Dombóváron a szovjetek két vasutast letartóztattak."

November 24.

„A celldömölki MÁV dolgozók 48 órás sztrájkba léptek .... mert az ENSZ megfigyelőket nem engedik be az ország területére."

November 25.

„A hatvani vasutasok között az a hangulat, hogyha a kormány a vasutasoknál nem engedélyezi a munkástanácsok létesítését november 28–ig akkor sztrájkolni fognak. A vasutasok és a tatabányaiak között el van terjedve, hogy Nagy Imrét deportálták Romániába és ez a hangulat kedvezőtlenül hat az egész termelésre."

November 26.

„L.I. 20 éves MÁV alkalmazott békéscsabai lakos sztrájkra valamint a Kádár–kormány ellen röpcédulát készített és terjesztése útján izgatott. Őrizetbe véve 48 óra után szabadon bocsátva."

November 28.

Vasúti rendőrség: *„A jelentések arról számolnak be, hogy napról–napra jobb a vasutasok hangulata és erre legtöbb helyen jó hatást váltott ki Kádár elvtárs tegnapi beszéde."*

December 10.

„Eljárás indult őrizetbe vétellel B.G. MÁV főintéző szegedi lakos ellen, mert 16 pontból álló a Szovjetuniót és a Kádár–kormányt rágalmazó, kigúnyoló röplapot készített és azt átadta 13 éves fiának, hogy vigye el szegedi Árpád téri Általános iskolába, sokszorosítsa le és ossza szét diáktársai között."

December 11.

„Szolnok megye területén a parasztság kivételével, a nagyobb városokban általános 48 órás sztrájkot indítottak el. Szolnokon a sztrájk megszervezésében a vasutasok és a járműjavító dolgozói tevékenykedtek a legjobban. A békéscsabai MÁV dolgozók körében nyomott a hangulat, mivel a dolgozók nagy része nem akar sztrájkolni. Állítólag a polgári személyek megfenyegették a vasutasokat, hogyha kiindítják a vonatokat a vonat vezetőjét kifogják lőni."

December 12.

„Ma reggelre virradóra Albertirsán a vasútállomástól 4–5 kilométerre a 3245–46 szerelvény között a vasúti pályatestre aknát helyeztek ... A robbanás csak a talpfákat rongálta be... úgy, hogy a vonat tovább közlekedhetett."

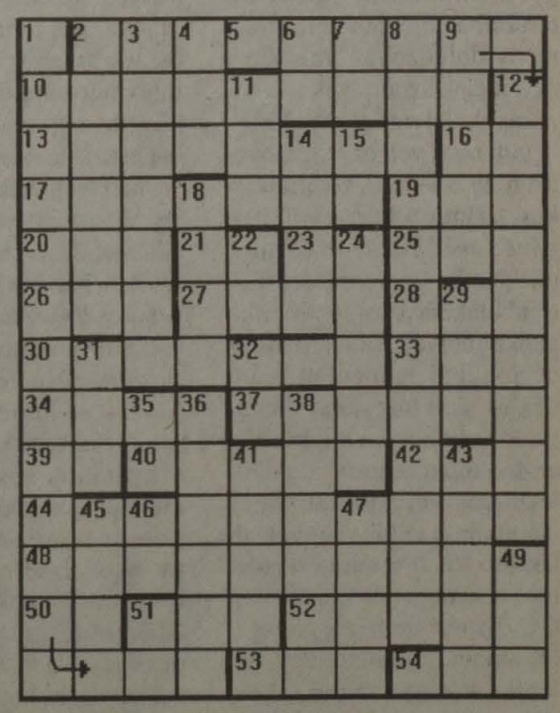
Gadanecz Béla

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Lina Morgan aforizmája: Több jó ember él a világon, mint rossz...
(Megfejtés folytatása: függőleges 1., vízszintes 2.)

Vízszintes: 2. Megfejtés. 10. A zsidók szenthelye Jeruzsálemben. 12. Félig jó! 13. A Gesta Hungarorum szerzője. 16. Kotló része. 17. Kimegy a hangárból. 19. Salgótarjáni sportkör. 20. Rossz emlékű intézmény volt '56 előtt. (vissza). 21. Helyhatározó. 23. Lakat Ferenc. 25. Cink fele, ittrium, kén. 26. OEN. 27. Két sarkot köti össze. 28. Clinton az elnöke. 30. Rendszer gazda (latin). 33. Báránd melletti község. 34. ..... Montand. 37. Pergőn .... 39. Katlan rész. 40. Pénzt küldő. 42. Teherautó márka. 44. Rászoktatok. 48. Lengyel-Cseh határvárosra. 50. Ételízesítő. 51. Balaton csatornája. 52. Finn csodafutó. 53. Ének. 54. Harap.

