Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 1. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. JANUÁR

A tartalomból:

A MSzOSz és az idő próbája 2
ÜT-választás hitelesített mérlegen 3
Hajnali józanság 4
Taxival rohant megállítani a vonatot 5
Az igazi tét 6
Melléklet a Megállapodásokról

Elértük, ami elérhető!

JÓ MEGÁLLAPODÁSOK MINDEN MENNYISÉGBEN

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Rt-nél foglalkoztatott munkavállalók 1999. évi foglalkoztatási, jövedelmi és szociális helyzetére vonatkozóan a munkáltatóval 19 megállapodást kötött. Önmagában a 19 db megállapodás jelzi, hogy a szociális partnerek igen átfogó, intenzív eredményes tárgyalásokat folytattak. Függőben egyetlen kérdés sem maradt. Ahol nem volt idő a részletek kimunkálására ott a koncepcióban állapodtak meg, ahol ez sem volt lehetséges – idő hiányában – a további tárgyalási ütemezés került a megállapodásba.

Mit garantál a 19 megállapodás?
Foglalkoztatási biztonságot, reálkereset növekedést, a munka és szociális körülmények javulását!
Részletesebben:
Foglalkoztatási biztonság:

Sok éve tartó létszámleépítés után 1999-ben központilag előírt létszámcsökkentésre nem kerül sor. A munkáltató csak annak a vasutasnak szüntetheti meg a munkaviszonyát létszámleépítés vagy átszervezés címén – munkáltatói felmondással –, aki nem fogadja el a számára felkínált másik munkakört vagy átképzést.

A meglévő munkavállalói állomány megőrzését szolgálja a 250 millió Ft-os elkülönített képzési alap. Az alapátszervezések miatti átképzések és az Európai Uniós csatlakozás miatt szükségessé váló oktatások költségeit hivatott biztosítani (lásd 1-es, és 4-es megállapodások).

A munkavállalói érdekvédelem szempontjából kiemelt jelentőségű az Európai Uniós csatlakozás kérdéseiről kötött együttműködési megállapodás. A 3-4 vagy 5 év múlva esedékes csatlakozás előkészítése már folyik. Rendkívül fontos, hogy a munkavállalók munkahelyi és munkavállalói érdekei folyamatosan érvényesüljenek. A szükséges változásokról a munkavállalók kellő információval rendelkezzenek, abba beleszólhassanak és legyen kellő idő a felkészülésre.

A megállapodás létrejötte a VSZ kezdeményezésének volt köszönhető (lásd 19. sz. megállapodás).

A foglalkoztatás biztonságát növelte a szakszervezetünk által szorgalmazott napi munkaidő további csökkentése és kiterjesztése. Az eredményes tárgyalásnak köszönhetően 1999. február 1-től 7,8 óra a napi teljes munkaidő a forgalmi, gépészeti és biztosító-berendezési, erősáramú és távközlési, valamint az anyaggazdálkodási szakszolgálat valamennyi fizikai munkakörében. Tehát nemcsak a nappalos fizikai, hanem a fordulószolgálatos fizikai munkavállalók havi kötelező órája is 4 órával csökkent. A nem fizikaiak közül a raktárnokok és a fuvardíj számfejtők kerültek még ebbe a körbe. Miután a bérek nem változnak, ez relatív 2,5%-os bérfejlesztést jelent. (A személyi alapbér változatlan, a személyi órabér 2,5%-kal nő.). A forgalmi utazók 1999. november 1-től 7,7 óra, a vontatási utazók 7,5 óra napi teljes munkaidőben kerülnek foglalkoztatásra (lásd 5. sz. megállapodás).

(Varga Gyuláné és Bíró Tibor értékelése a megállapodásokkal együtt a Magyar Vasutas mellékletében olvasható!)



A VSZ vezetősége is ezrekkel együtt rótta le kegyeletét a MÁV Rt. Székházában, *Sipos István* vezérigazgató ravatalánál.

SZALAI CSABA

Emelt fővel

**Ímhát megállapodtál,
a tárgyalásnak vége, –
benned talált a sztrájk
tanítómesterére.**

**Te már bölcsen szemet hunysz,
megbékéltél azzal,
hogy csalt az égi partner
egy hitvány kártyalappal.**

**Ki adta fel? A szív, –
bár zakatolta is:
a bérharc baromarcú
komondora hamis.**

**Mert jóságod csalárd
morzsákra osztható, –
csontujjal megkevert
embertárs, rossz a jó.**

**Egy szájra ráütöttél,
ne marcangolja szét
a héjáért kivájt
komiszkenyér belét.**

**Fülkédbe ülsz, kísér
a földi, bús személyzet,
az érkező örök –
s emelt fővel leléphet.**

Az egyszerű vezérigazgató

Most a Keleti pályaudvar sem az igazi arcát mutatja. A mozdonyok csendben pihennek a csarnokban, a sínek halványabban csillognak, a vasutasok lehajtott fejjel haladnak el mellettem. Az igazgatóság épületének lábánál két szál szegfű között egy alig pislákoló gyertyát fújdogál a januári szél. Gyászol a vasút, meghalt *Sipos István*. Nem a vezérigazgató úr, hanem ***Sipos Pista***. Így született, így is halt meg, egyszerű kisvárdai fiúként.

Ő volt az a záhonyi üzemigazgató, aki csak úgy benézett a bakterházba a fiúkhoz, és megszomjazván teát kért. A váltókezelők megkínálták a MÁV-os védőitalból. Miután megkóstolta, rögtön kiöntötte a hóra, mert a lé ihatatlan volt. Azonnal berendelte az éjszaka kellős közepén a konyhafőnököt, és elküldte teát főzni, de ráparancsolt, hogy az iható legyen.

A Nyugatiban voltam naplózó, amikor először találkoztam vele. Már vezérigazgató-helyettes volt és megkért telefonon, hogy vegyek neki négy helyjegyet. Nem tudtam, hogy ki volt az a ballonkabátos, bajszos ember, aki bejött az ügyeletre, csak az ott lévő főnököm ijedt arcán láttam, hogy nem akárki jött be, pedig egyszerű utasnak tűnt. Átvette a jegyeket, majd megköszönte és mosolyogva fizetett. Később tudtam meg, hogy ő volt a *Sipos Pista*.

Amikor vezérigazgató lett, mindig az első kérésre nyilatkozott, ha kerestük, visszahívta a Magyar Vasutas szerkesztőségét. Egyszer egy interjúra invitáltam meg a Nap TV-hez. Reggel hívtam, délután ötkor ott volt az Angol utcában. Megbeszéltük a kérdéseket előre, ahogy ez lenni szokott. Ő szólt, hogy hagyjuk azt a fránya csomóponti rendszert, úgy sem érdekli a nézőt, beszéljünk másról. Amikor leültünk, eszembe jutott, nem tisztáztuk, hogy a kamerák előtt magázódunk. Súgtam neki, hogy mit szeretnék, intett a fejével, hogy vette a lapot. Az interjú jól sikerült, mert tovább jutottam "a riporter kerestetikben". Másnap találkoztunk a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén, odajött hozzám és azt mondta: "Remélem tovább jutottál!"

Én most nem mondhatom neki ugyanezt, az elgyötört vasutas szív megállt. Erre volt a legbüszkébb, hogy ő vasutasnak született. Egyszer egy sajtótájékoztatón az újságíró cinikus kérdést tett fel neki, és ő így válaszolt: "Minden ember vasutasnak születik, csak van aki tovább tanul, mint ahogy te is Attila."

Sipos István is tovább tanult, mégis megmaradt vasutasnak, azok közül is a legjobbnak. A MÁV nehezen lesz meg nélküle, ő viszont a vasút nélkül még lelkében sem. Biztos vagyok benne, hogy az égi pályákon a vonatokat irányítja. Egyszer majd mindnyájan jelentkezünk nálad, Vezérigazgató Úr!

Tonzor Péter

AKTUÁLIS

Az előző évek gyakorlatához hasonlóan nem volt könnyű a '98-as év zárása sem. Az üzemi tanácsi választásokat követően november végén kezdődtek el a bértárgyalások. Ekkorra már közismert volt a Kormány költségvetési javaslatában tervezett '99 évi infláció mértéke is. Annak ellenére, hogy a Kormány 2-3%-os reálbér-növekedést prognosztizált, a MÁV nagyon alacsonyra tette az induló tételt a 10,5%-os alapbér-emelési javaslatával. A VSZ bérkövetelése az ősz során megtartott munkavállalói fórumokon alakult ki. A cél 5%-os reálnövekedés elérése volt, amelyet 21% körüli bruttó béremeléssel lehetett volna elérni.

A VSZ választmánya 1999. január 1-jétől elérendő főkövetelésként a minden áron való bérfejlesztéssel szemben, a vasutas munkavállalók – minden munkavállalói csoport! – teljes foglalkoztatás biztonságának elérését határozta meg. A VSZ tárgyalási csomag szakmailag alapos, indokolt, a MÁV Rt. hatékonyabb működését is szem előtt tartó javaslataira a cégvezetés nem tudott nemet mondani. (lásd foglalkoztatási megállapodás, képzési alap, stb.) Nagy eredménynek tartjuk a bértarifa rendszer 1999. december 31-jével történő hatályon kívül helyezését. A VSZ 1997 decemberi kemény fellépése meghozta az eredményt. 1998 során több mint hat hónapos tárgyalási idő alatt sikerült meggyőzni a MÁV-ot és a mozdonyvezetők képviselőit is a bérrendszer reformjának szükségességéről.

A toldozott-foldozott tarifa már szinte semmire sem jó. A bevezetése óta eltelt időszak alatt nem követte a MÁV Rt. átalakulását, emiatt pedig szinte minden munkavállalói csoport között különböző mértékű feszültségeket generált. Lényeges hatással van a bérfejlesztésre, a nettó bérek alakulására az SZJA tábla is. Az adótábla változást semmilyen tarifarendszer sem képes követni mindaddig, amíg nem lesz stabil az SZJA rendszere. Ez pedig elsősorban a mindenkori kormányzó pártokon múlik és nem a szakszervezeteken!!

Na de nézzük, hogy miért is írta alá a VSZ 1998. december 31-én a bérmegállapodást?

Világossá vált számunkra a sikeres figyelmeztető sztrájk után, hogy a MÁV-nak a munkahelyek, a *biztos kenyér garantálása* mellett viszonylag kicsi mozgástere van a bérek további emelésére. Minden lehetséges tárgyalástechnikai elemet bevetve kialakulóban volt egy patthelyzet, ahonnan két kiút mutatkozott. Az egyik megoldás a január 7-10 közti időtartamra meghirdetett általános sztrájk megtartása lett volna annak minden kockázatával, de legfőképpen azzal, hogy a sztrájk alatt, illetve után nem tud több bért adni a MÁV. Akkor pedig mi értelme van megtéveszteni a vasutasságot és belevinni egy előre láthatóan eredményt, többletbért nem hozó konfliktusba?

A másik megoldás az elért eredmények alapján aláírni a megállapodást azokkal a további feltételekkel, hogy az 1,5% teljesítményjutalom kifizetését garantálja a munkáltató és a vasutasnapi jutalom decemberi 2%-os részét 1999. április elsejétől alapbéresítjük. *Ez további 2,4%-os alapbér-növekedést jelentett volna mindenkinek!*

December 30-án a VSZ sztrájkbizottsága a helyzet hosszas fontolgatása, mérlegelése után úgy döntött, hogy a munkavállalók nem vihetők be egy eleve eredménytelennek látszó, az addig mindhárom reprezentatív szakszervezet által ellenjegyzett megállapodások teljesítését is veszélyeztető sztrájkba. Azt is megállapította, hogy az adótábla hatása miatt több olyan munkavállalói csoport lesz, aki a konkrét bérfejlesztés végrehajtását követően alig érezhető, 0,2-0,4%-os reálkeret-növekedést ér el. Megfogalmazódott az újabb javaslat, hogy a MÁV adjon még további összeget a béremelésre, és azt ne az 1,5%-os teljesítményjutalomhoz tegyük, hanem kompenzációs összegként kezeljük, és csökkentsük ezzel az adótáblaváltozás okozta veszteséget. Az ellenőrző számítások elvégzése során kiderült, hogy az adótáblahatás érzékelhető csökkentéséhez minden munkavállalói csoport esetén további közel egy milliárd forint kellene. A MÁV ezt pedig nem tudta megadni, illetve a tarifaemelésre fordítható összeget kellene csökkenteni 2% körüli nagyságrenddel. Ez pedig elfogadhatatlan megoldást jelentett.

A VSZ által javasolt legalább 0,5%-os alapbér-kompenzációt nagy nehezen elfogadta a MÁV. Mivel ez az összeg minden vasutasnak nem volt elég, el kellett dönteni, hogy kik részesüljenek ebből a pénzből. Azt az álláspontot képviseltük, hogy azok kapják a kiegészítést, akiknek a reálkeresete a bértábla emeléssel nem, vagy csak minimálisan, néhány tized százalékkal nő. A számítások elvégzése és az adótábla összevetése után látszott, hogy melyek azok a munkakörök, amelyekben a korrekciót el kell végezni. A VSZ azt javasolta, hogy az alacsony keresetű munkavállalói körök kapják a kompenzációt. A MOSZ azon az álláspontón volt, hogy – engedve a 21%-os bruttó bérfejlesztési követeléséből – a mozdonyvezetők legalább 3%-os reálkereset növekedést kell, hogy elérjenek. A MÁV közölte, hogy nem tud eleget tenni a követelésüknek. A bérmegállapodás megkötésének további kompromisszumokra volt szüksége. Így született meg a bérmegállapodás utolsó előtti elemeként a 0,5%-os kompenzáció. Így a MOSZ tudomásul vette, hogy a reálkeresetük nem nő 3%-kal, hanem csak átlagban 1,7%-kal, amely megegyezik a MÁV Rt. reálkereset növekedési átlagával. Ezzel szemben a VSZ által képviselt munkavállalói körök többségében a reálkereset növekedés lényegesen meghaladja ezt a mértéket. Az alacsony keresetű munkavállalók segéd-, betanított munkások mintegy 10 ezer fős létszámának reálkeresete pedig legalább 2-3%-os mértékben növekedni fog.

Ezen túl azt is számba vettük, hogy a különböző munkavállalói csoportokat milyen más juttatásokban sikerült részesíteni (KSZ-ben, teljesítmény bérezésben, balesetmentességi jutalommal, távolléti díj növelésével, készenlét díjazásával stb.).

A VSZ Érdekegyeztető Bizottsága 1999. január 6-án megtárgyalta a megállapodásokat és azokat tudomásul vette. Megállapította, hogy a jelenlegi bértábla miatt, az adótábla változásainak hatásai nem voltak kiküszöbölhetőek minden munkavállalói csoportnál, illetve, ha erre több pénzt fordítottak volna, az alapbérek sokkal kisebb mértékben növekedhettek volna, hátrányos helyzetbe hozva ezzel minden munkavállalót.

Az 1998. december 31-én elfogadott megállapodás-csomag a legfőbb céljának – a foglalkoztatás biztonság! – teljesülése mellett, elfogadható mértékű alapbérfejlesztést, és a vasutasok reálkeresetére növelően ható további megállapodásokat eredményezett.

A vasutasság bérezési rendszerének rendbetételéhez külső tulajdonosi segítség szükséges. Ezért kezdeményeztük már 1998. novemberében a KHVM-nél, többek között az EU-csatlakozáshoz is szorosan kapcsolódó bérkérdésekben az egyeztető tárgyalások mielőbbi megkezdését. A VSZ részére nagy tanulságokkal szolgáltak a bértárgyalások, amelyeket az új bérrendszer kialakításánál fel kívánunk használni.

Kollégák!

Az 1999-es évre kötött bérmegállapodás egy kidobásra ítélt bértáblán és egy, az alacsony keresetű munkavállalókat hátrányosan érintő adótábla mentén jött létre.

Kérem, vegyék figyelembe azon tényt is a 19 megállapodás hatásának együttes értékelése mellett, hogy az előző években is voltak olyan munkavállalói csoportok, akik pedig akkor, az adott évben kerültek relatíve hátrányos illetve előnyös helyzetbe.

A VSZ az átláthatatlan bérrendszer megszüntetésében és a munkavállalók által végzett munka valóságos értékeléshez igazodó új bérrendszerben látja a célszerű megoldást.

Sándor Imre

MVJ
TÜV CERT
ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"
A 125 éves üzem • 125 év a vasút szolgálatában • 125 éve a vasútért

Az MSzOSz és az idő próbája

VÁLOGATÁS A IV. KONGRESSZUS BESZÉDEIBŐL

Európába nem szolgaként akarunk megérkezni

TÖMÖR KIVONATOK DR. MÁRKUS IMRE BESZÉDÉBŐL!

1998. december 18-19-én tartotta negyedik kongresszusát az MSZOSZ. A kétnapos rendezvény első napján felszólalt *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke is. Az ott elhangzott beszédéből idézzük fel a legfontosabb gondolatokat!

Tisztelt Kongresszus!

Négy év mérlege, tükre van előttünk. Akkor ülésezik a kongresszusunk, amikor az MSZOSZ-hez tartozó ágazati szakszervezetek megvonták a saját mérlegeiket, s megválasztották az új, vagy megerősítették a régi tisztségviselőiket.

Mi történt velünk az elmúlt négy évben? Erősödtünk? Gyengültünk? Egy biztos: tapasztaltunk, 1990 és 1994 között egy jobboldali, 1994 után pedig egy baloldali hatalmat. A tapasztalat lényege, hogy mind a két hatalom a kapitalizálódó Magyarországon gyakorolta a nép által megengedett jogokat! Vajon mind a két kormányzati ciklus alatt ezt akartuk? Így akartuk? A pénztőke diktált, vagy a pénztőke diktált? Hol voltunk mi? A hatalom az hatalom volt mindvégig. Ám a munkavállalói érdekképviseleteknek akkor is megvoltak a sebeik. A kérdés az, hogy csak a pénztőke, a nemzetközivé váló pénztőke fog beleszólni a jövőképünkbe, vagy mi is bele akarunk? Nem könnyű kérdések ezek, kollégáim!

Pártkapcsolatok ügye, avagy az MSZOSZ és az MSZP viszonya

Feltesszük a kérdést: milyen volt az "együttélés" akkor, amikor a szocialisták hatalmon voltak? S vajon, milyen lenne most, miután már tudjuk, hogy nem ők vannak hatalmon? Mi lett volna, ha keményebbek vagyunk és létrejön egy társadalmi-gazdasági megállapodás? Vajon akkor is ennyi lett volna a szenvedés, a kínlódás? Mit ér ez a kapcsolat most, hogy ellenzéki párt lett az MSZP? Mit érhetett volna ez a kapcsolat, ha akkor, anno, nem a presztízs, nem a mások, vagy az egyének érdekének az előtérbe helyezése, hanem a közérdek, egy baloldali érdek jelenik meg a kormányzati hatalom mögött?

Meg kell mondanunk, hogy mi az, amin változtatnunk kell, még akkor is, ha most úgy látjuk, hogy van, amin nem tudunk. Egy apró, hangulatjavító megjegyzést hadd tegyek: azt gondolom, hogy a baloldalon elhelyezkedő pártok közt a távolság nem olyan nagy, mint amilyen messze most ülnek egymástól!

Nem kell szégyenkeznünk akkor, kollégáim, amikor a jobboldalon a szélsőjobbnak nincs határa? Akkor a baloldalon mi van? Hát miért nem kezdünk meg egymás mellé fölzárkózni, miért azokat a momentumokat keressük, amelyek szétválasztanak? Miért nem azokat, amelyek összekötnek! Miért nem lehet lemondani egyéni presztízsekről, miért nem lehet közelebb kerülni egymáshoz? Vajon, csak a jobboldalnak kell polarizálódnia? Nehogy azt higgyük kollégáim, hogy erre a pártoknak kell választ adni. Nekünk, munkavállalóknak, munkavállalói képviselőknek. Azért, mert felelősséggel tartozunk az általunk képviselt dolgozókért, munkásokért. Egységesíteni kell a fellépést, világosan kell meghatározni a célokat. Nem sokat markolva, keveset fogva, hanem keveset, de azt jól megfogva kell előrelépnünk!

Rendeznünk kell az eszközeinket és a módszereket. Világossá kell tenni, hogy a tárgyalásokkal milyen célok érhetők el és mihez kell már a nyomásgyakorlás eszköze! Összefogás, egységes, világos, félreérthetetlen baloldali fellépés kell, ha Európába polgárként és nem szolgaként akarunk megérkezni.

Erősítenünk kell a szakszervezetünkben a belső kutatásokat. Igényünk kell, hogy legyen arra, hogy megkérdezzük a tagságunkat, a szakszervezeteket, a kívülről, vagy belülről figyelő politológusokat, hogy mit szólnak a munkánkhoz? Szembe kell néznünk azzal a ténnyel, ami Európában is egyre jellemzőbb, hogy a szakszervezeti mozgalom leértékelődőben van, térvesztése egyre jobban megmutatkozik, és nem igaz, hogy Magyarországon ezt az utat kell követni! Megvan ugyanis a magyar népben az az összefogás, ami változtathat ezen az irányon. Nélkülünk nem olyan lesz az Európa-ház, mint amilyennek sokan megálmodták!

Azt gondolom kollégák, szólnunk kell arról is, mintegy tükröt tartva önmagunknak, hogy ágazataink mit produkáltak az elmúlt négy évben. A vasutasok nevében azt mondhatom el, hogy – az előző kongresszushoz képest – jelentősen javítottunk a sztrájkképességünkön. Külön, önállóan, az MSZOSZ-hez tartozó Vasutasok Szakszervezete bizony rákényszerült arra, hogy amennyiben szükséges, képes legyen a nyomásgyakorlásra is, ha az általa képviselt munkavállalók céljait el akarja érni.

A munkásember és a jogbiztonság

A bizalmat kell erősítenünk, erre az üzemi tanácsi választások rámutattak, hiszen a Vasutasok Szakszervezetének jelöltjeire több szavazatot adtak le a vasúton, mint ahány szakszervezeti tagunk van! Azt gondolom, hogy ez a bizalom kötelez bennünket. Meg kell szüntetnünk a félelmet a munkahelyeken, ott kell lennünk a mikrostruktúrákban, de ott kell lennünk az egyéni munkaadóknál is, mert nemcsak az 1200, az 1800 és az 50.000 dolgozót foglalkoztató munkaadóknál kell érdemben képviselnünk a munkavállalókat! Kollektív szerződésre és jogbiztonságra van szüksége a munkásembernek. Választás előtt állunk! Egyedül rajtunk múlik, hogy csendben, szolga módon tűrünk, vagy összefogunk és beleszólunk sorsunk alakulásába!

Kollégáim! Sokkal tudatosabb szakszervezeti munkára van szükség! Az MSZOSZ akkor végez az eddiginél tudatosabb szakszervezeti munkát, ha annak eredménye az ágazatokon belül, a szakszervezeti bizottságokban és a főbizalmi-csoportokban is megjelenik majd. Ha a munkahelyeken, ahol az emberek egymásra utaltan, nap, mint nap, izzadtságosan keresik a kenyerüket, ha ott nincs meg az összetartó kapocs, akkor kifele és fölfele egyaránt csak gyengülhet a szervezet.

Amikor Európáról beszélünk, akkor makroszinten érdeminek kell lenni az érdekegyeztetésnek, és európai ember módjára kell kezelni ügyeinket. Európához azonban európai munka és európai bér is jár!

Az első csapást a nyugdíjasokra mérték

FELEKI PÁL HOZZÁSZÓLÁSA

Engedjétek meg, hogy mindenekelőtt a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége Életút kitüntetésben részesült – "gondtalan öregkort élő" – idős társam nevében tisztelettel megköszönjem az MSZOSZ Elnökségének a magas kitüntetést.

A kitüntetés a hosszú évtizedek óta végzett szakszervezeti munka elismerése, egyben elismerését jelenti az ágazati szakszervezet és az MSZOSZ iránti hűségének, elkötelezettségének.

Délelőtt ünnepi megemlékezést tartottunk a Szaktanács megalakulásának 100. évfordulója alkalmából. A jubileumi tiszteletadás *megemlékezés a Szaktanács létrehozásáról, egyben főhajtás a megalapítók előtt*, akik *először ismerték fel és fogták össze a szétforgácsolódott szakszervezetek és tagságuk erejét*, hogy együttesen álljanak ki a dolgozók közös érdekeiért a munkaadókkal és a mindenkori hatalommal szemben.

Ők és utódaik voltak azok, akik a nemzetközi összefogás és szolidaritás szükségességét is felismerve kiépítették a Szaktanács nemzetközi kapcsolatait. *Ők a szakszervezeti mozgalom kiemelkedő alakjai, akik előtt a Vasutasok Szakszervezete is fejet hajt.*

Mi az elmúlt évben ünnepeltük a Vasutasok Szakszervezete megalakulásának 100. évfordulóját. Mint ismeretes a Bethlen-Payer paktum megpecsételte a vasutasok legális szakszervezetének sorsát. A vasúton tiltották a szervezkedést, ha megtudták valakiről, hogy szakszervezeti tag, a legkisebb büntetés az azonnali elbocsátás volt.

Szakszervezeti *elődeink és követőik* lélekben és tetteikben – a betiltás éveiben is – fenntartották, *belénk oltották a szakszervezeti mozgalom szellemét*, később is kiálltak társaikért. *Sokan tagjai voltak a legális szakszervezeteknek és illegálisan folytattak tevékenységet* a vasutasok között. Nagy részük volt a VSZ újjászervezésében. Nem véletlen, hogy ahol a front elvonult szinte spontán alakultak a vasutas alapszervezetek. 1945. második felében az egész szakszervezeti mozgalom meglepetésére a VSZ 75.000 tagjával az ország 3. legnagyobb szakszervezete lett! Az újjá alakított VSZ a Szaktanács tevékeny tagjaként képviselte a vasutas érdekeket.

E helyről nagy tisztelettel köszönetet mondok – sok idős társam nevében – azoknak a szakszervezeteknek akik a betiltás idején befogadtak bennünket. (Vasas, közl, Szállítók és mások.)

Szeretnék néhány gondolatot elmondani az *egység és összefogás* mai szükségszerűségéről.

Kedves Barátaim!

Sajnos a szakszervezeti mozgalom nehéz időszakában élünk. A szakszervezet ellenes törvénnyel – az 1991. évi XXVIII-assal – megbontották a szakszervezetek egységét. A jelenlegi hatalom még csak tárgyalni sem akar a szakszervezetekkel. Jellemző, hogy az első csapást a nyugdíjasokra mérte. Az érdekegyeztetés felső szinten csak formális. *Ezen mielőbb változtatni kell.*

A kongresszusra vár az a feladat, hogy meghatározza a tennivalókat.

Kérem a kongresszust hogy vegye figyelembe:

• A szövetség csak akkor tud erős és tekintélyes tárgyaló fél lenni, ha a tagság mögötte áll.

• Ehhez elsősorban a tagszervezetek vezetésének egysége és tagságának megnyerése, akarása, támogatása szükséges.

Ha ez nincs meg akkor fegyvertelenek maradunk úgy ágazati, mint szövetségi szinten. De akkor azt is mondhatnám, hogy *minek vannak a mozgalom vezetői*, hiszen a tagság, a dolgozók bizalma állította őket szervezetük élére.

Tehát a szövetség egységét, erősítését szem előtt tartva olyanokat válasszon a kongresszus a Szövetségi Tanácsba és Elnökségbe akik mögött ott áll a tagság, akik készek felvenni a harcot a munkáltatókkal és a hatalommal szemben is a tagság jogainak megvédéséért, érdekeinek érvényesítéséért, és szívén viseli a nyugdíjasok sorsát.

Ha ez így lesz, akkor a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége be tudja tölteni hivatását és az eddigieknél is keményebben és eredményesebben fogja ellátni a tagság legfőbb érdekképvi eletét. Ebben a küzdelemben természetesen számítunk az Európai Szakszervezeti Szövetség támogatására is. A kongresszusnak eredményes munkát kívánok!

Elszántság, kedv, emberközpontúság

MOZAIKTABLÓ AZ MSZOSZ IV. KONGRESSZUSÁRÓL

Dióhéjban. A magyar szakszervezetek 100 év alatti legfőbb erőforrása: *szervezettség, összefogás, szolidaritás.* (*Lux Judit*) A globális világgazdaság kiépítése mellett szükséges létrehozni a szakszervezetek globális intézményeit, nehogy a munkavállalók védtelenül maradjanak. (*Eddy Laurijsen*) Időnként a munkavállalók, a nyugdíjasok és érdekképviseleteik tesztelése zajlik – finoman szólva. Durvábban fogalmazva pedig nyílt provokálása. (*Sándor László*) A most elfogadott költségvetés növeli az esélyegyenlőséget. (*Kovács László*)

Vélemények. Az elmúlt tíz évben a szakszervezetek úgy rivalizáltak egymással, hogy gyakran nem vették figyelembe tagjaik érdekeit és személyes presztízsokok miatt tevékenykedtek. Ez gátja volt az érdekvédelemnek. (*Kuti László*) *Molnár György*, a Vasutasok Szakszervezetének küldötte idézte a programból a következőket: "Elvárjuk a kormánytól, hogy tegyen eleget az ENSZ felhívásának, és 1999-ben ünnepeljük meg az idősek napját." A nyugdíjas érdekvédő véleménye szerint azonban nem is annyira az ünneplésen van a hangsúly, hanem azon, hogy a kormány tegyen konkrét *intézkedéseket* az idős emberek életkörülményeinek javítására.

Kommentárok. *Jean Lapayre*, az Európai Szakszervezeti Szövetség főtitkár-helyettese arra figyelmeztetett, hogy az Európai Unióba felvételüket váró országok kormányai kezeljék *partnerként* az érdekvédelmi szervezeteket, hiszen a demokrácia alappillére a szolidaritás.

Hallja, miniszterelnök úr?!

Göncz Árpád köztársasági elnök írta a kongresszus küldötteinek írt üdvözletében: A szakszervezet "legyen kiszámítható, megbízható szociális partner. Arra törekedjék, hogy céljait lehetőleg a tárgyalóasztal mellett érje el. De *legyen képes megmutatni erejét*, ha más esély már nincs. Akkor ne legyen tétova, vagy bátortalan... Ebben a politika uralta világban egyre több kétkezi és szellemi munkás számít a szakszervezetekre, mert másoktól nem nagyon remélhet gyámolítást."

Egyetértünk, köszönjük elnök úr! A Vasutasok Szakszervezete ebben a szellemben járt el a legutóbbi vasutassztrájk esetében is.

Kérdés-felelet. *Schalkhammer Antal*, a bányászszakszervezet elnöke felszólalásában megkérdezte: miért nincsenek jelen a kongresszuson a kormány képviselői, hiszen meghívták őket? Azért, mert *a kormányt nem érdekli a munkavállalók problémája*, a 100 éves szakszervezeti mozgalom léte adta meg a választ saját kérdéseire az ismert érdekvédő, országgyűlési képviselő, majd hozzáfűzte: Ebben a magatartásban a munkás-érdekvédelem semmibe vétele tükröződik, ami *tűrhetetlen*, s amelyre a szakszervezetek érdemi módon kell reagálniuk.

Más problémákkal összefüggésben *Schalkhammer Antal* így fogalmazott: Eljöhet az idő, hogy a helyzet megérik annak a kérdésnek a felvetésére is, *nem kell-e időközi választásokat tartani?*

Nincs kizárva.

Javaslatok. *Sóki Gyula* szerint szociális ügyvédhálózatot kellene létrehozni, amely alapítvány formájában működne. *Szabó Istvánné a nők* foglalkoztatásának bővítését szorgalmazta. Megoldásként – egyebek mellett – a kisgyermekes anyák otthoni részmunkavállalásának lehetőségét említette teljes munkaidőként elismerve azt. Az MSZOSZ közeledjen az alternatív szakszervezetekhez – ajánlotta *Mátraházi István*. *Pados Ferenc* pedig arra kérte a parlamentbe került szakszervezeti vezetőket, hogy álljanak ki harcosabban, lépjenek fel keményebben a tagság, a munkavállalók érdekében.

Ellenvélemény. *Bársony András*, a nyomdász szakszervezet elnöke utalt a beszámolóban felvetett kérdésre, hogy *legyen-e az MSZOSZ-nek saját lapja.* Véleménye szerint *ez nem fontos*, hanem inkább az a lényeges, hogyan jelenjünk meg a magyar sajtóban.

Elgondolkodtató álláspont ez egy olyan szakszervezet első számú vezetőjétől, ahol a Typographia esetében, a legrégebbi újság jelenik meg, s hogy ne is szóljunk olyan nagymúltú szakszervezeti orgánumokról, mint a Vasas és a Bányamunkás, ne is beszéljünk arról a szerepről, amelyet például a Magyar Vasutas tölt be. Sajnos, a kongresszus is elvetette azt a javaslatot, – pénzhiányra hivatkozva – amely egy MSZOSZ-lap létrehozására irányult. A következményekért ezúttal is a *döntéshozók* a felelősek.

Jótanács. A felszólalók közül a legnagyobb tetszést a 90 éves *Szabó Piroska*, a szakszervezeti mozgalom régi harcosa aratta, aki a többi között a következőket ajánlotta: "Azt nem mondhatom meg, mit kell most csinálni, hiszen ez nem az én tisztem. Tanácsolom viszont, hogy a szakszervezet céljai mindig legyenek *reálisak, érthetőek*, s a munkavállalók számára *vonzóak*. Maradjon meg az *elszántság*, a *kedv* és az *emberközpontúság* ebben az egyre nehezedő, mind inkább a számítógépre, az internetre, a televízióra épülő világban."

Kárpáti Sándor

Erőinket ne gyengítsük!

SZŐKE KÁROLY,
A VASAS SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉG ALELNÖKE

Gyerekkorunkban sokat játszottuk az "Adj király katonát, ha nem adsz, akkor szakítunk". Mi, amíg kisebbek voltunk, mindig vesztettünk, de azzal bíztattuk magunkat, ha mi leszünk nyolcadikosok, mi nyerünk. Nagyobbak lettünk, a kezeinkben megnövekvő erő, "a vereségek nyomán felhalmozott tapasztalat" hosszútávra elhozta a győzelmet. Tanultunk a vereségből, és birtokoltunk az erő növekedésében.

Mi, vasasok ugyanúgy voltunk a III. kongresszus ama felismerésével, hogy csak "saját erőnkre, a szakszervezetekben rejlő összefogásra, szolidaritásra, felhalmozott tapasztalatokra, szakértelemre, és ha kell, a közös fellépés erejére támaszkodhatunk céljaink megvalósításában."

Miből származhat az *erő*, mi a feltétele a *közös fellépésnek*?

Legelőször a meglévő szervezet erejéből! Valljuk be magunknak: meglévő erőinket nem tudjuk, nem tudtuk integrálni! Történelmi szakszervezetek aprózódtak szét, ellentétben a fejlett világban bekövetkezett tendenciákkal. Meggyengült, de talán mi is meggyengítettük anyagi erőinket. Mindenek által nincs – helyesen fogalmazva létre sem jött – a komoly károkozás lehetőségét magában foglaló erő. Ha mindezeket abból a szempontból elemeznénk, hogy erre az erőre az érdekérvényesítés eredményessége miatt van szükségünk, relatíve a létező erőnél is gyengébbek vagyunk. Tudniillik a partnerek 1995-höz képest erősödtek (integrálódtak) vagy a választóktól kapott felhatalmazás – bizonyos – félreértéséből, erőből politizáltak, politizálnak!

Első tétel!

Azonnali szervezeti integrálódás, nemzetgazdasági ágazat (ágazatokat) tömörítő szakmai szervezetek létrehozása.

Kedves Szaktársnők, Szaktársak!

A legfontosabb stratégiai célja: *a túlélés*! Igaz ez a szakszervezeti mozgalomra is. Ebben a túlélési folyamatban azonban van egy szomorú kép. Nem szeretnék senkit megbántani, de sokan a túlélést nem annak a dinamikus – szervezeti jellegében –, hanem önmaguk túlélésében látják.

Mi, vasasok sem lehetünk elégedettek a taglétszám és a szervezettség alakulásával. Ugyanakkor elmondhatjuk, a szervezett munkavállalóinak 42 százaléka a rendszerváltás során lett szakszervezeti tag. Bár lehetnénk többen is, de jelen vagyunk az Opel, Audi, ITT, IBM, Caterpillar, Philips, AFL, AMP, Nokia, THYSSEN, AEG, LEONY, KEIPER RECARO, KNOR-BREMSE, KROSCHU stb. multinacionális és más külföldi érdekeltségű új vállalkozások munkavállalói között.

E helyről is szeretném nemzetközi szövetségeink – IMF, EMF – megköszönni szívességüket, de külön köszönetet mondok a német, osztrák, dán, svéd, holland, belga vasasoknak és a FESnek a szervezésben nyújtott segítségükért.

Tagszervezési eredményeink, mind Vasa, mind MSZOSZ szinten szerények. Ennek elsőrendű oka, hogy a szakszervezeti munka súlypontját nem a szakszervezet építésre helyeztük.

Második tétel!

Minden tisztségviselő, minden tag kötelessége a szervezet építése!

Tisztelt Kongresszus!

A munkaügyi kapcsolatok szereplői kölcsönösen függnek egymástól. Hans Moerle mondja egyik tanulmányában a munka világában kétféle stratégia működik: erő stratégia, konszenzus stratégia, az átmenet szakszervezeti magatartása ez volt!

Innen szeretnénk üzenni a Miniszterelnök Úrnak!

1) Ha kizárólag erőstratégiát alkalmaz – nem hajlandó az általunk képviseltek érdekeit, céljait figyelembe venni, – akkor kormánya nem fogja elérni céljait.

2) Ha tagadja a munkavállalók, munkáltatók és a kormány közötti kölcsönösséget, akkor mi: a szakszervezetek is tudunk erőstratégiát alkalmazni.

Kívánom erre ne kerüljön sor!

Harmadik tétel!

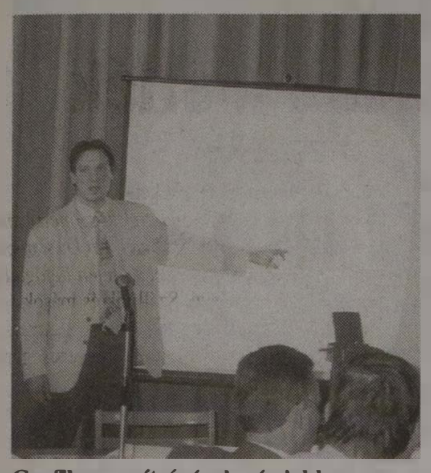
Mi kongresszus stratégiát akarunk, és elvárjuk, hogy senki ne vitassa legitimitásunkat.

Kolléganők, Kollégák!

Szervezetépítő munkánk során nap, mint nap találkozunk – sokszor a hatalom megosztásából táplálkozó – nincs szükség szakszervezetre, fontos az egyén kooperativitása, fontos a bizalmi viszony, az önkontroll-magatartásával. Szépen megfogalmazva: a humán erőforrás gazdálkodással

OKTATÁS MINDENEK ELŐTT

Reformokat sejtetve



Grafikon segítségével még jobban szemléltethető az ÜT-választások sikere.

Németh Szilárd fiatalember, alig túl a 30-on. Iskolaigazgató volt Csepelen. Ugyanitt _Pokorni Zoltán_ segítségével megalapítója a PDSZ-nek; ezzel egy másik: érdekvédelmibb sínre téve a pedagógusok ellanyhult szakszervezeti mozgalmát. Több mint egy éve pedig a Vasutasok Szakszervezetében munkatárs. Legutóbb az üzemi tanácsi választások egyik sikerfelelőseként hangolta össze a több hónapos kampányt. Akadt hát tennivalója bőven. 1998. decemberében a választmány a szervezési osztály élére állította, minthogy _Szelei Ferenc_ – addigi vezető – nagy múltú tapasztalatára az MSZOSZ-nek is szüksége volt.

– *Kinevezésed reformációt sejtet?*

– Egy külsős – véli, rálátva megfontoltan – máshonnan veszi észre e nagy szervezet működésében rejlő fölösleges mechanizmusokat a rákövesedett nehézségeket. A struktúra innovációjának kulcsa a folyamatos és célirányos tanulás. Ezért az oktatást a szakszervezetben az első számú feladatok közé sorolom. S nem pusztán tananyag-elsajátításra gondolok, amely kötelező. Az előadó szeresse is a tárgyát, a hallgató pedig legyen nyitott rá. Ez a kettősség nélkülözhetetlen.

Magát az oktatást lépcsőkre állítjuk. Lépcsőzetességre. 1. **Alapismeretek** – ez nálunk a VSZ-ben rendjén! 2. **Gyakorlat** – ez nem más, mint az ismeretek átültetése, hasznos forgatása. Hallgatóink tudjanak megállapodásokat kötni, tárgyalni, ellenőrizni, újságcikket elemezni... A 3. **VSZ-akadémia**, amely felsőfokú szakszervezeti végzettséget adna.

– *Mi lapul még a tervek tarsolyában?*

– Egy gazdag szakszervezeti könyvtár létrehozása! A szükséges információ folyamatos cseréje, az együttműködés harmóniája az osztály, a területi képviseletek és az IB-k között. S az is, hogy a VSZ-en belül maguk a szervezési osztály munkatársai megelégedéssel dolgozhassanak az eddig bevált rendszeretetre alapozva és a továbbképzésre építve.

– _sz cs_ –

ÜT-választás hitelesített mérlegen

NŐTT A BIZALMI TŐKE

Véget értek az üzemi és közalkalmazotti tanácsi választások. A november végén lebonyolított választássorozat meghatározó kulcseseménye volt a Vasutasok Szakszervezete tavalyi munkatervének. Tudtuk jól, hogy a választások eredménye egyfelől jelzi majd eddigi tevékenységünk elfogadottságát, másrészt szakszervezetünk jövőképének alakítója is lesz. Ezért mindenképpen értékelnünk kell az ÜT-választások eredményességét.

Az újság szabta keret nem teszi lehetővé olyan teljes leltár elkészítését, mint amelyet a VSZ elnöksége és választmánya februári ülésén megvon, de fővonalaiban ezt vázolhatjuk.

Jelentős előrelépésnek számít az előző ÜT-választásokhoz képest, hogy 1998-ban *többen szavaztak a VSZ jelöltjeire, mint a taglétszámunk. Ez számunkra bizalmi tőkénk és működési hatékonyságunk növekedését jelzi.* Ennek köszönhető, hogy a MÁV-nál *több szavazatot kapott a Vasutasok Szakszervezete*. mint a többi 17 vasutas szakszervezet együttesen. Jellemző adat, hogy ugyanitt csaknem *kétszer annyi jelöltünk lett üzemi tanácsnok vagy megbízott*, mint a másik két reprezentatív szakszervezetnek összesen. *A gazdasági társaságoknál*, ahol a munkavállalók az éles piaci versenyben jól tudják, hogy mit jelent a szakértői érdekvédelem, ott *minden tíz szavazóból nyolc a VSZ-re voksolt, s minden tíz megválasztott tanácsnok közül kilenc a VSZ jelöltje lett. A vasútegészségügy területén is minden második közalkalmazotti tanácstag a VSZ programjával indult a választásokon.* Feltűnő azonban, hogy ahol rendezettek a működési körülmények, a munkaügyi kapcsolatok, ott az egészségügyi dolgozók – a nem szakszervezeti tagok is(!) – kizárólag a Vasutasok Szakszervezetének a jelöltjeit juttatták KT-mandátumhoz. *Kiszámítható körülmények között megbízható, nyugodt érdekvédelmi és érdekképviseleti szervezetre van szükség!*

Az, hogy a kampány finisében kifüggesztett plakátokon a VSZ aduászként hirdette: *"Velünk nyer!"*, nem volt alaptalan magabiztosság. Szakszervezetünk, komolyan véve a feladatot, óriási energiát fektetett az 1998. évi ÜT- és KT-választásokba!

Az új választmány májusi alakuló ülésén már külön napirendi pontként szerepelt az őszi választás, s év végéig nem akadt olyan *elnökségi vagy választmányi ülés*, ahol ne ez lett volna a jellemző. Az elnökség a nyár folyamán elkészült *írásos anyagokkal* (Harminc kérdés – harminc válasz, kampányterv és koncepció, tájékoztató) segítette a közép- és alapszervezetek felkészülését. Az *őszi oktatáson* a választások okán és céljából változott meg a hagyományos képzési rend. Nem volt olyan *közép- vagy alapszervezeti értekezlet, csomóponti oktatás*, ahol ne vitatták volna meg a *jelöltállítás, a kampányolás, a választási bizottságba delegálás, az ÜT működés feladatait, a helyi kampánytervek elkészítését.*

A középszervi titkárok őszi, boglári értekezletükön döntöttek a központi kampány tematikájáról, helyszíneiről, időpontjairól. A területek által ragyogóan megszervezett *kampánygyűléseken* a VSZ elnöke és alelnökei több, mint félszáz helyen mintegy kilencezer munkavállalóval találkoztak. Valószínűleg ennek is köszönhető, hogy *a részvételi arány 80%-os volt* a választásokon, messze megelőzve az országgyűlési és helyhatósági választások ilyen viszonyszámait!

A MÁV Rt. területén a választások lebonyolításának elősegítésére alakult meg az Országos Koordinációs Bizottság (később Szavazatösszesítő Bizottsággá alakult). A szokásjognak megfelelően *konszenzussal* működő(?) bizottság ugyan ellátta feladatát, de az oda delegált egyes szakszervezeti képviselők felkészületlensége, szereplési vágya gyakran akadályozta az érdemi munkát. Külön problémát jelentett a PVDSZ jelöltjei törvényességének értelmezése is.

A VDSZSZ és a VFSZSZ például ez utóbbira hivatkozva torpedózta meg, hogy a pályánál több, mint 1.500 munkavállaló szavazatát figyelembe lehessen venni!

A fent említett problémákat a jövőben mindenképpen kezelni kell. Az októberi VSZ-es ÜT-elnökök és megbízottak konferenciáján is a jövőről esett szó. Az előttünk álló KÜT-delegálás, üzemi megállapodások létrehozása és magának az üzemi tanácsi rendszernek a működtetése kapcsán megszívlelendő a konferencia állandóan visszatérő gondolata: *Szorosabbra kell fűzni az ÜT-k és a VSZ kapcsolatát, mert csak így tudjuk a munkavállalók törvényes és jogos érdekeinek védelmét és képviseletét maradéktalanul ellátni.*

Németh Szilárd

IDŐSZERŰ DOKUMENTUMAINKBÓL

Miniszteri válasz érkezett

MOST KATONA KÁLMÁN MINISZTER ÚRTÓL

Dr. Márkus Imre
a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Budapest

011415/022/1998.

Tisztelt Elnök Úr!

Szakszervezetük és további nyolc szakszervezet vezetői által küldött levelükre – amelyben a megjelölt témakörökben a KHVM és az érintett szakszervezetek között érdekegyeztető tárgyalások mielőbbi megkezdését javasolják – a következőkről tájékoztatom:

A felvetett kérdésekről ágazati szinten több okból sincs érdekegyeztetési lehetőség. Azok tárgyalási kereteiről, ütemezéséről a Kormány ezév augusztusában már döntött. A munkaidő-csökkentést, a korkedvezményes munkakörök felülvizsgálatát, a megváltozott munkaképességűek foglalkoztatási helyzetének áttekintését nem tartotta az ÉT 1998. II. félévi munkatervébe felvehetőnek. Döntött a Kormány az 1999. évi bérfejlesztési lehetőségéről is, amikor a versenyszférában ajánlható 13%-os átlagkereset fejlesztés mellett foglalt állást.

A szóban forgó témakörökben a KHVM sem döntéselőkészítési, sem döntési jogosítvánnyal nem rendelkezik, ezért azokról érdemi egyeztetést sem tudna folytatni. Ennek színtere az ÉT, illetve annak bizottságai, ahol az egyes oldalaknak lehetőségük van érdekeik képviseletére, illetve érvényesítésére.

Mindez természetesen nem jelenti azt, hogy ne tartanám rendkívül fontosnak az ágazatainkban dolgozók időbeni felkészítését az őket közvetlenül érintő ügyekben az EU csatlakozás előkészítése során.

A minisztérium részéről készek vagyunk olyan fórumot teremteni, ahol az érintett munkaadói és munkavállalói érdekképviseletek között megindulhat a párbeszéd a jelzett témakörökről. Támogatandónak tartom és egyetértésük esetén kezdeményezem, hogy pl. a jövő év első felében valamennyi érintett és a téma jó ismerőinek bevonásával konzultációt szervezzünk az integráció közlekedési, hírközlési munkavállalókat érintő várható hatásairól. Amennyiben ilyen irányú továbblépés Önök részéről is elfogadható, köszönettel veszem a megvalósítás részleteire (részvevők köre, előadások témái, előadók stb.) vonatkozó javaslataikat.

Kérem Elnök Urat, hogy válaszlevelemben foglaltakról a többi aláíró szakszervezet vezetőjét is tájékoztatni szíveskedjék.

Budapest, 1998. december 18.

Üdvözlettel:

Katona Kálmán

MI ÉRLELTE MEG A KÉTÓRÁS SZTRÁJKOT?

Tények, tanúk, tudósítások

VÁLOGATÁS BELSŐ DOKUMENTUMOKBÓL

1998. december 08. Akár sikerül, akár nem, minden sztrájknak van előzménye. Érdemes hát a részmegállapodások tükrében megnézni, hogyan érett be (bár nem gyümölcs) az a kétórás figyelmeztető sztrájk. Az első közleményt a MÁV Rt. Kommunikációs és Sajtóirodájától 1998. december 8-án küldték meg valamennyi szolgálati főnökség vezetőjének. Gy.1300-107/1998IK. szám alatt. Ekkor még *Sipos István* vezérigazgató csupán 12+0,8%-os béremelési javaslattal állt elő. Ezt megelőzően a három reprezentatív vasutas szakszervezet, (a VSZ, VDSZSZ, MOSZ) továbbá a MÁV vezetője szignálta az elkülönített képzési alap létrehozásáról intézkedő megállapodást. A munkavállalók munkakörülményének javítása érdekében a MÁV-nál jövőre tervezett intézkedésekkel kapcsolatos megállapodást, a VDSZSZ kivételével, szintén parafálták a felek. A VDSZSZ – tűnik ki a tájékoztatóból, – kifogásolta, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezetét indokolatlanul emelték ki. Ugyanis 1999-ben a MÁV 1 milliárd 741 millió forintot fordít irodák, műhelyek, szociális létesítmények, stb. korszerűsítésére. E mellett megteremtik az utazók, szolgálatban dolgozók (jegyvizsgálók, vonatvezetők, mozdonyvezetők) szolgálat közben történő, friss ivóvízzel való ellátásának feltételeit. Ennek érdekében a MÁV Rt. vállalja 2000. december 21-ig minden vonali szolgálatot teljesítő mozdonyra kisméretű hűtőszekrényt helyez el.

1998. december 17. VSZ választmányi ülés. Ötvenhat tagjából jelen volt ötvenkettő. Értékelték a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban hónapok óta folyó tárgyalások eredményét. Megállapították, hogy a VSZ által átadott, a munkavállalók helyzetének javítását célzó javaslatok közül több kérdésben jelentős előrehaladás következett be. Megállapodás közeli helyzet alakult ki. Ám a választmány azt is megállapította, hogy a MÁV Rt. módosított bérfejlesztési javaslata jelentősen lemarad a VSZ jogos követelésétől. Az idő előrehaladottságára tekintettel a választmány veszélyeztetve látta a január 1-jétől esedékes, elfogadható mértékű bérfejlesztés elérését. A reálkereset-csökkenés megakadályozásáért volt kénytelen a kétórás figyelmeztető sztrájk megtartásáról dönteni, ha 1998. december 21-én 16 óráig a törvény által is előírt egyeztetések nem vezetnek eredményre. A választmány 48 tagja igennel szavazott. Ellenvélemény nem volt. Csupán négyen tartózkodtak a szavazástól. A figyelmeztető sztrájk napját december 22-ére tűzte ki a választmány.

1998. december 17. Sztrájkfelhívás a VSZ-től, melyben továbbra is kitart amellett, hogy a vasutasok bére nagyobb mértékben növekedjen, mint megélhetési költségeik. A cél, – mondja ki a sztrájkbizottság röpirata, nyomásgyakorlás nélkül nem érhető el, a reálbérek öt százalékos emelése.

1998. december 17. MTI Budapest. Érdekes számonkérés-féle szerepel az MTI tükrében a sztrájk írásos bejelentéséről. Állítólag a Vasutasok Szakszervezete az esti órákig (december 17-én) még nem élt a mozdonyvezetőkéhez hasonlatos írásos bejelentéssel. Szándékát egyelőre csak szóban nyilvánította ki. Az MTI híranyag forrása a MÁV Rt. Vezérigazgatósága. Azt engedte volna sejtetni, hogy szóban nem érvényes a sztrájk meghirdetése.

1998. december 18. *Dr. Márkus Imre*, VSZ-elnök aláírásával megerősítve sajtóközleményt ad ki a titkárság. Ebben adja tudtul, hogy a VSZ választmánya egyhangúlag határozott a két órás figyelmeztető sztrájkról, s arról, hogy az ebben való részvételre buzdítja tagságát, valamint a többi vasutast is. Olvasható, hogy a VSZ tárgyaló delegációja, a választmányi ülés után az Mt.194. §-a alapján írásban kezdeményezte a MÁV Rt-nél az egyeztetés megkezdését. Ezzel egyidőben a VÉT-en magnófelvételes jegyzőkönyben rögzítette sztrájkolási szándékát. A közleményből világosan kitűnik, hogy kétórás figyelmeztető sztrájkját csak abban az esetben tartja meg a VSZ, ha 1998. december 21-én 16 óráig nem vezetnek eredményre az előírt egyeztető tárgyalások.

1998. december 19. Felhívás. Kiadója *Simon Dezső* alelnök. Valamennyi szakszervezeti bizottságnak és a helyi sztrájkbizottságnak! Ebben már a zavarkeltés elhárítását fogalmazza meg az alelnök. Ugyanis a VSZ tudomására jutott, hogy sztrájkfelhívása után a VSZ nevében a MÁV Rt. és a MOSZ állítólagos külön alkuját bíráló levél került ki a szolgálati helyekre. Az alelnök kéri a tagságot, hogy ne higgyen a mesterkedésnek. Arra kér mindenkit a szolgálati helyeken, a megtévesztő tartalmú kiadványokat (leveleket) haladéktalanul távolítsák el.

1998. december 21. Sajtóközlemény – cáfolat. A VSZ sztrájkbizottsága szembeszáll a vasutasság egységét kívülről megbontani szándékozó állhírterjesztőkkel. Az elektronikus médiumokban ugyanis minden valós alapot nélkülöző állítás jelent meg, miszerint Pécs nem szolidáris a sztrájkkal. A VSZ viszont nem hátrál: kedden 5-és 7 óra között figyelmeztető sztrájkot tart, mert a MÁV Rt. eddigi bérfejlesztési ajánlatai messze alulmúlják a vasutasok jogos követelését.

1998. december 22. Köszönet nyilvánítás, VSZ titkárság. A Vasutasok Szakszervezete Sztrájkbizottsága köszönetét fejezte ki minden vasutas kollegának, aki a figyelmeztető sztrájkban december 22-én részt vett, vagy vállalta a szolidaritást. A sztrájkbizottság a sikeres figyelmeztetés után reméli, hogy meggyőzte a MÁV Rt. vezetőségét a vasutasság egységéről, és arról, hogy komolyan kell venni a vasutasok életszínvonalának emelését szavatoló bérkövetelést.

szalai



A december 17-i választmányi ülésen szinte egyhangúlag mindenki a figyelmeztető sztrájkra szavazott. Ellenvélemény nem volt.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

A DECEMBER 22-I KÉTÓRÁS FIGYELMEZTETŐ SZTRÁJK NAGY KRONIKÁJA

A megyék sajtójából

Vasutassztrájk kedden is lesz!

HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ. 1998. december 18. A Hajdú-bihari Napló kitüntetett figyelmet szentelt már december 18-án is a sztrájkeseményeknek, s attól kezdve december 23-áig nyomon követte. Külön oldalon megszólaltatta az olvasókat is. Előbb a VSZ-t emeli a híradás élére. Részletesen idézi *dr. Márkus Imre* elnök indoklását, azt, hogy a VSZ miért 4-5%-os reálbér-növekedést követel. Az elnök külön is hangsúlyozza, hogy a VSZ a sztrájktörvényben előírtakhoz igazodva jár el, kezdeményezi az egyeztető tárgyalásokat a MÁV Rt.-nél. A lap megpróbál információkkal is szolgálni. *Ortutay Kázmér* személyfuvarozási osztályvezető-helyettes sorolja fel, hogy melyik vonat hová fut be, vagy hová nem indul a sztrájk ideje alatt. Négyhasábos várótermi képet közöl később, 1998. december 22-én, "Az utasok megértették" címmel.

Mozdonyvezetők és utasok

VAS NÉPE. 1998. december 22. Ugyancsak tüzetesen számol be a szombathelyi állomások vonatvesztegléséről a szerkesztőség. Ez még a mozdonyvezetők figyelmeztetése. Öthasábos cím alatt (Befűtve is kivilágítva várakoztak) kérdezte meg előbb egy InterCity mozdonyvezetőjét (*Kovács Lászlót*), majd a hajnali utasokat. *Kertész Csaba* vállalkozó mérgelődött, mert váratlanul érte karácsony előtt a sztrájkbejelentés: "Csúszni fog a napja". Nyilatkozik *Lukács Antal* vonatvezető, egy jegyvizsgáló, *Novák Lajos* szolgálattevő, végezetül *Papp Zoltán*, a VSZ szombathelyi területi képviseletének nevében, aki kék szalaggal fejezte ki szolidaritását.

1998. december 23-án, szerdán már a második felvonásról tudósít. Sorolja, hogy a megye területén hol, hányan tartják meg a VSZ két órás "figyelmeztetőjét". A negyedik oldalon riportot közöl, s megfaggatja *Borbély Jánost*, a VSZ helyi titkárát, aki rögtön kitér arra is, hogy hiába tűnik úgy, mintha ütköznének a vasutas érdekek, mert a cél ugyanaz: több bért! A riporter utánajárt annak, hogy miért nem áll el a vasúthoz, mondjuk kocsirendezőnek senki. 25 ezer forintért? *Papp Zoltán* reggel 7 óra előtt pedig bejelenti, hogy a két órás munkabeszüntetés nagy erődemonstrációnak bizonyul.

A keddi olcsóbb volt

DÉLI HÍRLAP. 1998. december 23. A miskolci lap számszerűen gyorshírben jelenti, hogy 2300 vasutas szüntette be a munkát kedden a VSZ felhívására. Megsaccolta a cég kárát is, ami 10 millió forinttal kevesebbre tehető, mint egy nappal korábban. Így a két órás figyelmeztető sztrájkra 72,6 millió forint a ráfizetés. Összehasonlításként *Sipos István* vezérigazgató közölte, hogy egy tízvagonos szerelvény korszerűsítése 340 millió forintba kerül.

Ladányi csendélet

HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ. 1998. december 23. Aktuális. Háromhasábos sztrájkfotóval illusztrálva a püspökladányi csendéletről nyilatkozik *Alföldi Antal*, a püspökladányi állomás főnöke, aki immár csak a sztrájkot tartja egyedüli megoldásnak a jogos bérkövetelés kiküzdésére. *Karacs Lajosné*, VSZ helyi titkára büszke, hogy tökéletes az összetartás. Náluk, Ladányban a többi vasúti szakszervezet tagjai is szolidaritást vállaltak. Hozzájuk a szlovák vasutasoktól is érkezett egy magyar nyelvű biztató levél.

A Napló ekkor még arról tud, hogy a MOSZ és a VDSZSZ is szolidáris a VSZ-szel.

Nem engednek a 21-ből

ÉSZAK-MAGYARORSZÁG. 1998. december 23. Miskolc-Borsod-Abaúj-Zemplén napilapjai négyhasábos(!) fényképpel arról tudósítanak, hogy a vasutasok változatlanul ragaszkodnak 21%-os követelésük teljesítéséhez. Arról is ír, hogy a január 4-ére kilátásba helyezett 78 órás általános sztrájk ellenére kompromisszumkészek. A másik féltől is elvárják a megállapodási hajlandóságot. Aktuális rovatában, ugyancsak ebben a számban a tím több, mint figyelemfelkeltő: *A vasutasok méltányos ajánlatra várnak*. A lapoknak *Szendrei Géza*, a VSZ területi titkára fejti ki, hogy miért voltak szolidárisak a mozdonyvezetők hétfői demonstratív munkabeszüntetésével.

Felváltotta a kalauzt

DÉL-MAGYARORSZÁG. 1998. december 23. Érdekességként egy különös sztrájktörés nyomába ered *Korom András*, a Dél Magyarország újságírója. Azzal foglalkozik, hogy Csongrád és Gátér, a két állomás közös főnöke adta a kalauz helyett az indulási jeleket azon a keddi reggelen. *Fekete István* állomásfőnök azzal védekezik, hogy tettére csak azután szánta rá magát, miután megtudta, hogy a két állomás egyik dolgozója sem tagja a VSZ-nek. A Vasutasok Szakszervezete mégis munkáltatói eljárást indít ellene. Kiderül ám a cikkből, hogy a vonat kalauza mégis a VSZ tagja, tehát ő joggal sztrájkolt kedden hajnalban. Egyébként a szerelvény végül csak Gátérig futott, nem jutott tovább, mert Kiskunfélegyházán már végleg nem fogadták.

A BLIKK is szenzációt szimatolt a megtévedt állomásfőnökről, azzal a ráadással, hogy megszólaltatta *Mári Gábort*, a VSZ szegedi területének titkárát is. Ő valóban nem tagadta, hogy *Fekete István* ellen eljárást kezdeményez. Meg is magyarázta, hogy *Fekete István* sztrájktörését a MÁV és a vasutas szakszervezetek közötti megállapodás megsértésének tekinti.

Összeállította: ***Szalai Csaba***



Az utazóközönséget nem érte váratlanul, de mégis meglepte a vasutasok elszántsága. Többnyire türelemmel viselték el a nem nekik szánt kétórást figyelmeztetést. Helyszín: Debrecen, Nagyállomás. 1998. december 22. FOTÓ: HÚRI

Hajnali józanság

SZTRÁJKHELYZET-JELENTÉS FÉLE A NYUGATIBÓL

Az első vonat fél ötkor nagyot fékezett Rákosrendezőn. Korábban jött mint szokott, a mozdonyvezetőnek sietős volt valamiért. Gyorsan haladtam a sínek között, a mínusz négy fokos szél a bőrömig hatolt, ettől kicsit megborzongtam. Összébb húztam magamon a kabátot. Már a kétszázegyes váltónál jártam, de még mindig nem láttam a kitaposott ösvényt amelyen a váltókezelő kijárnak a Nyugatiból beírni. A hajnali szél finom hóval hordta tele a lábnyomokat.

A kettes toronyban kong a vaslépcső a lábam alatt, amíg felérek. A fiúk örömmel nyugtázzák, hogy csak én vagyok, nem valamelyik főnök vetődött el ide.

Illés Mihály forgalmi szolgálattevő éppen a vaskályhába tesz néhány fahasábot, amikor érdeklődöm, hogy sztrájkol-e Nyugati? Minden a tervek szerint halad, már csak abban egyezkedik az egyes torony rendelkezője, valamint Rákosrendező forgalmistája, hogy melyik vonat jön be utoljára. A 2129-es számú vonat már nem jöhet be a Nyugatiba, mivel öt óra öt perc az érkezési ideje. Rákosrendezőn áll, innen már az utasok mehetnek tovább a BKV járataival.

Kiderül, hogy Kőbánya-teher forgalmi szolgálattevője nem akar sztrájkolni. Kéri az engedélyt még az öt óra után érkező vonatnak is. A 2729-es engedélyt nem kap, de N. J. Kőbánya-teherről közli, hogy a vonat már eljött Kőbánya-Kispestről. A menetirányító ekkor elrendeli, hogy akkor közlekedjen végig, mivel Kőbánya-teheren nem állhat a vonat, ugyanis személyforgalomra nincs kiépítve. A 2729-es öt óra tíz perckor gördül be a Nyugati pályaudvarra.

Illés Mihály szerint érthetetlen a kőbányai kolléga hozzáállása, mert az igaz, hogy mindenkinek szuverén joga a munkabeszüntetés, de az elvárható lenne egy forgalmistától, hogy megértse: a harang őérte is szól. A mozdonyvezetők viselkedése még csak érthető, hiszen a sztrájk-monopolhelyzetük kérdőjelezhető meg a sikeres VSZ-es demonstrációval. A menesztő mesélte, hogy tegnap a leállás után a mozdonyvezetők különösen betartották az utasítást, minden írásbeli rendelkezésről külön véleményük volt.

Hat órakor mind a négyen feszült figyelemmel hallgattuk a rádió Krónika adását. *Bánkúti Gábor* tudósítása szerint a sztrájk részleges, mivel több helyen elindultak a vonatok öt után is. Ebből mi Budapesten semmit nem érzékeltünk, minden nagyobb állomás azt mondta, hogy állnak a vonatok. Felhívtam a Benczúr utcai központot, ahonnan *Simon Dezső* alelnök megnyugtat: tudomása szerint csak két vonat indult el, de az is megállt egy állomás után.

Vankó Vilmos váltókezelő unalmában feltesz a rezsóra egy kislábast, benne virslit főz.

– Így el lehet viselni a reggeli "csoportot" – mondja majd leveszi az edényt a forró vasról. Leül reggelizni. A rádióból közben a Danúbiusz Kapucsínó szól. *Bochkor* és *Boros* sajnálják a vasutassztrájkot, ugyanis ilyenkor a legrosszabb az öngyilkosjelölteknek, nem marad más hátra, mint a Szabadság híd turul madara.

Hét óra előtt öt perccel *György István* rendelkező forgalmi szolgálattevő engedélyt kér a vonatoknak mindkét irányba, illetve közli a várható indulási sorrendet. A nyíregyházi InterCity pontosan hét órakor rendesen elmegy, a szobi vonat 120 perc késéssel halad ki, de ebben a pillanatban már érkezik Rákosrendezőről is a vonat. Egyszerre indul meg az élet, a kívülálló nem is érti, hogy mit beszélnek és mitől megy itt minden egymás után. Blokkra jönnek a szerelvények Kőbánya felől is. A váltókezelők egy-egy mozdulatból is értik, hogy mit kell csinálni. Pillanatok alatt állítják át a mázsás váltóemeltyűket. Hamar ledolgozzák a két órás pihenőidőt, nem várják, hogy kilenc óránál korábban leváltják őket.

Talán dél is elmúlik majd mire helyreáll a forgalom, de ezen már egyik vasutas sem bánkódik – ők is megmutatták.

T. P.

Nem elnézést, megértést kért...

A demokráciákban a sztrájk fegyveréhez már csak akkor szoktak hozzányúlni a szakszervezetek, amikor a tárgyalások csütörtököt mondanak. Nem az erejét fitogtatta tehát a szervezetileg legnagyobb vasutas-szakszervezet, a VSZ, amikor december 22-én egy rövid ideig tartó kétórás sztrájkkal, de fölébresztette a vég nélküli bértárgyalások asztalánál vele szemben helyet foglaló munkáltatót, a MÁV Rt-t. Ez tehát csak amolyan figyelmeztetés volt. Az utazóközönség rájött (türelmes volt), hogy a MÁV Rt., no meg a kormány vele szeretné felháborodottan kimondatni, hogy milyen lelketlen ez a VSZ így karácsony előtt! Csakhogy, az utastömegek háta mögül többé aligha lehet arra hivatkozni, hogy a vasutas dolgozó csak a maga gesztenyéjét akarja kikaparni abból a bizonyos közös költségvetési tálból. Éppen ezért a VSZ nem elnézést, csak megértést kért az utasok sokaságától, mert hisz miért ne értené meg ma bárki, aki napi gondokkal küzd, hogy a váltókezelő, tolatásvezető, a váltótisztító, a málházó, a targoncás nem tud ötről a hatra menni. Magyarabbul még a 30 ezer forintos reálbérküszöbig sem jut el. Közhely, de a vasutas dolgozók bérei tarthatatlanok. Franciaországban, ahol tavaly sztrájkhullám söpört végig a vasúton, e szakmában legalább háromszoros a bér. S ez nem demagógia, csak tényközlés.

Ugyanakkor a VSZ így az évezred végén küzd az egészséges iható ivóvízért is, mert a vasutas követelések listáján bizony a víz ugyanúgy ott szerepel, mint az öltöző, a munkaruha, hogy ne is soroljuk tovább. Ezek már olyan földhöz ragadt dolgok, hogy orcapirító szégyen emlegetni.

Bizony meglehet, hogy máshol, az iparban, s nem mindig az állami vállalatoknál, de ugyanilyen listát állíthatnának össze a követelésekből. Csak éppen nem tudnak vele kiállni az egyelőre atomizált, szétaprózódó szakszervezetek.

Hogy az ütközések sorát elkerülje, a VSZ számtalanszor megajánlotta, a kormány- és rendszerváltozásokat kivédve, kössön a MÁV Rt. hosszú távú megállapodásokat, kollektív szerződést. Évekre! A bérezés és a vasútfejlesztés ugyanígy nyugvópontra juthatna, ha évekkel előre állapítanák meg azt, ami reálisan belőle máris elfogadható. Így nem spórolhatna el a kormány a vasúttól milliárdokat. Persze a kormánypolitikus általában nem a jövőt, hanem csak a holnapot nézi. Rövidlátó. Ilyen a természete. Ráadásul ez a kormány (holott állami vállalatról van szó) úgy tesz, mintha a munkáltató nyakába varrhatná, hogy mire és mennyit adhat ki. A millenniumi költségvetést bebetonozta, az föl nem bontható. Arról viszont hallgat, hogy sem az orosz, sem a jugoszláv adósságot (már ami a MÁV-ot illetné) nem tudja, s talán nem is akarja behajtani, külpolitikai okok miatt.

Kétségtelen, hogy az érdekvédelmet más érdekli. Maga az érdekvédelem. Sajnos vagy nem sajnos, most valóban kibillentette, ha csak két órára is, a munkáltatót adakozói szerepéből.

A bérharc, amit megvívott, két óra alatt kiütötte a mögötte atyaian semlegesen kérődző kormányt a nyugalmából. Tél volt, de nem ettől hűlt meg az ellendrukkerekben a vér, hanem attól, hogy a társadalmi erőpróba színterén a VSZ demonstrálta, többé nem lehet félvállról venni az egykor munkásként köszöntött, ma munkavállalónak elkeresztelt vasutast. A kétórás sztrájk emeltyű volt, kivetette holtpontjáról a bértárgyalásokat. A kiszolgáltatott kisvasutas pedig emelt fővel állhatott ismét munkába.

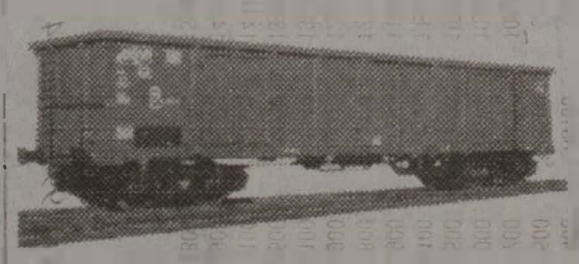
Szalai Csaba

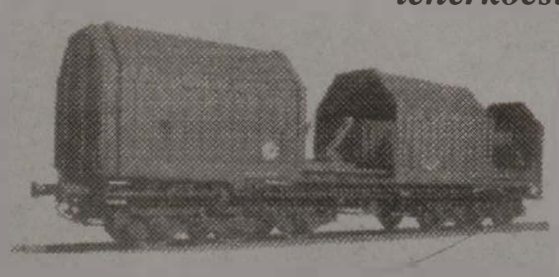
MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"
Szombathely, Szövő u. 85. Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31
A MÁV Rt. eredményes fuvartevékenységéért



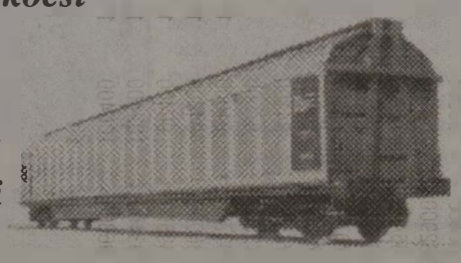
ACTS fordítókeretes teherkocsi

Eams normál felépítésű, magas oldalfalú, nyitott teherkocsi





Egymásratolható fedelű teherkocsi



Eltolható alumínium oldalfalú fedett teherkocsi

Vállalásunk:
- **meglévő kocsik átalakításával**
- új kocsik gyártásával
- a kocsik szervizelésével valamint fővizsgájával kívánunk hozzájárulni a kereskedő vasút sikereihez

A 125 éves üzem a vasúttal a vasútért.

A DECEMBER 22-I KÉTÓRÁS FIGYELMEZTETŐ SZTRÁJK NAGY KRÓNIKÁJA

Ahogy a "kétórást" a nagy napilapok látták

December 18.: A mozdonyvezetők december 21-én, a Vasutasok Szakszervezetének dolgozói pedig 22-én tartanak figyelmeztető sztrájkot. Az akcióval a jövő évi keresetek alakulását szeretnék befolyásolni. A VSZ ragaszkodik ahhoz, hogy jövőre 5 százalékkal növekedjék a reálbérük. A MOSZ pedig csak akkor áll el a sztrájktól, ha a cég vezetősége elfogadható ajánlatot tesz a szakszervezet 21 százalékos béremelési követelésével szemben. A VDSZSZ 22-én dönt tiltakozó akciója időpontjáról. *(Népszabadság)*

December 23.: A Vasutasok Szakszervezetének tegnapi figyelmeztető munkabeszüntetése elérte a kívánt hatást, hiszen országosan sikerült megbénítani a közlekedést, hangsúlyozta *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke. *Sipos István* vezérigazgató szerint a sztrájk ideje alatt 113 vasúti szerelvény közlekedett, átlagosan 64 perces késéssel bonyolódott a forgalom. A munkabeszüntetés okozta kár a felmérések szerint 72,6 millió forint. (Népszava)

December 28.: A MÁV Rt. vezérigazgatója és a reprezentatív szakszervezetek vezetői előzetesen megállapodtak a január 1-jétől életbe lépő új KSZ tartalmáról. A bérvitát azonban az új 0,5 %-os emelési ajánlat sem mozdította el a holtpontról. *Márkus Imre*, a VSZ elnökének véleménye szerint a KSZ több pontjában a szakszervezetek kompromisszumkészségén múlott a megállapodás. *(Népszava)*

December 29.: A MÁV Rt. vezérigazgatója december 28-án a VÉT ülésen új bérajánlatot tett: a teljesítményhez kötődő 1,3 százalékos bérfejlesztést további 0,2%-kal növelte, így a jelenlegi ajánlat alapbérfejlesztésre 13,5%, míg a teljesítménytől függő rész 1,5%. Az ajánlatot a szakszervezetek kevésnek tartották. Az érdekképviseletek január 4-től általános figyelmeztető sztrájk meghirdetését tervezik. *(MTI)*

December 30.: A vasutas-szakszervezetek készek aláírni a KSZ módosítását, mert javulnak a MÁV-dolgozók munkakörülményei. Ugyanakkor általános sztrájkba lépnek január első tíz napjában, ha nem születik bérmegállapodás. Az érdekképviseletek ragaszkodnak a 21%-os jövő évi átlagos bérnövekedéshez, ám a MÁV csúcsvezetősége továbbra is összességében 13,5 százalékos keresetnövekedést ajánl. A késői órákban a MÁV vezetősége bejelentette: fél százalékkal megemeli alapbérajánlatát. A szakszervezetek gondolkodási időt kérnek. *(Magyar Nemzet)*

December 31.: Patthelyzet alakult ki a vasúti béralkuban. A MÁV 14%-os alapbéremelésre és a teljesítményektől függő 1,5 százalékos teljesítményjutalomra vonatkozó ajánlatát a szakszervezetek nem fogadták el. A vezérigazgató ígéretet tett, hogy hatezer vasutasra is kiterjesztik a balesetmentességi jutalmat. Ezzel teljesül a VSZ követelése, amelyet a megállapodás aláírásának feltételéül szabtak. A VDSZSZ elnöke közölte: csak mind az 56 ezer vasutast érintő megállapodást írnak alá. A VSZ és a MOSZ vezetői is érthetetlennek tartják a VDSZSZ álláspontját, mert korábban nem szabott ilyen feltételeket. *(Népszabadság)*

Január 2.: A VSZ és a MOSZ elfogadta a MÁV Rt. összességében 16%-os béremelést jelentő ajánlatát, és visszavonta a január elejére meghirdetett sztrájkfelhívást. A VDSZSZ azonban elutasítja a megegyezést. A tárgyalásokat folytatják, de a szakszervezet arra készül, hogy 15 ezer tagja január 4-én 0 órától sztrájkba lép. A másik két szakszervezet indokolatlannak tartja a VDSZSZ akcióját. *(Népszabadság)*

Január 4.: Ma nulla órától a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete – meghatározatlan időre, a megállapodásig – beszüntette a munkát, miután tegnap délután az utolsó egyeztetés is eredménytelenül zárult. A szakszervezet becslése szerint az éjszakai-hajnali időben szolgálatban lévő 10 ezer vasutas negyede lehet a szervezet tagja, ami elegendő a vasút megbénítására. *(Magyar Hírlap)*

Összeállította: ***Veszely Emőke***

"GONDOLT MERÉSZET S NAGYOT..."

Taxival rohant megállítani a vonatot

Mint általában minden sztrájknál, tiltakozásnál, vannak olyan emberek, akik túlnőnek önmagukon. Belőlük lesznek a hétköznapi legendák főhősei. Ilyen hőssé vált a VSZ december22-i figyelmeztető sztrájkja után *Bayer Ildikó* is. Bükkösdön, ahol forgalmi szolgálattevő, egyedül VSZ-tag. Négy kolléganője a VDSZSZ tagja.

Beszélgetésünk elején, amikor nevének helyesírása felől kérdezem, fiatalos lendülettel csattan válasza: "Bayer, mint az aszpirin!". A közvetlen, mindössze 26 éves asszony Kiskunhalason született, ám hamarosan Szentlőrincre sodorta a homoki szél. Jelenleg is e, a Mecsek lankái között megbúvó kisvárosban él férjével, aki szintén forgalmi szolgálattevő és szb-titkár a helyi vasútállomáson. *Bayer Ildikó* egyelőre csak a bizalmihelyettes posztig vitte, ám ő emiatt nem szomorú. Polgári végzettsége kesztyűs (Pécsett, az 508-as számú *Tart Imre* Szakközép- és Szakmunkásképző Iskolában tanult), s ennek megfelelően, szavaival sem bánik kesztyűs kézzel.

– Hogyan értesült a sztrájkról?

– A figyelmeztető munkabeszüntetést megelőző héten volt egy területi titkári értekezlet, amin a férjem is részt vett. Ekkor már felmerült a sztrájk lehetősége. Ám a december 22-i, reggel 5 órától 7 óráig tartó munkabeszüntetési akció bizonyossá csak dr. Márkus Imre VSZ-elnök, december 21-i, Híradó-beli bejelentése után vált.

– S eljött a nagy nap...

– Igen! Férjemmel együtt azonban biztosra mentünk. December 22-én, hajnali 4 óra 45 perckor felhívtam telefonon *Izsák Csaba* területi titkárt, aki megerősítette a sztrájk hírét. 5 óra 27 perckor felhívtam telefonon a szentlőrinci forgalmi szolgálattevőt, hogy hogy áll a vonatom, a 8057-es számú személy. Ő azt válaszolta, hogy: "rendes", azaz pontos. Érdekes módon azonban, amikor 5 óra 36 perckor leértem a szentlőrinci vasútállomásra, a hangosbemondó – ki tudja, miért? – már azt közölte a várakozó utasokkal, hogy a 8057-es személyvonat 50 percet késik. Én azonban nem hagytam magam – meséli tovább az emlékezetes hajnal történetét a fiatalasszony. Arca még most, napokkal a történtek után is kipirosodik a lelkesedéstől. – Eszembe jutott, hogy az állomástól mindössze két háznyira lakik egy taxis ismerősöm, aki megértette szorult helyzetemet és vállalta, hogy elvisz a bükkösdi vasútállomásig. Tíz perc alatt tettük meg a Szentlőrinc-Bükkösd közötti mintegy 10 kilométert. Az útért 1000 forintot szurkoltam le, amit remélem, hogy a VSZ vezetői vissza fognak fizetni nekem, ígéretükhöz híven. Pontban 6 órakor léptem be a bükkösdi forgalmi iroda ajtaján, s átvettem éjszakás kolléganőmtől a szolgálatot. Minő véletlen! 6 óra 02 perckor megcsörrent a telefon. Felvettem és beleszóltam: "Halló, tessék!". A szentlőrinci kolléga volt! Miután meghallotta a hangomat, csupán annyit tudott mondani: "Jó reggelt!", mire én is köszöntem neki, majd közöltem vele, hogy: "Vonatot nem indítok, nem fogadok! Sztrájkolok!". Erre megköszörülte a torkát és letette a telefont. Nem számított arra, hogy 6 órakor ott talál Bükkösdön!

– Általában ilyen harcias természetű?

– Igen, ahogy a mondás is tartja: "Ami a szívemen, az a számon!". A férjem csak "konok kun"-nak nevez harciasságom miatt. A taxissal útközben sikerült néhány szót váltanom. Azt mondta nekem, hogy egyetért a sztrájkunkkal. Sokaknak persze nem tetszett a munkabeszüntetésünk, és itt most nem elsősorban az utasokra gondolok! Nem tetszett néhány emberkének, hogy mi, vasutasok ki merünk állni az igazunkért! Pedig csak éltünk alkotmányos, állampolgári jogunkkal: sztrájkoltunk! Dacoltunk! Arról pedig nem tehetünk, hogy néhányan nem követik a példánkat, és nem élnek eme jogukkal. Ahogy a mondás is tartja: "A birkanyájban is vannak farkasok, s a farkashordában is vannak birkák!".

Kép és szöveg: *Berta Sándor*



A Keletit mély csend ülte meg

Budapest, Keleti pályaudvar. 1998. december 22-e, reggel 6 óra 45 perc. A VSZ kétórás figyelmeztető sztrájkja a végéhez közeledik. Kongó falak fogadják a felújított utascsarnokba érkezőt. A pár lézengő utas szolidáris a vasutasokkal, csupán egy-két morgás hallik. A néma csendet, mely a peronoktól az őrtornyokig hatol, csak néha töri meg a hangosbemondó tájékoztatása. Csend van, síri csend, amely önmagáért beszél. A néma dacot jelképezi...

7 óra. Élettel telnek meg a peronok. Éles fütty harsan. Pontban 7 órakor – 60 perces késéssel! – elindul a 346-os számú Dacia-expressz a budapesti Keleti pályaudvarról. A tollforgató minderről azonnal értesül. Magától a csomóponti főnöktől, *Ócsai Istvántól*. Most, hogy szabaddá vált a pálya, rendelkezik, utasít, tanácsokkal segít. Két kávéhörpintés között rövid értékelésre kérem fel. Készséggel áll rendelkezésemre: – A Keleti pályaudvaron a forgalmi szolgálattevők nem sztrájkoltak, így a vonatok fogadása és indítása biztosított lett volna, ám ennek ellenére nem indultak el és nem is érkeztek szerelvények az állomásra. Az ok prózaian egyszerű: egyrészt Kőbánya-felső és Budapest-Ferencváros állomásokon sztrájkoltak a forgalmi szolgálattevők, másrészt a Keleti pályaudvar területén szolgálatban lévő 92 dolgozóból is 74-en csatlakoztak a munkabeszüntető akcióhoz! A sínvesztegzár miatt 11 induló (köztük a Dráva InterCity, a Comenius EuroCity) és 11 érkező vonat vesztegelt a Keleti pályaudvar, vagy a környező vasútállomások vágányain. A figyelmeztető sztrájk ideje alatt a vonatokon a fűtés és a világítás be volt kapcsolva, így nem panaszkodhattak a megrekedt utasok – összegzi gondolatait a csomóponti főnök.

Lódi István üt-tag és VSZ-bizalmi szerint, aki egyébként a sztrájk idejére felfüggesztette az üt-tagságát, a sztrájkra való felkészülési idő rövidsége miatt volt kissé szervezetlen a figyelmeztető munkabeszüntetés. – Összességében azonban, a mintegy 70 %-os részvételi arányt és azt a tényt figyelembe véve, miszerint sok szakszervezeten kívüli és VDSZSZ-tag is csatlakozott a Keletiben a kétórás sztrájkhoz, elégedett vagyok. Ám könnyen visszafelé sülhetett volna el a dolog. Legközelebb több időt kell hagyni a tisztségviselőknek és a tagoknak egyaránt, hogy alaposan "rákészülhessenek" egy ilyen munkabeszüntető akcióra.

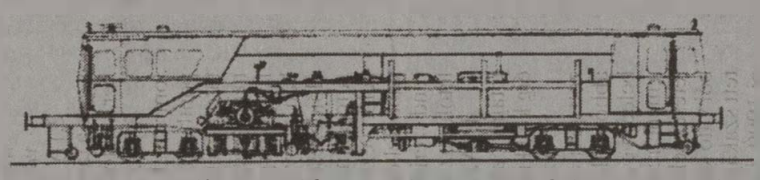
Az alapszervezet szb-titkára és a sztrájkbizottság elnöke, *Palotai Árpád* szintén felemás ítéletet mondott: – Bár 70%-os volt a sztrájkban való részvétel, mégsem vagyok megelégedve bizonyos területek hozzáállásával, hiszen volt, ahol a bizalmi, vagy a VSZ-tag nem vett részt a munkabeszüntetésben. Kiemelném azonban az utazók, a tolatócsapatok és a kereskedelmi dolgozók (pénztárosok, levelezők, információsok és a ruhatáros) aktív részvételét.

Több sztrájkoló VSZ-tag is kijelentette: egy általános munkabeszüntetésben sokkal szívesebben vett volna részt. Észrevételként elhangzott még az is, hogy nem ártana, ha a jövőben a három reprezentatív szakszervezet együtt próbálna meg a vasutasság érdekeiért kiállni. A reprezentatív szakszervezetek vezetőinek tehát át kellene gondolniuk, esetleg meg kellene reformálniuk a kapcsolatukat. Végül többen is kérték, hogy a jövőben legyenek egyszerűbbek, áttekinthetőbbek, konkrétabbak a sztrájkfelhívások!

Berta Sándor

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

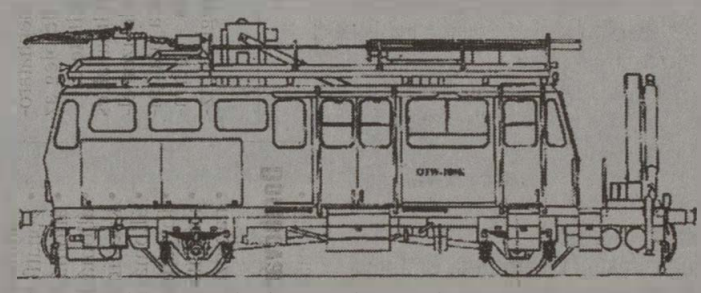
PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA

Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.