Függőleges: 1. Megfejtés. 2. Bibliai város. 3. Rossz modorú. 4. Ganges fele. 5. Ittrium. 6. Joó egynemű betűi. 7. Balogh Ferenc. 8. Mély hangú kísérő pengetős hangszer. 9. Lengyel pénz. 11. Kortyra része. 14. Nyers humusz (német) (Mull) 15. Alul része. 18. Megtiszteli a megszólításban. 22. Latin és. 24. Nagyon meleg. 29. Csao része. 31. Egyesült Villamossági Társaság. 32. Testnevelési főiskola. 35. Európai Unió. 36. Statikus része. 38. Égést akadályozna. 41. Középkorban fiatal beosztása. 43. Alak. 45. Földet forgat. 46. Okoz némán. 47. Időszerűtlenné válik. 49. ... Mail. 51. Samu fele.



Készítette: Bánszegi József

Előző rejtvény megfejtése: Balczer, Boboti Béla, Szoboszlai.

VASUTAS ZENISKOLA

Négyen a Hírnévről

A Magyar Vasutas júliusi lapszámában tudósítottunk arról, hogy a Vasutas Zeneiskola musical stúdiója nagy sikerrel mutatta be a nyáron a Thália Színházban a FAME (Hírnév) című musicalt. A darabot egészen az év végéig műsorán tartotta az azóta bezárt színház. A Magyar Vasutas munkatársa a sikerről, hírnévről, zenéről beszélgetett néhány szereplővel.



Tombor Zoltán — Nick szerepében láthattuk — négy éve jár a vasutas zeneiskolába. Számára igazi sikert hozott a szerep, hiszen valóságos kis rajongótábora alakult ki az előadások alkalmával. Többször felvételizett a Színház és Filmművészeti Főiskola musical szakára — eddig sikertelenül. Volt olyan alkalom, amikor az utolsó rostán esett ki a jelentkezők közül. Jövőre újra megpróbálja a felvételit...

Kovács Szilvia — Carmen — már hat éve a zeneiskola hallgatója, és addig ez marad, amíg fel nem veszik a főiskolára, vagy meg nem unják jelenlegi tanárai. A *Fame*-t igazi kihívásnak tekintette, amelynek — érzése szerint — megfelelt. A Tháliabeli siker a lehetőséget jelenti számára — talán így könnyebben eljut a Vas utcai célig. (Itt található a Színház és Filmművészeti Főiskola.) Jelenleg a Madách Kamarában játszik egy Weber musicalben.

Bereczki Zoltán — szintén Nickként játszott — idén töltötte be 20 életévét és még csak néhány hónapja tanul a zeneiskolában. Szerinte óhatatlan, hogy a művészek egy idő után pózokat, szerepeket vesznek fel a magánéletben is, és megpróbálnak sztárként viselkedni. A sikert szeretné ennek tudatában elviselni. Vigyázni szeretne arra, hogy megmaradjon olyan 20 éves srácnak, mint a társai. Ő is színésznek készül....

Pankotay Péter már művésznek mondhatja magát, hiszen másfél éve tagja a Fővárosi Operett Színháznak. Ő is remekül érezte magát a *Fame*-ben, de egy kissé másként látja azt a világot, amelyért a társai lelkesednek.

Toldi Mária növendékei kérdésemre elmondták, hogy nincs vasúti kötődésük, a zeneiskolába kizárólag az intézmény jó híre miatt jöttek tanulni. Azért Tombor Zoltán hozzátette: ő úgy tudja, hogy a dédpapája masiniszta volt. A fiatal zeneiskolások a továbbiakban arról beszéltek, hogy mennyire megváltoztatta életüket a bemutató. Megismerik őket az utcán, a színházban kis rajongócsoportok alakultak ki. Bár azt is hozzátették, hogy a Fame-ből nem lehet megélni, ezért néha kénytelenek haknizni, éttermekben, kultúrházakban. A szereplők közül sokan vidékiek, ezért albérletet is fizetnek, így minden felkérést elfogadnak, még akkor is ha nincs meg a kellő anyagi és technikai háttér.

A fiatalok úgy tudják, hogy a Thália Színház bezárása után is láthatják majd az érdeklődők a darabot januártól a Fővárosi Művelődési Házban, a XI. kerületben a Fehérvári úton.

T.P.

TIPP–HOPP

Fiataljaink a képernyőn

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata „ringbe száll" Rózsa György népszerű játékában a Magyar Televízió kamerái előtt. A vasutas fiatalok január 3-án (az MTV 2-es csatornáján, a Dallas után) kerülnek képernyőre, ahol az aszódi színjátszókkal mérkőznek meg a 250 ezer forintos díjért. A tagozati tanács elhatározta ha győznek jutalmukat átutalják a *„Vasutas Fiatalokért" Alapítvány* javára. Ehhez már csak győzni kell!