A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

A DECEMBER 22-I KÉTÓRÁS FIGYELMEZTETŐ SZTRÁJK NAGY KRÓNIKÁJA

Táviratcsokor a titkárságra

A Vasutasok Szakszervezetének titkárságát *(dr. Márkus Imre nevére küldve)* eláraszották a táviratok. Feladóik támogatásukról biztosították a VSZ-t. Pár sorban íme a kivonatok:

Postás Szakszervezet
1998. december 19.
Ezúton fejezzük ki együttérzésünket ügyetek és sztrájkotok iránt, a Postás Szakszervezet tagsága képviseletében.
Mundruczó Kornél, elnök

Postai és Hírközlési Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége
1998. december 19.
Ezúton fejezzük ki együttérzésünket ügyetek és sztrájkotok iránt.
Meszlényi Ferenc, elnök

Dohányipari Dolgozók Szakszervezete
1998. december 21.
A Dohányipari Dolgozók Szakszervezete szolidaritásával támogatja a MÁV Rt. dolgozóinak sztrájkját, bérharcát. Felhívja a munkáltató figyelmét a konfliktus békés rendezésére.
Mikó Lajosné, ügyvezető elnök

VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet
1998. december 21. Heti Infó
A VSZ Országos Nyugdíjas Szervezethez tartozó tagság szolidáris az aktív vasutas dolgozók figyelmeztető sztrájkjával. Szolidaritásukat szóban és írásos formában is tudatják a sztrájkban résztvevő kollégákkal.

Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége
1998. december 21.
Nemzetközi Szövetségünk figyelemmel kísérte és kíséri a MÁV Rt.-vel folytatandó egyeztető tárgyalásokat a jövő évi béremelésről és a kollektív szerződés módosításáról. Mindannyian tudjuk, hogy a szakszervezetek végső fegyvere, a sztrájk nem jó sem a MÁV-nak, sem a vasutas dolgozóknak. Ezért kívánom, hogy ezek a tárgyalások sikerre vezessenek. Amennyiben nem születik a vasutas dolgozók érdekeinek megfelelő megállapodás és sorra kerül december 22-én a figyelmeztető sztrájk, úgy Nemzetközi Szövetségünk teljes szolidaritásáról és támogatásáról biztosítja a Vasutasok Szakszervezetét, a vasutas dolgozókat.
Tóth József, főtitkár

Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége
1998. december 21.
Szövetségünk elnöksége ezúton is kifejezi szolidaritását a Vasutasok Szakszervezete által – az eredménytelen bértárgyalások miatt – meghirdetett figyelmeztető sztrájkukkal. Azonos álláspontot vagyunk a Vasutasok Szakszervezetével, mely szerint nem halogatható a béreknek az EU színvonalához való felzárkóztatásának elindítása már 1999. évben, különös tekintettel, amikor a prognosztizált gazdasági eredmények ezt nem is zárják ki. Bízunk abban, hogy a tárgyalások eredményesen folytatódnak és megegyezés születik a felek között az 1999. évi bérekre, és az általános sztrájk meghirdetése elkerülhetővé válik.
Trenka István, elnök

Dr. Karsai József
mezőgazdasági kistermelő, Battonya
1998. december 21.
Harminc soros táviratban fordult a mezőgazdasági érdekvédő kistermelő, *dr. Karsai József* a Magyar Távirati Irodához. Ő a termelő szemüvegén át figyeli a vasút, és főleg a gabonatermelők kölcsönös érdekeltségét. Vallja: – "Az igazi érdekegyeztetés hiányában azonban bárhol csak tiltakozó demonstrációkra futja." A munkaerőt sehol sem lehet áron aluli szabad alkuba bocsátani, hiszen akkor évszázados lemaradásunkat szentesítjük. A mozdonyvezetők és a VSZ bérharcához sok sikert és kitartást kíván.

Nyomdai Dolgozók Szakszervezete
1998. december 22.
Nagy figyelemmel kísértük ma reggel akciótokat. Gratulálunk a sikeres lebonyolításhoz. Bízunk benne, hogy meghozza eredményét.
Bársony András, elnök

MSZOSZ
1998. december 22.
Örömmel értesítem arról, hogy ma reggel, – az előre meghirdetett céllal, – fegyelmezett figyelmeztető sztrájkot hajtottak végre. Valamennyien szolidárisak vagyunk bérharcotokkal. Szükség esetén bármiben segítünk. Eredményes tárgyalásokat kívánunk.
dr. Sándor László, MSZOSZ elnök

Pedagógusok Szakszervezete (Országos Iroda)
1998. december 22.
Bérharcotokban szolidárisak vagyunk.
Borbáth Gábor főtitkár

MSZOSZ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Képviselete
1998. december 22. Hírlevél
Az MSZOSZ megyei képviselete és a képviselethez tartozó alapszervezetek – többek között az ÉDOSZ, a KASZ, a Vasas, a MEDOSZ szervezetei és a nyugdíjas szervezetek – *egyhangúlag szolidaritásáról biztosította* a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezését, bérharcukat jogosnak tartja, mivel a befigért bérnövekedés a vasutas dolgozók reálkeresetének csökkentését eredményezi 1999-ben. Megküldve valamennyi megyei hírközlő szervezetnek
Vaskó Mihály, az MSZOSZ Sz. Sz. B. megyei testület elnöke

MSZOSZ Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Képviselete
1998. december 22.
Az MSZOSZ Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Képviselet Alkotó Tagszervezetek nevében sok sikert és eredményt kívánunk a figyelmeztető sztrájkkal is megerősített jogos követeléseitek eléréséhez. Szolidaritásunkról biztosítunk titeket.
dr. Bazsányi Györgyné, képviselet vezetője

Független Rendőrök Szakszervezete
1998. december 22.
A Független Rendőr Szakszervezet nevében megköszönöm az 1998. december 15-én megtartott figyelmeztető demonstrációnkkal kapcsolatban kinyilvánított szolidaritásukat. Erről szóló levelét felolvastam a Parlament előtt. Az FRSZ nevében nagyon sok sikert kívánok a jelenleg folyamatban lévő bértárgyalásainkhoz, az elkövetkező évek munkájához pedig sok erőt, kitartást és nem utolsósorban egészséget Önnek és szervezetük minden tagjának!
Rekvényi László, elnök

Villamosenergia-ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége
1999. január 5.
A Villamosenergia-ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége nagy figyelemmel és együttérzéssel követte harcotokat a vasutasok bér- és kollektív szerződése ügyében. Kifejezzük elismerésünket a munkavállalók érdekében kifejezett tevékenységetekért, egyben megküldjük az e témában készült állásfoglalásunkat.
Gál Rezső, elnök

Nicosia
1998. december 19.
Kedves Imre Kolléga! Értesültünk arról, hogy nézetkülönbség van a Ti Szakszervezetetek és a kormány között a vasutasok bérét illetően. Megértjük, hogy a kormány álláspontja arra kötelez Benneteket, hogy sztrájkot folytassatok a bérből élők követelésére. Szakszervezetünk nevében szeretném kifejezni Neked és kollegáidnak teljes együttérzésünket és támogatásunkat az alkalmazottak megélhetési és szociális körülményeinek javításáért folytatott harcban. Sok sikert és küzdelmeitek beigazolódását kívánjuk tagjaitok javára. Testvéri üdvözlettel:
Athos Eleftheriou, főtitkár

Odborné zdruzenie zelezniciarov Slovak republik
1998. december 21.
Tisztelt elnök úr! Fogadd teljes támogatásunk kifejezését a Vasutasok Szakszervezetének és minden magyar vasutasnak a Szlovák vasutas szakszervezet, a szlovák vasutasok és Önmagam nevében is, az igazságos harcban a szociális és gazdasági biztonságokért. Itt az ideje, hogy országaink kormányai tudatosítsák, hogy a vasút országaink életének fontos tényezője. Ezért ennek megfelelően finanszírozza és oldja meg a foglalkoztatottak szociális helyzetét, béremelését, társadalmi helyzetét. Tisztelt Elnök Úr! Kívánom, hogy a Magyar Vasutas Szakszervezet akciója a jogos követeléseiért elérje győzelmét. Harcotokkal értünk is harcoltok! Tisztelettel:
Imrich Sedlácek

Összeállította: ***Szalai Csaba***

Az igazi tét!

A magyar vasutas sztrájkok újkori életében példa nélkül álló volt, amit a VDSZSZ vezérkara robbantott ki, 1999. január 4-től 8-áig. Aki majd, mint historikus, avagy mozgalomkutató, immár minden föltedezhető tény és minden összefüggés birtokában elemezni tollat ragad, több mint valószínű, rájön arra, hogy először is az akció majd a káosz nem azonos a munkabeszüntető sztrájkkal, másodszor pedig nem sztrájk az, amiből nincs az újabb munkabékéhez kivezető út. A káosz egy idő után ugyanis irányíthatatlanná válik, örvénylik, söpör mint a tornádó. Csak rettentő kárt tud okozni, széttördeli az egészséges kompromisszum esélyeit. S most ne is vizsgáljuk azt, hogy mekkora felelősség terheli a MÁV Rt.-t és mekkora a VDSZSZ-t. Az kétségtelen, hogy a hosszú, bozóttüzes "sztrájkba rángatott" VDSZSZ-tagságát ostobaság volna összemázolni azokkal, akik a *szemüket hámis, ráadásul idejétmúlt, ott helyben már időszerűtlen jelszavakkal kötözték be.*

Ki harcolt kiért?

A VDSZSZ tagság tömegei jobbára csupa kétkezi kisvasutasból kerülnek ki: váltókezelők, váltótisztítók, tolatásvezetők, (segéd- vagy betanított munkások), no és a forgalmi utazók egy jelentékeny része is hozzájuk tartozik. Márpedig a VDSZSZ által alá nem írt 12 megállapodásban éppen ők azok – a forgalmi utazók kivételével –, akik százalékokban kifejezve a legnagyobb béremelési létra fokára léphettek, s ez úgy is igaz, ha a sokat emlegetett, hánytorgatott reálbóríték továbbra sem annyira vastag, hogy normális életet lehessen élni belőle, elfogadható gondokkal. A forgalmi utazók eredményeként könyvelhető el egyébként, hogy a jegyeladási jutalékból bruttó 25 %, ami őket megilleti. Továbbra is! A jutalék mértékén nem esett csorba, ugyanúgy maradt a régiben. Egyszóval a vívmányok megtartása is érdem.

Csakhogy! Éppen az a szembeötlő az egészben, hogy mindezt a VDSZSZ tagjainak is a két legerősebb fél, a MOSZ és a VSZ csikarta ki tárgyalóasztalnál, ahol végig helyet foglalhatott, s érdemben, vagyis nem a valóságtól elrugaszkodva érvelhetett, ágálhatott volna a VDSZSZ bármelyik aláírási joggal rendelkező vezetője is. Ám ők – milyen találó a népi mondás – a toronyórát akarták láncostól. Inkább a sajtót etették nagyhangú szólamokkal, s közben lekicsinyelték az értékes, kiküzdött "munkavállalói szerzeményeket". Arról sem ejtettek szót, vagy ha igen, csak rebegték, hogy a megállapodások élére mindenekelőtt a foglalkoztatás-biztonság állhatott. Márpedig, mikor bankcsődös hazánkban a tömeges elbocsátás réme veti fel minduntalan a fejét a magán és állami kézben lévő cégeknél, talán ez az, ami elfogadható eredmény.

Megkavarodott a közvélemény

De félre a megállapodók vállveregetésével! A maratoni tárgyalás után joggal feltételezhető tehát, hogy a VDSZSZ vezetősége tagságát félrevezette, addig lapult a tárgyalóasztalnál, míg a két másik nagy szakszervezet ettől ugyan el nem veszítette a fejét, ám 1998. december 31-én pontot rakott minden megállapodása végére. Január 4-én aztán még egyszer elolvasták, s azt, mint akaratukkal egyezőt, az elnökök, alelnökök kézjegyükkel jóváhagyták. A VDSZSZ vezetősége éppen ezt az alkalmat választotta ki a "sztrájkja" fölkorbácsolására, kinyilatkoztatván, ő még többet követel, még többet akar, mert van miből fizetni a MÁV Rt.-nek. Ezt a felbőszült hetvenkedést a sajtó a televízióval együtt három napon át majdhogynem magasztalta, megdicsőítette, s már-már úgy festett, hogy az ország legnagyobb részvénytársaságánál a sztrájkprofesszorok dolgoznak a legtöbbet. A forgalmi káosz eluralkodott, ideoda örvénylett, az utazóközönség már-már türelmét vesztette, a társadalom pedig sztrájkfelfogásában élesen megosztottá vált, sőt összecsapott, megütközött.

Az öt nap történetének szálai is összekuszálódtak. Olyannyira, hogy a VDSZSZ oldalán küzdők úgy hitték, övék az igazság. A VSZ, a MOSZ az áruló, mert nem állt melléjük a küzdelemben. Persze annak ki örül (nem is örülhet senki), hogy a munkaügyi bíróság fejezteti le a bérharcot, holott már az is derengett, hogy egyéni ambíciók mozgatják. Mindenáron! Ennek a célja feltételezhetően az lehetett, hogy a radikális buzgóság főleg a "szelíd" Vasutasok Szakszervezetét rendítse meg alapjaiban. Rajta keresztül pedig a szervezett dolgozók legnagyobb tömörülését, az MSZOSZ-t, holott (ismét csak a tényre hivatkozhatunk), a MOSZ és a VSZ két órányi, jól megszervezett, fegyelmezett, a visszavonulásra is gondoló munkabeszüntetésével elérte a legtöbbet, amit ma a közszférában egy állami vállalat egyáltalán megadhat. A sok ezernyi buszsofőr Budapesten, vagy a pedagógusok, avagy éppen az egészségügyiek már-már 14%-nyi bruttó béremelésnek is örvendeznének, tapsolnának, csak jelentené ki a munkáltató: megadjuk.

Tanulságokat szoktak emlegetni ilyenkor. Az egyik legszomorúbb tanulság a VDSZSZ produkciója után látszik megvilágosodni a fejekben. Elég csak a Népszabadság olvasói leveleire hivatkozni, melyekben összekeverik a vasutas-szakszervezeteket, vagyis egy kalap alá veszik mindet. Kiss Zsuzsanna Hatvanból például azt írja: *"Nem értem az egyszerű munkások miért hagyják, hogy a szakszervezeti vezetők úgy rángassák őket, mint a marionett figurákat, miközben lefölöznek előlük mindent."* Máshelyütt csak is a MÁV Rt.-t sajnálják anyagi veszteségei miatt. Egy levélíróból szinte süt a harag, holott elismeri az alacsony munkabérek létezését (de nem létjogosultságát) az elmaradott vasútnál. Mégis azt dörgöli "mind a hármuknak" az orra alá, többes számban, hogy *"felelőtlen magatartásukkal még szerény jövőnket is veszélyeztetik".*

A káosz hordaléka

Egyvalami tehát sikerült a VDSZSZ vezérkarának. Elhintette a gyűlölködés magvait nemcsak a vasutas kollegák, de a közvélemény milliós táborában is. Így a mértéktartó, józan követelést a mohósággal kavarják egybe azok is, akik eddig látták a fától az erdőt. Csupán egy súlyos következmény kezd egyöntetűen fölhangosodni – a MÁV Rt. is erről mennydörög –: a kitűzött 1,5%-os teljesítmény-jutalom veszélybe sodródhat év végére. Arra a lapokban alig-alig reagálnak, hogy a médiumok szenzációkeltő híradásait valami egészen közömbös vigyor üli meg, amellyel a kormány szemléli a történteket. Pilátusi módon mossa kezeit, mialatt majdnem 15 milliárd forintot különít el, gereblyéz össze a végre diplomát szerzett sportminiszter hivatalának, megbecsülése jeléül. Sőt, úgy a sztrájk negyedik napja táján már a szocialisták meg az SZDSZ homlokára akarták sütni MIÉP-uraimék a tüzes bílyogot! Íme, ők az igazi felbujtók, akik a fölheccelt vasutasok mögül uszítanak. Csakhogy a MIÉP-nek (szerencsétlenségére vagy sem) nem is egy VDSZSZ-vezér a tagja. Bevallottan az! A nemzeti radikalizmus így már csak silány politikai tőkét tud kovácsolni a közlekedési káosz hordalékából. S aztán már nem is próbálkozik tovább verni a vasat.

Mind jobban telik az idő, annál nagyobb az objektív távolság a csupán kétórányi, jogos (a Munkaügyi Bíróság által ez sem az) munkabeszüntetésbe torkolló sztrájk megértéséhez. S ez igazolja, no és a megnyert munkavállalói tét a MOSZ és a Vasutasok Szakszervezetének valóban felelős, lelkiismeretes, senki másra át nem hárítható döntését: a megállapodásokat.

Szalai Csaba

Megkérdeztük *Berényi Jánost*, a GySEV Rt. vezérigazgatóját

– Ön szerint miért elégedtek meg csupán 12,2%-os bruttó béremeléssel a GySEV Rt. vasutas dolgozói, miközben szolidárisak voltak a VDSZSZ 21%-os követelésével?

– A 12,2% megtévesztő, mert ennél jóval több a keresetnövekedés, amely 14,5%-osra tehető, természetesen átlagosan. Tehát nem csupán a bértábla felszorzása az, ami számít, ez jelenti az alapbéremelést, de sokan különböző pótlékokban részesülnek, és a kollektív szerződésben is megtalálni ezekből a kereset-kiegészítésekből jó néhányat. Szegény *Sipos István* barátommal a tárgyalások során többször is egyeztettünk, hiszen szoros a munkakapcsolat a két vasút között. Talán szabad annyit elárulnom, így utólag, hogy az utolsó privát kiruccanását a MÁV épületéből – ami már nemcsak a munkahelye, hanem a szállása is volt – otthon a lakásomon tette felesége társaságában, három nappal a halála előtt, amikor is éjfélbe nyúlóan beszélgettünk a vasút jövőjéről, amelyben annyira bízott. A GySEV esetében döntőnek tartom, hogy a menedzsment és a reprezentatív szakszervezetek között megvolt és megvan a bizalom. Nálunk mind a három érdekképviselet, a GyDSZSZ, a VSZ és a MOSZ megértette, pillanatnyi előnyökért nem kívánjuk a hosszabb távú jövőt felélni. Tehát első a munkabéke, a bizalom és a biztos munkalehetőség. Ez az, amiben a rendszerváltás óta – immár 9 éve, amióta a GySEV-nél elnök-vezérigazgató vagyok – a szakszervezetekkel együtt hiszek. A kérdésében felvetett szakszervezeti sztrájkszolidaritás a vasutunk területén csupán jelzésértékű volt, aminek köszönhetően nálunk egy percig sem állt le a munka.

Telefonról lejegyezte: **Szalai Csaba**

Gyerekek, ez nokedli!

Ez a mondat hangzott el a VSZ elnökének szájából az egyik kereskedelmi csatorna hírműsorában, amikor elolvasták a Munkaügyi Bíróság állásfoglalását a kétszer két órás figyelmeztető sztrájkról. Eszerint a bíróság törvénytelennek ítélte a munkabeszüntetést, mondván mindez "cselekményt", vagy nem cselekvést érvényes kollektív szerződés idején követték el. Az egyszerű vasutas ezt nem érti, hiszen még a hat elemis pályakezdő krampácsoló is tudja, hogy az elmúlt években is érvényes kollektív szerződés idején tette le a csákányt, mégsem hozott ilyen ítéletet egyetlen bíróság sem. Ő csak a nokedlit érti, mert az minden üzemi konyhán ugyanazt jelenti, persze ez a bírósági ítéletekre ez nem vonatkozik.

A nokedli-ítéletnek van, viszont egy komoly üzenete a többi munkavállaló felé – nehogy próbálj sztrájkolni, mert az törvénytelen. Ezek szerint csak ott lehet munkát beszüntetni, ahol nincs kollektív szerződés. Az persze nem zavarjon senkit, hogy ahol nincs KSZ, ott sem érdekképviselet, sem rendezett munkaügyi kapcsolatok nincsenek. Az ilyen ítéletek után nem marad más a lábasban, csak nokedli. A pörkölt hiánycikk.

T.P

MÁV ADtranz VJD Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

SZABAD TÉR

Ők is állva halnak meg

A kissé morbid és ismerősnek tetsző cím ezúttal valami másra, de korántsem kevésbé fontos tényre utal. Ezúttal a vasút egyes – de egyáltalán nem kevés – siralmas állapotú magasépítményi létesítményére kívánja felhívni a figyelmet.

Az utasokat, vasutasokat egykor igen jól szolgáló épületek(volt megállóhelyi-, vonali vagy állomási lakások, irodák, laktanyák, várótermek, raktárak, tárolók, netán illemhelyek) ma már ott éktelenkednek omladozva, árván, elkeserítően siralmas állapotban, mindannyiunk szeme láttára. A kép napról napra elszomorítóbb. Ezek a valaha rendkívül gondosan kivitelezett, "békebeli" anyagokból épített létesítmények ma már üresen, csontvázszerűen meredeznek ránk. Többségük roskadozó födéme alatt "szemüktől, szájuktól", ajtóiktól, ablakaiktól, de még azok tokjaitól is megfosztva bámulnak a róluk teljesen megfeledkezett világra, az előttük elrobogó vonatokra, a számukra kilátástalan jövőre.

Azaz, hogy nem is mindegyikük üres, hiszen "*jobb esetben*" hajléktalanok vackai – lomtalanításkor megmentett matracai a hevenyészetten bedeszkázott nyílások "lakottságra" utalnak. Jobb esetről azért beszélhetünk, mert ezek a "lakott" létesítmények valamivel jobb állapotban vannak azoknál, amelyeket a felhalmozódott szeméthegyek és a förtelmes bűz miatt még a hajléktalanok is "lakhatatlannak" minősítettek. Sajnálatos, hogy a leírtakhoz hasonló állapot még néhány olyan helyen is előfordul, ahol a menetrendszerűen közlekedő személyszállító vonatokra várakozók a szabad ég alatt kénytelenek ázni, fázni, vagy egy huzatos röptető alatt kivárni a helyzet javulását.

Mindez persze egyáltalán nem jelent újat senkinek, az érdekelteknek sem. Sajnos már az sem várható el, hogy ezek a "jobb sorsra érdemes", de esetenként már "gyógyításra" alkalmatlan építmények ismét rendeltetésüknek megfelelő állapotba kerüljenek. Az is valószínű, hogy egyrészükre már sohasem lesz szükség. De, ha így van, miért kell kivárni azt a néhány évtizedet, amíg teljesen magukba roskadnak? Mikor lesz itt tiszta udvar, rendes ház?

Emlékszem, valaha egy egy elmúlásra ítélt romos épületet bontás és területrendezés fejében, odaadták arra érdemes, rászoruló, akár önerőből építkezni szándékozó vasutas dolgozónak. Ilyen létesítmények és ilyen vasutasok ma is vannak.

Hegedűs Károly

·H·í·r·l·e·l·ő·

Megvan a legkisebb

Többhetes huzavona után az Érdekegyeztető Tanács ülésén megállapodás született a minimálbérről és a vállalkozói szférában ajánlott átlagos keresetnövekedési mértékről. Eszerint a legkisebb bér 22 ezer 500 forintra emelkedett, ám ez az agrárágazatban csak később valósul meg. A munkaadói és munkavállalói oldal megegyezett a 12-15 százalékos keresetnövekedési javaslatban.
(Magyar Nemzet)

Szakszervezeti aggodalom

Az elmúlt tíz év szerves fejlődését nem szabad megbontani az érdekegyeztetésben. Az Európai Unió nem a társadalmi párbeszéd lenullázását várja tőlünk, ennek éppen az ellenkezőjét – vélik a meghatározó szakszervezetek azokkal az elvekkel és irányokkal kapcsolatban, amelyeket a Gazdasági Minisztérium ismertetett az Érdekegyeztető Tanácsban ülésének egyik szünetében.
(Magyar Hírlap)

Szentesi kerülő

December 16-án átadták a 451-es számú főút Szentest elkerülő szakaszát, valamint a Kurca folyón átvezető hidat és egy vasúti felüljárót. Erre azért volt szükség, mert a városközponton áthaladó forgalom és a környezetszennyezés már hosszú évek óta nehezítette a helység életét.
(Metro)

Kinek a bére?

A kormány a Pedagógusok Szakszervezetének véleménye szerint megszegte ígéretét, mert a tanárok béremelése elmarad az ígéretektől, és nincs garancia a hosszú távú bérfelzárkóztatásra. A PSZ titkára úgy látja: a kormány becsapta az adminisztratív és technikai dolgozókat, mert számukra nincs törvényi biztosíték a béremelésre.
(Népszava)

Lebukott a hálózat

Titkosszolgálati eszközök alkalmazásával és a magyar rendőrség közreműködésével sikerült fölgöngyölíteni egy holland irányítású nemzetközi kábítószer-hálózatot. Angliában, Hollandiában és Spanyolországban kilenc gyanúsított büntetőpere kezdődött meg. Ez az első alkalom, hogy a magyar területen lehallgatott telefonbeszélgetéseket külföldi eljárás során használják bizonyítékként.
(Magyar Hírlap)

Felvonuló rendvédelmisek

December 15-én korlátozott létszámú tiltakozó megmozdulást tartottak a rendőrök, a polgári védelmisek és a büntetés-végrehajtás alkalmazottainak érdekképviseletei. A három szakszervezet száz-száz fővel vonult a Parlament elé, ahol a miniszterelnöknek köztisztviselői, illetve a Munka Törvénykönyve előzetes egyeztetés nélküli módosítása ellen emeltek szót.
(Népszava)

Családtámogatás

Ettől az évtől jövedelmüktől függetlenül igényelhetnek gyermeknevelési támogatást (gyet) a három vagy több kiskorú gyermeket nevelő családok. A támogatás a legkisebb gyermek 3 éves korától 8 éves koráig jár. A juttatást a gyermekkel élő szülők bármelyike igényelheti. Összege: 15 ezer 300 forint havonta. Ha a család gyermekgondozási segélyre (gyes) is jogosult, csak az egyik ellátásban részesülhet.
(Népszabadság)

Forog az idegen

Magyarország közlekedési adottságai nem mindenben felelnek meg az idegenforgalom alapvető követelményeinek. A vendégéjszakák számában is mérhető, hogy ahol fejlettebb az infrastruktúra, több a turista is. A legdinamikusabban a légi közlekedés fejlődik. Több kerékpárútra lenne szükség, de kevés pénz jut rá. A vasúti fejlesztések már megindultak, céljuk a sebességkorlátozások föloldása – hangzott el a Közlekedés és Turizmus című szakmai konferencián.
(Népszava)

Dráguló szolgáltatások

A jövedéki adó változása miatt ez évtől 13,60 forinttal drágul a 95-ös oktánszámú benzin, a gázolajok ára pedig 10,50 forinttal lesz több. Az inflációnál jobban emelkedik a vasúti és távolsági buszközlekedés, valamint az állami víz- és csatornaszolgáltatás. A pénzromlással nagyjából megegyezően drágulnak a postai szolgáltatási díjak. A lakosság 9,1 százalékkal kapja drágábban az elektromos áramot.
(Magyar Hírlap)

Összefogást!

Sándor Lászlót választotta meg elnöknek az MSZOSZ decemberi kongresszusa. Szintén nagy többséggel választották újra a korábbi alelnököket: *Wittich Tamást* és *Rabi Ferencet*. A kongresszus első napján fölszólal *Göncz Árpád* köztársasági elnök és *Kovács László*, az MSZP vezetője is, aki hangsúlyozta: a szocialistáknak közös céljuk a szakszervezetekkel a társadalmi igazságosság elérése, a szolidaritás érvényesítése. *Sándor László* hangsúlyozta, a jelenlegi kormány munkavállaló- és szakszervezet-ellenes politikája különösen időszerűvé tette a szakszervezetek összefogását. A többi szakszervezeti szövetség fölszólalói mindannyian az összefogás mellett érveltek.
(Népszava)

Ütközés

Három vasutas életveszélyesen megsérült az év első napján, amikor Lakitelek határában egy török kamion a tilos jelzés ellenére a sínekre hajtott, s egy személyvonattal ütközött. A szerelvény első két kocsija kisiklott és az oldalára borult. Az anyagi kár meghaladja a 100 millió forintot. A kamionsofőr – aki néhány karcolással megúszta – elismerte a felelősségét. *(Magyar Hírlap)*

A hírtallózász január 15-én fejeztük be.

Veszely Emőke



SZTRÁJKTANYÁN

– Kolléga, miért lógatod úgy az orrod?
– Mert látom, te ötről a hatra jutottál.

HÍREK, INFORMÁCIÓK, TUDÓSÍTÁSOK

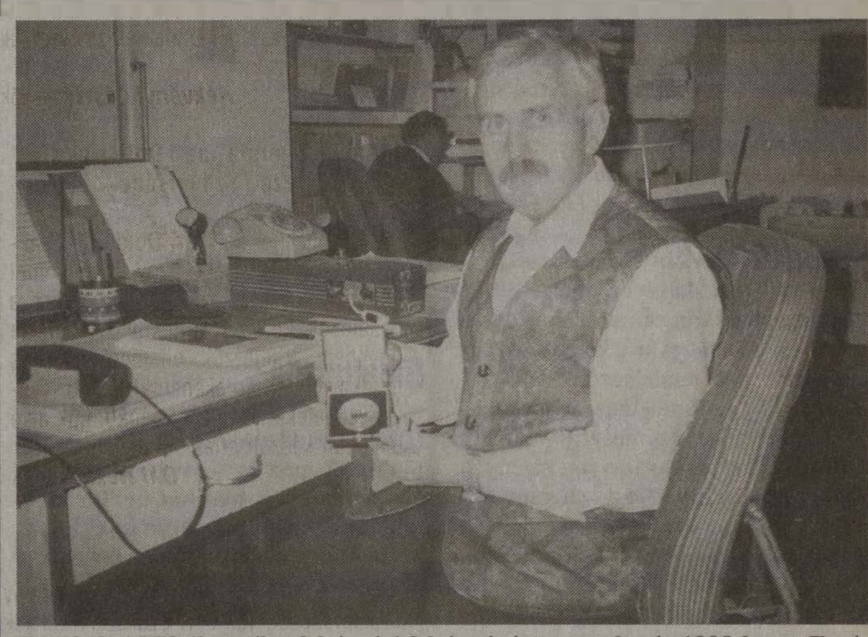
75 éves a MÁV Miskolci Fúvószenekar



1998. december 15-én nagysikerű koncerttel ünnepelte fennállásának 75. évfordulóját a MÁV Miskolci Fúvószenekar. A miskolci Zenepalotában adtak ünnepi koncertet szépszámú közönség előtt, melyet *Kobold Tamás* polgármester nyitott meg, méltatva a zenekar múltját. Az együttes 1923-ban a Kocsijavító Főműhely (ma Járműjavító) MÁV Miskolci Dal és Önképzőkör keretében műhelyi cserkészekből alakult meg, s a háborús éveket leszámítva azóta is folyamatosan működik a Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza öntevékeny művészeti csoportjaként. A ma 30 tagú zenekar első karmestere *Profán István* volt, akit több neves dirigens követett a zenekar élén. Jelenleg két fiatal karmester irányítja: *Lendvai Péter* és *Kerek Gábor*. Az együttes rendszeres résztvevője az állami, önkormányzati, társadalmi szervek rendezvényeinek, a fúvószenekari fesztiváloknak.

Legutóbbi minősítő versenyükön 1994-ben Aranydiplomát nyertek a koncert fúvószenekari kategóriában. A zenekarnak ma is aktív tagja megalakulása óta a 88 éves *Dargai Gyuri* bácsi, de rajta kívül nyugdíjasok, aktív dolgozók, diákok fújják a "rezet" közmegelégedésre. Évente hét alkalommal adnak térzenét a "Miskolci Nyár" eseménysorozat keretén belül a város különböző pontjain. elsősorban Miskolc-Tapolcán, melyen a zenei paletta minden árnyalata megtalálható: induló, operett, musical, polka stb. Szerencsésen találkozik a közönség igénye a zenekari tagokéval, így a fellépéseken a produkció szeretete sugárzik a zenészekből, pedig anyagilag nincs elismerve a zenekar művészi teljesítménye. Mint azt *Szabóné Nagy Júlia*, a művelődési ház igazgatója elmondta, nagy gond az anyagiakat előteremteni a működéshez, az önkormányzati támogatás csak a térzenék költségeit fedezi, a többi pénzt saját bevételeikből, pályázatokból igyekeznek előteremteni. A szűkös anyagi háttér akár a zenekar fennmaradását is veszélyeztetheti, amiért nagy kár lenne. Reméljük, hogy az együttes még sokáig szórakoztatja színvonalas produkcióival a nagyérdemű közönséget.

Kép és szöveg: ***Orosz Tamás***



***Hambalgó Mihály*, székesfehérvári felvigyázó nyerte el még 1998-ban a Fotósok Világszövetsége (FIAP) Aranyplakettjét. A természetfotózás szerelmese. Részletesen (helyszűke miatt) csak a következő számunkban adjuk közre interjúnkat a nem mindennapi elismerés hátteréről.** FOTÓ: BERTA

Nekrológ

1998. december 16-án, 49 éves korában, betegségben elhunyt ***Siklér István***, a MÁV Rt. Szombathelyi Anyaggazdálkodási Főnökségének vezetője, a Vasutasok Szakszervezetének tagja. Mindössze egy fél évszázad jutott neki a földi létből, de az szeretetben, megbecsülésben telt. Emberi nagyságát jelzi, hogy hiánya közvetlen családja, hozzátartozói mellett munkatársainak, kollégáinak éppoly fájó. A legnagyszerűbb főnök volt, akit csak kívánhat az ember, vallják közvetlen munkatársai. Nem lehetett olyan, akár szakmai, akár magán jellegű kéréssel fordulni hozzá, amelyhez ne nyújtott volna segítő kezet. Közvetlen volt és végtelenül barátságos, mindenkihez volt egy kedves szava, öröm volt vele együtt dolgozni. Mások tudását, sikerét mindig elismerte, megbecsülte a lelkiismeretes munkát. 31 éven át dolgozott a vasútnál, de ezalatt csak barátokat szerzett.

1967-ben Rátóton kezdte a vasúti szolgálatot, majd nyolc év után Szombathelyre került az igazgatóság műszaki fejlesztési osztályára. Az üzemgazdasági ügyintézőből jó néhány év múltán közgazdasági csoportvezető, majd osztályvezető-helyettes lett. 1987-től az önállóvá váló anyaggazdálkodási osztály, majd anyaggazdálkodási szakigazgatóság divízióvezetőjeként dolgozik 1997 októberéig, ekkor ismét visszatér Szombathelyre, mint az anyaggazdálkodási főnökség vezetője. Ez egyben az utolsó megbízatása, amelyet a vasúttól kaphatott és amelyet a tőle megszokott precizitással látott el. Már pályakezdőként belépett a Vasutasok Szakszervezetébe, amely mellett végig kitartott. Édesapja szintén vasutas volt. Kilencen vannak testvére, s közülük hatnak, – ő volt a hetedik – ma is a vasút ad kenyeret.

Felesége, három gyermeke, testvérei, rokonai, munkatársai fájó szívvel gyászolják, s őrzik emlékét.

POSTALÁDÁNKBÓL

Tisztelt Szerkesztőség!

A lapot jónak és tartalmasnak tartom. Én már akkor is előfizetője voltam a Magyar Vasutasnak, amikor a MÁV Szolnoki Járműjavítóban dolgoztam. Most nyugdíjasként szintén megelégedéssel veszem kezembe a kiadványt. (...) Mi, nyugdíjasok, honnan is tájékozódnánk a vasútról és a szakszervezetről, ha nem a lap által? (...) Örömmel vettünk tudomást a VSZ győzelméről az ÜT-választásokon. Köszönjük, hogy a szakszervezet naptárt is küldött. A lap iránymutató nekünk, hiszen a szervezett vasutasok mozgalma több, mint száz éves. Megköszönjük a vasutasság érdekében kifejtett munkájukat, újabb sikereket kívánunk az új esztendőben a VSZ vezetőségének és a szerkesztőségnek!

***Erdős Tibor,** Mezőtúr*
MÁV-nyugdíjas, VSZ-tag
saját és nyugdíjas társai nevében

Tisztelt Szerkesztőség!

25 évet dolgoztam le a vasútnál, 12 éve vagyok súlyos, másodfokú rokkantnyugdíjas. Minden évben 3 hetet a Harkány MÁV Gyógyházban kell töltenem a rehabilitáció miatt. Sajnos az utóbbi három évben több hónappal csúszik a beutalás. Úgy vettem észre, ennek az az oka, hogy a gyógyház felébe (mert a másik fele fizető vendégszolgálat) olyan embereket utalnak be, akik soha nem dolgoztak a vasútnál, és ingyenes ellátásban részesülnek. Így az idős MÁV-osok hátrányba kerülnek. Más intézményhez nem fordulhatunk, az ellátást és a kezeléseket megfizetni nem tudjuk, pedig nagy szükségünk van rá. (...) Kérem, ha tudnak, segítsenek!

Tiszteletben tartva a levélíró kérését, nevét nem közöljük.

A szerkesztőség, mint ahogy az idős vasutasok jelenlegi sorsát, problémáját, a munkahelyi balesetekkel kapcsolatos ügyek föltárását is napirenden tartja. Szándékunk szerint a hasonló jellegű gondok megoldásába szakértőt vonunk be, hogy a jelenségek bemutatása révén minél több vasutas hasznos információkhoz juthasson. A levelekben fölvetett kérdéseket, mint pl. ***Erdei Tiborét*** **Debrecenből, a Kassai útról,** máris továbbítottuk. A válaszadásig szíves türelmüket kérjük!

A továbbiakban is várja az Olvasók levelét a szerkesztő

A 100. ÉVES FENNÁLLÁSÁT ÜNNEPLŐ MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

1898-1998

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmű@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209

TÜV CERT EN ISO 9002

Vállalkozik

az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással

- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion- illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára
- vasúti teherkocsi alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására, (légféktömlők, laprugók, ütközők, stb.)
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik, felújítására
- daruk, tolópadok és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:

Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

Tanúsítvány felsőfokról

A Magyar Vasutas örömmel ad teret minden sikeres hírnek, ami a vasút üzemeit, a járműjavítókat illeti. Nemrég kaptuk Debrecenből *Kerékgyártó Imre* ügyvezető igazgató úrtól az értesítést, hogy a 100 éves fennállását ünneplő MÁV Debreceni Járműjavító Kft. újabb elismerést szerzett magának. Sőt a MÁV járműjavítók iparágának is. A minőségi munkavégzésről van szó. A kft-nek 1998. novemberétől újabb 3 évre érvényesítette az ISO 9002 rendszer tanúsítását a TÜV Rheinland Euroqua Kft. Rendelkezik tehát az osztrák és német vasutak hegesztési engedélyével is. Befejeződött a szakmai átvilágítás, melyet a Német Közlekedési Felügyelet végzett el. E minősítés eredményeként minden akadály elgördült az elől, hogy most már saját jogán javíthassa a kft. a német vasúthoz besorolt teherkocsikat.

Mit jelent ez? Azt, hogy a társaságot fölvették azon javítóhelyek listájára, amely a német vasúthoz (DB) besorolt teherkocsikat javító cégek szerepelnek. Nos, az ilyen teljes körű tevékenységre szóló engedéllyel ez idáig senki sem rendelkezett Magyarországon. A folyamatos, kellőképpen átgondolt minőségstratégiának köszönhetően további piacbővülésre – s ami ezzel együtt járhat – növekvő megrendelésre számíthat a MÁV Debreceni Járműjavító Kft.

B.S.

Isten Veled!

A **VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete** őszinte fájdalommal tolmácsolja valamennyi nyugdíjas társunk mély megrendülését **Sipos István**, a MÁV Rt. vezérigazgatója tragikus hirtelenséggel bekövetkezett halála alkalmából.

Személyében olyan fiatal kollégát veszítettünk el, akinek szociális érzékenysége, a vasút iránti elkötelezettsége és a vasutasok érdekében végzett fáradhatatlan munkája példaértékű volt.

A nyugdíjasokkal való találkozásai alkalmából mindig azt éreztük, hogy őket teljes értékű vasutasnak tekintette és a róluk való gondoskodást vezetői tevékenysége fontos területének érezte.

Tragikus távozása nemcsak pótolhatatlan veszteséget jelent a vasutas társadalom számára, hanem egyben figyelmeztetést is, a vasutasok szolidaritásának fontosságára és a közöttük lévő megosztottság megszüntetésére

Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105

Búcsúzik

a Szabó és Fia Kft. Sipos Istvántól

A MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója mély fájdalommal osztja meg bánatát a gyászolókkal. Attól az embertől vesz végső búcsút, aki mint vezérigazgató is gondoskodott a járműjavító cégek munkájáról. Tudjuk, nincs pótolhatatlan ember, de *Sipos István* a vasút Baross Gábor-i méretű képviselője volt.

Nyugodjon békében!

Északi 1867

MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002

1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Nyugdíjasokat támogató

Az Országgyűlés által 1996-ban elfogadott CXXVI. törvény jogot ad a magánszemélyeknek arra, hogy a befizetett adója az SZJA törvényben meghatározott részéről (1%) az általa megjelölt kedvezményezett javára nyilatkozatban rendelkezzék. A törvény értelmében a "Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány" is a kedvezményezhetők közé tartozik. Ez lehetővé teszi, hogy az adózó kolléga az 1998. évi adóbevallása során a bevallási nyomtatványokkal megküldött **"Rendelkező Nyilatkozat"-ban** alapítványunkat jelölje meg. Az alapítvány kuratóriuma és segélyezési bizottsága arra kéri az aktív és a jövedelemmel rendelkező vasutas kollégákat, hogy a Rendelkezési Nyilatkozatban bevallott személyi jövedelem **adójuk 1%-át** a Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány **19666378-1-42** adószám javára ajánlják fel. Köszönjük a segélyezendők nevében, hogy az elmúlt évek során is gondolt ránk.

az Alapítvány Kuratóriuma

Küldöttértekezlet közeledik

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata (VSZIT) 1999. február 23-ára összehívta küldöttértekezletét. Az alapszervezeteknél működő ifjúsági csoportok képviselői írásos előterjesztést kapnak: a VSZIT 1995-99 évi működéséről, és az "Alapítvány a vasutas fiatalokért" Kuratórium tevékenységéről. E rendezvényen állítják össze a tagozat 1999. évi rendezvény-naptárát, és vitatják meg a VSZIT SZMSZ tervezetét. A tanácskozás fontosságát növeli, hogy Csáki Zsigmond VSZIT elnök utódjaként 2 évre tagozatvezetőt is választanak.

az Előkészítő Bizottság

Hibaigazítás

Névelírásért kérünk elnézést **Alföldi Antaltól**, Püspökladány csomópont állomásfőnökétől, mert karácsonyi számunkban tévesen *Aranyos Antalként* szólítottuk.

Múlt év decemberi lapszámunk "Ellenhatás" című cikkünk második bekezdése helyesen így kezdődik: *"Ezúttal a gyógyító, gyógyszerek..."*

a szerkesztőség

Keresztrejtvény

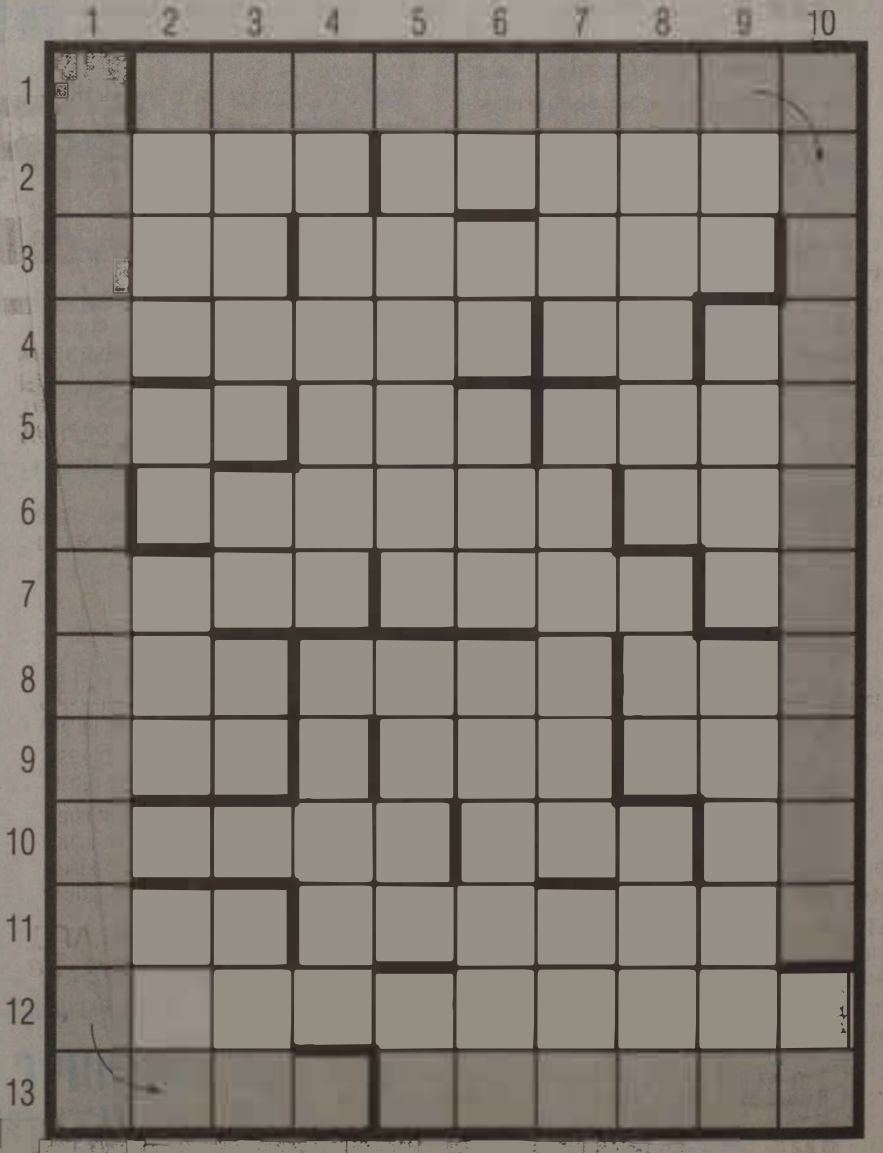
A MÁV Rt. bérrendszerének megváltoztatását a reprezentatív szakszervezetek közül a Vasutasok Szakszervezete 1994 óta foglalja követelései közé. Így a sztrájkkövetelések között is szerepelt legutóbb a megváltoztatás igénye. A Vasutasok Szakszervezete valódi bérreform koncepciójának három pillérét képező rendszert tartalmazza a **megfejtés függőleges 1., vízszintes 1. és 13.** *sora.*

VÍZSZINTES: 1) növelő; **megfejtés; 2)** .... Strauss (farmer márka); Fogyasztási Szövetkezeté (röv.); **3)** amerikai(röv.); atommag része; Nitrogén vj.; **4)** gyógyszertár; szovjet repülőgép tip.; kettős mássalhangzó; **5)** óriáskígyó; szláv uralkodó; méretre vág; **6)** észak; egyenleg; rendben (szleng); **7)** kártya fajta; elavult; óra része!; **8)** Főváros Közlekedési Vállalata; .... Öcsi (film cím); máj váladéka; **9)** szélhárfa; névelő; vasútvonal; oroszországban; halmaz része!; **10)** hindi női ruha; Natrium, Oxigén vj.; szolmizációs hang; **11)** Országos Kulturális Egylet; hivatalos vendéglátás; **12)** nagyon hűséges; **13) megfejtés.**

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés; 2) regény ötlet; Ozmium vj.; ... lógia (környezettan); Zoltán; Koreai Légitársaság; **3)** rock opera; néma izom; római negyvenöt; Ádám; végtelen egál!; **4)** híres ménesünk; húros hangszer; Kén vj.; **5)** lépegető; névelővel élet (gör.); néma síp!; **6)** skála hang; toka egynemű betűi; néma érdes!; rezonáló; **7)** lassú menet; gomora párja; test (művészi); **8)** olasz I. Vh. hadszintér; Irén, Elek, Mária; fogkrém márka; **9)** néma tizen!; házban élő; díszmenet; **10)** pók része!

AZ ELŐZŐ REJTVÉNY MEGFEJTÉSE: **Milyen súlya van a munkavállalói hatalomnak.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Galgóczíné Domoki J...* (4030 Debrecen, G... 6. 2...



Készítette: *Bánszegi József*

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZ... • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-8151. Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomdaipari Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI ÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0448-6000

KOSZONET ÉRTE

MÁV Kórház és Rendelőintézet
Szolnok, 1998. december 18.
dr. Márkus Imre Úr részére

A mai napon érkezett meg alapítványunk részére 200 ezer forint, amit Önök utaltak át részünkre. A pénzt a személyzeti ebédlő felújítására kívánjuk fordítani. Magam és a kórház dolgozói nevében támogatását megköszönve áldott, békés ünnepeket és sikerekben gazdag, boldog Új Esztendőt kívánok őszinte barátsággal:

Dr. Lőke Miklós
főigazgató főorvos

* * *

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete köszönetét fejezi ki minden állampolgárnak, aki az egyesület tevékenységét úgy értékelte, hogy érdemes támogatni adójának az szja 1 %-ával. Ez az összeg 1998 év októberében 168 ezer forintot tett ki. Ebből az összegből támogatjuk azokat a rendezvényeket, ahol egészségvédelmi előadások hangzanak el, és diabetikus készítményekkel ismerkedhetnek meg a betegek. Köszönettel vennénk, ha egyesületünket Ön vagy családtagjai az 1999. évi jövedelme után az szja 1 %-ával az egyesület munkáját támogatná.

Vasutas Cukorbetegek Egyesülete
Adószám: 18004597-1-42

* * *

A Vasutas Kulturális Alapítvány Kuratóriuma köszöni mindazoknak a támogatását, akik a jövedelem adójuk 1%-át a VKA részére ajánlották fel. Az Alapítvány számlájára utalt pénzt a vasutasok kulturális érdekeinek megőrzésére fordítjuk. Az Alapítvány pénzügyi beszámolóját a Magyar Vasutasban tettük, tesszük közzé. A VKA 1999-ben is pályázati kiírás alapján dönt a támogatottak köréről, a támogatás mértékéről. A pályázat feltételeit a Magyar Vasutasban is megjelentetjük. Várjuk az Alapítvány céljait támogatók 1999. évi támogatását. Adószámunk: **19666512-1-42 Vasutas Kulturális Alapítvány** Köszönjük;

a Vasutas Kulturális Alapítvány Kuratóriuma

MAGYAR VASUTAS
Alapítva: 1904-ben
1999. január
MELLÉKLETE

Megállapodások

a MÁV Rt-nél foglalkoztatott munkavállalók 1999. évi foglalkoztatási, jövedelmi és szociális helyzetére vonatkozóan

Elértük, ami elérhető!

A bérjövedelmi viszonyok alakulásának 1999-ben három összetevője van.

Személyi alapbérek, teljesítmény jutalom és a Kollektív Szerződés juttatásai (vállalati átlag 17%)

1. A személyi alapbérek növekedésére került a fő hangsúly. Valamennyi vasutas 1998. december 31-i személyi alapbére 13,4%-kal kerül felszorzásra (annak is, akinek a tarifaértéket meghaladó a beállási %-a!), vagyis a bértáblaszorzó értéke 16.743 Ft. 1999-ben a vasutasok 40%-a lép sorosan – 3 évente ez egy bértétel – vagyis 4%.

A személyi jövedelemadó 1999. évi módosítása eltérően érinti a különböző jövedelmű állománycsoportba tartózókat. A VSZ kezdeményezésére a munkáltató, a MOSZ és a Vasutasok Szakszervezete döntése értelmében a negatív hatás ellensúlyozására kompenzációs bérfejlesztésre is sor került. Fél százalék (0,5%) bérfejlesztésnek megfelelő összeg annak a tízezer vasutast magába foglaló három állománycsoportba került ráépítésre, amelyeket legnegatívabban érintett az adótábla változása. A kompenzációval együtt valamennyi vasutas reálkeresete nő, átlagosan 1,7-2%-kal. Az átlag mögötti szóródás 1% és 6,3% közötti. A kompenzáció az alábbi állománycsoportokban került felhasználásra: betanított munkás, segédmunkás – nem utazó, vontatási utazók. (Forgalmi utazók állomány csoportban 3,1%-os reálkeresetszint növekedést mutatott a program.)

Valamennyi segédmunkás 19,5%-os személyi alapbérfejlesztésben részesül (sorossal együtt).

A betanított nem utazó munkás – a vasúti nevesített betanítottak is pl. kocsirendező, sarus, kapus, kocsifelíró, málházó, laktanya ügyeletes stb. – részesül a kompenzációból, az ő 1998. december 31-i személyi alapbérüket 17,96%-kal kell megszorozni (sorossal együtt).

A váltókezelő, vezető váltókezelő és a sorompókezelő betanított munkások kompenzációval növelt bérszorzója 17,1%. (Ha sorosan is ugrott, 17,4%.) Az ő esetükben 1999. november 1-től erre a megemelt bérre kapják a további 4% balesetmentességi teljesítmény jutalmat. A vontatási utazók állománycsoportban is 17,96%-os a kompenzációs szorzó (sorossal együtt lásd 18. sz. megállapodás).

Fenti bérfejlesztésen túl 1999. decemberi kifizetéssel további 1,5% teljesítmény jutalom kerül alanyi jogon kifizetésre, mind az 56 ezer vasutasnak (lásd. 13-as megállapodás) Fentiek figyelembevételével az éves bérfejlesztés az alábbiakban foglalható össze.

Az 1999. évi differenciált bérfejlesztés a magas arányú soros előléptetések miatt és ezeknek köszönhetően az alábbiak szerint csoportosítható.

A MÁV Rt. 1999. évi bérfejlesztése:

a) munkavállalók 45%-a 15%
(13,4% + 1,5% = 14,9% □ 15%)

b) munkavállalók 35%-a 19%
("a" 15% + soros 4% = 19%)

c) munkavállalók 18,5%-a 19,5%
(17,96% kompenzáció + 1,5% telj.jut = 19,5%)

d) munkavállalók 1,5%-a 21%
(smks. 19,5% + 1,5% telj. jut.= 21%/)
(lásd: a 18. sz. megállapodást)

2. A fenti bérfejlesztésen túl a vállalati KSZ módosítása hálózati szinten 0,4%-os bérkihatást jelent (lásd a kollektív szerződésről szóló külön cikket).

3. Nem került a keresetnövekedésbe beszámításra, de az érintettek szempontjából jelentős a több szakágnál bevezetésre vagy ismételt kihirdetésre kerülő teljesítmény jutalom:

- Biztosítóberendezési szakszolgálat 20 millió Ft/év (8. sz. megállapodás)
- Fényeslitke, Miskolc-rendező és Dombóvár rendező pályaudvar 13 Mft/év (11. sz. megállapodás)
- Pályafenntartási szakszolgálat 14 millió Ft/év (17. sz. megállapodás)

1999. július 1-től valamennyi forgalmi szolgálattevő, november 1-től pedig a váltókezelő, vezető váltókezelő, vonatmenesztő térfelvigyázó, térfelvigyázó sorompókezelő, egyéb vasúti járművezető, tehervonati vonatvezető és a vonatfékező 4% személyi alapbérre vetített jutalomban részesül havonta, negyedévenkénti kifizetéssel (lásd 10. sz. megállapodás). A szakági vagy csomóponti teljesítmény jutalmak esetében a balesetmentességi jutalom indulásával a kettős juttatásokat el kell kerülni (lásd 10, 11. sz. megállapodások).

4. 1999-re is sikerült megállapodást kötni vasutasnapi jutalomról. Az éves besorolás szerinti személyi alapbér 6%-ában, amelyből 4% vasutasnapra kerül kifizetésre. 2% alapbéresítéséről a VÉT keretében az aláíró felek tovább tárgyalnak (lásd 14. sz. megállapodás). A VDSZSZ 8-19-ig egyetlen megállapodást sem írt alá, így ezt sem. Az 1999. évi béreket nem, de a 2000-ben esedékeseket már jelentősen befolyásolhatja a bérrendszerről, bértarifa tervezetről aláírt megállapodás (lásd 6. sz. megállapodás).

Munka- és szociális körülmények:

1999. a ruhareform éve lesz. Felülvizsgálatra kerül a teljes ruházati ellátási rendszer (egyen-, forma- és munkaruha). Nemcsak új fazonok és új anyagok jönnek, de az ellátottak köre és az ellátások fajtái is újragondolásra kerülnek. A ruhapénz és ruhatisztítási térítés is vita tárgya lesz (lásd 2. sz. megállapodás).

A munkakörülmények javítására a vállalati beruházási, felújítási és karbantartási összegekből 1,7 milliárd Ft került elkülönítésre, melyet kizárólag közvetlen munkakörülmények javítására lehet fordítani.

A felosztott keretek részletes felhasználásáról a szakági érdekegyeztető fórumokon kell állást foglalni (lásd 3. sz. megállapodás 1. pontja).

Azonnal javítani kell a szolgálati helyek hűtőszekrény ellátását (lásd 3. sz. megállapodás 2. pontja).

A MÁV teljes hálózatán javítani kell az ivóvíz helyzetet, erről május 31-ig kell intézkedési tervet készíteni.

Február 28-ig kell dönteni a csomóponti szódavízgyártó üzemek telepítéséről.

1999. május 1-től a forgalmi utazók is – a vontatási utazókhoz hasonlóan – palackozott ivóvizet kapnak (lásd 3. sz. megállapodás 3. pontja).

A vállalati jóléti és szociális ellátórendszer felülvizsgálatát tovább kell folytatni 1999-ben, és dönteni kell a szükséges módosításokról (lásd 7. sz. megállapodás).

* * *

Tárgyalási javaslatait a Vasutasok Szakszervezete több hónapon át tartó szakértői előkészítő munka és az illetékes testületek döntése alapján 1998. november 17-én tette meg.

A VSZ követelések elfogadását elősegítendő, a tárgyaló delegáció szinte valamennyi témában folyamatosan új és új megállapodás-tervezeteket tett le a VÉT asztalára.

1998. december elejére az elnehezülő tárgyalások előmozdítása érdekében meghirdetett – december 22-i figyelmeztető – sztrájk sikeres megtartását követően a munkáltatói együttműködés és a közös megoldáskeresés felgyorsította a megállapodások létrejöttét.

Az elfogadott és aláírt 19 megállapodást összehasonlítva a VSZ 1998. november 17-én átadott tárgyalási csomagjával megállapítható, hogy eredményes volt a VSZ érdekérvényesítő képessége.

A vasutasság foglalkoztatási, jövedelmi és szociális helyzetére vonatkozó 1999. január 4-én aláírt 19 megállapodás a hosszútávú munkavállalói érdekeket is szem előtt tartva 1999-ben jobb helyzetbe hozza a MÁV Rt-nél foglalkoztatottakat.

Varga Gyuláné
közigazgatási és jogi osztályvezető

Nyilatkozat

A Vasutas Érdekegyeztető Tanács (VÉT) 1998 december 31-i ülésén a MÁV Rt. és az ezen nyilatkozatot aláíró reprezentatív szakszervezetek megállapodtak a vasúttársaság munkavállalóinak 1999. évi keresetfejlesztéséről. Egyidejűleg a munkáltató és a szakszervezetek megállapodtak a kollektív szerződés módosításaiban és időbeli hatályának 1999. december 31-ig történő kiterjesztésében.

1) A keresetfejlesztésre vonatkozó megállapodás alapján a vasutasok reálkeresetének növekedése 1999-ben átlagosan 1,7 százalékos mértékű lesz. Ez 14 százalékos alapbérfejlesztésből, 1,5 százalékos mértékű teljesítmény-jutalomból, valamint 0,5 százalékos differenciált bérkorrekcióból tevődik össze. Ez utóbbi célja, hogy mintegy 20 ezer munkavállalónál is megvalósuljon az elvárt mértékű keresetnövekedés. A bérmegállapodás részeit képezik az egyes szakmai csoportok részére kitűzött teljesítményfüggő, illetőleg a vasúti szolgáltatás minőségének javításához kötött külön céljutalmak, amelyektől a bevételek növekedését is várja a társaság. Az ezen nyilatkozat szerinti megállapodás szövegezésére és aláírására 1999. január 4-én kerül sor. Munkáltató kijelenti, hogy az ezen nyilatkozat szerinti megállapodást 1999. január 1-től érvényesnek tekinti.

2) A kollektív szerződés időbeli hatályának meghosszabbításával és módosításaival a munkáltató és a szakszervezetek továbbra is kiszámíthatóvá tették a vasúti munkaviszonyok alapvető kérdéseit. A módosítások közül több hozzájárul a vasutasság 1999. évi keresetének stabilitásához. Az elfogadott kollektív szerződés továbbra is garantálja, hogy a MÁV Rt. gazdálkodási stabilitása 1999-ben is a munkabéke megőrzése mellett valósulhasson meg.

3) Munkáltató és a szakszervezetek ezen nyilatkozatukkal megerősítik, hogy a közöttük a tárgyalások eddigi menetében parafált megállapodásokat 1999. január 1-től kollektív szerződés erejű megállapodásoknak tekintik. Ezen megállapodások végleges szövegezése és aláírása 1999. január 4-én valósul meg.

4) A szakszervezetek a nyilatkozat aláírásával egyidejűleg az általuk kibocsátott sztrájkfelhívásokat visszavonják.

Budapest, 1998. december 31. 17,30

K-6806/1/1998.

Megállapodás I.
a vasutas munkavállalók 1999. évi foglalkoztatásáról

A Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek a vasutas munkavállalók 1999. évi foglalkoztatásáról az alábbiak szerint állapodnak meg:

Általános rendelkezések:

1.) A reprezentatív szakszervezetek érdekeltek a MÁV Rt. modernizációs törekvéseiben és tudomásul veszik, hogy ez elsődlegesen műszaki fejlesztésekkel valósul meg. Megállapodó felek, szervezeti egységek (tevékenységek) esetleges gazdasági társaságokká történő szervezése során továbbra is irányadónak tartják a közöttük 106029/1996. szám alatt létrejött megállapodásukat, – kiegészítve azt a jelen megállapodás 3.) pontjában foglaltakkal – melyet 1999-ben szükség szerint aktualizálnak.

2.) Munkáltató 1999. évre vonatkozóan – a szakigazgatósági tervekre épülő – foglalkoztatási tervet készít és azt a reprezentatív szakszervezetekkel 1999. február 15-ig a VÉT keretében egyezteti.

3.) Munkáltató vállalja, hogy 1999. évben átszervezésre, vagy létszám-leépítésre történő hivatkozásra csak annak a munkavállalójának szünteti meg a munkaviszonyát, aki a számára írásban felkínált megfelelő munkakörben a MÁV Rt.-nél történő továbbfoglalkoztatási, átképzési vagy – amennyiben a jogszabályi feltételek adottak – korengedményes nyugdíjazási, vagy előrehozott öregségi nyugdíjazási lehetőségét elutasítja. E megállapodás vonatkozásában megfelelő munkakörnek minősül azon munkakör, amelybe történő áthelyezést vagy átképzést követően a munkavállalót korábbi beosztására, megszerzett képzettségére, életkorára, valamint egészségi állapotára tekintettel aránytalanul nagy sérelem nem éri, továbbá

- a munkavállaló munkába járásának, ill. hazautazásának együttes napi időtartama – feltéve, hogy a munkavállalóval történő megegyezés mást nem tartalmaz – legfeljebb 60 perccel növekszik meg, és összességében nem haladja meg a 3 órát,
- a munkavállaló átlagkeresete nem kevesebb mint a korábbi munkaköréhez kapcsolódó átlagkereset 80 %-a.

4.) Munkáltató kötelezettséget vállal arra, hogy 1999. évben az 1998. december 31-i zárólétszám legalább 99 %-át foglalkoztatja.

5.) Munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek a MÁV Rt. 1999. évi foglalkoztatási helyzetét a naptári negyedéveket követő hó végéig a VÉT keretében áttekintik és értékelik.

Különös rendelkezések:

6.) Munkáltató a nem fizikai munkakörökben nyugdíjkorhatárt elért vagy azt meghaladó életkorú munkavállalókat csak különösen indokolt esetben, a MÁV Rt. érdekeivel összhangban foglalkoztat.

7.) Munkáltató kiemelkedő feladatnak tekinti a mellékvonalak racionalizálása során munkahelyüket esetleg elvesztő munkaerő átirányítását más munkakörökbe. Ennek megvalósulása érdekében munkáltató maradéktalanul alkalmazza az általános rendelkezések fejezetben foglalt módszereket.

8.) A foglalkoztatási feszültségek megelőzésére és feloldására munkáltató 1999-ben is elkülönített képzési alapot hoz létre az átmenetileg felszabaduló munkaerő átképzése, továbbképzése megvalósítása érdekében. Erről külön megállapodás rendelkezik (K-6806/4/1999. számú megállapodás).

9.) A létszámhiányos munkakörök utánpótlásához szükséges intézkedések (előképzettség, képzés, munkába állítás) megtétele előtt a munkáltató egyeztet a Vasutasok Szakszervezetével és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetével.

Mozdonyvezetői munkakör utánpótlásához szükséges intézkedések (előképzettség, gyakornok-felvétel, képzés, munkába állítás) megtétele előtt munkáltató egyeztet a Mozdonyvezetők Szakszervezetével.

10.) Munkáltató különös gondot fordít a gyermekgondozási, nevelési szabadságról visszatérő szülők, a sorkatonai szolgálatból leszereltek védelmére, ill. továbbfoglalkoztatására, valamint a megváltozott munkaképességűek foglalkoztatására. Ez utóbbi biztosítása érdekében felek megvizsgálják azokat a munkaköröket, amelyekben csak megváltozott munkaképességű munkavállalók foglalkoztathatók.

Megállapodó felek 1999. június 30-ig áttekintik az ideiglenesen rokkantsági nyugdíjra jogosultak helyzetét, beleértve az esetleges újra foglalkoztatásukat is.

Munkáltató a jogi létszámban lévő munkavállalók helyettesítésére – figyelembevéve az Mt. vonatkozó rendelkezéseit is – határozott időre szóló munkaszerződéseket köt.

11.) Munkáltató kötelezettséget vállal arra, hogy a teljesítményhez igazodó technológiai létszám-szükségletet 1999. október 30-ig felülvizsgálja, és ennek eredményéről tájékoztatást ad a VÉT-en.

K-6806/2/1999.

Megállapodás II.
a MÁV Rt. ruházati reform üteméről

MÁV Rt. munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek a MÁV Rt. ruházati reformjának üteméről az alábbiak szerint állapodnak meg:

A MÁV Rt. 1999. évi üzleti tervében szereplő költségkeret alapulvételével a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek szükségesnek ítélik meg a vállalati ruházati ellátás felülvizsgálatát és korszerűsítését.

A fentiek megvalósítása érdekében:

1.) A ruházati munkabizottság – melyben a reprezentatív szakszervezetek képviselői is részt vesznek – a ruhareform megvalósítására beérkezett pályázatokat véleményezi 1999. január 31-ig.

2.) – a munkáltató 1999. január 31-ig tájékoztatást ad a jelenlegi ellátási rendszerről, költségeiről és a működésének tapasztalatairól,

– a munkáltató a fenti tájékoztatóval egyidejűleg VÉT elé terjeszti a korszerűsítéssel kapcsolatos koncepciót,

– a VÉT 1999. február 28-ig kialakítja a ruházati ellátás korszerűsítési koncepcióra vonatkozó állásfoglalását,

– a munkáltató 1999. május 15-ig a VÉT elé terjeszti a ruházati ellátás fajtáinak és az ellátottak körére vonatkozó új vállalati szabályozás-tervezetet (egyen-, forma-, munkaruha, illetve költségtérítés).

Az új vállalati ruházati szabályzat tárgyalása során felek vizsgálat tárgyává teszik a ruhatisztítási díj bevezetésének lehetőségeit is.

3.) A pályázati eljárás során elfogadott termékek gyártására közbeszerzési eljárást kell kiírni 1999. június 30-ig.

4.) Az 1999. évi igények 20 %-ának megrendelésére az 1998-ban lefolytatott közbeszerzési eljárás keretében már nem került sor, ezért ez a mennyiség 1999. IV. negyedévben már az új típusú ruhákból rendelhető meg.

5.) A munkáltató törekszik arra, hogy az új termékek bevezetése 1999. IV. negyedévétől folyamatosan történjen. A 2000. évben már az új fazonú ruhák teljes mennyiségének szállítására lehet szerződést kötni.

6.) A MÁV Rt. ruházati reformjával kapcsolatos átmeneti rendelkezésekről felek külön megállapodást kötnek.

A munkáltató a pályázat, ill. a reform folyamatáról a VÉT keretében negyedévente tájékoztatást ad.

K-6806/3/1999.

Megállapodás III.

a munkavállalók munkakörülményeinek javítása érdekében 1999. évben tervezett intézkedésekről

Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek a munkavállalók munkakörülményeinek javítására 1999. évben tervezett intézkedésekről az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) MÁV Rt. az épületek, létesítmények közvetlen munkakörülmények javítását célzó beruházásokra, felújításokra, karbantartásokra 1999-ben **1.741 mFt-ot** tervez.

Az előzőek körébe tartoznak különösen az alábbi feladatok:

- állandó tartózkodásra szolgáló irodák, műhelyek, ezeket kiszolgáló közlekedők
- szociális és higiénés létesítmények olyan jellegű belső felújítási, karbantartási munkái, amelyek az ott folyó munka kulturáltabb, komfortosabb végzését teszik lehetővé úgy, mint:
- belső burkolatok cseréje, javítása, helyiségek festése
- világítás korszerűsítése, javítása
- fűtés, szellőzés korszerűsítése, karbantartása
- nyílászárók javítása, cseréje
- ivóvízellátás, csatornázás biztosítása, vagy javítása.

Az előbbi összegből

- a Forgalmi Szakigazgatóságnál 382 mFt
- a Gépészeti Szakigazgatóságnál 140 mFt
- a Pálya-, Híd- és Magasépítményi Szakigazgatóságnál 77 mFt
- a Távközlési, Erősáramú és Biztosítóberendezési Szakigazgatóságnál 120 mFt
- Bp. Nyugati szociális épület 300 mFt
- egyéb szakágak (AFU, AKH, Területi Ig.) 97 mFt
- fűtéskorszerűsítés (hálózati szinten) 625 mFt kerül felhasználásra.

A szakigazgatóságok 1999. január 31-ig részletes előterjesztést készítenek (szolgálati hely, elvégzendő munka, összeg) a szakági érdekegyeztető fórumok részére az előbbiekben feltüntetett keretösszegek felhasználásáról. A tényleges felhasználásról a szakigazgatóságok negyedévente tájékoztatást adnak a szakági érdekegyeztető fórumokon.

2.) MÁV Rt. munkáltató – pénzügyi lehetőségei függvényében – a végrehajtó szolgálati helyeket ellátja hűtőszekrénnyel.

Ezzel kapcsolatosan a szakigazgatóságok és a területi igazgatóságok az illetékes érdekegyeztető fórumokon 1999. január 31-ig tájékoztatást adnak a hűtőszekrény ellátásra vonatkozó igényekről és a pénzügyi keretük függvényében – a szakszervezetek véleményének figyelembevételével – meghatározzák a hűtőszekrénnyel ellátandó szolgálati helyeket. A beszerzéseket legkésőbb 1999. május 31-ig meg kell valósítani.

3.) MÁV Rt. munkáltató 1999. évben is folytatja a munkavállalók egészségesebb ivóvízzel történő ellátási programját. Ennek megvalósulása érdekében

a) a forgalmi utazók részére 1999. május 1-jétől biztosítja (hasonlóan a vonali mozdonyvezetők részére a 106954/1997/18. sz. Megállapodás szerint biztosított) egészséges ivóvizet.

Előzőek megvalósítása a Forgalmi Szakigazgatóság keretében történik.

b) MÁV Rt. 1999. február 28-ig megvizsgálja annak lehetőségét, hogy az egészségesebb ivóvíz ellátás érdekében célszerű-e a nagyobb csomópontokon szódavízgyártó üzemeket létesíteni, ill. más módon megoldani a kapcsolódó körzet ivóvíz ellátását.

Az előzetes tapasztalatokról (beszerzés, gyártás, terjesztés) munkáltató 1999. március 31-ig tájékoztatást ad a VÉT keretében.

c) MÁV Rt. valamennyi szolgálati helyén a Munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény és a végrehajtására rendelkező 25/1996. (VIII. 28.) NM sz. rendeletben foglalt követelmények alapulvételével 1999. január 31-ig felméri, hogy a munkavállalók egészséges ivóvíz ellátása biztosított-e.

A felmérés eredménye alapján munkáltató 1999. május 31-ig intézkedési tervet dolgoz ki a hiányosságok felszámolására, amelyben megjelöli az elvégzendő feladatokat és a pénzügyi lehetőségek függvényében ütemezi azokat, egyben megjelöli a feladatokért felelős szerveket. Az intézkedési tervben ki kell térni arra is, hogy a szolgálati helyeken meglévő fúrtkutakból való vízvételezés helyett milyen lehetőség van a vezetékes ivóvízhálózatra való rácsatlakozásra. Az intézkedési tervet a VÉT 1999. június 30-ig napirendre tűzi.

A munkáltató a VÉT keretében félévente beszámol az intézkedési terv időarányos végrehajtásáról.

4.) MÁV Rt. vállalja, hogy 1999. évben a vasúti vontatójárművek vezetőállásainak korszerűsítésére 213.950 eFt-ot fordít. Ebből

161.550 eFt járműjavítói munka;
38.300 eFt vontatási telepi munka;
14.100 eFt hűtőgép-beépítésére

fordítandó az utazószemélyzet ivóvízének hűtésére. Az elvégzendő munkák részletes tervezetét a munkáltató az 1999. december 3-ai VÉT ülésen átadta a reprezentatív szakszervezetek részére (Gy.507-645/98.GSZI.MD.3.)

A hűtőberendezések kiválasztását, beszerzését a Gépészeti Szakigazgatóság a Mozdonyvezetők Szakszervezetével közösen végzi. A MÁV Rt. vállalja, hogy 2000. december 31-ig minden vonali szolgálatot ellátó vontató járműre a hűtőberendezés beszerelésre kerül.

A Gépészeti Szakigazgatóság vállalja, hogy a vontatási telepi javítások során 1999. évben:

– az üzemelő vontatójárműveket ellátja fűthető visszapillantó tükrökkel, és jól működő árnyékoló berendezésekkel,

– a javításra szoruló összes IFA gyártású széket felújítja, ill. felújíttatja.

A munkakörülményeket javító munkáról a Gépészeti Szakigazgatóság folyamatosan tájékoztatja a szakági érdekegyeztető fórumot.

K-6806/4/1999.

Megállapodás IV.

az 1999. évi elkülönített képzési alap létrehozásáról

Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek a munkahelyüket önhibájukon kívül elvesztő munkavállalók átképzésének megvalósítása, valamint az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése érdekében 1999. évre vonatkozóan az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) A K-6806/1/1998. sz. Megállapodás 8. pontjában foglaltak végrehajtásának elősegítése céljából a MÁV Rt. kötelezettséget vállal arra, hogy

a) a munkahelyüket önhibájukon kívül elvesztő munkavállalók szervezett átképzése, továbbképzése, továbbá

b) az Európai Unióhoz való csatlakozásra felkészülés (az ezt elősegítő képzések, így különösen az angol, a német és francia nyelvismeret mind szélesebb körű megszerzése, valamint az EU-komform számítástechnikai, informatikai ismeretek elsajátítására) érdekében elkülönített képzési alapot hoz létre az 1999. évre előirányzott képzési költségkeret terhére.

2.) Az alap összege 1999. évben 250 mFt.

3.) Az 1/*a.* pont szerinti felhasználásról (szolgálati helyenként és munkakörönként) a MÁV Rt. negyedévenként tájékoztatást ad a VÉT keretében.

4.) Az 1/*b.* pontban megfogalmazott célokra történő felhasználás ütemezéséről MÁV Rt. 1999. január 31-ig előterjesztést készít a VÉT részére. Az előterjesztés a MÁV Rt. képzési és tanfolyami tervét is figyelembe veszi. Az előterjesztésben rögzíteni kell:

a) az alap éves felhasználásának ütemezését,
b) az egyes képzések költségét,
c) mely képzés tekintendő átképzésnek,
d) a közvetlen Európai Uniós csatlakozással kapcsolatos képzéseket (tanfolyamokat).

Az átképzéshez való hozzáférhetőség szolgálati útjának meghatározása, valamint a képzések koordinálása – figyelembe véve a MÁV Rt. munkaerő-piaci szolgálatainak jelzéseit is – a Személyügyi Vezérigazgató-helyettes feladata.

5.) A munkavállalók átképzése, ill. továbbképzése elsősorban vasúton belüli, (indokolt esetben külső) munkaerőpiacra történik.

6.) A MÁV Rt. köteles gondoskodni arról, hogy a keret a jelen megállapodásban meghatározott célokra kerüljön felhasználásra.

7.) Munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek 1999. október 15-éig a VÉT keretében megvizsgálják, hogy az 1./ pontban rögzített és az 1999. évben meghatározott képzéseket a 250 mFt-os keret fedezi-e. Esetleges fedezet-hiány esetén az előzőek szerint ütemezett képzések, továbbképzések finanszírozása a 2000 évre előirányzott képzési költségkeretből valósul meg.

K-6806/5/1999.

Megállapodás V.

a 106954/1997/10. sz. Megállapodás módosításáról a munkaidő-csökkentés további kiterjesztése érdekében

A Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek a munkaidő-csökkentés tárgyában kötött 106954/1997/10. sz. Megállapodást az alábbiak szerint módosítják:

1.) A 106954/1997/10. sz. Megállapodás 2.a./ pontját törölni kell, helyette az alábbiakat kell felvenni:

"a./ 1999. február 1-jétől napi 7,8 óra a napi teljes munkaidő a forgalmi, gépészeti és biztosítóberendezési, erősáramú és távközlési, valamint az anyaggazdálkodási szakszolgálat valamennyi, a 16/1992. (MÁV Ért. 6.) MHF utasítás 1. sz. mellékletében felsorolt fizikai munkakörében, továbbá a raktárnoki és a fuvardíjszámfejtői munkakörökben."

2.) Új "b" és "c" pontként kell felvenni az alábbiakat:

"b./ 1999. november 1-jétől napi 7,7 óra a napi teljes munkaidő a forgalmi utazó munkakörökben."

"c./ 1999. november 1-jétől napi 7,5 óra a napi teljes munkaidő a mozdonyvezető (vontatási utazó) munkakörben."

Egyidejűleg "b" pont "d"-re, a "c" pont "e"-re módosul.

K-6806/6/1998.

Megállapodás VI.

a vasutas munkavállalók új besorolási- és alapbérrendszerének további munkálatairól

A Magyar Államvasutak Rt, mint munkáltató és az alulírott szakszervezetek a vasutas munkavállalók új besorolási- és alapbérrendszerének további munkálatairól az alábbiak szerint állapodnak meg:

A MÁV Rt és a reprezentatív szakszervezetek között 1997. dec. 30-án létrejött 106954/1997./12. sz. megállapodásban a felek egyezően kinyilvánították akaratukat a vasutas munkavállalók új besorolási- és alapbérrendszerének elkészítésére.

E hivatkozott megállapodás 1.a. pontjában a felek kötelezettséget vállaltak arra, hogy az új besorolási- és alapbérrendszer bevezetéséről és annak ütemezéséről együttesen döntenek. Jelen megállapodás ezen korábbi megállapodás szerves folytatásának tekintendő.

1.) A felek egyezően rögzítik, hogy a 106954/1997./12. sz. megállapodás 1.a. pontjában foglalt határidők – a vezető beosztásúak és a szakelőadók munkaköri tükreinek átadása kivételével – teljesültek; a munkáltató a tárgyalások részeredményei alapján három, folyamatosan továbbfejlesztett tervezetet készített és adott át a szakszervezetek részére. A felek megállapítják továbbá, hogy az új besorolási- és alapbérrendszer kimunkálása tárgyában eredményes együttműködést végeztek, egyben kinyilvánítják további, ilyen irányú szándékaikat. A legutóbbi, 1998. nov. 3-án, Gy. 63-90/1998. számon átadott tervezet (a továbbiakban: tervezet) újabb egyeztető tárgyalásokra alkalmas.

2.) A tervezet minden részletében még nem alakult ki konszenzus a tárgyaló felek között. A vitás kérdések tárgyalásos rendezését 1999. februárjának első hetének VÉT ülésén meg kell kezdeni, és heti két tárgyalási napot beiktatva a tárgyalásokat úgy kell ütemezni, hogy azok e témakörökben legkésőbb 1999. márc. 15-ig a tervezetnek, ill. annak módosított változatának felek általi elsődleges jóváhagyásával befejeződjenek.

A megállapodást kötő felek egyetértenek abban, hogy a tárgyalások alapját a munkáltató által 1998. novemberben átadott, a besorolás szabályozását, és valamennyi munkakör besorolását tartalmazó bérrendszer-tervezet képezi. Egyetértenek továbbá abban, hogy a szakmunkás, az utazó, valamint a meghatározó gépészeti, és pályavasúti munkakörök relatív besorolási helyzetének a jelenleg hatályos 16/1992. MHF.A. sz. utasításban foglaltakhoz képest javulnia kell.

3.) A jelenleg hatályos, a többször módosított 16/1992. MHF.A. számú, a vasutas munkavállalók besorolási- és alapbérrendszere című utasítás 1999. dec. 31-én hatályát veszti.

4.) Az új besorolási- és alapbérrendszer 2000. jan. 1-jén hatályba lép, a 2000. évi központi alapbérfejlesztést az új rendszer alapján kell végrehajtani.

5.) Annak érdekében, hogy az új besorolási- és alapbér-rendszer bevezetése zökkenőmentesen megtörténjen 2000. jan. 1-jei hatállyal, a felek a következő ütemterv betartását írják elő:

- az új besorolási- és alapbérrendszer nyomdai sokszorosítási munkálatait úgy kell elvégezni, hogy a rendszer legkésőbb 1999. ápr. 15-én a munkáltatói jogkör gyakorlók rendelkezésére álljon
- az új besorolási- és alapbérrendszer hatálya alá eső munkavállalókra teljes körűen tényleges próbabesorolásokat kell végezni, legkésőbb 1999. máj. 31-ig
- a próbabesorolások eredményeit a munkáltató 1999. jún. 15-ig ismerteti a VÉT-en
- a próbabesorolások eredményeinek értékelése nyomán a felek átvezetik az elsődlegesen jóváhagyott rendszeren esetlegesen szükségessé váló módosításokat, és kialakítják, majd jóváhagyják a végleges új besorolási- és alapbér-rendszert, legkésőbb 1999. júl. 1-ig
- a végleges, új besorolási- és alapbérrendszer nyomdai sokszorosítási munkálatait úgy kell elvégezni, hogy a rendszer legkésőbb 1999. júl. 31-én a munkáltatói jogkör gyakorlók rendelkezésére álljon
- az új besorolási- és alapbérrendszer hatálya alá eső munkavállalókra teljes körűen el kell végezni a besorolásokat, legkésőbb 1999. szept. 15-ig
- ütemtervet kell készíteni az új besorolási- és alapbérrendszer tarifaértékeire való ráállásra, melynek első lépcsője 2000. jan. 1-je.

6.) A munkáltató 1999. jún. 30-ig elemzést készít a vasutas munkavállalók bérezési helyzetéről, vizsgálva az alapbér, a pótlékok, a teljesítményhez kötött és az egyéb bérelemek egymáshoz való viszonyát, hatását a munkavállalók keresetére és a teljesítményekre. Az elemzés keretében a munkáltató javaslatot tesz a teljesítmény-alapú, a MÁV Rt ösztönzési hagyományait és sajátosságait is figyelembe vevő új motivációs rendszerre.

K-6806/7/1999

Megállapodás VII.

a MÁV Rt. jóléti- és szociális rendszerének megújítását célzó munkálatok 1999. évi folytatásáról

Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és az alulírott reprezentatív szakszervezetek a MÁV Rt. jóléti- és szociális rendszere megújítási munkálatainak 1999. évi folytatásáról az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) Felek egyezően rögzítik, hogy 1998. évben a közöttük 106954/1997/12. számon létrejött Megállapodás szerint megkezdték a MÁV Rt. jelenlegi jóléti- és szociális rendszerének elemzését, illetőleg felülvizsgálatát. Ennek alapján szükségesnek látják a rendszer elemeinek áttekintését, és a ráfordítási költségek célszerűségi vizsgálatának elemzését, majd ezt követően 1999. március 31-ig döntenek a rendszer indokolt korszerűsítéséről, illetőleg átalakításáról.

2.) Munkáltató az 1. pontban foglalt döntés alapján modellezi az új tervezetet, melynek tapasztalatát megállapodó felek a VÉT keretében 1999. május 31-ig egyeztetik.

3.) Felek kinyilvánítják azon szándékukat, hogy az 1. és 2. pontokban foglaltakat figyelembe véve 1999. június 30-ig megállapodnak a jelenlegi rendszert felváltó, vagy azt módosító új rendszer alapelveiben.

4.) A MÁV Rt. jóléti- és szociális rendszerének megújítása végleges tartalmáról és a bevezetés időpontjáról megállapodó felek 1999. szeptember 30-ig döntenek, figyelembe véve azt is, hogy ez igényli a hatályos Kollektív Szerződés módosítását is.

K6806/8/1998.

Megállapodás VIII.

a teljesítménybér 1999. évi alkalmazásáról a biztosítóberendezési szakszolgálat területén

Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek a teljesítménybér rendszeresítése tárgyában az alábbiakban állapodnak meg:

1.) A munkáltató a vasútüzem folyamatos működtetésének biztosítása érdekében az állomási és nyíltvonali biztosítóberendezések üzemeltetésének, valamint magas szintű fenntartásának és karbantartásának elősegítése érdekében teljesítménybért rendszeresít a Távközlési-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Szakigazgatóság felsorolt feladatokat ellátó munkavállalói részére.

2.) A teljesítménybér működtetéséhez a munkáltató 1999. évben 20 M Ft-ot épít be a TEB Szakigazgatóság 1999. évi bérköltség tervébe.

3.) A rendelkezésre bocsátott 20 M Ft az állomási és a nyíltvonali biztosítóberendezések vonatkésést okozó üzemzavarainak csökkentéséhez kapcsolódik. Az üzemzavarok számának a bázis időszak értékéhez képest történő növekedése – a szakági függelékben meghatározott koordináció szerint – a felhasználható összeget csökkenti. (Az értékelés alapját a 125/1998. sz. a vállalkozó vasút szolgáltatásainak minőség-ellenőrző, ellenőrző- és értékelő rendszeréről szóló utasítás 2. melléklet 6. fejezetében felsorolt, a biztosítóberendezési szakszolgálatot terhelő késési okok képezik.)

4.) A teljesítménybér részletes szabályait, így

- a teljesítménybérezésbe bevont munkaköröket,
- a teljesítménybér számításának, a munkavállalókra történő lebontásának, s folyósításának rendjét,
- a 100%-os teljesítménybér kifizetésének feltételeit,
- a csökkentés, és a kizárás koordinációját

az 1–3. pontokba foglaltak alapján a TEB Szakigazgatóságnak az érintett szakszervezetekkel SZÉT szintű megállapodást kell kötni 1999. január 31-ig.

K-6806/9/1999.

Megállapodás IX.

a mozdonyvezetők (vontatási utazók) 1999. évi balesetmentességi jutalmáról

A Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek a mozdonyvezetők (vontatási utazók) 1999. évi balesetmentességi jutalma tárgyában az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) A mozdonyvezetőket (vontatási utazókat) 1999. január 1. napjától az ezen megállapodásban foglaltak szerint balesetmentességi jutalom illeti meg.

2.) A balesetmentességi jutalomra való jogosultság feltétele, hogy a mozdonyvezetőt (vontatási utazót) a kifizetést megelőző naptári negyedévben tárgyi vagy személyi baleset okozásában, illetőleg tárgyi vagy személyi baleset közvetlen veszélyének előidézésében jogerősen nem marasztalták el.

3.) A jutalom mértéke a mozdonyvezetők részére a tárgy negyedévben kifizetett személyi alapbér 4%-a.

4.) A jutalom kifizetésének időpontja a tárgy negyedévet követő hónap 10. napja.

5.) A balesetmentességi jutalom megállapításának és folyósításának részletes szabályait – az 1-4. pontban foglaltak alapján – szakági megállapodásban kell rögzíteni 1999. január 31-ig.

K-6806/10/1999.

Megállapodás X.

teljesítmény- és balesetmentességi jutalom 1999. évi alkalmazásáról

Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek teljesítmény- és balesetmentességi jutalom 1999. évi alkalmazásáról az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) Teljesítmény- és balesetmentességi jutalom illeti meg – a 3. pontban foglaltakat is figyelembe véve – az alábbi munkakörben foglalkoztatott munkavállalókat:

- 1999. július 1-jétől valamennyi forgalmi szolgálattevőt,
- 1999. november 1-jétől
  - *váltókezelőt,*
  - *vezető váltókezelőt,*
  - *vonatmenesztő térfelvigyázót,*
  - *térfelvigyázót*
  - *sorompókezelőt,*
  - *egyéb vasúti járművezetőt,*
  - *tehervonati vonatvezetőt,*
  - *vonatfékezőt*

2.) A jutalom mértéke a munkavállaló részére a tárgy negyedévben, illetőleg november 1-jétől kifizetett személyi alapbér 4%-a.

3.) Az ezen megállapodásban foglalt jutalomra való jogosultság feltétele, hogy az 1. pontban felsorolt munkakörökben foglalkoztatott munkavállalókat a kifizetést megelőző naptári negyedévben vonatforgalommal összefüggő tárgyi, vagy személyi baleset okozásában, vagy ilyen baleset közvetlen veszélyének előidézésében jogerősen nem marasztalták el. A forgalmi szolgálattevő, valamint a váltókezelői, vezető váltókezelői munkakörökben további feltétel a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetésének biztosítása, illetőleg az elegytovábbítási rend betartása.

4.) Az e megállapodásban meghatározott jutalmat a tárgy negyedévet követő hónap 10-éig kell kifizetni.

5.) Az ezen megállapodásban meghatározott jutalomra való jogosultság, illetőleg az abból való kizárás részletesebb feltételeit – beleértve a menetrendszerűség fogalmának és a menetrendszerű közlekedéstől való azon eltéréseknek a szabályozását, amelyek a jutalomból való kizárást vonják maguk után – az érintett szakágak függelékében kell meghatározni 1999. január 31-ig.

K-6806/11/1999.

Megállapodás XI.

a kiemelt rendező-pályaudvarok elegyrendezési tevékenységében résztvevők 1999. évi teljesítmény-jutalmáról

A Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek Miskolc-, Dombóvár- és Fényeslitke rendező-pályaudvarok elegyrendezési, elegy-feldolgozási tevékenységét ellátó munkavállalók 1999. évi teljesítmény-jutalma tárgyában az alábbiakban állapodnak meg:

1.) A MÁV Rt. az 1999. évi elegytovábbítási rend betartásának érdekében Miskolc-rendező pu., Dombóvár- és Fényeslitke rendező-pályaudvarok elegy-feldolgozási tevékenységét ellátó – a mellékletben felsorolt – munkaköreiben foglalkoztatott munkavállalók részére teljesítmény-jutalmat biztosít a következők szerint.

2.) A teljesítmény-jutalom alapja az 1999. évi elegytovábbítási rend betartása, az annak megfelelő elegytovábbítás.

3.) A teljesítmény-jutalom rendszer 1999. évi működtetéséhez a munkáltató 1999. évre vonatkozóan 13,- M Ft-ot biztosít a Forgalmi Szakigazgatóság részére, azzal hogy a K-6806/10/1999.sz. megállapodás hatálya alá tartozó munkakörök 1999. július 1. illetőleg 1999. november 1. napjával az ezen megállapodásban foglalt teljesítmény jutalomból nem részesülhetnek.

4.) Minden, a rendező-pályaudvar hibájából bekövetkezett helytelen elegytovábbításból, csatlakozás-mulasztásból eredő kocsitartózkodási idő többlet lineárisan csökkenti a kifizethető jutalom mértékét, 10%-os értékig. Az elegytovábbítási rendhez képest 10%-os többlet kocsióra felmerülés esetén a teljesítmény-jutalom nem folyósítható.

5.) A jelen megállapodás tárgyát képező teljesítmény-jutalmazási rendszer konkrét működéséről, így

- a keretösszeg pályaudvarok közötti felosztásáról,
- az értékelés szabályozásáról,
- a megállapítás feltételeiről,
- a kifizetés rendjéről,
- a teljesítmény-jutalom személyre szóló megállapításának szabályairól

az 1-4. pontokban foglaltak alapulvételével a Forgalmi Szakigazgatóság az érintett reprezentatív szakszervezetekkel külön megállapodást köt, 1999. január hó 31-ig.

Miskolc - rendező pu.:

- gurítás-berendezés kezelő,
- tolatásvezető,
- kocsirendező,
- sarus,
- sarus csoportvezető,
- átmenesztő,
- váltókezelő,
- vonatfelvevő,
- állomásfőnök,
- állomásfőnök-helyettes,
- kocsiintéző + áruirányító,
- állomás irányító,
- forgalmi szolgálattevő,
- irányító-tartalékos,
- naplózó.

Dombóvár - rendező pu.:

- állomás irányító,
- forgalmi szolgálattevő,
- átmenesztő-vonatfelvevő és átadó,
- vonatmenesztő térfelvigyázó,
- váltókezelő,
- kocsimester - gurításvezető,
- tolatásvezető,
- kocsirendező - saruzó,
- kocsiintéző,
- áruátirányítók,
- állomásfőnök,
- állomásfőnök-helyettes,
- forgalmi részlegvezető,
- ker. hivatalnok,
- iparvágányos raktárnok,
- ker. helyettes.

Fényeslitke - rendező pu.:

- gurítás-berendezés kezelő,
- tolatásvezető,
- kocsirendező,
- gurítás-vezető,
- sarus,
- vágányfék kezelő,
- váltókezelő,
- vonatfelvevő,
- átmenesztő,
- állomásfőnök,
- állomásfőnök-helyettes,
- állomás irányító,
- térfőnök,
- vezénylő,
- rendelkező forgalmi szolgálattevő,
- inf. központ vezető (vonatfelvevőké),
- vonatmenesztő térfelvigyázó,
- raktárnok,
- átmeneti pénztáros,
- árupénztáros,
- ker. hivatalnok, ólmozó-bárcázó.

K-6806/12/1999.

Megállapodás XII.

a Budapest-Ferencváros rendező-pályaudvaron elegyrendezési tevékenységben résztvevők 1999. évi teljesítmény-jutalmáról

A Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek a Budapest-Ferencváros rendező-pályaudvaron elegyrendezési tevékenységet végző munkavállalók 1999. évi teljesítmény-jutalma tárgyában az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) A MÁV Rt. az 1999. évi elegyrendezési költségek csökkentése érdekében a költségek alakulását érdemben befolyásoló munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók részére teljesítmény-jutalmat biztosít a következők szerint.

2.) Az elegyrendezői teljesítmény-jutalom alapja az idegen kocsitartózkodás 10 óra/kocsi érték alá történő csökkentése, valamint az elegytovábbítási rend betartása.

3.) Az előző pontban megfogalmazott célkitűzés eredményes (legalább 100-os mértékű) teljesítése esetén

• az I. negyedévben	2,5 M Ft,
• a II. negyedévben	3,5 M Ft,
• a III. negyedévben	4,5 M Ft,
• a IV. negyedévben	3,0 M Ft

jutalom keret kerül felosztásra a teljesítmény-jutalmazásban érintett munkavállalók körében, azzal, hogy a K-6806/10/1999.sz. megállapodás hatálya alá tartozó munkakörök 1999. július 1. illetőleg 1999. november 1. napjával az ezen megállapodásban foglalt teljesítmény jutalomból nem részesülhetnek

4.) A 2. pontban rögzített teljesítmény-követelmény szint alatti teljesítése esetén a jutalomösszeg 90%-os teljesítésig lineárisan csökken 90%-os mértékig, 90% alatti teljesítésnél teljesítmény-jutalom nem fizethető.

5.) A jelen megállapodás tárgyát képező teljesítményi jutalmazási rendszer konkrét végrehajtásának módszerére, a megállapodás hatálya alá tartozó munkakörök meghatározására, valamint az értékelés rendjére a Forgalmi Szakigazgatóság az illetékes reprezentatív szakszervezetekkel külön megállapodást köt 1999. január 31-ig.

K-6806/13/1999.

Megállapodás XIII.
az 1999. évi teljesítmény-jutalomról

Magyar Államvasutak Rt. és a reprezentatív szakszervezetek a munkavállalók 1999. évi hatékonyság javításához kötött teljesítmény-jutalma tárgyában az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) A Magyar Államvasutak Rt. az 1999. évi gazdálkodása során elért többleteredményéből – az ezen megállapodásban foglaltak szerint – hatékonyság javításához kötött teljesítmény-jutalmat biztosít az azt létrehozó munkavállalóinak.

2.) A teljesítmény-jutalom alapja a MÁV Rt. 1999. évi üzleti tervében előirányzott hatékonyság javulás (képzett tonnakm osztva az átlagos állományi létszámmal) túlteljesítése.

3.) A teljesítmény-jutalom mértéke a munkavállaló részére kifizetett, az 1998. évi vasutasnapi jutalom összegével csökkentett 1998. évi keresetének 1,5 %-a, vagy, ha kedvezőbb, az 1999. november 15-én érvényes személyi alapbér tizenkétszeresének 1,5%-a, mely a teljesítményhez való hozzájárulás – azaz a munkában töltött idő – arányában illeti meg a munkavállalót.

4.) A teljesítmény-jutalomra azon munkavállaló jogosult, akinek főfoglalkozású MÁV Rt. munkaviszonya 1999. január 1-től november 30-ig terjedő időszakban folyamatosan fennáll.

5.) A teljesítmény-jutalom értékelését 1999. november 15-ig kell elvégezni az 1999. évi várható értékeket prognosztizálva.

6.) A teljesítmény-jutalom kifizetésére – eredményes teljesítés esetén – az 1999. novemberi munkabér fizetéssel együtt kerül sor, legkésőbb 1999. december 10-ig.

7.) Munkáltató az értékeléshez szükséges adatokat az 1999. évi üzleti terv elfogadását követően – legkésőbb 1999. június 15-ig – a reprezentatív szakszervezetek részére átadja.

K-6806/14/1999.

Megállapodás XIV.
az 1999. évi vasutasnapi jutalomról

Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek az 1999. évi vasutasnapi jutalom tárgyában, az alábbiakban állapodnak meg:

1.) A MÁV Rt. munkavállalóját ezen utasításban foglaltak szerint vasutasnapi jutalom illeti meg.

2.) A vasutasnapi jutalom mértéke a munkavállaló 1999. éves besorolás szerinti személyi alapbérének 6 %-a, melyből 4,0 % az 1999. július havi bérfizetési napon egyszeri kifizetéssel, 2,0 %-a pedig a VÉT keretében egyeztetett időpontban és kialakított szabályok szerint alapbéresítéssel kerül teljesítésre.

3.) A 4,0 %-os mértékű vasutasnapi jutalom számítási alapja a munkavállaló 1999. június 15- én érvényes személyi alapbére.

4.) A 4,0 %-os mértékű vasutasnapi jutalomra való jogosultság feltételei:

- 1998. július 1-jétől 1999. június 30-ig fennálló folyamatos, főállású MÁV Rt. munkaviszony (ez az időszak a továbbiakban számítási időszak) és
- a jogosultságot ezen utasításban foglalt valamely rendelkezés nem zárja ki.

5.) Nem jogosult a 4,0 %-os mértékű vasutasnapi jutalomra az, aki (akinek):

- a 4. pont első bekezdésében foglaltaknak nem felel meg
- a számítási időszakban igazolatlanul volt távol munkahelyétől [e pont alkalmazása során igazolatlan mulasztás az egynapi (egy szolgálat), vagy három alkalommal történő, alkalmanként az egy napot el nem érő tartamú igazolatlan távollét
- a számítási időszakban ittasságát (alkoholos befolyásoltságát) az előírt vizsgálat keretében jogerősen megállapították
- a MÁV Rt. sérelmére elkövetett bűncselekmény miatt jogerősen elítélték. Ha az ilyen bűncselekmény miatt indított eljárás jogerősen még nem zárult le, a kifizetést fel kell függeszteni.

6.) A július 10-én esedékes vasutasnapi jutalom mértéke a munkavállaló 1999. június 15-én érvényes személyi alapbére tizenkétszeresének 4,0 %-a.

7.) A munkavállalót megillető összeget a munkavállaló által a számítási időszakban munkában töltött idő alapján kell megállapítani, az alábbiak szerint.

a) meg kell határozni a munkavállalók munkában töltött idejét oly módon, hogy a számítási időszak munkanapjaiból le kell vonni az Mt. 107. § c) és g) pontjai szerinti munkavégzés alóli mentesülések, valamint a fizetés nélküli szabadságon töltött időszak munkanapjait.

A munka- és úti baleset, valamint a foglalkozási betegség miatti keresőképtelenség, továbbá a vasutas munkavállalók érdekképviseletét ellátó szakszervezeteknél történő foglalkoztatás időtartamát ledolgozott időként kell kezelni.

b) Az *a)* pont szerinti munkában töltött idő és a számítási időszak munkanapjai alapján hányadost kell képezni (a hányados legfeljebb "1" lehet),

c) a *b)* pont szerinti hányadossal meg kell szorozni a munkavállaló 3. pont szerinti személyi alapbérét.

d) a *c)* pont szerint számított összeg tizenkétszeres szorzatának 4,0 %-a a munkavállalót megillető 1999. évi vasutasnapi jutalom.

8.) Az ezen megállapodásban foglalt, 4,0 %-os vasutasnapi jutalomra más rendelkezéseket is figyelembe véve, a ledolgozott idővel arányos összegre jogosult az a munkavállaló, illetőleg örököse), aki a számítási időszakban

a) nyugdíjba vonul,

b) meghalt, (*a)* és *b)* esetben feltéve, hogy munkaviszonya a számítási időszak kezdő napján fennállt)

c) a tanulmányait a MÁV Rt. ösztöndíjasaként fejezte be, feltéve, hogy 1998. szeptember 1-jéig munkába állt.

K-6806/15/1998.

Megállapodás XV.
a Kollektív Szerződés módosításáról

Magyar Államvasutak Rt munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek a Kollektív Szerződés módosításáról az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) Felek a Kollektív Szerződés időbeli hatályát 1998. december 31-ről 1999. december 31-re módosítják (KSZ 1. §. 4. pont).

2.) Felek a Kollektív Szerződés 1. ponton kívüli módosításait az ezen megállapodás mellékletét képező GY. 7-100/1998. sz. dokumentumban foglaltak szerint állapítják meg. A hivatkozott dokumentum a Kollektív Szerződés 1999. január 1-jétől hatályos, a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt szövegét tartalmazza.

3.) A KSZ 28. és 36. §-ainak módosításait a munkáltató azzal fogadja el, hogy a munkarendek indokolt megváltoztatását, illetőleg az osztott munkaidő-beosztás indokolt alkalmazásait a reprezentatív szakszervezetek nem akadályozzák meg. Szakszervezetek egyidejűleg elismerik azt, hogy a KSZ 28. és 36. §-aiban való megegyezés hiányában megnyílik a jog a helyi függeléknek (illetőleg annak érintett részének) a KSZ szerinti felmondására.

K-6806/16/1999.

Megállapodás XVI.
az 1998. évi hatékonyság javításához kötött teljesítmény-jutalom átlagbérnövelő hatásának megőrzéséről

A Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek az 1998. évi hatékonyság javításhoz kötött teljesítmény-jutalom átlagbérnövelő hatásának megőrzése az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) A felek egybehangzóan megállapítják, hogy a 106954/1997/7. sz. Megállapodás 2. pontjában szabályozott hatékonyságjavításhoz kötött teljesítmény-jutalom kifizetésének feltételei teljesültek. A kiérdemelt teljesítmény-jutalom 1998. XII. hó 10-én kifizetésre került.

2.) A kifizetett teljesítmény-jutalom 1%-kal növelte a munkavállalók 1998. évi átlagkeresetét. Az elért hatékonyságjavulás bázisán került kialakításra a MÁV Rt. 1999. évi üzleti tervében a termelékenységi tervelőirányzat, ezért a felek egyetértenek abban, hogy a kitermelt teljesítmény-jutalom tartósan beépüljön a munkavállalók keresetébe.

3.) A 2. pontban megfogalmazott cél elérésének útja a hatályos tarifatábla értékeinek 1%-kal történő felemelése, mely alapját képezi az 1999. évi bérpolitikai intézkedésnek.

K6806/17/1999.

Megállapodás XVII.
a pályafenntartási szakszolgálatnál rendszeresített teljesítménybér összegének megemeléséről

Magyar Államvasutak Rt. munkáltató és alulírott reprezentatív szakszervezetek a pályafenntartási szakszolgálat munkavállalói körében rendszeresített teljesítménybérre fordított bérköltség-keret felemelése tárgyában az alábbiakban állapodnak meg:

1.) A pályafenntartási szakszolgálat területén rendszeresített teljesítménybér ösztönző erejének fokozása érdekében munkáltató a PHM Szakigazgatóság 1998. évi bérköltségében rendelkezésre álló 14 M Ft-ot a teljesítménybér felemelésére fordítja.

2.) A teljesítménybér felemelésének forrása a pályafenntartási szakszolgálat átlagbér karbantartására 1997. és 1998. években fordított bérköltség, mely összeg – megemelve az 1999. évi bérfejlesztés százalékos mértékével – 1999. évben is részét képezi a PHM megállapodásában Szakigazgatóság bérköltség tervének.

3.) A biztosított összeg felhasználását a PHM Szakigazgatóságnak SZÉT szintű megállapodásában kell szabályozni 1999. január 31-ig.

Módosuló kollektív szerződés

A MÁV Rt-nél foglalkoztatott munkavállalók 1999. évi foglalkoztatási, jövedelmi és szociális helyzetére vonatkozó tárgyalások lezárásaként megkötött megállapodások között kiemelkedő helyet foglal el a több helyen módosított kollektív szerződés hatályának 1999. december 31-ig történő meghosszabbítása. A KSZ módosított szabályai közül az alábbiak különösen figyelemre méltóak.

KSZ 28. § 3. pontjának és a 36. § 1. pontjának módosításával megszűnt annak a lehetősége, hogy a helyi függelék erre vonatkozó rendelkezése, illetőleg a dolgozóval való megállapodás nélkül, egyoldalú döntése alapján a munkáltató osztott munkaidőben való foglalkoztatást vezessen be. Amennyiben a helyi függelék rendelkezése, vagy a dolgozóval történő megállapodás alapján valamely szolgálati helyen mégis osztott munkaidő kerül alkalmazásra, a havi 40 óra feletti szolgálati helyen töltött munkamentes időre az eddigi 50% helyett a személyi alapbér 110%-a illeti meg a dolgozót. (36. § 3. pont)

A forgalmi utazók havi távolléti órája az eddigi 230 órától 220 órára csökkent, emellett ha a szolgálatát megkezdte, és az az előre meghatározott időpontnál – a szolgálatban utolsóként továbbított személyszállító vonat késése miatt – később ér véget, a KSZ 32. § 8. pontjában előírt feltételek fennállása esetén a késés időtartamára személyi alapbérén túl 50%-os pótlék is megilleti (KSZ 32. § 7. pont).

A KSZ módosított 33. § 1. pontja alapján a forgalmi szolgálattevők napi munkaidejének legrövidebb tartama nem lehet kevesebb a teljes napi munkaidőnél (ez az Mt. 117. § (1) bekezdése alapján általában 8 óra, de természetesen ettől az Mt. 117. § (2) bekezdésének alkalmazása esetén eltérő is lehet). Ez praktikusan azt is jelenti, hogy amennyiben a forgalmi szolgálattevő előre kiosztott szolgálata úgy marad el, hogy az átvezényléséhez nem járult hozzá, részére az eddigi 4 óra helyett legalább 8 órát kell munkaidőként elszámolni.

Az átvezénylési díj mértéke az eddigi 400 Ft-ról 500 Ft-ra változott.

Új rendelkezése a KSZ-nek, hogy a munkáltató által elrendelt (a tervezett munkaidőbeosztáson kívüli) meghallgatás, valamint a munkáltató érdekkörében felmerült tanúkénti meghallgatás idejét munkaidőként kell figyelembe venni és elszámolni (40. § 5. pont)

Változtak a készenlét elrendelésére és részben a díjazására vonatkozó szabályok is.

A naptári évenként elrendelhető készenlét felső határa az eddigi 1600 óra helyett – eltérő megállapodás hiányában – nem haladhatja meg az 1200 órát, amelyből – ugyancsak eltérő megállapodás hiányában 800 óra lehet a munkahelyi, 400 óra pedig a lakáson töltött készenlét. A pihenőnapon, illetőleg a munkaszüneti napon elrendelt munkahelyi készenlétet az eddigi 50% helyett a személyi alapbér 65%-val kell díjazni.

A KSZ módosított 48. § 3. d.- e. pontja értelmében február 1-jétől az utazó szolgálatot ellátók, valamint a fordulós (váltásos) munkarendűek részére havonta legalább egy alkalommal a pihenőidőt úgy kell biztosítani, hogy annak tartama szombat 0 órától hétfő reggel a munkavállaló lakhelyéről az első tömegközlekedési eszközzel a jelentkezési helyre való érkezésig terjedjen, de ez nem lehet hétfőn reggel 4 óránál (június 1-jétől hétfőn reggel 6 óránál) korábban.

Az infláció növekedése miatt az építőipari különélési pótlék 80 Ft-ról 100 Ft-ra, a napidíj 145 Ft-ról 160 Ft-ra változott. A rendes szabadság idején járó távolléti díj megállapításánál a folytonos munkarendben foglalkoztatottak műszakpótlékát, az eddigi 25% helyett, a teljes 30%-os mértékben figyelembe kell venni.

A felügyeleti pótlék mértéke az eddigi 10%-ról 15%-ra emelkedett.

Az ún. fix összegű pótlékok (pl. vállalati gépjárművek rendszeres vezetésének pótléka) az infláció mértékével megemelésre került. Ugyancsak az inflációs hátrányok kiküszöbölése érdekében emelkedtek a vállalati üdültetés és a munkásszállások térítési díjai, ugyanezen okból kerültek megemelésre – a lakáscélú támogatás kivételével – az 1999-ben jóléti és szociális célra fordítható összegek.

Az egyéb szociális célra fordítható összeg ezzel szemben az eddigi 5 millió Ft-ról 25 millió Ft-ra emelkedett.

Állami, önkormányzati, MÁV Rt. vagy egyéb társasági tulajdonban lévő bérlakásoknak a bentlakó részére történő kedvezményes értékesítés esetén, illetőleg bérlakás bővítéséhez, korszerűsítéséhez adható kamatmentes kölcsön abszolút felső határa az eddigi 50 ezer Ft-ról 100 ezer Ft-ra változott.

A KSZ 84/A § 1. c. pontjában megjelölt 10-40 nap folyamatos baleseti eredetű keresőképtelenség esetén fizetendő térítésre való jogosultságnak ezentúl az is feltétele, hogy a baleseti eredetű keresőképtelen betegséget a MÁV Rt. üzemorvosa is igazolja.

A KSZ 82. §-ának új 7. pontja arról rendelkezik, hogy a KSZ 82. § 1. e. pontja kivételével anyagi hátránnyal járó hátrányos jogkövetkezmények közül beleértve a külön megállapodásban meghatározott, jövedelemnek minősülő juttatásokat is (mint pl. a K-6808/10/1999. sz. megállapodás alapján járó teljesítmény- és balesetmentességi jutalom) egy intézkedés keretén belül csak egy alkalmazható.

A rendkívüli felmondáson kívüli munkáltatói intézkedések és a munkavállalói kártérítési felelősség érvényesítésének rendjét tartalmazó 3. sz. melléklet módosításai közül ki kell emelni a IX. fejezet 1. és 2. pontjában meghatározott ún. különleges eljárási szabályokat érintő módosításokat.

Ezek szerint amennyiben a szolgálati vétség alapos gyanúját bizonyító iratokat olyan záradékkel látják el, hogy a dolgozó az abban foglalt megállapításokat elfogadja, a záradék szövegének tartalmazni kell az arra történő határozott utalást, hogy a munkavállaló a nyilatkozatát annak tudatában teszi meg, miszerint a záradékolt iratok alapján a munkáltató vele szemben hátrányos jogkövetkezményt és/vagy kártérítésre kötelezést fog alkalmazni. Az eljárás mellőzésével hozott határozatot a jegyzőkönyv felvételét követő 15 napon belül kézbesíteni kell, illetve ennek akadálya esetén ajánlott küldeményként postára kell adni.

Dr. Bíró Tibor
a VSZ alelnöke

K-6806/18/1999

Megállapodás XVIII.
az 1999. évi személyi alapbérek megállapításáról

A Magyar Államvasutak Rt. és a reprezentatív szakszervezetek a MÁV Rt. munkavállalói 1999. évi személyi alapbérének megállapítása tárgyában az alábbiak szerint állapodnak meg:

1.) Az 1999. január 1-től hatályos bértarifaértékeket ezen Megállapodás melléklete tartalmazza, melynek értékei jelentik a bérrendszer hatálya alá tartozó munkavállalók – az ezen megállapodásban foglaltakat is figyelembe vevő – személyi alapbérének alsó határát.

A bértarifa tábla szorzószáma 16743.

2.) A tarifatáblázat szorzószáma felemelésének megfelelő arányú bérfejlesztés – az esetleges soros előrelépéshez kapcsolódó 4 %-os alapbéremelésen túlmenően – valamennyi teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállalót alanyi jogon megillet.

3.) Az 1-2. ponttól eltérően

- segédmunkás állománycsoportba tartozó munkavállalók 1998. december 31-én érvényes személyi alapbérét egységesen 19,5 %-kal kell felemelni, mely magába foglalja a soros előlépést is,
- a nem utazó betanított munkás állománycsoportba tartozók közül azoknál, akik
  - *sorosan nem lépnek előre, illetve*
  - *nem tartoznak a K-6806/10/1999, K-6806/11/1999. és a K-6806/12/1999. számú megállapodások hatálya alá*

  az 1998. december 31-én érvényes személyi alapbéreket egységesen 17,96 %-kal kell megemelni,
- a soros előlépésben nem részesülő mozdonyvezetők (vontatási utazók) 1999 évi bérfejlesztésének mértéke az 1998. december 31-én érvényes személyi alapbér 17,96 %-a.

4.) Megállapodó felek a 107018/1996/7. sz. Megállapodás, valamint a 106646/1995. számú Megállapodás 2. fejezetének teljesülését 1999. május 31-ig megvizsgálják.

K-6806/19/1999

Megállapodás XIX.
az EU csatlakozás MÁV Rt-t érintő kérdésköreiben való együttműködésről

1.) **Magyar Államvasutak Rt.** és alulírott **reprezentatív szakszervezetek** ezen megállapodás aláírásával kinyilvánítják azon szándékukat, hogy az EU csatlakozási tárgyalások során a MÁV Rt. munkavállalóit érintő gazdasági- és szociális kérdéskörökben az ezen megállapodásban foglaltak szerint együttműködnek.

2.) Felek az együttműködés főbb területeit az alábbiakban határozzák meg:

- *a munkavállalók foglalkoztatása,*
- *a munkavállalók munkaideje és pihenőideje,*
- *a munkavállalók jövedelmi helyzete,*
- *a munkavállalók szociális- és kulturális körülményei,*
- *a munkavállalók munkakörülményei és munkafeltételei,*
- *a szabad pályahasználattal kapcsolatos foglalkoztatási kérdések,*
- *a munkavállalókat érintő jogi szabályozás.*

3.) Munkáltató a 2.) pontban felsorolt, a munkavállalókat érintő kérdéskörökkel kapcsolatos dokumentumokat véleményezésre átadja a reprezentatív szakszervezetek részére, feltéve, hogy az átadást valamely jogszabály vagy külön rendelkezés nem zárja ki, vagy ezek a dokumentumok nem minősülnek titkosaknak.

4.) Felek kinyilvánítják azon szándékukat, hogy a 2.) pontban körülírt kérdéskörökben – figyelembe véve a 3.) pontban foglaltakat is – álláspontjuk kialakítását megelőzően előzetes egyeztetést folytatnak.

A MÁV Rt. teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállalóinak alapbér táblázata (Ft/hó)

szorzószám: 16743, kezdő bér: 23800 Ft Érvényes: 1999. január 1-től

Bér-tétel	Gyak. idő	Fizetési osztály 3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1.	0- 3	23800	23800	24500	27000	29700	32600	35900	39500
2.	4- 6	23800	23800	25500	28000	30800	33900	37300	41100
3.	7- 9	23800	24100	26500	29200	32100	35300	38800	42700
4.	10-12	23800	25100	27600	30300	33400	36700	40400	44400
5.	13-15	23800	26100	28700	31500	34700	38200	42000	46200
6.	16-18	24600	27100	29800	32800	36100	39700	43700	48000
7.	19-21	25600	28200	31000	34100	37500	41300	45400	50000
8.	22-24	26700	29300	32300	35500	39000	42900	47200	52000
9.	25-27	27700	30500	33500	36900	40600	44700	49100	54000
10.	28-30	28800	31700	34900	38400	42200	46400	51100	56200
11.	31-33	30000	33000	36300	39900	43900	48300	53100	58400
12.	34-36	31200	34300	37700	41500	45700	50200	55300	60800
13.	37-39	32400	35700	39200	43200	47500	52200	57500	63200
14.	40-42	33700	37100	40800	44900	49400	54300	59800	65700
15.	43-45	35100	38600	42400	46700	51400	56500	62200	68400
16.	46-48	36500	40100	44100	48600	53400	58800	64600	71100
17.	49-51	37900	41700	45900	50500	55600	61100	67200	73900
18.	52-54	39500	43400	47700	52500	57800	63600	69900	76900
19.	55-	41000	45100	49700	54600	60100	66100	72700	80000

Bér-tétel	Gyak. idő	Fizetési osztály 11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
1.	0- 3	43400	47800	52500	57800							
2.	4- 6	45200	49700	54600	60100	66100	72700					
3.	7- 9	47000	51700	56800	62500	68800	75600	83200				
4.	10-12	48800	53700	59100	65000	71500	78700	86500	95200	104700	115200	126700
5.	13-15	50800	55900	61500	67600	74400	81800	90000	99000	108900	119800	131800
6.	16-18	52800	58100	63900	70300	77400	85100	93600	103000	113300	124600	137000
7.	19-21	54900	60400	66500	73100	80500	88500	97300	107100	117800	129600	142500
8.	22-24	57100	62900	69100	76100	83700	92000	101200	111400	122500	134700	148200
9.	25-27	59400	65400	71900	79100	87000	95700	105300	115800	127400	140100	154200
10.	28-30	61800	68000	74800	82300	90500	99500	109500	120500	132500	145700	160300
11.	31-33	64300	70700	77800	85600	94100	103500	113900	125300	137800	151600	166700
12.	34-36	66900	73500	80900	89000	97900	107700	118400	130300	143300	157600	173400
13.	37-39	69500	76500	84100	92500	101800	112000	123200	135500	149000	163900	180300
14.	40-42	72300	79500	87500	96200	105900	116500	128100	140900	155000	170500	187600
15.	43-45	75200	82700	91000	100100	110100	121100	133200	146500	161200	177300	195100
16.	46-48	78200	86000	94600	104100	114500	126000	138600	152400	167600	184400	202900
17.	49-51	81300	89500	98400	108300	119100	131000	144100	158500	174400	191800	211000
18.	52-54	84600	93100	102400	112600	123900	136200	149900	164800	181300	199500	219400
19.	55-	88000	96800	106400	117100	128800	141700	155900	171400	188600	207400	228200

B u d a p e s t, 1999. január 4.

Vasutasok Szakszervezete

Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Magyar Államvasutak Rt.

A Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete csak az első hét "Megállapodás"-t írta alá. Tőlük a "Nyilatkozat"-ot sem látta el senki kézjegyével. Ki tudja miért? (A szerk.)

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 2. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. FEBRUÁR

A tartalomból:

Tanú '99	2
Semmi sem úgy lesz, ahogyan volt	3
Kaméleonok	3
Mi van az aláírások mögött?	4
Gyermekmesék felnőtteknek is	5
Ahol a családi otthont pótolják	6

A váltókezelő balladája

Fergeteges viharral vált zorddá az idő. Az ország útjait betemette a hó. Településeket vágott el egymástól. Volt, ahová nem jutott el a mindennapi kenyér, a tej, az élelem. Az emberek reménykedve vártak: valakik tegyenek valamit. Az utakon betemetett gépkocsik, keresztbefordult kamionok. A vonatok még mentek... Aztán már csak mendegéltek: ahol tehették.

Először a váltók temetkeztek hó alá. A csúcssínek és a tősinek közét lebénította a hó és a fagy. Az átállítás lehetetlenné vált. És akkor a váltókezelő, a váltótisztító, a pályamunkás, az állomási dolgozó egy emberként állt elő. Százötvenéves szerszámaival: az ágseprűvel, a jégvakaróval, a lapáttal, cirokseprű-csutakkal, hogy átengedjen egy-egy vonatot. De a hó ismét és ismét betakart mindent. Metszett a szél. Arcára ráfagyott a lehelete. Keze ráfagyott a súlykörtére, a csavarkapocsra, de a vasúti szegénység seprőjével, olajos ronggyal tisztította és olvasztotta a váltót. Nála ne álljanak meg a vonatok!

A váltókezelő tudja, hogy ismeretlen az utasok előtt. Arcát csak munkatársai ismerik. De nem is ez a fontos! Hanem az eltökéltség. Noha kíméletlen éllel hasított belé a vihar, hitét nem vesztette el. Megállt szusszanásnyi időre, majd félve, hogy elvész munkája értelme, új lendülettel szórta a havat. Dolgozott. Olykor egyedül. Nappal és éjszaka nem különült el egymástól. Nem érzett magányt. Csontkarmú ágseprűje elkopott. Újat vett elő. Közben a jelzőfényeket kioltotta a szél. Újra kellett világolni. Olajjal kente a sínszékeket, hogy a csúcssín elmozduljon. Próbaállítás a toronyból. Kaotikus állapot. Az emeltyűt nem tudta kimozdítani. Vissza a váltókhoz! Kezdődött minden elölről. Heroikus a küzdelem. Szüntelenül hordta a havat az orkán. Aztán mégis. Előbb egy, aztán egyre több vonat jutott át az ő váltóin.

Szabó Béla



Huszár Károly **váltótisztító a Nyugati pályaudvaron. Már a tél februári nagy rohama után kaptuk lencsevégre.** FOTO: BERTA

AKTUÁLIS

Az 1999. évre megkötött érvényes és hatályos megállapodások szoros határidőkkel, kemény munkát róttak a munkáltatóra és a szakszervezetekre. Az ütemezésnek megfelelően elkezdődött a munka az új ruházati ellátást előkészítő szakbizottságban.

A VÉT tárgyalások is megkezdődtek az új bérrendszerről. A legnagyobb kihívást a MÁV Rt. bérrendszerének struktúrális felépítése jelenti a tárgyalófelek számára. A minél kisebb hibalehetőség érdekében kezdeményezte a VSZ, hogy a Szakági Érdekegyeztető Tanácsok is folyjanak be a szakági munkaköri hierarchia kialakításába.

Álláspontunk szerint csak szakági szinten állítható fel az a munkakör-összhang, amely megfelelő díjazás mellett biztosítani képes a szakágra háruló feladatok maradéktalan ellátását. (Ez persze nem azt jelenti, hogy szakági bérrendszer lesz a MÁV Rt-nél!) A VSZ azt is indítványozta – a MÁV Rt. személyügyi vezetése pedig elfogadta –, hogy a munkáltatói oldal a szakigazgatósági tárgyalódelegációba vonja be a végrehajtásban dolgozó szolgálati főnököket is. Egy életszagú, új bérrendszerben helyet kell adni a végrehajtó-szolgálati tapasztalatoknak, hiszen a változások ott segíthetik, illetve hátráltathatják a munkavégzést, az érdemi munkaerő megtartását, a végzett munka rangján történő elismerését.

A feladat tehát nem a munkaköri tükrök újra tárgyalása A-tól Z-ig – persze a célszerű kiegészítéseknek helyet kell adni! –, hanem a munkakörök munkatartama, a munkaköri feladatok maradéktalan ellátásához szükséges állami iskolai, és egyéb szakképesítések alapján egy rangsor felállítása a segédmunkásoktól a szakági igazgatóig. E munka elvégzéséhez objektivitás és főleg szaktudás kell. A VSZ elnöksége (1998. február 10-én) erre tekintettel döntött arról, hogy az intéző bizottságoknak haladéktalanul létre kell hozniuk egy bérbizottságot. A három fős szakértői csapat feladata a VSZ adott intéző bizottsága tárgyalódelegációjának felkészítése a SZÉT tárgyalásokra.

A szakági egyeztetéssel párhuzamosan folyik a VÉT és a VÉT-szakértői tárgyalás is. Teljes szakmai alaposságot követel a VÉT résztvevőitől a szakágak által elkészített struktúra egyesítése. A VSZ szándéka szerint az új bérrendszer alapbérbesorolásának egyenlő mércével kell mérnie a munkakör munkatartamát, a szükséges iskolai végzettséget, a szakképesítést, a szolgálati idő hosszát és a munkaköri felelősséget is. Nem lehetnek kivételezett és elhanyagolt pozíciók, munkakörök.

A VSZ a jelenlegi bérrendszer három eleművé tételében érdekelt. A napirenden lévő új alapbérbesorolási rendszer, – amely egy viszonylag stabil eleme kell, hogy legyen az új rendszernek – elkészítése után vagy vele párhuzamban ki kell alakítani a pótlékrendszert és a teljesítményrendszert is.

Egy időtállóbb, de a változó körülményekhez igazodni képes bérrendszer megalkotásának minden esélye megvan a MÁV Rt-nél. Ebbe az irányba mutat az is, hogy az 1998. végén folytatott tárgyalásokon elvi megállapodás született arról, hogy az új bérrendszerre való 100%-os ráálláshoz előre láthatóan több évre lesz szükség.

Tisztelt Kollégák!

A Magyar Vasutas "Postaládánk" olvasói rovatába várja leveleiket, segítő javaslataikat.

Az idő sürget mindannyiunkat. A tagság, vasutasság joggal várja az évek óta ígért új bérrendszert.

Az ISO 9002 a Szolnoki MÁV Kórházban

A MINŐSÉGBIZTOSÍTÁS MÁR NEM ÁBRÁND

A Szolnoki MÁV Kórház az olyan városi jellegű kórházak közé tartozik, ahol a teljesítményfinanszírozás bevezetése óta egyfolytában megőrizte anyagi egyensúlyát. Tehát nem kellett folyamatosan a válságkezeléssel foglalkoznia. Ennek az állapotnak a megőrzése reális szakmai célkitűzések alapján a tulajdonosi jogokat gyakorló KHVM szakmai és anyagi támogatásával volt lehetséges. Hogyan?

Az elmúlt évtizedben egy stabil vezetőgárda alakult ki, amely alkalmas volt úgy a távoli, mint a mindennapi gondok vezénylésére. Kórházunk hosszú terve a kormányprogrammal egybeesik. Nevezetesen a hozzánk panaszaikkal forduló betegeken kívül a leggyakoribb megbetegedések korai felismerése és gyógyítása, rövid úton a legmodernebb diagnosztikus és terápiás módszerek alkalmazása, a higiéniás környezet biztosítása az, amit elvállaltunk. Vagyis a betegek maximális megelégedésének kivívása szerepel a tervben.

Mit tettünk mi az elmúlt évben?

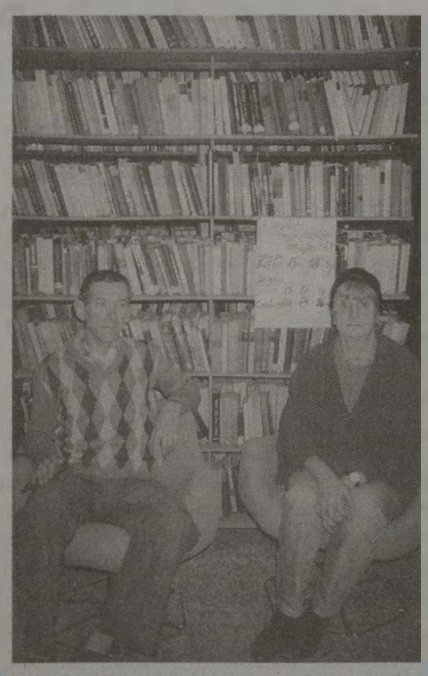
(Folytatás a 2. oldalon...)

UTÁNAJÁRTUNK

A könyvtár zsákba kötve. A pianínó a papoké?

Nem kétséges, hogy törvényesen vette birtokába Szegeden az Alsóvárosi Plébánia azt az épületet, amelyben a Vasutas Művelődési Ház évtizedeken át szolgálta, gyarapította a közművelődést, és nyugdíjasainak is kényelmes otthont adott. A birtokba vétel jogi indoklását tehát nem hánytorgatjuk. Ám, több menetben volt kénytelen a tárgyalásokon megküzdeni a MÁV Rt. képviselője, a VOKE, de maga a Vasutasok Szakszervezete is, hogy a széthullástól megmeneküljön az európai hírű fúvószenekar, s az énekkar a 20-25 ezer kötetes könyvtárral egyetemben. Utánajártunk hát, hogy mi a sorsuk ma, 1999. februárjában.

A békéscsabai Vasutas Művelődési Ház igazgatója, *Maczkó István* (február 15-én délután) megnyugodva adott hangot annak a ténynek, hogy a jól katalogizált, s egyébként bármely nagy középiskolának is díszére váló közkönyvtár végül a "Vasút a Gyermekekért Alapítvány" szegedi diákotthonába költözött, habár a kötetek zsákba kötve, a pincében várják szellemi feltámadásukat.



A fúvószenekar is Szegeden, a MÁV Gépállomás épületében talált helyet, az énekkarral közösen. Habár – mily furcsa fintora a sorsnak – ezért busás bérleti díjat kell majd fizetniük, ugyancsak a MÁV Rt. egyik kft-jének.

Ami fölött nagyon sokan csóválják a fejüket ma Szegeden, az a jónéhány VOKE ingóság (fénymásoló-, villanyírógép, hangfal, mikrofon, vitrines szekrény, szőnyeg, pianínó, stb.), ami ott maradt a Rákóczi utcában.

Utolsó felvételünk a gazdag, helyi s egykori vasutas szakszervezeti könyvtárról még 1998. novemberében készült.

Szalai Csaba

Jobb, de nem tökéletes az új KSZ!

Közvetlen hangulatú fórumot tartottak február 15-én délelőtt a budapesti Keleti pályaudvar kultúrtermében. Az eseményt a VSZ helyi alapszervezete szervezte, annak okán, hogy a budapesti és a főváros környéki szakszervezeti tisztségviselők első kézből, azaz a VSZ elnökétől tájékozódhassanak a megváltozott kollektív szerződésről és az egyéb megállapodásokkal kapcsolatban.

Dr. Márkus Imre VSZ-elnök kifejtette: bizonyos tekintetben jobb KSZ-t sikerült kötni, mint azt remélték. Bár az új KSZ jobb és bonyolultabb, mint a régi, ám közel sem tökéletes. Több szakszolgálati javaslat ugyanis kimaradt a VSZ tárgyalási csomagjából, a kompromisszum érdekében.

Az elnök értékelésében azt is megemlítette, hogy a VDSZSZ 108 órás "sztrájkjának" eddigi egyedüli hozadéka, hogy a hatalom a sztrájktörvény "megreformálására" készül, a változások azonban minden bizonnyal kedvezőtlenek lesznek a munkavállalókra nézve. Módosítják a Munka Törvénykönyvét is. Illúziói tehát senkinek se legyenek! – Már csak annak okán sem – mondta az elnök –, mivel körülbelül 1800 kilométer hosszúságú "gazdaságtalan" vasúti mellékvonal felszámolására készül – akár már az idei évtől! – a közlekedési tárca! Félő, hogy ennek a lépésnek következményeként további létszámleépítésekre kerülhet sor a MÁV Rt-nél!

Egy kérdésre válaszolva a VSZ első embere kijelentette: a legnagyobb felelőtlenség lett volna a részükről a tagságot belerángatni egy kilátástalan 1999. januári, általános munkabeszüntető akcióba. Ugyanakkor az is bebizonyosodott, hogy a 3 reprezentatív vasutas-szakszervezet (VSZ, MOSZ, VDSZSZ) külön-külön is tud sztrájkolni.

*Róza Attilá*nak, a budapesti területi igazgatóság szb-titkárhelyettesének véleménye szerint a VSZ-nek már 1997-ben rá kellett volna döbbennie, hogy nem képes egyedül, egymaga a vasutasság érdekeinek képviseletére és védelmére! Hozzászólásában inkább kijelentette, mint megkérdezte, hogy szerinte nem mindegyik segéd- és betanított munkás kap kézhez 16%-kal megemelt fizetést.

A válasz világos volt, az együttsztrájkoláshoz mind a három szakszervezet közös akaratа szükségeltetik. A tanácskozás minden esetre haszonnal zárult, mert ismét közösen vitatták meg (elkendőzések nélkül) az 1998. több nagyobb VSZ eseményét.

Berta Sándor

MVJ TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"

Vasúti járműjavítás • fémmegmunkálás • acélszerkezet gyártás és szerelés

Az ISO 9002 a Szolnoki MÁV Kórházban

A MINŐSÉGBIZTOSÍTÁS MÁR NEM ÁBRÁND

(...folytatás az 1. oldalról)

Diagnosztikus oldalról megközelítve a kérdést kórházunk központi laboratóriumát a legkorszerűbb automata műszerekkel szereltük fel, amely alkalmas arra, hogy adott esetben a háziorvosi rendelőkben is összeköthető. Ily módon a háziorvosok számítógépeiken lekérhetik betegeik laborvizsgálati eredményeit.

Lakosságunk elöregedése sajnos megyénket sem kerülte el. E szomorú tény köztudott, ám nagy súlyt fektettünk az idős betegek korszerű kezelésére. Ennek érdekében az általános sebészeten, a nőgyógyászaton, az urológián szubintenzív kórtermeket hoztunk létre költséges műszerparkkal. E műszerezettség javítása tette lehetővé, hogy a fül-orr-gégészeti osztályon mindennapos gyakorlattá vált a gyermekeknél a narkózisban végzett mandula-eltávolítás.

A MÁV dolgozók között nagyon gyakori a lágyéksérv, mely az eddig Magyarországon alkalmazott műtéti eljárások után nagyon gyakran kiújul. Az általunk most már rutinszerűen alkalmazott műanyaghálóbeöltés után a kiújulás ritkaságnak számít.

A nőgyógyászati osztály a nőgyógyászati onkológia területén tevékenykedett osztályvezető főorvosa a Magyar Nőgyógyász Onkológiai Társaság alapítója és a Nőgyógyászati Onkológia című folyóirat szerkesztőbizottságának is tagja. Az osztályon folytatják az egynapos sebészet keretén belül a lézertechnikával végzett méhszájsebek kezelését.

Tanfolyamok, elmélyült félkészülés

Az urológiai osztályon az urogenitális rendszer teljes körű gyógyítási tevékenysége folyik. Mind a nyílt, mind az endoszkópos műtétek a kor követelményeinek megfelelnek. A vesekövek ESWL kezelése rutineljárássá vált. A gasztroenterológiai osztályunkon végzett endoszkópos tevékenység jó hátterül szolgál a világviszonylatban is nagy számban végzett, kis, három cm hosszú metszésből eltávolításra kerülő epehólyag műtétek műtét előtti kivizsgálásához és epevezetékkövesség esetén a műtét előtti sárgaság kezeléséhez. Korszerű vastagbél tükrözéses vizsgálatainkkal lehetővé vált a végbélrákos betegeknél nagy számban végzett végbélzáróizom-megtartó műtét végzése és a hasfali vendégvégbél-nyitás elkerülése. Nyugodtan állíthatom, hogy orvosi működésem legnagyobb erőpróbáját jelentette az 1998. július 1-jén életbe lépett egészségügyi törvény követelményének megfelelően a minőségbiztosítási rendszer bevezetése kórházunk egész területén. Erre kórházunk valamennyi dolgozója közel két évig készült. Tanfolyamokon vettünk részt, majd tanácsadó cég segítségével kialakítottuk az ISO 9002-es minőségbiztosítási rendszert, melyet kórházunkban adaptáltunk, amely dolgozóink önálló szellemi terméke. Úgy tudnám ezt érzékeltetni, hogy amikor az ipar, a mezőgazdaság, vagy a szolgáltatás területén ezt a rendszert bevezették, ott a végtermék garantáltan nagyon jó minőségű, de élettelen termék. Ezzel szemben nálunk a végeredmény a munkánkkal maximálisan elégedett élő ember. Az elmúlt évben ennek a feltételeit teremtettük meg, higiéniás környezetben, korszerű műszerparkkal, magasan képzett dolgozóink áldozatkész munkájával.

Tanúsítvány az osztrákoktól

1999. január 19-én kétnapi auditálási tevékenység után a DEKRA cég vezető auditora, *Erdőssy Imre* kijelentette, hogy kórházunk és rendelőintézetünk a gazdasági és műszaki résszel együtt kiemelkedő eredménnyel vezette be az ISO 9002-es európai szabványt. Az erről szóló tanúsítványt az osztrák cégközpont a közel jövőben megküldi. Ez a tanúsítvány nem csupán Magyarországon, hanem az egész világon érvényes. Nyugat-Európában elfogadott gyakorlat, hogy mielőtt a beteg kórházat választ, megkérdezi, hogy van-e a kórháznak minőségbiztosítása. És ha a kórház rendelkezik a minőségbiztosítási rendszerrel, tudja, hogy ott biztosan meggyógyul, ha a betegsége gyógyítható, kulturált környezetben kezelik, olyan műszerekkel vizsgálják, melyek hitelesek. A nyugati ember számára nem közömbös, hogy mi történik a veszélyes hulladékokkal. Gyűjtésüket, tárolásukat, megsemmisítésüket oly módon szabályoztuk, hogy a legigényesebb környezetvédelmi előírásoknak is megfelel.

A jövőben ezen az úton kívánunk haladni. Folytatjuk az épület felújítását, korszerűsítjük a rendszerben működő informatikai hálózatunkat. Új műszereket vásárolunk a patológiai, az ultrahang-diagnosztikai és a gasztroenterológiai osztály számára. Új altatógép vásárlására is sor kerül.

Ez a minőségbiztosítás rendszer alkalmas arra, hogy dolgozóink folyamatos továbbképzését is ellenőrizze és céljaikhoz igazítsa. Folytatni fogjuk az immár egy évtizede minden hónap első szerdáján este 6 órakor megrendezésre kerülő tudományos üléseken is beszámolóinkat saját tapasztalatainkról. Örömmel látom, hogy a fiatal orvosok is bekapcsolódtak ebbe a munkába.

Ez a munka teszi lehetővé, hogy kórházunk az eddigi kiegyensúlyozott pénzügyi helyzetét fenntartsa.

Kórházunk KHVM fennhatósága alá tartozó vasútegészségügyi hálózat része, ahol minden támogatást megkapunk céljaink eléréséhez, ahol eredményeinket maximálisan elismerik. Mutatja ezt az is, hogy gazdasági igazgatónőnk a minőségbiztosítási rendszer bevezetésében játszott döntő szerepéért megkapta a "Vasút szolgálatáért" ezüst fokozatú kitüntetést.

Örömmel tapasztaljuk, hogy a megye a többi kórházaiban is nagy előrelépés kezdődött el a múlt évben a fejlesztés területén. Ez tette lehetővé, hogy a megyei kórház vezetőségével is kiegyensúlyozott kapcsolat jöjjön létre. Kevesen tudják, hogy az ÁNTSZ vezetői milyen sokat tettek a megye egészségügyéért, amikor a minimumfeltételek ellenőrzése megkezdődött. Szakszerű munkájuk tette lehetővé, hogy korrekt szerződést tudott kötni kórházunk a társadalombiztosítási pénztárral.

A Dunántúlról is jönnek

Kórházunk jó kapcsolatot tart fenn a vasútegészségügy dolgozóival, intézményeivel. Szolnok városnak és környékének, valamint a Tiszántúl vasutas biztosítottjainak, ha csak módjukban áll, kórházunkban kezeltetik magukat. Sokan jönnek el a Dunántúlról is a csupán kórházunkban elérhető műtéti kezelések vonzó hatásai miatt. A Vasutasok Szakszervezetével kiegyensúlyozott napi kapcsolatban állunk. A közalkalmazotti tanács új választásán minden tag közülük került ki. Ez a szakszervezet lehetőségeihez képest alapítványon keresztül pénzeszközzel is támogatta kórházunkat céljai elérése érdekében. 31 évvel ezelőtt MÁV Kórházként indultunk, ma pedig a tőlünk elvárt magas színvonalon dolgozva a versenyhelyzetben is változatlanul vasutas biztosítottak kórháza maradtunk.

dr. Lőke Miklós
igazgató főorvos

KÖZÉLETI JELENTÉKTELENSÉGEK

Tanú '99

Pelikán letette a kagylót, majd nagyot szippantott a pipájából. A redők kisimultak a homlokán, már várta ezt a hívást. Még fülébe csengtek *Simicska* úr szavai: "Pelikán úr, egyszer majd kérünk magától valamit." Itt a feladat, gyorsan fel kell venni a munkát.

A Teve utcai székházból alig bírta kiverekedni magát, az előcsarnokban óriási volt a tömeg. A jobb oldalon kedvezményes aranyvásárt tartottak, de nem ebből volt a csődület, hanem a szőkített olajért sorban állók összekeveredtek az MDF piacos borra várakozókkal. Néhányan a kannákat is elcserélték, amelyből lett nagy galiba, mert a kiskőrösi kadarkával nem akart beindulni a 600-as merzsdó.

A Teve utca sarkán még könnyített magán a frissen felállított, *Kiss Ernőről* elnevezett gebines vizeldében. Néhány percen belül megcsörrent a citromsárga cserélhető előlapos. Interurbán hívta régi harcostársa, bizonyos *N. József*, akit az előző rendszer juttatott a kanári szigeteki kényszerátnevelő táborba. Nem értette a *Józsit*, már hat útlevelet küldött ki neki, de az még egyiket sem kapta meg. Ez is azt jelzi, hogy a nemzetközi helyzet fokozódik.

Pelikán kora délután érkezett meg új munkahelyére a nagy fekete autóval. *Simicska* úr összevont szemöldökkel várta.

– Baj van, *Pelikán* úr! – kezdte *Simicska* – ma tudtuk meg, hogy az *Orbán* úr anyukáját és nagymamucikáját lehallgatta az ellenség, sőt a *Szájer* úr elhagyott feleségét majdnem megmérgezték. De ez nem minden *Pelikán* úr. Jómagamat néhány hónapja megkörnyékezett néhány titkos ügynök. Fondorlatos módon kicsalta tőlem *Kaya Ibrahim* és *Joszip Tot* nyolcvankét kft-met. Azért tudtak megtéveszteni, mert mindketten ürgebőrben békaemberként álcázták magukat.

Bizony az élet nem habos torta, *Pelikán* úr! Rögtön munkához kell látnunk. Első ütemben lefüleli a közértes tolvajokat, majd még aznap begyűjti a szipózókat és a tiltott helyen dohányzókat. Tudnia kell, hogy ez mind az ellenség műve, na de most elhúzzuk a nótájukat. Hej, nem szeretnék most a helyükben lenni.

Pelikán megértette a feladatot és nyomban munkához látott.

A problémahalmaz megoldását az aluljáróban kezdte el. Az ellenség rémülten rebbent szét a Moszkva téren (nomen est ómen), hátrahagyva a csempészett erdélyi szőtteseket, valamint az ismeretlen eredetű száraz virágcsokrokat. A hatos villamoson bliccelőket csípett nyakon, köztük néhány piros karszalagos utast. Száznegyvenhat BKV-ellenőrt állított elő jegy nélküli utazásért.

Késő délután kissé megfáradva betért egy XV. kerületi presszóba. A biciklitárolóban mankók sorakoztak katonás rendben. – Ma is táppénzes ellenőrzés van a katonai titkosszolgálatnál – gondolta, majd berúgta az ajtót. Az ügynökök már a hatodik kávéjukat szürcsölték, miközben ballonkabáttal és lyukas újsággal álcázták magukat. *Pelikánt* ez nem tévesztette meg, de nem akarta magát leleplezni, ezért kölcsön kért egy sötét napszemüveget. Ekkor lépett be az ajtón *Doktor Kotász*, egykori állami ítéletvégrehajtó. Albán gerillának álcázta magát. Bal vállán jól látható volt az UCK felirat. Laza mozdulattal előkapta UZI géppisztolyát, majd rövid sorozattal kivégezte *B. Misi* dinnyetermesztőt és *D. Gyuri* presszótulajdonost.

Pelikán kérdőn nézett *Kotászra*, de az csak megvonta a vállát – Nincs munka, kell ez a kis mellékes.

A titkos ügynökök ijedtükben félrenyelték a kávét, és első felindulásból kérték a panaszkönyvet.

Ekkor csörrent meg az életmentő sárga előlapos. *Simicska* utasította, hogy azonnal menjen az MLSZ-be, ottan történnek mostan a nagy dolgok. *Pelikán* gyalog indult neki a nagy útnak. A Kozma utcai börtön előtt megpróbált észrevétlenül elhaladni, de az őr felismerte. – Jó napot *Pelikán* úr! Hallotta, hogy mi történt a Gyurival? Á, egy bagázs ez, a marhapörköltöt sem ette meg, a bort se itta meg, mégis kivégezték.

Az MLSZ-ben tárgyalást tartottak. *Deutsch* miniszter ismertette a vádiratot. Ezt jól tudta hogyan kell, a múlt héten szigorlatozott belőle. Már tíz perce tartott a vádbeszéd, amikor *Bodor* nevű kollégája odasúgta a miniszternek: – Főnök, baj van, ez már az ítélet. – *Deutsch* elnézést kért, majd kicserélte az iratot.

Pelikán az egészből nem értett semmit, csak amikor az ürgebőrbe búját FIFA-ügynökökről esett szó, lett egy kicsit ideges.

– Ők vették meg a *Simicska* úr kft-it? – kérdezett közbe. *Deutsch* ezt provokációnak tekintette és kivezettette az épületből.

Pelikánt elvitte a nagy fekete autó, a Tisza meg csak áradt és áradt.

Tonzor Péter

"A multinacionálisok harapnak..."

EZT INKÁBB KÖNYVEKBŐL!

Az ember legjobban a saját kárán tanul, az így szerzett tudás alaposan bevéső dik a memóriába. A munkahelyükön pórul járt, saját felkészületlenségük csapdájába esett munkavállalók fogadkoznak: legközelebb okosabbak lesznek, jobb szerződést kötnek, és így tovább. Többé nem hagyják magukat "palira venni". Ám a munka világában nagyon szigorúak a játékszabályok, amelyeket jobb előre megtanulni, mert a saját káron tanulásért néha túl nagy árat kell fizetni.

Dr. Lux Judit szakértő szerint nem ártana, ha minden iskolatípusban, de legalábbis a szakképzés keretei között a tanulók a munkaügyi kapcsolatokra vonatkozó ismeretanyaggal vértezhetnék föl magukat.

A gyerek több éves védett iskolai élet után kikerül a nagybetűs életbe, és sajnos mit sem tud arról, hogy a munkahelyén miféle jogok illetik meg. Azzal sincs tisztában, egyáltalán mire figyeljen oda, miként óvhatja meg magát a munkaügyi kellemetlenségektől. A fiatal munkavállalók főképp manapság kiszolgáltatottak igazán, amikor, hogy úgy mondjam, mindenféle munkahelyek vannak. És a kezdő dolgozót ma még nem érdekli, hogy zsebszerződést erőltetnek rá, aminek nagyon súlyos következményei lehetnek. Többek között az, hogy a munkába állást követő néhány nap múlva a munkáltatója közli vele, nem felelt meg neki, ezért fel is út, le is út. Akkor jön a hidegzuhany, mert arra a néhány napra nem kap egy fillért sem.

A szakértő szerint itt az ideje, hogy szervezett oktatásban olyan alapvető fogalmakat ismerjenek meg a tanulók, mint például a kollektív szerződés, a munka törvénykönyve, az érdekegyeztetés, a szakszervezeti tevékenység, érdekvédelem.


Dr. Lux Judit

– Sajnos az a tapasztalatom, hogy a fiatalok és a munkahelyi szakszervezetisek között nagyon rossz a kommunikáció. Ez a jelenség kétoldalú. Van egy űr a generációk sorában. A fiatalabb nemzedék egész egyszerűen nem foglalkozik a szakszervezettel, mert azt gondolja róla, hogy szocialista maradvány, és neki semmi köze hozzá. Pedig éppen annak a bizonyos negyven évnek nem kellett a szakszervezet. Az idősebb szakik pedig még nem látják be az elemi érdeket, azt, hogy a fiatal kollégát meg kell keresniük, mert nagyon fontos a jelenlétük az érdekképviseletben. Mindketten más nyelvet beszélnek, nem értik egymást. A munka világának fogalmi rendszere sokszor értelmezhetetlen a fiatalok számára, mert nem tudják, az egyes kifejezések mit takarnak.

Dr. Lux Judit munkaügyi kapcsolatok szakos egyetemistákat is oktat. Sokáig abban az illúzióban élt, hogy a vállalatok már a tanulmányi évek alatt megkeresik a hallgatókat, hiszen a legkorszerűbb tudás van a fiatalok fejében.

– Azt hittem, két kézzel kapnak utánuk, de csalódnom kellett. A vasasokon kívül senki nem érdeklődött. Nem így a multinacionális cégek, amelyek kihasználják a lehetőséget, és szinte harapnak a hallgatókra. Mi még messze vagyunk ettől, de éppen ezért nem szabad föladni. Ha jól tartják a foglalkozásokat, nemcsak az egyetemisták, hanem a szakmunkáshallgatók érdeklődését is föl lehet kelteni az ismeretek iránt. Középfokon szerintem jól működhet a dolog. Én próbaképpen egy gimnáziumi osztályban tartottam munkaügyi órát. Nagy kaland volt, sok mindenről beszélgettünk, szituációs játékot játszottunk, a srácok nagyon élvezték. A tudásanyagot szerintem még az osztályfőnöki óra keretei közé is lehetne illeszteni, vagy az ember és társadalom műveltségi területen belül lehetne tanítani. Lényeg, hogy legyen ilyen kiokosítás. A szakképzésben pedig jól fölkészült szakoktatóra lehetne bízni az ügyet, aki a gyakorlati tereppel, a munkahellyel tartja a kapcsolatot. A munkahelyi életre való fölkészítés pótolhatja azt a hiányt, amit a gyerekek közösségi kötődésében lehet tapasztalni jó ideje. A téma iránt különösen fogékony tanulókból biztosan jó érdekvédő válhat a későbbiekben.

V. E.

Lépcsőzetes érdekviták

Széles nyilvánosság előtt adnak hangot a szakszervezeti konföderációk a Munka törvénykönyvének módosítása miatti aggodalmaikról. Az MSZOSZ a módszert is sérelmezi, mondván: a módosítások közé olyan javaslat is bekerült, amelyről előzetesen nem folyt párbeszéd az Érdekegyeztető Tanácsban. Sőt maga az érdekegyeztetés átalakításának kormányzati koncepciója sem fogadható el. *Sándor László*, a konföderáció elnöke szerint az átalakítás csakis a jelenlegi résztvevők egyetértésével hajtható végre.

Olyan sorozatot indítunk, amelyből olvasóink megismerhetik a sok vitát kiváltó érdekegyeztetési mechanizmust. Az első írás a legfelső, az úgynevezett makroszintű érdekegyeztetés fórumát mutatja be vázlatosan.

Közép-Kelet-Európában elsőként Magyarországon jött létre a három oldalú érdekegyeztetési intézmény: az Érdekegyeztető Tanács. A makroszintű érdekegyeztetés növekvő fontosságát az is mutatta, hogy a tanácskozások száma egyre gyarapodott: a rendszerváltozást követő négy és fél éven belül plenáris ülésre több, mint 70, szakbizottsági tanácskozásra 280 alkalommal került sor.

Az ÉT három szereplője: a munkáltatók, a munkavállalók érdekképviseletei mint szociális partnerek, illetve a kormány tárgyalócsoportjai e fórumokon egyeztetik a makroszintű munkaügyi kapcsolatokat, foglalkoznak a munka világának szereplőit érintő átfogó és alapvető gazdasági, jövedelmi, szociális és munkaügyi kérdésekkel. A szereplők érdekeinek egyeztetésével az ÉT megállapodásokat hoz létre.

A plenáris ülés napirendjére bármelyik tárgyalóküldöttség javaslatot tehet, előterjesztést nyújthat be, az ÉT-titkárságon keresztül pedig kezdeményezheti a plenáris ülés összehívását. Az ÉT csak országos szintű témákat tárgyal. A csak egy ágazatot, szakmát érintő kérdések tárgyalására a megfelelő ágazati, szakmai fórum az illetékes. A plenáris üléseken kívül az ÉT állandó bizottságokat és szakbizottságokat hozhat létre – a bizottságok feladata általában a plenáris ülések előkészítése, a problémák megfogalmazása.

Lényeges jellemző, hogy az ÉT-ben konszenzussal születnek az állásfoglalások. Megállapodás esetén a partnerek kötelező szabályhoz tartják magukat, például a szakszervezetek (vagy a munkáltatói érdekképviseletek) nem támogatnak semmilyen, a megállapodástól eltérő cselekedetet vagy követelést. Az ÉT nem jogszabályalkotó fórum, döntései megállapodások, amelyek erkölcsi szempontból kötelezik a partnereket.

Az ÉT plenáris ülésén elért megállapodások egy részének érvényesítése, érvényesülése a törvényhozáson, a végrehajtó hatalmon keresztül valósul meg. A kormányzat felelőssége, hogy a megállapodásnak megfelelő jogszabályt adjon ki például a minimálbér esetében, illetve hogy a megállapodást képviselje elsősorban a Parlament előtt.

Az Érdekegyeztető Tanács megalakulása óta viszonylag szabályozottan, az alapmegállapodásnak megfelelően változtak a szakszervezeti tömörülések (konföderációk) súlyarányai és a mandátumok. E súlyarányok rendezésére 1996. decemberben került sor. A tavaly év végi ÜT-választásokon elért reprezentativitás lesz az igazi mérce, amely hosszabb távon határozhatja meg az ÉT munkavállalói oldalának összetételét. A 10 százalék alatti támogatottságú tömörülések kiszorulnak az ÉT-ből. Ennélfogva a munkavállalói oldal átláthatóbbá válik, követeléseit pedig hatékonyabban lehet képviselni mind a kormány, mind a munkáltatói oldal előtt.

Veszely Emőke

(Következő számunkban a mezoszintű érdekegyeztetésről írunk.)

Semmi sem úgy lesz, ahogyan volt

A MÁV Rt., a szakszervezetek és a vasutas munkavállalók egy nehéz – konfliktusoktól sem mentes – időszakon jutottak túl, amikor a Fővárosi Munkaügyi Bíróság január 8-án elsőfokú ítéletével pontot tett a VDSzSz által meghirdetett, sztrájknak nevezett munkabeszüntetése végére. Akkor még sokan gondolták azt, hogy ezután is ugyanúgy megy minden, mint ahogy azelőtt.

Tévedtek.

A vonatok persze ugyanúgy közlekednek, mint eddig, a váltókat is, a jelzőket is pontosan, az utasításoknak megfelelően kezelik, az utasok is nap mint nap elindulnak az állomások felé, mégis…

Megváltozott a dolgozók (a vasutasok) egymáshoz való viszonya. Egyik napról a másikra szembekerültek egymással azok a kollégák, akik idáig jóban-rosszban osztoztak, akik megértőek, segítőkészek voltak egymás iránt. Most szemlesütve, olykor egymás tekintetét is kerülve, a szolgálati helyek fagyos légkörében próbálják meg magukat túltenni a történteken. Nehéz feldogozni annak a bizonyos öt napnak máig ható, nyomasztó élményét.

Megváltozott a munkáltató és a munkavállaló kapcsolata is. Óhatatlanul az az érzése az embernek, mintha a főnök árgus szemmel figyelné a beosztott minden lépését. Abból lehet erre következtetni, hogy az eddigiektől sokkal szigorúbban követelik meg az utasításban foglaltak betartását. A legkisebb szabálytalanságot sem tűrik el. Amivel szemben – még nem is olyan régen – sokszor elnézőek voltak, azt most szóvá teszik. Gyakoribbá váltak a szolgálati ellenőrzések, tüzetesebben odafigyelnek a munkahelyi írott és íratlan viselkedési normák betartására és megannyi olyan "apróságra", amire a sztrájkokig ügyet sem vetettek.

Megváltozott a MÁV Rt. vezetősége és a reprezentatív szakszervezetek közötti együttműködés is. A kemény érdekérvényesítési viták, egyeztetések közepette is meglévő korrekt munkatársi kapcsolat – esetenként baráti viszony – egyik pillanatról a másikra hivatalos formulát öltött. Ez cseng ki azokból a hivatalos és nem hivatalos nyilatkozatokból, melyek különböző időpontokban, különböző helyeken jelennek meg, hangzanak el, és a szakszervezetek a MÁV Rt. további együttműködésére utalnak. Hogy csak néhányat említsek: gyérül a VÉT-ülések száma, a bértárgyalások időpontjait áthelyezik, fölemlegetik a vasúti telefonok szakszervezeti célú használatát, a szakszervezeti tisztségviselők munkaidő-kedvezményének igénybevétele szigorodik stb.

Megváltozott a reprezentatív szakszervezetek kapcsolatrendszere is. A "hármak" csak abban az esetben tudják eredményesen képviselni a munkavállalókat, ha érdekérvényesítési tevékenységüket összehangoltan, egymás véleményét figyelembe véve, a realitások szem előtt tartásával, egységesen, a jövőre is gondolva végzik munkájukat. Ezt az elvet sértette meg a VDSZSZ, amikor figyelmen kívül hagyta a VSZ és a MOSZ 1999. évi bérre és ksz-re vonatkozó álláspontját, mert öncélú érdekeit előtérbe helyezve hirdette meg a kellően át nem gondolt, a következményekkel nem számoló általános sztrájkját. Ezzel zavart keltett, megbontotta a munkavállalók egységét, rontotta az érdekvédelmi munka hitelét. Nem lehet tehát csodálkozni azon, ha a VDSZSZ elszigetelődik, a társszakszervezetekhez való viszonya csak a hivatalos és kötelező együttműködésre korlátozódik.

Megváltozott az utasok és fuvaroztatók véleménye a vasút, a vasutasság megítélését illetően is. Azt tapasztaltam, hogy a társadalom különböző rétegei egyformán, bizonyos értelemben irigykedve beszéltek a vasutasok nagy családjáról, összetartásáról, fegyelmezett, könnyűnek nem mondható munkavégzéséről. Nem utolsó sorban eredményes érdekérvényesítő harcáról. Így, múlt időben. Most megváltozott az ő véleményük is, mert sem az utast, sem a fuvaroztatót nem lehet becsapni, félrevezetni. Tisztán lát, mert nap mint nap megtapasztalja a MÁV Rt. anyagi helyzetét (az utazás, a fuvaroztatás minőségéről van szó). Így hát nehezen értik, értették meg a kaotikus állapotot, mely a sztrájk lefolyását jellemezte. De nem értik a vasutasok magasabb bérkövetelését sem, hiszen mások még kisebb bérből és fizetésből is megélnek.

A kialakult, jelenlegi helyzeten csak úgy lehet javítani, ha a VDSZSZ felelős vezetői végre szembenéznek a történtekkel, őszintén elvégeznék a 108 órás sztrájk értékelését, kiállnának a közvélemény és a dolgozók elé, s megkövetnék mindazokat, akiknek kellemetlenséget, anyagi és erkölcsi veszteséget okoztak.

Kiss Tibor
a VSZ debreceni területi
képviseletének titkára

Veled - vagy nélküled?

Rendhagyó módon kerültek lezárásra a MÁV Rt. munkavállalóinak 1999. évi helyzetére vonatkozó VÉT tárgyalások. A rendszerváltást követően olyan már többször előfordult, hogy a nem reprezentatív szakszervezetek közül néhányan nem írták alá az év végén kötött foglalkoztatási, bér és egyéb megállapodásokat. Először fordult viszont elő az a helyzet, hogy a három reprezentatív szakszervezet közül csak kettő – a VSZ és a MOSZ – vállalt aláírásával is felelősséget a vasutas dolgozók bérének alakulását illetően.

A megállapodások aláírásától elzárkózó VDSZSZ már a megállapodások létrejöttének pillanatában sietett kijelenteni, hogy a nélküle létrejött megállapodások érvénytelenek, mert azok a Munka Törvénykönyve kollektív szerződéskötésre vonatkozó rendelkezéseibe ütköznek, vagyis nem minősülnek kollektív szerződés erejű megállapodásnak. Ezzel szemben a megállapodásokat aláíró VSZ-nek, MOSZ-nak, MÁV Rt-nek kezdettől fogva az volt a jogi álláspontja, hogy a létrejött megállapodások az Mt. 198. §-ban foglaltaknak megfelelően érvényes kollektív szerződéses megállapodásnak minősülnek.

Felvetődik a kérdés: a VDSZSZ nem tudta, hogy a létrejött megállapodások az Mt. 198. §-ban foglaltakra tekintettel érvényesek? A kérdésre aligha lehet azt a választ adni, hogy nem tudta, főleg ha figyelembe vesszük a tényt, hogy a VDSZSZ is aláírta a vasutasok 1998. évi foglalkoztatása tárgyában kötött 106954/1997/1. számú megállapodást. Márpedig ennek a megállapodásnak a 6-8. pontjai hatályban tartják azokat az érvényesen létrejött foglalkoztatási megállapodásokat, amelyeket az egyes reprezentatív szakszervezetek önállóan, külön-külön kötöttek a MÁV Rt-vel. Ezek a megállapodások is azt támasztják alá, hogy akár egy szakszervezet – még az sem feltétel, hogy reprezentatív legyen – is köthet az Mt. 198. § alapján érvényes megállapodást. Az más kérdés, hogy ezek a megállapodások nem kollektív szerződés erejű megállapodások, hanem pusztán kollektív szerződéses megállapodások. Abban nincs különbség a két megállapodás típus között, hogy azok betartása valamennyi aláíró fél számára kötelező, illetőleg a betartása bírói úton kikényszeríthető. Különbség viszont, hogy míg a kollektív szerződéses megállapodás csak az aláíró feleket köti – tehát az alá nem író szakszervezet az abban foglaltakkal szemben akár jogszerű sztrájkot is hirdethet, viszont a végrehajtása ellen nem terjeszthet elő jogszerű kifogást – addig a kollektív szerződéses megállapodást valamennyi munkavállalóra alkalmazni kell, az abban foglaltak megváltoztatása érdekében a megállapodás hatálya alatt megtartott sztrájk jogellenes.

Felvetődik tehát egy újabb kérdés: ha a VDSZSZ nem vitatta a megállapodások Mt. 198. § szerinti érvényességét, miért kérte a bíróságtól annak megállapítását, hogy a VDSZSZ nélkül megkötött megállapodások az Mt. 33. § (4) bekezdésébe ütköző voltuk miatt érvénytelenek, tehát nem minősülnek kollektív szerződés erejű megállapodásnak. Amennyiben az eseményeket történetiségükben vizsgáljuk, minden különösebb nehézség nélkül megadható a kérdésre a válasz.

A MOSZ december 21-én, a VSZ december 22-én megtartott eredményes sztrájkját első fokon jogellenesnek minősítő bírósági határozat ismeretében a VDSZSZ-nek elemi érdeke fűződött ahhoz, hogy az általa meghirdetett sztrájk megkezdésének pillanatától bármi áron és bármilyen eszközzel el tudja hitetni a sztrájkban résztvevőkkel, hogy meghirdetett sztrájkja megfelel a jogszabályi előírásoknak, ezt támasztja alá az a tény, hogy a sztrájknak induló 108 órás káosz végére az a bírósági határozat tett pontot, amely a megmozdulást jogellenesnek minősítette.

Az sem mellékes, hogy a megállapodásokból kimaradó és így eredményt felmutatni nem tudó VDSZSZ a sztrájk felfüggesztését követően úgy próbálta tárgyalásra (egyeztetésre) kényszeríteni a MÁV-ot, hogy kifogás benyújtása mellett el akarta érni a megállapodások végrehajtásának felfüggesztését, valamint azok érvénytelenségének bírói megállapítását.

Természetesen a VDSZSZ számára amiatt is létkérdés a megállapodások - különösen a bérmegállapodás - érvénytelenségének elismertetése, mert ennek hiányában – amennyiben a MÁV beváltja ígéretét – kénytelen lesz viselni a jogellenes sztrájkkal okozott kár anyagi terheit. Ez utóbbinak az első fokú bírói határozat ismeretében elég nagy a valószínűsége.

A bírósági határozat ugyanis megállapítja:

"Az Mt. 33. §. (4) bekezdésének helyes értelmezése szerint, ha van legalább két reprezentatív szakszervezet akik együttesen képesek megkötni a kollektív szerződést a munkáltatóval – mert jelöltjeik (az üzemi tanácsi választásokon) együttesen megszerezték a leadott szavazatok több mint felét – akkor ez a két szakszervezet elegendő lesz a kollektív megállapodás megkötéséhez ... a bíróság megállapította, hogy az MOSZ és a VSZ jogszerűen megkötheti a kollektív szerződést és a kollektív szerződés erejű bérmegáilapodást a munkáltatóval a VDSZSZ csatlakozása nélkül is." Az első fokú bíróság válasza tehát a feltett kérdésre: without you.

Dr. Bíró Tibor

A VSZ JOGI PAJZSA

Mindig a dolgozó a felelős

SOKAN A TELEFONT EMELIK FEL



A törvények, jogszabályok értelmezésében, a jog szövevényes hálójában való eligazodásban, a nehéz helyzetekből történő kiútkeresésben értékes segítséget jelentenek a VSZ jogsegélyszolgálatainak ingyenes szolgáltatásai. A nyugati országrészben előforduló esetekről, az azokból leszűrhető tapasztalatokról *Horváthné dr. Molnár Katalinnal* beszélgettünk.

– Mikor és hogyan került kapcsolatba a szolgálattal?

– Egyetemista éveim után egy ügyvédi munkaközösségben jogtanácsosként vállaltam állást, s amikor a törvényi rendelkezések lehetővé tették, a megyében elsőként, vállalkozásunkat ügyvédi irodává alakítottuk. A vasút világát már a kezdetektől ismertem, hiszen kollégáim, többek között a helyi igazgatóság jogi képviseletét látták el. Négy esztendeje az akkori szb-titkár, *Horváth Csaba* kért fel arra, hogy a jogsegélyszolgálat munkájában részt vegyek.

– Az azóta képviselt esetek tükrében milyennek látja a MÁV belső életét?

– A MÁV, ahogy a szlogen tartja, állam az államban. Kezdetben nehezen igazodtam el a szervezeti felépítés labirintusaiban, s az ügyvédi függetlenséget sem éreztem teljesnek. Napjainkban is furcsállom, hogy egy-egy ügynek oly sok fórumot kell bejárnia. Klienseimet képviselve a túlszabályozottság, a hatalmi hierarchia hátrányait gyakorta tapasztalom. Bár tudom, hogy a vasút veszélyes üzem, s szükséges a szabályozottság: – mégis úgy látom, a hagyományok szerint folyó munkavégzésnél, probléma esetén a munkáltató az utasításokból mindig előkeres egy olyan pontot, melynek be nem tartásáért felelőssé teheti a dolgozót. Néha reménytelennek érzem a munkavállalók helyzetét, s a képviseletük is ebből adódóan bonyodalmaktól terhelt.

– Ügyei közül melyek emlékezetesek?

– Egy besorolási vitában a munkavállaló pert nyert, s egy évre visszamenőlegesen megítélt kártérítés fél millió forintot hozott családjának. Egy másik ügyben a váltófelvágást a forgalomirányító terhére rótták fel. A bíróság viszont nem az ő felelősségét állapította meg. A munkával összefüggően szokványos problémákkal foglalkoztam ez idáig. Magánügyekben voltak egyedi esetek, de mivel szereplői esetleg azonosíthatók, nem említeném őket. Ami számomra újdonság: négy esztendő óta első ízben fordul elő, hogy büntetőperben védem azt a VSZ tagot, akit foglakozási körében elkövetett gondatlan veszélyeztetéssel vádolnak. Várpalotán tolatás közben történt halálos baleset. A tragikus esetben az elhunyt szegte meg munkaköri kötelességét, így a tolatásvezetőt a MÁV csupán figyelmeztetésben részesítette, s fél esztendőre más munkakörbe helyezte. A haláleset miatt azonban megkezdődött a büntetőper.

– Léteznek-e tanulsággal szolgáló ügyek?

– Az előre fizetendő részletre vásárlások esetén érdemes körültekintően átolvasni – s még aláírás előtt – a szerződéseket. Megtörtént, hogy az utolsó csekk feladását követően hiába várta a vevő a bútor megérkezését. Ugyancsak óvatosság és megfontoltság szükségeltetik a kezességvállalásnál. Ha az adós nem törleszt, esetleg eltűnik, a kezes fizet; – s megesik, hogy soha többé nem jut a pénzéhez. Nehéz anyagi körülmények között élő családok kerültek emiatt kilátástalan helyzetbe.

– Az Önhöz forduló szakszervezeti tagok zömét mi jellemzi?

– Elmondhatom, hogy a nehéz élethelyzetekkel küszködők, a rászorulók keresnek fel, s veszik igénybe a számunkra térítésmentes szolgáltatást. Feleségek, akik alkoholista, goromba, szerencsejátékokat űző férjeikkel már képtelenek együtt élni, s gyermekeikkel együtt védtelenek és tehetetlenek az agresszióval szemben. Legtöbbször a széthullott család egyetlen vagyona a közös lakás. Munkaügyi vitákban ugyancsak a jogszabályokban járatlanok igazát képviseljük, s igyekszünk problémáikat megoldani.

– A nyugati régióban élők ismerik-e a jogsegélyszolgálat nyújtotta lehetőségeket?

– Tapasztalataim szerint tevékenységünk közismert, a szakszervezeti tagság tudja mikor és hol talál meg. A távolság okán a személyesen hozzám fordulók száma kevesebb, mint azoké, akik telefonon kérnek segítséget, tanácsot. Sikernek azt tartom, amikor megegyezéssel, a peres eljárás elkerülésével oldódnak meg az ügyek.

- ódri -

Kaméleonok

A Vasutasok Szakszervezete Pályagazdálkodási IB-je 1997-ben a teljesítménybér 1997-re történő szabályozásakor javasolta, hogy a PGF-ek területén foglalkoztatott vonalkezelők és szakaszmérnökök is kerüljenek be abba a körbe, akik részesülhetnek a teljesítménybérezésből. A SZÉT keretén belül a VDSZSZ akkori alelnöke – *Járási Ferenc* – és a munkáltató képviselője kategorikusan nemet mondott. Az MTSZSZ támogatta, az IB javaslat kimúlt! 1998-ban az MTSZSZ és a VSZ javasolta, a VDSZSZ akkori alelnöke és a munkáltató nemet mondott, annak ellenére, hogy a VSZ tárgyalódelegációja tényekkel, adatokkal támasztotta alá a javaslat fontosságát, helyességét.

1999. január 10-i keltezéssel a szakigazgatóság vezetője levelet kap az új "szakszervezet" vezetőjétől – a VDSZSZ egykori alelnökétől –, amelyben javasolja a vonalkezelők és a szakaszmérnökök teljesítménybérezésbe történő bevonását. Mi történt 1997 óta a javaslattevő személyiségével? Mi késztette arra, hogy a tagadásból javaslattevőként lép elő? Miért viselkedik úgy, mintha az ő javaslatára kerültek volna be ebben az évben a vonalkezelők és a szakaszmérnökök a teljesítménybérezettek körébe? A választ mindenki tudja!

Még egy adalék a megértéshez. Az induló 90 millió forintot a VSZ kezdeményezte, a VDSZSZ csatlakozott hozzá és az évek folyamán az összeg 141 millióra emelkedett!

A fentiek tényszerűségét, hitelességét a SZÉT jegyzőkönyvei, emlékeztetői bizonyítják!

Polgár József
VSZ PG IB titkárhelyettes

Legújabb

Lapzártakor kaptuk a hírt, amelyben arról értesültünk, hogy a VDSZSZ 190/1999. számon kifogást nyújtott be a teljesítménybér elszámolásának 1999. évi szabályozására kiadott Gy. 611-26/1999. PHMSZ.D. számú utasítása ellen. A kifogás miatt a PHM szakigazgatója az Mt. 23. § (5) bekezdésének megfelelően az utasítás végrehajtását felfüggesztette, egyidejűleg megtiltotta a teljesítménybér elszámolását és kifizetését. Ez ám a harcos szakszervezet! Ha már eredményt nem tud felmutatni, akkor legalább megakadályozza annak a pénznek a kifizetését, amelyet mások elértek.

Vagy nem erről van szó? Hanem arról, hogy szakági szinten akar belegyalogolni egy olyan megállapodásba, amelyet VÉT szinten nem fogad el? Esetleg gondolkodóba ejtette őket az első fokú bírói ítélet, amely kollektív szerződés erejű megállapodásnak minősítette a nélkülük megkötött bérmegállapodásokat? Lehet találgatni.

(Robi)

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

Emlékezzünk régiekre!

Udvaros István



105 éve, 1893. december 27-én született Budafokon. Apja, *Udvaros Károly* uradalmi főgépész volt Válon, anyja *Földi Rozália*. Felső ipariskolai végzettséggel, műszerész szakképzettséggel, szertárnokként került 1912. január 9-én a MÁV Istvántelki Főműhelyébe. Csatlakozott az illegális szakszervezeti mozgalomhoz – a Magyar Vasutas lapszervezetéhez –, s rövidesen a vasutasmozgalom fellegvárának számító főműhelyi szervezet vezetőségébe került. 1915-ben belépett a Magyarországi Szociáldemokrata Pártba. A háborúellenes vasutas megmozdulások egyik szervezője lett. A Belügyi Népbiztosság politikai megbízottként Szombathelyre küldte, ahol 1919. április 22-én a Vas vármegyei direktórium tagjává választották. Nemcsak helytállt e határmenti megyében, de közszeretetnek is örvendett. Munkástestvéreihez intézett augusztus 1-jei búcsúszavai az *elvhűségről* és a *proletárbecsületről* szóltak. *Életelvet* fogalmazott meg ezzel a maga számára is.

1919. augusztus 7-én letartóztatták. Több perben ítélkeztek felette lázadás, izgatás bűntettének vádjával a munkáshatalom szolgálatáért. A szombathelyi kir. törvényszék 1921. január 26-án összbüntetésül 3 évi fegyházra ítélte. A MÁV létszámából törölték. Két évi és négy hónapi büntetésének letöltése után amnesztiával szabadult.