Elhunyt dr. Pecze Mária

Autóbaleset következtében november 23-án elhunyt dr. Bodnárné dr. Pecze Mária a Vasutasok Szakszervezete pécsi területi bizottsága jogsegély szolgálatának vezetője.

Kegyelettel búcsúzunk *dr. Bodnárné dr. Pecze Máriától* a Vasutasok Szakszervezte és mindazok nevében, akik szerették és tisztelték.

Nyugodjék békében.

LAKÁSPIAC

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV- vagy önkormányzati lakásra, **Budapest** VIII., Kerepesi úti 2 szoba komfortos, jó állapotban lévő I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel. Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Rákospalotán eladó második emeleti, egy + kettő félszobás, étkezős, felújított, nem távfűtéses **öröklakás**. Érdeklődni lehet a 306-7521-es telefonszámon délután 5 órától 9 óráig.

Eladó Cegléden 2 szobás, 42 négyzetméteres I. emeleti, egyedi gáz- és vízórás **lakás**. Érdeklődni munkanapokon: Kocsisné, budapesti telefonszám: 2600-850, 2610-778; vasútüzemi telefonszámon: 64-45.

Budapesti VII. kerület Klauzál tér melletti, két és félszobás, első emeleti felújított öröklakásomat **eladnám**, vagy budapesti családi házra, esetleg szeparált házrészre cserélném értékegyeztetés után. Telefon délelőtt: üzemi 48-71/2479 vagy 2493 mellék, városi 269-5599/2479, 2493 mellék, délután 131,2491 Gubancsik Erzsébet.

Budapesti 2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba 82 négyzetméteres komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre (esetleg megvásárolhatóra), Budapest környékire, budapestire vagy győrire **cserélném**. Minden megoldás érdekel. A válaszokat a győri 06-96-423-193-as (üzenetrögzítős) telefonon vagy Vargáné Horváth Mária Magdolna 9023 Győr, Ifjúság krt. 4. I/1. postacímre kérem.



OLVASÓINK ÍRJÁK

Önzetlen adakozás

A Magyar Vasutasban már hírül adtuk, hogy több éves hagyománya van „A vasút a gyermekekért alapítvány" Kaposvári Diákotthonában a jótékony célú rendezvényeknek amelyen az intézmény dolgozói és családtagjaik, valamint barátaik vehetnek részt.

Az idei bálon, amelyet november 9–én rendeztek meg, a védnöki teendőt *dr. Bajnai Gábor* , a MÁV Rt. személyügyi főosztályvezetője és *Szabó Miklósné* osztályvezető, a kuratórium elnöke látta el. A két védnök a rendezvényen ismertette a vasút és az alapítvány erőfeszítéseit a gyermekintézmények fenntartásában méltatták az intézmény dolgozóinak munkáját és a magánszemélyek adakozásának jelentőségét. Velük együtt részt vett az összejövetelen *dr. Imrédy Gyuláné*, a kuratórium titkára és *Faragóné Jankó Tünde* a kuratórium gazdasági igazgatója. A tombolaként a dolgozók , magánszemélyek, vállalkozók és cégek által felajánlott ajándékba adott tárgyakat sorsolták ki (a bált ilyen módon 52–en támogatták, míg 5 vállalkozó pénzzel járult hozzá az alapítványi célok megvalósításához). Külön említést érdemel a támogatók közül *Szijj Györgyné*, vezető jegyvizsgáló, akinek korábban egy, jelenleg két gyermeke lakója otthonunknak. A tavalyi évben elhatározta, hogy bált szervez a vasutasok körében, aminek bevételével támogatja óvodánkat. A rendezvény jól sikerült, a támogatásból az ovisok *sportfelszerelést és játokokat* kaptak. S mivel Szijjnét a siker újabb tettekre sarkallta, az idén újra megszervezte a vasutasok jótékonysági bálját. Mondanom sem kell, a *vasutasok nagy családja ismét összefogott*, mellyel jelentős bevételhez jutatta a bál rendezőjét aki az összgyűlt pénzt már át is adta intézményünknek. Emellett felvette a kapcsolatot egy budapesti kft. vezetőjével, akit szintén megnyert céljainknak, így több mint százezer forint támogatást szerzett. Az adakozások, a báli bevételek meghaladják a 200 ezer forintot, amelyet a növendékek *kulturális és jutalmazási céljaira, tankönyv– és tanszervásárlásuk segítésére* fordítanak.