A jobboldal pergőtüzében

Az 1922. júniusi nemzetgyűlési választások idején került a szociáldemokrata pártközpont alkalmazásába. Július 3-tól a szombathelyi, 1929. áprilistól a győri szociáldemokrata pártszervezet titkára, 1930-tól az országos pártválasztmány tagja, 1936-tól az MSZDP felső-dunántúli titkárságának vezetője; 1934-től Győr város törvényhatósági bizottságának tagja; 1935-től OTI igazgatósági tag; 1939-től a vasasszövetség győri csoportjának is titkára, a háború idején pedig a Győri Szakszervezeti Bizottság titkári tisztét is ellátta. Munkáját jobboldali támadások pergőtüzében, büntető eljárások sorával nehezítve végezte.

Azon titkárok közé tartozott, akik nem pártalkalmazottnak, hanem *"a szocializmus vidéki apostolainak"* tekintették önmagukat, s egész életüket a kisemberek szolgálatába állították. Udvaros éjt nappallá téve képezte magát, hogy a munkájához nélkülözhetetlen tudásra és tájékozottságra tegyen szert jogi, társadalombiztosítási, ügykezelési, várospolitikai, segélyezési, bel- és külpolitikai kérdésekben. A sztrájkoló munkások szószólója volt; fáradhatatlanul szervezte a munkanélküliek harcát munkaalkalmakért és segélyekért; a hatóságok törvénytipró tilalmai ellenére eredményesen támogatta a földmunkások szervezkedését, a községi pártszervezetek kiépülését.

A választók honorálták

A dolgozók a parlamenti képviselőválasztásokon honorálták tevékenységét: 1931-ben Győrött a szavazatok 37,3%-át, 1935-ben 38,3%-át, 1939-ben 35,3%-át kapta az MSZDP jelöltje. 1939-ben az MSZDP a fővárosban és környékén szerzett négy képviselői helyen kívül csak Győrben tudott mandátumot szerezni.

A MÁV Istvántelki Főműhelyétől messze került, de kapcsolata nem szakadt meg a régi, továbbra is Rákospalotán lakó harcostársakkal. 1936-ban feleségül vette *Czeiner Máriát*, Rákospalotán esküdtek örök hűséget egymásnak. Az 1944. márciusi német megszállás után *Udvaros* a Bakonyban bujkált. Nyáron visszatért Győrbe. Október 18-án a nyilasok letartóztatták. A vagongyári munkásság követelésére azonban a főispán elrendelte szabadon bocsátását. Rákospalotára távozott, majd karácsony előtt titokban visszatért Győrbe.

Az 1945 áprilisában megalakult Győri Nemzeti Bizottság munkájának motorja volt. Midőn Győr újjáalakult törvényhatósági bizottsága június 1-jén a város polgármesterévé választotta, lemondott párttitkári funkciójáról, de 1948-ig a városi és a megyei SZDP-szervezet elnöki tisztét is betöltötte. Alapelve azonban: közfunkcióban nem pártszempontok szerint, hanem a köz érdekében szakszerűen és igazságosan kell működni. Jelszava: *"Nem a város van értünk – mi vagyunk a városért!"* Az SZDP 34. kongresszusán, 1945. augusztus 20-án a kapható legtöbb szavazattal az országos pártvezetőségbe választották. A november 4-i nemzetgyűlési választásokon az SZDP – az ország valamennyi városát megelőzve – Győrben a szavazatok 44,7%-át nyerte el. *Udvaros István* képviselő lett, de mandátumáról lemondott, mert polgármesterként kívánt dolgozni szeretett városa újjáépítésén, kultúrvárossá fejlesztésén. Mivel az MKP vezetőinek ellene irányuló demagóg támadásai 1947-től egyre hevesebbek lettek és városfejlesztési terveinek, munkanélküliséget csökkentő javaslatainak megvalósítását is elgáncsolták már, 1948. február 20-án távozott Győr thj. város polgármesteri székéből. Március 7-én az SZDP kongresszusa jobboldalinak minősítve kizárta a pártból.

Börtönévek

1950. június 28-án letartóztatták. Augusztus 29-én a Katonai Főtörvényszék életfogytiglani fegyházbüntetésre ítélte. Győri családi házát és felesége könyvkölcsönző üzletét államosították, bútoraikat elárverezték. 1956. március 29-én szabadult. Nyugdíjat állapítottak meg részére, s május 4-én megkezdődött ügyének felülvizsgálata. Az Elnöki Tanács szeptember 1-jei határozata rehabilitálta. Október 30-án bejelentette, hogy megalakul a Szociáldemokrata Párt győri szervezete. 31-én a zsúfolásig megtelt Kisfaludy Színházban a megjelentek pártelnökükké választották. Másnap már a Somogy megyei szociáldemokrata vezetők kérték tanácsát és segítségét. Újra megjelent a Győri Munkás, az SZDP felső-dunántúli napilapja. "Feltámadunk!" című vezércikkében *Udvaros* nemzeti összefogást hirdetett a független, semleges, demokratikus Magyarország megteremtéséért. Miközben 1957 elején az MSZMP megyei vezetői arról vitatkoztak, hogy letartóztassák-e újra, Budapestről utasították a megyei tanácsot, hogy adják vissza törvénytelenül államosított házát. A Legfőbb Ügyészség 1962-ben benyújtotta perújítási indítványát, a Legfelsőbb Bíróság július 19-én az 1950-es alaptalan vádak alól *Udvaros Istvánt* bűntett hiányában felmentette. 1966-ra megírta a vas- és fémmunkások szakszervezete győri csoportjának 1896 és 1945 közötti történetét. 1971. január 24-én elhunyt. A győri önkormányzat 1991. október 22-én a város díszpolgárává választotta.

Gadanecz Béla
Gadanecz Éva

VISSZATÉRTÜNK RÁ

Mi van az aláírások mögött?

Izzó hangulatú nagygyűlések sok oldalról megvilágított témája a nyugdíjak és bérek januártól esedékes emelése. Több mint 400 ezer aláíró hitelesítette néhány hét alatt azt a követelést, hogy a nyugdíjak 20%-kal, a reálbérek 5%-kal emelkedjenek, az 1997-től fellendülő magyar gazdaság növekvő hozamából. Továbbá a kormány érdemben tárgyaljon a munkavállalók képviselőivel a megoldatlan szociális kérdésekről.

Igazi párbeszéd a kormány és a szociális partnerek között még nem alakult ki. Egyoldalú döntések sorozata borzolja a kedélyeket. A "polgárok" akaratára hivatkozva azt látjuk, hogy a jogállamiság és a demokrácia alapelvei sérülnek meg.

Nemcsak anyagiakról van szó! Amikor felelős kormánytisztviselők a nyugdíjat szociális juttatásnak tekintik és törvényi szabályozás helyett az emeléseket a mindenkori kormány októberi hangulatától akarják függővé tenni: ez a társadalom egyharmadának erkölcsi megalázását is jelenti.

Nehéz helyzetben van a kormány? Igaz, a gazdasági növekedés figyelemreméltó eredményei ellenére sem rózsásak a kilátások. A választási ígéretek és a költségvetés lehetőségei, a megoldásra váró feladatok és a sebtiben beállított vezetők egy részének tájékozatlansága elmélyítik az ellentmondásokat. A hatalom fölényeskedő stílusa, az ellentétes vélemények józan mérlegelése és ütköztetése helyett, valószínűsítik a nehézségek fokozódását.

Pedig lehetne a munkavállalói és nyugdíjas érvekre valós érvekkel is válaszolni, és nem mindig másról beszélni, mint *Bodóné*, amikor a bor árát kérik. El lehetne mondani, hogy az ország lakossága az 1980-as 10 millió 709 ezer fővel szemben 1997-ben már csak 10 millió 174 ezer fő volt. A gazdaságilag aktív népesség 17 év alatt 5 millió 073 ezerről 3 millió 611 ezer főre csökkent. A rendszerváltást követő gazdaságpolitikai döntések, az oktalan és át nem gondolt liberalizáció másfélmillió embert fosztott meg munkájától. A munkanélküliek hatalmas serege ma is nyomasztó teher. A munkanélküli járadékban részesülők száma 1992-ben 663 ezer fő volt, de még most is meghaladja a 400 ezret. Mindezek a változások a bruttó hazai termék (GDP) állandó csökkenése mellett történtek, egészen 1997-ig.

A nettó bérkiáramláshoz igazított nyugdíjemelés rendszere 1992-től alakult ki. Az új nyugdíjreformot 1997-ben hagyták jóvá. Azt is el lehetne mondani, hogy ezt a törvényt, amely nem állította szembe egymással a nemzedékeket, nem mindig következetesen hajtották végre.

Érdemes tanulmányozni a KSH hivatalos statisztikai adatait:

A nettó bérkiáramlás 1998-ban erősen kétszámjegyű infláció mellett előreláthatóan 20% lesz. A nyugdíjasok "fogyasztói kosarára" vetített inflációbecslések szerint 3-5%-kal magasabb a KSH adatainál.

Még egy megjegyzés. A nyugdíjas érdekvédelmi szervezetek akarata és javaslatai ellenére megszületett 1997-es nyugdíjreform, 2000-től írná elő az ún. "svájci indexálás" bevezetését a nyugdíjak emelésénél. Az első évben 30%-ban az infláció és 70%-ban a nettó bérkiáramlás határozta volna meg az emelés mértékét. Mindezek száraznak tűnő közgazdasági adatok, de érvként felhasználható tények. Ilyen kérdésekről a parlamenti vitát megelőzően lehetett volna tárgyalni a szociális partnerekkel a kölcsönös társadalmi megbecsülés hangján, a törvényes lehetőségek figyelembevételével.

Akkor a munkavállalók képviselői elmondhatták volna, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozásnak bérügyi követelményei is vannak. (El kellene érni a nyugati országok bérszínvonalának 65%-át, mert félnek a magyar munkaerő szabad áramlásától. Jelenleg az osztrák termelékenységi mutató kb. 50%-os szintje mellett, az osztrák átlag bérek 11%-át érjük el. Így jobban érthető az 5%-os reálbér növekedés.)

Akkor érvelhettek volna a nyugdíjasok képviselői azzal, hogy nem a 42 évet szolgált nyugdíjastól kell elvenni, azért, hogy megmentsük a létminimum alatt élő 10-15 éves munkaviszonnyal rendelkező nyugdíjasokat az éhezéstől, mert ez az egész társadalom kötelessége. (Tehát nem a nyugdíjalapból kell differenciálni az emeléseket, hanem a költségvetésből.)

Talán az is kiderült volna ebben a társadalmi vitában, hogy nemcsak az a baj, hogy erőszakosan megszüntették a tb-önkormányzatokat és újból államosították a tb-alapokat, hiszen ilyen gyakorlat más európai országokban is előfordul, sőt, korábban ez nálunk is így működött. Ennél sokkal nagyobb gondot jelent a jövőt illetően, hogy a járulékbefizetők semmilyen formában nem ellenőrizhetik az általuk befizetett összegek felhasználását. A világon nincs még egy olyan ország, ahol a hatalom egy emberre bízná ekkora társadalmi érték (nálunk közel 2000 milliárd forint) felügyeletét.

Utólag derült ki, hogy az államtitkárasszony szerencsésen tőzsdézett a tb-vagyonnal és kb. 70 millió forinttal még gazdagodtunk is.

A jövőt illetően a törvényekben bízzunk-e, vagy a szerencsében?

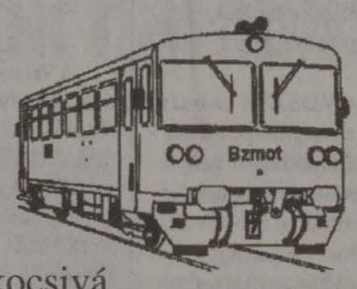
Jó lenne ezen gondolkodni, amíg nem késő! A tiltakozó aláírások mögött ilyen kételyek is megkérdőjeleződnek.

dr. Kun Dezső

Év:	Nyugdíjemelés:	Nettó bérkiáramlás:	Infláció:
1991	25,6	25,5	35,0
1992	20,0	21,3	23,0
1993	18,0	17,7	22,5
1994	24,8	27,3	18,8
1995	15,4	12,6	28,2
1996	12,6	17,4	23,6
1997	19,5	24,1	18,3
1998	24,0		

(Tárgyév adatai az 1999-es év április-május havában jelennek meg)

MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"



Tevékenységi körünk:
- Sínbusz "*Inter Picy*" gyártása
- Bz motorkocsi korszerűsítése remotorizációval, komfortosítása
- Bzx mellékkocsi átalakítása Bz motorkocsivá
- M47 típusú, dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- DHM2 típusú dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- 4 tengelyes személykocsi fővizsgája
- 2 és 4 tengelyes teherkocsik fővizsgája
- Eams magas oldalfalú teherkocsi gyártása
- Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása
- Vasúti nosztalgiajármű javítása, gyártása
- Speciális vasúti pályaépítő gépek javítása (UDJ, TVG)
- Vasúti járműfődarabok javítása

Tervezés és gyártás:
- vasúti járművek
- alumínium -és acélszerkezetek
- faipari termékek
- kovácsolt munkadarabok
- forgácsolt munkadarabok
- műszaki gumiáruk

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

MŰVÉSZFÜLKÉBEN

Jubilált a Szegedi Vasutas Képzőművészeti Kör

Ötvenedik születésnapját ünnepelte 1998. december 3-án a Szegedi Vasutas Képzőművészeti Kör. A József Attila Tudományegyetem aulájában rendezett ünnepségen *Czenéné Vass Mária*, Szeged Város Polgármesteri Hivatalának irodavezető-helyettese méltatta a város egyik legrégebbi amatőr művészeti csoportjának tevékenységét.

Huszonöt, lelkes művészetszerető, festészettel is foglalkozó vasúti alkalmazott összefogásával 1948-ban "Szabad iskola" jelleggel alakult meg a képzőművészeti kör. A csoport tagjai először a MÁV Fiúnevelőben, majd 1957-ben a Vasutasok Szakszervezete fenntartásában működő vasutas művelődési házban találtak otthonra. 1957-ben bérelték ki Szeged egyik legalkalmasabb műtermét a Széchenyi téren, amely azóta is alkotóműhelyük. A kör művészeti vezetője a megalakulásától 25 éven át *Szőke Győző* volt. Ő, valamint az alapítók közül *Szegfű János* lelkes munkája révén a szabad iskola Vasutas Képzőművészeti Körré alakult át, ahol együtt dolgoztak, a művészpályára készülők és a tehetséges amatőrök. *Szőke Győző* halála után *Cs. Pataj Mihály* festőművész, majd néhány éven át *Pataj Miklós* irányításával folyt a munka. Jelenleg *Pataki Ferenc* festőművész segíti az alkotókat.

A kör tagjainak munkái eljutottak a hazai és külföldi kiállítótermekbe, így Bécsbe, Dresdába, Helsinkibe, legutóbb pedig Dijonba. Műveik között megtalálhatók festmények, akvarellek, szobrok, rajzok, kollázsok. A kör *Pataki Ferenc* irányításával jelenleg is működtet szabad iskolát, 30 fiatal tehetséges alkotóval.

A jubileum alkalmából az elmúlt fél évszázad legsikerültebb munkáiból válogatva rendeztek a JATE aulájában kiállítást. Öten Szeged város Emléklapját vehették át, köztük Szegfű János és Kerényi Mária alapító tagok.

Gellért József



FOTÓ: NAGY JÓZSEF

"SZÁLL A REGE, SZÁJRÓL SZÁJRA..."

Gyermekmesék – felnőtteknek is!



***Bódisné Oszlár Zsuzsanna* a "Fradi"-ban dolgozik vonat át- és felvevőként. Karácsondon lakik, két lány édesanyja. A néha kimerítő vasúti szolgálat ellenére a fiatalasszony mégis arra áldozza kevéske szabadidejének jelentős részét, hogy meséket, verseket írjon a gyerekeknek, így vidítva fel a csöppségeket. Az alkotó kedvű vasutashölgynek nemrég jelent meg – 500 példányban – első, gyermekeknek szóló mesekötete, "A tűzben nyíló bűvös virág" címmel.**

– 1961-ben, a gyöngyösi városi kórházban láttam meg a napvilágot, egyébként születésem óta Karácsondon élek. 1995-ig egy kiskereskedelmi vállalatnál dolgoztam, amikoris a vejem felhívta a figyelmemet egy, a "Fradi"-ban induló, számítógépes vonat át- és felvevő tanfolyamra, amit sikeresen elvégeztem. Azóta dolgozom itt, – mutat körbe, durván 2x2 méteres, kalitkányi munkahelyén – ám döntésemet azóta sem bántam meg.

– Mikor és hogyan fedezte fel magában a mesemondói, meseírói képességet?

– Pici koruk óta mesélgettem gyermekeimnek, ám 1985-ben, az egyik este a két lányom közölte velem, hogy olyan mesét szeretnének hallani, amit még soha senki nem hallott ezen a világon. Így ki kellett találnom egy történetet. Mesém nagyon tetszett nekik. Másnap már újat követeltek. Így kezdődött...

– Olvasott-e korábban meséket?

– Igen. Rendszeresen olvastam Andersen, vagy a Grimm testvérek meséit, ám az indiai és a tibeti mesék is nagy hatással voltak rám. A legjobban azonban talán mégis Belze Nagy János művei tetszettek. Érdekes azonban, hogy később sem tőle, sem mástól semmilyen meseelemet nem vettem át. Ez megnehezítette, de egyúttal meg is könnyítette a dolgomat, hiszen az egész mesét nekem kellett kitalálnom.

– Milyenek Oszlár Zsuzsa meséi?

– Meséim főhősei, akik egyébként nagyon gyakran lányok, asszonyok, a szeretet erejével küzdenek, nem pedig erőszakkal. Úgy gondolom, női főhőseim újdonságot jelentenek a magyar meseírásban.

– A nemrég megjelent mesekötetének kiadását kik segítették?

– Többen is. A családom mellett támogatott még a karácsondi önkormányzat képviselőtestülete, amely egyhangúlag szavazta meg a könyvem megszerkesztéséhez szükséges, hiányzó pénzösszeget. Sokat köszönhettek *Horváth Istvánnak*, a "Fradi" VSZ szb-titkárának is, legvégül pedig a közelmúltban tragikus hirtelenséggel elhunyt *Sipos Istvánnak*, a MÁV Rt. néhai vezérigazgatójának írtam egy levelet, támogatását kérve. Természetesen, magától értetődően segített.

– Beszéljünk egy kicsit magáról a műről? Hány mese kapott helyet a kötetben?

– Összesen 25 darab és két mesejáték. Utóbbiak az iskolák részére készültek. Igyekeztem stílusukban megegyező alkotásokat összeválogatni, ezeket aztán később négy részre, mondhatni fejezetre osztottam.

– Kik voltak a lektorai?

– Főleg a családom. Férjem és két lányom egyébként nagyon komolyan veszi ezt a munkát. Eddig csupán egyetlen egyszer fordult elő, hogy az egyik mesémet nem találták jónak, mivel "gonosz" volt benne a király. Lányaim e szót hallva, kifakadtak: "Egy király csak jó lehet!".

– Mennyire ismert a Karácsond körüli falvakban, városokban?

– Gyakran meghívnak művelődési házakba, iskolákba, klubokba, könyvtárakba. De van, amikor a rajongóim maguk keresnek fel, miután előtte telefonon bejelentkeztek. Ilyenkor körülüljük az ebédlőben a nagyasztalt és mesélek nekik.

– Mint elsőkötetes írónak, mik a jövőbeni tervei?

– Már kész van a felnőtteknek szóló verseskötetem, csupán szerkeszteni kell. 1998. október 3-án világra jött az unokám. Születése adta az ihletet, hogy összeállítsak egy, a kicsiknek szóló verseskötetet. A fele már megvan. Nyárra talán ezt is befejezem – mosolyodik el az ősi, szájról szájra terjedő mesemondás hagyományait felelevenítő fiatalasszony.

Berta Sándor

Walt Whitman

Egy mozdonyhoz télen

Most rólad szólok
A hóviharban a téli szürkületben.
Teljes fegyverzetedben, kimért dohogással,
Erődet megfeszítve állsz itt a ködben.
Fekete henger testeden, aranyló réz,
és ezüstös acél csillog.
Erős oldalaidon párhuzamosan összefüggő,
dugattyúk mozognak, előre-hátra.
Lélegzeted gyorsul, hangosan dübörögsz,
majd eltűnsz egy távoli kanyarban.
Két kiálló nagy reflektorod,
fénycsóvát vet eléd a sötétben.
Hosszan lebegő gőzpára,
opálos rózsaszínben úszik utánad.
Kormos, fekete füstöt fújsz kürtődön át.
Tested tömege, rugóid és szelepeid,
vibráló remegése csattogó kerekeidnek,
és a vagonok mögötted, ahogyan,
szófogadóan, vidáman követnek.
Viharban és csendes éjszakában,
simán gördülve, vagy akadozva,
mindig jönnek utánad...
A modernség típusa – a mozgás és erő –
címere te vagy a kontinens pulzusa.
Most az egyszer légy a Múzsa,
épülj bele a versbe mindörökre.
Úgy ahogyan látlak, viharban,
szélben, hóesésben robogni előre.
Nappal csengők és fütyülők hangjával,
éjszaka néma jelzésével a lengő lámpáknak.
Tüzes torkú szépség, gurulj át dalomon,
vad ütemű szabálytalan zenével,
röpdöső lámpafénnyel az éjszakában.
Visszhangot ád a nevetésed,
mint vonuló földrengés ébreszted
az emberiséget.
Önmagad törvénye vagy, acél sínek
száguldó vasparipája vagy.
Nem édeskés elegancia,
könnyes hárfa szava,
vagy halkan szóló zongora muzsikája.
A te kiáltásod, szirtek, völgyek
visszhangozzák.
Elterül a prérik síkján, áthangzik a tavakon.
Fel a szabad ég felé, boldogan, hangosan,
erősen...

fordította: ***Baranyai Tibor***

Ment a gőzös, ment a gőzös... Kovásznára

Még a nyáron történt, hogy a nagykanizsai vasutasok nosztalgiavonatot indítottak Erdélybe, ott is Kovásznára, Kanizsa testvérvárosába. A Keleti-Kárpátok déli csücskében megbúvó szépséges székely fürdőváros kedves szeretettel fogadta a kanizsai vendégeket. Akik maguk is Erdélybe nosztalgiáztak néhány meglepetést. Karcsún kecses majoretteket, például, akik útközben felléptek Szegeden, Makón, Aradon, Brassóban, mindenütt osztatlan elismerést váltottak ki pezsgő magyaros temperamentumukkal.

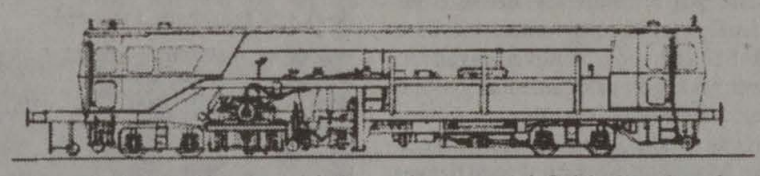
Így váltak magyar és magyar közti lélekhíddá ezek az egykori gőzösök. Tán nem sok idő kell ahhoz, hogy a kackiás villanymozdonyok nyomában egybe pöfékeljék a Kárpát-medence magyarságát ezek a gőzös masinák. Bevallom őszintén, hogy a kanizsai hír hallatán fészkelődött bennem a lokálpatrióta. Nálunk, otthon, Szovátán is volt egyszer egy kisvasút, amelyen Felső Nyárád szorgos székelyei vonatoztak be Marosvásárhelyre s dolguk végeztével utaztak haza, a diófákkal ékített falvakba. A dölyfös román hatalom azonban megszüntette a kisvasutat, mára már csak a keskeny vágányok tanúskodnak arról, hogy hajdan szép szorgalom fuvarosa volt a kisvonat. Nemrégiben hallottam örömmel, hogy egy merészebb álmú vállalkozó újraindítaná a vonatot, hiszen Marosvásárhely és Szováta közt turistaparadicsom a Székelyföld Nyárádmenti csücske. Kecses bükkfák és szomorú sóhajú kőrisfák szegélyezik a vasutat és feljebb, már Szovátánál, a Görgényi Havasok is leküldenek néhány bölcs tartású fenyőt, hogy üdvözöljék a pöfékelő vonatot. Parajdig, annak kincses sóbányájáig már nem mehet el a vonatocska, mert Szovátán a síneket is fölszedték, a negyvenes évek elején épített viadukt, a Kőlábak szétszedhetetlenül roskad Szováta központjában és felhős szomorúsággal dobálgatja le korhadt padozatát.

Az egykori kedves kisvonatok megmentésének és túlélő utazgatásainak eljött immár az ideje. Európa turista szellemében igazodva tegyünk érdemit valamennyiért. Mint a debreceni "Zsuzsi" vonattal például, amit halottaiból támasztottak fel jobbakaratúak, úgy mentsük át a jövő századba kisvonatainkat, amelyek visszavonhatatlanul a magyar táj részei.

Bereczki Károly

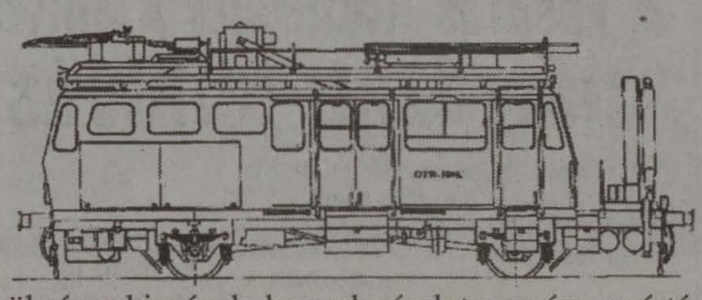
Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA



Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.
A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG
Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.
5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.
☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

Ahol a családi otthont pótolják

A háború után több helyen, részben az elveszettek pótlására, új nevelőintézetek létesültek. Békéscsabán, a MÁV által megváltott Alföldi Első Gazdasági Vasutat az ottani vonalfőnökség felügyeletére ruházták, amelynek humánus vonalfőnöke, *Csíkhelyi Béla* az igazgatóság épületébe javasolta elhelyezni a nevelőintézetet. Így lett a hajdani Tagányi-villából MÁV nevelőintézet és árvaház. Működését 1948. szeptember 1-én kezdte meg 39 általános iskolai és egy gimnazista diákkal, valamint kilenc felnőtt dolgozóval. 1956-ban az intézet jellege megváltozott, az általános iskolások helyét Kaposvárról idehelyezett középiskolás lányok vették át. 1979-ben új épülettel bővült a létesítmény, majd két évvel később a villa épületét is felújították, azóta 120 diák fogadására alkalmas. Öt éve pedig "A Vasút a Gyermekekért" alapítvány diákotthonaként üzemel.

A diákotthon fél évszázados fennállását a közelmúltban ünnepelte. Az intézet igazgatójával, ***Buczkó Zoltánnéval*** e jeles évfordulóról, valamint a diákotthonban folyó nevelőmunkáról beszélgettünk.



– Rendezvényünket két éves előkészítő munka előzte meg. E munkánk része volt a jubileumi évkönyv megírása, a volt növendékek felkutatása és maga az ünnepség megszervezése. Mintegy nyolcszáz régi diákból több, mint ötszázan eljöttek, nemcsak itthonról, de külföldről is. Még Amerikából is volt vendégünk. Rendezvényünk programja önmagáért beszél: emlékoszlopot avattunk, amelyen társintézményeink réztáblákat helyeztek el, felavattuk alapítónk, Csíkhelyi Béla mellszobrát, a diákotthon életéből kiállítást nyitottunk, megható ünnepségünket diákcsoport találkozók követték, majd az estét díszvacsora, bál és tűzijáték zárta.

Az igazgatónő leveleket tesz elém, melyből az ünnepségen résztvevők köszönő sorait olvassuk. Egy 1967-es diák, ma pedagógus így ír: –"...a szombati nap méltó volt az intézet szelleméhez, amely mindenkor, mindenben a minőséget helyezte előtérbe."

– Mit tud nyújtani az intézet?

– Amiért annak idején a vasút létrehozta intézetünket, az funkciójában ma is így működik: Elsőrendű feladatunk a vasutas szülők gyermekeinek nevelése, tanítása, a középiskola elvégzésének, az érettségi megszerzésének és a továbbtanulás segítése. Segíteni abban, hogy a vasutas gyerek lehessen orvos, tanár, jogász, vasutas, vagy amilyen szakmát választ. Számukra kényelmes, minden igényt kielégítő elhelyezést és ellátást biztosítunk. Az itt töltött évek alatt próbáljuk a családi otthont pótolni.

– Hány diákról gondoskodnak?

– Jelenleg 120 diákunk van, ebből ötven fiú, a többi leány.

– Honnan érkeztek?

– Az ország minden részéről. Legtöbben Békés megyéből, de Záhony, Miskolc és Szolnok környékéről is sok lakónk van. Főleg vasutas gyermekek, de a szabad kapacitás lehetőséget ad nem vasutas gyermekek elhelyezésére is. Alkalmazkodunk a szülők igényeihez, ezért az iskolarendszer változásából adódóan kisebbeket is felveszünk, – jelenleg a 11 évesektől a 19-20 évesig. Az életkor nem okoz nehézséget, a legkisebbekre pedig külön odafigyelünk.

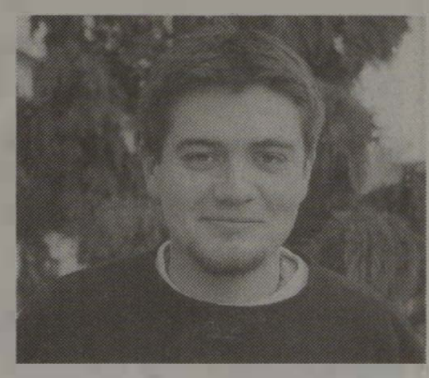
– Hogyan élnek itt a gyerekek?

– Teljesen önellátóak vagyunk, saját konyhával és mosodával rendelkezünk, napi ötszöri étkezést és egy sor szociális juttatást adunk. Naponta terített asztallal várjuk az iskolából hazatérőket. Ebéd után tanulás, korrepetálás következik. 1982 óta vagyok az intézet igazgatója, így nekem megadatott, hogy munkatársaimatmegválasszam. Jól döntöttem, kollegáim magas szintű nevelő munkát végeznek, mindenben tudnak segíteni a gyerekeknek. Családias ünnepségeinket (születésnapokat, a karácsonyt, húsvétot) a legnagyobb gondossággal úgy rendezzük meg, hogy azokból a diákok tanulhassanak és azt később otthon is alkalmazni tudják.

– Tanulás mellett marad-e szabadidő?

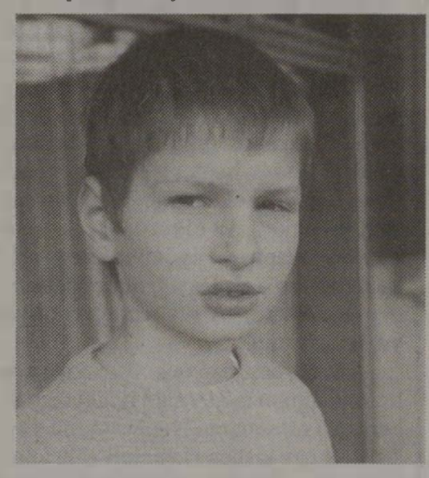
– Igen. A szabadidő hasznos eltöltését teniszpálya, bitumenes kézi- és kosárlabdapálya segíti, télen tornatermet bérelünk. Színház, mozi, hangversenyek rendezvényei között válogathatnak gyermekeink. Itt az épületben többezer-kötetes könyvtár, szakkörök állnak rendelkezésükre. Majorette csoportunk idén tízéves, szép sikereket értek el itthon és külföldön egyaránt.

Az étteremben lassan véget ér az ebédeltetés, a diákok szobáikba indulnak. Az egyik fiút megállítjuk.



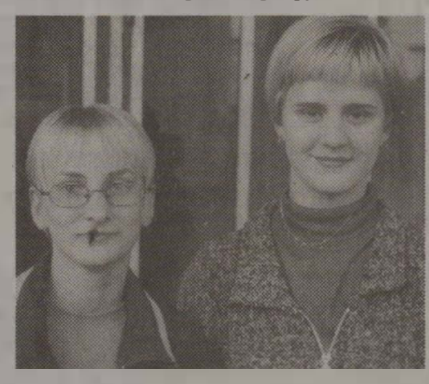
– ***Lucza Attila*** vagyok, Fényeslitkéről jöttem – mutatkozik be a fiatalember. – Szüleim Záhonyban dolgoznak a vasútnál. Én hat éve lakom itt, a műszaki szakközépiskola elvégzése után most az európai üzleti szakközépbe járok.

– Hogyan élek itt? – Nagyon jól. Jó a közösség, ez itt olyan, mint egy nagy család. Hetente járok haza szüleimhez, így tulajdonképpen a családdal is van rendszeres kapcsolatom. A karácsonyi ünnepekre a "Nyomorultak"-at adtuk elő.



A diákok között ***Papp Lajos*** a legfiatalabb, mégcsak 11 éves. Gyoma-Endrődön lakik. Itt Csabán az evangélikus gimnázium első osztályába jár. – Én is szeretek itt lenni – mondja –, de azért jó, ha szombaton jön értem édesanyám. Az ősszel jöttem ide, mindent megkaptam, amit kellett: ruhát, zoknit, pulóvert, pizsamát, tornafelszerelést.

– Nem mindenki kapennyi ruhát- szabadkozik az igazgatónő. – Most kevesebb ruhával látjuk el a diákokat, mint korábban, de akinek szükséges, megkapja.



Beszélgetésünkbe két leány is bekapcsolódik. ***Kolozsi Éva*** (balról) Budapestről, míg ***Pásztor Anita*** Törökszentmiklósról érkezett.

– Családias a légkör, ez a második otthonom – mondja *Éva*. – Itt mindenki ismeri egymást, szoros barátságok alakulnak ki. Szerintem ez a kollégium sokkal többet nyújt, mint a többi a városban. Itt otthonosabb a környezet, sok a virág. Nevelőinkhez bármi problémával fordulhatunk, mindenben segítenek.

– Én is úgy érzem, jó közösségbe kerültem – veszi át a szót *Anita*. – Itt mindenki figyel egymásra, segít, s ami szintén fontos: az életre nevelnek. Otthon mindig elmesélem az itteni születésnapokat, ami örök élményt jelent számomra.

Szinte egymás szavába vágva mondják itteni életük eseményeit. Délután mindketten könyvtárosok, hetente egyszer a majorette csoportban táncolnak, s ami szintén jó, este fél 10-ig van kimenőjük.

Gellért József

FOTÓ: NAGY JÓZSEF

A pipacs lett a befutó!

A vasút, a sínek világa, a mozdonyok füstje sokakat megigézett már. A ködbevesző fémkígyók újabb rabja *Hambalgó Mihály* székesfehérvári felvigyázó, aki az idén megnyerte a Fotósok Világszövetsége (FIAP) Aranyplakettjét. Ám a sikerig igencsak göcsörtös út vezetett.

A székesfehérvári vasútállomás épületének körvonalait lassan elnyeli a korán jött sötétség. Szolgálatba érkezik *Hambalgó Mihály* felvigyázó. A férfit negyedikes gimnazista korában igézték meg egy MÁV-tól érkezett úriember szavai. Előbb mozdonyvezető-gyakornok lett, majd masiniszta, 1983 óta felvigyázó. Gyermekkora óta fotózik. Kedvence a természet- és tájfotózás és a tájfelvétel. Szereti a makrofotózást, amikor például egy falevél részletével mutathatja be a falevél egészét.

– Ha jól tudom, tagja a székesfehérvári Vörösmarty Mihály Vasutas Művelődési Ház fotószakkörének is? Mióta?

– 1980 óta, ötödik éve pedig én vezetem a társulatot.

– Miként lett a FIAP-Aranyplakett büszke tulajdonosa?

– 1990 óta meghívókat és tájékoztatókat kapok az olaszországi Arezzo városka vasutas fotóklubjától. Az idén immár 6. alkalommal a klub nemzetközi diapályázatot hirdetett meg, amire én is neveztem. A 6. Arezzoi Nemzetközi Diapályázat kikötése volt, hogy maximum 4 diafelvételt küldhettek a résztvevők. Elküldtem hát a diáimat és vártam az értesítőt. Kis idő múlva jött is egy értesítő, igaz nem az, amire számítottam. A levélben megköszönték a részvételemet és tájékoztattak arról, hogy nyertem egy különdíjat. Úgy gondoltam, ez megér egy kiutazást, s végül igen kalandos körülmények között időben meg is érkeztem a középkori városkába, ahol szívélyesen fogadtak. Amikor a díjkiosztó ünnepségen meghallottam a nevemet, azt sem tudtam, mit mondjak. Miközben a díjat a kezembe adták, elmondták: "Medaglia d'Ora FIAP: Hambalgó Mihály, Hungarian State Railways, Székesfehérvár-Ungheria" – azaz a "FIAP, a Fotósok Világszövetsége Aranyplakettjét Hambalgó Mihály, a Magyar Államvasutak székesfehérvári munkatársa nyerte". Ekkor kitört a vastaps. Én pedig csak álltam meghatódva a színpadon, s belémhasított a gondolat: "Te jó ég, én most nemcsak Magyarországot és a MÁV Rt-t, hanem a magyar vasutasságot is képviselem!". Óriási, felemelő érzés volt ott állni.

– Milyen képekkel pályázott, s melyik lett a "befutó"?

– Négy diaképpel pályáztam. Az első egy spanyol bikaviadalt ábrázolt, a második egy dubrovniki udvarbelsőt a háború kitörésének küszöbén, míg a harmadik a spanyol AVE expresszvonat fotója volt a sevillai Santa junta-i pályaudvaron. A negyedik felvételen a lemenő nap fényében egy elkanyarodó sínpár látszott, az előtérben lévő töltésen pedig, egy gyönyörű pipacs pompázott. A dia címe is "Poppy", azaz Pipacs volt, s ez lett később a "befutó" is. Az már csak hab volt a tortán, hogy – külön megtiszteltetésként – az esemény után kiadott fényképkatalógus – amelyben csak a díjazott művek szerepelnek! – címoldali borítóján is az én pipacsom látható, azon egyszerű oknál fogva, mert maga a felvétel vasúti témájú!

– Mennyire bízott a szemében, azaz a diáiban?

– Egyáltalán nem számítottam rá, hogy nyerek, hiszen 32 országból 244 fotós 967 diával pályázott, közülük 103 fotósnak 159 művét díjazták. Öt állandó témakör van egyébként: vasút, természetfotó, sport, humor és sajtófotó. Azt még azért végül hozzá szeretném tenni, hogy mind a 967 dia friss, új fotó volt. Hiszen a másik fontos kitétel, hogy a rendezvényre csak, a pályázaton eddig még be nem mutatott felvételekkel lehetett pályázni. Hogy mi lesz két év múlva? Természetesen pályázom mondja őszinte mosollyal *Hambalgó Mihály*. – Ám addig is igyekszem munkámat a kollégáim és főnökeim megelégedésére végezni. Nagyon nehéz ugyanis – minden szabály, szakmai követelmény figyelembe vételével – az adott pillanatban megtalálni a legoptimálisabb megoldást. Ez legalább olyan nehéz, mint a fotózásban megérezni és megörökíteni a megfelelő pillanatot.

Berta Sándor

VSZ-tagság, mint biztos háttér

Záhony. Tengelyátszerelő csarnok. Első pillanatban Legó építőjáték mini birodalmára emlékeztet, óriás kivitelben. Monumentális daru játszi könnyedséggel siklik pályáján. Pedig több tonnás tengelyeket cipel óvatos méltósággal.

Máté József záhonyi, egyébként beregi származású szakszervezeti vezető kalauzol.

– A MÁV Záhonyi Vontatási Főnökségén 1984 óta dolgozom. Dunakesziben végeztem a járműjavítóban a szakmunkásképző iskolát. Azóta aktív dolgozója vagyok a tengelyátszerelő részlegnek. – vallja magáról.

– Azonnal beléptem a szakszervezetbe, majd 1994-ben kaptam bizalmat a szakszervezeti tagságtól. Alapszervezetünk 57 fős. Helyesebben 56+2 – magyarázza az elnök – mert a két tag más ágazatból tartozik közénk.

Súlyos problémánk volt, hogy a mind kevesebb munka miatt 1998. május egytől bevezették számunkra az A-B munkarendet, ami lényegében azt jelentette, hogy a dolgozó csak minden második nap jár be a munkahelyére. Ez a "rend" november elsejéig élt, majd a tengelyátszerelésben jött egy úgynevezett "felfutás".

Most már nem visszatérő téma nálunk a teljes műszakos rend visszaállítása. Dolgozóinkat teljes mértékben megértettük, mert bizony akkoriban bizonytalanná vált életvitelük, mivel csak hazamenetelükkor tudták meg, hogy kinek mikor kell újból dolgozni jönnie. Érthető, hogy ez a "rend" akkoriban felrúgta családi életüket.

Épp ezért követtünk el a főnökséggel együtt mindent ezügyben. Szerencsére, a mostani létszámunk stabil, így a vezetőségünk bízik abban, hogy aktív tagjainkat elkerüli a létszámleépítés réme, hiszen többen "elérkeztek" a nyugdíjkorhatárig, vagy éppen egészségük megóvására való tekintettel vonulnak nyugdíjba. Sőt, haladásként értékelhető, hogy már régebben négy új dolgozót fel is tudtak venni a vontatási létszámba.

Íme tehát, a dolgozók tudatát meghatározza a VSZ tagság, van egy biztos háttér mögöttük. Mi nem ülünk fel az ígéreteknek, amely egyéb szakszervezetek irányából érkezik, csalogatási szándékkal. Megértő, egymást segítő kollektívánk van. – mondja végezetül az elnök, *Máté József*.

Húri Valéria

A Vasutas Kulturális Alapítvány pályázati felhívása

A Vasutasok Szakszervezete által alapított Vasutas Kulturális Alapítvány közművelődési célú pályázatot hirdet 1999. évre

1. A PÁLYÁZAT CÉLJA:
   A magyar vasutasok (aktív dolgozók, családtagok és nyugdíjasok) művelődési, kulturált szabadidő eltöltési lehetőségeinek segítése.

2. A PÁLYÁZATBAN RÉSZT VEHETNEK:
   A vasúthoz kötődő kulturális és művészeti egyesületek, művelődő közösségek, körök, klubok, társaságok, magánszemélyek, akik tevékenységükkel a vasutas kulturális hagyományok ápolását, terjesztését felvállalják, programjaikkal a pályázati cél megvalósulását szolgálják.

3. A PÁLYÁZAT MÓDJA ÉS FELTÉTELE:
   3.1. A pályázati adatlap beszerezhető az Alapítvány elnökénél:
   Simon Dezső
   Budapest, Benczúr u. 41.
   Telefon: 01 21-52 (üzemi),
   vagy 06 1 351-7746 (MATÁV)
   3.2. A pályázat benyújtási határideje: **1999. március 31.**
   3.3. A pályázati támogatások odaítéléséről az Alapítvány Kuratóriuma dönt **1999. április 20-ig**
   3.4. Egy pályázó csak egy pályázatot nyújthat be.
   3.5. Magánszemélyeknek pénzügyi lebonyolítót kell felkérni. A lebonyolító kizárólag jogi személy lehet.

4. KITÖLTÉSI ÚTMUTATÓ:
   4.1. Az adatlapot írógéppel vagy nyomtatott nagybetűvel kérjük kitölteni.
   4.2. A pályázatot és a csatolt mellékleteket egy példányban kell benyújtani.

5. EGYÉB KIKÖTÉSEK:
   5.1. Érvénytelen az a pályázat,
   - amelyet nem az adatlapon nyújtanak be,
   - hiányos a megvalósítandó program leírása
   - határidőn túl érkezik be.

   5.2. Nem lehet pályázni
   - beruházásra, karbantartásra, működési költségek kiegészítésére,
   - folyamatos bérjellegű kiadásra,
   - reprezentációnak minősülő költségek fedezésére,
   - 1999. január 01-e előtt lezajlott programokra.

MÁV ADtranz VJD Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

·H·í·r·l·e·l·ő·

Saját hatáskörben

Hosszas alkudozás után 13,6 százalékos általános bérfejlesztésről egyezett meg Szabó János honvédelmi miniszter és a 12 ezer civil közalkalmazottat képviselő Honvédségi Dolgozók Szakszervezete. A honvédségi költségvetésben a béremelésre nem volt előirányzat, az összeget a tárca vezetője saját hatáskörben csoportosította át. *(Magyar Hírlap)*

Két sínen futva

A közlekedési miniszternek határozott elképzelései vannak arról, hogyan kell átalakítani a MÁV-ot. Az átalakítás során külön kellene választani a pálya- és a kereskedővasutat. Az első fenntartása állami feladat, a másik üzemeltetése egy nyereségorientált társaság dolga. Így két, egymástól független társaságot hozna létre a közlekedési tárca a pályavasúti, illetve a kereskedővasúti feladatok ellátására. *(Magyar Nemzet)*

Ár ellen

Várhatóan 40 milliárd forintot fordítanak az idén a hazai sztráda- és gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére, ugyanakkor a több mint 700 kilométeres déli autópálya megépítését nem támogatja a közlekedési minisztérium. Árvízvédelmi beruházásokra 5,2 milliárdot költhetnek, amit további 1 milliárd forint értékű közmunka egészíthet ki. *(Magyar Hírlap)*

Autófiatalítás

Nemzeti járműcsere-program életre hívását javasolja a legnagyobb magyarországi autógyári márkaképviselet. Ha a környezetvédelmi célokat kitűző elképzelést kormányzati szinten fölkarolják, rövid időn belül csökkenhet a ma átlag 12 év feletti autópark átlagéletkora. A közlekedési miniszter üdvözli az ötletet, a környezetvédelmi tárca minden, a levegőtisztaság védelmével kapcsolatos ügyet támogat, így ezt az elképzelést is. A Pénzügyminisztérium államtitkára arra vár, hogy megismerhesse a sikert bizonyító számokat. *(Magyar Nemzet)*

Egy tragédia tanulsága

A stájerországi buszbaleset minden valószínűség szerint felgyorsította a gépjármű-vizsgáztatás reformját. A közlekedési tárca három hónap múlva hatályba lépő rendelete szerint a szakszervizek önálló vizsgáztatási joga megszűnik. A műszaki vizsgákon a közlekedési hatóságok minden esetben ellenőrzik majd a járművek eredetét, állapotát. *(Népszabadság)*

Bérre megy

A Pedagógusok Demokratikus Szakszervezete szerint az önkormányzatok támogatására elkülönített alap év eleji felszabadításával elérhető lenne, hogy a rossz anyagi helyzetben lévő iskolafenntartók is előteremtsék az iskolákban foglalkoztatott adminisztratív dolgozók 13 százalékos béremelésének fedezetét. *(Népszabadság)*

Régi dicsőségünk?

Gönczöl Katalin ombudsmanhoz fordul a Pedagógusok Szakszervezete annak érdekében, hogy az állampolgári jogok országgyűlési biztosa készítsen átfogó vizsgálatot arról, miként érvényesülnek az alkotmányos alapjogok az iskolákban. A PSZ főtitkára felhívta a figyelmet, hogy ha a magyar oktatás nem képes fölvenni a nemzetközi lépést, hazai terepen is a külföldi, jól képzett szakemberek fognak győztesként kikerülni a versenyből. *(Magyar Hírlap)*

Vonatból hajóra

Budapesten a MÁV székházában aláírták a Zalalövő és Muraszombat között létesítendő magyar-szlovén vasútvonal első kivitelezési szerződését. A magyar-szlovén vasút – amelynek hazai szakasza 20, a külföldi 25 kilométeres lesz – lehetővé teszi majd, hogy az utazók vonattal juthassanak el az Adriai-tenger partján fekvő Koper kikötőjéig. *(Népszabadság)*

Várd a májust!

Nem kapnak családi pótlékot áprilisban azok a nyugdíjasok, akik gyermekeik után jogosultak erre az ellátásra. A járadékkiesés oka adminisztrációs jellegű. Törvény írja elő, hogy idén áprilistól a megyei egészségbiztosítási pénztárak átvegyék a családi pótlék kifizetését a nyugdíjbiztosítóktól. A probléma a két szervezet folyósítási gyakorlata közötti különbségben rejlik. A csúszás 60 ezer nyugdíjast érint. *(Népszava)*

Léc alatt

A vállalati szféra 1,8 millió munkavállalójából több mint 160 ezren kapnak a munkájukért minimálbért, vagyis havi bruttó 22 ezer 500 forintot vagy annál kevesebbet. A legtöbben a mezőgazdaságban, a textiliparban, a kereskedelemben és az idegenforgalom területén dolgoznak minimálbérét vagy az alatt. A hivatalos számítások szerint ma a kétkeresős, két gyermeket nevelő családokban az egy főre jutó megélhetési minimum 28 ezer 850 forint. *(Népszabadság)*

Keserű pirulák

A támogatással kapható gyógyszerek zöménél márciusban sem változik a térítési díj, mert a támogatás követi a 3 százaléknál nem magasabb áremelkedést. Az új gyógyszerárakról szóló lista tanúsága szerint 560 ma forgalomban lévő gyógyszerről a gyártók nem adtak be árváltoztatási kérelmet. Kétezer gyógyszer ára márciustól 3 százalékos mértékben emelkedik, de ezekért a betegek nem fizetnek többet. 3-9 százalékkal 495 termék drágul, náluk az új ár és a régi térítés közötti különbözetet a betegeknek kell fizetni. *(Népszabadság)*

Elcsábuló autósok

A Levegő Munkacsoport véleménye szerint nem kell újabb közúti Duna-híd Budapesten, helyette az északi vasúti összekötő hidat kell felújítani, és rajta egy új, elővárosi vasútvonalat átvezetni. A szervezet úgy véli, az újpesti híd fölösleges, mert az csak újabb lakosokat csábítana autózásra. Az északi vasúti híd felújítása nemcsak Újpest és Óbuda összekötését valósítaná meg, de kényelmes utazást biztosítana a 10-es út felől Budapestre igyekvőknek. *(Napi Magyarország)*

Négy kerékkel síneken

A kombinált árufuvarozásról írt alá Rómában államközi egyezményt *Katona Kálmán* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, illetve *Tiziano Treu* olasz közlekedési miniszter. Ennek értelmében újabb 15 ezer kamion számára nyílik mód speciális vasúti kocsikon való közlekedésre. Az idén várhatóan 110-115 ezer kamion lépheti át ebben a formában az országhatárt. *(Magyar Hírlap)*

V. E.

Állandó kiállítások a Közlekedési Múzeum főépületében

KÖZLEKEDÉSI KLUB

FEBRUÁR 25. csütörtök 16⁰⁰
BESZÉLGETÉS: *dr. Gáll Imre* hidásszal a régi, magyarországi hidakról

FEBRUÁR 27. szombat 11¹⁵
FILMVETÍTÉS: Búcsú a gőzmozdonytól
TÁRLATVEZETÉS: A magyar vasút elmúlt másfél évszázada
TÁRLATVEZETŐ: *Soltész József*

FEBRUÁR 28. vasárnap 11¹⁵
FILMVETÍTÉS: Búcsú a gőzmozdonytól
ELŐADÁS: Vasúti múzeumok Észak Amerikában
ELŐADÓ: *Soltész József*

A forralt bor

Hideg téli reggeleken, amikor a csizma talpa alatt csikorog a fagyos hó, nagyapám mindig korán kelt. Tüzet rakott a pitvarban, feltette a tűzhelyre a nagy vasfazekat, beleöntött pár liter bort a rizlingből. Levett a mestergerendáról egy-két vászonzacskót, abban voltak a fűszerek. Szemesbors, fahéj, szegfűszeg, szárított narancs héja, egy kis fehér üröm. Néha még egy kis mézet is tett bele. Még alig pirkadt, már hallatszott, hogy valaki veri le a havat a csizmájáról. Nagyapámnak sok katonapajtása és keresztkomája volt a faluban. András bátyó jött, már az ajtónál megérezte a bor fűszeres illatát. Szervusz Albert komám, mit főzöl – kérdezte. – Hogy vagy András? Mit früstököltél? – kérdezett vissza nagyapám. Szerényen, de egy kicsit büszkén válaszolt a koma: "egy kis oldalast sütött a Julcsa." Na gyere, igyál egy nagy csupor forralt bort, de elébb töröld le a sült tök maradékát a bajuszodról – csapkodta a térdét nagyapám a nevetéstől.

(apagyi)

SZABAD TÉR

Sok jó ember, kis helyen is elfér?!

NYUGDÍJAS KLUB 12 NÉGYZETMÉTEREN

Pécel, ez a Budapesttől pár kilométernyire fekvő kisváros, igazi vasutas településnek számít. Több ezren jártak innen a vasútra dolgozni. Az élet rendje szerint, a vasutas dinasztiák tagjai előbb-utóbb nyugdíjba vonultak, bár sokak számára a nyugdíjazás még nem jelentette a szolgálat végét. Szívesen töltenék szabadidejüket énekléssel, beszélgetéssel, szavalással, főleg, ha össze tudnának jönni valahol. Van ugyan egy klubhelyiségük, ám az olyan kicsi, hogy jó, ha tízen befernek!

Steigervald Ottóné, a péceli nyugdíjas klub elnöke kérdésemre válaszolva elmondta: a kisvárosban mintegy 650 vasutas nyugdíjas él. Közülük mintegy 160-an igényelnék az aktív nyugdíjaséletet. A klub egyébként 1996. őszén alakult és a péceli állomásfőnök engedélyezte, hogy havonta egyszer, fogadónapot tartsanak a segédhivatalnok-ügyintéző 3,5x3 méter (körülbelül 12 négyzetméter!) alapterületű szobájában. 1997. novemberében azonban megszűnt az ügyintéző munkahelye, így azóta Gödöllőre kell járniuk ügyeik intézése végett, akár törött lábbal is! Időközben új állomásfőnöke lett a péceli vasútállomásnak és kiszuperált írógépek, szekrények kerültek az amúgy is piciny helyiségbe. Csak 1998. nyarán, a VSZ közbenjárásával sikerült megszereznünk a szobát, amit később szerettek volna legalább hetente egyszer használni, ám ezt nem engedélyezte az állomásfőnök. Azóta minden hónap utolsó csütörtökén itt tartják a fogadóóráikat.

Kertai Lajosné, a nyugdíjas klub gazdasági felelőse mesélte tovább a nem mindennapi történetet. Szerették volna megkapni a jelenlegi kukatároló helyiséget, mert az egy kicsit nagyobb jelenlegi otthonuknál. Ott nemrég még egy butik volt, ám a megemelt bérleti díjat a bérlő már nem tudta fizetni, inkább odébbállt. Most, a ruhák után, kukáknak és egy talicskának ad otthont a volt butik. *Kertai Lajosné* elmondta azt is: vállalták, hogy rendszeresen kitakarítják, rendben tartják és feldíszítik az egykori nemdohányzó várótermet, ám az állomásfőnök válasza kérésükre az volt: "Nem!". Mivel jelenleg nincs állandó, nagy helyiségük, így kénytelenek vándorolni, mint a gólyák. A péceli kultúrház is kicsi, a sok egyéb program mellett, örülnek, ha havonta egyszer sikerül oda bejutniuk. Időnként kirándulni szoktak, vagy felkeresik a mezőkövesdi gyógyfürdőt, ám ezt sem csinálhatják örökkön-örökké. Az emberek szeretnének néha egy kicsit összeülni, beszélgetni, szavalni, énekelni, ám erre jobb híján, gyakran csak valamelyikük lakásán van mód. A kirándulásokat, fürdőlátogatásokat – klubtelefon híján – kénytelenek otthonról, saját pénzen megszervezni!

– Sokan megígérték már, hogy segítenek rajtunk, ám eddig nem történt semmi. Talán, ha a VSZ és az ONYSZ összefogna... Bízni már nem bízunk senkiben és semmiben. Már csak reménykedünk. Mindenesetre kár, hogy mindez olyan emberekkel történik meg, akik több évtizeden át szolgálták a magyar vasutat – mondja végül szinte egyszerre *Steigervald Ottóné* és *Kertai Lajosné*.

(Szerettük volna megszólaltatni a péceli állomásfőnököt is, ám ez sajnos minden igyekezetünk ellenére sem sikerült. Pedig igazán kíváncsiak lettünk volna az ő véleményére is.)

Berta Sándor

TEREBÉLYESEDIK A BAROSS EMLÉKÉV

Teremavató

A MÁV Baross Gábor Oktatási Központban nem oly rég nyílt meg a vasminiszter életét bemutató díszterem és állandó kiállítás. Az ünnepség rendezése méltó volt a névadóhoz, akihez a Luther u. 3. kötődik.

Az intézmény falán elhelyezett Baross relief a tisztelet jele a névadó iránt, aki életével a haza felemelkedését szolgálta – mondta *Káli István* igazgató-helyettes, emléktáblát leleplező beszédében.

A 21-es tanteremből kialakított míves díszterem méltó a Baross névre. A hallgatók, tanárok és a közéleti vendégek között voltak e név örökösei is, többek között *dr. Baross Dénes* is.

Korántsem protokolláris ünnepélyről volt szó, hanem egy bensőséges, emberi és közvetlen megjelenítésről, ahol Baross Gábor tapinthatóan jelen volt életével, tetteivel és államférfiúi bölcsességével.

Bartos Géza igazgató avató beszédében fogadta, hogy kötelezettségük nap mint nap fenntartani azt a szellemiséget, amely a névadóból árad. A széles látókörű Baross Gábor üzenete számunkra ma is érvényes: az elhivatottság, a szakemberképzés minden korábbinál szükségesebbek, hogy a hatékony és korszerű vasútüzem jöjjön létre. A falra helyezett szemelvények és válogatások közvetlenül hatnak a hallgatókra, hiszen a tablók egyike Baross életét (1848-1892), másika: a vasút államosítását; a zónarendszerű díjszabás-politikát; az ipar fejlesztését; a hidak és utak építési elgondolásait tárja a szemlélődő elé.

A bensőséges jelleget fokozta a MÁV Szolnoki Járműjavító Férfikarának tetszetős műsora. *Juhászné Zsáki Katalin* vezényletével és *Hadabás Jánosné* zongora kíséretével felhangzott Verdi Nabucco c. operájából a Rabszolgák kórusa; Karai: Égi vasútja és Kocsári: Téli alkonya. Juhász Gyula "Baross Gábor emlékezete" c. költeményt *Kiss József* hallgató tolmácsolta. Majd a Vasutas Pro Muzica Zenekar műsora emelte a megemlékezés fényét Weiner I. Divertimentó míves előadásával.

Dr. Baross Dénes meghatottan szólt az ünnepségről, amely az elődnek az utókorhoz való kapcsolatát jelentette. "Isten áldását kérem a jelenlévők és a vasutasság munkájához" – mondta rövid felszólalásában. És képletesen mindenkit átölelt. S átvette az igazgató-helyettestől a Baross-termet reprezentáló albumot.

Szabó Béla



A tisztképzős hallgatók között *dr. Baross Dénes*

Kettős évforduló Cegléden

Az 1999 január 13-án megtartandó klubnapon kettős évfordulót ünnepeltünk.

A Vasutas nyugdíjas klub 15 éves évfordulóját és *Sivók Gyuláné* klubvezető működésének 10-ik évfordulóját. Ehhez hozzájárult az újesztendő verses köszöntése a kolbászvacsora. A nyugdíjasok szórakoztatásával az egyszemélyes Patyó zenekar gondoskodott.

A klubnapon 80 személy vett részt.

Sivók Gyuláné teljes odaadással vezeti a klubot. Nagy segítsége *Molnár Lajosné* igazgató, és helyettese, *Horváth Sándorné*, valamint a klubtagok többsége.

A vidám éneklés és a színvonalas klubnap tombolával ért véget.

Sz. M.

In memóriam

Őszinte részvéttel tudatjuk volt munkatársaival és tisztségviselőivel, hogy **Chemez Dénes**, nyugdíjas MÁV műszaki főtanácsos, a MÁV Angyalföldi PFT Főnökség több éven át volt SZB titkára, a VSZ Budapesti szb-nek volt tagja, 1999. január 14-én, 73 éves korában, tragikus hirtelenséggel elhunyt.

Utolsó útjára a család tagjain kívül számos barátja és volt munkatársa kísérte február 4-én a Rákospalotai temetőben.

Emlékét megőrizzük.

Rákóczi László, a szentesi Gépészeti Főnökség főmozdonyvezetője január 1-jén Lakiteleknél balesetet szenvedett egy szabálytalanul a sínekre hajtó kamionnal való ütközésnél. Súlyos sérülésébe január 28-án belehalt.

Rákóczi Lászlót a MÁV saját halottjának tekinti. Temetésére február 12-én került sor Orosházán, az Alvégi temetőben, ahová utolsó útjára elkísérték a MÁV szolgálati elöljárói, a MOSZ vezetői, munkatársai, barátai, ismerősei.

Rádóczi László főmozdonyvezetőt több, mint három évtizedes vasúti szolgálata érdemeként arany fokozatú posztumusz kitüntetésben részesítette a MÁV, melyet február 16-án adtak át a családnak Budapesten, a MÁV Vezérigazgatóságon.

POSTALÁDÁNKBÓL

Tisztelt Szerkesztőség!

A Magyar Vasutas az elmúlt 2 évben tartalmasabbá vált, érdekvédelmi ügyekkel is többet foglalkozik.(...) A lap színvonala szerintem tovább javulna, ha a régi nyugdíjasok, akik például saját hibájukon kívül csonkolásos üzemi baleesetet szenvedtek, a lapon keresztül tájékozódhatnának a balesetükkel kapcsolatos tudnivalókról. (...) A Fővárosi Munkaügyi Bíróság még 1977-ben hozott ítéletével a MÁV-ot havi 1400 forint baleseti járadék folyósítására kötelezte, (..) mert előzőleg a nyugdíjhivatal ennyivel kevesebb nyugdíjat állapított meg. Az összeget azóta sem emelték, pedig ez a nyugdíjnak egy része.(...) Több, mint 20 év alatt az összeg értékét vesztette. Ehhez hasonló ügy több is van, idős korban az újbóli pereskedés már elviselhetetlen lenne. Remélem, a Szerkesztőség ezután a balesetekkel kapcsolatos ügyekről tájékoztatja az előfizetőket, megírva az esetleges jogorvoslati lehetőségeket.

Németh Ferenc, Budapest

Tisztelt Németh Ferenc Úr!

Javaslatát máris a magunkénak érezzük, hiszen minden, eddig beérkezett levélre – akár e hasábokon, akár postai úton – válaszolunk. Az Ön levelének tartalmát is tolmácsoltuk a szakértőknek, ám az érdemi válaszhoz szükségünk lenne a panaszt alátámasztó hivatalos iratok másolatára. Kérjük, küldje el!

TISZTELT OLVASÓINK!

Amint bizonyára emlékeznek rá, legutóbbi lapszámunkban a MÁV harkányi gyógyintézetével kapcsolatos olvasói kifogásokat közöltünk. Az írásra hamarosan az intézmény vezetője reagált. A főorvos úr levelét teljes terjedelmében tesszük közzé. Betűhíven.

Tisztelt szerkesztőség!

A Magyar Vasutas januári számának "Postaládánkból" rovatában megjelent olvasói levéllel kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adom:

Intézetünk (korábbi nevén MÁV Gyógyház) eredetileg 120 ággyal működött. Az utóbbi évek egészségügyet érintő intézkedései során az OEP által finanszírozott ágyainak száma 1995 októbertől 100, 1996. január 1-től 60, végül 1997. január 1-től 56 ágyra csökkent. Így jelenleg az eredeti ágyszámnak kevesebb, mint a fele működhet fekvőbeteg-gyógyintézeti ágyként, amin a beutalt betegek térítésmentes ellátásban részesülnek.

Mind az 56 ágyra kizárólag vasutas biztosított, illetve a vasútegészségügyi ellátás körébe tartozó beutalt kerül felvételre.

Az ágyszámcsökkentés folytán felszabaduló helyiségekben részint kezelőhelyiségeket alakítottunk ki (tornaterem, masszírozó helyiség), részint a korábbi 3 ágyas helyett 2 ágyas elhelyezést biztosítunk. A még fennmaradó helyiségeket – amelyek egyébként üresen állnának – a kifüggesztett árjegyzék szerint (tehát nem ingyenesen) fizető vendégek fogadásával igyekezünk hasznosítani.

Az intézet eredeti kapacitása és a betegfelvételi igény körülbelül egyensúlyban voltak. Mivel az intézet iránti igény a korábbi évekhez képest nem változik, az erre rendelkezésre álló helyek száma viszont több mint 50%-kal csökkent, valós a levéliró megállapítása: a felvételre előjegyzett betegek száma, és a felvételre várakozási idő sajnálatosan megnövekedett. Amint azonban a fentiekből kitűnik, ennek nem az egyébként üres helyiségek fizető vendég hasznosítása, hanem az OEP által finanszírozott ágyak számának korlátozása az oka.

Köszönjük a levélíró észrevételét, ami segít ráirányítani a figyelmet a gyógykezelés iránti igények, és a lehetőségek szabta korlátok közti ellentmondásra, és ezáltal a jelenlegi feltételek javítását is előmozdítja. Ez az ellentmondás az intézet számára is napi feszültséget jelent, amit a beutalási lehetőségek bővítése oldhatna fel.

Tisztelettel:

dr. Temesi László
int. vez. főorvos

Továbbra is várja leveleiket
***Veszely Emőke* rovatszerkesztő**

KÖSZÖNET ÉRTE

A **Vasutas Önkéntes Támogatási Alap** köszönetét fejezi ki mindazoknak, akik tavaly az egyesület részére ajánlották fel adójuk **1%**-át. Az ÖTA egészségügyi és szociális támogatási rendszerének továbbfejlesztése érdekében kérjük, hogy ez évben is támogassák az egyesületet 1%-os adófelajánlásukkal. Támogatásukat előre is köszönjük. Adószám: **19653613-1-42.**

■ ■ ■

Tisztelt Hölgyem/Uram!

Ha még nem döntötte el, kinek a javára adja személyi jövedelemadójának 1%-át, kérjük, gondoljon ránk, fenilketonúriásokra! A fenilketonúria (PKU) ritka, veleszületett anyagcsere zavar, melyet újszülöttkorunk óta kezelnek speciális, egész életre szóló diétával. A speciális fehérje- és fenilalanin-szegény étrend alapelve a természetes fehérjék bevitelének megszorítása és a fehérjeszükséglet döntő részének fenilalanin-mentes gyógytápszerekkel történő pótlása. Ennek betartása, a keményítőből készítendő mindennapi kenyér és egyéb tésztafélék elkészítése, kizárólag zöldség- és gyümölcs alapanyagból történő külön főzés, stb. rendkívüli nehézségeket jelent az érintett családoknak. Anyagilag is igen megterhelő a diétás élelmiszerek beszerzése: 1 kg PKU-s kenyérpor ára 500 forint, 1 tábla PKU-s csoki 500 forint, egy szem PKU-s szaloncukor 50 forintba kerül!

A PKU-s betegek életének megkönnyítésére hoztuk létre alapítványunkat. Csak így tudjuk támogatni a családokat a diétás élelmiszerek beszerzésében. Nagy segítséget jelentene számunkra, ha Ön befizetendő adójának **1%**-át az **19672847-1-41** adószámra, **Alapítvány a fenilketonúriás gyermekekért** alapítvány javára fizetné be. (Ha úgy dönt, hogy minket támogat, kérjük, tegye a javunkra kitöltött rendelkező nyilatkozatot egy borítékba, melyen feltünteti nevét, lakcímét és adószámát, valamint akinek a munkahelye készíti el az adóbevallását, annak a borítékot a ragasztott felületére átnyúlóan saját kezűleg alá is kell írnia.) Megértő támogatását ezúton is hálásan köszönik: a fenilketonúriás gyermekek és szüleik.

■ ■ ■

Köszönet érte! Az immár 50. születésnapját ünneplő **Budapesti Gyermekvasút** közel félezer gyermekvasutas tagot számlál. Nincs nagyobb köszönet és hála annál, mint látni a gyermekvasutas gyerekek mosolyát, melyet a szolgálat és a vasút iránti elkötelezettség örömei okoznak nekik. Járuljon hozzá ehhez Ön is a befizetett személyi jövedelemadójának **1%**-a felajánlásával! Cím: **Gyermekvasutasokért Alapítvány** Adószám: **18075144-2-01**

■ ■ ■

Segítsen, hogy segíthessünk!

A MÁV Kórház "Salubritas Adomány az egészségért MÁV-Villért Alapítvány" kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik jövedelemadójuk 1%-ával eddig is támogatták a MÁV Kórházat. Amennyiben Ön úgy dönt, hogy jövedelemadója 1%-át továbbra is jótékony célra fordítja, támogassa ezúttal is a MÁV Kórházat. Ha Ön alapítványunkat kedvezményezi, az alapítványunkra átutalt pénz továbbra is a kórház műszerparkjának fejlesztésére, új modern műtéti eljárások bevezetésére használjuk fel. Kérjük, hogy a bevallási nyomtatványokhoz csatolt "Rendelkezési nyilatkozat"-ot adószámunk 19677237-1-42, és alapítványunk nevének Kórház "**Salubritas Adomány az egészségért MÁV-Villért Alapítvány**" pontos jelölésével töltse ki. Köszönjük.

Az alapítvány kuratóriuma

■ ■ ■

Tisztelt Vasutas Kollegák! Munkatársaink!

A törvényadta lehetőségek alapján lehetőségünk nyílik arra, hogy a Vasutas Országos Közművelődési- és Szabadidő Egyesület javára ajánljuk jövedelemadónk **1%**-át. Az egyesület 17 művelődési intézménye az ország egész területén évtizedek óta azon munkálkodik, hogy a lehető legbővebb működési, szórakozási, szabadidő-eltöltési kínálatot biztosítsa dolgozóink és családtagjaik számára. Az intézményhálózat léte – minden erőfeszítésünk ellenére – sajnos, ma is bizonytalan. A művelődési házakra egyre súlyosabb terhek nehezednek, miközben a bevételi források folyamatosan szűkülnek, – mindez együtt lassan kritikus helyzetbe sodorja intézményeinket. Most, amikor lehetőség nyílik arra, hogy az állampolgárok közcélok szolgálatára ajánlják fel személyi jövedelemadójuk 1%-át, kérjük, ne feledkezzenek meg rólunk és intézményeinkről! Mi az Önök érdekében szeretnénk felhasználni ezeket az összegeket, melyek – reméljük – megérkeznek majd az egyesület számlájára. Azokhoz az intézményekhez, melyek Önökért létesültek, Önökért vannak és – bízunk benne – Önökért lesznek! Ahol a programok, a tanfolyamok, a műsoros estek, a színházi előadások Önöknek kínálnak lehetőséget, élményt, kikapcsolódást és szórakozást. Ismételten kérjük: egyesületünket jelöljék meg kedvezményezettként azon a nyilatkozaton, melyet az APEH illetékesei mindenkihez eljuttattak!

Címünk: **Vasutasok Országos Közművelődési- és Szabadidő Egyesület**, 1068 Budapest VI., Benczúr Gyula u. 30.
Számlaszámunk: **11707024-20326746**
Adószámunk: **18054406-1-42**

Molnár Géza
ügyvezető elnök

■ ■ ■

Civil szervezetek jelzése az **SZJA 1%**-ának felajánlására

1) **Pécsi Vasutas Művelődési Ház**
Adószáma: **19027364-2-02**
2) **Pécs-Baranya Értelmiségi Egyesület**
(Az Értelmiségi Klub működésének támogatására)
Adószáma: **19033792-1-02**
3) **Fúvós Expressz Alapítvány**
(A Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekar támogatására)
Adószáma: **19035055-1-02**

■ ■ ■

Köszönet érte!

A Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk **1%**-át az elmúlt évben részükre felajánlották. Az APEH által átutalt összegből rendeztük meg a II. Országos Vasutas Fotókiállítást és annak további országos vándoroltatását. A Kecskeméti Kisvasút Napján a "70 éves a kecskeméti Gazdasági Vasút" rendezvény sorozataként szerveztük meg és itt mutattuk be sikeres üzemeléssel a felújított "Ezüst Nyíl" sínautóbuszunkat is. Ugyanakkor rendszeres karbantartást végzünk a Keskeny nyomközű Járműskanzen eszközein. Továbbra is örömmel fogadjuk vasútbarátaink, támogatóink felajánlását. Támogatásunkat a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez; kiállításokon való megjelenítéséhez kérjük. A személyi jövedelemadó egy százalékáról rendelkező nyilatkozatra a **18450716-2-06** adószámot és a kedvezményezett nevét írják fel: **Vasúttörténeti Alapítvány, Szeged.**

Köszönjük. Tisztelettel:

Szabó Gyula
a kuratórium elnöke

A 100. ÉVES FENNÁLLÁSÁT ÜNNEPLŐ MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

1898-1998

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725

E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209

TÜV CERT EN ISO 9002 Zertifikat: 75 100 7345 TÜV Rheinland EURO QUA

Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással

- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion- illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára
- vasúti teherkocsi alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására, (légféktömlők, laprugók, ütközők, stb.)
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik, felújítására
- daruk, tolópadok és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

Városnézések, nyaralások vasutasoknak!

Velence *3700 Ft* • Prága *3500 Ft*
Görög szigetvilág *22.000 Ft*
Szardínia *20.500 Ft*
Benelux államok *14. 000 Ft*
Párizs-Amsterdam *2.000 Ft*

Érdeklődni: a 309/634-325 postain, vagy minden szerdán 15-16 óra között a 06/27-87-es telefonszámon lehet.

Humortárlat

Majdnem egy hónapon át, március 12-ig tekinthetik meg Debrecen Nagyállomásának kultúrvárótermében *Csáth Attila* karikaturista humorral teliszőtt életművét. A kiállítást egyébként február 16-án *Tasi Gábor* vasútigazgató-helyettes nyitotta meg, a Vasutas "Egyetértés" Művelődési Központ kamaratermében (Debrecen, Petőfi tér 6.), ahol február 25-ig tart nyitva a tárlat, s majd onnan költözik át a kultúrváróterembe.

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105

Mint a MÁV Rt.
kizárólagos vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mint vasúti, mint közúti célra
magánfuvarozók részére.

Északi 1867-

MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002

1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény

*A VSZ álláspontja szerint az új bérrendszer három fő eleme nem lehet véglegesen rögzített. Ezért .... **megfejtés vízszintes 1, függőleges 1. és 6.** sorokban.*

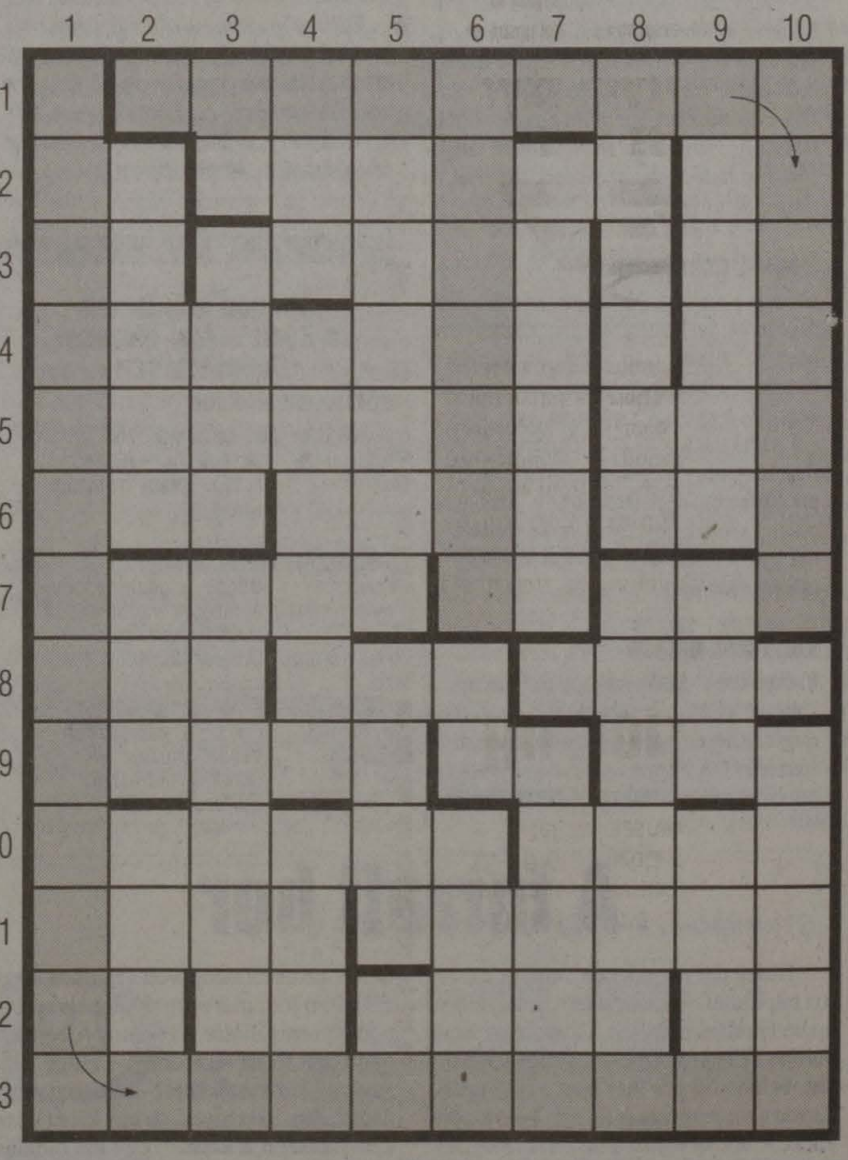
VÍZSZINTES: 1) tonna; **megfejtés I. része; 2)** fél ajtó!; angol főúri családi név; aláírás jelzése; **3)** Robiban van!; magával ragadó; római egy; kötőszó; **4)** helyesbíts; kelet; tiltószó; **5)** magasabb szint a rangban; függeszkedik; **6)** vaskő közepe; mozi oroszul; ... a pontot; **7)** a kutya csóválja; Imre, Sára; méhek háza; **8)** máj választja ki; némán Gécit; pengetős hangszer; **9)** nem dombos; mutatószó; ütlegelő eszköz; **10)** belül lukas; ókori királynő; **11)** Ady szerelme; üdülő paradicsomon (Kuba melletti); **12)** néma vas!; személyes névmás; jármű alkatrész; Sir népiesen.

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés II. része; 2) észak; jogszerű; egyik szülő; egész darabja; **3)** Virág Sándor; páros játék; keskeny törés; **4)** győri klub; nagyon síró; ház függőfolyosója; **5)** meztelenkedik; északi szomszédunk; helyhat. rag; **6) megfejtés III. része**; személyes névmás; bibliai név; **7)** Elek; ivólé van ilyen; római szám; Zsigmond becézve; **8)** huncut csalás; felöltőt; **9)** zsineg; szlovák igen; ítélkező; **10)** Tilda; oktat.

AZ ELŐZŐ REJTVÉNY MEGFEJTÉSE: **alapbérbe sorolás; teljesítménybérezés; pótlék**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Balogh Györgyné* kedves olvasónk nyerte. (9200 Mosonmagyaróvár, Tarcsay út 10.)

*Készítette: **Bánszegi József***



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 3. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. MÁRCIUS

A tartalomból:

Az ötlet csak belépő	2
Ők heten a VSZ győztes jelöltjei a KÜT-ben	3
Te jó Isten! Sátánisták voltak?	4
Nem lehet kipipálni!	5
Ki felejt és mi a mellékes?	6



Vízivasút Nyíregyháza és Dombrád között. Ilyen se volt még! Az újonnan megalakult Központi Üzemi Tanács megítélése szerint a rendelkezésére álló keretből egy rendkívüli segélyalap képzése, túl ezen a vasutas adományok országos gyűjtése is segíthet a belvízkárt szenvedett bajba jutottakon. FOTO: OLÁH TIBOR

KRÚDY GYULA

Március 15

Az alábbi sorokat a 16 esztendős ifjú újságíró írta a Debreceni Ellenőr című lapba.

Ó, te dicsőséges nap! Legnagyobb a történelemben. Neved lángbetűkkel van felírva az egek magasságában s idelenn a földön minden magyar szívében.

Akkor is olyan idő volt, mint most; akkor a felhők sűrű kárpitja mögé bújt a nap, s esett az eső, szél süvöltött végig az utcákon, mikor megszólalt *Petőfi*, mikor az emberek esernyő alatt éljeneztek s lelkesedtek, mikor a szabad sajtó első példánya, a Talpra magyar! járt kézről kézre az emberek között, hűvös, szeles időben.

Széttörtük a rabláncot egyszerűen, és szabadok lettünk. A *Szabadság* édes lehelete megérintette arcunkat...s héroszok lettek a félelmes kis diákokból...

Megírták már ezt előttem, s meg fogják még ezt utánam írni, elmondják, mit én mondtam, mit éreztem, mit érzenek... mindaddig, míg magyar fog lakni e földön, míg magyar anya neveli gyermekét. Gyermekkorunktól azt halljuk, hogy "szeresd hazádat!" – hát kell szeretnünk. Vérünkbe megy át.

Március Idusán nemzeti színű kokárdák és tollak lepik el a kalapokat: a bárányból-süveget és selymes cilindert egyaránt. Testvérek leszünk. A szónok "kedves polgártárs"-nak titulál, összecsókolódzik velünk – mámorában, melybe a *Szabadság*, *Egyenlőség* és *Testvériség* édes érzete vitte, és másnap... – másnap elnéz a fejünk felett.

Ó, miért nincs mindennap Március 15-ike! Végzek.

Utolsó kérésem az egek Urához az, hogy e magyar nemzet nagy betege, kinek minden percét egy aggódó nemzet kíséri figyelemmel, *Kossuth Lajos* gyógyuljon meg, és éljen még nemzetünk dicsőségére a mi öreg prófétánk.

1894

AKTUÁLIS

Jogerős végzés a december 21-22-i figyelmeztető sztrájk ügyében!

A Fővárosi Bíróság, mint másodfokú bíróság, 1999. február 24-én meghozott végzését a Vasutasok Szakszervezete március 8-án kapta meg.

A végzés kimondja, hogy:

"A Fővárosi Bíróság az első fokú bíróság végzését megváltoztatja és megállapítja, hogy a kérelmezettek által 1998. december 21-én és 22-én megtartott 2-2 órás "figyelmeztető" sztrájk jogszerű volt."

A Bíróság határozata jogerős. Az indoklásból kitűnik, hogy mindkét szakszervezet – a Vasutasok Szakszervezete és a Mozdonyvezetők Szakszervezete – fellebbezése alapos volt.

"A Fővárosi Bíróság a fellebbezések elbírálása során megállapította, hogy az első fokú bíróság a szükséges bizonyítás lefolytatását követően a tényállást helytállóan tárta fel, azonban abból helytelen jogi következtetést vont le, és így nem helyes az arra alapított jogi döntése sem, ezért az első fokú bíróság végzését a Pp. 259.§-a szerint alkalmazandó 253.§ (2) bekezdése értelmében megváltoztatta.

Elöljáróban rámutat a Fővárosi Bíróság arra, hogy az első fokú bíróság valóban lényeges eljárási szabályt sértett meg azzal, amikor a kérelmet a két kérelmező részére a döntés meghozatala előtt nem kézbesítette és nem adott lehetőséget arra, hogy a kérelmezettek ellenkérelmüket részletesen kifejtsék. Ez a mulasztás azonban pótolható volt, amelyet legkésőbb a másodfokú eljárásban pótolni lehetett volna, de az már korábban megtörtént, így a Fővárosi Bíróság az első fokú végzés hatályon kívül helyezése helyett az ügy érdemében döntött.

A Fővárosi Bíróság tehát érdemben elsősorban azt vizsgálta, hogy a kérelmezettek sztrájkja a Sztrájk-törvény 3.§ (1) bekezdés d/ pontjába ütközött-e vagy sem.

A Fővárosi Bíróság megállapította, hogy a Kollektív Szerződés nem rendelkezik részleteiben a dolgozók bérkérdésével, hanem a Kollektív Szerződés 51.§-a a bérkérdés részleteinek szabályozása tekintetében visszautal a reprezentatív szakszervezetek és a munkáltató közötti évenkénti bérmegállapodásokat tartalmazó úgynevezett MHF. utasításra.

Az iratok között elfekvő bérmegállapodásokból tényként megállapítható, miszerint azok mindig az adott év december második felében köttettek a következő évi béremelésekre vonatkozóan.

Mindebből tehát az a következtetés vonható le, hogy egyrészt nem a Kollektív Szerződés módosításáról és nem is kollektív szerződés erejű bérmegállapodás adott évi módosításáról volt szó a figyelmeztető sztrájkok megtartása idején. Egyébként életszerű is, hogy a következő év januárjától esedékes béremelések kérdésében a feleknek január 1-je előtt kell megállapodniuk.

A Fővárosi Bíróság ezt követően azt vizsgálta, hogy II.r. kérelmezett által szervezett 1998. december 22-én megtartott figyelmeztető sztrájk a Sztrájk-törvény 2.§ (3) bekezdésébe ütközött-e.

A Fővárosi Bíróság megállapította, hogy a Mozdonyvezetők, illetve a Vasutasok Szakszervezete önálló reprezentatív szakszervezet, azonos munkáltatónál működő, de más-más dolgozói kört felölelő szakszervezet. Mindkét szakszervezet külön-külön kezdett tárgyalásokat a béremelés tekintetében és igényük is eltérő béremelési mértékre vonatkozott.

Az Alkotmány 63. § (1) bekezdése és 70/c. § (2) bekezdése, valamint a Sztrájk-törvény a sztrájkhoz való jogot a szakszervezetnek – tehát értelemszerűen minden szakszervezetnek önállóan - biztosítja a Sztrájk-törvény keretei között. Ennek figyelembevételével tehát azonos munkáltatónál működő több reprezentatív szakszervezet – még ha azonos időben folytatnak is tárgyalásokat a munkáltatóval és közel azonos időben tartanak sztrájkot – egyikének sem csorbulhat a sztrájkhoz fűződő alkotmányos joga és lehetősége azzal, ha már előtte ezt a lehetőséget a munkáltatónál működő másik szakszervezet igénybe vette.

Mindezek alapján tehát az I. és II. r. kérelmezett vonatkozásában önállóan kellett elbírálni, hogy az általuk képviselt dolgozói körben szervezett és különkülön időpontban megtartott sztrájk a Sztrájk-törvény 2. §-ába ütközött-e, vagy sem. Megállapítható volt, hogy mindkét kérelmezett a törvényes időtartamot nem lépte túl, a felek közötti, az elégséges szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás vita tárgyát nem képezte, ezért mindkét kérelmezett által megtartott sztrájk ezen okból is jogszerű volt."

Schőnberg Imre

Megállapodások a választmány színe előtt

VITÁVAL, DE A NAGYTÖBBSÉG HITELESÍTETTE

A hóvihar februárban csak egyszer bírta megakadályozni, hogy összeüljön a VSZ választmánya megbeszélni, megvitatni (vagyis elfogadni) a 1998. december 31-én már aláírt megállapodásokat. Az elnök, *dr. Márkus Imre* nem titkolta, hogy jártában-keltében bizony többször is rákérdeztek: remegett-e a keze, amikor aláírta, hiszen egy sokszakmás vasutasság közös érdekeit kellett összehangolniuk.

– Éreztem a felelősséget – mondta – de azt is tudtuk, hogy a MÁV Rt. pénztárcájában már nem volt több jogosan kivehető forint. A VDSZSZ sztrájkjának pedig nem voltunk ellendrukkerei, ellenben ők azt hitték, hogy mi a magunkét nem tudjuk megszervezni. A mozdonyvezetők és a VSZ akciója összekovácsolta a két szervezetet. Utólag kiderült, hogy a tárgyalási csomag tartalmát mégsem hiánytalanul ismerte meg a tagság.

– Miért, kinek a feladata volt ez? Vajon a VSZ tisztségviselői mindannyian meg akarták-e érteni, hogy miért az van a megállapodásokban ami benne maradt? Vagy is miért nem több a bér, miért nem lehet a fejlesztésekből, az infrastruktúrából elvonni? Vagy vittük volna bele a VSZ-t egy bukott sztrájkba? A probléma az, hogy főleg gépészeti magaslatról többen azt nézték, mit nem, s nem azt, hogy mit kaptak!

Az elnök a szolidaritás gyöngeségének példájaként a takarítók, a segédmunkások keresetének alakulásával illusztrálta, hogy egyesek még a nettó négyszáz forintnyi béremelkedésüket is sokallták tőlük, mert ez a százalékok nyelvén több mint 19,5%-os emelkedést jelentett.

Pszota Árpád a 18. számú megállapodás miatt emelt kifogást, mert a mozdonyvezetők szerinte jobban jártak, mint a gépészszakág többi dolgozói. Tehát szerinte 18 megállapodás jó, s az az egy azért rossz, mert azok jutottak előnyhöz, akik addig is azt élvezték.

Molnár Ákos, aki "végigszenvedte" a tárgyalásokat már inkább arra hajlott, hogy a kollektív szerződés jobb mint valaha.

Vida Péter pedig azt állította, hogy a legrosszabban keresők felé nyitott a bérmegállapodás.

Orosz Péter a foglalkoztatás-biztonság okán szólt aggódóan, de elismerte, hogy egy tucat lényeges KSZ-módosítás a vasutasság érdekeit szolgálja.

Kun Dezső tragikomikusnak tartotta, hogy 19 szakszervezet működik a MÁV területén, szerencsére azonban kettő a VSZ és a MOSZ példát mutatott az együttműködésre.

Suszter Csaba a megspórolt, de kiadható csomóponti bérmegtakarításokra kérdezett rá, ugyanakkor a megváltható munkaidő-kedvezmény elapadásától tartva irreális javaslatokkal hívta fel magára a figyelmet. *Simon Dezső* alelnök megcáfolta, *s Kiss Tibor* világosította fel *Suszter Csabát*, hogy a bérmegtakarítás kifizethető, de nem mindenkinek jár.

Kis Tamás alelnök a vasút gazdasági társaságainál dolgozók menetjegy-kedvezményeinek megszerzésével és megtartásával foglalkozott. Tárgyalnak erről – mondta.

Holló Vilmos azt sejtette, hogy a gt-kben bizony valakik mégis csak kapnak kerülő úton menetjegykedvezményt.

Lovas Ferenc, a Debreceni Járműjavítótól kijelentette, hogy nagyon sokan örülhetnének a MÁV-val kötött megállapodásoknak, mert ők szívesen elfogadnák. A járműjavítósok béremelésének mértéke messze elmarad az oly sokat emlegetett MÁV Rt. bérmegállapodásoktól. Sajnos a céget még az ág is húzza, mert a német megrendelő előszerződése a beválthatóság oldalán hajítófát sem ér, – jelenleg.

* * *

A megállapodásokat, s a munkaidő-kedvezmény elosztásáról, mértékéről szóló határozatot a nagytöbbség jóváhagyta.

Szalai Csaba



Választmányi ülés 1999. február 22-én. Szinte mindenki felszólalt.

UTÁNAJÁRTUNK

"Tanulni, tanulni, tanulni?"

Vannak természetes folyamatok, melyek figyelmen kívül maradnak, gyakran későn vesszük észre, hiányuk mekkora kárt okoz.

Szabó Sándor, a Debreceni Vontatási Főnökség alapszervezeti titkára olyan témára igyekezett felhívni a figyelmünket egy rövid történet elmesélésével, mely napjainkban egyre hangsúlyosabbá válik. A MÁV Rt. oktatáspolitikai koncepciójára, a motiváció hiányára figyelmezteti a vasutas fiatalokat:

"Alapszervezetünk egyik tagja, ki 17 éve motorszerelőként dolgozik, sosem feledte, hogy mozdonyvezető szeretne lenni. 6-8 éve nem indult tanfolyam, ahol álmát valóra válthatná, de ő szorgosan dolgozott, feltornázta magát csoportvezetővé. 1997-ben vizsgával egybekötött képzés terve kecsegtette, amelyre sikeres felvételivel jelentkezett, mégsem küldték el e tanfolyamra. 1998-ban újból indult, jelentkezését elfogadták, de ezzel együtt a 11. bérkategóriából a képzés idejére visszasorolták a 8. bérkategóriába.

Azt tanácsoltuk, ne írja alá a szerződést, mire a szolgálati főnöke felajánlotta, hogy mehet vissza csoportvezetőnek, de egyúttal álmai is szertefoszlanak. A jelentős bértarifa visszalépés ellenére "Hősünk" aláírta a számára előnytelen egyoldalú szerződést, mert tanulni akart.

(Folytatás a 2. oldalon...)

MVJ
TÜV CERT
ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"
Vasúti járműjavítás • fémmegmunkálás • acélszerkezet gyártás és szerelés

VSZ szolidaritás a szövetségesekért

A Vasutasok Szakszervezete nevében dr. Márkus Imre elnök a VSZ szolidaritásáról tanúskodó levelet intézett a bérükért jogosan demonstráló, az egymásért összefogó belügyi, határőrségi, polgári védelmi dolgozók, a hivatásos határőrök szakszervezeteihez, továbbá a hozzájuk csatlakozó Független Rendőrszakszervezet, valamint a Polgári Védelmi Dolgozók szakszervezetéhez. A szolidaritási nyilatkozatot név szerint a BDSZ főtitkára, *dr. Bárdos Judit*; a HDSZ titkára, *Ackermann János*; a PVDSZ elnöke, Talabér Zoltán; és főtitkára, Zentai Ferenc; valamint az FRSZ főtitkára Fábián Ágota kapta meg 1999. mácius 4-én.

Íme a levél.

"A Vasutasok Szakszervezete teljes mértékben egyetért az Önök által képviselt belügyi köztisztviselők, közalkalmazottak és más rendvédelmi munkavállalók jogos reálkaresetük növekedését célzó bérkövetelésével. Az e cél megvalósítása érdekében 1999. március 6-ra meghirdetett országos demonstrációjukkal szolidárisak vagyunk, a munkavállalók érdekében létrejött szövetségüket példaértékűnek tartjuk."

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

Márkus Imre

(Dr. Márkus Imre) elnök

Mint a léggömb, elszálltak a bérkövetelések?



Ackermann Jánosnak, az MSZOSZ-hez tartozó Határőrségi Dolgozók Szakszervezete titkárának tennivalói az elmúlt napokban igencsak megsokasodtak. Mióta tavaly augusztusban megindult a belügyi dolgozók bérharca szinte percnyi ideje sincs. A Magyar Vasutas tudósítójára azonban mégis időt szakított.

– Titkár úr! Valójában igen keveset tudunk az Önök bérharcának előzményeiről és a most kialakult helyzetről.

– Tavaly augusztusban, a költségvetés készítésekor feltűnt nekünk, hogy a szaktárca illetékesei rendkívül kevés pénzt különítettek el a közszférában dolgozók 1999. évi bérfejlesztésére. Természetesen mi, mármint a Belügyi Dolgozók, a Hivatásos Határőrök, a Polgári Védelmi Dolgozók és a Határőrségi Dolgozók Szakszervezetének képviselői megpróbáltunk ezen a lehetetlen helyzeten változtatni, ám a belügyminisztériumi delegáció a tárgyalások alatt rendkívül merevnek bizonyult. Időközben a fenti négy szakszervezet létrehozott egy közös bér- és demonstrációs bizottságot. A legutolsó tárgyalás alkalmával *Lajtár József* gazdasági helyettes államtitkár, a BM tárgyalódelegációjának vezetője bejelentette, hogy a minisztérium hajlandó megadni a szakszervezetek által követelt 13,5%-os bruttó béremelést, de ennek az az ára, hogy 2500 közalkalmazottat és köztisztviselőt elbocsátanak. Ezt mi természetesen azonnal elutasítottuk, s egy kis idő elteltével azt javasoltuk, hogy csak 13%-os bruttó béremelés legyen, ráadásul az is csak február 1-jétől, és maradjon el a létszámleépítés. Ajánlatunkat a minisztérium nem fogadta el.

Március 6-án autós felvonulást tartottunk Budapesten a Hősök terétől a Parlamentig, amelyhez csatlakozott a Független Rendőrszakszervezet is. Vidékről 140 személygépkocsival és 37 busszal érkeztek az emberek. A demonstráció kezdete előtt az öt szakszervezet képviselője megkoszorúzta az általunk utolsó igazságos pénzügyminiszternek tartott Kossuth Lajos szobrát, és később 1000 luftballont engedtünk el, hogy így jelképezzük az eddig "elszállt" bérfejlesztésünket. Az is az igazsághoz tartozik, hogy megpróbálták megfélemlíteni az embereket a munkahelyeken.

– Bizakodóak-e, illetve mennyire elszántak követeléseik érvényesítéséhez?

– Bizakodóak vagyunk, mert úgy gondolom, hogy nem lehet hosszútávon a bruttó 37.500 forintos átlagkereseteken tartani olyan embereket, akiktől nem csak azt várják el, hogy jól végezzék a munkájukat, de azt is, hogy lojálisak legyenek az államhoz. Természetesen elszántak vagyunk, persze a törvényes határokon belül. Úgy érzem, hogy az egész bérfejlesztés nem pénz-, sokkal inkább akarat kérdése. Remélem, hogy amikor majd március 22-én Pintér Sándor belügyminiszter fogadja az öt szakszervezet 2-2 képviselőjét, végre közelednek a szinte megkövesedett álláspontok.

Berta Sándor

KÖZÉLETI JELENTÉKTELENSÉGEK

HAMAR MUNKA RITKÁN JÓ!

Egy vonalvillamosítás margójára

Magyarország az új évezred küszöbén teljes EU-mámorban él. Nincs ez másképp a magyar vasútnál sem. Ez az önfeledt ábrándozás még nem is lenne baj, de...

Sajnálattal tapasztalhattam, hogy mindegy milyen társadalmi berendezkedés van piciny hazánkban, a tipikusan "magyar betegség"-től egyszerűen nem tudunk szabadulni, azaz félmunkát végzünk (lásd 4-es metró, Nemzeti Színház stb.). Úgy látszik ez a jelenség a vérünkbe ívódott az évszázadok alatt. E "magyar betegség" "tünetei"-nek illusztrálására hadd álljon itt egy példa: néhány hete, február 23-án adták át ünnepélyes külsőségek közepette a forgalomnak a villamosított és felújított 71 jelzésű vasútvonalat. Csupán ez a tény a biztos, ugyanis a vasútvonalon dolgozók kérdésemre nem tudtak egyértelmű választ adni: mellék, avagy fővonal-é a 71-es?

A hivatalos átadást megelőző héten, péntek délután két úriember jelent meg a veresegyházi vasútállomáson, ahol azt közölték a meglepett vasutasokkal, hogy nekik – az átadás miatt! – ki kell festeniük az egyébként alig három hónappal korábban már egyszer kimeszelt várótermet! Szombat reggel 8 órakor pedig már a társaik is megérkeztek. Hétfő este 22 órára (tehát a megnyitó előtti nap éjszakájára!) már végeztek is!

Hamar munka, ritkán jó – tartja a közmondás. Nos valóban! A megnyitó után alig egy héttel tekintettem meg a felújított veresegyházi vasútállomást. A vécéblokkban már csepegett a víz! A várótermen még nem látszott rongálás nyoma, és a kerítésen, a padokon, az ajtókon és az ablakokon is észre tudtam venni a szorgos kezek tényked ésének nyomait. A munkákat egyébként – minő véletlen! – hétfőn napközben megtekintette *Kukely Márton* megbízott vezérigazgató is. Mozdonyon érkezett, autón távozott. Csak nem inspekciót, vagy talán főpróbát tartott?

Látogatásának a rossznyelvek szerint egyértelmű célja volt: a nagy napon, amikor a miniszter eljő Veresegyházára, működjön minden. Nos, ez meg is történt. Örömmel tapasztalhatták az érdeklődők, hogy a sebtiben összeállt "Kőműves Kelemen-brigád" valamilyen munkát végzett. A falak nagynyomású vízzel való letisztítása is megtette a magáét.

Csupán néhány "apróság" felejtődött el a nagy ünneplésben: a vonalon járó vonatok továbbra is koszosak. Fóton szét vannak fagyva a vízvezetékek. Fótújfalun nem használható a vécé, míg Őrbottyánban egyáltalán nincs az utasok részére efféle alkalmatosság. Váchar-tyánban pedig nincs ivóvíz. Erdőkertesen az önkormányzat újítja fel a vasútállomást, mert valószínűleg beleunt a vasúti bürokrácia tehetetlenségébe. Az pedig már csak ráadás, hogy itt járnak majd – minden bizonnyal – a MÁV Rt. legelhasználtabb villanygépei, hiszen valamennyi fűtőház igyekezett legstrapáltabb mozdonyát az Északi Vontatási Főnökségre rásózni. Az utas pedig ezekre az "apróságokra" figyel a legjobban.

Kukely Márton megbízott vezérigazgató becsületére legyen mondva, ő volt az egyedüli a számos ünnepi szónok és felszólaló közül, aki köszönetet mondott a veresegyházi vasútállomás dolgozóinak áldozatos munkájukért! Az pedig úgy gondolom, már a magyar viszonyok szégyene és sírni való komikuma, hogy egy állomást akkor újítanak fel, amikor a közlekedési miniszter megy látogatóba!

Berta Sándor

A FIATALOK SOK MINDENT MÁSKÉPP LÁTNAK

Csáki megy, de marad



A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozatának éléről a minap köszönt le *Csáki Zsigmond* elnök. Végleg nem fordít hátat a szervezetnek, hiszen eztán szakértőként segíti a VSZ munkáját.

– A Vasutasok Szakszervezetének vonzáskörzetébe tartozó munkavállalók között jelentős számban képviselteti magát a fiatal, harmincas korosztály – mondja az exelnök. – Ők azok, akik a munkában szerzett tapasztalataik révén már jól értik a vasút belső életét, sokan közülük közvetlen termelésirányítókká léptek elő. Életkoruknál fogva rengeteg dolgot úgymond friss szemmel néznek, és szorgalmazzák, hogy a VSZ is váltson szemléletet. Általános probléma, hogy sok az elkallódott fiatal. Mivel a bértarifában nem lehet igazán elismerni a szolgálati vezetőket, ma még a kívánatosnál kevesebb a fiatal középvezető a vasútnál.

– Ez milyen veszéllyel járhat a vasúti szakmákban?

– Ha a most negyvenes korosztály eléri a nyugdíjkorhatárt, és kilép a munkából, nem lesz, aki átvegye a helyét. Éppen azért gondolom, hogy mindenképpen ösztönözni kellene a fiatalabb generációkat a szakmai fejlődésre, a saját utak keresésére és megtalálására.

– Ennek érdekében mit tehet az IT?

– Jó kapcsolatépítéssel helyzetbe lehet hozni a fiatalokat. Meg kell velük értetni, hogy a szakmai továbbképzések, a fejlődés a későbbi munkasikerek elengedhetetlen feltétele. Ma már a fiatalok nem várhatnak arra, hogy jön majd valaki, aki fölismeri a tehetségüket, és a megfelelő pozícióba helyezi őket. A fiataloknak már magukat kell menedzselni, saját maguknak kell harcolni a szakmai előrelépésért. A világot öreg fejjel nem lehet megváltani. Az idősebbekben igenis megvan a bizalom a fiatalokkal kapcsolatban, hiszen én is 21 évesen lettem szb- titkár. A váltás különösen most, az EU csatlakozás kapcsán elodázhatatlan.

– Úgy véli, ha a fiatalok nem találnak magukra, a vasútnál belső munkaerő-problémák keletkezhetnek?

– Tartok ettől. Lesz egy idősebb réteg, amely nem tanul nyelvet, informatikát. Irányítási szinten pedig a jól képzett fiatalok, hogy úgy mondjam, nem lesznek képben. Elképzelhető, hogy a Zürichből Miskolcra tartó szerelvényeken a nyugati vasút nem vált személyzetet, ami kedvezőtlen lesz a számunkra. Most a K-6806/4/1999. megállapodásunk értelmében ebben az évben 250 millió forint áll rendelkezésre az átképzésekhez, a nyelvismeret megszerzéséhez, az EU- konform számítástechnikai tudás elsajátításához. Nagyon pontosan meg kell tervezni, kire költsük az összeget.

V. E.

Az ötlet csak belépő



***Pálmai Zsolt*, a VSZ Ifjúsági Tagozatának új vezetője 31 éves, két gyermek édesapja. 1994 januárja óta dolgozik a Kazincbarcikai Területi Értékesítési és Tanácsadó Iroda (TÉTI) munkatársaként. Az ottani régióra jellemző igen nehéz körülmények ellenére irodájuk túlteljesítette a tavalyi eredményeket meghaladó terveket is. A siker titka kétségkívül a fuvaroztatókkal kialakított kiváló személyes kapcsolat. *Pálmai Zsolt* folyamatosan képezi magát. Elsajátította a főbb számítógépes programok kezelését és Kanadában megtanulhatta a problémamegoldás különböző technikáit, a felnőttképzés speciális módszereit. Mindezek a tapasztalatok nagyban megkönnyíthetik az új tagozatvezetői munkáját.**

– Miért vállalta a megmérettetést?

– Egyrészt nagy tanácstalanságot láttam a tagozatban a hogyan továbbit illetően. Talán ez azért is volt, mert igen jó véleménnyel voltak az elődömről, *Csáki Zsigmondról*, aki után vállalni a tagozat vezetését nem könnyű dolog. Másrészt olyan emberek tiszteltek meg a bizalmukkal, akik érdemeik alapján elismert tagjai a szakszervezeti mozgalomnak. Én pedig a megbízások elől nem szoktam meghátrálni.

– Mit csinálna másképp a VSZ-en belül? Minek tulajdonítja, hogy szinte semmilyen tudósítás nem jelent meg az ifjúsági tagozat rendezvényeiről?

– A VSZ-en belül másképp csinálni sok mindent lehetne, csak az a kérdés, mit eredményezne mindez. Ötleteim természetesen vannak. Számomra a legfontosabb lenne, hogy megtaláljuk azt az utat, amelyen biztosan eljut eredményeink híre a tagokhoz. Ugyanis a VSZ-tagok zavarba hozhatók azzal a kérdéssel, hogy mit ért el számukra a szakszervezet. Az is igen bántja a szépérzékemet, hogy tagjaink helytállásával elért eredményeinket többen a szakszervezeten kívül lévők közül úgy élvezik, hogy cinikusan nyugtázzák: megspórolták a tagdíjat. Azt hiszem, lassan ideje lenne egy olyan korszakba lépni, amikor a szakszervezet népszerűségét nem a decemberben kiadott szaloncukor mennyisége és minősége, hanem az érdekképviseleti munka hatékonysága határozza meg. Hogy miért nem jelent meg semmi a tagozat rendezvényeiről, annak több oka lehet. S ezen talán érdemes elgondolkozni. Az ifjúsági tagozat nem tartotta ezt eléggé fontosnak, vagy nem tudta, hogy kell az információt eladni a sajtónak. Esetleg nem veszik komolyan az ifjúsági tagozatot.

– A vasutas ifjúság többezres tömegét bármely magyarországi párt megirigyelhetné. Ennek tudatában, hogyan, miként segítené elő a vasutas fiatalok körében a VSZ Ifjúsági Tagozatának új utakon járó megismertetését és népszerűsítését?

– A pártok csak ne irigykedjenek. A szakszervezetnek szerintem pártsemlegesnek kell lennie. Ez a magas taglétszám csak a tisztségviselők felelősségét növeli. Hogy a tagok, vagy a leendő tagok megismerjenek bennünket, először el szeretném érni, hogy akarjanak megismerni minket. Ehhez a következők kellenek: alakuljon ki az a tudat a vasutasokban, hogy a VSZ tagjának lenni védettséget jelent. Azaz, ha rendesen végzik munkájukat, akkor biztos a munkahelyük. Legyen egy olyan közösség a tagok közössége, ahová jó tartozni. Tudjunk segíteni fiataljainkon a sikeres pályára állásban. S végül, de egyáltalán nem utolsósorban: vegyenek végre komolyan minket, fiatalokat, és ne csak a közhelyek durrogjanak, ha rólunk van szó! Röviden: sikerek kellenek.

– Véleménye szerint, hogyan lehetne megoldani a 34-35 éves kort elérő, a VSZ Ifjúsági Tagozatából hivatalosan "kiöregedett", de még mindig fiatal kollégák szervezetben való továbbfoglalkoztatását?

– Akik már az ifjúsági tagozatban nevet szereztek, jó munkát végeztek, azoknak helyük kell legyen a "nagyok" között is! Ehhez hozzátartozik az is, hogy a helyek, csak úgy, nem üresednek meg. Itt tudni kell félreállni azoknak, akik fölött eljárt az idő. Így lesz hol új feladatokat vállalni.

Berta Sándor

Lépcsőzetes érdekviták

II. RÉSZ

Mostani lapszámunkban folytatjuk az érdekegyeztetési szintek bemutatását. Az Érdekegyeztető Tanács 1990-es újjászervezését követően mind kormányzati oldalról, mind a szakszervezetek részéről erősödött az igény, hogy alsóbb szinten is épüljenek ki az érdekegyeztetés intézményei.

A közép szintű intézmények egy része a különböző tárcákhoz kötődik. Elsőként a Belügyi Érdekegyeztető Tanács jött létre, ám hamarosan több minisztérium, köztük a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium is létre hozta fórumait. Az intézmények viszonylag gyors kiépülésében szerepet játszott többek között az a tény, hogy a részvétel az érintett szervezeteknek, egyúttal a kormánynak is legitimitást kölcsönzött. A fórumok többsége konzultatív testület, amelynek elsődleges célja az ágazatpolitikai kérdések megvitatása, a tárca által kidolgozandó főbb intézkedések egyeztetése, véleményezése. E testületek általában széles körű érdekképviseleti részvételre építenek, a témák köre határozza meg az érdekegyeztetésbe bevonandó érdekképviseletek körét. A konzultatív fórumok között lényeges különbség van abban, amiként a tárgyalóoldalak a tényleges érdekegyeztetésben részt vesznek. A KHVM területén működő fórumok működésükben kétoldalúak, mert a tárgyalás a tárca, valamint az érdekképviseletek (munkavállalói, munkáltatói szervezetek, szakmai szövetségek) blokkjai között zajlik.

A mezoszintű érdekegyeztető fórumok – néhány kivételtől eltekintve – nem kapcsolódnak a makro, illetve a szektoriális érdekegyeztetés fórumaihoz, ugyanakkor nem épülnek rá az alsóbb szintű érdekegyeztetési fórumokra sem. Az Érdekegyeztető Tanács az évek múlásával egyre határozottabban zárkózott el az ágazati kérdések tárgyalásától, az ágazati konfliktusok megoldásától, miközben az egy-egy ágazathoz tartozó foglalkoztatottak helyzetének közös nehézségei (például a vasúti közlekedésben) egyre markánsabban jelentkeztek. A makroszintű érdekegyeztetés ellentmondásossága rányomja bélyegét az ágazati érdekérvényesítésre is. Ágazati szinten mind a munkáltatói, mind a munkavállalói oldalon az összefogás igen csekély. Szakszervezeti oldalon azoknál a szakmáknál mutatkozik erő, amelyek egyben vállalati szakszervezetként is működnek, mint például a vasutas szakszervezetek. Az idők folyamán a munkavállalói érdekképviseletek nagyjából két típusú magatartást követnek: a gyenge szakértői hátterű ágazati szakszervezetek a fenyegetést választják, a kevésbé összefogott, de jó szakértői munkát folytatók pedig lobbyznak. Az ágazati szakszervezetek erőtlensége sajnos jelentősen befolyásolja a helyi érdekérvényesítést.

A mezoszintű érdekegyeztetés fontos terepét jelentik a középszinten folyó kollektív tárgyalások, amelyeknek jogszabályi keretei az új Munka Törvénykönyve megjelenésével váltak teljessé, bár a tárgyalások mind számukat, mind hatókörüket tekintve meglehetősen korlátozottak.

V. E.

(Következő számunkban a helyi, mikroszintű érdekegyeztetésről esik szó.)

"Tanulni, tanulni, tanulni?"

(...folytatás az 1. oldalról)

Tanult is néhány hetet, de milyen áron! A Gépészeti Intéző Bizottságot kértük meg, hogy járjon el a szerintük szabálytalan eljárás tisztázásában. Az előterjesztés után a szakigazgatóság megígérte a helyzet felülvizsgálatát, mely azóta az alábbi fordulatot vette. Felszólalásunkra az alábbi országosan egységes, de továbbra is előnytelen, egyoldalú szerződésmódosítást adott ki a Szakigazgató Úr!

"A MÁV, mint munkáltató a mozdonyvezetői tanfolyamot követő sikeres hatósági vizsga után sem biztosítja automatikusan mozdonyvezetői munkakörben történő foglalkoztatást. Erre csak az akkori mozdonyvezetői foglalkoztatási helyzet függvényében kerülhet sor. Azt azonban vállalja a munkáltató, hogy a sikeres hatósági vizsga után munkavállalót legalább kettő év időtartamra a beiskolázásukat megelőző munkakörben foglalkoztatja."

A még előnytelenebb szerződésajánlat után "Hősünk" visszament motorszerelőnek. Feladta, hogy álma valaha is valóra váljon, mert családját el kell tartania. Egyébként nehogy már a sikeres hatósági vizsgát követő két év múlva még motorszerelő se lehessen a MÁV-nál.

Azt szeretnénk, ha végre vezetőink is belátnák, hogy a továbbképzés közös érdek, ne hárul jon ekkora anyagi teher a tanulni vágyó dolgozókra, ne fokozzák az oly gyakori megélhetési problémák nehézségeit. Úgy érzem, ez a folyamat egyáltalán nem illik az annyira hangoztatott MÁV Rt. "humánstratégiába."

Megismerve e történetet, Moldova György szavai jutnak eszembe, "a vasútnál csak a hülyék és megszállottak maradnak". Vannak, akik azt szeretnék, hogy ez örök érvényű igazság maradjon!

Vincze Árpád

ŐK HETEN A VSZ GYŐZTES JELÖLTJEI A KÜT-BEN

A szakági delegáló értekezleteken az elmúlt hónapban megválasztották a MÁV Rt. KÜT tagjait. A számos jelölt közül 13 vasutas munkavállaló – szolgálati helyeken megválasztott üzemi tanácstag – érdemelte ki a választók bizalmát, illetve megszerezte az Mt. szerinti többségi szavazatot.

Három fő a gépészet, kettő a pálya, egy az intézmények, egy a TEB, hat pedig a forgalom és kereskedelem területen megválasztott üzemi tanácstagok közül került ki.

A megválasztott KÜT-tagok közül: hét fő a Vasutasok Szakszervezete, kettő a Mozdonyvezetők Szakszervezete, három a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, egy pedig független jelöltként nyert mandátumot.

Az Mt. 59. §-nak megfelelően a KÜT. 1999. március 1-én megtartotta alakuló ülését. Megválasztotta tisztségviselőit. A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanács elnökének *Horváth Istvánt*, elnökhelyettesnek pedig *Illés Jánost* választották meg.

A MÁV Rt. KÜT első ülésén a területeken és a szakágaknál tevékenykedő üzemi tanácsok munkájának koordinálására felelősöket jelöltek ki:

BUDAPEST	*Darabos Katalin*
SZOMBATHELY	*Fábián Kálmán*
PÉCS	*Kozári Margit*
SZEGED	*Nagy Zoltán*
DEBRECEN	*Tótfalusi Miklós*
MISKOLC	*Bodnár József*
ZÁHONY	*Illés János*

A szakági munka koordinálására:

GÉPÉSZET	*Németh Antal*
PÁLYA	*Nyúl László*
TEB	*Bodnár József*
FORGALOM, KERESKEDELEM	*Kozári Margit*
KHI	*Nagy Zoltán*

Két villámkérdés a KÜT új elnökéhez

***Horváth István* a Vasutasok Szakszervezetének régi tisztségviselője. Lapunkban ismerősként köszön vissza, úgy is, mint a Ferencváros Állomásfőnökségének szb-titkára. Fáradhatatlan munkabírása közismert, s talán szakszervezeti pályája csúcsára érkezett.**

Nemrég, 1998. októberében azt írtuk róla, hogy markáns képviselője a Vasutasok Szakszervezetének. Közel három évtizedes tagságával a nagyöregek közé tartozik. Ám olyan kitartó, makacs és fiatalos még mindig, hogy azt bizony nemegyszer ifjabb kollégái is megirigylik. Körzetében, a Budapest Ferencváros-i Vasútállomáson visszafogottan, ám céltudatosan készül a november végi megmérettetésre. Hát megmérették. KÜT elnök lett belőle. Ez bizony olyan tisztség, amivel egyenrangú partnere lehet a jövőben társaival együtt a munkáltatónak. Harcosságát, szókimondását ismerve tehát föltesszük a kérdést:

– Mire kötelezi máris ez a feltétlen bizalom? Hogyan mutatja meg mint elnök, hogy valóban nem csak asszisztálni fognak a MÁV Rt. mellett, amolyan kisinasként? Vagyis, egyáltalán Ön szerint érdeke a MÁV Rt.-nek a sztrájkok sorozata után az egyenrangú partnerség? A KÜT tudtommal feladatszerűen elbírálja az üdültetéseket, a segélyek elosztását, a vállalati hitellehetőségek (hozzájárulások) kiadható összegét.

– Köszönöm az elismerő szavakat, de szeretném azt annyiban kiigazítani, hogy az elért eredmény nemcsak az én személyemhez köthető. Ferencvárosi kollégáim, munkatársaim és a Vasutasok Szakszervezete tagsága és tisztségviselőinek támogatása nélkül nem részesülhettem volna ebben a megtisztelésben.

Ezúton is szeretnék köszönetet mondani minden vasutas kollégámnak, aki bizalmával megtisztelt. Természetesen a bizalom számomra egyben kötelességet, vasutas nyelven szolgálatot jelent.

A kérdésben szereplő *asszisztál* kifejezésre történő utalásnak több jelentése is van, ennek megfelelően én úgy fordítanám: "feladattal mellette van". Ami számomra annyit jelent: érdekeket kell megjeleníteni, információt közvetíteni, konfliktus helyzetet feloldani.

A MÁV Rt. vezetésével a tartalmas munkakapcsolat kialakítása a fő célom. Azt a tényt azonban tudomásul kell venni, igaz a részvételi képviseletén keresztül része vagyunk a vezetésnek, de a vállalatot nem mi vezetjük. A vezetői felelősséget nem vállalhatjuk át.

Az ÜT, mint részvételi képviselet azonban – ez természetesen a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsára is vonatkozik – a véleménynyilvánítási jogánál fogva a tervezésnek, a tájékoztatási kötelezettségén keresztül az információ közvetítésnek, a betekintési jogosultságán keresztül pedig az ellenőrzésnek lehet tevékeny részese. Ezzel segítve a vállalat vezetését az eredményes gazdálkodásban.

Ezt a tevékenységét a KÜT mint testület gyakorolja és ennek a munkának a megszervezése az én feladatom és felelősségem. Tartalommal történő kitöltése pedig valamennyi KÜT-taggá megválasztott kollégám kötelessége. Alapos, körültekintő szakmai indoklással alátámasztott véleménynyilvánítással tekintélyt vívhat ki a vállalat vezetése előtt a KÜT.

– Ha már a segélyeknél járunk, s mivel gyors interjúról van szó, sajnos szembe kell néznünk Magyarország legújabb katasztrófájával, a belvízkárokkal, amely több helyütt tönkretette a Kelet-magyarországi kisvasutasok ingatlanjait, otthonait. Azaz, terveznek-e valamilyen gyorssegély akciót?

– A második kérdésben felvetettek azt tükrözik számomra, hogy a jóléti pénzeszközök felosztása nem is olyan könnyű feladat, mint ahogy azt az előző kérdésben történő utalás jelzi.

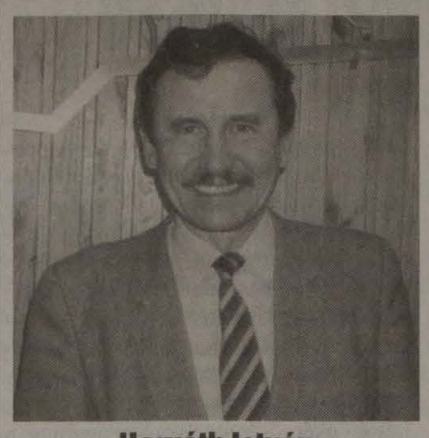
Az eddigi gyakorlat szerint létszámarány alapján történt a segély és kamatmentes kölcsönkeret leosztása. A szolgálati helyek a részükre ilyen módon képzett keretből gazdálkodhatnak.

Jelenleg az ország keleti felében kialakult helyzet viszont azt követeli tőlünk, hogy a lehetőségekhez mérten segítsünk bajba jutott vasutas kollégáinkon.

A rendelkezésre álló keretből megítélésem szerint képezni kellene egy rendkívüli alapot, amelyet a zilyenméretű tragikus esemény esetén – ami egyre több vasutast is érint – a vállalat vezetése a KÜT-el együtt döntve kezelne. Ennek a szabályozásnak a kidolgozásában remélem, a reprezentatív szakszervezetek is partnerek lesznek.

A hagyományos vasutas szolidaritásra alapuló segítséget, amely lehet különböző adományok gyűjtése is, megoldás lehet ezekre az esetekre. Ennek a módját és formáját az adó és egyéb szabályozásokat figyelembe véve szabad kidolgozni és alkalmazni.

Szalai Csaba



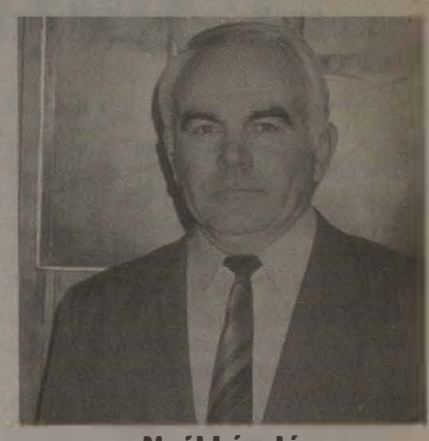
Horváth István

1951. június 27-én születtem Celldömölkön. Családi állapotom nős. Két gyermek neveléséről, taníttatásáról gondoskodom. Állandó lakhelyem: Budapest. Legmagasabb iskolai végzettségem: főiskola. Vasúti pályafutásomat – a gimnázium elvégzése után – 1969-ben kezdtem kocsifelíróként. Az összakvizsga illetve az önállósító vizsga megszerzésével pedig forgalmi szolgálattevőként folytattam a Tapolcai Vonalfőnökségen. A MÁV Tisztképző Forgalmi-Kereskedelmi Tagozatának elvégzése után 1974-ben Budapest-Ferencváros rendező pályaudvarra kértem áthelyezésemet. A pályaudvaron a forgalmi szolgálattevőkre megszabott szakmai követelményeknek megfelelően kezdetben külső forgalmi szolgálattevőként, majd Keleti-, Gubacs-, Nyugati-rendezőn illetve Személy-pályaudvaron teljesítettem szolgálatot. A Körzeti Üzemfőnökség működése alatt mint túrvezető térfőnök dolgoztam. 1986-ban Bp. Soroksári úti állomáson teljesítettem szolgálatot, mint megbízott állomásfőnök. 1987-től rendelkező forgalmi szolgálattevőként illetve állomásirányítóként dolgozom Budapest Ferencváros állomáson. Az állomás Üzemi Tanácsának illetve a Központi Üzemi Tanácsnak 1993-óta vagyok a tagja.



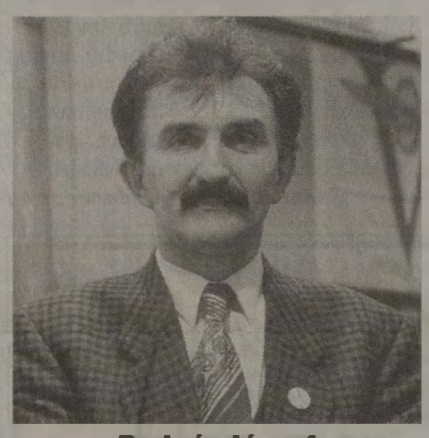
Darabos Katalin

1954. június 10-én Budapesten születtem. Elvált vagyok. egy gyermekem van. A Vasutasok Szakszervezetének 1971. óta vagyok a tagja. 1971. október 11-én a Magyar Államvasutak Budapest-Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökségnél, mint gép-gyorsíró helyezkedtem el. Munka mellett elvégeztem a gimnáziumot, később a MÁV Általános Tiszti tanfolyamot. Ezt követően munkaügyi előadóként, majd személyzeti vezetőként, s jelenleg munkaügyi vezetőként dolgozom a Ferencvárosi Pályagazdálkodási Főnökségen. Munkatársaim 1987-ben szakszervezeti titkárnak választottak meg, mely tisztséget 1994-ig töltöttem be. 1998-ban harmadszorra is bizalmat szavaztak munkatársaim Üzemi Tanács elnöki tisztség ellátására a Budapest-Ferencvárosi Pályagazdálkodási Főnökségen. Azt az utat szeretném követni, amelyet eddig is vallottam, a döntéseknél azok érdekeit, igényeit kell figyelembe vennem, akik megválasztottak, akiket képviselek. Aktivitásom szeretném a munka jobbítására fordítani.



Nyúl László

1966. augusztus 1-jén a Vasútépítő Technikum elvégzése után léptem a MÁV szolgálatába, a Kecskeméti Pályafenntartási Főnökségen. Műszaki gyakornok, később előmunkás lettem az akkor kiképzési rendnek megfelelően. Az előírt szakvizsgák letétele után beiskoláztak a MÁV Tisztképző Intézet Felépítményi és Hídtagozatára, amit 1971/72 tanévben elvégeztem. 1972. őszétől szakaszkezelő pályamester voltam a Kiskunfélegyháza-Kiskunhalas, vonalon, a főpályamesteri szakaszok kialakításáig. 1975. október 1-től 18 évig voltam főpályamester Kiskunfélegyházán. Munka mellett elvégeztem a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola vasútépítő szakát. A főpályamesteri munkakör után szakmérnöki munkakörbe helyeztek át, s e tevékenységet végzem jelenleg is. Szűkebb munkaterületem Kiskunfélegyháza-Szeged vonalszakasz felügyelete. A VSZ-nek 1966. augusztus 1-jétől vagyok tagja. 1975-től lettem választott tisztségviselő, előbb szb-tag, majd 1987-től a Főnökség Szakszervezeti Bizottságának titkárává választottak. Az Üzemi Tanácsok megalakulása óta munkatársaim bizalmából a főnökség Üzemi Tanácsának elnöke vagyok. Ezidáig a két választott tisztségből adódó feladatoknak úgy érzem, sikerült megfelelnem. A pályás ÜT-elnökök harmadik ciklusban választottak meg a MÁV Rt. KÜT pályás képviselőjének. Meggyőződésem, hogy a PHM Szakigazgatóság vezetésével kialakított korrekt kapcsolat további mélyítése a pályás munkavállalók javát fogja szolgálni, nemkülönben a KÜT-ben végzett tevékenységem is.



Bodnár József

1957. július 10-én születtem a Borsod megyei Taktaszadán. Az általános iskolát szülőfalumban végeztem el, majd a miskolci 2.sz. Ipari Szakközépiskolában finommechanikai műszerészként érettségiztem. Ezt követően 1975. július 28-án léptem a MÁV szolgálatába. A szerencsi blokkmesteri szakaszon műszerészként dolgoztam, innen 1976. novemberében Felsőzsolcára kerültem. Két év sorkatonai szolgálat után ide tértem vissza. Az első vasúti tanfolyamot 1979-ben Budapesten végeztem el, melyet több speciális követett még. A Mechwart András Szakközépiskolában biztosítóberendezési technikus képesítést szereztem, majd elvégeztem ezen a szakon a MÁV Tisztképzőt is. Munkatársaim támogatásával szakszervezeti bizalmi, főbizalmi helyettes lettem. Különböző szakszervezeti tanfolyamokon vettem részt 1980-tól, legutóbb 1998-ban. A Vasutasok Szakszervezete TBF SZB titkárává választottak 1994-ben, majd 1997-ben másodszor is. 1998. januárjától a miskolci Területi Bizottság titkár helyettese, a KOB tagja lettem. A VSZ TEB IB tagjaként a szakág területi képviselőjeként is tevékenykedem. Alapítóként vettem részt a TB tagozat létrehozásában. Jelenleg a miskolci TBF-en diszpécserként dolgozom. Az első Üzemi Tanács választás során megválasztottak az ÜT elnöknek. 1993-tól már harmadik alkalommal töltöm be ezt a tisztséget. A szakágon belül működő szociális- és jóléti munkabizottság keleti területi képviselője vagyok. Sokszor szabadidőmet is feláldozom a hatékonyabb képviselet érdekében. Családommal Miskolcon élek, két gyennekem van. A lányom a miskolci egyetemen joghallgató, a fiam pedig szakközépiskolában számítástechnikai szakon tanul. Felsorolt társadalmi tisztségeimből adódó feladatoknak igyekszem megfelelni, melyhez elengedhetetlen a családi háttér, a megértő támogatás. Szeretnék a TEB szakma képviselőjeként a Központi Üzemi Tanács munkájában részt venni, annak érdekében, hogy dolgozóink képviselete ezen a szinten is hatékony legyen.



Kozári Margit

1957. augusztus 13-án születtem Nagyradán, azóta is állandó lakhelyem. Tanulmányaimat Nagykanizsán Szakmunkásképző Intézetben, majd szakközépiskolában végeztem. Jelenleg közlekedés-szervezést tanulok a BME-n. Vasúti pályafutásomat 1976-ban kezdtem jegyvizsgáló munkakörben, majd tartalékos utánfizetési ügyintéző, munkabérfizetőként dolgoztam. A szakszervezetnek 1971-től vagyok tagja, 1994-től Nagykanizsa állomás szb-titkára. Az ÜT létrehozásától tagja és elnöke vagyok Nagykanizsa állomás Üzemi Tanácsának. A KÜT-nek 1995-től vagyok a tagja.



Izsák Csaba

1952. december 2-án születtem Nagykanizsán, ahol azóta is lakom. Iskolai tanulmányaimat Nagykanizsán, majd Budapesten végeztem. Dízelmotorszerelő lakatos szakmunkásvizsgát tettem és a helyi Vonatási Főnökségen lettem lakatos. 1975-ben mozdonyvezetői szakvizsga után mozdonyvezetői, majd 1978-tól mozdonyfelvigyázói munkakörbe kerültem. 1977-ben nősültem, két kislányom van, akik még iskolába járnak. Szakszervezeti tag 1970-től vagyok, 1990-től szb-titkár. Mióta a törvény életbe léptette az Üzemi Tanácsokat, tagja és elnöke vagyok a Gépészeti Főnökség Üzemi Tanácsának. Az első választásnál tiszta VSZ-es, a másodiknál megállapodás jött létre 7-4 arányban a MOSZ-szal, a harmadiknál 8-1 arányú VSZ-es Üzemi Tanács állt fel. Az először választott Központi Üzemi Tanács tagja, annak helyettesítő elnöke lettem.



Nagy Zoltán

46 éves vagyok, 1971. augusztusában első munkahelyem a Szeged Vontatási Főnökség. Rövid mozdonyvezető-gyakornoki kitérő után a munkaügyi területre kerültem, és hosszú évekig Szeged Vontatás, illetve a Körzeti Üzemfőnökség volt a munkahelyem. Eközben a Közgazdasági Szakközépiskolai érettségi mellé elvégeztem a Felsőfokú Munkaügyi Tanfolyamot is. 1988. augusztusában helyeztek át Szeged Igazgatóság Személyügyi Osztályára. Azóta a Gépészeti Osztály rövid közbeiktatásával itt dolgozom. Időközben eredményes vizsgát tettem a Felsőfokú Személyügyi Kiegészítő tanfolyamon. A Vasutasok Szakszervezetének 1971. óta vagyok a tagja, az Igazgatóság alapszervezetében lettem SZB tag, majd SZB titkár. Már az első üzemi tanács választáson ÜT elnöknek lettem megválasztva, és azóta is élvezem munkatársaim bizalmát. A Jóléti és Szociális Munkabizottságnak is megalakulása óta elnöke vagyok. A KÜT-be történő beválasztásom nagy kihívásnak tartom, mindenképpen meg kívánok felelni annak, amit az általam képviselt terület elvár. Ehhez nagymértékben igénybe fogom venni a delegálók segítségét, javaslatait.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

EMLÉKEZZÜNK RÉGIEKRE!

Magvetők

A 19. század nyolcvanas éveiben megélénkült a MÁV gépgyárak és vasúti műhelyek munkatársainak szervezkedése. A szocialista szakszervezeti mozgalom kezdeményezői többnyire Németországból, s az Osztrák-Magyar Monarchia iparilag fejlettebb területeiről érkeztek. Az állami üzemekben szívesen alkalmazták e kiválóan képzett szakmunkásokat. A rendőröket viszont csak az érdekelte, hogy a gyárkapun kilépve mit csinálnak, kikkel tartanak kapcsolatot ezek a széles látókörű, több nyelven kommunikáló férfiak. Éberen figyelték ezért a vendéglőket, ahová a munkások étkezni, s – szakegyleti helyiségek hiányában még – szervezkedni jártak. Amint "gyanússá" váltak, jegyzőkönyvileg figyelmeztették őket, hogy ha nem tartják távol magukat a munkásmozgalomtól, el kell hagyniuk az országot. A kiutasítottak adatait a nyomozói jelentésekből ismerjük. Álljon itt néhány példa.

Az Általános Munkáspárt 1883. januári választójogi népgyűlésén szólni kívánt *Konrad Brendel* géplakatos (sz. 1849 Nürnberg, németországi illetőségű, evangélikus, özvegy), aki három éve élt Magyarországon, négy hónapja a fővárosban, s a MÁV Gépgyárban dolgozott. A rendőrkapitány azonnal megvonta tőle a szót, majd 48 órás határidővel kiutasították az országból. Társai bensőséges összejövetelen azzal búcsúztatták: hiába üldözik a szocialistákat, azok – miként az első szocialista, Krisztus tanítványai – továbbra is terjesztik és diadalra viszik eszméiket.

A MÁV Főműhelyében dolgozó *Johann Tanzer* 32 éves vasesztergályost (sz. Pottschach, Alsó-Ausztria, német anyanyelvű, r.k., nőtlen), mivel radikális szocialistákkal tartott kapcsolatot, 1884 februárjában örökre kiutasították az országból. A vele közös albérletben lakó *Johann Tureček* 27 éves lakosra (sz. Neu-Bielau, Csehország, r.k., cseh anyanyelvű, nőtlen) nem csaptak le addig, amíg egy magán műhelyben dolgozott, de azonnal ráterelődött a figyelem, amint a MÁV Főműhelyében vállalt munkát. 1884 áprilisában figyelmeztették, novemberben kiutasították.

1885 tavaszán a szakmai szervezetek összefogásáról tanácskoztak a Budapesti Munkáskör vezetői. Közöttük volt a MÁV Gépgyárban dolgozó 33 éves vassodró, *Kutil Ferenc* (sz. Blaudau, Morvaország, felekezet nélkül, korábban r.k., nőtlen), akit sajtóvétség miatt utasítottak ki 1884-ben Bécsből és szeptemberben már itt is figyelmeztették. A bécsi és a brűni párttal folytatott levelezését figyelték. A házkutatás során "számos szociálforradalmi folyóiratok és röpiratok, munkásmozgalomra vonatkozó cikkek, a *Cuch capi* cseh nyelvű és a *Der Radicale* német nyelvű pártközlönyök legutóbbi számai találtattak." Július 15-i keltezésű kényszer-útlevele tartalmazta a személyleírását: termete magas, arca hosszas, homloka feltűnően magas, haja, bajusza és körszakálla szőke, öltözete polgári. Kiutasításakor visszakapta 25 forintot tartalmazó pénztárcáját, aranyláncon függő, arany fedelű anker óráját, arany pecsétgyűrűjét, régi ezüstpénzét, Vöröskereszt sorsjegyét és kését. Polgári megjelenésének leírásából csupán egy jellegzetes, divatos darab, a széles karimájú "Lassalle-kalap" hiányzik.

Az 1886. februári főkapitányi jelentés szerint az Osztrák-Magyar Államvasút Társaság pesti műhelyében dolgozó, Bécsből kiutasított *Hacker Mihály* kovácssegéd a Granzban megjelenő *Die Arbeit* című lapot rendszeresen a fővárosba csempészi és összekötő szerepet tölt be az újpesti és a fővárosi "anarchisták" között. 1890-ben megállapították: "a New York-ban megjelenő *Socialist* című radikális irányú munkásközlönyt járatja, minélfogva mint államrendészetileg aggályos egyén rendőri felügyelet alá helyezendő." Őt nem utasíthatták ki, mivel 1858-ban Steyerbachban született ugyan, de szenteleki (Vas m.) illetőségű volt. Az Újpesti Munkásképző Egylet vezetőségi tagja lett; 1892-ben a szociáldemokrata pártkongresszus küldötte; 1893-tól vezetőségi tagja a vas- és fémmunkások önképző- és segélyező egylete újpesti fiókjának, s 1894-től az MSZDP újpesti szervezetének.

1884. augusztus 21-től dolgozott szerelőként az OMÁV főműhelyében (1892-től MÁV Nyugati Főműhely) a csehországi Wodwovitzben 1857-ben *született Klauis Antal*. Akkor már elkötelezett harcosa volt a munkásság gazdasági és szociális helyzetének javításáért, teljes emancipációjáért küzdő szociáldemokrata mozgalomnak. 1890 tavaszán a *budapesti, bécsi és prágai vasúti műhelymunkások* május 1. munkaszünettel való megünneplését előkészítő *közös bérmozgalmát* szervezte, 1894-től a magyarországi vas- és fémmunkások szakegyletének szervező bizottsági tagja. 1896. szeptember 20-án az ő indítványára határozták el a vasúti munkások, hogy *önálló vasúti munkásegyletet* alakítanak. 1897 nyarán 70 társával együtt elbocsátották. A vasutasok szakszervezeti mozgalmát azonban már nem lehetett feltartóztatni.

A magvetők mesterségbeli tudásukra, elveikre, műveltségükre méltán büszkék lehettek. Társaik számíthattak szolidaritásukra, a mozgalom pedig anyagi áldozatvállalásukra. Az utókor tisztelettel adózhat nekik, kitartóan harcoltak egy még ma is távoli cél, a munkásság teljes emancipációjának megvalósításáért.

Gadanecz Béla - Gadanecz Éva

Tartalomgazdagító Sajtónap





A Sajtónap nem csupán ünnepélyes méltatása volt az újságírói teljesítményeknek március 8-án a Magyar Vasutasnál. A lap munkatársai a VSZ tisztségviselőivel tartalomgazdagító tanácskozásra ültek össze. A hasznos vitán újból tisztázódott, hogy a lap saját szakszervezeti és munkás hagyományain épül fel továbbra is, és írásra készen szeretne együttélni a konkrét érdekvédelemmel. Ráadásként új rovatokat is indít. A kiadó *dr. Márkus Imre* nívódíjat adott át *Kárpáti Sándornak* (publicisztika) és *Berta Sándornak* (riport). Öten pedig jutalomban részesültek. FOTÓ: PILTZ GYULA

Virágos Nőnap a VSZ-ben



Virágot a virágnak! A Nőnapot a szép nem kiváltságos hagyományaként ápolják a VSZ-ben is. FOTÓ: PILTZ GYULA

VISSZATÉRTÜNK RÁ

Te jó Isten! Sátánisták voltak?

Úgy látszik, nem akar holtvágányra futni Szegeden az Alsóvárosi Vasutas Művelődési Ház tulajdonosváltójának útközete. Tőlünk telhetően a Magyar Vasutas februári számának "Utánajártunk" rovatában mi is megpróbáltunk utánanézni a Vasutas Művelődési Ház sajátos kilakoltatásának. Akkor megírtuk, hogy nem hánytorgatjuk a visszaadás jogosságát, azt, hogy az egyház visszakapta vagyonát, de azt már a tollal csak megpiszkáljuk, ami nem az övé. Mert vannak, akik emlékeznek! Régi VSZ tisztségviselők mondják, hogy az alsóvárosi vasutasok téglajegyén épült újjá romjaiból ez az épület, a VSZ összekuporgatott vagyona volt a berendezés bútorostól, mindenestül.

Nos, úgy gondoljuk, ez a leltár is megér egy misét. Majd, mert valamit máris "megbeszélhetünk" *Gyulay Endre* szeged-csanádi megyés püspök úrral. Ő ugyanis levelet írt a "Kapcának" becézett Vasutas Művelődési Ház kulturális működtetéséről a Dél-Magyarországnak. Ennek apropóján föl is keresse *V. Fekete Sándor* újságíró egy-két érdekes kérdéssel. *Gyulay Endre* válaszában megokolja, hogy a ferencesek miért kérik vissza az intézményt: "Olyan szellemű dolgok kaptak teret abban a művelődési házban, amelyek a ferences szellemhez nem méltók." Az újságíró természetesen rácsodálkozott:

– *Mik voltak ezek?*

– "Olyan színházi és egyéb előadások, amelyeknek nem volt ott helyük."

Ürmös Ilonától, a nyugdíjba vonult művelődési ház végsőkig elkeseredett igazgatónőjétől Szegeden hallottam ottjártamkor, hogy ennek a több, mint nevetséges állításnak akad egy még oktondibb magyarázata.

Nem vitás, egy ízben a Pokolgép nevű hazai hardrock-együttest meghívták a Kapcába. Ezután terjedt el a hír, hogy sátánisták ütöttek tanyát a művelődés házában Szegeden. *Ürmös Ilona* az egyik atyával a félreértést tisztázta. Ám mégis lőn utóélete a pokolbéli pletykának.

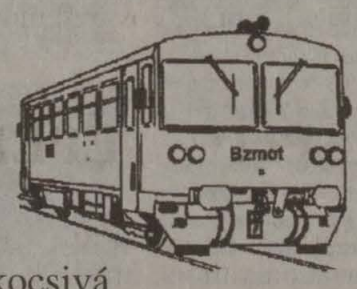
Csak reméljük, hogy a művelődési ház Európa-hírű énekkara és fúvószenekara már korábban is elnyerte a püspök úr tetszését.

Szalai Csaba

MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"



Tevékenységi körünk:
- Sínbusz "*Inter Picy*" gyártása
- Bz motorkocsi korszerűsítése remotorizációval, komfortosítása
- Bzx mellékkocsi átalakítása Bz motorkocsivá
- M47 típusú, dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- DHM2 típusú dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- 4 tengelyes személykocsi fővizsgája
- 2 és 4 tengelyes teherkocsik fővizsgája
- Eams magas oldalfalú teherkocsi gyártása
- Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása
- Vasúti nosztalgiajármű javítása, gyártása
- Speciális vasúti pályaépítő gépek javítása (UDJ, TVG)
- Vasúti járműfődarabok javítása

Tervezés és gyártás:
- vasúti járművek
- alumínium -és acélszerkezetek
- faipari termékek
- kovácsolt munkadarabok
- forgácsolt munkadarabok
- műszaki gumiáruk

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

ÉRDEKVÉDELMI RINGBEN

A kocsiszolgálatosok az egység kovácsai

Ülésezett a VSZ Műszaki Kocsiszolgálati Tagozatának ügyvivői testülete. A március 5-i összejövetelen részt vett a MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóságától *Juhász Gyula*, a szakigazgatóság vezetője, helyettese *Bogdán András*, *Urbán György* osztályvezető, valamint *Pszota Árpád* GIB titkár és *Szabadi László* GIB titkárhelyettes.

Zubály Bertalan tagozatvezető kérte fel a GSZI vezérkarát arra, hogy tömören értékeljék a tavalyi munkát és tájékoztassanak a várható feladatokról.

Az értekezleten persze másról is szó esett. Az ügyvivők meghallgathatták a bérbesorolás jelenlegi tervezetének siralmas helyzetét. A műszaki kocsiszolgálati tagozat eltökélt álláspontja az volt, hogy ilyen formában nem lehet elfogadni, mert a jelenleg érvényes tarifatáblázathoz képest inkább a vissza, – mint az előrelépés tapasztalható. Méghozzá jelentősen. Épp ezért kell végre megnyugtatóan rendezni a szakmunkások, a kocsivizsgálók és a középvezetők bérbesorolási ügyét.

Utolsó napirendként az utóbbi időben oly nagy vihart kavart új szakszervezetek megalakulásával kapcsolatosan a területi ügyvivők mondtak megsemmisítő kritikát. Többen jelezték, hogy nem is hallottak ilyesmiről. Mint kiderült, elsősorban Budapestről származtatható a gyöngécske kezdeményezés. Az S.J. által megalakított gépészek szakszervezetéről, vagy az állítólagos kocsivizsgálókéról rebesgetnek ugyan, de még a szervezői is a homályban maradnak ismeretlenül. Az műszaki kocsiszolgálati tagozat ügyvivő testülete nyomatékosan hívja fel a kollégák, a szaktársak figyelmét, hogy ne adjanak hitelt egy újabb megtévesztésnek. Azt kell látni, hogy egy-két ember hatalmi vágyaktól fűtve törleszkedik, törekedik. E törekvésektől az MKT ügyvivői elhatárolják magukat, és nem is nyújtanak semminemű támogatást semmilyen formában a fantomoknak.

A közérdekű tájékoztató után természetesen a fölvetett szakmai kérdésekre is kielégítően, bőséggel válaszoltak a GSZI szakmai vezetői.

Zubály Bertalan

Nem lehet "kipipálni"!

EGY ALIG ISMERT ENSZ HATÁROZATRÓL...

Az ENSZ Közgyűlése 1992 október 16-i keltezéssel, a 47/5a. határozatában arról döntött, hogy az 1999. évet az *idősek nemzetközi évének* kell tekinteni. Valamennyi országhoz kiáltványt intéztek ebben az ügyben, de ennek eredeti szövege kevesek előtt ismert, mert ezt a határozatot elsősorban a nyugdíjas érdekvédelmi szervezetek tartják számon, és a hírközlés részleteiben nem ismertette.

A kiáltvány hangsúlyozza: *a világ népessége elöregedésének gyorsuló üteme szükségessé teszi az idősek jogainak fokozott védelmét.* Jelenleg hazánkban a népesség 20%-a 60 éven felüli. A nyugdíjasok 42%-a elmúlt 70 éves és közülük a férfiak 26%-a, a nők 52%-a egyedül él. A világban 2020-ra megduplázódik a 60 év felettiek aránya és eléri az 1 milliárd főt.

Az ENSZ határozat elismeri azt, hogy: az idős korra fel kell készülni, már az életszakasz elején, továbbá az idős személyeknek jogukban áll a lehető legjobb egészségi állapotra való törekvés, és hogy az életkor előrehaladtával növekszik a közösségi és családi gondoskodás iránti igény.

Az elöregedéssel kapcsolatosan gyakorlati stratégiára van szükség. Támogatni kell ezzel összefüggésben: az adatgyűjtést, kutatást, képzést, technikai együttműködést és az információcsere javítását.

Arra is felhívják a kormányok figyelmét, hogy az idősebb személyeket vonják be a fejlesztési programok kidolgozásába és véleményezésébe. A médiák feladatává kell tenni az Egyesült Nemzetek idős személyekkel kapcsolatos alapelveinek terjesztését. Olyan programokat kell kidolgozni, amelyek az egészséges öregedési folyamatokat szolgálják, valamint a keresőképesség és a produktív öregkor új formáinak megvalósítására irányulnak. Az emberi életkor kitolódásához való alkalmazkodás jegyében az ENSZ sürgeti az ehhez szükséges humán és anyagi erőforrások biztosítását.

A kiáltvány olyan *nemzeti programok* kidolgozását írja elő, amelyek tartalmazzák: az idősek megfelelő egészségügyi ellátását, a megelőző egészségvédelmet, az önsegítő programok fejlesztését, az idős és fiatal generációk együttműködését és így tovább.

Külön hangsúlyt kap a kormányokhoz szóló felhívásban az idősek társadalmi, kulturális helyzetének javítása, illetve a társadalmi jólét javaiból az egyes nemzedékek azonos elbírálás alapján történő részesítése. Fontosnak tartják az ENSZ-ben azt is, hogy fordítsanak figyelmet a költségvetési erőforrások megteremtésére, a megvalósíthatatlan célkitűzések helyett, a kézzelfogható lehetőségekre, valamint a helyi hatóságok és az idősek érdekvédelmét ellátó civil szervezetek folyamatos, jó együttműködésére.

Ebben a rövid és kivonatos tájékoztatásban most nem térhetünk ki arra, hogy Magyarországon mi a helyzet, miért tekintik egyes vezetők nálunk a nyugdíjat szociális juttatásnak, vagy hogyan alakul a nyugdíjba vonulók társadalmi, anyagi és kulturális életkörülménye. Ennek vizsgálata hosszabb eszmefuttatást igényelne.

Ha a mi kormányainknak az elmúlt 7 évben nem is volt ideje ezzel az ENSZ határozattal érdemben foglalkozni, azért a világban történt valami. *A 8 nagyhatalom vezetői 1997. június 22-én Denverben csúcsértekezletet tartottak*, ahol megtárgyalták az ENSZ korábbi határozatából fakadó tennivalókat. Az *Idősek Nemzetközi Évére való felkészülés jegyében* fontosnak tartották: az idősek rugalmas és részmunkaidejének biztosítását, a munkából a nyugdíjba való áttérés előkészítését, a családon belüli idős gondozás támogatását, és az aktív életkor megnövelését, illetve tartalmának javítását.

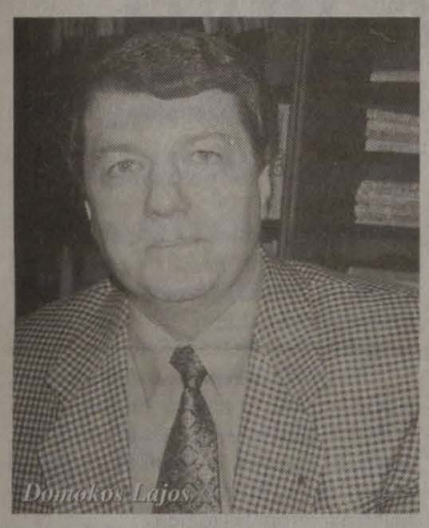
A leírtakból kitűnik, hogy ez az év nem az idősek ünneplésének esztendeje, ahol néhány, vendéglátással egybekötött, szendvicses és coca-colás rendezvénnyel, ki lehet pipálni az ENSZ határozat teljesítését.

A lakosság életkor-szerkezetének megváltozása, olyan társadalmi, gazdasági és politikai kérdés, amely mindenkit érint. Egyúttal olyan viszonyok kialakítását sürgeti, amelyben az idősek a társadalom résztvevői és nem tehertételei.

Jó lenne, ha 1999-ben az országgyűlés időt találna egy *Idősügyi Charta* elfogadására, amely az ENSZ határozatok szellemében és eurokonform módon helyre tenné ezt a sokak által nem ismert, vagy félreértett társadalmi problémát.

dr. Kun Dezső

Fogjunk kezet!



Domokos Lajos

A Magyar Államvasutak igazgatóságainak falitábláin, a legkülönbözőbb szolgálati helyek híradóin megjelent egy látszólag egyszerű plakát. Békésen arra hív fel, hogy "Fogjunk kezet!". Nem volt nehéz utánajárnom, kinek az ötlete volt. *Domokos Lajosé*, aki a kommunikációs és sajtóiroda vezetőjeként az ország legnagyobb vállalatának is arculatépítője. A Vasutas Hírlap főszerkesztője.

Vajon e tőle származó plakátmondat immár túl a vasutas sztrájkokon milyen megfontolásból született? Merthogy nem reklámfogásból, az bizonyos.

– Először is abból, hogy vasutas a vasutassal többé ne forduljon szembe. A sztrájksajtó – mondjam így – elemzése engem arról győz meg, hogy a munkáltatónak (s legyen ez most a MÁV Rt.) nem lehet célja totális kommunikációs győzelmet aratni a munkavállalók szakszervezetei felett. A jövőben lehetőleg el kell kerülni a radikális, újsághasábokon is vívott csatákat. A vasút ugyanis nem harcmező, hanem a szolgáltatások terepe. Ne kösse le senki figyelmét, (így a vasutas dolgozóét sem!) egy nonstop üzenetháború, amibe aztán külön is bekapcsolódik az ítész közvélemény. Végül így is, úgy is a cég jó hírnevén, szolgáltató képességén esik csorba. Mi a bizalmat szeretnénk felkelteni a MÁV Rt. iránt.

– Nem ejtem ki a lap nevét – egy szakszervezeti nyomtatványról van szó –, mégis mintha sikerülne megosztania a békéltető szándékot. Sőt! Az Ön "ép elméjéről" tett közzé nem oly rég, s nem éppen hízelgő kijelentést.

– Nézze, én továbbmegyek! A VDSZSZ irányított gyalázkodása a MÁV Rt. költségén fenntartott "Telefonhírmondón" járta be az országot. Dokumentálhatóan becsmérelve a MÁV vezetőit, a neki nem tetszőket.

– Példátlan!

– Igen, az.

– S ölbetett kézzel ülnek?

– Ha a vezetőinkre gondol, s rám, minket nem lehet csak úgy ugrasztani, hiszen ez a provokatív demagógia éppen ezt akarja elérni. A verekedést.

– S személy szerint az ellen sem tud semmit tenni, ha úgy idéznek tankönyvéből, hogy ellent mondjon saját magának, máshol? (A II. Vasúti Humánpolitikai Tudományos Konferencián megtartott előadására gondolok.)

– Nem akarok frontot nyitni, csak azért, mert a VDSZSZ-től B.B.P. háborúzni szeretne. A hírről, mint sajtóműfajról természetesen értekezhet velem más szakmai fórumon. Állok rendelkezésére.

– Ha már itt tartunk, hogyan reagál arra a vádra, hogy az újságíróknak, mint a cukrot, osztogatja a vasúti szabadjegyeket?

– Először is a MÁV Rt. adja, és nem én. S nem az újságíróknak, hanem a szerkesztőségeknek. S nem éves szabadjegyeket, hanem 25 utazásra szólót. De nem azért kapják, hogy a VDSZSZ-t ne szeressék. A MÁV Rt. jól megfontoltan azért adja, hogy az újságírók minél többet utazhassanak szerte az országban. Ez régi hagyomány a magyar vasútnál. S nem kívánja a MÁV, hogy ezért dicsőítő cikkek koszorújába fonják a nevét. Ennek az acsarkodásnak az oka nyilvánvaló. Lejáratni a MÁV Rt. működtetésének teljes rendszerét. Mert mi köze van bárkinek is ahhoz, hogy a MÁV Rt. a gazdaságos jövő érdekében miért, miként és hogyan építi ki a kapcsolatait? Ha valakit ez annyira lázba hoz, ha valakit ez annyira érdekel, ajánlom, pályázza meg valamelyik vezetői posztot a MÁV Rt.-nél.

– Térjünk vissza a mondatára.

– Története van. A nyékládházi tragédia az előzménye, a forgalmi szolgálattevő nagyon szomorú, s nagyon elszomorító halála. Ekkor történt, mert vasárnap hajnalig egyfolytában itt az irodámban dolgoztam, hogy 17 óra 15 perckor fölhívtak a Kossuth rádiótól, mit szól ehhez a MÁV, tessék nyilatkozni. 10 perc gondolkodási időt kértem az Esti Krónikától. Ennyi időm volt még, s nem több. A csapdába, hogy cáfoljam, ami a tragédiát esetleg kiváltotta, nem estem bele. Vélemény egy ilyen tragédiáról, – s ezt hangsúlyoztam is – egy minden gyanú felett álló vizsgálat után mondható. Nos, ekkor jutott eszembe, hogy a békét, a tűzszünetet meg kell kötni, mégpedig azonnal. Nyújtsunk egymásnak kezet. Nekiültem a számítógépnek, s magam terveztem meg ezt a plakátot. Értsék meg végre a VDSZSZ-nél is, hogy a munkáltató nem élhet örökké sztrájkkészültségben, értsék meg, hogy az üzleti terv sikerének mindenki részese lehet, ha úgy akarja. Hát ez az a bizonyos másféle vélekedés a kapcsolatépítésről. Nem tarthatok fenn egy külön elhárító apparátust, amely résen áll, hogy mikor vetem be újólag egy kibontakozó sztrájkküzdelembe A figyelmet, a tudást a MÁV pozíciójára, európai elismertetésére illenék már fordítani!

– S mi lesz annak a vége, ha az immár közismert szakszervezet mégis a szemben állás mellett tör lándzsát?

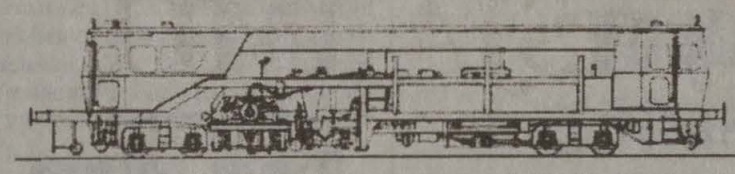
– Lehet, hogy úgy dönt, csakhogy mások, máshol ezt már unják...

Azon már csak én tűnődöm, hogy egy darabjaira szétszedett MÁV Rt. mint több kisebb szakmai egység, más meggondolásokból is gyeplőszárra fogható. S nem nehéz továbbkövetkeztetni, hogy miért.

Szalai Csaba

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

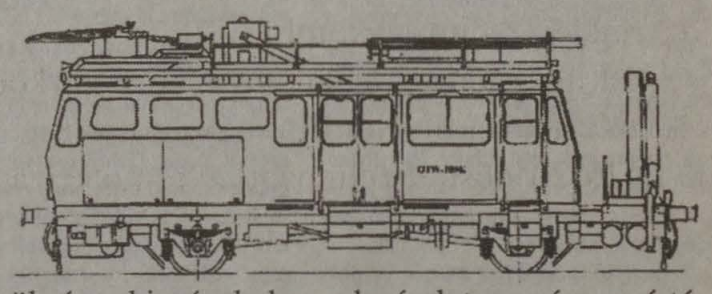
PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA

Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.



A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZABAD TÉR

Tisztelt Főszerkesztő Úr!

Érdeklődve olvastam a Magyar Vasutas februári számában *Polgár József* VSZ PG IB titkárhelyettes által aláírt **"Kaméleonok"** című újságcikkét. Teszem mindezt azért, mert a cikk írója olyan eseményeket és folyamatokat elemez szubjektív módon, amelyek a PHM szakigazgatóságon zajlottak a szakaszmérnökök és vonalkezelők teljesítmény bérezésével kapcsolatban. Olvasom és csodálkozom. Csodálkozom, mert az események leírása még legnagyobb jóindulattal sem nevezhető tárgyilagosnak és pontosnak, hiszen a cikk írója "elfelejti" megemlíteni azt a mellékes tényt, hogy a VSZ PHM tárgyaló delegációja a javaslat felvetése előtt nem egyeztetett a társszakszervezetekkel, így azoknak esélye sem volt a témában **testületi** állásfoglalással, vagy döntéssel a tárgyalásra érkezni.

Ezek után a cikk írója európainak egyáltalán nem nevezhető módon idézőjelet használva próbál gúnyt űzni az újonnan alakult szakszervezetünkből, majd felteszi költői kérdéseit, és megállapítja, hogy "a választ mindenki tudja" (? – elég tág behatárolása élő személyeknek)

Hát Polgár Úr, a realitás mellőzéséhez és ehhez a stílushoz csak gratulálni lehet!

Ezzel most aztán jól megadta a **Kaméleonok**-nak!

Polgár Úr!

E sorokon keresztül üzenem, hogy ellentétben Önnel az én értékítéletemben: "Egy szakszervezet úgy működik, hogy a tagság által megválasztott szakszervezeti tisztségviselő az adott szakszervezet testületei által meghozott döntéseket képviseli, nem pedig a sajátját."

Erre a cikkben is felvázolt események nem adtak lehetőséget, de úgy látszik – VSZ PG IB titkárhelyettes úr – Önnek mindez mit sem számít.

Járási Ferenc
a Pályavasúti Dolgozók
Szakszervezete elnök

VÁLASZ JÁRÁSI FERENC SORAIRA

Ki felejt és mi a mellékes?

A vonalkezelők és szakaszmérnökök teljesítménybérezésével kapcsolatban szeretném emlékeztetni *Járási* urat, hogy a VDSZSZ tisztségviselőjeként nem én voltam az, aki 1998-ban valamennyi PGF vezetőjének levelet küldtem, amelyben a fenti munkakörökre vonatkozóan magyaráztam, hogy miért *nem!* Nem én voltam, aki a SZÉT ülés szünetében többek füle hallatára azt a kijelentést tettem, hogy azért *nem*, „mert nem merült fel tagsági oldalról, és különben is nincsenek ilyen tagjaink!"

A VSZ tárgyalódelegációja mindig testületi állásfoglalással ment tárgyalni, ennek tényszerűségét még Járási Úrnak sincs joga megkérdőjelezni. Szeretném arra a tényre felhívni a figyelmét, hogy mint gyakorló főpályamester a VDSZSZ jóvoltából minden olyan ülés anyagához magam is hozzájutottam, amelyben a VDSZSZ és most a PVDSZ – testületi – állásfoglalásai megjelennek!

Még néhány tényre, objektív tényre hívnám fel a figyelmét.

Az igazmondás európai dolog! A becsületesség szintén! Az érdekvédelmi, az érdekérvényesítő munkában szervezetpolitikai érdekeket és a tényleges érdekvédelmet nem jó összekeverni!

Továbbra is vallom, hogy szakszervezeti tisztségviselőnek ne az legyen a célja: ki kit győz le, hogy ki tud nagyobbakat ígérni, hanem az, hogy tagságának, a dolgozóknak az érdekében minél jobban tényked jenek.

Befejezésül szeretném kijelenteni, hogy részemről a véleménynyilvánítás e formája a Magyar Vasutasban befejezve.

Polgár József
VSZ PG IB titkárhelyettes

GONDOSKODÓ IGAZGATÓ

Egy intézmény megszűnéséhez

Ha egy intézmény megszűnik, átalakul, mindig azokat érinti legfájóbban, akik "bábáskodtak" a létrejöttében és legtöbbet látogatták, szorgalmazták az otthonossá tételét.

A Vasutas Művelődési Ház fénykorában a szegedi vasutasok, nyugdíjasok művelődési, kulturális és szórakozó centruma volt. Ott találkozhattunk rangos szegedi és budapesti művészekkel, előadókkal, komoly- és könnyűzenei műsorokon vehettünk részt. Ismerkedhettünk a képző- és fotóművészettel. Sok hangulatos, családias vacsorának, programnak adott otthont. Több nyugdíjas fiatalabb korában, néhányan még jelenleg is aktív résztvevői a magas szinten működő amatőr művészeti csoportoknak.

A művelődési házban működött több évtizeden át a Vasutasok Szakszervezete Nyugdíjas Alapszervezete, korábban 1700-1800 taggal. Jelenleg is 1300 taggal a város legnagyobb szakmai szervezete vagyunk. Itt működött a 130-150 tagú nyugdíjas klub is.

Tagjaink közül többen vannak még, akik részt vettek a 30-as években az intézmény létrehozásában, téglajegyek vásárlásával, önkéntes munkák felajánlásával. Elmesélik, hogy a háború előtti évtizedben, télen sok esetben csak úgy tudott üzemelni az intézmény, hogy a vasút ingyen adott szenet a fűtéshez.

A leírtakból ered a nosztalgiázásunk, ennek ellenére kívánjuk az Egyházközségnek, hogy tudja sikeresen üzemeltetni, legyen az intézmény alsóváros lakosságának továbbra is kulturális központja.

Nyugdíjas szervezetünk úgy érzi, hogy az intézmény átadása miatt nem került hátrányos helyzetbe. Köszönettel tartozunk a Vasútigazgatóság vezetőségének, személy szerint *Szabó Gyula* igazgató úrnak, aki gondoskodott arról, hogy a vasútállomás mellett, a volt MÁV Munkásszálló épületében kulturált elhelyezést kapjunk. A tömegközlekedési eszközökkel könnyen megközelíthető helyen tágas, és jól fűtött helyiségben tudunk heti két alkalommal, többségében idős, egyedülálló nyugdíjas társaink ügyes-bajos dolgaival, segélyezési lehetőségeivel foglalkozni. Nagyobb létszámú rendezvényeinket, a nyugdíjas találkozókat a MÁV Diákotthon tágas ebédlőjében tudjuk megtartani.

Gulyás Ferenc
a nyugdíjas szervezet elnöke



Amikor még Szegeden a Vasutas Művelődési Házban tarthattak a nyugdíjasok népes találkozót. FOTÓ: NAGY JÓZSEF

Füstkarikák

Az Országgyűlés megkezdte a nem dohányzók védelméről szóló törvényjavaslat általános vitáját. Az egészségügyi kormányzat szándékát a Szonda Ipsos 1996. évi felmérése igazolta. A társadalom álláspontja szerint elutasítandó a reklámozás. Egy tanulmányból kiderült, hogy az Egészségügyi Világszervezet (WHO) becslése alapján a világon hárommillióan halnak meg a dohányzás következtében. Az elhunytak fele 40-69 éves, akik életükből 20 évet veszítettek. A vizsgálatok a dohányzást teszik felelőssé: a tüdőrák 90, a daganatos betegségek 30, a krónikus bronchitisek és tüdőtágulások 80 százalékáért. A koronáriás szívbetegségek, az agyembóliák és az agyvérzések 20-25 százalékát is attól származtatják.

Külföldön a munkahelyi dohányzás elleni szigor a cigarettázás 25 százalékos csökkenésével járt együtt. Az Egyesült Államokban 30 millióan hagyták abba a füstölést. Ám egészségügyük ennél nagyobb eredményre tör!

A Magyar Államvasút – a törvényalkotást megelőzve – már *1976-ban* kísérleti jelleggel intézkedett. Miskolc Tiszai-pályaudvaron egy dohányzóhelyiség kivételével minden más utastérben betiltotta a dohányzást. A szobi vonal vonatain a *három középső kocsit nem dohányzóknak jelölte*, és ennek megfelelően közlekedtette. A kísérletek elemzését követően *1978-ban* továbblépett. A vasútállomások utastereiben – egy helyiség kivételével – megtiltotta a dohányzást. Az egy várakozóval rendelkező megállóhelyeken ekkor még megengedte a cigarettázást. *A vonatokon* – elővárosi és környéki forgalomban – ha a menettartam a 90 percet nem haladta meg, a vonatok középső 2-3 kocsijában a dohányzást a vasút megtiltotta. A MÁV szabályalkotásnál *az egészségvédelmet tartotta szem előtt*, miként erre a VOLÁN és a BKV szolgáltatása is példát mutat.

Az eredményeket látva *1991-ben* menetrendváltozáskor a vasút újabb intézkedésekre szánta el magát. Az egynél több utastérrel rendelkező állomásokon – egy dohányzóhelyiség kivételével – a dohányzást betiltotta, és ezúttal a megállóhelyeken is teljesen korlátozta a dohányzást.

Az akkor új beszerzésű Bz kismotorvonatokban (140 szerelvény), továbbá az elővárosi és környéki forgalmat ellátó – 90 perc menettartamot meg nem haladó – összes személyvonatnál a dohányzást *teljes egészében megtiltotta*. Ugyanakkor a távolsági személy-, gyors- és expresszvonatoknál – ahol kettő első osztályú kocsit soroztak a vonatokba –, az egyik nemdohányzó kocsiként közlekedett, melynek még a folyosóján sem volt szabad füstölni! A másik kocsi eredeti arányú elosztással közlekedett.

Mindazonáltal be kellett látni, hogy az egyéntől a társadalom egészéig ívelő folyamatot nem kísérte osztatlan siker. Bár a dohányzó örömszerzése a nem dohányzó egészségét is rontotta (és rontja), hiányzott a megértés, a médiák átfogó ellenreklámja. A társadalmi méretű elhatározás e lépéskényszerek elfogadásához nem valósult meg. A sajtóban megjelent támadások, olvasólevelek meghátrálásra késztették a vasutat. Azóta felismerték, hogy a cigarettázás olyan viselkedésminta, melyben a személyiség hajlamainak megfelelően vállalja a veszélyeztetettség állapotát. De nincs tekintettel a másik emberre!

Ezúttal, az elfogadást követően – *immár országgyűlési határozattal* – a törvény tiltja a dohányzást: a munkahelyen, közforgalmú intézményekben, kórházakban, iskolákban, tömegközlekedési eszközökön, és mindenütt, ahol ügyfelek fordulnak meg. A törvényjavaslat szerint a korlátozások megsértése akkor is szabálysértésnek minősül, ha a dohányosok cigarettázásra engedélyt kértek és kaptak a nemdohányzóktól.

A MÁV Rt. – mint a legjelentősebb közlekedési vállalat – nem mehet el részvétlenül a törvényalkotás mellett. Hiszen erre igen jelentős külföldi vasúti példák is késztetik. Cselekednie kell! Figyelemmel a mintegy 50 milliós utaskörének érdekeire, egészségvédelmére – új szolgáltatással kell az eddigit kiegészíteni. *Erre kötelezi is a törvény és a jogalkotó.*

Szabó Béla

A "fülvédő" használata TILOS!

Természetesen célszerűtlen is, hiszen fejhez szorítva csak az egyik fület "védi", bár időnként, ha elfárad a kéz, átkerül a másik fülre is.

Célszerűtlen! Mert ott, ahol föl lehet tenni – a feltűnő helyeken elhelyezett tiltó feliratok és a félreismerhetetlen ábra szerint is TILOS –, még a múló tél idején is meleg van.

Félre a tréfálkozással, mert hiszen ez esetben nagyon is komoly dologról van szó, vagyis a mobil-maroktelefonok használatát kórházakban, rendelőintézetekben tiltó rendelkezésről. A jól felismerhető táblák, a bejárati ajtótól végigkísérnek bennünket, a kórház egész területén. Mégis épületszerte találkozhatunk a "fázósfülűekkel", épp úgy, mint a dohányzást tiltó táblák alatt füstködbe burkolózott látogatókkal, pizsamásokkal.

A rádiótelefon használata azonban komolyabb ártalmat okozhat a "bagónál", főleg a tiltó táblák környékén. Nem ártana tudomására hozni ezeknek a méltóságteljesen sétálgató, önmaguk elé mormogó, orvosra váró betegtársaknak, miért tilos, amit megszegnek. Nem valószínű, hogy megáll a világ, az élet nélkülük az alatt az idő alatt, amíg orvosi rendelőben, kórházban tartózkodnak. Ellenkező esetben azonban fennáll a veszélye – másokra nézve –, hogy a számítástechnikailag vezérelt, modern, okos orvosi műszerek zavara, a működőképtelenség következik be, jóvátehetetlen bajt előidézve.

A tilalom tehát a telefonhasználót is, – mint vizsgált, gyógyított, műtött beteget, – éppúgy védi, mint a műszereket és mindenki mást.

Talán nem volna fölösleges arra gondolni, hogy míg a tilalmat megszegőt vizsgálják, egy másik "fázósfülű" hagyja figyelmen kívül a tilalmat, ezúttal a korábbi renitensre tekintet nélkül!

A megoldás kézenfekvő és nemcsak a telefonálókon múlik, hiszen még a Metró végállomásán is azt kérik tőlünk: figyelmeztessük útitársainkat, hagyják el a szerelvényt, a rendelőt, a kórházat, legalább a telefonálás idejére.

Hegedűs K.

Álom, álom, édes (?) álom...

"Kerületi MÁV állomások hasznosítása" címmel *Czappán Elemér* mérnök tartott előadást – tájékoztatót – a XVII kerületi Független Kisgazda, Földmunkás és Polgári Párt területi helyiségében, február 16-án.

A téma és a tájékoztató valójában nem a "hasznosítást" érintette, hanem a Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákoscsaba állomások területén átfutó vonatok úgynevezett elővárosivá tételét, illetve olyan vonatok üzembeállítását, melyek a kerület BKV autóbuszainál jóval hamarabb érnének fővárosunk központjába. A felvetés, az ötlet nem új, hozzátéve, hogy csöppet sem lényegtelen problémával foglalkozik és tudomásom szerint a MÁV már több éve próbálja ezt megvalósítani.

Próbálja, de hogy ez tető alá kerüljön, több szállítási vállalat – BKV, HÉV, Volán – szándéka is szükségeltetne, s csak hosszú egyeztetések után válna valósággá.

Arról nem is szólva, hogy jelen esetben a XVII. kerület önkormányzatának kezdeményezése nélkül erről beszélni szinte fölösleges, és *Czappán Elemér* közhasznú tényked ése sohasem fog célba érni és álom szinten marad.

Álom szinten, mert hosszú évek alatt például Rákoskeresztúr lakosaiban kialakult egy utazási szokás, melyen csak akkor fog változtatni, ha ehelyett sokkal jobbat talál. Ez pedig egyelőre oly sok hivatalos – és pénzügyileg keményen érintett – szerv, tárgyaló asztalhoz való ülésen múlik, hogy kiszámolni is nehéz.

Asztal persze van...

Veégh Ádám

Árvíz, belvíz, intézkedünk

1999. március 9-én ülésezett a Vasúti Érdekegyeztető Tanács.

Napirend előtt a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezte a vasutas munkavállalókat ért sajnálatos ár- és belvíz károk gyors enyhítése érdekében a VÉT saját hatáskörében tegyen intézkedéseket, ezeket hangolja össze az üzemi tanácsokkal és a központi üzemi tanáccsal.

A VSZ kezdeményezést a szociális partnerek egyetértően fogadták, így a VÉT a KSZ 71. § f.) pontjában lévő 500 millió Ft-os lakáscélú támogatásból 50 millió Ft-ot különített el. Az elkülönítés a gyors, soron kívüli segítségnyújtás feltételeit kívánta megteremteni, a KSZ 78. §-ban foglaltak érvényessége mellett. További segítséget jelent a KSZ 77. §-ban lévő segély felső határának elemi kár esetén történő megemelése, a jelenlegi 10 000 Ft-ot meghaladó összegben. Erről a VÉT legközelebbi ülésén külön megállapodást kötnek a felek.

Hirdetmény

A VASUTAS ÖNKÉNTES KÖLCSÖNÖS KIEGÉSZÍTŐ ÖNSEGÉLYEZŐ PÉNZTÁR

Területi Küldöttválasztó Gyűléseket

tart az alábbi helyszíneken és időpontban:

Záhony állomás 1999. március 17. 8⁰⁰
protokollterem
Záhony, Felszabadulás tér 4.

Debrecen állomás 1999. március 17. 13⁰⁰
második emeleti nagyoktatóterem
Debrecen, Petőfi tér 12.

Szombathely állomás 1999. március 17. 14⁰⁰
munkásszálló, földszinti tanácsterem
Szombathely, Vasút út 6.

Szeged EKF épület 1999. március 18. 10⁰⁰
földszinti kultúrterem
Szeged, Indóház tér 11.

Dombóvár 1999. március 19. 10⁰⁰
Baross Gábor Gépészeti Főnökség oktatóterem
Dombóvár, Gyenis Antal u. 31.