Ezúton is köszönjük valamennyi támogatónknak, hogy sikerre segítették rendezvényünket, vasúti és kuratóriumi vezetőinknek, hogy jelenlétükkel megtisztelték a rendezvényt, a vasutasok nagy családjának, hogy összefogásával bizonyságot tett az önzetlen segítségadás mellett.

Lőczi Ferenc
igazgatóhelyettes

Vasutas egészségpénztár

Megalakult a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztár — tájékoztatták a szervezet alapítói november 29–én a Magyar Távirati Irodát.

Az Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztár megalakítását a VSZ szakmailag előkészítetlennek tartja. A vasútegészségügy átalakulásával párhuzamosan a VSZ szükségesnek tartja egy olyan kiegészítő egészségpénztár létrehozását, amely stabil pénzügyi és jogi háttérrel rendelkezik.

A vasutas egészségpénztár működésének egyik alapfeltétele, hogy annak a MÁV Rt., mint munkáltató is tagja legyen. Erről november 26-án tárgyaltak a reprezentatív szakszervezetek és a MÁV Rt. vezetői. Ekkor a vasúttársaság azonban kinyilvánította, hogy a tulajdonos (KHVM) határozott elzárkózása miatt nem vesz részt a VDSZSZ által kezdeményezett egészségpénztárban való részvételtől, mert azt előkészítetlennek tartja. *Meglepő, hogy a társszakszervezetek ezen információ birtokában is kitartottak alapítási szándékuk mellett* — tudtuk meg dr. Márkus Imrétől, a VSZ elnökétől.

A MÁV, a GySEV és az Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) is érdekeltek egy stabil egészségpénztár megalakításában. Erről a VSZ elnöke december 10-én tárgyalt a felsorolt intézmények vezetőivel. Ekkor a tárgyaláson résztvevők elhamarkodottnak és kiforratlannak ítélték a VDSZSZ által kezdeményezett egészségpénztár megalakulását, mert például a négy százaléknyi díj ellenértékeként szinte semmivel sem nyújt több szolgáltatást, mint a több mint hatvan éve működő ÖTA, a fél százalékért.

Álláshirdetés

Budapest–Nyugati-pályaudvar állomásfőnöksége felvételt hirdet MÁV–on belüli áthelyezéssel vezető váltókezelő, váltókezelő, és személypénztáros munkakörökbe. Érdeklődni lehet a 01/49-60 vagy 01/42-01 üzemi telefonon.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax:
342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 480 Ft, félévre 240 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest
Felelős vezető:
Lendvai Lászlóné mb. vezérigazgató

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

GAZDÁLKODJ OKOSAN

Járműjavítás '97

Avagy változnak az idők (?)

A vontatási főnökségeken bizonyára többen emlékeznek még arra az időszakra, amikor a főjavításra utalt mozdonyról leszedtek minden használható alkatrészt és kicserélték egy rosszra, épphogy darabra meglegyen, mondván: a járműjavítóban majd pótolják.

Mára megfordult a helyzet: a nagyjavításra kijelölt járművet a fűtőházakban a többi, futóképes jármű rovására felszerelik, hogy minél kisebb legyen a megrendelés összege.

Így fordul elő, hogy azért áll egy-egy mozdony, mert a jó alkatrészei hiányoznak, bent vannak a járműjavítóban. Érthető, hogy a fűtőházban egy idő után nagyon várják már a kiglancolt erőgépet. Amikor megjön, felsóhajtva megkezdhetik a „kifosztását", amiből helyre lehet állítani legalább két-három másik járművet. Az eredmény ismert: egyre kevesebb a hadra fogható vontatójármű. Tessék mondani: a mostani helyzet kinek jó?

k.

Az elfoglalt főosztályvezető

A MÁV Rt.-nél a főosztályvezető nagyon elfoglalt, vagy nincs az irodában, mással beszél, nem ér rá. Levelet írt a gyanútlan szakszervezeti tisztségviselő az elfoglalt főosztályvezetőnek, mert az azt ígérte a testület előtt, hogy írásban válaszol minden kérdésre.

Kíváncsi volt a szakszervezetis, hogy:

1. Milyen segítséget ad a munkáltató a felsőoktatásban tanulni vágyó fiataloknak?
2. Akarja-e továbbfejleszteni a MÁV Rt. a szakközépiskolai képzést?
3. Ösztönzi-e a MÁV a 8 általánost végzetteket a továbbtanulásra?
4. A készülő új bértáblázatban a munkáltató hogyan ösztönzi a fiatalokat?
5. Mennyibe került a vonatkísérők részére tartott úgynevezett személyiségfejlesztő tréning oktatása?

Az elfoglalt főosztályvezető szeptember óta a kérdésekre sem írásban, sem szóban nem válaszolt. A szakszervezetis előbb a belső postára gyanakodott, majd egy telefonos érdeklődés után, már másra.

Cs.Zs.