A Területi Küldöttválasztó Gyűlések napirendje:
1) Küldöttválasztás
2) Egyebek

A Területi Küldöttválasztó Gyűléseken a pénztártagok a záradékolt belépési nyilatkozatukkal és személyazonosításra alkalmas fényképes igazolvánnyal igazolhatják magukat.

az igazgató tanács

MÁV ADtranz VJD Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Megbénuló főváros

Az elsőfokú környezetvédelmi hatóság elutasította a környezetvédelmi engedély kiadását az M0-s körgyűrű északi, az M0-s autóút hídját is tartalmazó szakaszára. Ezzel csaknem egy időben az újpesti önkormányzat elvetette az északi összekötő vasúti híd mellett létesítendő átkelő tervét. Ha az illetékesek nem bírálják felül döntésüket, néhány év múlva, a Margit híd felújításának időszakában összeomolhat a főváros közlekedése. *(Magyar Hírlap)*

Nyitott tárca

A kormány rövid időn belül egyeztetéseket kezdeményez a Munka Törvénykönyve módosításáról az Érdekegyeztető Tanács résztvevőinél, így a szakszervezeteknél is. A szociális és családügyi tárca nem zárkózik el attól, hogy bővüljön az a kör, amelyben az érdekképviseleti szervek és a kormány együtt döntenek, ám ehhez olyan partnerek kellenek, akiknek van felhatalmazásuk a munkavállalók nevében tárgyalni. Az üzemi tanácsok hatáskör-bővítésével kapcsolatos álláspontján a tárca hajlandó változtatni. *(Magyar Hírlap)*

A kicsik védelmében

A gyermekek biztonságos közúti közlekedésre nevelését és ezzel a gyermekbalesetek megelőzését, a közlekedési kultúra javítását célozza az az együttműködési megállapodás, amelyet a Belügyminisztérium, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium és az Oktatási Minisztérium közigazgatási államtitkára írt alá. A jövőben közös vizsgálatokat folytatnak az óvodások és a tanulók biztonságával összefüggő tények feltárására. *(MTI)*

Eszköztelen dolgozók

A múlt évben több mint 4500 esetben intézkedtek, s 387 szabálysértési határozatot hoztak a Komárom-Esztergom Megyei Munkaügyi és Munkabiztonsági Felügyelőség szakemberei. A felügyelőség három esetben kezdeményezett büntetőeljárást, gondatlan veszélyeztetés miatt. A megyében tavaly fokozatosan nőtt az egyéni védőeszközök hiánya, s ahol van, ott a minőségük kifogásolható. Hasonló a helyzet a gépek műszaki állapotát illetően. A veszélyt növeli, hogy az ellenőrzött helyeken a dolgozók nagy része nem vett részt a kötelező orvosi vizsgálaton. *(Napi Magyarország)*

Híddal Európába

A Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium stratégiai terveiben a Dunán tíz, a gabona vízi szállítását lehetővé tevő kikötő megépítése szerepel. Magyarország legnagyobb folyóján jelenleg három, nemzetközi mércével mérve is elfogadható közforgalmi kikötő van. Az Európai Unió előírja tagjainak, hogy a folyami hajózásnak mind nagyobb teret kell kapnia az áruszállításban. Egy minden szempontnak megfelelő kikötő felépítése több mint tízmilliárd forintba kerülne. A megrendelők igényei alapján már most kétszer annyi áruszállító hajóra lenne szükség, mint amennyi jelenleg a Dunán közlekedik. *(Magyar Nemzet)*

Menzazűrök

A Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség néhány hónappal ezelőtti vizsgálata során megállapította: a gyermek- és diákétkeztetéssel foglalkozó cégek és konyhák 40 százaléka megsérti az előírásokat. A legtöbb problémát a működési engedélyek hiánya, a lejárt szavatosságú alapanyagok fölhasználása és az élelmiszerek szabálytalan tárolása okozza. *(Népszabadság)*

Túlmunka semmiért

Sztrájkolni fognak a köztisztviselők és a közalkalmazottak, ha a kormányzati-önkormányzati szinten folyó bértárgyalásoknak nem lesz eredménye. A Magyar Köztisztviselők és Közalkalmazottak Szakszervezetének választmánya úgy döntött, Alkotmánybírósághoz fordulnak, mert a köztisztviselőknek többek között nem fizetnek túlórapénzt. *(Magyar Hírlap)*

Bankosok és textilesek

A reálkeresetek 3, 6 százalékkal emelkedtek tavaly. A Központi Statisztikai Hivatal szerint 1998-ban 2,52 millióan álltak alkalmazásban. A bruttó átlagkeresetek 18, 3 százalékkal nőttek. Az átlagon belül a szellemi foglalkozásúaknál 4, 8, míg a fizikaiaknál 2, 5 százalékos volt a reálkeresetek emelkedése. A teljes munkaidőben foglalkoztatottak bruttó átlagkeresete tavaly 67 ezer 760 forint volt. A legtöbbet továbbra is a pénzügyi szférában keresik (85 ezer 50 forint), a legkevesebbet pedig a textiliparban és a szociális ellátás területén (31ezer 470 forint). *(Magyar Nemzet)*

Az alagút vége

Akár még március végén megkezdődhet az építkezés a magyar-szlovén vasútvonalon. Zalalövő és Bajánsenye között 19 kilométer hosszú, teljesen új vonalvezetésű vasúti pályát építenek ki, a szlovén oldalon pedig 25 kilométeres szakaszon kezdik meg a munkálatokat. A magyar vonal építésére 22,4 milliárd forintot hagyott jóvá a költségvetés, ebből a pénzből egyvágányú vonalon, alagúttal és völgyhíddal, közlekedhetnek a szerelvények 2000 végétől. *(Napi Magyarország)*

Elutasított szakszervezet

A Fővárosi Munkaügyi Bíróság elutasította a VDSZSZ kérelmét annak megállapítására, hogy a MÁV Rt. megszegte a sztrájktörvényt a munkabeszüntetők leváltásával. A bíróság az indoklásban kiemelte: a sztrájkban részt vevő dolgozó nem teljesít szolgálatot, ezért nem döntheti el önkényesen, átadja-e azt a munkáltató által kijelölt dolgozónak. A sztrájkolóknak ahhoz sincs joguk, hogy a munkaeszközök birtokbavételével akadályozzák mások tevékenységét. *(Magyar Nemzet)*

Premier utoljára?

Lapértesülés szerint a Pénztárfelügyelet felfüggesztette az egyik legnagyobb önkéntes nyugdíjpénztár, a Premier működését. A felügyelet a számviteli törvény sorozatos megsértésével indokolta a felfüggesztést, és azonnali tagfelvételi zárlatot rendelt el. A felfüggesztés időtartama alatt semmilyen ki- és befizetés nem történhet, kivéve azok esetét, akik más pénztárba akarnak átlépni. A Premier további sorsáról a vizsgálat lezárását követően döntenek. *(Népszabadság)*

Végső esetben: sztrájk

A Szakszervezetek Együttműködési Fóruma ügyvivő testülete a tagszervezetek részvételével akcióbizottságot alakított, hogy a kormánnyal tervezett bértárgyalások sikertelensége esetén rövid időn belül országos demonstrációt szervezzen. Szabó Endre elnök szerint ha a demonstráció nem lesz elegendő eszköz, az akcióbizottság sztrájkbizottsággá is alakulhat. Az ügyvivő testület felhívást intézett más tömörülésekhez, többek között az MSZOSZ-hez is, csatlakozzanak a demonstrációhoz. *(Magyar Hírlap)*

Szétrombolt romboló

Nyolcvan dekagramm trotillal a helyszínen robbantották fel azt a második világháborús robbanószerkezetet, amelyet építkezés közben találtak a Déli pályaudvarnál. A tűzszerészek azért döntöttek az orosz gyártmányú repeszromboló helyszíni megsemmisítése mellett, mert lehetetlen volt az elszállítása. A több mint 22 kilós szerkezet nyolc kilogrammnyi robbanóanyagot tartalmazott. *(MTI)*

A Közlekedési Múzeum programjaiból

Március 20. szombat 11[15]
21. vasárnap 11[15]
FILMVETÍTÉS: Dunától a tengerekig
ELŐADÁS: A magyar hajógyártás 1945-1962 között
ELŐADÓ: *Szeibert János*

KÖZLEKEDÉSI KLUB
Március 25. csütörtök 16[00]
Beszélgetés *Mitter Imre* aranykoszorús vitorlázórepülővel, a magyar vitorlázó és sportrepülés múltjáról.

Március 27. szombat 11[15]
28. vasárnap 11[15]
FILMVETÍTÉS: Találkozás a tengerrel

A Pécsi Vasutas Művelődési Ház programjaiból

Március 25. csütörtök 20[00]
ÉRTELMISÉGI KLUB: pécsi egyetemi integráció
Doszpot Péter
rendőralezredes
bűnügyi fóruma
MŰSORVEZETŐ: *Nagy Bandó András*
(a fórum szervezés alatt)

Március 28. vasárnap 17[00]
Gyermekjátszóház

Szociálpolitika a MOL Rt. magasából

1999. február 17-19. között Balatonbogláron rendezték meg a MÁV Rt. II. Vasúti Humánpolitikai Tudományos Konferenciát, amelyre szakszervezetünk is meghívót kapott.

Mi mindenről hallhattunk? Az érdekegyeztetés munkaadói és szakszervezeti szemszögből; Ösztönző-e a MÁV Rt. jelenlegi bérezési rendszere? A PR és a humánpolitikai tevékenység kapcsolata; A Munka Törvénykönyvének várható módosítása; Az Európai Unióba tartó MÁV Rt. humánpolitikája; Reflektorfényben a MÁV Rt. szociálpolitikája.

A MÁV Rt. vezérigazgatója előadásából sugárzott, hogy a társaság humánpolitikája az eddigieknél jobban is szolgálhatja a vállalat piacon maradását. A vasút jelenlegi létszáma többé-kevésbé stabilnak tekinthető, a meglévő munkaerő foglalkoztatás hatékonyabbá tehető. Továbbá tájékoztatta a konferencia résztvevőit a MÁV átfogó reformja érdekében folyó munkálatokról, amelyek elsődleges célja, hogy vasút versenyképes maradjon a közúti árufuvarozással szemben. A társaság ne veszítsen teret sem a személy, sem pedig áruszállításban. Ez csak olyan korszerű szervezettel valósítható meg, amelyben a következmények pontosan megfogalmazottak, és a feladatok finanszírozása tervszerű gazdálkodást tesz lehetővé. Az a cél, hogy olyan vasút működjön Magyarországon, amely az EU csatlakozás idejére képes felvenni a versenyt az európai vasutakkal.

A konferencia egyik munkanapját a szociális és jóléti témáknak szánta. Külső meghívott előadója volt a Mol Rt. személyügyi vezérigazgató helyettes, aki bemutatta a Mol-nál működő, a társaság humánpolitikai tevékenységét, bérrendszerét, a béren kívüli juttatási rendszert, és az érdekképviseleti szervezettekkel történő együttműködés mára kialakult gyakorlatát. Az előadás gondolatébresztő volt, de érződött, hogy a valóban jól működő szociálpolitikai rendszer csak egy prosperáló vállalatnál valósítható meg, és a MOL Rt. egy rendkívül eredményes társaság.

Ezután a munkáltató bemutatta a MÁV Rt.-nél a szociális és jóléti rendszer működését, a rendszer elemeit és hatékonyságát. A munkáltatói előadását követően a résztvevők szakszervezetek elképzeléseit ismerhették meg a rendszer átalakításáról.

A Vasutasok Szakszervezetének elnöke előadásában hangsúlyozta, hogy a korszerű szociális és jóléti juttatási rendszer kidolgozása érdekében a jelenlegi vállalati szociálpolitika további elemzésre és átvilágításra szorul. Ez az előkészítő munka fontos része az új rendszer kidolgozásának, bevezetésének és a jól működtetésének. Kiemelt követelmény, hogy az új rendszerben egyértelműen kerüljön elkülönítésre, hogy melyek azok az elemek, amelyek a vasutas munkavállalókat alanyi jogon illetik meg, és melyek azok, amelyek juttatásaiból a rászorultság elvén részesülnek a MÁV Rt. alkalmazottai.

Továbbá az elnök előadásában felhívta a figyelmet arra, hogy a jövőben több lehetőséget kell teremteni a MÁV humánpolitikájának reformját szolgáló együttgondolkodásra a szakszervezetek bevonásával.

Többek között szakszervezetünk elnöke is hangsúlyozta, hogy a munkaügyi kapcsolatok javítása érdekében fontos és nélkülözhetetlen a jól működőérdemi párbeszéd és a megfelelő információáramlás.

A három konferencia munkáját a résztvevők hasznosnak minősítették, és reményüket fejezték ki, hogy a MÁV Rt. humánpolitikai munkájában minél előbb megvalósulnak a hasznosítható gondolatok.

GM

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége 1999. évben is pályázatot ír ki

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGE DICSÉRŐ OKLEVÉL KITÜNTETÉSRE

PÁLYÁZATI SZEMPONTOK

I.

1. Az alapszervezet VSZ-en belüli elhelyezkedése, szervezeti jellemzői
- Az alapszervezet neve
- Működési területe (ezen belül azt is kérjük felsorolni, ha több szolgálati hely tagságát tömöríti)
- Szervezeti felépítésének bemutatása
- Az alapszervezetnél működő szakmai, illetve rétegszerveződések felsorolása, beilleszkedésük az alapszervezet szervezetébe, munkájába

2. Szervezettségük alakulása
- A pályázat elkészítését megelőző egy év, (június 30-i, december 31-i,) valamint a pályázat elkészítését megelőző tárgyhó adatai: állományi létszám, taglétszám
- A létszám alakulás okainak rövid elemzése. Tagnyilvántartási rendszerük bemutatása. A tagszervező, tagmegtartó munkájuk főbb módszereinek bemutatása.
- Csatolt nyugdíjas alapszervezet létszáma.
- Az alapszervezet működési körében szerveződött más vasutas szakszervezet(ek) felsorolása, becsült taglétszámuk

3. Az alapszervezet pénzügyi gazdálkodásának rövid bemutatása

4. A szakszervezeti élet tervszerűsége, rendszeressége (testületi ülések, szakszervezeti csoportértekezletek, stb.)
- Döntéshozatali munka
  - határozatok,
  - állásfoglalások,
  - ezek végrehajtásának ellenőrzése, értékelése.

5. Kapcsolattartásuk módja, főbb jellemzői
- **a TAGSÁGGAL**
  (Kimutathatóan hány taggyűlést, bizalmi testületi ülést, szb ülést, fórumot szerveztek; lásd még : 4.pontot is.)
  - a partner gazdasági vezetéssel,
  - a VSZ területi, illetve szakmai szervezeteivel,
  - a nyugdíjas alapszervezettel,
  - a VSZ rétegszervezeteivel,
  - a helyi üzemi tanáccsal, KÜT-tel, a Központi Munkavédelmi Bizottsággal,
  - a helyi egyéb vasutas szervezet(ek) vezetésével,
  - az MSZOSZ helyi szervezeteivel,
  - a helyi önkormányzattal (képviseletük a fenti szervezetekben)
  - egyéb (külső kapcsolatok) .

6. Az információs tájékoztató munkájuk bemutatása, szervezeti, tartalmi kérdések
- Tisztségviselők felkészítésének, képzésének módszerei, tapasztalatai.
- Magyar Vasutas c. lap előfizetőinek száma.

II.

Az alapszervezet érdekvédelmi, érdekképviseleti munkájának főbb jellemzői:
- **Hogyan élnek a VSZ Alapszabálya, SzMSz-e, illetve az Mt.-ben szabályozott jogosítványaikkal.** Van-e az szb birtokában KSz, KSz helyi függelék, Munkatörvénykönyv, VSz Alapszabály, SzMSz, Választási Szabályzat, Kitüntetési Szabályzat, saját SzMSz.

A helyi – VSZ XIV. Kongresszusát követően módosított – SzMSz hiánya kizáró tényező!

Kollektív érdekképviselet, érdekvédelem
- Javaslataik a VSz 1999. évre vonatkozó tárgyalási csomagjába, azok beépülése a megállapodásokba (K Sz módosítás, foglalkoztatás, bér, szociális, jóléti.)

Egyéni érdekképviselet, érdekvédelem
(néhány konkrét példa bemutatásával)
- Értékeljék az alapszervezet sztrájkképességét, az alapszervezet tagságának részvételét az 1998. december 22-ei 2 órás figyelmeztető sztrájkban.
- Hogyan foglalkoznak az újfelvételes, illetve a nyugállományba kerülő dolgozókkal.

III.
- **Az 1998. évi üzemi (közalkalmazotti) tanács, valamint munkavédelmi képviselő választások részletes értékelése:**
- **Előkészítő munka**
- **Jelöltállítás**
- **A választás számszerű eredményei**
  (Leadott szavazatok száma, VSZ jelöltekre leadott szavazatok száma, az ÜT létszáma, ebből VSZ megválasztott jelöltjeinek a száma.)
- Az eredményesség (eredménytelenség) okai.

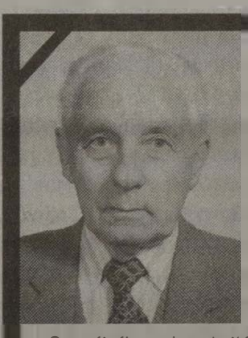
IV.
- **Közösségformáló munkájuk bemutatása:**
  - szb szervezésű rendezvények, azok rövid értékelése,
  - akciók,
  - kulturális, sport tevékenység,
  - területi, központi szintű rendezvényeken, akciókban való részvétel.
  (tartalmi, számszerű jellemzők)

Az 1997. évi MÁV Rt., illetve Gt.-k Felügyelő Bizottság munkavállalói tagjainak választásán való részvétel, a VSZ jelöltjeire leadott szavazatok száma, és %-os megoszlása.

A pályázatokat a hatáskörileg illetékes területi képviselet, és szakmai középszervezet részére kell benyújtani, a középszervezet által meghatározott ideig.
További információkat kaphatnak az illetékes Területi Képviseletnél, vagy a VSz Szervezési Osztályán Pauer Olivérné szakértőtől. (16-86-os vasútüzemi, vagy 351-7743 postai telefonszámon.)
Ezúton is arra biztatjuk alapszervezeteinket, hogy készítsék el önértékelésüket, és minél nagyobb számban pályázzanak a kitüntetésre!
A Pályázat elbírálásánál a VSz Kitüntetési Szabályzata és az Elnökség e tárgyban hozott 03/01. számú 1999. március 3-ai határozata az irányadó.

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

In memóriam



Emlékedet megőrizzük!

A Vasutasok Szakszervezete tagsága, volt munkatársai, és mindazok, akik ismerték, mély megrendüléssel értesültek **KAJCSA JÓZSEF** 1999. február 3-án, életének 79. évében váratlanul bekövetkezett haláláról.

Személyében olyan kollégát, munkatársat vesztett a vasutas társadalom, és a VSZ tagsága, aki 1940-től több mint négy évtizeden át töretlen hittel, elkötelezetten szolgálta a vasút és a szakszervezeti mozgalom ügyét. Kajcsa József vasúti pályafutását 20 éves korában pályamunkásként kezdte, majd folytonos tanulással egyre feljebb került a vasúti ranglétrán, miközben 1945-től bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba. A szakszervezeti tisztség – bizalmi – legalsó fokától a múló évtizedek során eljutott a központi vezetőség titkári funkcióig. Mindez szociális érzékenysége, kitartó szorgalma, a közösség, a vasút, a vasutasság és a mozgalom iránti töretlen tenni akarása eredménye volt. Munkássága során nagy figyelmet szentelt a fiatalabb korosztály felkészítésére, és a mozgalom iránti elkötelezettségük kialakítására, erősítésére. Kajcsa Józsefet a családtagok mellett, volt munkatársai, a barátok és ismerősök sokassága kísérte utolsó útjára február 19-én a Rákospalotai temetőben. A Vasutasok Szakszervezete elnöksége és dolgozói nevében *dr. Szabó Miklós* és *Szelei Ferenc* volt munkatársak mondtak utolsó Istenhozzádot.

Kajcsa József emlékét, – a család fájdalmában osztozva – kegyelettel megőrizzük.

H. K.

POSTALÁDÁNKBÓL

Sajnos, a panasz megkésett

Röviden az előzményekről: Erdei Tibor (Debrecen) évekkel ezelőtt balesetet szenvedett, ezért a munkáltató másik munkahelyre helyezte. Később a munkaviszonyát felmondta. Olvasónk esetében 50 százalékos munkaképesség-csökkenést regisztráltak, amit Olvasónk kifogásol, mert szerinte 67 százalékot is megállapíthattak volna. Erdei úr elveszítette utazási kedvezményét is.

Levelét és a fénymásolatokat jogi szakértőnk kapta kézhez, és tüzetesen megvizsgálta azokat. Kifejezi együttérzését Erdei úrral, ám megállapította, hogy mivel a probléma több évvel ezelőtt keletkezett, sajnos munkaviszonya megszüntetése ügyében munkaügyi vitát a bekövetkezett elévülés miatt sikerrel indítani nem lehet. Az új Munka Törvénykönyve szabályozza a jogorvoslat lehetőségének feltételeit, azért az 1992-es keltezésű munkaviszony megszüntetésről szóló döntés megtámadására – legnagyobb sajnálatunk mellett – már nincs mód. Olvasónk az áthelyezést is kifogásolta. Szakértőnk úgy látja, hogy mindez egyénileg értékelhető negatívan, de a munkáltatót nem terheli felelősség, mert biztosított másik munkahelyet Olvasónknak. A munkaképesség-csökkenés mértékének megállapítását illetően az a vélemény, hogy az a jogszabályok szerint minden esetben az adott munkavállaló egyedi esetéhez van kötve, függetlenül attól, hogy ki a munkáltató. A MÁV ebben nem hozhat másféle döntést, mint amit az általános szabályok mindenütt megengednek. Olvasónk nem azért veszítette el az utazási kedvezményét, mert nem helyezték rokkant nyugállományba, hanem mert munkaviszonya megszűnt.

Tisztelt Erdei Úr, sajnos a hatályos jogi szabályozás ellenében nem tehetünk semmit, bár emberileg rendkívül sajnáljuk a történteket. A szakszervezet eddig és ezen túl is minden lehetőséget megragad, hogy a munkavállalók kollektív érdekeit képviselje.

Veszely Emőke

Egy szál független virág

Emlékszem, kisiskolás koromban mekkora izgalommal vártuk a Nőnapot. A srácok szabályosan eltorlaszolták a tanterem bejáratát, hogy zavartalanul készülődhessenek odabent. Aztán – mintegy férfiúvá érve pár pillanat erejéig – teátrálisan föltárták az ajtót, és tőlük szokatlan udvariassággal tessékeltek beljebb bennünket. A lányok padján hóvirág, papírszeletke: Boldog Nőnapot Neked! És a Kiválasztott nagy pironkodással végigpuszilta a hölgypalántákat. Az "oszifő" pedig, nevelési eredményét látva, büszkén asszisztált a pár perces jelenethez. Aznap nem húzgálták a copfomat, nem zsákmányolták el a szemüvegemet, és a körző tűjét sem döfték a hátamba.

Azóta se szemüvegem, se copfom nincs, nem ülök iskolapadban. Azóta sok minden megváltozott, az eltelt néhány év alatt egy szál virágnak is más lett az üzenete (az áráról ne is beszéljünk). Ám férfiak azóta is vannak, legalábbis az én korosztályomban még léteznek. És politikai csökevény ide vagy oda, minden március 8-án megkapom a magam virágját. Igaz, egyesek fanyarul (vagy gátlásosan?) hozzáfűzik: csak azért adják, mert a világért sem szakítanák meg a tradíciót, amit éppen ők teremtettek a mi tiszteletünkre. Akármi is a kommentár, a virág az virág, és mi nők már csak olyanok vagyunk, hogy örülünk neki, tradíciótól és politikai felhangtól függetlenül. Mert a figyelmességhez igazából nem lehet hozzászokni, nem jut nekünk belőle annyi az év többi napján. Ezért meghatódva vesszük át a virágot, jól bevéssük az adományozó arcát, fiainkat pedig a hagyomány folytatására neveljük.

Bizony, fiúk, így lopóztok egy szál kis semmiséggel a szívünkbe. Így őrződik meg egy apró gesztus, minden erőszak és kényszer nélkül. Sőt, annak ellenében.

Veszely Emőke

A Vasutas Önkéntes és Magánnyugdíjpénztár Küldöttközgyűlése

1999. március 30-án (kedd) 10.30 órakor,
a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferencia termében
(Budapest, VI. Nyugati tér 1-2.) kerül megrendezésre.

Napirendi javaslatok:

1) A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár 1998. évi mérleg és beszámoló jelentése
2) Az Ellenőrző Bizottság 1998. évi beszámolója
3) Zárszó

A napirendhez kapcsolódó írásos előterjesztések megtekintésének helye és ideje:
Vasutas Nyugdíjpénztár, Budapest VI. ker. Andrássy út 66. II. em. 209.
1999. március 15-29.

Amennyiben a küldöttközgyűlés határozatképtelen, a megismételt küldöttközgyűlés időpontja 1999. április 16., 10.30 óra, változatlan helyszínen és napirenddel.

a Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa

KÖNYVISMERTETÉS

A szabadságharc országgyűlése költözik

MENEKVÉS DEBRECENBE AZ 1849. ÉV KEZDETÉN. NYOMATTA HECKENAST GUSZTÁV PESTEN, 1850.

A reprint kiadás előszavában *dr. Katona András*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója egyebek között azt írja, hogy a kordokumentum azt az eseményt örökíti meg, amikor az Országgyűlés elhatározta, hogy a Honvédelmi Bizottmánnyal együtt, a hadihelyzetre tekintettel, Debrecenbe költözik. A beszámoló a politikai események mellőzésével az utazás körülményeinek leírására összpontosít. S éppen ez teszi érdekessé számunkra és a korabeli közlekedési viszonyok iránt érdeklődő olvasó részére ezt az útirajzot. A kiadással az 1848-49-es forradalomra és szabadságharcra emlékezés mellett a közlekedés kultúrtörténetének egy szinte ismeretlen darabját is közel hozza a mai korhoz. Az ilyen művek közreadása a Közlekedési Múzeum tudományos koncepciójának szerves részét képezi, miután meggyőződhettek arról, hogy jelentős érdeklődés nyilvánul meg közlekedéstörténetünk feltáratlan területei iránt.

A munka szerzője *Gyurits Antal* (1819-1892). Pesten jogot tanult, ügyvédi oklevelet szerzett. Országgyűlési gyorsíróként jelen volt 1847-48-ban a pozsonyi és pesti üléseken, majd követte az Országgyűlést Debrecenbe. A forradalomban politikai szerepet nem vállalt. Kiterjedt irodalmi tevékenységet fejtett ki. Foglalkozott történelemmel, természettudománnyal, nyelvészettel, írt tankönyvet, fordított német és francia szerzőktől. Tanárként 1859-től a szatmári gimnáziumban működött. A kiegyezéskor a király kitüntette a tudományok és művészetek nagy aranyérmével.

Politikamentessége lehet magyarázata arra, hogy útirajza, név nélkül ugyan, de már 1850-ben megjelenhetett. A reprint nyomat a MÁV Jegynyomda Kft. támogatásával készült.

Horváth Károly

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV CERT EN ISO 9002 Zertifikat: 75 100 7345 TÜV Rheinland EURODUA
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik, felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására
Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő **fém és műanyag jelképes** és **biztonsági zárak** gyártását és forgalmazását mint vasúti, mint közúti célra magánfuvarozók részére.

TUDJA MEG! A NEVE:
Natural-P
A 100%-ban természetes készítmény a chemo- és sugárterápia kezelés okozta sejtkárosodás után regenerál, az immunrendszert erősíti, méregtelenít. Ajánljuk a terhes kismamáknak is, mert a magzat méhen belüli egészséges fejlődéséhez is hozzájárul. Az allergia, asztma, szív és érrendszeri betegségeket segít leküzdeni. Jótékony és gyógyító hatást fejt ki az izomsorvadással, a chlerozis-multiplexszel, s a Parkinson-kórral szemben.
HOGY MIÉRT? MEGTUDHATJA
Wermer Máriától
4027 Debrecen, Csigekert utca 33.,
Telefon: (52)310-948, (30) 9952-958
Ugyancsak telefonon *dr. Nagy Mihály* orvos tájékoztat: (20) 9227-044

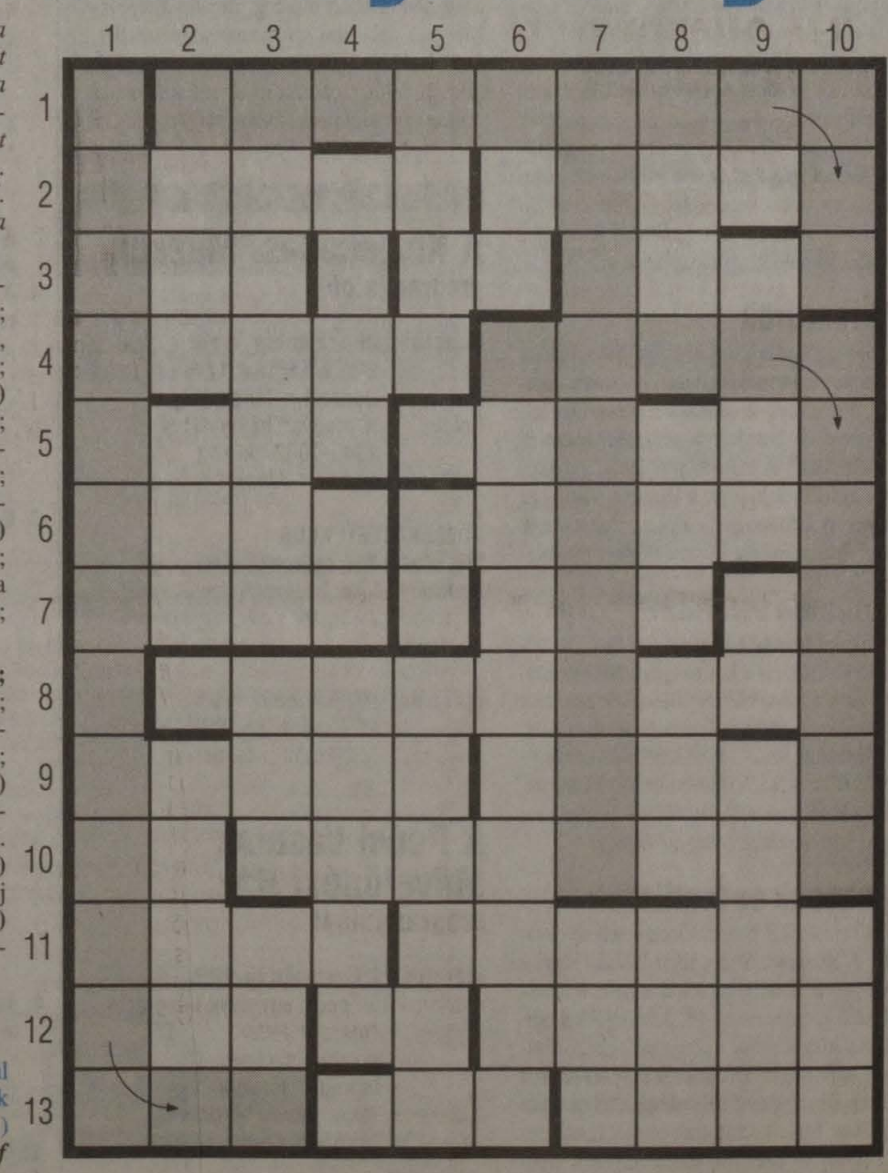
Északi 1867
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás
TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény

*1998. december 31-én a MÁV Rt. és a szakszervezetek által elfogadott 19 részt tartalmazó megállapodás-csomag a munka és a szociális körülmények javulásán túl a legfontosabb eredményeként a **függőleges 1., folytatás vízszintes 1.** és **a vízszintes 4.**, majd **a függőleges 7.** sorokban lévő megfejtés garantálja 1999-ben a vasutasoknak.*

VÍZSZINTES: 1) megfejtés (a függőleges folytatása); **2)** tobzódó ünnepség; a társadalomnak hasznos; **3)** Gábor, Irén, Rezső; Kelet; Kobalt v.j.; Viktória része!; **4)** francia folyó; **megfejtés II. rész; 5)** fej része; sötét szín; **6)** kedves (németül); erdei gyümölcs; **7)** profi bokszolónk becézve; római egy; a percek összessége; helyhatározó rag; **8)** Oxigén; kettes az indexben; **9)** lengyel pénz; kabát része; **10)** Tantál v.j.; kártyázott (németül); **11)** Irat; tengerek istene; **12)** nagy étkezés; Néma Peti!; svéd tudós ... Alfréd; **13)** méh; ház; főnök (angolul).

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés I. rész; 2) élénkség, tűz (zenei j.); ... de Janerió; Elek; Polgár; **3)** énekmondók; lobby része! három (orosz); **4)** Zoltán; hal tojás; részben boldog!; vendéglői lap; Kelvin; **5)** ... Pao (kínai plakát); Fluor v.j.; **6)** bokorban van!; ellenállóképes; **7) megfejtés** (II. rész folytatása); Polónium, Bór v.j.; **8)** gyermek köszönés; redőny része!; talaj (előtag); Társadalombiztosítási Oszt.; **9)** fél ajtó!; debreceni egyetem; Balog Emese; lassú néger zene; **10)** Néma Nílus!



AZ ELŐZŐ REJTVÉNY MEGFEJTÉSE: **...évente szükséges tarifa-felülvizsgálatot tartani.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Kammerhofer Györgyné* kedves olvasónk nyerte. (9223 Bezenye, Szabadság u. 59.)

Készítette: ***Bánszegi József***

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 4. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. MÁRCIUS

Minden olvasónknak kellemes húsvéti ünnepeket kívánunk!



Ahol a bánya bezár, ott a vasút is megáll!



Mintahogy azt az országos sajtó beharangozta, március 26-án Kazincbarcikára figyelt az ország közvéleménye. A totális bányalikvidálások ellen megmozdultak a munkanélküli, vagy még éppen dolgozó bányászokon kívül a Vasutasok Szakszervezetének tagjai is. Helyszíni riportunkat lásd a 2. oldalon. FOTO: OROSZ TAMÁS

AKTUÁLIS

Nem kérünk "száz nap"-ot

Megalakult 6 VSZ, 3 VDSZSZ és 2 MOSZ-taggal a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága 1999. február 25-én. Első ülésén elfogadta ügyrendjét, majd megválasztotta elnökének *Molnár Józsefet*. A régi-új elnök megköszönte a bizalmat, röviden értékelte az elmúlt három év munkáját, s elmondta, hogy a bizottság elkövetkezendő legfontosabb feladatai – a hálózati tevékenység mellett – a szolgálati helyeken megválasztott munkavédelmi képviselőkkel való kapcsolatfelvétel, az információk oda-vissza áramoltatása és a munkavédelmi képviselők oktatásának megszervezése. A feladatokat – területi és szakági alapon – a bizottság tagjai maguk között szétosztották. A területek gazdái a jövőben félévenként összehívják a munkavédelmi képviselőket, ahol információt adnak az aktuális feladatokról, a központi munkavédelmi bizottság tevékenységéről, valamint tájékozódnak az alulról visszajövő információk által a területek gondjairól, problémáiról. Mindenről konkrétan s nem általánosságban, ezentúl a Magyar Vasutas hasábjain is beszámolunk majd.

Molnár József
a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságának elnöke

* * *

Március 1-jén tartotta alakuló ülését a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT), miután a szakági választóértekezleteken megtörtént a KÜT-tagok megválasztása. Az alakuló ülésen a testület megválasztotta elnökét, elnökhelyettesét, majd a választás után a tagok nem hagyva maguknak "száz nap" "türelmi időt", azonnal munkához láttak. Az elmúlt választási ciklusban kialakított területi és szakmai kapcsolattartásnak megfelelően megválasztották a területekkel kapcsolatot tartó szakmai és területi koordinátorokat. A KÜT két alapvető dokumentumának, az ügyrendnek, illetve az üzemi megállapodásnak módosítására bizottságot hozott létre a testület és kimondta, hogy minden második héten, szerdán tartja rendes ülését. Ennek ellenére, már az első héten – a munkáltató kezdeményezésére – rendkívüli ülést kellett tartani, amelyen a KÜT gyakorolta együttdöntési jogkörét az 1999. évi vállalati külföldi csereüdültetéssel kapcsolatban.

Március 17-én, az első soros ülésen megtárgyalták az 1999. évi főszezoni családos- és gyermek, valamint az utószezoni üdülőjegyek sorsát az Mt. 65§ 1. pontja szerint. Az ülésen részt vett a MÁV Rt. személyügyi vezérigazgató-helyettese is olyan aktuális témák előterjesztőjeként, mint az 1999. évi MÁV Rt. KSZ-ben meghatározott jóléti és szociális pénzeszközök felosztásának elvei. A lakáscélú pénzeszközöket létszámarányosan osztanák el, de 50 millió forintot elkülönítene a vállalat a rendkívüli esetekre, mint például a jelenlegi ár- és belvízkárt szenvedett vasutas munkavállalók megsegítése. A KÜT tagjai kezdeményezték, hogy az ár- és belvízkárosultak részére induljon meg az adományok gyűjtése. A vezérigazgató-helyettes a helyzet felmérésére és a technikai részletek tisztázására türelmet kért.

A KÜT következő soros ülését egyébként március 31-én tartja, ahol a fentiekben megfogalmazott elvek alapján történne meg a jóléti és szociális eszközök felosztása. Április hónapban a területeken a munkáltató partnereként együttdöntési jogkört gyakorló területi, jóléti és szociális munkabizottságok megválasztását tervezi a KÜT. Ez az első alkalom arra, hogy a KÜT vezetői és tagjai találkozzanak a szolgálati helyek üzemi tanácsainak képviselőivel, valamint az üzemi megbízottakkal. Munkájukhoz segítséget nyújtva és néhány, az üzemi tanácsok működését érintő aktuális probléma megtárgyalására ad majd lehetőséget ez a fórum.

Horváth István
KÜT elnök

Az évszázad teherkocsi üzlete Debrecenben

Több száz család megélhetését és közel ezer dolgozó továbbfoglalkoztatását biztosítja az a közel 2,5 milliárd forint értékű megrendelés, amelyről 1999. március 25.-én, munkásgyűlés keretében írt alá megállapodást *Kerékgyártó Imre*, a MÁV Debreceni Járműjavító Kft. ügyvezető igazgatója és *Thomas Müller*, a német ADtranz siegeni gyáregységének kereskedelmi igazgatója.

Az eseményen megjelent *Kukely Márton*, a MÁV Rt. megbízott vezérigazgatója is. A Deutsche Bahn AG DB Cargo fogja üzemeltetni azt az 550 darab kéttengelyű, eltolható alumínium oldalfalú vasúti teherkocsit, melynek augusztusra készül el a prototípusa, sorozatgyártása pedig novemberben kezdődik a debreceni üzemben. A teherkocsikat az ADtranz tervei alapján készítik majd el a cívisvárosi szakemberek, közösen az aradi ASTRA vagongyárral.



***Thomas Müller*, a német ADtranz siegeni gyáregységének kereskedelmi igazgatója és *Kerékgyártó Imre*, a MÁV Debreceni Járműjavító Kft. ügyvezető igazgatója aláírja a cég eddigi legnagyobb teherkocsi megrendelését.** FOTO: PILTZ

Megszépült a forgalmi

***Sipos István*, a MÁV közelmúltban tragikus hirtelenséggel elhunyt vezérigazgatója külön emléke marad a szombathelyi vasutasoknak. Segítségével sikerült pénzt kapni a forgalmi iroda teljes felújításához.**

– Életemben három alkalommal találkoztam vele – emlékezik vissza *Papp Zoltán*, a VSZ területi képviseletének titkára. – Egy alkalommal kértem is tőle. Biztató választ adott felvetésemre, ezzel megerősítette, hogy tud a kérésünkről és foglalkozik vele. Igaz szakszervezetünk alap-, közép- és felsőszinten is lobbizott az állomási munkafeltételek javításáért, a szociális körülmények jobbításáért.

– *Miről is volt itt szó?* – kérdezzük már *Karádi László* állomásfőnököt, aki a maga módján, a területi igazgatóság szintjén "ügyködött" beosztottjai, munkatársai érdekében.

– Az elmúlt évben *Szabó Andrásnak*, a forgalmi szakigazgatóság vezetőjének irányításával munkavédelmi szemle volt a csomópontunkon. A felvételi épület elhanyagoltságának felszámolására, a szociális feltételek javítására a szemle után és annak hatására központi forrásból 5 millió forintot kaptunk.

Sajnos a forgalmi irodára és az ottani körülmények javítására már nem futotta.

Talán a szerencse is a vasi megyeszékhely vasutasainak a segítségére sietett. Szeptember 17-én, a délelőtti IC-vonattal ide érkezett tanácskozni a Magyar Államvasutak Rt. Felügyelő Bizottsága. A küldöttséggel együtt érkező *dr. Márkus Imre* VSZ-elnök – a helyi vezetőkkel együtt – bemutatta a mostoha körülményeket. Az ország egyik legnagyobb vasúti pályaudvarának forgalomirányítói többet érdemelnének a nyugati határ közelében.

Lett többletpénz! Ebből növelték a forgalmi belső térfogatát, kimeszelték és új padozatot raktak le. Új helyiségben, ideális körülmények közé került a távírda. Külön női és férfi öltözőket, valamint egy új vizesblokkot alakítottak ki. Ezáltal több mint 20 ember munkakörülményei jelentősen változtak meg.

– *Köztudott, hogy a szombathelyi forgalmi iroda és környéke a VDSZSZ egyik fontos bázisa. Mindezeket tudva cselekedtek. Miért?* – kérdeztük végezetül *Papp Zoltánt*.

– A körülmények megalázóan rosszak voltak! Mi – mint mindig – minden dolgozó vasutas érdekében igyekszünk tevékenykedni. Ez történt most is. Örülök, hogy így sikerült! Köszönet érte *Sipos Istvánnak* és mindazoknak, akik vele együtt segítettek.

Sz. Jakab István

MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"
Vasúti járműjavítás • fémmegmunkálás • acélszerkezet gyártás és szerelés

Ahol a bánya bezár, ott a vasút is megáll!

KAZINCBARCIKÁN EGYSÉGBE FORRT AZ AKARAT

A Bányaipari Dolgozók Szakszervezete fölhívására március 26-án 14 óra 30-ra a kazincbarcikai városháza előtt a főtér a bányabezárások ellen tiltakozó dolgozóktól és a velük szolidáris iparágak, szakszervezetek támogatóitól volt hangos. Megteltek a parkolók. Tatabányáról, Dorogról, Oroszlányból, és más vidékről futottak be a külön autóbuszok, de sokan jöttek személygépkocsival, vonattal, de gyalogosan a környékről is. A sajtóban beharangozott demonstrációt megelőzte az MSZOSZ kibővített nyilvános elnökségi ülése az Egressy Béni Művelődési Központban. Egyetlen napirendi pontja a kollektív tanácskozásnak a borsodi bányabezárások szerteágazó problematikája volt. A válságos helyzetet *Schalkhammer Antal*, a BEDSZSZ elnöke világított meg eréllyel, de a borsodi bányászok, és az ágazati szakszervezetek képviselői is kifejtették nyers véleményüket a jelenlegi állapotokról, fölvázolva a továbbtermelés lehetőségét. Az ágazatiak elsősorban szolidaritási támogatásuknak adtak hangot.

Az időjárás mintha megérezte volna a tér hangulatát, mire elkezdődött a nagygyűlés, az addig kellemes napsütést fölváltotta a borongás. A szél is belekapaszkodott a szépszámú táblák erdejébe. Kívülálló számára ez a látvány békés május elsejei rendezvénynek tűnhetett, de aki elolvasta, hogy "Üres gyomor, éhes száj, Európa minket vár!" már tudta, hogy ő is csak helyeselhet, vagy kiabálhat, mint ahogy többen is tették.

A Vasutasok Szakszervezete is mozgósított. Tagjai Debrecenből, Miskolcról, Nyíregyházáról, Záhonyból érkeztek. *Dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, a legnagyobb vasutas-szakszervezet nevében támogatásáról biztosította a bányászokat. – Közös az érdek – mondta. A bányászmunkahely elvesztése a vasutasét is megingatja, a vasútvonalak fölszámolása pedig e térségben végleg tönkretenné az itt élők életfeltételeit.

Amikor *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke azt mondta, hogy – Vége a türelemnek, nincs tovább! – szinte felzúdult a tér, ám a demonstráció békésen, a Bányászhimnusszal ért véget.



Hogyan látták ők Kazincbarcikán?



***Szalayné Pásztor Gabriella*, a BDSZ alelnöke**

– Mit vár a mai demonstrációtól?

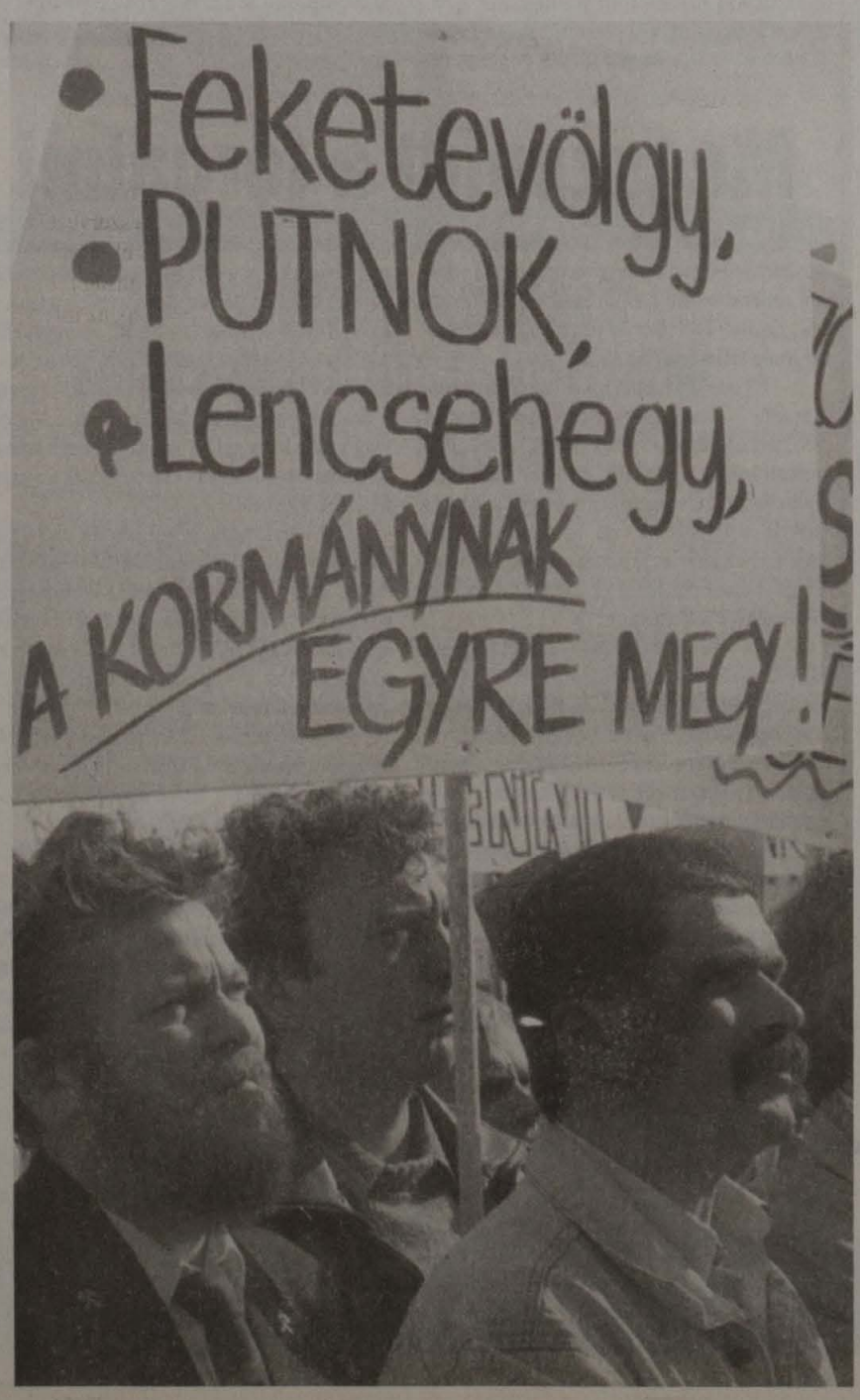
– Először is szeretném megköszönni a Vasutasok Szakszervezetének és tagjainak a szolidaritásukat és támogatásukat. Ez az egységes fellépés segíthet mindannyiunkat, hogy sikeresen vívjuk meg harcainkat a saját területünkön. Ez az összejövetel meg kell, hogy győzze a kormányt arról, hogy az elkerülhetetlen bányabezárások csak fokozatosan, új munkahelyek teremtésével, az általunk kidolgozott minimális program megvalósításával oldhatók meg. A kiharcolt bányásznyugdíj – ami lehetővé teszi 25-30 évi munkaviszony után a nyugdíjazást –, a végkielégítés nem megoldás, ráadásul sok elbocsátott dolgozó egy-két év hiánya miatt 40-45 évesen marad munka és nyugdíj nélkül. Átképzésük nem megoldott, elhelyezkedni pedig ebben a korban már nagyon nehéz. Kilátástalan a helyzetük. A szénbányászatot és a szénbányákat egyik napról a másikra nem lehet megszüntetni átgondolt reorganizáció, új munkahelyek teremtése nélkül. Céljaink elérése érdekében készek vagyunk a demokratikus kereteken belül a végsőkig elmenni.



***Simkó István*, Miskolc Gömöri Pályaudvar, Regionális vasút**

– Miért jött el erre a gyűlésre?

– 1996-ban már átéltem Berentén a bányabezárás következményeit. Ott voltam forgalmi szolgálattevő, amikor Szuhakálló, Rudolftelep, Ormosbánya, Kurittyán-Feketevölgy bányáit bezárták. Ennek következtében megszűnt a berentei pályaudvar, onnan és a környékről 90 embert kellett áthelyezni, elbocsátani. A mostani bányabezárások közel 30%-os szállításkiesést, sokszáz munkahely megszűnését jelentenék. Ma már nincs hová átirányítani az embereket. A sajószentpéteri üveggyár bezárása, a kohászati termelés csökkenése további gondokat okoz. A mellékvonalak bezárása pedig az utolsó szálat vágná el az itt élő emberektől a kapcsolattartásban. A forgalom csökkenése magával hozhatja azt is, hogy alacsonyabb kategóriába sorolják ezt a vonalat, ami keresetcsökkenést idézhetne elő. A kisvasutak példája bizonyítja, hogy a sebtiben, átgondolatlanul hozott döntéseket többe kerül később helyrehozni, mint megfontoltan, az érdekeltekkel együtt megoldást találni.



***Dr. Márkus Imre*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke**

– Milyen veszélyei vannak a bányabezárásnak ránk nézve, mi lenne a megoldás?

– Közvetlen veszélye az áruszállítás drasztikus csökkenése, közvetett pedig a munkahelyek megszűnése. Ez a térség már eddig is a legtöbb kárát szenvedte el a gazdasági átalakulásnak, ennek következménye az, hogy a rendszerváltás és a szerkezet-átalakítás óta eltelt tíz évben semmi sem változott. Borsod ma 20% feletti munkanélküliséget mondhat magáénak, ami duplája az országos átlagnak. A kormány igyekszik szabadulni a kellemetlen dolgoktól, ezért a megyei és helyi önkormányzatoknak egyre nagyobb szerepe lesz ezeknek a kérdéseknek a megoldásában. De ezt ők is csak fokozatosan tudják átvenni, mert anyagi források nélkül semmit sem ér az önállóság. A gazdasági élet szereplőinek időt kell adni, hogy az államtól át tudják venni a feladatokat. Minden intézkedés, reform jelentős változásokat okozhat. A vasút átalakításánál sem arra kell a hangsúlyt fektetni, hogy annak következményeit korrigálják, hanem középtávú programokkal az érdekeltek bevonásával megtalálni az optimális megoldást.

Kép és szöveg: ***Orosz Tamás***

KÖZÉLETI JELENTÉKTELENSÉGEK

MIÉP terelgető

Katonazenére masíroztam két gyermekemmel a Szépművészeti Múzeumba az Állatkert és a Vidámpark után. Nem mintha a kilenc éves Nikolettet és ötéves öccsét annyira érdekelte volna az egyiptomi kiállítás, de három szellemvasút és két dodzsem után ez kijárt az apunak. A két gyerek már csak vonszolta magát a fáradságtól a szarkofágok között, amikor megláttunk egy bebalzsamozott krokodilt az üvegbúra alatt. Az öt éves Petyának felcsillant a szeme, és szinte borzongva kérdezte: – Amikor ez a krokodil élt, itt mászkált a múzeumban?

Azt hittem, ez lesz a nap beszólása, de kint a téren Petyánál okosabb és humorosabb emberek gyülekeztek. Most már értettem, hogy a katonazene a MIÉP nagygyűlésére hívja a "magyarokat". A néhány ezres tömeget az északi szél fújta a térre, köztük tisztességben megőszült nagypapák éppúgy voltak, mint föveges krónikás bolgár importgitárral, vagy piros-fehér-zöldbe és feketébe öltözött neonácik. A szittya slityakos belekezdett egy Kossuth-nótába, de az indulót játszó zenekar elnyomta a hangját.

Volt, aki nem a tömeggel érkezett, csak úgy szólóban, tántorogva. Vidéki lehetett, mert a Szépművészeti sarkán kérdezte meg, hogy merre van a Hősök tere. Valaki megmondta neki, de ő eltévedt.

Ekkor megszólalt egy érces hang. Köszöntötte a magyarokat a téren. Az olasz turisták sértődötten eloldalogtak az Állatkert irányába, a jugoszláv követségen lejjebb eresztették a redőnyöket. A hangosbeszélő felsorolta a településeket, akik pénzt, fáradtságot nem kímélve eljöttek a térre. Néha tévesztett, mert nem jól látta a táblát, amit a sokadalom hozott magával. Ekkor kicserélte a kontaktlencséjét jó magyar, csontkeretes, 13 dioptriás szemüvegre. Mindjárt jobban ment a települések felsorolása. Mohácsot kétszer mondta be. Hiába, az üknagyapja vitte a zászlót Tomori mögött, és Lajos királyt majdnem kimentette a Csele-patakból. Utólag megtudta, hogy valami idegen lelkű ellopta a nyúlgátat a töltésről.

Az állhatatos szónok, miután befejezte a felsorolást, megnyugtatta az egybegyűlteket, hogy mindjárt megérkezik Csurka István lóverseny-szakértő. Addig is, hogy ne zúgolódjanak a magyarok, a solymári svábzenekar indulókat játszik.

Néhány perc múlva megérkezett a szlovák nagyszülőket letagadó Csurka. Rövidre nyírt haja már a tavaszt idézte, vagy Szabó Albertet, nem lehetett tudni. Mindenki megkapta a magáét, különösen a bankárok és a média. Nem is csoda, mert azok össze-vissza utalgatnak 28 milliókat el nem készült forgatókönyvekért, a média pedig ezt közzéteszi. A tömeg éljenzett, hátha egyszer nekik is jut egy filmregény, amit előre kifizetnek.

A gyermekeim ekkor már alig álltak a lábukon a fáradtságtól, és bennem is alábbhagyott a lelkesedés, elindultunk haza. A rendőrök maradtak, szolgáltak és védtek.

Tonzor Péter

Lépcsőzetes érdekviták

MIKROSZINTEN III. BEFEJEZŐ RÉSZ

Az 1992-ben életbe lépett új Munka Törvénykönyv átszabta a helyi munkaügyi kapcsolatok jogi kereteit. Miközben újraszabályozta a kollektív tárgyalások, kollektív szerződések rendjét, az üzemi tanácsok formájában önálló intézményt hívott életre. A kollektív tárgyalásokra vonatkozó szabályok csak az üzemi tanácsok megválasztásával váltak alkalmazhatókká.

A törvény a helyi kollektív szerződés megkötésének jogosultságát a szakszervezetek támogatottságához köti, ennek mérésére szolgál a jelölteknek az ÜT-választásokon elért eredménye. Ezáltal megszűnt a szakszervezetek korábbi szerződéskötési jogegyenlősége, és szelekciós mechanizmus lépett életbe. Erre a lépésre többek között azért kényszerültek a jogalkotók, mert gyarapodott a potenciális szerződéskötő szakszervezetek száma. Arra is esély volt, hogy szerződéskötésközeli időpontban újabb szakszervezet szerveződjön, amely azonnal élni kíván jogával. A helyzetet a MÁV esete jól példázza: míg a vállalatnál az 1989-es KSZ-t a munkáltató a Vasutasok Szakszervezetével kötötte meg, addig 1990-ben már megjelent a VDSZSZ is szerződő félként. A következő évi kollektív szerződést már 9, az 1992-est 12, az 1993-ast pedig 13 érdekképviselet parafálta. Közülük az 1993-as ÜT-választásokon csak három bizonyult reprezentatívnak.

A magyarországi ÜT-kben csakis a munkavállalók kapnak helyet, a jelölteket is a munkavállalók állítják. Taglétszámukat tekintve az üzemi tanácsok a dolgozók létszámától függenek, ám az előírások meghatározzák a felső létszámot, ami 1000 dolgozó esetében 13 tag, de ugyanennyi akkor is, ha ennél többen dolgoznak az üzemben. Ez jelentős hátrányokkal járhat, például, hogy az ÜT adott esetben nem képes szakmai bizottságokat alakítani a döntési kérdések előkészítéséhez, ami a munkáltató számára teremt kedvező helyzetet.

A piacgazdasági gyakorlatban nem általános, hogy a vállalati szintű szakszervezet és az üzemi tanácsok együttesen jelenjenek meg: ÜT-k általában ott működnek, ahol nincs, vagy nem jellemző az üzemi szintű közvetlen szakszervezeti aktivitás. A magyar gyakorlatban viszont ez a két forma vállalati, üzemi szinten egymás mellett él, és a kötöttségek ellenére viszonylag konfliktusmentes a kapcsolatuk. A MÁV is jó példa arra, hogy az érdekegyeztető tanácsok és az üzemi tanácsok az illetékességi körüket, jogaikat a Munka Törvénykönyve szellemében határolják el.

A kollektív szerződések léte általában a volt állami nagyvállalatok körére jellemző, amelyek egy része jelenleg állami részvénytársasági formában működik, amilyen a MÁV Rt is. Az ilyen helyeken kötött KSZ-ek jellegzetes típust képviselnek, sok tekintetben közelebb állnak a mezoszintű szerződésekhez, mint a munkahelyi megállapodásokhoz, mert szerkezetükben meghatározóak az egyes gazdálkodó egységekre vonatkozó "függelékek". A kollektív tárgyalások során az erőteljes érdekérvényesítési képességű munkavállalói csoportok érdekei meghatározóvá válhatnak a szerződésben.

A rendszerváltozást megelőző időszakhoz képest a kollektív tárgyalások valós tartalmat hordoznak, mert ma már a szakszervezetek nem egyszer komplett tervezetet készítenek, és a viták során is tényleges érdekegyeztetés zajlik. A KSZ-ek jogi szempontból ugyancsak megfelelő színvonalúak. Természetesen nem mindegy a helyi kollektív tárgyalás szempontjából, hogy miféle középszintű megállapodást kell a szerződő feleknek figyelembe venniük. A tapasztalatok alapján a mezoszintű megállapodások helyi érvényesítése nem okoz különösebb gondot.

V. E.

Elég volt!

– A bányásztüntetésnek a legnagyobb eredménye az összetartozás ügyének kinyilvánítása volt – adott telefonon interjút Nyíregyházáról, a körzeti szakszervezeti bizottság titkára, *Suszter Csaba* március 26-án, pénteken, az esti órákban.

– Nem sajnálta az időt Kazincbarcikától?

– Örültem, hogy ott lehettem, mert még jobban meggyőződhettem a kormány közömbös magatartásáról, nem érdeke a mai kormánynak az sem, hogy a dolgozók munkahelyét megtartsa, inkább felszámolja. Ma a bányát, holnapra vasútvonalak egy részét "zárják be". A dolgozó ma retteg az állástalanságtól.

– A televíziót nézve ingerült bekiabálások hallatszottak.

– "Elegünk volt!" – csupán ezt kiáltották az emberek.

– Pesszimista a dolgozók jövőjét illetően?

– Az vagyok.

Sz.Cs.

Hétköznapi tragédia Fényeslitkén



– Ki lenne az, aki vasutas is, meg belvízkárosult is? – tolja följebb tányérsapkáját a homlokára Fényeslitkén a raktáros.

– Igen – mondom –, mert az nekünk kevés, hogy a pince megtelt, meg úszik az udvari kisgóré, meg a kutyaól.

Ennek a "talánynak" a helyi megfejtője végül a pénztáros. Címet, nevet ad, s nem is kell olyan messze kutyagolnunk. Az állomás közelében a váltónál egy iker szolgálati lakásnál kötünk ki. Bemennénk, ha a hamis házőrző beengedne. Az ablakon zörgünk be. A függöny félrehúzódik.

– *Arnóczki Bertalanné* vagyok. Vonatfelvevő.

– *Mióta?*

– 1988 februárjától.

– *S ma mit csinál?*

Nevet.

– Gyesen vagyok 1990-től.

Közben kénytelen vagyok rászólni a szomszéd úrra, mert már annyira mátyós, szombati jó hangulatban okoskodik, hogy minden kérdésem nyakát ki akarja tekerni.

– Most ilyenje van – kacsint *Arnóczkiné*.

– Várjon – rohan vissza Szabolcskáért. Karjára ülteti a huncut nyafogót, akit a békés vakkantás nyugtat meg odakinn.

– Van neki ám három testvérkéje is. – enged föl az idegenkedés *Arnóczkiné*ban, végtére is nem sejtheti, mit akarunk hallani tőle.

– Hogyne, vágyakozunk egy saját lakásra is. Négyzetméterre én meg nem mondom, hogy milyen nagy a szolgálati, de szűk. Hatunknak már kicsi.

– *Hol a három apróság?*

– A húgomnál, nagymamáéknál. Szombaton ez a programjuk. Rokonlátogatás.

– Az új fészekrakáshoz – tolakodik a gondolatomba – a "szocpol" is kevés.

– Egy építkezés megindításához a mai árakhoz képest egy millió forintot illik megspórolni. Jó előre.

– *Vagyis ha jól értelmezem szavait, a "saját" nincs befejezve.*

– Nincs, nincs. 1997-ben alapoztuk, s eddig durván 2 millióba került.

Szabad karjával a távolba int. Ott! Mutatja, hogy a temető felé, úgy ide 2 kilométerre található a már kimeszelt, vadonatúj házuk, amit nem lehet csak úgy zsebbe nyúlva kifizetni, annyi rajta a hitel. Pedig *Zsanett, Gergő, Vivien* és *Szabolcs* ebben az új családi fészekben szeretne már hancúrozni. Csakhogy a ház – mint hallom – a belvíz áldozata.

– *Miért nem építették magasabbra?*

Közbevág.

– Litkén drágák a telkek. Jobb helyen, föntebb majdnem annyiba kerül, mint a házunk maga.

– *S kitől vásárolták?*

– Az önkormányzattól, de a tsz-é volt a föld valamikor. Művelte. Addig nem is állt rajta a víz, ilyesmi. Valamikor igen. De az régen volt. Azt csak az öregek mondják. Amikor megvettük, száraznak látszott, annak.

– *Tehát igazából nem építési telekről van szó?*

– Hát... Úgy adták el.

– *S mikorra gondolták, hogy beköltöznek?*

– Már tavaly nyáron, de akkor meg jöttek azok a nagy esőzések Szabolcsban. Emlékszik? Feltört a talajvíz akkor is. Repedezett a fal.

– *S tettek valamit a kijavítás érdekében?*

– A tűzoltóság lefényképezte, az aljzatbetont újracsinálták, de azt mondják, hogy a mi házunk mellett még rosszabb a helyzet.

– *Tény az, hogy a maguké süllyed.*

– Ez a valóság.

– *Március 20-a van ma. Halott már arról, hogy a Vasutasok Szakszervezete, no meg a központi üzemi tanács, s a vasút, mint munkáltató, valamicskét segíteni fog a bajba jutottakon?*

Ha *Szabolcska* engedné, összecsapná a kezét. Habár az önkormányzattól már jártak errefelé valami ívvel. Hogy mikor, az most nem érdekes. A férje se nagyon ér rá utánajárni a dolgoknak, mert hol itt, hol ott, de mindig dolgozik. A lakás költségeit elő kell teremteni. A 12 ezer forintos gyesből, no meg a a családi pótlékokból erre nem futja.

– *Tagja-e a Vasutasok Szakszervezetének?*

Kissé tétovázik, majd kimondja az igent.

– Záhonyhoz tartozom.

A bizonytalankodás oka egyszerű. A gyermekszülésben 9 év repült már el a vonatfelvevő *Arnóczkiné* feje fölött. Érthető, hogy inkább a négy gyermeke fölnevelésével volt elfoglalva. De mint mondja, őt se nagyon látogatták meg errefelé. A nőnapi ajándékot, a hat poharat fizetésekor vette át.

– A VSZ. Az az – jut eszébe. – Annak vagyok a tagja.

Mielőtt még útba igazítana az elrepedt lakás irányába, arról beszélgetünk, hogy 29 évesen bizony önmagába véve is óriási teljesítmény az, hogy négy egészséges gyermekkel járult hozzá a magyar lélekszám gyarapításához.

Sóhajt. – A belvízkárt itt, Szabolcsban nagyon nehéz lesz majd rendezni. Nem Pesten vagyunk – toldja hozzá, mikor arról faggatom, hogy miért?

– A sín mellett haladjanak visszafelé – ad ismét tanácsot a raktáros. Ő is a VSZ tagja. Az almáskertek csutkakúpjait ugyan nem lepte el a víz, de nemrég még tutajozhattak. Látni, hogy ki volt itt az úr.

Megérkeztünk a tsz-földhöz, amely egykor, mint szántó, nem volt beépíthető. Valaki azonban mégis kiadhatta rá az engedélyt, mert homokkal töltik a mélyfekvést, és egy új sor ház sorakozik a túlsó végén.

– Három abból a vasutasoké – száll le a bicikliről egy horgász. Nem fogott semmit, cserzett barna arcát szőrzet borítja. A "telep" felé tart. Udvarias válaszai meglepnek, mert égre-földre meg akarja magyarázni, hogy márciusban miért nem lehet csukát fogni. Szabadkozom is, hogy nem halőr vagyok, csak házat szeretnék errefelé vásárolni, hátha jobban megered a nyelve.

Ehhez már van egy-két szava, mert szerinte, aki azt a megrepedt ház fölépítését elvállalta, demecseri. Nem, nem fényeslitkei. Ez igen csak öreg hiba lehet, – gondolom én.

– Össze van az dobálva!

A fülem mellett elsuhan a süvítő bírálat nyila, nem szeretnék szakmai vitába keveredni. Az viszont tagadhatatlan, hogy előttem a vízóra aknájában a fedlapig nyomult fel a föld árja. S a kikövezett árkon át nem folyik le.

Megindul felém egy csapat rajkó. Szigorú felügyelőjük, az édesapa akkorát ordít, hogy a dobhártyám majd megreped.

– *Semmi beleszólásom, hogy maga hogy' fenyít – udvariaskodom, – de miért ordít rájuk ennyire?*

– Hogy megjavuljon a hallásuk. – adja tudtomra. – Maguk akarják megvenni az Arnóczkiék házát?

– *Na, én nem! De mitől süllyed?*

– Látja ez az! Mi föl, a töltés mellé építettünk. Azért azt a repedést már mégse lehet a vasútra fogni.

A csapat elviharzik.

A ház mögött tó áll. A lábazaton fölül hatalmas folt éktelenkedik. Bent a falakat szinte keresztbekaszabolta a repedések sokasága. Egyiken-másikon átlátni. Főleg a főfal süppedt meg.

– *Hát nem hiszem, hogy ide a lakhatási engedélyt kiadják* – szomorodom el, s a fotós gumicsizmában a tó másik oldaláról megörökíti a hétköznapi magyar tragédiát.

Szalai Csaba

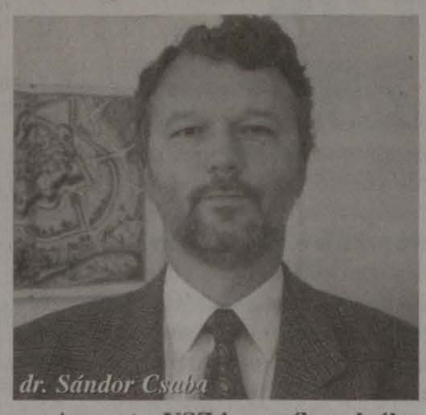


Elöntve a vasutaslakás Litkén

FOTO: PILTZ

A VSZ JOGI PAJZSA

Legfontosabb az egyéni érdekképviselet



dr. Sándor Csaba

A rovat a VSZ jogsegélyszolgálata által alkalmazott ügyvédekről és munkájukról, a VSZ jogi pajzsáról szól. Írásunkban a Szegedi Területi Képviselet jogsegélyszolgálatának vezetőjével, *dr. Sándor Csabával* beszélgettünk pályafutásáról, munkájáról.

– 1980-ban végeztem a Szegedi József Attila Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi karán – kezdi a bemutatkozást *dr. Sándor Csaba*. – Először a Delta Kereskedelmi Vállalatnál helyezkedtem el, majd 1981. január 1-jével kerültem a vasúthoz, az akkori szegedi körzeti üzemfőnökségre fegyelmi ügyintézőnek. Egy évvel később az igazgatóság munkaügyi osztályába helyeztek, ahonnan még ez év közepén átkerültem a Vasutasok Szakszervezetéhez, a jogsegélyszolgálathoz. Az akkori vezetőnek *dr. Khollmann Ferencnek* és munkatársának *dr. Árva József* jogtanácsosnak köszönhetem, hogy hamar megszerettem ezt a különleges, mindig változó, de szép munkát. Baráti kapcsolat alakult ki közöttünk, sokat tanultam tőlük. *Dr. Khollmann Ferenc* nyugdíjba vonulása után, 1992-ben engem bíztak meg a jogsegélyszolgálat vezetésével. 1993. január 1-ig, mint függetlenített dolgozó láttam el munkaviszony keretében a jogsegélyt. Ezt követően, a jogszabályi változás következtében, az időközben odakerült M. Kovács Beáta kolleganőmmel együtt ügyvédi iroda tagjaként végzem ezt a felelősségteljes munkát.

– *Milyen szolgáltatást nyújtanak?*

– A jogsegély keretén belül kizárólag a VSZ-tagoknak képviseljük az érdekeit. Gyakorlatilag minden ügyben ingyenesen adunk tanácsot. Említhetem az iratszerkesztést a tb- és munkaügyben, a képviselet-ellátást munkajogi ügyekben bíróságok és hatóságok előtt, a szakszervezettel kötött megállapodás értelmében. Állandó fogadóóráinkon kívül igyekszünk a dolgozók időpontkérését is figyelembe venni: Korábban négy vidéki csomóponton is tartottunk fogadóórát, de napjainkban erre már nincs lehetőségünk.

– *Hány ügyük van egy évben?*

– Évente 250-300 ügyben keresnek bennünket, amely mintegy 300-500 dolgozót érint. Előfordul, hogy egy-egy ügyben 25-30 személy is érintett. Az ügyek száma az elmúlt években átlagosan állandónak tekinthető, tavaly például több, mint négyszáz VSZ-tag érdekében jártunk el.

– *Milyen ügyekben kérik segítségüket?*

– A munkajog szinte minden ágát érinti munkánk. Elsősorban a bér- és bérjellegű juttatásokkal, munkáltatói intézkedésekkel, a munkáltatói kártérítésre kötelező határozatokkal, illetve üzemi balesetekkel kapcsolatos ügyek dominálnak. Jelentős számú tb, azaz nyugdíjügyünk van, de említhetem a családjogi, így a gyermektartási, bontóperi, házastársi, vagyonközösségi ügyeket is.

– *S tudnak segíteni?*

– Nyugodtan mondhatom, hogy igen. Természetesen az eredmény függ az ügyek jellegétől is.

– *Mit tart fontosnak ebben a munkában?*

– A szakszervezet egyéni érdekképviseletét tartom a legfontosabbnak, s azt, hogy a szakszervezet felvállalja ennek anyagi vonatkozását is. Munkánk során külön is figyelmet fordítunk az szb-titkárokkal való kapcsolattartásra, van olyan szolgálati hely, ahol napi kapcsolatban vagyunk a szakszervezeti tisztségviselőkkel. Vagy ők jelzik a problémát, vagy a dolgozókat irányítják irodánkba. Van, ahol éppen az szb-titkár kezdi el az ügyet érvényesíteni, és utána értesít bennünket.

– *Említene egy ilyen példát?*

– Idén is előfordult, hogy a MÁV-on belül szervezeti változás következtében megváltoztak a dolgozók munkakörülményei, és a munkáltató besorolásokat több esetben önkényesen, egyoldalúan megváltoztatta. Ez több szolgálati helyen előfordult, és mivel a bérsorolás a munkaszerződés lényeges tartalmi eleme, azt csak közös megegyezéssel lehet módosítani. A munkáltató egyoldalú intézkedését a bíróság természetesen nem vette figyelembe és a dolgozó javára döntött.

– *Van-e visszajelzése az ilyen eredménynek?*

– Igen. A titkárok részéről rendszeres a visszajelzés, de nem ritka, hogy a dolgozók közül valaki személyesen, vagy telefonon megköszöni a munkánkat. Hasonló pozitív eredménynek tartom, hogy ügyek intézése során nagyon jó és eredményes kapcsolatunk van a területi igazgatósággal és a vasutat képviselő ügyvédi irodával.

Gellért József

A kiáltás

Március 14-én a Magyar Rádió híradása szerint 268 településen 10 ezer 500 ember és 3500 lakóház került veszélybe az ár miatt. Miközben a belvizek visszahúzódtak, a folyók vízszintje soha nem tapasztalt méretekben tetőzött.

Csak *Edvard Munch "A kiáltás"* című litográfiája (1895) képes teljes átéltséggel kifejezni azt a rémületet, amelyet valami kiváltott. A táj gyújtópontjában maga az ember áll iszonyító döbbenetével, ahogy átéli a kiáltás izgalmát. Valami irgalmatlan történhetett. Egy félelemordítás, amely soha nem lehet szép. A szenvedés, a megpróbáltatás, a természet erőszaktétele az emberben már a múlt őszön kezdődött. Napjainkig tart. Akkor támadott a víz először. Sodrával elöntött mindent. Házak omlottak alá, összedöntve a családi élet templomait. Aztán az emberre tört a hó és mindent betakart. A lét nyers tényei: világtól elszakadt települések, járhatatlan utak és megfagyott emberek.

Majd ismét szaladt a víz. Kiváltotta az emberek haragját és bosszúvágyát a természet erőivel szemben. Nem volt irgalom! Egyszerre hódított a belvíz és az ár. Versengésükből az ország megismerte Szabolcs-Szatmár-Bereg falvait: Nagyarát, Biharugrát, Tivadart. S naponta érkeztek a rémítő hírek: Felső-Tiszavidéket elöntötte az ár. Kilépett a medréből a Túr, a Kőrös, a Berettyó. Tetőzött a Tisza a felső-középső-alsó szakaszán. Közben olvadt a hó. Felső-Borsod is víz alá került. A Latorca, a Bodva, a Takta után a Bodrog is áradt. Felsőbereck, Bodrogolaszi és Sárospatak is árvízsújtotta településsé vált.

De mindez nem elég! Több százezer hektárt borított el a belvíz. Derékig áztatta a házakat. A vályogfalak átitatódtak és bármely pillanatban megdőlhetnek. A borulátás átjárta a földeket. Hiszen az ősszel elvetett élet megfulladt a víz alatt.

Emberek álltak a gátakra és a házak kapujába. Védeni az életet. Gumicsizma, sár, víz, lapát, homokzsák a mindennapok lételemei lettek. Ölben mentett bárányok. Szivattyúk. Földcsuszamlás. És újabb eső ejtett kétségbeesésbe. Reménykedő asszonyok. Kéztördelő, tehetetlen öregek. Merev szemek. Kiköltöztetés és kilátástalanság.

Az elnök szólt a nemzethez.

Szavaival felhívott: segítsünk, segítsetek. Küldjetek élelmet, takarót, építőanyagot és pénzt. Gyakoroljatok irgalmasságot. És megmozdult az ország. A Magyar Caritas, a Vöröskereszt, a Máltai Szeretetszolgálat vállalta a szervezést. Az adományok gyűjtését. És eljuttatását a károsultakhoz. A kilátástalanság feloldásához a polgár, a vállalkozó, az intézmény, az önkormányzat, a minisztérium és az állam előlépett. Megkezdődött az elhárítás heroikus küzdelme. Majd követi a helyreállítás. Miközben felismerték, hogy jövőben a megelőzést első helyre kell sorolni. Gátak, árkok, tározók, csatornák, hullámterek kellenek. Ahhoz, hogy a természeti csapást száműzze az ember. A szenvedés és értékvesztés tragédiáját felváltja a remény. A családok lelkét a bizalom járja át.

Milliók élték át mások keservét. Látták az emberek kezének tehetetlen mozdulatát. Együttérezve értették meg a felpanaszló fájdalmat. Nem engedték elterelni a figyelmet mindarról, ami történt. Segítettek!

Tudjuk mit jelent a kiáltás! Noha *Munch* érzéki benyomásokat keltő grafikájából éppen az ok nem derül ki. Ám ezúttal azt nem kellett keresni, a pusztítás önmagáról vallott.

Szabó Béla

Komoran a segélyről

A záhonyi területi képviseleten a március 26-ig beérkezett adatok szerint 161 családot ért belvízkár. Ez csupán a lakóingatlanokban keletkezett. Felbecsülhetetlen a megműveletlen földek miatti veszteség.

Az 1998 évi késő őszi árvízveszély utáni történések meglehetősen felkorbácsolták a kedélyeket.

A tavalyi "győzelem" utáni szűkkörű állásfoglalások, kitüntetési dömpingek szkeptikussá tették azokat az embereket, akik önzetlenül segítettek más települések lakosainak. Nem a kitüntetésekre vágytak, csupán egy kis elismerésre. Felháborítónak tartották, hogy egyes önkormányzati vezetők egymást jutalmazták. Az érintett települések úgy érezték, hogy amikor a kormány segítsége érkezett, mintha a rászorultakat nem találták volna otthon.

Van olyan vélemény, hogy a belügyminiszter ötvenmilliós borítékjából a belvíz miatt lehetetlen élethelyzetekbe kerültek nem fognak elégedetten hátradőlve "büfizni", de jut keret az újabb győzelmi ünnepre.

Pöhacker Attila
Záhony, területi titkár

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

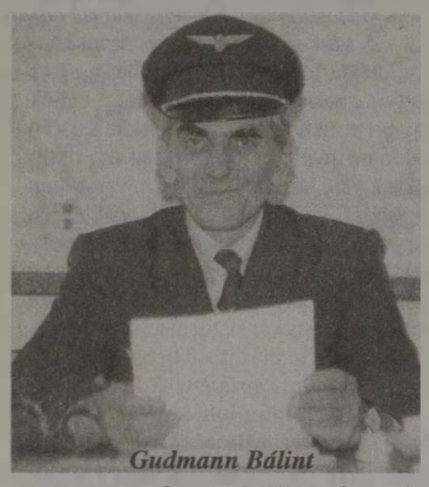
Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

VASÚTNÉZŐBEN

Küszöbön az állomásfelújítás


Gudmann Bálint

Budapest-Soroksári út igazi külvárosi vasútállomás, külön rendező pályaudvarral és egy többszáz kilométer hosszú iparvágány-hálózattal. A környező gyárak füstjétől és a koromtól már vöröses barnák a felvételi épületek. Az állomáshoz tartozó terület oly hatalmas, hogy pillanatokon belül eltéved az, aki a járást itt nem ismeri. Hosszú évtizedek huzavonája után most úgy tűnik: felújítják az állomáshoz tartozó szolgálati helyeket.

Gudmann Bálint 1966 óta vasutas. Dolgozott a Déliben, a Nyugatiban és Kelenföldön is. Volt igazgatósági tartalék és intézte a különleges utazási ügyeket a MÁV Budapesti Igazgatóságának Személyszállítási és Menetrendi Csoportjában, ám a jobb anyagi lehetőségek visszacsábították a forgalomba. Négy évig állomásfőnök-helyetteskén foglalkozott Budapest-Soroksári út ügyeivel, két éve pedig ő látja el az állomásfőnöki teendőket. Ehhez azonban a segédtiszti tanfolyam és a tisztképző mellé, 1997-ben, a kor kívánalmainak megfelelően, elvégezte a Győri Műszaki Főiskola Műszaki Menedzser Szakát.

Óriási terület tartozik hozzá, ideértve a Budapest-Soroksári úti személy- és rendezőpályaudvart, valamint Pesterzsébet megállóhelyet, de a 103 vasutas szolgálja ki a környék iparvágányait is.

Gudmann Bálinttól tudom meg, hogy tavaly, az állomás 1998. évi, 167 millió forintos keretéből, az előirányzott 99 ezer forinttal szemben, kénytelenek voltak mintegy 570 ezer forintot költeni a négy, több mint száz éves épület (Budapest-Soroksári út személy- és rendező pályaudvar, a raktár és Pesterzsébet megállóhely) felújítására. Főnökei persze nem örültek lépésének, de tudomásul vették, hogy a tolatásvezetőnek, vagy a kocsivizsgálónak is mosdani, fürdeni, vécézni kell.

Az idén palacserére szorul Budapest-Soroksári út személypályaudvari épületének teteje, de a rendező pályaudvaron is rendbe kell tenni a tetőt és a vizesblokkot. Ki kell cserélni a vizesblokk ajtaját is, s PVC-vel kell kiváltani a meglévő olajos padlót, mert különben a por végképp tönkre teheti a számítógépeket és a nyomtatókat. Mindezen munkákra idén 2,5 millió forintot különített el a csomóponti főnökség.

– Sajnos, komoly feszültséget szül az emberek között a bérezés. Bár az állomás 1994 óta II. csoportú, a régebb ideje itt dolgozók mégis I. csoportú bért kapnak, míg a nemrég jöttek csupán II. csoportút! Ezen szeretnék még mindenképpen változtatni – mondja búcsúzóul.

Kép, szöveg: ***Berta Sándor***

230 kilométert ingázik naponta!

***Földvári István*, a Ferencvárosi Vontatási Főnökség közel 30 éves főmozdonyvezetője magas, szemüveges, kopaszodó férfi. 1970-ben született Budapesten, ám nem sokáig szívhatta a pesti levegőt: édesanyjával Szeghalomra költözött. Itt végezte el iskoláit is. 1978 augusztusától októberéig géplakatosként dolgozott a Csepel Autó helyi alvázgyártó üzemében, ám a szeme nem bírta az ívhegesztést, váltania kellett. Egyik ismerőse tanácsára helyezkedett el a vasútnál. Vésztőn, az akkori vontatási főnökségen kezdett el dolgozni dízelmotor-szerelőként. Miután a műhelyben eltöltött egy évet, az akkori vontatási főnök megkérdezte tőle, hogy nem lenne-e kedve "utazni". Miskolcon végezte el a két dízelmozdonyvezető tanfolyamot, 1990. augusztus 9-én vizsgázott. Ám egy percet sem vezetett, bevonult katonának...**

– Miért döntött úgy, hogy otthagyja a műhelyt?

– Valami könnyebb és tisztább munkára vágytam.

– Mekkora volt akkoriban Vésztőn a létbizonytalanság?

– Tudtuk, hogy készítik a "feketelistákat"! Aki felkerült valamelyikre, az új elfoglaltságot kereshetett magának. Én nem vártam meg, míg kiebrudalnak. Miután leszereltem, beadtam az áthelyezési kérelmemet Budapest-Ferencvárosba, ugyanis a fővárosban szerettem volna megalapozni a családi életemet. Az már a sors fintora, hogy később mégis Szeghalomra nősültem. Azóta, immár 9 éve ingázom – több társammal együtt – Szeghalom és Budapest között.

– Jobb a fővárosban dolgozni, mint vidéken?

– Az biztos, hogy nincs akkora létbizonytalanság és jobbak a munkakörülmények is. Megértőbbek velünk szemben mind a vezénylők, mind a főnökeink.

– Megéri a napi 230 kilométernyi utazás, a három és fél órányi zötykölődés?

– Szeretek dolgozni, örülök, hogy van munkahelyem, meg hát ott a családom is, őket is el kell tartanom valamiből...

– Apropó család? Mennyi a sokak által irigyelt mozdonyvezetői fizetés, s mindez mire elég?

– Tavaly 57 ezer 300 volt a bruttóm. Most, az emeléssel együtt 67 ezer 600 forint. Tavaly közel 50 ezer forintot vittem haza, míg ez az összeg az idén már eléri az 54 ezer forintot. De hát, ahogy a mondás is tartja: aki a kicsit nem becsüli, a nagyot sem érdemli. Persze tudom jól, hogy többezer vasutas társamnak csupán álom egy ilyen fizetés... Feleségem egyébként gyesen van, a fiam, Kristóf 2 éves. Húszezer a rezsink és törlesztenünk kell a 295 ezer forintnyi lakásépítési hitelünket is. Az ok egyszerű: nem akarunk tovább albérletezni.

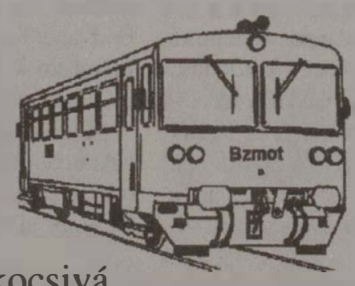
Kép és szöveg: ***Berta Sándor***



MVJ
TÜV CERT
ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"



Tevékenységi körünk:

- Sínbusz "*Inter Picy*" gyártása
- Bz motorkocsi korszerűsítése remotorizációval, komfortosítása
- Bzx mellékkocsi átalakítása Bz motorkocsivá
- M47 típusú, dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- DHM2 típusú dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- 4 tengelyes személykocsi fővizsgája
- 2 és 4 tengelyes teherkocsik fővizsgája
- Eams magas oldalfalú teherkocsi gyártása
- Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása
- Vasúti nosztalgiajármű javítása, gyártása
- Speciális vasúti pályaépítő gépek javítása (UDJ, TVG)
- Vasúti járműfődarabok javítása

Tervezés és gyártás:

- vasúti járművek
- alumínium -és acélszerkezetek
- faipari termékek
- kovácsolt munkadarabok
- forgácsolt munkadarabok
- műszaki gumiáruk

Szolgáltatás:

- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Megtaláltam a helyemet


Hengerpersely-minősítés közben
FOTO: NAGY JÓZSEF

Tavaly április 1-3-a között Kiskunhalason rendezték meg a Szakma Kiváló Tanulója országos versenyt. A dízelmozdony-szerelők versenyéből a szentesi *Csala Nagy László* került ki győztesen, akit az elmúlt napokban munkahelyén, a Szentesi Vontatási Főnökségen kerestünk fel, hogy érdeklődjünk: mi lett vele, hogyan alakult élete az országos döntőt követően?

Makra Zoltán vontatási főnök érdeklődésünket örömmel fogadta. Mint mondotta: – Főnökségükön kiemelten foglalkoznak a szakmunkásképzéssel, s az utóbbi tíz év gyakorlatát követve a végzősök közül a legjobbakra dízelmozdony-vezetőként, vagy mesterszakmunkásként számítanak. *Csala Nagy Lászlót* és társát, *Tőkés Milánt*, aki 9. lett a vetélkedőn szintén sikerült szakmunkásként alkalmazni.

Lacit a műhelyben álló egyik MD-motor mellől szólítottuk el.

– Az általános iskola után honvéd szakközépiskolába jelentkeztem, de nem sikerült oda bejutnom, s mivel érdekelt a gépszerelés, eljöttem a vasútra – emlékszik vissza pályafutása kezdetére. – *Valkai Attila* tanulója voltam. Ő és felesége, aki a Zsoldos Ferenc Műszaki Szakközépiskola és Szakmunkásképzőben osztályfőnököm volt, bíztatott, hogy induljak a versenyen. Kiskunhalason a dízelmozdony-szerelők országos döntőjében 13-án indultunk, amely számomra volt könnyű a verseny. Igen komplikált, nehéz kérdésekkel kellett megküzdenünk, az elméleti és gyakorlati vizsgán. Ezen szinte végig maximális pontszámot gyűjtöttem. Mindjárt szakmunkás-bizonyítványt szereztem, három hónappal hamarabb szabadultam fel, és elmaradtak az iskolai vizsgák.

– Mit szóltak a győzelemhez?

– Otthon szüleim nagyon meglepődtek. Igaz, számítottak rá, hogy jól szerepelek, de hogy ennyire jól, arra nem. Itt a munkahelyemen is mindenki gratulált. *Makra Zoltán* vontatási főnök úr lehetőséget adott számomra, hogy válasszak: hol szeretnék dolgozni, a kocsilakatosoknál vagy a motorszerelőknél. Én az általános motorszerelő brigádot választottam, amelynek *Sinoros Szabó János* a vezetője. Ők sokat segítettek nekem a felkészülésben, munkaidő után itt maradtak és gyakorolták velem a különböző feladatokat. Ezért nagyon hálás vagyok nekik, ők is hozzájárultak a jó eredményemhez.

– Lassan fél éve dolgozik szakmunkásként, hogy érzi magát?

– Nagyon jól. Nem bántam meg, hogy így döntöttem. A tizenöt fős brigád befogadott. Segítenek a szakmai fogások elsajátításában, a különféle motortípusok minél jobb megismerésében. Odafigyelnek rám, s ha valamiben megakadok, azonnal megmutatják, mit hogyan kell megmérni vagy megjavítani. Jelenleg részmunkaidőben foglalkoztatnak, fizetésem ennek megfelelően alakul, amivel elégedett vagyok. Úgy érzem, itt megtaláltam a helyemet, van lehetőségem a jövőt illetően is.

– Tervei?

– Tanulni szeretnék. Ezért beiratkoztam a Zsoldos Ferenc Műszaki Szakközépiskolába és munkám mellett szeretném megszerezni az érettségit esti tanulással. Úgy tapasztaltam, hogy az a fiatal, aki itt marad, tanul, megbecsüli magát, annak van jövője. Szeretném bizonyítani, hogy nem véletlenül nyertem meg a versenyt. A vasútnál akarok maradni, s majd eldől, hogy mire viszem.

– Marad-e ideje szórakozásra?

– Természetesen. Legkedveltebb időtöltésem a makettek összeszerelése, a sportolás és az olvasás. E mellett otthon, Szegváron segítek szüleimnek a ház körüli munkákban.

Sallai József

ÉRDEKVÉDELMI RINGBEN

A vasútegészségügy egészséges múltjából

Mostanában sötét felhők takarják el az önálló vasutas társadalombiztosítás és azon belül a vasútegészségügy jövőjét. Az "egészségügyi reform" az a bűvös fogalom, amelynek hangoztatásával az évszázados vasúti hagyományokat nem ismerő, a vasúti sajátosságokat semmibe vevő, fiskális szemléletű javaslattevők, a tárcán kívülről bombázzák ezt a területet.

Tisztában vagyok azzal, hogy most olyan témáról írok, amelyet legalább alapfokú egészségügyi képesítés nélkül nagy merészség tollhegyre tűzni. Szeretnék azonban kedvet csinálni a vasútegészségügy, a vasúti társadalombiztosítás, a vasúti nyugdíj ügyintézés illetékes szakembereinek, hogy szakszerű cikkeikkel segítsenek megvédeni a vasutasok anyagi áldozatokkal kivívott évszázados jogait.

Van miről írnunk, hiszen az önálló vasúti nyugdíj ügyintézés, illetve a vasútegészségügy kialakulásának kezdetei 130 éves múltra tekintenek vissza.

Miután egy újságcikk terjedelmi lehetőségei meglehetősen korlátozottak, ebből a széles kérdéskörből most csak a vasútegészségügy néhány jelentős állomását ragadjuk ki. *Mikó Imre* közlekedésügyi miniszter és szakértő munkatársai valószínű a vasútközlekedésileg fejlettebb nyugat-európai országok tapasztalatait vették figyelembe, amikor 1870-ben megalapították az önálló vasutas nyugdíjintézetet, valamint megbízást adtak *dr. Csatáry Lajos* kiváló, fiatal budapesti orvosnak a vasútegészségügy megszervezésére.

Először létrehozták a vasúti pályaorvosi intézményt, ami talán a mai fogalmak szerint a "háziorvosi" rendszerhez hasonlítható. A különbségekről most ne essék szó!

A mentőkocsikat 1883-ban helyezték forgalomba és egyúttal a vonatokat, illetve a nagyobb állomásokat mentőeszközökkel, mentőszekrényekkel, táskákkal szerelték fel.

Jelentős dátum 1891, mert a XIV. tc. értelmében Budapesten ekkor alakult meg "A magyar királyi államvasutak betegsegélyező pénztára". Kötelezett tagjai havi fizetésük 2%-át, önkéntes tagjai 3%-át fizették be járulék címén, amelyet havonként vontak le.

A sokoldalú egészségügyi szolgáltatás és gyógyszerellátás kedvező szabályait hosszan lehetne ismertetni. Egy dolgot érdemes kiemelni: a nyugdíjas elhalálozása esetén a hozzátartozó a nyugdíj 90%-át kapta, a tényleges családfő az elhunyt 1 havi fizetésével felérő, de 100 koronát meg nem haladó végkielégítést.

Ugyanebben az évben az igazgatóság (ma vezérigazgatóság) főosztályán belül megalakult az egészségügyi osztály. Széleskörű közegészségügyi és irányítási tevékenysége külön méltatást érdemelne.

A múló évtizedek folyamán az egészségügyi pénztár szabályai módosultak, de a legjelentősebb változás a húszas évek közepén történt.

1924-ben a XXI. tc. alapján létesítették a vállalati és külön betegsegélyezési pénztár helyett a "Magyar Királyi Államvasutak Betegségi Biztosító Intézetét".

A kormány és a vasútigazgatóság ezzel a szociális és demokratikus jellegénél fogva nagyfontosságú intézménnyel nemcsak megelőzte, hanem felül is múlta a nagy nyugati államokat.

A MÁV BBI tagjai lettek az összes tényleges szolgálatban álló alkalmazottnak és munkások, valamint az összes államvasutaktól nyugellátásban részesülő nyugdíjasok, azok özvegyei és árvái. A tagsági kötelezettség ily módon való legszélesebb körű kiterjesztése mellett volt elérhető, hogy valamennyi vasutas, családtagjaival együtt 100%-ig biztosított volt betegség esetére. A részletes szabályok ismertetése, az igényjogosult családtagok fogalmának meghatározása szakavatott tollat igényelne.

Hosszan lehetne szólni az 1930 óta működő 1/2%-os Önkéntes Támogatási Alapról, a budapesti MÁV Kórház megépítéséről, más intézmények létrehozásáról, amelyek azt bizonyítják, hogy a vasutasok nemcsak kértek az országtól, hanem egy életen át áldozatot is hoztak az átlagosnál fejlettebb, önálló vasútegészségügy kialakításáért.

A történelmi tények, az anyagi áldozatokkal kivívott szociális jogok figyelmen kívül hagyása és az önálló, emberközeli vasutas társadalombiztosítás "nagy kalapba" történő beolvasztása nemcsak igazságtalan, hanem egy közlekedési ágazat – hozzátartozókkal együtt kb. 300 ezres társadalmi rétegének – erkölcsi megalázása lenne.

Természetesen ismert előttünk a folyamatos átszervezésben érdekeltek és sok esetben csak ehhez értők érvelése: ha mindenkit egy kalap alá veszünk, olcsóbb lesz az ellátás, illetve az ügyintézés. Az emberek társadalmi közérzete nem számít, mint elavult fogalom egy tollvonással törlendő a szótárból.

Ez az "egycsatornás" gondolkodásmód nemcsak elítélendő, de ráadásul a költségek oldaláról vizsgálva, nem is igaz. Az önálló vasutas ügyintézés semmivel sem drágább, mint az országos átlag, csupán más rovaton jelentkezik. A megtakarítás ahhoz hasonló, mint amikor a MÁV Rt. a létszámot csökkenti egy "100 ezer forintos" vasúti jogásszal, akinek a munkáját egy ügyvédi munkaközösség tízszeres áron végzi el. Ugyanilyen "megtakarítás" mutatható ki tételesen egy elbocsátott vasúti takarítónő és a takarító kft-k esetében.

Csupán az bökkenő, hogy ez a pénzügyminisztériumnál már egy rovaton jelentkezik, azzal a végső következtetéssel, hogy a vasút sokba kerül és érdemesebb 600 milliárd forintot autópályák építésére fordítani.

A dolgok és a körülmények persze tőlünk függetlenül is változnak. A fejlődés szükségességét badarság volna tagadni. Biztosan a vasutas társadalombiztosítás és azon belül a vasútegészségügy területén is várnak ránk megoldandó feladatok. Jó lenne azonban úgy előrelépni, hogy megőrizzük hagyományos vasúti kereteinket, tanuljunk a múlt szociális kérdéseinek ésszerű megoldásaiból és ha már a béreket, valamint a nyugdíjakat nem tudjuk "európai szintre" emelni, legalább az emberek társadalmi közérzetét ne bolygassuk feleslegesen.

dr. Kun Dezső

Kutyajó!

A 104. VASUTAS!

A neve Bundás, de általában mindenki csak "Bundi"-nak szólítja. Egyszer, évekkel ezelőtt az egyik forgalmi szolgálattevő hozta magával. Bundás azóta fölcseperedett, immár 7 éves. Az orra előtt eldübörgő mozdonyokkal és a több száz, néha több ezer tonna súlyú szerelvényekkel már megbarátkozott. Sőt!

Ha valamelyik forgalmi szolgálattevő vonatot fogad, ő odaül a lábaihoz. Ő is fogadja az érkező szerelvényeket, ahogy azt egy jó vasutasnak illik. 1993 nyara, tehát megérkezése óta, belopta magát a helyi vasutasok szívébe. Bár az is igaz, hogy a forgalmi irodával ellentétben, az állomásfőnöki, vagy főnökhelyettesi irodába azért még neki sincs szabad bejárása.

Kétségtelen: az állomáshoz, a létszámba tartozik. Olyannyira igaz ez, hogy már az állatorvostól is így érkezik hozzá a kötelező eboltási meghívó: MÁV Rt. Állomásfőnökség, Budapest-Soroksári út, "Bundás". Az oltásra pedig mindig összedobják a kollégák a pénzt. Elvégre, egy mindenkiért, mindenki egyért. S bár ő "csak" egy kutya, a Soroksári úti vasútállomás rendező pályaudvarán dolgozó vasutasok szerint: ő szolgálja a vasutat. Igaz, nem bérért, csak néhány adag kutyatápért, vagy egy kis levesért. Ám Bundás nem válogat. Hálája pedig sosem marad el. Éjjel-nappal – 104. vasutasként! – őrzi a terepet, az árut, a vasutas kollégákat. Hiszen valamikor azért neki is dolgoznia kell. Különben hogyan is mehetne nélküle nap, mint nap a magyar vasút?

Berta Sándor

ÉLETET AZ ÉVEKNEK

Jó közösségre leltek az idős vasutasok Bárándon

Ünnepien terített asztalok mellett gyülekezett március 6-án az év első alapszervezeti taggyűlésére meghívott tagság a nyugdíjas alapszervezet saját klubházában, Bárándon.

A taggyűlés előtti időben is a tagság és a bizalmiak ügyei kötötték le *Busznyák Lajos* alapszervezeti elnök idejét. S miközben nagy rutinnal adta a válaszokat, végezte a taggyűlési előkészületi teendőket, nem kis büszkeséggel szólt – a rendezvényről tudósítónak – arról, hogy immár 10 éve tölti be az alapszervezet vezetői tisztségét úgy, hogy nem csak a tagság ismeri az önzetlen közösségi munkáját a megismétlődő újraválasztásaival, de *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke által aláírt dicsérő oklevele is ott függ immáron az irodájának falán. A falon díszeleg egyébként másik három – az alapszervezetnek szóló – elismerő oklevél is.

A gondosan rendben tartott, valóban családias szakszervezeti házról is büszkén beszélt az elnök, hiszen az alapszervezet tagjai hordták össze szó szerint saját kezükkel a takaros, két szoba konyhás, melléképületes családi ház megvásárlásához szükséges pénzeszközöket. A tagsági hozzájáruláson túl az üzemeltetéshez, fenntartáshoz nagy segítséget kapnak a község polgármesterétől, és a debreceni területi igazgatóság vezetésétől is. Nagyon remélik, hogy az elkövetkezendő időben sem kerül soha szóba a tulajdonuknak érzett épület eladása.

A taggyűlésen – amely egyben a nőnapi megemlékezés kedves hagyományát is szolgálta – a Püspökladány-Biharkeresztes-i vonal községeiben élő nyugdíjas vasutasok mellett szép számmal vettek részt olyan tagok is, akik korábbi más munkahelyük megszűnése okán csak itt, a vasutas alapszervezeten belül találták meg a szervezett tagsági lehetőségeiket, a közösséghez tartozás biztonságát nyújtó jó érzést.

A vezetőség beszámolóját szóban ismertette az elnök. Kellő részletességgel sorjázta az eltelt időszak eredményeit: a közös jó hangulatú kirándulásokat, a VSZ Központ által szervezett országos rendezvényeken való – fényképeken is megörökített – nagy létszámú részvételüket, a fogadónapok eseményeit, az azokon felvetődő problémák rendezését. Örömmel szólt a női klub meghitt hangulatú rendezvényeiről és a férfi tagtársak jóízű sörözgetéseiről, kvaterkázásairól, amelyeken még a 80-90 éves, jó egészségnek örvendő öregek is szívesen múlatják az időt. Helyeslően fogadták az ez évi gazdag programkínálat ismertetését is a tagok. Kiemelten esett szó az ebben az esztendőben sora kerülő Idősek Nemzetközi Éve rendezvény jelentőségéről, az ehhez illeszkedő saját programjukról.

A gazdasági vezető, *Galgóczi Józsefné* precíz beszámolója előtt egy szép reprodukció átadásával köszönték meg nagy tapssal a hosszú évek gazdasági munkáját nagy odaadással végző *Rinyu József* tevékenységét, akit csak a megromlott egészségi állapota késztetett tisztségéről való lemondására.

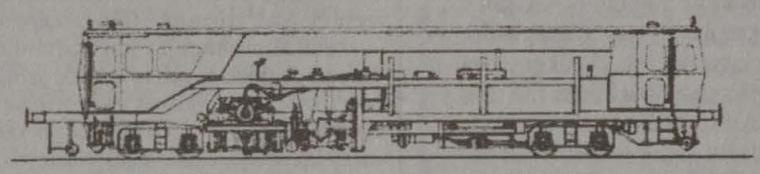
A rendezvényre meghívott *Bánszegi József* területi szervező elismerésre ajánlotta a vezetőség tevékenységét és beszámolóját, amelynek köszönhetően is egy nagyon színvonalas közösségi élet zajlik ezen a bizony szerény lehetőségekkel rendelkező bihari tájon. Hozzászólásában a Vasutasok Szakszervezete ONYSZ Választmányának februári ülésén elfogadottak alapján adott tájékoztatást a nyugdíjas vasutasságot is érintő időszerű kérdésekről, ez évi feladatokról.

A beszámolók, hozzászólások után élő zene mellett, jó hangulatban költötték el az ünnepi közös ebédet, majd ki-ki a vonatok indulásához igazodva, együtt nótázással és táncolással tette kellemessé és emlékezetessé a maga és a közössége számára egyaránt az 1999-es év első ünnepi taggyűlését Bárándon.

B.J.

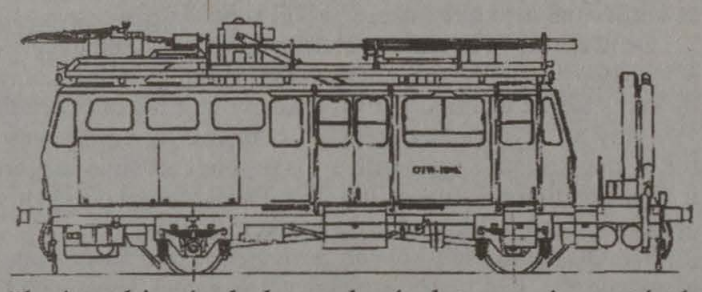
Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA



Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.
A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.
5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.
☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

DOKUMENTÁCIÓINKBÓL

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
ORSZÁGOS NYUGDÍJAS SZERVEZET 36/1999.

Tisztelt Kormánybiztos Úr!

Ha a mai alkotók képesek lennének Traianus diadaloszlopához hasonló, olyan millenniumi emlékoszlopot megépíteni, amelyen spirál alakban a domborművek sorozata jelenítené meg a magyar államiság ezeréves történetének sorsfordító eseményeit, akár ezt az Andrássy út végén, a Nemzeti Színház tervezett helyén, a mélygarázs felett kialakítandó "Ezeréves park"-ban lehetne felállítani.

Lehet, hogy a történészeink már eleve nem tudnának megállapodni abban, hogy melyik történelmi esemény kerüljön 20-22 jelenetben az emlékoszlopra, amelyre a "diadaloszlop" jelző csak annyiban lenne érvényes, hogy kevés európai ország dicsekedhet ezeréves államisággal, ráadásul egyetlen Keletről jövő nemzetként, amelyik nem olvad szét az európai népek tengerében.

Az, hogy az első történelmi esemény Szent István megkoronázását ábrázolja, valószínű nem képezhetné vita tárgyát. Szent László, IV. Béla, Mátyás király, a mohácsi vész, a kuruc korszak, az 1848-as szabadságharc, az első világháború, a sötét emlékű Trianon következményei, úgy gondoljuk, szintén egyhangú döntést élveznének.

Messzemenően egyetértünk Kormánybiztos úr azon véleményével, hogy a Tanácsköztársaság történelmi eseményeit nem szabad utólag letagadni és az országunk teljes megsemmisítését fenyegető cseh, illetve román katonai támadás visszaverésére irányuló 1919-es hősies erőfeszítéseink, a magyar vörös hadsereg honvédő harcát testesítették meg. Egy domborművet tehát ez is megérdemelne.

Volna azonban a záró képsorok között egy olyan javaslatunk, amit még az elmúlt évtizedekben emléktáblák sem örökítettek meg, pedig vetekszik a "második honalapítás" országos újjáépítő cselekedeteivel és ez nem más, mint az ország második világháború utáni újjáépítése 1945-1948 között.

Az évek multával talán már kialakult az a történelmi rálátás, amelyik napi politikai érdekektől mentesen, ezeréves állami létünk dicső fejezetei közé tudja sorolni azt a hősies erőfeszítést, amelyik a német és a szovjet csapatok háborús pusztításait, valamint rombolásait, az angol, illetve amerikai repülők szőnyegbombázásainak következményeit megszüntette és országunkat, – mint az elmúlt ezerév folyamán olyan sokszor – romjaiból ismét felépítette.

Ismerve a mai magyar valóságot, tudatában vagyunk annak, hogy az "Ezeréves park és diadaloszlop" megvalósításához sem pénz, sem művészeti ihlet, sem kivitelezési idő nem áll rendelkezésre, ezért a millenniumi álmok közé sorolható bevezető gondolataink után arra kérjük Kormánybiztos urat, hogy a 2000-ik év egyik eseményeként az ország néhány helyén (pl. a Keleti pu-on) avassunk fel néhány bronz táblát, amely emléket állítana a II. világháború után az ország újjáépítésének, szüleink, nagyszüleink hősies erőfeszítéseinek.

Javaslatunkat, a vasutas nyugdíjas országos szervezet elnöksége nevében terjesztjük elő és ha Ön is egyetért ezzel, kérjük hívja fel erre a millenniumi ünnepélyeket előkészítő bizottságok figyelmét.

Budapest, 1999. február 20.

Tisztelettel:

Pallos György, ügyvezető elnök
Molnár György, elnök
dr. Kun Dezső, alelnök

SZABAD TÉR

Amikor a győztes vasút...

A ruházati iparban Kanadában is alacsonyak a bérek. Sok új bevándorlót (gyenge nyelvtudással) foglalkoztat a konfekciószakma. A kicsiny és közepes műhelyeket – "izzasztó üzemeknek" nevezik.

Montreal egyik nagy – angol tulajdonosok által működtetett – áruházának 300 munkást foglalkoztató konfekció üzemében, igen jó hatásfokkal, férfi öltönyöket, sportzakókat és nadrágokat gyártottak. A munkások főleg nők, quebeki franciák és európai új bevándorlók: németek, ukránok, olaszok és lengyelek, magyarok voltak. A nyelvi nehézségek ellenére lassan kialakult egy jó kollektíva, egy igazi munkás közösség. Tudatában volt mindenki, hogy nagyon alacsony bérért, jó minőségű anyagokból első osztályú konfekciót állít elő az üzem. A szövetek és a szabásminták is Angliából érkeztek. Az áruház igen nagy forgalmat bonyolított, igen magas hasznot realizálva. A dolgozók bére a város többi üzemében legalább 20 százalékkal volt magasabb.

A szakszervezet (AFL-CIO) titkára megpróbált tárgyalások útján eredményt elérni, de az áruház vezetői nem hitték, hogy egy ilyen szedett-vedett társaság képes volna munkabeszüntetésre. Úgy gondolták, nincs kitartásuk, a gyerekeiknek enni kell...

Esős őszi napon kezdődött a sztrájk. Az egész üzem leállt, a városban a munkanélküliek között sem akadt, aki sztrájktörésre vállalkozott volna. Lányok, asszonyok sétáltak táblákkal és esernyőkkel a kezükben az üzem előtti járdán. A szakszervezet anyagi támogatást is nyújtott, hogy ne éhezzenek a gyerekek és a lakbért is ki tudják fizetni.

Három hét múlva a vállalat elfogadta a 20 százalékos béremelést és azt is, hogy az üzemben csak szervezett munkások dolgozhatnak. Győzött a sztrájk! Megindult a termelés, a karácsonyi szezonra feldolgozásra került a teljes raktárkészlet. Arról sem a munkások, sem a szakszervezet nem tudott, hogy az áruházlánc egyik menedzsere időközben átrepült Angliába és Skóciába.

Az új év első napjaiban mindenki megkapta a felmondó levelet. Az üzem egyszerűen megszűnt. A varrógépeket és gőzvasalógépeket árverésen adták el. Az épület raktár lett, ott tárolták az Angliában és Skóciában gyártott öltönyöket és sportzakókat...

A tanulság röviden csak annyi, hogy a tőkések nemzetközi szolidaritása igen erős. A szervezett munkásság szolidaritása sem lehet gyengébb, mert akkor csak kis csatákat nyerhet, de elveszti a háborút...

Pár év múlva azt tapasztaltam, hogy a budapesti ruhagyárak dolgozói a Holland konfekciót segítik bérmunkával, a hollandok által fizetett bér 30 százalékát kapva fizetésként... Ez a hatvanas évek közepe táján volt így...

Ha jól emlékszem, akkor még nem igen volt itt a nemzetközi nagytőke...

Baranyai Tibor

Szép volt, SZEF!

Hogyan kerül a címbe a SZEF, a Szakszervezetek Együttműködési Fórumának rövidítése, amikor a cím első két szava után általában az szokott következni, hogy fiúk? Vagyis így: *Szép volt, fiúk!* Ezt skandálják a szurkolók minden olyan labdarúgó mérkőzés után, ahol sikeresen szerepelt kedvenc csapatuk.

A magyar labdarúgó válogatott, a Fradi vagy az Újpest helyett most azért került a címbe a SZEF, mert olyan teljesítményt nyújtott, amely *megérdemli az elismerést*. Különösen olyan időszakban, amikor nagyon elkel az arrogáns kormány címére küldött erőteljes figyelmeztetés, és jól jön a munkavállalóknak, a szakszervezeteknek egy kis önbizalomnövelő siker. Mert az volt a SZEF tagszervezeteinek – az Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés (ÉSZT) által támogatott – március 20-i demonstrációja.

Ezen a hűvöskés, napfényes kora tavaszi szombat délelőtt azért vonult a Parlament elé a közszféra több tízezer dolgozója – közalkalmazottak és köztisztviselők, egészségügyiek és pedagógusok, szolgálati viszonyban állók és nyugdíjasok –, hogy *tiltakozzanak* az Orbán-Torgyán kormány közszolgálatokat sújtó pénzügyi politikája, a fűnyíróelvű létszámcsökkentés, a szakszervezetek törvényes jogainak csorbítása, a nyugdíjasok becsapása ellen.

A tüntetés résztvevői *petícióban* fogalmazták meg legfontosabb követeléseiket: a közalkalmazotti bértábla, illetve a köztisztviselői illetményalap befagyasztásának visszavonását, a közszféra egészére kiterjedő, garantált, 16 százalékos keresetemelést március 1-jétől, illetve a megalapozatlan, általánosan elrendelt 3 százalékos létszámcsökkentésre kiadott utasítás érvénytelenítését. A szónokok – *dr. Szabó Endre*, *Mester Jánosné*, *dr. Gulyás Judit*, *dr. Kuti László*, *Vadász János*, *dr. Novák Csilla*, *Fehér József*, *Mihalovits Ervin* és *Borbáth Gábor* – beszédeiben nagy hangsúlyt kapott az érdekegyeztetés rendszere működtetésének, a munkavállalói és a szakszervezeti jogok tiszteletben tartásának, a párbeszéd folytatásának, a tárgyalások azonnali megkezdésének az igénye.

A hazai konföderációk közül szolidaritásáról biztosította a tüntetőket az MSZOSZ, az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége és a Liga. Táviratban fejezte ki együttérzését és támogatását az Európai Szakszervezeti Szövetség főtitkára, hangsúlyozva a szakszervezetek alapvető jogát; azt, hogy meghallgassák őket és tárgyaljanak velük.

A Fővárosi Közterülethasznosítási Társulás nem engedélyezte ugyan a színpad felállítását a Kossuth téren, ám ez nem akadályozta meg a szakszervezeti vezetőket abban, hogy a teherautó platójáról mondják el beszédeiket. Jóllehet több közalkalmazottat és köztisztviselőt fenyegettek meg munkahelyeiken a tüntetésen való részvételi szándékuk miatt, *akadályozták* elutazásukat, kivonulásukat a Kossuth térre, a többséget azonban nem sikerült lebeszélni, elrémiszteni attól, hogy elkeseredésüknek, jogos érdekeik képviseletének személyesen adjanak nyomatékot.

A munkavállaló – és szakszervezetbarát embereknek *nagyszerű érzés* volt tapasztalni a demonstráció szervezettségét, látványos egységét, a tüntetők elszántságát, lelkesedését. A műsorközlő hangulatos zenével vegyített frappáns üdvözlő szavakkal köszöntötte a térre érkező demonstrálókat, akik szellemes, kifejező jelmondatokat tartalmazó táblákat emeltek a magasba, s a beszédek alatt pedig tízezrével lobogtatták meg a kezükben lévő zászlócskákat. A másfél órás pergő ritmusú, tartalmas tüntetés nélkülözött minden atrocitást, szélsőséges vagy demagóg hangot, disszonáns megnyilvánulást. A beszédek rövidek, tömörek és világosak voltak, a résztvevők magatartása, az egész rendezvény tükrözte a kívánatos *politikai kultúrát*; iskolapéldáját adta a hatásos érdekérvényesítésnek.

Igen, valahogyan *így kellene* ezt csinálni – mondogattuk magunkban, amikor a Szózat elhangzása után hazafelé ballagtunk a – sok, emlékezetes demonstrációt látott – Kossuth térről. A jó *példa* most fontos, szinte aranyat ér, hiszen ezekben a napokban, hetekben újabb demonstrációktól, tiltakozó petícióktól, sztrájkbizottságok alakulásától hangos az ország.

- Kárpáti -

Több kis alapszervezetből egy nagyobbat!?

HASZNOS VITÁK AZ ELNÖKSÉGI ÜLÉSEN

Határozatképesen ült össze március 24-én a VSZ elnöksége. Előbb az alapszervezetek gazdálkodását, költségvetését, a VSZ-instruktorok tapasztalatainak anyagát vitatta meg *Bottlikné Gajda Julianna*, pénzügyi és ellátási osztályvezető előterjesztését meghallgatva. A vaskos, jól áttekinthető, táblázatgazdag írott jelentés tény- és tárgyszerűen taglalta a taglétszám szervezettségét, annak várható alakulását területi megbontásban is. Kimutatva, hol erősödött, hol gyengült az országos átlaghoz viszonyítva.

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke időszerűen arra emlékeztetett, hogy az instruktorok tapasztalatainak tárházából meríteni kell. Ez jár igazi haszonnal!

Király Károlyné, a Budapesti Területi Képviselet titkára a tagdíjbevételek visszaosztásának árnyaltabb, arányosabb és szerinte differenciáltabb módszerére tett javaslatot. *Mári Gábor*, a Szegedi Területi Képviselet titkára dicsérte a sokoldalú, jól szerkesztett előterjesztést, majd konkréten mérlegelve kifejtette, hogy sok kis létszámú alapszervezet életképesen működik és csak azért, hogy kettőből eggyé váljék "ne írjuk elő kötelességszerűen". Ez a kérdés mindig helyi sajátosságú. Hasonlóan vélekedett *Pöhacker Attila*, a kisebb alapszervezet jobban "ellátja" az érdekvédelmi tevékenységet.

Egyébként a szakszervezeti élet maga mutatja a követendő példát, mint Szombathelyen is, ahol már több mint húsz alapszervezetnek kezelik központilag a pénzügyeit, mert másként ahány alapszervezet, annyi számlaszám, annyi naplófőkönyv, s végtére is ne háruljon sehol az instruktorokra a pénzügykezelés érdemi, s napi munkája. Nekik más a dolguk.

Egyszóval – döntött a többség – a pénzek területi kezelésén, mint hasznos módszeren most már el lehet gondolkodni. Az ésszerűség ezt diktálja. A hozzászólók többsége ezt a véleményt húzta alá.

Többszöri szavazással döntött az elnökség *Németh Szilárd* szervezési osztályvezető előterjesztése után, az üzemi tanácsi választásokban kiemelkedő teljesítményekért járó oklevelek számszerű és területi odaítéléséről is.

Sz.Cs.

Ha az ENERGENRE talál

A BOLDOGÍTÓ "IGEN"-T MONDJA KI

Hazánkban is egy új szellemi honfoglalás kezdődött el, olyan hódító vetette meg a lábát, akit tárt karokkal fogadnak. A neve **Energen**. Ő pedig a magyar találmányokat karolja fel, s nem csak azért, hogy Nobel-díj gyanús feltalálóink sorsát egyengesse. A sikert meg akarja osztani mindenkivel. A vevők fogyasztói társadalma ma már csak a legjobbat, a termékek javát keresi. A kipróbáltakat.

Az Energen – írd és mondd – 70 millió márkát fektet be olyan környezeti ártalmakat leküzdő találmányokra, mint példának okáért *Lévai László* természetgyógyász feltaláló légtisztítója. Kicsiben és nagyban épp oly hasznos. Ne a városlakó ember tüdeje mondja fel a szolgálatot. Jó magyarsággal "porpusztító" névre hallgat. Ez csak egy a sok közül, mert itt van kizárólag a cég tulajdonában *Kálmán László* környezetvédelmi Nobel-díj gyanús "Biokál"-ja, mint permetező anyag. Rá vártunk. A nünbergi aranyérmes kitüntetettre, mert a növényvédő, sőt növényerősítő, hozamgazdagító anyag se mérget, se kemikáliát nem tartalmaz, e nélkül is hatásos.

De itt kereshetjük majd és máris a relaxációs szemüveget – amit a NASA is használ –, a lassan oldódó C vitamint, a liposzomás krémeket, s azt az életmód könyvet, amely már nélkülözhetetlen olvasmány az agyoncivilizált ember számára. Az egészséges sikerről, a megtartható szépségről, a magas életkorban is megőrizhető fizikai kondícióról szól. E három hű szolgálattevő ugyanis mindenkinek barátja, mert a közérzetünkért felelős.

S az OETI-engedély kötelez. Az *Energen* számára ez a hitelesség aranyfedezete. Ezért is lép országhatárokon átal. Ugyanúgy ott van a gazdag Nyugaton, a jóléti társadalmakban, mint a rohamost fejlődő Távol-Keleten, akárcsak Közép-Európában. Nálunk is több helyütt fogadja vevőit, azokat, akik keresik az egyedit, a hatásost, a nem mindennapit. Ezt az állítást bárki nyugodtan ellenőrizheti, mert az *Energen* is vallja azt a magyar közmondást, hogy síppal nem lehet verebet fogni. Vagyis hiába dicsérné agyba főbe a maga lovát, az attól még csak cirkuszi ló lenne. Az igényes közönség viszont nem kíváncsi ilyen mutatványokra, s ezt jól tudja az *Energen* is. Sőt! Nagy ívben elkerüli a bóvlit. Ad magára, s így adhat a vásárlónak is. Ez hát az üzleti filozófiája, amely hadat üzen a szériában előállított silány termékek hadának. Terjeszkedése meg nem állítható, már jónéhány országban örülhetnek neki. Magyarországon nemrég Nyíregyházán nyitotta meg üzletházát. Rövidesen nyit Debrecenben is, – a világra.

Országos üzlethálózatának címei, telefonszámai:

Kecskemét	Passage Üzletház, Dobó krt. 8. sz.	Tel: (76) 417541
Siófok	Átrium Üzletház, Fő u. 174-176.	Balázs Zoltán Tel: (30) 9898280
Győr	Interspaar, Fehérvári út	Pácz Attila Tel: (20) 9595507
Szolnok	Arany János u. 10.	Demény Ildikó Tel: (20) 9803916
Debrecen	Malom Park Üzletközpont, Füredi u. 27.	BC Marketing Kft. Tel.: (30) 9588-255
Nyíregyháza	Átrium Üzletház, Rákóczi u. 8-12.	Kárpáti Szabolcs Tel: (42) 448111

Mert az ENERGEN emblémája maga a földglóbusz

ENERGEN WORLDWIDE

MÁV ADtranz DVJ Kft.

ALAPÍTVA: 1926

2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.

Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.

Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Medosz-nyomás

Egyetlen agrárgazdasági társaságnál sem tud elfogadni 12 százaléknál alacsonyabb keresetnövekedést az idén a Mezőgazdasági, Erdészeti és Vízügyi Dolgozók Szakszervezete. Az ágazatban dolgozók kereseti színvonala nem javult az utóbbi időben, csaknem 30 százalékkal alacsonyabb a versenyszféra és a nemzetgazdaság átlagánál. A szakszervezeti vezetők a napokban úgy döntöttek: sikertelen tárgyalások esetén nem riadnak vissza a nyomásgyakorlás eszközeitől sem. *(MTI)*

Megegyezett a Malév

A Malév Rt. dolgozói 12 százalék béremelésben, 3 százalékos nyugdíjpénztári hozzájárulásban részesülnek az idén. A vállalat vezetése és az öt reprezentatív szakszervezet által aláírt megállapodással megszűnt a sztrájkfenyegetettség. *(MTI)*

Egy életen át véd

Egész életre védelmet biztosíthat az AIDS-nél is veszélyesebb hepatitis-B vírus ellen egy védőoltás, amelyhez elvileg hozzájuthat bárki. Mivel azonban az oltásonkénti 1800 forintot a családok sok esetben drágállják, az egyik legérintettebb korosztály, a tizenévesek védelmében szeptembertől kötelező, tehát ingyenes az oltás a 14 évesek körében. Szintén szeptembertől a veszélyeztetett munkavállalókat, például az egészségügyben dolgozókat, a munkáltatónak kötelezően be kell oltatnia. *(Napi Magyarország)*

Támogatott ROLA

Hozzávetőleg 3,5 milliárd forintra lenne szüksége a MÁV Rt-nek a kombinált szállítás fejlesztéséhez. A kamionok szállítására alkalmas új vasúti kocsik, illetve a ROLA-vonatokhoz tartozó kísérőkocsik beszerzését a vasúti társaság saját forrásai nem teszik lehetővé. *Völgyi Miklós*, az rt. szakigazgató-helyettese szerint a legkevesebb nyolcvan ROLA-, és négy kísérőkocsi megvásárlása költségvetési támogatás nélkül elképzelhetetlen. *(Népszabadság)*

Külföldre csak fiatalt

Kormánydöntés alapján szeptembertől szigorodnak a hazai autóbuszok forgalomba helyezésének feltételei. A rendelet szerint 2005-ben már csak 12 évnél fiatalabb autóbuszokkal lehet külföldi utazásokat tenni. A kabinet átmeneti könnyítést kér az Európai Uniótól a közlekedéspolitikában, mert Magyarország úthálózata és járműparkja nem felel meg az EU előírásainak, s a magyar közlekedési cégek nem bírnák a versenyt. *(Magyar Nemzet)*

Szociális problémák

Kétórás figyelmeztető sztrájkot tartott a Szociális Területen Dolgozók Szakszervezete három Csongrád megyei ápolási intézményben. Három másik szociális intézmény csatlakozott a sztrájkhoz. A megmozdulás oka: a kormány 14,3 százalékos keresetemelési ígéretével szemben a megyei közgyűlés csak 8,2 százalékot adott. A szociális intézményekben dolgozók legtöbbje nettó 20-30 ezer forintot keres. *(Népszabadság)*

Súlyos nyugatiak

Az EU-csatlakozás talán végérvényesen véget vethet a hazai hivatásos teherautó- és buszsofőrök jövedelemkiegészítésért vállalt túlórázásainak. A magyar utakat és hidakat azonban a magasabb közösségi súlyhatárok miatt a jelenleginél jobban igénybe veszi majd az integráció, ami a becslések szerint 213 milliárd forintos többletkiadással járhat. *(Magyar Hírlap)*

Buzdított szakszervezetek?

Csurka István, a MIÉP elnöke szerint léteznek olyan politikai erők, amelyek újabb Bokros-csomag megalkotását szorgalmazzák. Szerinte a gazdaság állapota nem jó, aminek az előző évek pazarló privatizációja az oka. A pártelnök úgy látja: az említett politikai erők egyidejűleg a szakszervezeteket teljesíthetetlen követelések támasztására buzdítják. *(MTI)*

Helyi zsebre megy

A pedagógusoknak ígért bérfejlesztés miatt Alkotmánybírósághoz fordul a Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége. A TÖOSZ kifogásolja, hogy a kormány a helyhatóságok számára sorozatosan úgy szab meg kötelezettségeket, hogy nem garantálja a végrehajtásukhoz szükséges feltételeket. Így az önkormányzati intézmények által foglalkoztatott közalkalmazottaknak ígért bérfejlesztéshez sem biztosítottak forrásokat, az illetményemelés terheit a településeknek kell állniuk. *(Népszabadság)*

Csak gyorsan!

A gazdasági kabinet és a Pénzügyminisztérium is jóváhagyta a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium azon előterjesztését, hogy a következő 10 évben 600 milliárd forintot fordítson a kormány a gyorsforgalmi úthálózat kiépítésére. A KHVM-ben önálló anyag készült arról, melyek a sürgősen megoldandó feladatok. *(Napi Magyarország)*

Új zászló Brüsszelben

A NATO teljes jogú tagjává vált Magyarország, a Csehország és Lengyelország március 12-én. Ezzel a szövetség tagállamainak száma tizenkilencre emelkedett. Moszkva változatlanul elutasító álláspontot képvisel a NATO-bővítés ügyében, mert szerintük az nem szolgálja a bizalom és a stabilitás erősítését a nemzetközi kapcsolatokban, hanem újabb választóvonalakat húzhat meg. *(Magyar Hírlap)*

Áthidalható

Állítsák le az M0-s körgyűrű káposztásmegyeri szakaszának építését mindaddig, amíg nem hoznak döntést az autópályát Budával összekötő híd megépítéséről – kéri a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumtól Újpest polgármestere. *Derce Tamás* attól tart, hogy a korábban tervezett új Duna-híd nélkül a IV. kerületben megbénulhat a közlekedés. *(Napi Magyarország)*

Együtt könnyebb

Közös használatú teherkocsipark létrehozását indítványozta *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója a visegrádi országok vasútjainak helyzetével foglalkozó tátralomnici találkozáson. Az összejövetelen a magyar, a cseh, a lengyel és a szlovák közlekedési minisztérium vezető munkatársai, a nemzeti vasúttársaságok vezetői az EU-hoz való csatlakozással összefüggő álláspontjukat egyeztették. *(MTI)*

Ha jön a vonat

A négy gyermekáldozatot követelő lakitelki tragédia után Pincehelyen újabb személygépkocsit, Mártély térségében pedig gyalogost ütött el a vonat. Hiába a jól működő fénysorompó, a szigorítás, tavaly összesen 121 ütés történt a teljes vasúti sínhálózaton. Kilencen gyalogosan, 110-en járműben ülve voltak részesei a balesetnek. Közülük 28-an életüket veszítették. Szakértők szerint egyre kevésbé műszaki okok, mindinkább emberi tévedés miatt történnek balesetek. *(Népszava)*

Ára van

Járai Zsigmond pénzügyminiszter szerint a gazdaság legnagyobb ellensége az infláció, de leszorításának politikai ára is van.
Az idei 9 százalékos infláció mellett 4,3 százalékos reálbér-növekedésnél többet nem tesz lehetővé a romló nemzetközi gazdasági helyzet. Így nem lát esélyt arra, hogy a közalkalmazottak bére a tervezett 13,3 százaléknál jobban emelkedjen az idén. *(Népszava)*

A Pécsi Vasutas Művelődési Ház programjaiból

Hétfő:

9⁰⁰-12⁰⁰	Nyugdíjas Szakszervezet Fogadónapja
15⁰⁰-18⁰⁰	Nyugdíjas Klub
17⁰⁰-21⁰⁰	Pszicho-dráma (minden páros héten)
18⁰⁰-22³⁰	Bridzs klub
16³⁰-20⁰⁰	Fizika felvételi előkészítő tanfolyam

Kedd:

10⁰⁰-12⁰⁰	Díszítőművészeti Szakkör
16⁰⁰-20⁰⁰	Dohánygyári nyugdíjasok klubja (minden páros héten)
15⁰⁰-19⁰⁰	Rejtvényfejtő Klub
15⁰⁰-17⁰⁰	Népdalkör
16³⁰-20⁰⁰	Matematika felvételi előkészítő tanfolyam
18⁰⁰-21⁰⁰	Fúvósklub
19⁰⁰-21⁰⁰	PVSK Kosaras Baráti Kör

Szerda:

9⁰⁰-12⁰⁰	Nyugdíjas Szakszervezet Fogadónapja
16⁰⁰-19⁰⁰	Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekar próbája
16³⁰-20³⁰	Magyar előkészítő tanfolyam
19⁰⁰-23⁰⁰	Bridzs Klub
18³⁰-22⁰⁰	Tizes Klub

Csütörtök:

16⁰⁰-18⁰⁰	Mecsek Optimista Klub (minden hó utolsó csütörtökén)
16³⁰-19¹⁵	Történelem-társadalomismeret felvételi előkészítő tanfolyam
17⁰⁰-19⁰⁰	Vasútmodellező Klub a MÁV Bérházban (minden páros héten)
20⁰⁰-24⁰⁰	Pécs-baranyai Értelmiségi Klub klubestjei, nyilvános fórumai

Péntek:

17⁰⁰-21⁰⁰	Szellem-Vasút Klub

Egész életen át tanulni

A MÁV RT. KÉPZÉSI KONCEPCIÓJA

Az Egyesült Nemzetek Oktatási Szervezete (UNESCO) – "Nemzetközi Felnőtt Oktatás Konferenciája Hamburg 1997" – 160 ország 1500 küldöttéknek ajánlását fogadta el. A XXI-ik századhoz a kulcs: az egész életen át tanulás. A MÁV átvette a "Hamburgi Deklaráció a Felnőtt Tanulásról" szóló nyilatkozatot, azt a vasúti képzés és oktatás elgondolásánál hasznosítja.

A kapcsolódó kérdésekre *Gyuricza Gyula*, a személyügyi főosztály személyfejlesztési és oktatási osztályvezetője ad tájékoztatást.

– Nem lehet a XX-ik századi ismeretekkel XXI-ik századi vasutat üzemeltetni. Emiatt fogadtuk el az UNESCO ajánlását. Mert a vasút nem nélkülözheti a folyamatos tanulást. Előterjesztésünk – amelyet a MÁV Rt. Igazgatósága elfogadott – tartalmazza az iskolarendszerű, a tanműhelyi és a szakképzés elkülönítését is. Új követelmények és tárgyi feltételek váltak szükségessé, pl. kocsi-, biztosítóberendezési-, vonatforgalmi szimulátorok beszerzése. Noha a folyamat évekig eltarthat, előnyünk, hogy mindehhez a MÁV-forrás mellett állami pénzeszközöket is igényelhetünk.

– Milyen változással járt a képzésszerkezet kialakítása?

– Előnyök megszerzésével! A területi igazgatóságoktól a képzés és oktatás szakmai irányítását a személyügyi főosztály vette át. Ezáltal kétszintűvé vált a tevékenységünk. Az oktatási főnökségeket és a tanműhelyeket átszerveztük. Egyidejűleg létrehoztuk a regionális oktatási hálózatot. Ezzel a létszámot 100 fővel csökkentettük. Ugyanakkor a hatékonyság és a képzési színvonal kedvezően változott.

– Az iskolarendszerű képzésnél a tanulók létszámcsökkenése megállt, sőt növekedést tapasztaltunk. A tantervekkel 45%-os arányban a gyakorlati képzésre helyeztük a hangsúlyt. Az Országos Képzési Jegyzék (OKJ) -ben tanulók kevesebb szakkal, de gazdagabb tartalommal találkoznak. Előtérbe helyeztük: az elektronika, a számítástechnika, a vevőszolgálat, a marketing, a logisztika tanítását és az intenzív nyelvképzést.

– Milyen feladatok hárulnak osztályukra és kikkel tartanak kapcsolatot a célok megvalósításához?

– Úgy véljük, hogy a változtatásnak egységesnek kell lenni! Valamennyi szakágnál az ISO (Nemzetközi Szabványhivatal) a minőséget kell célnak tekinteni. A szakközépiskolákban vasúti szakemberek végzik a gyakorlati oktatást. Kapcsolatot tartunk a szakigazgatóságokkal, főosztályokkal, igazgatóságokkal, kft.-kel és a vasúti szakszervezetekkel is.

Gyuricza Gyula szerint a kétlépcsős irányítás szintjei létrejöttek az oktatás területén. Az intézmények szakosítása elkezdődött, amely a Nemzeti Alaptantervre (NAT) átállást segíti. Regionális oktatási központok működnek a területi igazgatóságok székhelyein. Tanműhelyeik OKJ jellegű szervezésben *alapfokon*: géplakatos, hegesztő-esztergályos, anyagmozgatógépszerelő, fényező-mázoló szakemberek képzését végzik. *Középfokon:* a mérlegképes-könyvelő, a pénzügyi-, számviteli- és társadalombiztosítási (TB) tanfolyamokat, míg *felsőfokú* képzésnél az adótanácsadó és az okleveles könyvvizsgáló ismeretek tanítását jegyzik.

– Terveznek-e további változásokat? Ha igen, az hogyan illeszkedik a vasúti képzési rendszerhez?

– Igen! A típusváltásból eredően 1-4 hetes tréningeket szervezünk. A Baross Gábor Oktatási Központban 5-6 hónapos felsőfokú tanfolyamokat indítunk. Ám a tanfolyamra rendelést feltételekhez kötjük. Kizárjuk a szaktárgyi párhuzamosságot és ismétlődést. Munkakörökre képezünk.

– Az érettségire épülő OKJ-s szakmák, mint a vasútüzemellátó, közlekedési műszerész, járműelektromos műszerész – körét bővítjük. Célunk az Európai Unióhoz való felzárkózás előkészítése. Gondoskodunk euronormáknak megfelelő felső- és középszintű vezetők képzéséről és továbbképzéséről.

A végrehajtó szolgálat részére átképzési tematikát dolgoznak ki. *Gyuricza Gyula* úgy vélekedik, hogy a vasút vezetése felismerte a képzésnek értékhordozói szerepét. Az "életen át tartó felnőtt képzés" így kíséri a munkavállalót a nyugdíjas korig. A vasút üzemviteli ténnyerést érhet el, ha intellektuális háttérként áll mögötte a szaktudás. Fel kell készülni a vasutak egymás közti átjárhatóságára, és a kapcsolódó közlekedési kultúra kialakítására.

A képzésnek *Gyuricza* szerint előznie kell a műszaki fejlesztést. Szemléletváltásra van szükség a piacgazdaságra való teljes körű átálláshoz. Ehhez a gárdonyi program keretében intenzív nyelvoktatást tartanak. De szerepet kap a távoktatás, a multimédiás képzés is. Építenek a hallgatók önállóságára. A teljesítményeket számítógépes elemzéssel követik.

Szabó Béla

KÜLFÖLDI VASUTAS-SZAKSZERVEZETEK TEVÉKENYSÉGÉRŐL

35 óra: ez az, amit az SNCF javasol

(A "LA VIE DU RAIL" C. FRANCIA VASUTAS FOLYÓIRAT 1999. FEBRUÁRI SZÁMÁBÓL)

Az SNCF igazgatósága egyezménytervezetet terjesztett elő a pótszabadságról szóló tárgyalásokra. Bizonyos rugalmasságot tervez a munkanap tényleges időtartamára, nem kötelezi el magát a munkaerő toborzásának számszerű adatai mellett és előirányozza a munkabérek emelésének mérséklését. A CGT Szakszervezeti Szövetség és a CFDT vasutasszakszervezet kész a tárgyalásokra.

A vasútigazgatóság január 25-én adta át a szakszervezeti szerveknek egyezménytervezetét a 35 órás munkahétre vonatkozólag. A CGT úgy véli, hogy pozitív előrehaladás lehetséges, különösen ami az alkalmazotti létszám megszűrését illeti. A CGT határozott szándéka, hogy ragaszkodik álláspontjához a tárgyalóasztalnál.

A vasutasoknak rossz emlékei vannak a 39 órás munkahétre történő áttérésről 1983-ban, amely akkor a munkanapok időtartamának csökkenését jelentette. A jelenlegi tervezet ezzel szemben a pótszabadság napjairól szól. Ennek mechanizmusa a következő lenne: a hetenként 39 órát teljesítő mintegy 130 ezer dolgozó számára a munkanap átlagos időtartama egy kissé csökkenni fog, esetenként 7 óra 43 vagy 7 óra 45 percre. A már heti 35 órát dolgozó mintegy 44 ezer alkalmazott számára ezzel szemben ez emelkedni fog, átlagosan 8 órára. Eredmény: mindenki pót-pihenőnapot fog élvezni, amely esetenként 18-27 napot tehet ki évenként, a már meglévő 104 pihenőnaphoz adódva. Elképzelhető, hogy ez a tény már eleve egyhangú egyetértésre talál.

A vállalat megfelelő működése érdekében két intézkedést vezetnek be. Egyrészt az új pihenőnapok nem vehetők ki nagy forgalmú időszakokban, másrészt a vállalat igazgatósága rugalmasságot gyakorolhat a munkanapok időtartamára vonatkozólag. A munka időtartamát az SNCF-nél évenként állapítják meg, ez azonban teljesen elméleti és a vállalat igazgatósága úgy véli, hogy az átlagos időtartam számításáért egy hónapra kellene elvégezni. Az SNCF biztosítja azt, hogy a munkabérek nem fognak csökkenni, de csak mérsékelten fognak emelkedni.

Mit szólnak mindehhez a szakszervezetek?

Az első reakciók gyors áttekintése a következő képet mutatja: a CGT Szakszervezeti Szövetség és a CFDT vasutasszakszervezet számára előnyös, a többi szakszervezetnél inkább kiábrándultság, sőt ellenséges magatartás mutatkozik.

A CGT vasutas szervezete számára az igazgatóság tervezete "figyelemre méltó alapot" tartalmaz. A vasutas szervezet titkára azonban kijelentette, hogy még sok mindenen kell javítani. A legfontosabb szerinte a "jutalmazások fenntartása, a foglalkoztatottság biztosítása és a munkafeltételek javítása." A CGT számára problematikusnak látszik a rugalmasság kérdése.

A CFDT vasutas-szakszervezet, mint társszervezet számára: "az igazgatóság sokkal nyitottabbnak látszik, mint ahogyan gondoltuk és ez alkalmat ad valódi tárgyalásokra." Úgy ítéli meg, hogy "megfelelő tárgyalások lehetősége nyílik meg az éves munkaidő számításának módjáról", amelyet az igazgatóság még vitat. Sajnálja végül, hogy "nehéz kérdést jelent az állam támogatásának biztosítása".

A kisebb vasutas-szakszervezetek túl komplikáltnak tartják ezt a rendszert, a SUD Rail Szakszervezet szerint az igazgatóság ajánlata messze van az általuk követelt 32 órás munkaidőtől. Nem értenek egyet továbbá a munkaidő rugalmas alkalmazásával és a munkafeltételek jelenlegi szabályozásával.

Ha visszatekintünk a magyarországi vasutas-szakszervezetek legutóbbi sztrájkmozgalmaira, hasonlóságot fedezhetünk fel a Vasutasok Szakszervezete kompromisszumkészségét és egy másik szakszervezete merev álláspontját tekintve, mely utóbbi sok kellemetlenséget okozott az utazóközönségnek és végül nem érte el célját.

Hajós Béla

MÁV arcképessel ingyenes...

ÚJABB EMLÉKEZÉS A SZABADSÁGHARCRA

A Közlekedési Múzeum – a Budapesti Tavaszi Fesztivál keretében – március 12-én rendezte meg újabb időszaki kiállítását "Menekvés Debreczenbe" címmel. Általános iskolai tanulók éneke, szavalása és furulyázása után *dr. Katona András* főigazgató üdvözlő szavait követően *Koltay Gábor* filmrendező nyitotta meg a kiállítást.

Az esemény előzményeiről tudni kell, hogy múzeumunk tavaly reprint kiadásként megjelentette a "Menekvés Debreczenbe" című könyvet, amely *egykorú leírás* a magyar országgyűlés és kormány 150 évvel ezelőtti kényszerű költözéséről. Szerzője *Gyurits Antal* ügyvéd, országgyűlési gyorsíró. Ez a munka arra indította a múzeumot, hogy felkérjen tíz grafikusművészt a téma képregényekben történő feldolgozására. A pályázattal azt szándékoztak elérni, hogy feleleventsenek egy olyan műfajt, amely a fotográfia feltalálása és elterjedése előtt – így 1848-49-ben is – népszerű volt.



A felhívásra öten jelentkeztek, éspedig *Csordás László*, *Dönti Károly*, *Matheika Gábor*, *Sarlós Endre*, *Topálovits Pál*. A műveket szakmai zsűri bírálta el. Az eredményt a főigazgató hirdette ki. Az első díjat *Sarlós Endre* nyerte el, de a többi művész is jutalomban részesült. A nagyszámú jelenlévő figyelmes érdeklődéssel tekintette meg a korabeli járművek és dokumentumok környezetében bemutatott öt képregényt.

Az ízléses kiállítás, amelyet *Domokos Csaba* rendezett és amelyet a Zwack Rt. támogatott, május közepéig tekinthető meg. Megjegyzendő: MÁV arcképes igazolvánnyal most is ingyenes a belépés.

Horváth K.

POSTALÁDÁNKBÓL

Tisztelt Olvasóink!

A minap egy, a vasutassztrájkról szóló kiseposzt rejtő levél érkezett szerkesztőségünkbe.

A poéma utazás közben fogalmazódott meg, a szerző, Hollósi György András, valaha szintén vasutas volt. Sajnos a lap terjedelmi korlátai miatt csak néhány sort tudunk kiragadni a műből.

Íme: "Nem mozdul, áll a vonat.
Nem az időt állították meg,
Lásd, csak a vonatokat.
Tárgyalni kész a vezetőség..."

Mezőfi

Kétségtelen, hogy az igényes musical egyik jeles hazai képviselője a budapesti Vasutas Képzőművészeti és Zeneiskola hallgatója, *Mezőfi Gabriella*. Nemrég a VSZ Székházban, nőnapi rendezvényünkön is bemutatta társaival együtt kivételes énektudását. A Magyar Vasutasban már korábban is olvashattak az ígéretes karrier előtt álló fiatal hölgyről. Lapunk úgy döntött, hogy a zeneiskola kiválóságának jelenéről és terveiről következő számunkban írunk. *(Berta)*

"Így látom a vasutat"

GYERMEKRAJZ-PÁLYÁZAT

A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza és a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület gyermekrajz-pályázatot hirdet vasutas szülők gyermekei részére.

KOROSZTÁLYOK: 4-6 évesek, 7-10 évesek, 11-14 évesek.

TÉMA: utazási élmények (vonat), a vasút múltja, jelene, jövője.

TECHNIKAI FELTÉTELEK: A/3-as méret; szabadon választott technika; résztvevőnként max. 2 db rajz.

A BEKÜLDÖTT RAJZOK HÁTOLDALÁN SZEREPELJEN: a pályázó neve, születési éve, lakáscíme, telefonszáma, a szülő munkahelye és a rajz címe.

BEKÜLDÉSI HATÁRIDŐ: 1999. május 15.

DÍJAZÁS KOROSZTÁLYONKÉNT: könyvjutalom, emléklap.

A rajzok kiállításra kerülnek Miskolc Tiszai-pályaudvar olvasó-várótermében.

Cím: Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza, 3530 Miskolc, Lenke u. 14/a.
Vasúti telefon: 04/15-54, Telefon/fax: (46) 357-421

Pécs a teremfoci bajnok!

Szombathely volt a házigazdája a vasutas teremlabdarúgó bajnokságnak. Tíz amatőr csapatnak nyílt lehetősége arra, hogy a végső győzelmet megszerezze.

A Vasutas Sportközpont megbízásából a Haladás VSE ideális feltételeket biztosított a népszerű rendezvény lebonyolításához.

A végső győzelmet a Pécsi Területi Üzletigazgatóság csapata szerezte meg, miután a döntőben elért 2:2-es eredmény után a kilences rúgásoknál jobbnak bizonyultak a miskolciakkal szemben.

Végeredmény:

1) Pécsi Üzletigazgatóság
2) Miskolci Üzletigazgatóság
3) Záhony Vontatási Tengelyszerelő
4) Szombathelyi Vasjármű Kft.
5) Debreceni Gépészeti Főnökség
6) Szegedi TBF
7) MOSZ Miskolc
8) Budapesti Üzletigazgatóság
9) BEIG
10) MÁV Egészségügy

A torna gólkirálya Csányi Tibor (Szeged) lett 16 góllal, míg a legjobb kapusnak Molnár László (Pécs) bizonyult.

(Magyar)

Utazzon velünk Ciprusra

AZ ÜDÜLÉS IDŐPONTJA:	**1999. június 25-től – július 5-ig**
AZ ÜDÜLÉS HELYE:	Larnakában, a Beau Rivage háromcsillagos (4 csillagos színtű) légkondicionált, közvetlen tengerparti szállodában, 2 ágyas (pótágy hozható), fürdőszobás szobákban.
ELLÁTÁS:	Félpanziós, svédasztalos ellátás, étkezés utáni italválasztékkal, a két egész napos kirándulás alkalmával teljes ellátás.
PROGRAMTERVEZET:	Pihenés, strandolás a tengerparton. Egész napos kirándulások: Trodos hegység · Kikkosz · Limassol · Paphos. Fél napos kirándulás: Aya Napa.
RÉSZVÉTELI DÍJ:	**85.000 Ft + 55.000 Ft** (repülőjegy + reptéri illeték utasbiztosítással)
UTAZÁS:	Budapest-Larnaka-Budapest között közlekedő menetrendszerinti MALÉV-járattal
BEFIZETÉSI HATÁRIDŐ:	I. részlet: 1999. április 15. 55.000 Ft II. részlet: 1999. május 25. 85.000 Ft
JELENTKEZNI LEHET:	*Dömе Lászlóné* kolléganőnél a 19-77/147,157-es, a 16-86-os, valamint a 3221-895/147,157, és a 3517-745-ös telefonszámokon

Családos csereüdülés Franciaországba

AZ ÜDÜLÉS IDŐPONTJA:	**1999. június 18-tól – július 4-ig**
AZ ÜDÜLÉS HELYE:	11 éjszaka az Atlanti-óceán partján lévő La Verdon-ban, 3 éjszaka Párizsban.
ELHELYEZÉS:	2 ágyas, fürdőszobás szobákban
ELLÁTÁS:	Napi háromszori étkezés, itallal
PROGRAMTERVEZET:	Pihenés, strandolás az óceán partján. 11. nap utazás La Verdon-ból Párizsba. A csoport az utolsó három napot Párizsban tölti.
UTAZÁS:	oda-vissza a Budapest-Párizs-La Verdon útvonalon az Orient-expresszel
RÉSZVÉTELI DÍJ:	**99.000 Ft**
BEFIZETÉSI HATÁRIDŐ:	I. részlet: 1999. április 15. 40.000 Ft II. részlet: 1999. május 19. 59.000 Ft
JELENTKEZNI LEHET:	a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál és a VSZ Központban Döme Lászlóné kolléganőnél a 19-77/147,157-es, a 16-86-os, valamint a 3221-895/147,157, és a 3517-745-ös telefonszámokon.

Gyermek csereüdülés Franciaországba

AZ ÜDÜLÉS IDŐPONTJA:	**1999. augusztus 7-től – augusztus 28-ig**
PROGRAM:	A francia csoport érkezése, budapesti program 1999. aug. 7-10. Üdülés Balatonkenesén 1999. aug. 10-16. Elutazás Párizsba az Orient-expresszel 1999. aug. 16. Párizsi program 1999. aug. 17-20. Saint Mandrier-i program 1999. aug. 21-27. Hazaérkezés az Orient-expresszel 1999. aug. 28. Az üdültetésben 14-15 éves korú gyermekek vehetnek részt!
RÉSZVÉTELI DÍJ:	**49.000 Ft, amely költőpénzt nem tartalmaz**
BEFIZETÉSI HATÁRIDŐ:	I. részlet: 1999. április 15. 20.000 Ft II. részlet: 1999. július 7. 29.000 Ft
JELENTKEZNI LEHET:	*Döme Lászlóné* kolléganőnél a 19-77/147,157-es, a 16-86-os, valamint a 3221-895/147,157, és a 3517-745-ös telefonszámokon

Aforizmák

- A közös bűntudatra nem lehet politikát építeni. A megbékéléshez megbocsátás szükséges, de azt, hogy "sajnálom", azt ki kell mondani.
- A lelki nyomorékokból lesznek a diktatúrák fanatikus eszközemberei. Kisebbrendűségi komplexusukat igyekeznek kegyetlenséggel kompenzálni.
- Az elesettekért, szegényekért való szolidaritás vállalása nem nevezhető szociális demagógiának.

Baranyai Tibor

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Aurórа u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmű@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV CERT EN ISO 9002
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik, felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt.
kizárólagos vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és biztonsági zárak
gyártását és forgalmazását
mint vasúti, mint közúti célra
magánfuvarozók részére.

Északi 1867
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Képeslap kerestetik

Súlyos beteg vagyok, egyetlen örömem a képeslapgyűjtés. Kérem, hogy küldjenek egyet-egyet, vagy kollekciót régi és új európai mozdonyokról. Köszönettel: *Vámos Arnold* (9970 Szentgotthárd, Hunyadi út 29.)

Pontosítás

A Magyar Vasutas XLIII/3. számában tudósítás jelent meg a választmány üléséről. "A menetkedvezménnyel összefüggésben azt fejtegettem, hogy megőrzendőnek tartom az 1993. január 7-i megállapodásban foglaltakat. Azért fontos ez, mert annak módosítása az általános szabályoktól eltérő megoldásokra inspirálhatja az érintetteket."

Holló Vilmos

Lakáscsere

37 m²-es, 1,5 szobás, komfortos lakásunkat elcserélnénk nagyobbra. Budapesti és vidéki megoldás is érdekel. Érdeklődni a következő telefonszámokon lehet: 57-25 (munkahelyi), 261-6341 (otthoni).

Kirándulni velem

MÁV-szabadjeggyel rendelkező útitársakat keres bel- és külföldi kirándulásokhoz, utazásokhoz 61 éves értelmiségi asszony. Jelentkezéseket a szerkesztőség címére, *"Budapest"* jeligére küldjék.

Keresztrejtvény

*1886 óta ünnepli meg a munkásság világszerte Május elsejét. Beküldendő az amerikai esemény, amelynek az emlékére kerül sor a május elsejei felvonulásra **(függőleges 1.)**, és május régi magyar elnevezése **(vízszintes 1.)***

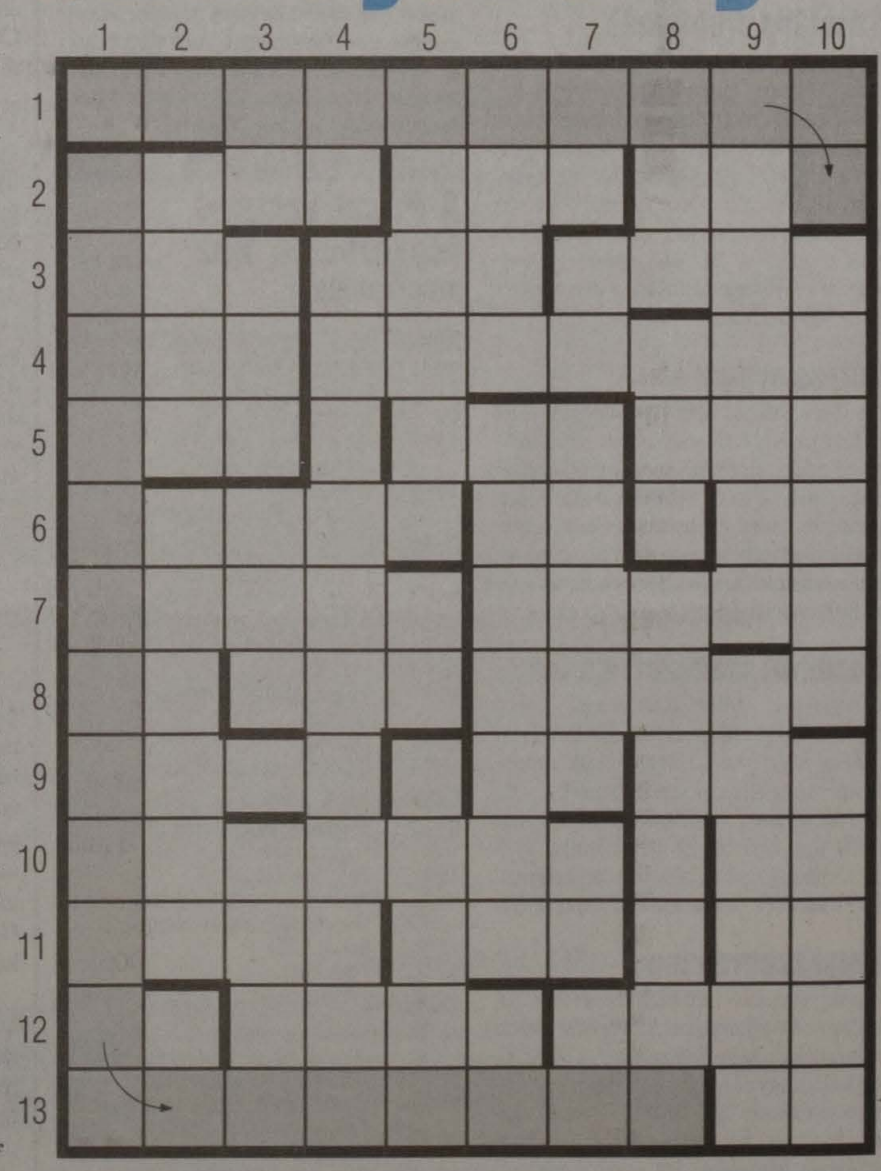
VÍZSZINTES: 1) megfejtés; 2) világhírű musical; ruhagyár márkája volt; menyasszony; **3)** török férfi név; APEH része; kézi lövőeszközt; **4)** ... Miklós, építész volt; terhet húzó; **5)** jelen napi; névelő; Eiffel része; Béla, Yvett, Lajos; **6)** Ipi ...; angol nem; római szám; részben olvas; **7)** gyors (lat.); színpadi műfaj; **8)** néma kém; bagoly fajta; elrugaszkodást követi; **9)** Eu. folyó; római ezer; hátas; gyatra része; **10)** ősi magyar nemzetség; Nóra; erdőben van; **11)** valós; fogával őröl; Ittrium; fogában van!; **12)** római hat; Roger ... (filmszínész); ... Girl (bárnő); **13)** ... a csodák csodája.

FÜGGŐLEGES: 1) pengő; **megfejtés**; **2)** fül része; ... Regia; fekvő alkalmatosság; papírra ró; **3)** Nikkel; női becenév; szülő becézve; Béla; Kamerun része; **4)** némán kér!; gazdasági kifejezés; **5)** fizika prof. a TV-ben oktatott; dugó fele; kutya teszi; **6)** semikor; elmenne; némán ráz!; **7)** tudományos fok; hajlat; körhinta; Yvett, Géza; gége része!; **8)** fejdísz; Robi része; kisgyermek jelzője; **9)** bizalmas megszólítás; háromszög oldal; **10)** madár jellemzője; igét módosít.

AZ ELŐZŐ REJTVÉNY MEGFEJTÉSE: **foglalkoztatási biztonságot, reálkereset növekedést.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Varga Imréné* kedves olvasónk nyerte. (1089 Budapest, Delej u. 32.)

Készítette: ***Bánszegi József***



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 5. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. ÁPRILIS

A tartalomból:

"Ez van!" - de meddig?	2
Polgárok! Ez nem az európai út!	2
Szünetel a komáromi üzemi fogorvosi ellátás	3
Farkas Izor	4
Ki áll szóba a nyugdíjasokkal?	5
Munkahelyük: hatóságilag életveszélyes	6

Így vonultunk



Lazán, könnyedén, sétálva, családosan... tavaly. FOTO: PILTZ GYULA



Dübörgő léptekkel megadva a módját... az ötvenes évek elején.

VERESS MIKLÓS

Anyák

nem fájhat semmi úgy mint az anyáknak
az öregség
ha fényképért kutatnak az ócska fiókban
s magányosan lobognak a kályhában az esték
nem fájhat semmi jobban

valahol mindig perceg a szú
a szőnyegen sárga hajók
havonta egyszer ír a fiú
pénzt kér s ennivalót

nem fájhat semmi úgy mint az anyáknak
az ünnep
mikor hiába várnak homályos ablakokban
míg eső elől zajos gyerekek menekülnek
nem fájhat semmi jobban

aztán régi ruhák feketéllnek
levél jön szívbemarkoló
a szomszédok pletykálni betérnek
és fáj az anyáknak a szó

mert nem fájhat semmi úgy mint az anyáknak
a részvét
ha nyikorgó széken árnyék ül a sarokban
és unottam porosodnak a csészék
nem fájhat semmi jobban

aztán csak maguknak főznek teát
és árnyaik messzire nyúlnak
aztán alszanak némán az anyák
és arcukon a ráncok kisimulnak.

AKTUÁLIS

Majális '99.

"Tudod kisfiam, sok-sok év múlva majd úgy 1999-2000 tájt mások lesznek a május elsejék. Okosabbak lesznek az emberek, jobban odafigyelnek egymásra, és mindenkinek mindenből több lesz. Szebb lesz a világ, kevesebb a gond" – mondta egy apuka vagy nagypapa fiának vagy kisunokájának úgy húsz évvel ezelőtt. Hogy ma köztünk van-e? Nem tudni. Az viszont biztos, hogy nem erre a jövőképre gondolt akkor.

Beigazolódott a jövendölés eleje, mivel tényleg mások a május elsejék. Sajnos mindenkinek mást, mást hozott a sok változás. Egyes családoknak a munkanélküliséget és az azzal járó keserűségeket, másoknak gazdagságot, uralkodást mások fölött. Akik pedig középen vannak, azoknak a küzdést a munkahelyeken.

Hozta az ezredvég a széthúzást ember és ember között, szakszervezet és szakszervezet között. A kapitalizálódás velejárója az egyénieskedés, de nem szabadna velejárójának lennie a széthúzásnak. Sőt! Összefogás kellene. Összefogás, amikor a hatalom legfőbb birtokosai a "Betartás demokráciájáról", az ÉT megszüntetésekor pedig az "Ez van"-ról beszélnek. Teheti a kormány akarnoksággal a dolgát, ha egyes Szakszervezeti Konföderációk szakszervezeti tagságukat szinte teljesen elvesztve szeretik ezt a hatalmat, amely őket a teljes szakszervezeti mozgalom tönkretételére használja. Persze nagy a kényszer, ha már az ÜT választásokon nem jött össze a 10%, vagy még annak fele sem.

Na, de hová jutunk így? Hol van a **"KÖZ"**-ért érzett felelősség, az elhivatottság? Végképp frázisok lettek? Vajon jónéhány szakszervezeti ember, vezető, csupán pénzkeresetnek tartja a dolgot?

Hol van a józan gondolkodású kontroll? Hol az összefogás?

Tudunk demonstrálni, nyomást gyakorolni. Igaz többször külön-külön és kevesebbszer együtt. A hatalom ennek örül igazán! Mikor indulunk el együtt pl. május elsején a felvonuláson? Persze nem úgy, hogy néhány szakszervezeti vezető kiszédeleg a ligetbe és feláll a színpadra. Nem! Fel kellene már vonulni egyszer rendesen! Együtt, sok tizezren! Persze békésen, rendben és csendben megmutatni, hogy mi is itt vagyunk.

A jelen hatalom gyakorlói mindent megtettek, és meg fognak tenni a munkavállalók ellen. Jó talajt adnak ezzel az összefogáshoz. Mi hiányzik hát?

Még nem kaptunk eleget a fejünkre? Mit várunk a folyamatosan minden területen mondogatott reformációtól? Azt, hogy kimaradunk belőle, mi leszünk a vesztesei?

A bérből, fizetésből élő és a nyugdíjas számára egyetlen kiút van csupán: az összefogás és kemény kiállás az érdekeiért.

A kormány kőkeményen védi a saját tőkés csoportjainak az érdekét, a TŐKE érdekét. Nekünk pedig a munkavállalók és a nyugdíjasok érdekét kell védenünk. Ez a kötelességünk.

Gondolkozzál el kollégám!

Az ezredvégi május elseje neked mit üzen? Mit kell közösen, másként tennünk annak érdekében, hogy a "Betartás demokráciáját" az "Együttműködés, az Érdemi párbeszéd demokráciája" váltsa fel?! Az "Ez van" helyett a "Közösen ezt akartuk" irányzat váljék uralkodóvá!!

Veszely Emőke

Elnökség a Közlekedési Múzeumban

A MUNKABALESETEK GRAFIKONJA FELFELÉ FUT



A szemközti asztalnál jobbról: *Varga Marietta* a múzeum gazdasági igazgatóhelyettese, *Simon Dezső* VSZ alelnök, *dr. Tari Endre* főosztályvezető, *dr. Márkus Imre* VSZ elnök, *Merczi Miklós* szb-titkár, *Bíró Tibor* VSZ alelnök. FOTO: NAGY FERENC

Igazán stílszerűen, a Közlekedési Múzeum konferenciatermében tartotta soros ülését április 21-én a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége.

Elsőként természetesen a vendéglátók szóltak néhány szót magukról. *Varga Marietta*, a múzeum gazdasági igazgatóhelyettese néhány adatot kiemelve megemlítette: a múzeumot tavaly több mint 333 ezren látogatták. Sajnos az itt dolgozók nincsenek rózsás helyzetben, mert bérfejlesztés híján, valamint az adójogszabályok változása miatt az idén csökkent a reálkeresetük. Négy dolgozótól is meg kell válniuk, de többtől szakmailag már nem lenne szabad – a vasúti gyűjteményt pillanatnyilag egy dolgozó kezeli. "Szakszervezeti fronton" sikereket könyvelhetnek el, mert, amint *Merczi Miklós* szb-titkár elmondta, az aktívak 40 százalékos szervezettsége ellenére a közalkalmazotti tanácsban a szakszervezet 100 százalékos jelenlétet ért el. A hűséget bizonyítja, hogy a közgyűjteményi dolgozók zömét képviselő szakszervezet "csábítása" ellenére a tagok kitartanak a VSZ mellett.

Dr. Tari Endre, a MÁV Rt. Vasútegészségügyi, Munkabiztonsági és Környezetvédelmi Főosztály vezetője a munkavédelem helyzetéről szólva hangsúlyozta: az előző évekhez képest tavaly nőtt a munkahelyi balesetek száma, a munkabiztonságot javító intézkedések nem hoztak helyi változást. A baleseteket döntően 10 szolgálati hely produkálta, az eloszlásban pedig a forgalom és a gépészet messze elöl vezeti a szomorú mezőnyben a sort. *Tari Endre* szerint meglazult a technológiai fegyelem, az elhasználódott eszközök is növelik a baleseti kockázatot. A kezdő munkavállaló munkába állításának gyengeségeit, a gyakorlati ismeretek hiányosságát kiütközően jelzik a statisztikai számok, továbbá sok helyütt gond van a mentalitással. A munkáltató felelősségi körébe tartozó munkahelyi balesetek 75 százaléka végtag- illetve szemsérülés. A további intézkedéseknek ki kell terjedniük a munkabiztonsági helyzet folyamatos figyelemmel követésére, az üzemi közlekedési utak felülvizsgálatára, az egyéni védőeszközök "bevizsgálására". Ezzel szinkronban egyre nagyobb súlyú a vezetői felelősség.

Dr. Márkus Imre megjegyezte: a helyzet ismeretében maradéktalanul érvényesülniük kell a munkavédelmi előírásoknak, és az érdekvédelmi munkában is erőteljesebben kell foglalkozni a kérdéssel.

A MÁV Rt. területén működő, 1994-ben szerveződött Önkéntes és Magánnyugdíj Pénztár létrehozásában aktívan működött közre a VSZ. Már akkor látszott, hogy a vasutasok életkora miatti várható anyagi visszaesést ellensúlyozni kell. Az önkéntes pénztárnak most több mint 31 ezer tagja van, tőkéje 2,5 milliárd forint, ami év végére 1 milliárddal emelkedhet, számolt be *dr. Kurucsai László* igazgató, az igazgatótanács elnöke. A magánnyugdíj-pénztár pillanatnyilag 6 ezer taggal, 250 millió forintos vagyonnal működik.

Kis Tamás alelnök napirendi témája is nagyon sokakat érintett, hiszen a gazdasági társaságok által működtetett jóléti intézmények helyzetéről szerzett tapasztalatait tárta föl, ám kijelölte a további konkrét feladatokat e jóléti intézmények működésével kapcsolatban.

Pálmai Zsolt, a VSZ ifjúsági tagozatának vezetője szóban egészítette ki írásos anyagát. Az anyag többek között olyan felmérési eredményt tartalmaz, amely szerint a vezető testületekben elenyészően kevés a 35 év alatti fiatal. Bár a szakszervezetek többsége nem kérdőjelezi meg, hogy az utánpótlást főképp az ifjúság jelentheti a szakszervezetben, csupán néhány helyen képesek megoldásokat keresni és találni arra, hogy az ifjú szakszervezeti tagok száma gyarapodjék.

A VSZ elnöksége támogatja az ifjúsági tagozat azon elképzelését, hogy a rendezvényekre, képzésekre pályázati úton külső anyagi forrás után nézzen. Az így megszerzett pénzeket a szakszervezet kiegészíti.

Veszely Emőke

Hogyan ünnepelünk?

VÁLASZOLT A SZERVEZÉSI OSZTÁLYVEZETŐ

– A VSZ, minthogy a korábbi években, az idén is kivonul a városligeti saját udvarába. Erre a majálisra jó előre kiküldtük a meghívókat, s természetesen várjuk munkatársaink családjait is. *Találkozunk Május 1-jén 8- és 9 óra között* a Bajza utca és az Andrássy út kereszteződésében. *9 órakor együtt megyünk* a központi színpadhoz, ahol *10 órakor szakszervezeti nagygyűlésen* hallgathatjuk meg "a dolgozók jobb biztonságáért", "a tisztességes bérekért", "a munkahelyek védelméért", az "együtt a munkavállalókért" jelmondatokat viselő előadásokat. Ezt a nagy párbeszédet színes változatos kulturális vetélkedők, sportprogramok tarkítják.

– S mikor nyit "a VSZ sátor"?

– 10 órától. A büfében 15 óráig virslivel, sörrel, üdítőitallal szolgálunk, de figyelem: a fogyasztásra jogosító jegyeket minden kedves tagunk az alapszervezeti titkártól veheti át a felvonulás előtt, gyülekezéskor – adta tudtul *Németh Szilárd.*

Remélhető, hogy ezúttal a tavaszi záporok elkerülnek bennünket. Legyünk minél többen. *Szokás szerint várunk mindenkit szeretettel!*

Április 28.

A MUNKAHELYI BALESETBEN ELHUNYTAK VILÁGNAPJA

Éves statisztika szerint a világon 334 ezer 800 munkavállaló hal meg, illetve 16 millió betegszik meg a nem megfelelő munkakörülmények miatt. *Nemzetközi fölhívásra április 28-át a munkahelyi balesetekben elhunytakról való megemlékezés napjaként tartjuk számon.* Idén különös tekintettel a női munkavállalók védelmére koncentrál a világ. A nemzetközi élő gyertyaláng Madridból indul el, hogy a Sao Paolo-i nőkonferencia helyszínére érkezzék. *(Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége)*

MVJ
TÜV CERT
ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"
Vasúti járműjavítás • fémmegmunkálás • acélszerkezet gyártás és szerelés

Rendhagyó vezetésismeret óra

A BAROSS GÁBOR OKTATÁSI KÖZPONTBAN

A globalizálódó világ az ismeretet és tudást az emberi haladás és a műszaki fejlesztés motorjaként tartja számon. A korábbi évekkel szemben nem hét, hanem három és félévenként újulnak meg az ismeretek. Az életen át való tanulás, a menedzser szemlélet a világ alappillére lett.

Április 21-én a Baross Gábor Oktatási Központban – mintegy – 250 forgalmi, kereskedelmi, pályaépítési, gépészeti és személyügyi tanfolyamhallgató találkozott *dr. Márkus Imrével*, a Vasutasok Szakszervezete elnökével. Kíséretében voltak: *Kis Tamás* és *dr. Bíró Tibor* alelnökök, *Varga Gyuláné*, a közgazdasági és jogi osztály vezetője, *dr. Imrédy Gyuláné*, a KHI IB titkára, valamint a személyügyi főosztály személyfejlesztési és oktatási osztályáról *Fenyvesi László*.

Mindjárt elöljáróban *Bartos Géza* igazgató méltatta a rendhagyó találkozó jelentőségét. Az intézmény 112 éves múltja a vasutas tisztképzés elévülhetetlen szerepét igazolja. A vasúti szakember-utánpótlás felsőfokú "feltöltése" ennek az intézménynek köszönhető. 1999. első félévében 79 tanfolyamon 2230, míg a második félévben 69 tanfolyamon 2640 hallgató szerzi itt meg a felsőfokú képesítést. Mindannyian megismerkedhetnek a korszerű szakági tananyaggal, a számítógép használatával, s közben az angol és a német nyelvet is elsajátíthatják. A húsz tanműhely 1500 fiatal szakembert fogad.

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke szavait élénk érdeklődés előzte meg. A huszonévesek első alkalommal találkoztak az érdekvédelem első emberével. Ő a többi között elmondta, hogy a vezetési ismeretek nem nélkülözhetik a munkaügyi ismeretek elsajátítását. – Én a Győri Széchenyi István Főiskolán e tárgyat tanítom. Alelnök kollégáim színvonalas tartalommal a szakszervezeti oktatás jegyzetét állították össze. Mi a célunk? Hogy a vasutasság és tisztségviselőink eligazodjanak a munkaügyi kérdésekben. A partnerekkel "tolmács nélkül" legyenek képesek magukat megértetni. Az elmúlt héten Belgiumban, Brüsszelben jártunk. Találkoztunk a főváros állomásfőnökével. Nos, a 38 éves kolléga négy nyelven beszél. A nagy teljesítményű számítógépet üzemszerűen használja. A jó példa okáért említem fel mindezeket. Noha a belga vasutastörvény 1926-os keltezésű, nincs sztrájk, de van figyelmet keltő érdekvédelem, van kompromisszum, egyeztetés, csúcstechnológia. S mindezt mozgásban tartja a munkakultúra. Errefelé kell hát vennünk az irányt.

A VSZ elnöke több időszerű kérdésre is válaszolt. A továbbtanulás támogatásának lehetőségéről így:

– Erre a célra a MÁV Rt. 150 millió forintot különített el 1998-ban. Az összeg emelkedik.

– Meglesz-e a vasutasnapi 2%-os jutalom?

– A VSZ figyelemmel kíséri a MÁV Rt.-vel kötött megállapodásainak teljesülését. A vasút más időpontban tervezi a kifizetést a műszakban, és más időpontban a nappali szolgálatban dolgozók részére. Mi azon vagyunk, hogy az év első felében fizessen a MÁV Rt.

Nem maradt el a sztrájkkérdés sem.

– A januári sztájk már ártott. Mi a december végén megtartottal felkészültünk. Mire? Az elégséges szolgáltatásokra, s magunk is menetrendi időket, vonatokat jelöltünk ki, de egyeztettünk a munkáltatóval. Az áruszállításban nem keletkeztek jelentősebb vesztességek.

Egy kérdező arra volt kíváncsi, hogy a pályavasút és a kereskedővasút szétválása mit jelent majd a valóságban? A válasz a célszerűséget taglalta, világosan, érthetően. Más meg arra volt kíváncsi, hogy a bérezésben miért nem érvényesül jobban a vezetői elismerés? Mondjuk, az állomásfőnök és az oktató és vezénylőtiszt bértétele miért nem haladja meg a forgalmi szolgálattevőét?

Dr. Márkus Imre azt hangoztatta, hogy a teljesítmény legyen a döntő. Az érvényesüljön. Persze az új bérezés kialakításánál először a szakági hierarchiának kell elkészíteni a belső részarányokat. Majd azt követően kell összevetni egymás között a különféle szakágakéval. Az igazságos, feszültségmentes bérmegoldásokra kell törekedni!

Dr. Bíró Tibor alelnök a szakszervezetek szerepét mutatta be összegzően. A teendőket sem hagyta szó nélkül.

Fenyvesi László pedig úgy vélte, hogy a VSZ-től a szakmai oktatás érdemi segítséget kapott. A találkozó kölcsönös bizalommal zárult.

Szabó Béla

"Ez van!" – de meddig?

"Vegyék tudomásul, ez van!" – vágta a munkavállalók képviselőinek arcába nyíltan, hatalmi arroganciája teljében Orbán Viktor miniszterelnök a "nagy igazságot" a Gazdasági Tanácsnak kinevezett fórum április 9-ei, pénteki ülésén. Ezzel a diktátori tömörségű, a mai magyar politikai kultúra minősíthetetlenül alacsony szintjét jól bemutató kijelentéssel zárva le a kormánynak a szociális partnerekkel – látszat szerint – megegyezésre törekvő, valódi megállapodásokat azonban alig hozó nyolc hónapjának történetét.

A korábbi tárgyalási csomaghoz (Munka Törvénykönyve, Társadalmi párbeszéd rendszere) hirtelen hozzácsapott, számítások nélküli kormányzati bérfejlesztési diktátumot – amely szerint eztán a mindenkori GDP növekedésének fele lenne a bérek emelésének mértéke – ugyanis egységesen utasították el a munkavállalói és munkáltatói képviseletek. Így *Orbán Viktor*, megállapodás hiányára hivatkozva közölhette: az országgyűlési többség azt a kormány által beterjesztett MT-módosítást fogadja majd el, amely a munkavállalókat még kiszolgáltatottabbá teszi, szakszervezeteiktől pedig – nemzetközi egyezményekkel ellentétesen – gyakorlatilag elvonja a kollektív szerződési jogot. Úgy, hogy a munkahelyi üzemi tanácsokat és közalkalmazotti tanácsokat is felruházza azzal. (Mit sem törődve a közismert ténnyel: e testületek nem jogi személyek, nem függetlenek a munkáltatóktól, ezért nem köthetnek jogérvényes megállapodásokat, tehát azokat később nem is érvényesíthetik, bíróságok előtt meg sem védhetik.)

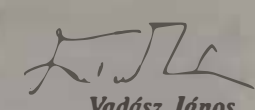
Ám a munkavállalók (és velük együtt a munkaadók) képviselőinek nyilvános megaláztatása ezzel még nem ért véget. Ezt a magát "Gazdasági Tanács"-nak (GT) kinevező traccs-partit ugyanis a kormányfő úgy tekintette immár megalapítottnak – s ezzel lezártnak az elmúlt tíz év érdekegyeztetési rendszerét –, hogy a társadalmi párbeszéd egyetlen új fórumáról, így a GT-ről sem állapodott meg a szociális partnerekkel. Úgy "semmisítette meg" a két eddigi makroszintű érdekegyeztető fórumot: az Érdekegyeztető Tanácsot (ÉT) és a Költségvetési Intézmények Érdekegyeztető Tanácsát (KIÉT), mintha azokat szavakkal, a kormányfő kénye-kedve szerint kinyilatkoztatásokkal meg lehetne szüntetni. Csakhogy a Munka Törvénykönyve ÉT-re és a Közalkalmazottak jogállásáról szóló törvény KIÉT-re vonatkozó rendelkezései hatályosak. Jogállamban, no plánét - az új kormány által oly gyakran emlegetett – polgári demokráciákban ilyen kijelentés (a stílusról már nem is beszélve) nem hagyhatja el miniszterelnök száját! A múltat nem lehet "végképp eltörölni", különösen akkor nem, ha ez a rendszerváltó tíz év során létrejött, Európa sok országában példaként emlegetett magyar érdekegyeztető rendszer megsemmisítését jelentené. Mert, bár az EU tagországaiban valóban nincs egységes, hivatkozási alapként felmutatható szociális párbeszédmodell, de ott azt minden kormány jól tudja, hogy a munkavállalókat képviselő szakszervezetekkel és a munkaadó reprezentatív szerveződéseivel az érdekegyeztetésről tárgyaló asztal mellett kell megállapodni. Helyette nem lehet sem egyoldalú elnöki (kancellári), sem miniszterelnöki rendelettel "kihirdetni" az új intézmények létrejöttét. Illetve lehet, hogyne lehetne! Csakhogy akkor nem modern polgári demokráciáról, nem jogállamról, nem EU-tagállamról, hanem az ötvenes évek magyarországi diktatúrájának reinkarnációjáról lenne szó...

Abban az esetben azonban, ha Magyarország továbbra is demokratikus jogállamként kívánja minősíttetni magát, akkor a jogi és a társadalmi tény az, hogy nincs sem GT, sem Országos Munkaügyi Tanács, sem egyéb "új" érdekegyeztető fórum. Tovább kell működtetni az ÉT-t és a KIÉT-et, s azokban kell megállapodni arról, hogy milyenek legyenek az érdekegyeztetés korábbinál korszerűbb, több joggal, garanciával rendelkező új intézményei.

Ha valóban demokratikus jogállamról van szó, akkor az sem megengedhető, hogy a miniszterelnök 800 ezer munkavállaló (közalkalmazott és köztisztviselő, szolgálati jogviszonyban dolgozó) jogos bérkövetelését figyelmen kívül hagyja. Sőt, azt állítsa, hogy igényeik megalapozatlanok, mert az 1999. évi bérfejlesztést már megkapták! A nettó 31-32 ezer forintos fizetésű embereket, akiktől az adó, a tb-járulék növekedése, az alkalmazotti kedvezmény felének az elvesztése 2-3 ezer forintot vett el, nem lehet büntetlenül, hosszabb távon becsapni. Ők ugyanis még az inflációt sem kilenc, hanem inkább húsz %-osnak érzékelik 1999 első hónapjaiban a boltokban, a gáz- és villanyszámla, a közüzemi díjak kifizetésekor. Ezért joggal elégedetlenek.

Az "ez van!" politikája, s az ehhez kapcsolt magabiztos, a társadalom üzenetei által nem zavartatott hatalomgyakorlás rövid távú, bukásra ítélt politika egy valóban demokratikus berendezkedésű jogállamban. Mert mi történik akkor, ha a meghazudtolt, megalázott munkavállalók százezrei elkezdik beküldeni fizetési jegyzékeiket Orbán Viktornak a Miniszterelnöki Hivatalba, s azok a kormányfő állításait kézzel fogható módon cáfolják? Mi történik akkor, ha a rossz állami költségvetéssel csaknem fizetésképtelenné tett önkormányzatok többsége szembe fordul a kormánnyal? Mi történik akkor, ha a kedvezőtlen gazdálkodási feltételek közé szóratott munkáltatók nem hozzák a kormány által elvárt adóbevételeket? Mi történik akkor, ha a működésképtelenné tett egészségügyi, szociális, oktatási, kulturális, igazgatási intézmények közszolgálatai nélkül maradó állampolgárok megelégelik az általuk löttyös indulattal, nem valamiért, hanem az előző kormány ellenében választott kormánykoalíciót alkotó pártok hatalmaskodását?

Mindannyiunk számára megnyugtatóbb és hasznosabb lenne ezért, ha *Orbán Viktor* és kormányának meghatározó személyiségei J.V.Sztálin: A bolsevizmus rövid története című "klasszikus" művének – a megvalósíthatóság szempontjából történő – tanulmányozása helyett inkább *Bibó István*: A szabadságszerető ember tízparancsolatá-t olvasnák újra, vagy emlékezetükbe idéznék és komolyan vennék Petőfi egy, ma is aktuális figyelmeztetését: "Habár fölül a gálya,/ s alul a víznek árja,/ azért a víz az úr!"



Vadász János
a Közgyűjteményi
és Közművelődési Dolgozók
Szakszervezete (KKDSZ) elnöke

A központi könyvelés kiállta a próbát

SZOMBATHELYI TÜKÖR *PAPP ZOLTÁN* KEZÉBEN

A tavasz nem csupán a rügyfakadás, a természet éledésének ideje, hanem a számadásé is. Ilyentájt bevallások, értékelések szólnak az elmúlt esztendőről. A Szombathelyi Területi Képviseleten *Papp Zoltán* titkár minősítette a kollektíva és saját munkáját az eltelt periódus történéseinek tükrében.

Elődje érdemeit ecsetelve elmondta, hogy *Horváth Csaba* a szervezeti újításokban kiemelkedő szerepet vállalt. Kezdeményezéseiből a központi könyvelés gyakorlata megállta az idő próbáját, s bár az elnökség által is támogatott ötlet országosan nem terjedt el, a nyugati területen továbbra is fennmarad. A csomóponti irodák megalakításának gondolata ugyan tetszetős, *Papp Zoltán* szerint azonban az eredeti elképzelés megvalósíthatatlan. A titkár azt is kifejtette, hogy a testületek az állomásfőnöki tagozat kivételével rendszeresen és határozatképesen működnek. Jelentős eredménynek számít az alapszervezeti SZMSZ-ek pótlása illetve a meglévők felfrissítése. A beszámoló részletesen taglalta a személyes kapcsolatok erősödésének vonalait. Az információs hálózatot taglalva elhangzott, hogy az első ciklusbeli fejlesztése nehéz anyagi helyzetbe hozta a TK-t. Az értékelés az információáramoltatást a lehetőségekhez képest megoldottnak tartotta: – hangsúlyozva, hogy az alapszervezetek és a tagság közötti infócsere személyfüggő.

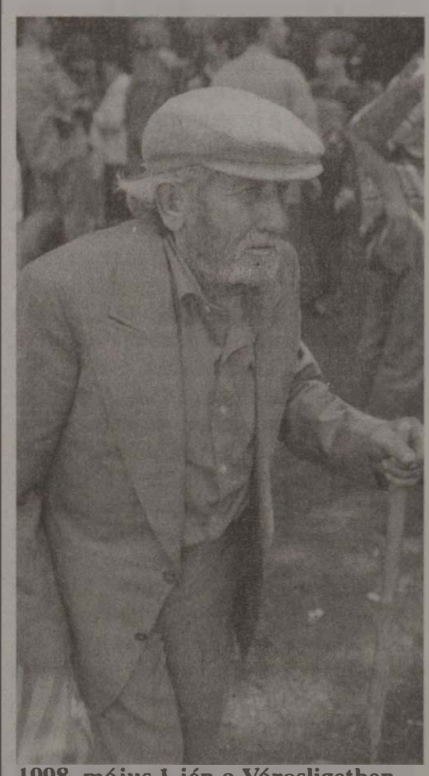
Szó esett arról is, hogy a tisztségviselők tudatos kiválasztásában, képzésében komoly szerepet játszott a *Papp Zoltán* vezette VSZ bizottság. A területről az alapszervezeti oktatásokon a 28 titkár közül 25 vett részt. A gazdasági felelősöket pedig helyi szinten évente a pénzügyi instruktor irányítása mellett képzik. Már napvilágot látott az idei képzési terv. A titkár úr beszámolójában kiemelte, hogy az oktatáson történő részvétel mindenkinek egyéni érdeke, hisz ismeretek nélkül a vállalt feladatokat képtelenség eredményesen ellátni. A jogsegélyszolgálati iroda tevékenységére áttérve a családjogi és munkaügyi perek elburjánzása sem maradt szó nélkül. *Papp Zoltán* nem rejtette véka alá, hogy van véleménye a a német mintára kivülről beemelt ÜT magyar történetiségét illetően. Sajnálkozva ismertette, hogy a Központi Üzemi Tanácsban a VSZ-nek szombathelyi területi képviselője nincs. Elhangzott még, hogy a TK titkár-helyettese, *Nagy Sándor* rendszeresen kivette a részét az irányítói munkából. A női választmány munkáját a kötelességtudat, az ifjúsági tagozat ténykedését a rendszeresség és a rendezvény-centrikusság jellemzi. A nyugdíjas alapszervezettel pedig élő a kapcsolat. *"Az ismertetett tények alapján a szélesebben nem tálalt körülmények között véve (politikai helyzet, potyautas szindróma) a TK-n folyó munkát összességében jónak ítéljük, az említett hibák javítása mellett jelentős változást nem tartunk célszerűnek"* – összegezte mondanivalóját a titkár.

Márkus Imre felszólalásában a képviselet működésének problémamentességét emelte ki. Kitért a VSZ elnöke a taglétszám gyarapítása körüli tennivalókra, a munkaidő-kedvezmény optimális felhasználására és a sztrájkra.

A felszólalók az ÜT választásra delegálás mikéntjéről, továbbá a nyugdíjazás körül kialakult helyzetről érdeklődtek. Bírálat érte az állomásfőnöki tagozat ténykedését. Kívánalomként felvetődött a tisztségviselői munkaidő-kedvezmény kérésének rendszeressé tétele. Igény jelentkezett a folyamatos képzés folytatása iránt. Ez az óhaj mindenképp a fejlődés záloga lehet a szombathelyi térségben.

- ódri -

Polgárok! Ez nem az európai út!



1998. május 1-jén a Városligetben.
FOTO: PILTZ GYULA

A munkavállalók nem maradhatnak közömbösek alapvető jogaik súlyos csorbítása esetén – hangsúlyozta az MSZOSZ elnöksége, értékelve a kormány és a szakszervezetek között eredménytelenül zárult tárgyalásokat. Hiába alakítottak ki konszenzust munkáltatók és munkavállalók a társadalmi párbeszéd új intézményeiről, valamint a Munka Törvénykönyvének módosításáról, a tárgyalások a kormány rugalmatlansága miatt végződtek kudarccal. A szakszervezetek nem fogadhatták el azt a javaslatot, hogy a reálkeresetek a következő három évben csak kizárólag a GDP 50%-ának arányában növekedhetnek.

Nem fogadhatták el, mert ezzel három évre előre önmagukat fegyverzik le, függetlenül a gazdaság működését befolyásoló hazai és külföldi tényezőktől.

Nem fogadhatták el, mert ezzel veszítenek intézményes beleszólási lehetőségeikből a gazdaságpolitika alakításába.

Nem fogadhatták el, mert a javaslat egyoldalú diktátumként fogalmazódott meg. Az pedig, hogy a kormányprogram egy elemét mindenféle érdemi mérlegelés, szakmai egyeztetés, hatásvizsgálatok és számítások híján kitöltetlen csekként írják alá a szociális partnerek, kicsit messze áll az európai gyakorlattól, sokkal inkább a párthatározatokkal való direkt irányítás visszacsempészésének látszatát kelti.

Az MSZOSZ aggodalmát fejezi ki a kormány és a szakszervezetek közötti párbeszéd sikertelensége miatt s úgy látja, hogy ha a szociális partnerek magatartását a továbbiakban is üzengetés, ultimátumok, egymás álláspontjának teljes figyelmen kívül hagyása jellemzi, akkor nem az ország előtt álló közösen megoldandó célokról lehet megállapodást formálni, hanem az együtt nem működés, a konfliktuskeresés három éve következik. Ez utóbbi olyan zsákutca, mely idegen a modern Európa gyakorlatától s csak kárára válhat kormánynak, munkáltatónak, munkavállalónak.

Az MSZOSZ elnöksége a kormánnyal folytatott tárgyalások kudarcát követően, ha lehet, az eddigieknél is fontosabbnak ítéli a szakmai-ágazati megállapodások minél szélesebb körű elterjesztését. Ennek érdekében tagszervezetei érdemi javaslatokat tesznek munkáltatói partnereiknek.

A legnagyobb szakszervezeti szövetség érdeklődéssel figyeli a többi szakszervezeti konföderáció választépéseit a kialakult helyzetre és ismét hangsúlyozza, csupán egységes szakszervezeti fellépés alkalmas arra, hogy meg lehessen előzni a munkavállalók jogainak semmibevételét, érdekszervezeteik megalázó lejáratását és szétverését.

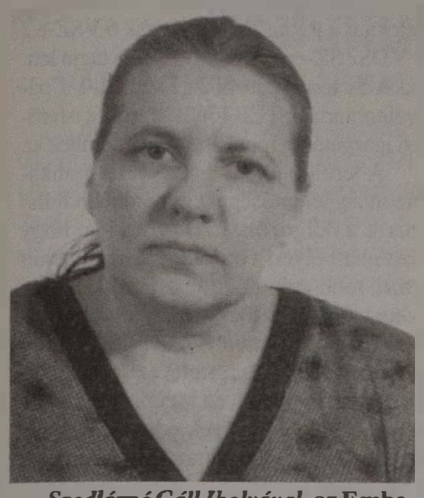
Budapest, 1999. április 13.

Telefonon érdeklődtünk *Bálint Attilától*, az MSZOSZ sajtó-szóvivőjétől, hogyan kommentálja az OMT létrejöttét?

– Mint ismeretes, megalakult az OMT. Ennek az ideiglenes alapszabályában több módosítást sikerült kieszközölni és érvényesíteni a szakszervezetek javára. Az MSZOSZ a többi szakszervezeti szövetséggel ellentétben a helyszínen nem írta alá a dokumentumot, hangoztatván, hogy álláspontja szerint a szövetség vezető testülete döntsön egy ekkora horderejű és ilyen súlyú kérdésben.

(Ön)bizalom és (ön)képzés

MINT A HATÉKONY SZAKSZERVEZETI MUNKA FELTÉTELE



***Szedlárné Gáll Ibolyával*, az Emberi Erőforrásgazdálkodási Tanácsadók Szövetségének elnökével beszélgetett *Németh Szilárd*, a VSZ Szervezési Osztály vezetője.**

Szedlárné Gáll Ibolya az Eötvös Loránd Tudományegyetemen szerzett szociológusi diplomát, majd nagyvállalati oktatásban és személyügyi munkában hasznosította tapasztalatait, 1992-ben saját vállalkozást szervezett. Jelenleg a saját tulajdonú SHIVA Szoftverfejlesztő Szolgáltató Menedzser Kft. ügyvezető igazgatója. Önálló tréningmódszereket dolgoztak ki és ott vezető trénerként dolgozik.

Az Országos Személyügyi Kollégium tagjaként alakítója az emberi erőforrás fejlesztéssel foglalkozó szakmai közösségnek.

1992-óta korszerű világbanki oktatási anyagok magyarországi adaptációiban és gyakorlati bevezetésében vesz részt. Világbanki team vezetőként szerzett nemzetközi tapasztalatokat. 1996-óta a Hungary Rapid Response szakmai koordinátora, a térségfejlesztő szakértői munkacsoport csoportvezetője.

Az ÉT által létrehozott Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálat képzésben részt vett. Az IAESTE Mérnökhallgatók Egyesülete Tudományos Tanácsadó Testületének tagja, Állásbörze szervezési tanácsadó. Több szakmai szervezet regisztrált, egyéni szakértője.

Minőségügyi rendszerek kidolgozásában felkészítő tanácsadó, az ÖVQ Minőségügyi rendszermenedzsere és auditora. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Minőségügyi Bizottságának tagja, szakmai anyagok kidolgozója.

– Hogyan kerültél kapcsolatba a Vasutasok Szakszervezetével?

– A foglalkoztatás-politikában kicsit is jártas polgárként látni kell azt az érdekérvényesítési folyamatot, amelyet a mértékadó nagy szervezetek, – mint amilyen a Vasutasok Szakszervezete is – folytat. Alakítója a makrofolyamatoknak és mindezt hozzáértéssel és nagyon nagy elkötelezettséggel teszi. Szervezetfejlesztőként azt tapasztaltam, hogy az elkötelezettséget csak a hiteles vezetők képesek megteremteni, előhívni az emberekből. Számomra példaadó az a következetes magatartás, felkészültség és közvetlen emberi viselkedés, amelyet *dr. Márkus Imrének, a VSZ elnökének munkájában* tapasztaltam. Kerestem a vele való kapcsolatot, és ma már elmondhatjuk, hogy stratégiai szövetségesek vagyunk. Több szakmai programot tervezünk és sikerrel végrehajtottuk.

A Vasutasok Szakszervezete igényes szervezet, kiemelt feladatának tartja a vezetői csapat felkészültségét és forrásokat is teremt erre, akár külföldi tapasztalatszerzésről, akár a balatonszéplaki közös éves felkészítő workshopokról van szó.

– Munkaerő-piaci, humán menedzseri, csapatépítő és kommunikációs tréningjeidnek igen széles megrendelői bázisa van: multinacionális cégek, Magyar Televízió Rt., Budapesti Munkaerőpiaci Intervenciós Központ, települési és megyei önkormányzatok. Ezek után kihívást jelentett-e számodra a Vasutasok Szakszervezete elnökének az a kérése, hogy tisztségviselőink számára is tartsál hasonló tematikájú tréning-sorozatot?

Szakmailag természetesen nem, mivel közös konzultáción alakítottuk ki a témaköröket és terveztük meg a csoportösszetételt. Kreatív együttgondolkodás során határoztuk meg a súlyponti kérdéseket.

Azonban örömmel tettem eleget az elnök úr kérésének, mert *emberileg ez nagy kihívás volt számomra.* Többgenerációs vasutas családból származom, és a gyerekkori élmények összevetése a mai hangulattal sok tanulságot hozott. Különleges és számos érdekességet rejtő szakmai világ a vasutasok/vasutas szakszervezetisek világa, minden más csoporttól eltérő *a hűség, a pontosság és a segítségadás* értéke. Akit befogadnak, az elmondhatja, hogy igazi közösségre talált. Úgy látom, hogy nagyon nagy empátiával és megértéssel kezelik az emberi problémákat.

– A széplaki tréningen többször hangoztattad, hogy a mai szakszervezeti tisztségviselő valójában nem más, mint emberi erőforrás tanácsadó. Mit értettél ezen pontosan? Egyáltalán mit jelenthet a VSZ-ben az emberi erőforrás-gazdálkodás?

– A szakszervezeti munka belső struktúrájának átalakításával *megváltozott a képviseleti munka tartalma* is. Felnőtt egy új nemzedék, akik más szocializációs mintán nevelkedtek és eltérő értékrendet vallanak. Pragmatikusabbak, speciális szaktudással rendelkeznek és racionálisan ítélnek meg kritikus helyzeteket, nem az érzelmek dominálnak. *A tradicionális képviseleti munka elmozdult a professzionális tanácsadói munkatartalom felé.* Sokkal integráltabb ismeretekkel és ezek gyakorlati-alkalmazási technikáival, új képességekkel és készségekkel kell megfelelni a követelményeknek. A munkaadói partnerség egyben a szakmai érveléseknek ad prioritást, erre fel kell készülni és magabiztos fellépéssel kell menedzselni a csoport érdekeket.

A szakszervezeti munka tartalma az érdek- és értékközvetítő funkció köré szerveződik. A tisztségviselők által képviselt közösségi-mikroközösségi csoportok érdeke sokkal polarizáltabb, mint korábban. Ehhez másfajta érdekösszehangoló technikákat kell alkalmazni. Amíg a korábban kialakított vezetési technikák nagy eredményeket hoztak, mert a zárt szervezetek erőt képviseltek, addig jelenleg, a transzformatív vezetés ad esélyt a sikerre. Nyitott szervezeteket kell létrehozni és meg kell változtatni a korábbi döntési gyakorlatot, koncentrált döntésekkel fel kell mérni a döntések következményeit és a partnerre gyakorolt hatását is.

– Milyen természetes vagy megszerzett tulajdonságokkal kell rendelkeznie egy emberi erőforrás tanácsadó szerepet betöltő szakszervezeti tisztségviselőnek?

– Az emberi erőforrás tanácsadó szerepet betöltő szakszervezeti tisztségviselőnek elsőrendű "feladata", hogy őrizze meg a megértő szívét, szeresse ezt a munkát és legyen bizalma a csapatában. Nagyon sok tudományos okosságot lehetne felsorolni arra a kérdésre, hogy milyen természetes vagy megszerzett tulajdonságokkal kell rendelkeznie az erőforrás fejlesztő tisztségviselőnek. Azt gondolom, hogy a legfontosabb tulajdonsága a bátorsága, ezt sokszor próbára kell tennie. *Legfontosabb követelmény vele szemben a professzionális szakmai tudás, a tanácsadói szakma ismerete.*

Érdemes néhány tulajdonságra és képességre kitérni. A szakszervezeti tisztségviselő elsősorban szakértői munkát végzett eddig és ezt célszerű tanácsadó szintre emelni, kiemelve az alkalmazkodás és a gyors reagálás képességét.

– Úgy tudom, hogy minőségbiztosítási rendszerek kiépítésével is foglalkozol. Látsz-e lehetőséget arra, megvannak-e a személyi feltételei annak, hogy a Vasutasok Szakszervezete ilyen tanúsítványt szerezhessen a közeljövőben?

– A Vasutasok Szakszervezetének vezetésében magas szintű elkötelezettség és felelősségvállalási készség van a minőségi munka iránt. Mindennapjait meghatározza a tervezett munkaritmus, a folyamatszabályozás és a szervezet szolgáltatásai iránti igények növekedése. Jelenleg rendelkezésre áll a vezetői akarat, a vezetői elkötelezettség, a felkészült menedzsment és a szervezeti struktúraváltás szükségszerűsége. Jól tervezett és végrehajtott felkészítő tanácsadói munka alapján elnyerhető a Vasutasok Szakszervezete számára az MSZ EN ISO 9002:96. szabvány szerinti tanúsítás.

Fontosnak tartom a gondolat megfogalmazását is, egy év óta tervezzük a minőségbiztosítási rendszer kiépítését Magyarországon elsőként, referencia modellként. Minden felkészítő tréningprogramban, szervezetfejlesztési prezentációban jelen van a minőségtudatosság kérdése és nagy lépést tett a szervezet a minőségképesség terén is.

– Az általad tartott széplaki tréningnek igen pozitív visszhangja volt a résztvevők körében. Te milyen benyomásokkal távoztál?

– Köszönöm a jó visszajelzést, nagyon sok erőt és sikerélményt jelent egy ilyen mondat. Amikor elnök úrral előkészítettük ezt a tréninget, arra figyeltünk, hogy az új követelményeket is teljesíteni tudó szervezetfejlesztési modellt vázoljunk fel. Ennek a továbbgondolása történt meg a tréningen, amely sok élményt hozott számomra és a visszajelzésekből tudom, hogy a csapat számára is. Rendkívül nyitott és együttműködő volt minden résztvevő és magas motivációs szinten fejeztük be a csoportmunkát, kijelölve a legfontosabb szervezeti erős és gyenge pontokat, rögzítettük a veszélyeket és kiemeltük a lehetőségeket.

– Szívesen jössz-e legközelebb?

– Köszönöm a lehetőséget, hogy együtt dolgozhattunk, mindig szívesen dolgozom együtt a csoporttal, mert tehetségesek, kitartásuk van és őszintén elkötelezettek.

– Köszönöm a beszélgetést, szeptemberben folytatjuk.

Németh Szilárd



Már a gyülekezéskor is az óriás csőlufi volt a dédelgetett kedvenc 1998. május 1-jén.

ISMÉT SZÓT KÉR A KÜT

Ötvenmillió az elárasztott vasutasoknak!

Március elsején tartotta alakuló ülését a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT), amely azóta folyamatosan végzi munkáját. S hogy van miről tárgyalni és dönteni, azt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy március 31-én a testület már negyedszer ült össze.

– Miről határozott eddig a KÜT? – kérdeztük *Izsák Csaba* sajtóreferenstől.

– Március 17-én területenként és szakáganként elosztottuk az 1999. évi főszezoni családos- és gyermek, valamint az utószezoni üdülőjegyeket.

Március 31-én a testület elfogadta az 1999. évi lakáscélú kölcsön- és segélyezési keret felosztását és ami lényeges, hogy a KÜT határozatban mondta ki: elfogadja a VÉT ajánlását. Tehát a fenti keretből 50 millió forintot költhet a MÁV Rt. a jelenlegi ár- és belvízkárosult vasutasok megsegítésére. A beérkező igényeket a szolgálati főnökség vezetője, a helyi üzemi tanács, üzemi megbízott együttes döntése alapján a MÁV Rt. az elkülönített keretből elégíti ki. Az igényléshez szükséges a helyi önkormányzatok igazolása is. A lényeg az, hogy a szükséges pénz – kikerülve a bürokrácia szokásos, mindennapi útvesztőjét – azonnal a károsultak rendelkezésére álljon.

Berta Sándor

Szünetel a komáromi üzemi fogorvosi ellátás

FOGAS KÉRDÉSEK, FOGFÁJÓS ÜGYEK

Paprikás a hangulat mostanában a múlt századi szabadságharcos, Klapka György tábornok városában, Komáromban. A "bál" amiatt áll, mert április elseje óta szünetel az üzemi fogorvosi ellátás a Duna-parti határvárosban. A vasutasok, a nyugdíjasok és a környékbeliek mindegyike felháborítónak tartja a kialakult helyzetet. Hogy ki a bűnös? Nos, a válasz igen furcsa: a piacgazdaság, jobban mondva, ahogy a helyiek nevezik, a "nyereség-orientáltság"!

Alig toppanok be a komáromi vasútállomás forgalmi irodájába, *Mészárosné Kovács Mária* szb-titkár máris sorolja a rendelő melletti érveket. Például: 1998-ban 1 millió 210 ezer 224 forintot termelt nettóban – azaz bér- és egyéb költségek nélkül! S hogy el ne felejtsük: a közüzemi költségeket (víz, gáz, villany, telefon) a tulajdonos, azaz a vasútállomás állta! Maga az épület egyébként az állomástól mindössze 5 percre van gyalog, talán ezért is jártak ide Komárom környékéről oly' sokan. A számok is ezt támasztják alá: Komáromból, valamint a Komárom-Esztergom és a Komárom-Székesfehérvár vasútvonalról 1 154 vasutas, 300 civil és 260 nyugdíjas kereste fel a rendelőt.

Ülősztrájk és aláírások a rendelőért

A betegek kálváriája akkor kezdődött, amikor családi okokból Székesfehérvárra költözött az üzemi fogorvos, azóta sincs helyette senki. Jelentkezett ugyan egy hölgy Bakonycsernyéről, ám ő nem tudta vállalni, hogy hetente minden nap 3 órát rendeljen Komáromban. Így tehát, egyik napról a másikra bezárt a rendelő. Az szb-titkárasszony azt is elmondta, hogy az állomás dolgozói nem fogják hagyni, hogy bárki is elvigye a sokszor a vasutasok adakozásaiból megvásárolt berendezéseket. Ha kell ülősztrájkot tartanak az épület körül, tavaly óta pedig már mintegy 1000-1200 aláírást gyűjtöttek össze a rendelőért! Felkérték *dr. Márkus Imrét*, a VSZ elnökét, hogy segítsen, aki erre ígéretet is tett. Minden követ megmozgatnak tehát hőn szeretett rendelőjük ügyében. *Még kompromisszumra is hajlandók: azzal is megelégednének, ha a városban praktizáló bakonycsernyei doktornő hetente csak két délutánon rendelne a jelenleg zárva tartó rendelőben.*

Czakó Zsolt VSZ-bizalmi, forgalmi szolgálattevő szerint, ha minden - egészségügyi, szakmai, gazdaságossági - szempontot megvizsgálnak, akkor kiderül: mindegyik a rendelő bezárása ellen szól! Az emberséges bánásmódon túl, az sem mindegy, hogy a rendelő 5-10 %-kal olcsóbb volt "SZTK"-beli társainál és nem kellett annyit sorban állni a betegeknek.

Kovács Mihály mozdonyfelvigyázó elsősorban azért sérelmezi a rendelő bezárását, mert úgy véli: a vasutasok egy már korábban megszerzett jogukat veszítik el a "nyereség-orientáltság" miatt. A rendelő bezárásával ugyanis arra kényszerítik őket, hogy ugyanannyit, vagy esetleg még többet fizessenek egy színvonaltalanabb ellátásért! Az SZTK-ba nem mehetnek el, mert egyszerűen nem fogadják őket, mivel nem körzeti lakosok.

Tóth Béla mozdonylakatos szerint a rendelő már csak azért is "hasznos" volt, mert két vonat között, akár ebédidőben, munkásruhában is "betérhetett" az ember és senki sem szólt semmit! Bezzeg az SZTK-ban! Szavait hallva, társa, *Rauch Árpád* csoportvezető is bólogat.

"Ma a piac diktál!"

"Hallgattassék meg a másik fél is" – tartja a mondás. Éppen ezért kerestem fel *Sipos Attilát*, a MÁV Rt. Budapesti Területi Egészségügyi Központ megbízott igazgató-főorvosát, aki kérdésemre elmondta: március 17-én beszélt a korábbi doktornővel, aki ekkor említette, hogy március 31-i hatállyal kéri szerződése megszüntetését. Mivel a helyére jelentkező bakonycsernyei doktornő nem tudta vállalni a napi 3 órás rendelést és azt, hogy nyereséges lesz a rendelő, így április elsejétől, a személyi feltételek hiánya miatt határozatlan ideig szünetel Komáromban a MÁV fogszakorvosi ellátás.

Sipos Attila egyébként együttérez a komáromiak kesergésével, mint mondja: aki ragaszkodik a MÁV fogszakorvosi ellátáshoz, azt Győrben, Budapest-Kelenföldön, Székesfehérváron készségesen fogadják, vagy Komáromban több fogorvos közül is választhat.

Mindez persze nem jelenti azt, hogy Komáromban meg fog szűnni az üzemi fogorvosi ellátás. Bár amint mondta: ma a piac diktál és eléggé nehéz lesz szerinte fiatal fogorvost találni a komáromi rendelőbe, ugyanis a fiatalok többsége – anyagi okból – inkább a magánpraxist választja. A komáromi üzemi rendelő sorsáról egyébként a közeljövőben megalakuló Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság (KHT) dönt majd.

– Sajnos az 1997. évi 181 ezer forintról 1999. évre 0 forintra csökkent a praxisonkénti OEP-bázisfinanszírozás, s ez sem elhanyagolható szempont – jelentette ki végül *Sipos Attila*, majd megjegyezte: – Úgy gondolom, a szakszervezet helyi képviselőjének inkább segítenie kellene fogorvost találni, mintsem azzal érvelni, hogy ülősztrájkot szervez a helyi és környékbeli nyugdíjasok körében.

Berta Sándor

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

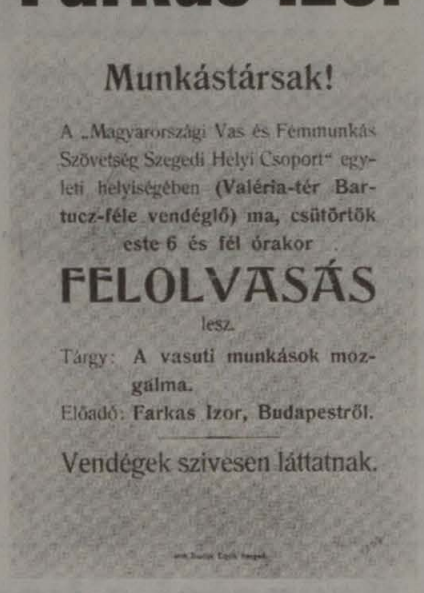
TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

EMLÉKEZZÜNK RÉGIEKRE!

Farkas Izor

A vasutas-szakszervezet történetének első szakasza, melyben a szakszervezet törvényes jóváhagyás nélküli féllegális szabadszervezetként működött, az 1896-os elhatározástól az alapszabályok 1906. áprilisi láttamozásáig tartott. Az országos szabadszervezet kiépítése a Magyarországi Vasutasok Szervező Bizottságának 1904. januári megalakulásával és a Magyar Vasutas 1904. áprilisi megjelenésével fejeződött be.

A "*magvetők*" második csoportját azok alkották, akik Nyugat-Európában is dolgoztak és az ottani szakszervezetekben szerzett tapasztalatokkal gazdagodva kezdték szervezni a hazai vasutasmozgalmat. Közéjük tartozott az 1872. december 2-án Győrben született *Farkas Izor,* aki a bádogos szakma elsajátítása után a fővárosban bekapcsolódott a Bádogosok, Légszesz- és Vízvezetékszerelők Szakegyletének munkájába. Vendégként vett részt az MSZDP 1890-es első kongresszusán. A kilencvenes években külföldi vándorútja során Ausztria, Németország, Svájc és Franciaország több nagyvárosában dolgozott. 1899 júliusában munkát vállalt a MÁV Keleti Műszaki Kocsihivatal műhelyében. Ő lett a *Magyarországi Vasutasok Szervező Bizottságának* elnöke. A MÁV forgalmi dolgozóinak áprilisi általános sztrájkja idején összekötő szerepet vállalt a "13-as bizottság" és az MSZDP vezetői között. Az 1904. szeptember 11-i, háromezer fős nagygyűlés általános bérjavítást, a munkások jogviszonyának rendezését, a nyugbérpénztárra vonatkozó memorandum elintézését követelő napirendjét ő terjesztette be. Novemberben a MÁV elnöke utasítására, felmondás nélkül elbocsátották. A mozgalom függetlenítette.



Munkástársak!

A „Magyarországi Vas és Fémmunkás Szövetség Szegedi Helyi Csoport" egyleti helyiségében (Valéria-tér Bartucz-féle vendéglő) ma, csütörtök este 6 és fél órakor

FELOLVASÁS

lesz.

Tárgy: A vasuti munkások mozgalma.

Előadó: Farkas Izor, Budapestről.

Vendégek szivesen láttatnak.

Munkája nemcsak öntudatot, áldozatkészséget, hanem leleményességet, furfangot is igényelt. Ezek nélkül a lap terjesztését, gyűlések tartását is megakadályozta volna a szolgálati főnökök és a rendőrség vezetői közötti együttműködés. Előfordult, hogy egy összejövetelen többen képviselték a hatóságokat, mint a munkásokat. A *szegedi* műhelyfőnök jelentése szerint a Bartucz-féle vendéglőben tartott értekezleten a budapesti szónokon, hét ismert szegedi szocialistán, egy rendőrkapitányon és négy detektíven kívül csak nyolc műhelymunkás jelent meg. Az utóbbiak közül öten a műhelyfőnök megbízottai voltak, akik azzal a feladattal érkeztek, hogy megakadályozzák az értekezlet "rossz irányba terelését". A műhelyfőnök számára azonban titok maradt, hol találkozott *Farkas* azokkal, akik miatt Szegedre utazott. Mestere volt a hatóságok meg-tréfálásának. A *debreceni* Koronában 300 műhelymunkáshoz szólt, amikor a rendőrbiztos fel akarta oszlatni az engedély nélküli gyűlést. Ő azonban meggyőzte, hogy nem gyűlést tart, hanem értekezletet a nyugbér ügyében. A rendőr távozott. A *sátoraljaújhelyi* műhelyfőnök megtiltotta, hogy előadást tartson a munkásoknak. Ő – megnyerve a függetlenségi párt vezetőinek támogatását – fiákeren a műhely elé hajtatott és a munkából távozókat meghívta a függetlenségi kör helyiségébe az esti gyűlésre. A műhelyfőnök szomorúan jelentette, hogy 50-60 fő meg is jelent ott a műhelyből. A *temesvári* Metropol szállóban tartott gyűlésre a kezdés meghirdetett időpontja előtt összegyűltek a munkások. Nem véletlenül. Mire a kirendelt rendőrök megérkeztek és feloszlatták a gyűlést, *Farkas* már megtartotta beszédét. Igaz, őt pénzbírságra és háromnapi elzárásra ítélték, de ha ez volt a gyűlés megtartásának ára, vállalta.

Mint a *Magyar Vasutas* felelős szerkesztőjét a lap első sajtóperében három hónapi fogházra ítélték. Büntetését 1906 tavaszán a váci fegyházban töltötte le. 1907 márciusában lemondott a szövetségben betöltött tisztségeiről és önállósította magát. Ifjúkori eszmei-politikai elkötelezettsége azonban élethossziglani volt: később is aktív résztvevője a szociáldemokrata mozgalomnak. Negyedszázadon át vezetőségi tagja a Budapesti Bádogosok, Gáz-, Vízvezeték- és Központi Fűtésszerelők Ipartestületének, s elnöke a bádogosok önsegélyező egyesületének. 1945-ben a MÁV főművezetőként rehabilitálta és nyugdíjat állapított meg részére.

Ötven éve, 1949. július 7-én hunyt el Budapesten.

Gadanecz Béla - Gadanecz Éva

A bizalom aranytallérjai

EGY POSZT, AMELY NEM NÉVLEGES



Kisfalvi Ervin

Minthogy sorra megalakultak a területi jóléti és szociális munkabizottságok, minden számunkban bemutatunk egy-egy VSZ-es tisztségviselőt, immár új posztján, vezetőként. Szombathelyen harmadszorra is *Kisfalvi Ervin* kapott bizalmat. Vele elsőként az április 13-i választások után beszélgettünk.

– Úgy hallottuk, gyors, zökkenőmentes voksolás volt. Hogyan sikerült?

– A választást egy alapos, körültekintő előkészület előzte meg. A bizottságban különböző érdekeknek, szempontoknak kellett megjelenni. Figyelembe kellett venni a létszámarányokat, a szakágak részvételét és nem utolsó sorban a szakszervezeti erőviszonyokat.

– Mi, a VSZ részéről, *Papp Zoltánnal*, a Területi Képviselet titkárával és a társ szakszervezetek képviselőivel egyeztettünk, osztottunk és szoroztunk. Ezt követően beszélgettünk a kiválasztottakkal és a választóikkal.

A területi igazgatóságon ennek megfelelően a 10 tagú bizottságnak 6 VSZ-es, 3 VDSZSZ-es és egy MOSZ-os tagja lett. Ezek 5 csomópontról 2 gépészeti, 1-1 pályafenntartási, TEB főnökségről és a területi igazgatóság munkahelyeiről kerültek ki.

A területi jóléti- és szociális munkabizottság jelentőségét egyre jobban felismerik a dolgozók. Ezt bizonyítja, hogy Szombathelyen a 65 választásra jogosult közül több, mint félszázan járultak az urnához. Ez a testület – illetőleg elődje – 1997-ben 102, tavaly 76 vasutasnak az otthonteremtését segítette anyagilag. Az elmúlt két évben 41-en juthattak szolgálati lakáshoz. A segélyek odaítélésében is fontos szavuk van. A tartalékösszeg csak a tavalyi év végén 38 nagycsaládost segített ki szorultságából.

– Hogyan tovább? – faggattuk *Kisfalvi Ervint.*

– A szokásos "jogosítványainkat" tovább folytatjuk. Már nyakunkon van az újabb kihívás: 85 főidényi beutaló várja a 350 igénylőt.

– Milyen a bizottságon belüli egyetértés?

- Példamutatónak mondhatom! Egy-egy vita során – pedig sok van – a kívülálló nem nagyon tudná megmondani, hogy ki melyik szakszervezetnek tagja és milyen szolgálati ágat képvisel.

Véleményünk szerint, amennyiben egy testület jól működik, a tagok pozitív hozzáállása mellett óriási szerepe van a vezetőinek!

Még valamit! Ha minden választásra jogosult elment volna a fővárosba, a központi üzemi tanács választásra, akkor Kisfalvi Ervin személyében szombathelyi VSZ-es tagja is lenne az országos testületnek. Mindössze 2 voks különbséggel szorult vissza a második helyre...

Sz. Jakab István

Siralmas '98

MUNKA ÉS MUNKÁSVÉDELEM

A MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága (KMB) március 31-én tartotta második ülését. Az ott elhangzottakról *Pásku Jenőt*, a KMB irodavezetőjét kérdeztük meg.

– Első napirendi pontként *Kálmán László*, a MÁV Rt. Vasútegészségügyi, Munkabiztonsági és Környezetvédelmi Főosztályának megbízott vezető-helyettese tartott beszámolót a MÁV Rt. 1998. évi munkavédelmi helyzetéről, a munkabalesetek alakulásáról és az ezekből levont következtetésekre épülő intézkedési terv feladatairól. A bizottság tagjai a beszámolóban említettnél lényegesen kedvezőtlenebbnek ítélték meg az 1998. évi munkavédelmi helyzetet a MÁV Rt.-nél. A munkabalesetek száma ugyanis 1997-hez képest jelentősen, mintegy 23,9 %-kal(!) növekedett! Sajnos ez a tendencia az 1999-es esztendő első negyedévére is érvényes. A 20 év alatti, kezdő munkavállalók esetében például 1000 főre 111 baleset jut!

– Minek tulajdonítható mindez?

– E problémának több összetevője is van. Egyfelől nagyon gyakran kapkodva végzik a munkájukat a vasutasok, másfelől számos szolgálati helyen a vezető kiadja az elvégzendő munkát, ám a hiányos munkakörülményekkel már nem törődik.

Jelentősen befolyásolja a munkavédelmi helyzetet az is, hogy helyi szinten a munkavédelmi- és a szakoktatás színvonala nem megfelelő, azaz maga az oktatás felületes, a munkavédelmi balesetek megelőzése szempontjából nem elég hatásos.

A MÁV Rt. a munkavédelmi képviselőket nem vonja be a balesetmegelőzési munkába, több területen még nem tekintik őket egyenrangú partnernek. Pedig az utólagos vizsgálatok többsége megállapította: a munkavédelmi szabályok kellő szintű ismeretével és betartásával a legtöbb baleset elkerülhető lett volna.

Végül a sokat bírált beszámolót a KMB – véleménycsomagjával együtt – elfogadta, majd a testület tagjai döntöttek az 1999. évi első félévi munkatervükről is.

A KMB határozott arról is, hogy tagjai a jövőben egy-egy szakágat, illetve területet képviselnek majd – betöltött munkakörük függvényében.

– Miről dönt a bizottság legközelebbi, április 29-i ülésén?

– Következő ülésünkön két napirendi pont szerepel majd. Az egyik a munkavédelmi szabályzat módosítása, amely "A munkára képes állapot ellenőrzésének rendje a MÁV Rt.-nél" címet viseli, míg a másik pontban javaslatok hangzanak majd el a munkavédelmi képviselők képzésére.

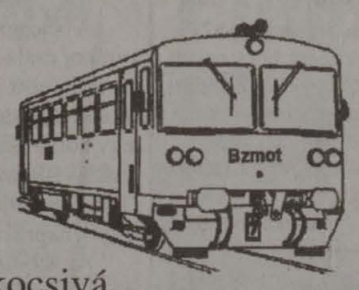
Berta Sándor



Ez is történelmünk része. Ma már dokumentum értékű, május 1-jei felvétel az 50-es évek seregszemléjéről.

MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"

Tevékenységi körünk:



- Sínbusz "*Inter Picy*" gyártása
- Bz motorkocsi korszerűsítése remotorizációval, komfortosítása
- Bzx mellékkocsi átalakítása Bz motorkocsivá
- M47 típusú, dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- DHM2 típusú dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- 4 tengelyes személykocsi fővizsgája
- 2 és 4 tengelyes teherkocsik fővizsgája
- Eams magas oldalfalú teherkocsi gyártása
- Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása
- Vasúti nosztalgiajármű javítása, gyártása
- Speciális vasúti pályaépítő gépek javítása (UDJ, TVG)
- Vasúti járműfődarabok javítása

Tervezés és gyártás:
- vasúti járművek
- alumínium -és acélszerkezetek
- faipari termékek
- kovácsolt munkadarabok
- forgácsolt munkadarabok
- műszaki gumiáruk

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

ÉRDEKVÉDELMI RINGBEN

Ki áll szóba a nyugdíjasokkal?

VÁLSÁGBAN A TÁRSADALMI ÉRDEKEGYEZTETÉS

A nyugdíjas érdekvédelmi szervezetek az elmúlt években többször próbáltak leülni az Országos Érdekegyeztető Tanács asztalának negyedik oldalához. Az elutasítást mindig azzal indokolták, hogy a szakszervezeti konföderációk képviselői a nyugdíjas érdekeket is megjelenítik. Miután szakszervezeti tömörülésekből, szerintünk több is van, mint kellene, az érvelést kénytelen – kelletlen elfogadtuk.

Most azonban új helyzet van kialakulóban. A kormány az ÉT helyett, mintegy 20 szervezetet magában foglaló, évente kétszer ülésező, olyan Gazdasági Tanácsot akar működtetni, amelynek hatásköre és működési mechanizmusa még nem ismeretes. Valószínűnek látszik egy Országos Munkaügyi Tanács létrehozása is, amely az érdekegyeztetés foglalkoztatás- és bérpolitikai kérdéseivel foglalkozna.

A legélesebb vita a kormány azon javaslata körül bontakozott ki, miszerint a nemzeti össztermék (GDP) változásához kötnék a béremelések alakulását. A növekedés 50%-án belül a munkaadók és a szakszervezetek tárgyalásai dönthetnék el a béremelés konkrét mértékét, a kormány szerény hátrahúzódásával, bizonyos tájékoztatási kötelezettségre szorítkozva. Ráadásul a kormány csak csomagtervként hajlandó javaslatait elfogadtatni a munka törvénykönyv módosításával, a táppénz kifizetés rendszerének változásával és egyéb más kérdésekkel együtt.

Az eddigi tárgyalásokon eddig nem esett szó a nyugdíjemelések rendszeréről, az idősügyi politika ENSZ határozatokkal összhangban lévő társadalmi-gazdasági követelményeiről. Vagy ha mégis, erről egyetlen sor tájékoztatás sem jelent meg a napilapokban, illetve más hírközlési csatornákon.

Igaz, hogy létezik még egy szociális tanács is, ám ez nem foglalkozik nyugdíjemelési kérdésekkel. Annak ellenére, hogy a szociális problémák tömkelege sújtja az időskorúakat, a nyugdíj semmi esetre sem tartozik a szociális juttatások közé. A nyugdíj munkával és járulékbefizetéssel szerzett olyan biztosítási jog, amelynek kétségbe vonása egyenesen alkotmánysértő.

Ezért javasolja a Nyugdíjasok Országos Képviselete, hogy a társadalmi egyeztetés rendszerének most kialakuló kavalkádjában jó lenne egy *Nyugdíjas Érdekegyeztető Fórumot* is létrehozni, ahol párt- és szakszervezetsemleges módon lehetne a kormány illetékes képviselőivel tárgyalni az időskorúakat érintő gazdasági kérdésekről.

A nyugdíjasok jogbiztonságát sérti az, hogy a kormány a széleskörű társadalmi tiltakozás ellenére, hatalmi szóval megváltoztatta az 1997. évi LXXXI. sz. társadalombiztosításról szóló törvény 62.§-ban szabályozott és a nyugdíjemelés rendszerére vonatkozó előírásait. Elképzelhető, hogy az ország gazdasági helyzetének függvényében szükséges a törvények módosítása. A legrosszabb megoldás az volna, ha a nyugdíjemelés kiszámítható és törvényes előírásokkal szabályozott rendszerét a mindenkori pénzügyi kormányzat költségvetési hangulatától függő, évenkénti szabályozásával helyettesítenék.

A nyugdíjasok többsége a nettó bérkiáramlással arányos emelést tartja igazságosnak, mert ez nem állítja szembe egymással a társadalmi generációkat. Gazdaságpolitikai megfontolásból tárgyalni lehetne az un. "svájci indexálás" formáiról vagy más eurokonform rendszerekről is. Egy azonban nem képezheti vita tárgyát: a gazdasági növekedés eredményeiből kárpótolni kell a nyugdíjasokat az 1990 óta elszenvedett értékcsökkenési veszteségekért.

Ha a nyugdíjak átlagos szintjét a nettó átlagkeresetek %-ban nézzük, megállapítható, hogy: 1987 évben 68%, 1990 évben 61,1%, 1997 évben 56,3 % volt!

A KSH adatai alapján a nyugdíjak az alábbiak szerint alakultak:

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
A nyugdíj átlaga forintban	6683	8341	9747	11503	13977	16030	18113	21938	26478
1 főre eső nominál érték	100%	124,8	145,9	172,1	209,1	239,9	271,0	328,3	396,2
1 főre jutó reálérték	100%	92,4	87,8	84,6	86,5	77,5	70,8	68,8	72,6

A táblázatból megállapítható, hogy a nyugdíjak reálértéke az előző évhez viszonyítva csak 1994 és 1998-ban, a választások éveiben növekedett.

Bármilyen nyugdíjemelési rendszert fogadunk el, az nem szolgálhatja az akut szociális problémák megoldását. Vagyis az alacsony nyugdíjak emelését nem a magasabb nyugdíjak rovására kell végrehajtani. A differenciált emelés sérti a biztosítási elvet, mert a nyugdíjbiztosítás a szolgálati időtől és a keresetek után befizetett járuléktól függő biztosítás. Mindenki csodálkozna, ha a bankok 1000 forint bevétel után 20%, de 4000 forint után már csak 10% kamatot fizetnének.

Ugyanakkor ténykérdés, hogy az alacsonyabb képzettségű, kevés szolgálati idővel rendelkező, rosszul fizetett munkakörökből nyugdíjba vonulóknál a nyugdíjak összege a létminimumot sem éri el. Nem is szólva a hosszú időn át munkanélkülivé vált állampolgárokról. Az ilyen módon kialakult alacsony összegű nyugdíjakat a fejlett demokráciákban az állam a költségvetés terhére, szociális rászorultság szerint emelik.

Ezt a témakört csak példaként emeltem ki, de talán ez is érzékelteti, hogy a társadalmi érdekegyeztetés során jó lenne szóba állni valamilyen fórumon a közel 3 milliós társadalmi réteg választott képviselőivel is.

Az Idősek Nemzetközi Évében a hőn óhajtott társadalmi békét a Nyugdíjas Érdekegyeztető Fórum létrehozása is erősíthetné.

dr. Kun Dezső

A természet bűvöletében



***Tóth Tünde* képei a természet bűvöletében ihletődnek.**

A vasutas klubban nemrég fejeződött be *Tóth Tünde* kisújszállási festő kiállítása.

Főleg a szülőföld tájait, a természet szépségeit ábrázolja szívesen. Témái még: az Alföld, a Tisza és a lovak.

A most kiállított 44 képpel nagy tetszést váltott ki a vasutas dolgozók és a lakosság körében.

A vasutas klub rendszeresen helyt ad kulturális rendezvényeknek és kis könyvtárral várja az olvasni vágyókat.

Péter József
PGF. Kisújszállás

MŰVÉSZFÜLKÉBEN

A zene gyógyír a léleknek!

Ő nyerte meg az 1998-as eMeRTon-díj "Év felfedezettje" címet és a Magyar Rádió és Televízió által tavaly rendezett Sztárkereső Tehetségkutató Popzenei Versenyt. *Mezőfi Gabrielláról*, a budapesti Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola harmadikos tanulójáról van szó. Néhány héttel ezelőtt, Nőnap alkalmából a VSZ székházában lépett fel társaival (*Nádasi Veronika*, *Lajtai Katalin*, *Wégner Judit*, *Járai Máté*, *Nagy Sándor*) együtt. Kíváncsiak voltunk, hogyan telnek a mindennapjai a hazai zenei életbe egy évvel ezelőtt berobbant fiatal hölgynek.



– Az eMeRTon-díj átadása óta rendkívül sok pozitív és negatív élményben volt részem. Számos meghallgatásra hívtak, ám nem mindenütt jártam sikerrel. Sok helyütt tapasztaltam, hogy nem a tudás, hanem a külalak, vagy a szépség számított. Nem így Bécsben, ahol a Raymund-színházban nemrég egy márciusi meghallgatáson felvételt nyertem, így nyáron egy nemzetközi musicalshow tagjaként turnézok majd keresztül-kasul Európán. A másik nagy változás az életemben, hogy 1998 szeptemberében jelentkeztem a Kőbányai Könnyűzenei Főiskolára, ahol dzseszt tanulok, bár továbbra is a musical áll közelebb a szívemhez.

– Miért éppen dzsesszt kezdett tanulni?

– Egyrészt gyerekkori álmom volt, másrészt, szerintem fontos, hogy egy énekes minél több műfajban kipróbálja és képezze magát. A főiskolára is ezért jelentkeztem, ugyanis elsősorban zeneileg szeretnék még fejlődni. Bár az is igaz, hogy nagyon sokat köszönhetek zeneiskolabeli tanáraimnak, *Toldy Máriának*, *Miklós Tibornak*...

– Apropó, zeneiskola! Nem fél attól, hogy felbomlik ez a jó kis, "zeneiskolás" csapat?

– Ez bizony előfordulhat, ám a kapcsolat az iskolában tanulók között biztosan nem fog megszakadni, hiszen olyanok vagyunk, mint egy nagy család.

– Elégedett eddigi karrierjével?

– Igen. Sikerem egyik legalapvetőbb titka, hogy azt csinálom, amit világ életemben csinálni szerettem volna és amihez tehetségem is van. A zene egyébként szerintem sokkal érzelemgazdagabb, kifejezőbb, intimebb, mint a beszéd.

– Mi az amiben megváltozott belsőleg egy évvel ezelőtti önmagához képest?

– Talán már nem vagyok annyira naiv, sok mindenre megtanított az élet. Toldy Mária mondta nekem egyszer: "Minden meghallgatásra menj el! Nem számít, ha nem sikerül, de legalább hallják a hangod és tudni fognak rólad!" Én e szavak szerint dolgozok és élek. Ugyanúgy robotolok, próbára járok, mint a díj átadása előtt, bár kétségtelen ismertebb lettem.

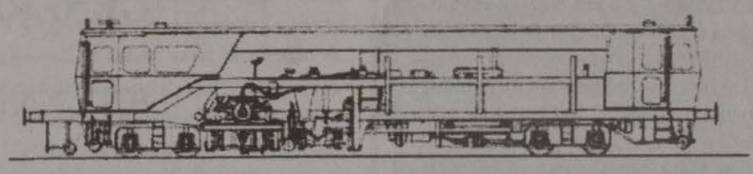
– Egyetlen mondatban hogyan határozná meg a zene fogalmát?

– A zene gyógyír a léleknek!

Berta Sándor

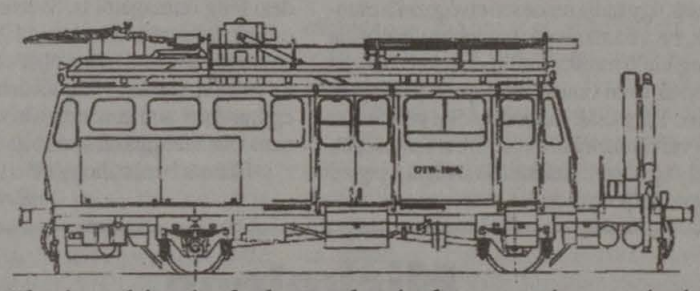
Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA



Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.
A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.
5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.
☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

VASÚTNÉZŐBEN

Munkahelyük: hatóságilag életveszélyes!



Erhardt László

A főváros XXII. kerülete gyakorlatilag teljesen megőrizte századeleji arculatát. Az otromba panelházak mellett, egyre-másra előtünnek a falusi hangulatot idéző házak, a sikátor szélességű, kanyargós utácskák és a Tétényi-fennsíkot keresztül-kasul átszelő pincesorok. A Nagytétényinek nevezett főút egyik oldalán magasodik az a múltszázadi épület, amelynek vaskos falai között megbúvik a kerület egyik vasútállomása: Budafok-Háros. Az állomásépület ütött-kopott, romos, már-már összedőlni készül. S hogy mindez nem csak látszat, hanem valóság, azt maga az itt dolgozó vasutasok vezetője is elismeri.

Erhardt László amolyan régivágású főnök. 1942-ben Tiszafüreden született. 1960-ban jegyezte el magát a vasúttal: váltókezelő lett. A szükséges szakvizsgák megszerzése és a tisztképző elvégzése után, sikeresen vizsgázott a Győri Műszaki Főiskola Vasútüzemi szakán. Munkavédelmi-, fegyelmi- és balesetvizsgálóként dolgozott 10 évig, mielőtt 1993-ban megpályázta a budafok-hárosi állomásfőnökséget.

Létszámcsökkentés? Köszönjük! Nem!

Budafok-Háros, Nagytétény-Diósd vasútállomások, illetve Budatétény és Budafok-Belváros táblás megállóhelyek tartoznak a keze alá. Összesen 50 vasutas főnöke, közülük 35-en dolgoznak Hároson. A jelenlegi létszám a szakszervezeteknek is köszönhető, akik a VSZ-szel az élen, nem engedték, hogy tovább csökkenjen a vasutasok száma – ismeri el az őszhajú vezető, aki a szakszervezetek képviselőivel nagyon jó viszonyban van. *Király Károlynéval*, a VSZ budapesti területi titkárával például gyakran naponta megvitatják az időszerű problémákat. A jó viszony titka egyébként abban rejlik, hogy a főnök a szakszervezeteket komolyan veszi és képviselőikkel kompromisszumképesen tárgyal.

– Nálam egyébként két dolog fontos – mondja *Erhardt László*. – Egyfelől a dolgozó teljesítse a kötelességét, s ezt követően legyenek jogai is, másfelől viszont a dolgozó csak úgy tudja rendesen elvégezni a munkáját, ha a munkáltató mindehhez biztosítja a megfelelő munkakörülményeket. Nos, ez utóbbiak terén vannak még komoly hiányosságok. Elég csak megszemlélni például az 1-es váltókezelői őrtorony illemhelyiségét, amely egyúttal raktárként is szolgál – jegyzi meg a főnök epésen.

Gondokból egyébként bőven kijut az állomás dolgozóinak. Maga a vasútállomás épülete műemlék, ám a falakban még ott lapulnak a II. világháborús lövedékek. Az emeleti rész hatóságilag életveszélyessé van nyilvánítva, s az épület utca felőli része jelenleg is alá van dúcolva! A vasutasok tehát úgy végzik nap, mint nap a munkájukat, hogy nem tudhatják mikor omlik fejükre a födém. A felújítás – pénzügyi okok miatt – évtizedek óta húzódik.

Téli, havi fűtésszámla 230 ezerért

Óriási többletköltségeket okoz, hogy jobb híján szénnel és olajjal fűtik a helyiségeket az itt dolgozók. Igaz, az állomásépület előtt megy el a gázvezeték, ám eddig még nem ért rá erre rákötni az állomást a MÁV Rt. A beruházás költségei – 1996. évi árakon – 1 millió 200 ezer forintot tennének ki. Csupán viszonyításul: a télen havonta elhasznált 2000 liter olaj és 12-14 mázsa szén együttes ára – szállítási költségek nélkül! – megközelíti a 230 ezer forintot! A MÁV Rt. tehát úgy látszik nagyon gazdag vállalat, hiszen a meggyőző számok ellenére – ki tudja miért – húzódozik a beruházástól. Ennek összege egyébként a legpesszimistább számítások szerint is maximum 5 éven belül megtérülne.

A főnök ajtaja mellesleg mindig nyitva áll beosztottjai előtt. Bár a beosztott szót nem igazán szereti. Inkább a kolléga megszólításra hajlik. Erhardt László ugyanakkor maga is elismeri: néha a kelleténél kissé nyersebb. Egyébiránt úgy tartja: egy vezető legyen fegyelmezett – önmagával szemben is – s nem utolsósorban szakember. Az 57 éves főnök egyelőre nem készül nyugdíjba. Tettrekészségét mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy nemrégiben kollégáival munkásszállóvá alakította át a korábbi pályafenntartási szakasz laktanyáját, így jó néhány Budafok-Hároson dolgozó vasutas lelt otthonra.

26 év alatt sem változott itt semmi!

Pénzes József forgalmi szolgálattevő 52 éves. A VSZ tagja, s ő a régi-új üzemi tanácsi megbízott is. Mikor e tisztsége felől kérdezem, csupán ennyit mond: "A fiúk megbíznak bennem!" E mondat mindent elárul. A két méter magas, szélesvállú férfi Iváncsáról jár dolgozni, immár 26 éve. Szóba kerül az állomásépület és a váltókezelői őrhelyek siralmas állapota is. – Szomorú, hogy 26 év alatt sem változott itt semmi! – tűnődik el, majd búcsúzóul megjegyzi: – Nem nagyon bízunk már a felújításban, pedig kár lenne veszni hagyni ezt az egykor oly' csodaszép épületet. Meg hát lebontani nem is lehet, hisz' műemlék. Vagy netán a MÁV Rt. bebizonyítja az ellenkezőjét? – kérdezi félig önmagától is. Szemeiben könny csillog, mikor a telefonért nyúl. Még hallom, amint fogai között mormolja: - Tán hiába élt túl ez az épület két világháborút? Majd jön egy rendelet, ami kimondja a lebontását, mert nem lesz a felújítására pénz?!

Bízunk benne, hogy nem így lesz!

Berta Sándor

Miskolcon a szakértelem kamatozik

Minden törvény annyit ér, amennyi megvalósul belőle – szokták mondani. A vasutasok szakszervezete is kemény tárgyalások, egyeztetések után jut el egy kollektív szerződés, bérmegállapodás aláírásáig, de kérdéses, hogy ezekből mi valósul meg. Hogy ez minél konkrétabb legyen, a VSZ 1998 évi kongresszusa határozataképpen létre jött egy olyan bizottság, amely a megállapodások megvalósulását hivatott ellenőrizni. A szakszervezet a szolgálati főnökségek szakértő munkavédelmi, munkaügyekben jártas tagjait kérte fel e feladatra. Speciális esetekben – pl. határátkelő helyek – a témát ismerő munkatársak vesznek részt a vizsgálódásban. A 17 tagú csapatot egy 200 oldalas összeállítás segíti, mely a Munka Törvénykönyve, a kollektív szerződés, a Munkavédelmi Törvény, a Legfelsőbb Bíróság kollégiumának állásfoglalásai, és egyéb jogszabályok, megállapodások leglényegesebb részeit tartalmazza.

Dr. Kotter József, a csoport jelenlegi vezetője elmondta: – Az ellenőrzések célja a dolgozók érdekeinek a védelme, az őket védő jogszabályok betartása. Nagyító alá vesszük a túlórák, műszakpótlékok, átvezénylések, kiküldetések elszámolását, de a munkavédelmi eszközök, védőfelszerelések biztosítása, a szociális körülmények milyensége is vizsgálataink tárgya. Pártatlanságunkat úgy biztosítjuk, hogy az ellenőrzést végzők lehetőleg az ország másik területéről kerüljenek ki. A Szolgálati Főnökök is partnerek voltak idáig munkánk során, hiszen a szakszervezet célja nem a konfrontáció, hanem a hiányosságok feltárása, azok megszüntetése. Észrevételeikről készült jegyzőkönyveket megkapja az érintett főnökség vezetője, szb-titkára, szakági intézőbizottsága. Amennyiben helyben nem oldható meg a probléma, javaslatot teszünk a szakági vezetőségnek is. Szükség esetén, ha nagyobb hiányosságot tapasztalunk, visszatérünk a témára. Ellenőrzési tapasztalatainkról félévente beszámolunk a Vasutasok Szakszervezete elnökségének, de a választmányának is! A szakszervezet ezzel a szakértői gárdával is igyekszik tagjai érdekeit képviselni, ami egyénileg nem mindig sikerül.

Orosz Tamás
Miskolc

SZABAD TÉR

Nyílt levél a Nyugdíjasok Országos Képviseletétől Címzett: a Magyar Köztársaság Kormánya az Időskorúak Nemzetközi Éve alkalmából

Tisztelt Kormány!

A civilizáció fejlődésével a világ országaiban növekszik az emberek életkora. Az elöregedés következtében hazánkban a népesség 20%-a 60 éven felüli. A nyugdíjasok 42%-a, több mint 1 millió ember: 70 éven felüli, közülük a férfiak 26%-a, a nők 52%-a egyedül él.

Az ENSZ 1982-ben, a bécsi Világkonferencián nemzetközi intézkedési tervet fogadott el, amelyben állást foglalt a kormányok, a helyi hatóságok és a civil szervezetek időskorúakkal kapcsolatos felelősségéről. E tervben foglaltak felülvizsgálata során az ENSZ Közgyűlése 1992. október 10-i keltezéssel a 47/5 a. határozatában arról döntött, hogy az 1999. évet az Időskorúak Nemzetközi Évének kell tekinteni.

A magyar kormányok eddig is minden alkalommal támogatták az ENSZ vonatkozó határozatait, erkölcsi kötelességüknek tartották a határozatokban foglaltak nemzeti szintű alkalmazását. Erre van mód most is, amikor az ENSZ kinyilvánított szándéka szerint, a nemzetközi együttműködés elősegítheti az elöregedéssel kapcsolatos globális célkitűzések 2001-ig történő megvalósulását. Meggyőződésünk, hogy ezzel nagymértékben járulhatunk hozzá az Európai Unióhoz való csatlakozásunk feltételeinek megvalósulásához a szociális ellátottság tekintetében is.

Mindezek alapján tisztelettel kérjük, hogy az állam és intézményei, az önkormányzatok tekintsék át mit tettek és mit kell tenniük az idős magyar állampolgárok életminőségének javítása érdekében.

A kormány határozza meg a szakminisztériumok és önkormányzatok 1999-ben és a további évekre vonatkozó feladatait az idősügyi politikában. Vonják be a nyugdíjas szervezeteket a feladatokba.

A kormány gondoskodjon arról, hogy a társadalom előtt megfelelően ismertek legyenek az ENSZ felhívásának tartalmi célkitűzései.

Megköszönve a Nemzetközi Év hazai rendezvényeihez eddig nyújtott anyagi támogatást a Kormány részéről, kérjük biztosítsanak nagyobb társadalmi nyilvánosságot az idősügyi politika megismertetéséhez.

Az időseket és nyugdíjasokat képviselő társadalmi szervezetek országos és helyi szinten az Idősügyi Tanács által szervezett rendezvények mellett sokoldalú rendezvénysorozatokat, szakmai konferenciákat fognak szervezni. Kérjük, hogy meghívásukra az állami és az önkormányzati felelős vezetők tiszteljék meg ezeket a rendezvényeket és adjanak tájékoztatást a résztvevőknek a Kormány a témában tett, vagy tervezett intézkedéseiről.

A magunk részéről az év végén, az idősek élethelyzetének változásairól, az időskorúak véleményét és tapasztalatait is figyelembe véve elkészítjük összegezésünket, és azt a társadalom nyilvánossága elé tárjuk.

Bízunk abban, hogy ehhez a munkához megkapjuk a Kormány elkötelezett szakmai, anyagi és politikai támogatását. Közös törekvésünk azt eredményezheti, hogy az idősödő és az idős magyar állampolgárok is megkapják a polgárosodó társadalomtól azt a gondoskodást és segítséget, amit az Egyesült Nemzetek Szervezete világszerte kitűzött az idős emberek érdekében.

Budapest, 1999. április hó

Tisztelettel:

a Nyugdíjasok Országos Képviselete Tanácsa

AZ OTP-GARANCIA BIZTOSÍTÓ RT.
TELJES KÖRŰ BIZTOSÍTÁSI
SZOLGÁLTATÁSSAL
VÁRJA ÜGYFELEIT:

GENERÁCIÓ ÉS GRÁNIT ÉLETBIZTOSÍTÁS

KELENGYE HOZOMÁNY ÉLETBIZTOSÍTÁS

EZÜSTFENYŐ NYUGDÍJKIEGÉSZÍTŐ ÉLETBIZTOSÍTÁS

ÚJ OTTHON-GARANCIA LAKÁSBIZTOSÍTÁS

KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ-FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS

CASCO BIZTOSÍTÁS

OTP-GARANCIA BIZTOSÍTÓ RT.
ELÉRHETŐ ÉS MEGFIZETHETŐ!

GARANCIA BIZTOSÍTÓ RT.
AZ OTP CSOPORT TAGJA

MÁV ADtranz VJD Kft.
ALAPÍTVA: 1926

2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.

Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.

Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Alacsony magyar bérek

Az európai normák szerint a hazai minimálbéreknek el kell érniük az EU átlagbér 68 százalékát. Ez az arány pillanatnyilag 32 százalék. *Wittich Tamás*, az MSZOSZ alelnöke szerint a tömörülés olyan akcióterv létrejöttét sürgeti, amely ütemezést ad a jövedelmi, munkajogi és szociális fölzárkózásra. Az MSZOSZ egyetért azzal a véleménnyel, hogy a csatlakozni kívánó országokban erősíteni kell a társadalmi párbeszéd intézményét. *(Napi Magyarország)*

Jó lehetőség titokban

Egyes megyékben csaknem titokban tartják a bértámogatási lehetőséget, mert túlzott a munkáltatók érdeklődése – másutt nagyobb területen sincs rá jelentkező. A bértámogatást azok a munkáltatók vehetik igénybe, akik tartós munkanélküliek foglalkoztatását vállalják. A jogszabály szerint a munkabér 50-100 százalékát kaphatja meg támogatásként a munkaadó, legfeljebb egyéves időtartamra. Az összeg akár 30 ezer forint is lehet havonta. A támogatás elsősorban a gazdaságilag fejlettebb régiókban népszerű, mert a vállalkozók számára ez a legolcsóbb legális munkahely-teremtési lehetőség. *(Magyar Nemzet)*

Kevesebb inas

Hivatalos felmérés szerint a középfokú oktatás szerkezetének változása, a tanulói létszám intézménytípusonkénti összetétele lassacskán követi a munkaerő-piaci igények változását. Az idei tanévben összesen 509 ezer diák tanul valamilyen középfokú iskolában. Az évről évre csökkenő összlétszámon belül folyamatosan nő a középiskolások száma, míg a szakmunkásképzőkbe iratkozottak aránya csökken. Az ő idei létszámuk a tavalyinak 75 százalékára apadt. *(Népszava)*

Himlő-lövedék

Egy nemrégiben nyilvánosságra hozott amerikai jelentés szerint fennáll a veszélye annak, hogy az Európában a húszas évek óta nem regisztrált himlős megbetegedést terroristák biológiai fegyverként vethetik be a jövőben. A Variola vírus okozta betegség ellen Magyarországon ma már egy egész nemzedék védtelen, mivel húsz éve megszüntették a védőoltást. Jelenlegi ismereteink szerint a világon hivatalosan csak két helyen: az USA és Oroszország egy-egy laboratóriumában tárolnak vírustörzset, ám szakértők feltételezik, hogy más kutatóbázisoknak is van a kórokozóból. Nálunk a tenyészeteket már régen fölszámolták, de van megfelelő oltóanyagunk az efféle betegségek leküzdéséhez. *(Napi Magyarország)*

Ismét gyed

A családpolitika megvalósítása érdekében a kormány visszaállította, illetve állítja a Bokros-csomag által fölszámolt családtámogatási rendszert. Már igénybe vehető a gyermekek utáni adókedvezmény, s rövidesen újból életbe lép a gyermekgondozási díj (gyed) is. Ennek előkészítő munkája már folyik a Szociális és Családvédelmi Minisztériumban. *(Magyar Hírlap)*

Borsodi bajok

Több ezer ember vett részt március végén Kazincbarcikán a Bányaipari Dolgozók Szakszervezete által szervezett tiltakozó tüntetésen a bányabezárások ellen. A szakszervezet, valamint az MSZOSZ tömörülés vezetője petíciót nyújtott át a kormány megjelent képviselőjének. *Schalkhammer Antal*, a bányászszakszervezet elnöke szerint 2001-ben csaknem 15 ezer bányász munkahelye szűnhet meg. A borsodi bányák bezárása a számítások szerint 80 százalékos munkanélküliséget okozhat a térségben. *(Népszabadság)*

Vasútrendőrség kell

Tavaly összesen több mint 700 millió kár érte a MÁV-ot. 2756 esetben loptak el vasúti pályaelemeket, vezetékeket, jelzőtáblákat, sorompótartozékokat, és ebből 134 milliós veszteségre lett a társaságnak. Gyújtogatásból 120 millió forintos kár keletkezett, kétezer esetben (210 milliós értékben) dézsmáltak meg vasúton fuvarozott árukat. Az elmúlt évben 116 kődobálási esetből származott kár, többen szenvedtek súlyos szem- és fejsérülést. Bár a nagyobb rendező-pályaudvarokon összesen ezer vasútőr vigyázza a szállítmányokat, *Bencsik László* vasútbiztonsági főosztályvezető szerint a valódi személy- és vagyonbiztonságot legalább ezerfős vasútrendőrség megteremtése nyújthatná. *(Magyar Nemzet)*

Kevesebbért lelépni

Csökken a közszférában és az ügyészségeken dolgozók végkielégítése, mert az Országgyűlés módosította az idei költségvetési törvényben a köztisztviselőkről, közalkalmazottakról és az ügyészségi szolgálati viszonyról szóló jogszabályokat. E szerint a felmentett köztisztviselő, közalkalmazott és ügyészségi dolgozó egyhavi illetményének megfelelő összegre számíthat, ha a közszolgálati jogviszonyban töltött ideje elérte a három évet. A végkielégítés mértéke a szolgálati idővel arányosan növekszik. *(Népszabadság)*

Elővárosi kapcsolat

Ötven év szünet után újra buszokat gyárt a győri Rába Részvénytársaság. Az első tíz darab Contact márkanevű, elővárosi járművet nemrég adták át a megrendelőnek. A cég vezérigazgatója szerint a vállalat fő terméke a futómű marad, és a motorgyártással kapcsolatban is vannak további terveik. *(Népszabadság)*

Erőszakpirula

Új droggeneráció jelent meg Európában, amellyel először tavaly találkoztak kontinensünk vámosai. A DOB nevű anyagot tartalmazó pirulák százszor erősebb hatást fejtenek ki a központi idegrendszerre, mint a már ismert Extasy. Az anyagot vélhetően testépítők fedezték föl, miközben megoldást kerestek arra, mivel tudnák a betiltott szteroidokat helyettesíteni. Az újfajta stimulánsok egyszerű kémiai vegyszereket árusító boltokban kapható hozzávalókból, olcsó eszközökkel, házi laboratóriumokban előállíthatók. Az anyag a szervezetbe jutva fokozza az agresszivitást. *(Magyar Hírlap)*

Nyitott ajtó

Az érdekegyeztetés korábbi, jogilag kaotikus rendszerét az új társadalmi párbeszéd váltja föl – közölte Orbán Viktor miniszterelnök a Gazdasági Tanács alakuló ülésén. A kormányfő optimizmusra kérte a gazdaság szereplőit és kijelentette: a kormány végleg befejezettnek tekinti a háromelemű csomagról szóló tárgyalást, a Munka törvénykönyvét az eredeti elképzelés szerint terjesztik a Ház elé. A későbbiekben azonban még lesznek bértárgyalások, a szakszervezetek előtt nincs becsukva az ajtó. *(Népszava)*

Veszely Emőke

Szentesi győzelem a szakmai vetélkedőn

A közlekedésgépész szakma országos tanulmányi versenyét április 14-15-16-án Szentesen rendezték meg. Az ország tíz szakmunkásképző intézetéből 21 diák jutott a háromfordulós döntőbe, hogy a dízelmozdony-szerelő, a vasúti járműszerelő és a nagyvasúti villamosjármű-szerelő szakmákban eldöntsék, ki a legjobb.

A verseny első napján az írásbeli versenyen kellett túljutni a tanulóknak, ez tizennégyüknek sikerült. Másnap a gyakorlati versenyre került sor, melyet szóbeli verseny is követett. A verseny végig izgalmas és szoros volt. Azok a fiatalok, akik az előírt pontokból 200 pont felett teljesítettek, mentesültek a szakmunkás vizsgától, így tizenhárman jeles eredménnyel egyúttal szakmunkások is lettek. A versenyt rendező szentesi Zsoldos Ferenc Műszaki Szakközépiskola és Szakmunkásképző, valamint a MÁV Jendrassik György nevét viselő Gépészeti Főnökség, továbbá a diákokat felkészítő tanárok, tanműhelyek és oktatók nagyban hozzájárultak az országos döntő sikeréhez, a diákok eredményes szerepléséhez.

A *"szakma kiváló tanulója"* verseny országos döntőjének összesített végeredménye a közlekedés-gépszerelő szakmában: *1. Holozsai Csaba*, Szentes, 245 pont; *2. Botos László*, Pécs, 236 pont; *3. Nagy Tibor*, Kiskunhalas, 231 pont; *4. Mátyási Dezső*, Kiskunhalas, 229 pont; *5. Szénási Attila*, Szentes, 227 pont; *6. Léder Zsolt*, Kiskunhalas, 226 pont; *7. Szklenár István*, Nagykanizsa, 224 pont; *8. Pető József*, Szentes, 222 pont; *9. Gebri Miklós*, Nagykanizsa, 212 pont; *10. Kóber Csaba*, Székesfehérvár, 170 pont.

Az ünnepélyes eredményhirdetés során a helyezettek értékes díjakat, valamint különdíjat kaptak. Az abszolút első helyen végzett *Holozsai Csabának Kaposvári Péter* szegedi területi igazgatóhelyettes adta át a felajánlott különdíjat.

Gellért József

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON

Felszabadult gyerekek kényszerpályán

Minden családnak jelentős fejfájást okoz a gyerek továbbtanulása. Régebben csak azt kellett figyelembe venniük: a srác képességei miféle kapukat nyitnak meg. Ma már sajnos amiatt is aggódnak a szülők, vajon a végzés után sikerül-e munkát kapnia a fiatal szakmunkásnak. A vasúti szakmák nem véletlenül voltak vonzóak a kezdetektől: biztos jövőt ígértek, arról nem beszélve, hogy sok gyerek vasutas családból érkezik a pályára. Ám most úgy látszik, a biztos jövő már a múlté.

Ezúttal három, az ország különböző pontjain működő vasúti tanműhely vezetőjét kérdeztük, milyen elhelyezkedési lehetőségei vannak a náluk szabadult fiatal szakmunkásoknak.

– A kifejezetten vasúti szakmát végzett évi tíz gyerek közül legfeljebb ketten tudnak elhelyezkedni a MÁV-nál – mondja *Balog László* hatvani tanműhelyvezető. – Az arány tehát jó esetben 25 százalék. A többiekre is ez érvényes nagyjából. Akik nem képesek elhelyezkedni, másutt próbálkoznak, a városi rendőrség fele például a mi tanítványainkból áll. Fájdalmas a helyzet, hiszen olyan járműszerelő tanulónk is volt, aki a debreceni országos versenyen szabadult föl, mégsem tudta alkalmazni a cég. Egy idő után a Mátra-vidéki Hőerőműben kapott állást.

Pécsett hasonló a helyzet, annak ellenére, hogy a tanulók létszáma alacsony. *Regele Károly*, a Regionális Oktatási Központ vezetője szerint a villamos-járműszerelői, dízelmozdony-szerelői szakma igen vonzó volt annak idején, ám kiderült: manapság hiába végez az "inas", nem tud a szakmában elhelyezkedni.

– Tavaly az egyik dízeles tanulónk országosan szabadult föl, és még őt is csak nagy nehézségek árán tudtuk elhelyezni – meséli. – A végzett dízelesek közül többen az autószerelői szakmát választják végül, a jó tanulók némelyike továbbtanul.

A mi tanítványaink közül néhányan a szakmában maradva a Debreceni Közlekedési Vállalatnál helyezkednek el, mert az elmúlt évekhez képest a vasútnál most kevesebb az elhelyezkedési esély – mondja *Szélb György* debreceni tanműhelyvezető. – Kedvezőtlenebb helyzetben vannak a dízelesek, a tavalyi 10 végzettből egy fiatal szakmunkás tudott elhelyezkedni a debreceni Gépészeti Főnökségnél. Évente hárman-négyen gimnáziumba iratkoznak be, s ezzel növekszik elhelyezkedési lehetőségük, illetve esélyük. Végzett tanulóink közül csak azokról van információnk, akik visszajárnak hozzánk az oktatási főnökségre. Segítünk rajtuk, ha tudunk. Viszont a vasúti foglalkoztatást a létszám és bérkeret határozza meg. Sajnos a gyerek kudarca az egész családot megviseli. Ezt tapasztalatból tudjuk.

V. E.

Megtisztelő

***Baranyai Katalin* a MÁV Rt. Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság Nemzetközi Számviteli osztályán csoportvezető. A 27 éves hölgy 1999. március 25.-e óta tagja a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége szövetségi tanácsának. Őt kerestük fel, hogy képviselje néhány szóban a vasutas ifjúságot.**

– Ifjúságiként nagy megtiszteltetésnek és kihívásnak tekintem, hogy az ország legnagyobb szakszervezeti szövetsége vezető testületében foglalhatok helyet. Köszönöm a Vasutasok Szakszervezetének, hogy lehetővé tették: itt is tanulhatom a szakszervezeti munka specialitásait.



– Úgy tudom, nemcsak ott leszel a VSZ majálisán.

– Nekem az a fontos, hogy meg tudjuk mutatni mi fiatalok, hogy mire vagyunk képesek akár a munka ünnepén is.

- e -

Arculatérintő

TAVALY 150 ELCSÚFÍTOTT KOCSIT FESTETTEK ÁT.

Az InterCity "sztárvonatok" szépítését kevésbé követik más vonatok. A tisztaságról és a rendről essék szó! Az egyre burjánzó graffitik nemcsak a kocsik belsejét, hanem a kocsikülsőt is ellepték. Nem művésziek, nem képviselnek maradandó értéket. A firkálmányok tiltása eredménytelen. De legalább a tűrés ne váljon szükségszerűséggé. Valamit tenni illenék, a firkálmányok eltávolítására. Valakiknek! Ha már egyszer Európa felé ballagunk.

Alig látni jelét, hogy az obszcén feliratok, grafikák nyomait eltüntetnék. Legalább is így tavasszal. A kocsibelsőkből. Az állomási utasterekből. Az illemhelyekről. Pedig csak vegyszer kellene. Pedig csak kötelezni illene a bértakarító vállalkozókat tevékenységük javítására. Hangsúlyozva a vasút elégedetlenségét. Igen, csak festék, vegyszer és mész lenne kívánatos, hogy az ocsmányságok eltűnjenek.

A vasúti arculatjavítás ne szépen fogalmazott dolgozat maradjon, de a bizottsági tetteken túl, átfogó cselekvésben érvényesüljön, mert a vasút gazdaságossá csak akkor tehető, ha előbb szolgáltatása épül fel. Mert így beteg. S aztán majd, jöhet a nyereségérdekeltség. Példák intenek. Egyetlen Volán autóbusz sem fest úgy, mint sok vasúti kocsi. Pedig azok is várakoznak itt és ott, különféle telepeken.

No és az őrhelyek?! Egy részük omló vakolattal javításért kiált. A téli tüzelő hamuja pedig még mindig ott porlik az ajtó előtt. Ez a szürkeség szorongató valóság. Helyére kis virágágyás kínálkozna. És a meszelés! A vasútkép arculatalakítása bizony elkezdődhetne már a sínek világában. Az utas mindent lát, és ahol benyomásai kialakulnak, arról és ott véleményt is mond kíméletlenül.

Szerintem ne a "vasúti embléma" kocsikra festésével kezdjük! Ne a látványtervek valóraváltásával. Tavasz van. A vágányok között még a tél szennyei riasztanak. Egy évszak hordalékai az elhanyagoltságról árulkodnak. Arculat-elgondolás fent, és arculatvalóság lent. Pedig harmónizáltan találkozhatnának egymással. Természetes, hogy követni kell a sztárvonatok példáit. Jelentős összegért többszáz kocsit újítanak fel. Tavaly 150 elcsúfított kocsit festettek át 45 millió forintért. És 40 személykocsit láttak el speciális védőbevonattal. De mindez elégtelen! Többről van szó. Az értékvédelem felelősségéről. Mintha szégyellnének erről szólni. Akiknek feladatuk: a vasútbiztonság emberei, és a vasutasok. A firkák időigényesek. A tettesek nem észrevétlenül "alkotják" azokat.

Közeledik a menetrendváltozás. Már 2750 személyvonat és 750 tehervonat időrendjét kijelölték. S jön a nyár. A külföldiekkel. A honi turistákkal. Ám ilyen életképpel fogadni és várni őket felelőtlenség. A vasútnak sikerekre van szüksége. Ehhez kell formálnia szolgáltatása zsánerképét. És ennek most van itt az ideje.

Szabó Béla

Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozat tisztségviselői

- **Tagozatvezető:**
  Pálmai Zsolt 04/61-07
  (Árufuvarozási Osztály, Kazincbarcika)
- **Tagozatvezető-helyettes:**
  Horváth Csaba 01/62-28
  (Állomásfőnökség, Bp.-Ferencváros)
- **Külkapcsolatok ügyvivő:**
  Pethő Noémi 03/77-13
  (GRF. Záhony)
- **MSZOSZ Szövetségi Tanácstag:**
  Baranyai Katalin 01/49-26
  (BEIG Nemzetközi Számvitel)
- **Területi ügyvivők:**
  Horváth Csaba (BUDAPEST) 01/62-28
  Hollik Miklós (DEBRECEN) 03/42-73
  Pető Szilvia (MISKOLC) 04/48-29
  Csabai Zoltán (PÉCS) 05/17-29
  Szabó Erzsébet (SZEGED) 06/12-06
  Magyar Zsuzsanna (SZOMBATHELY) 07/23-45
  Pethő Noémi (ZÁHONY) 03/77-13
  Baranyai Katalin (KHI) 01/49-26
  Kocsis László (JÁRMŰJAVÍTÓK) 52/421-533/173m.

Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata 1999. évi rendezvény-naptára

1) **Vasutas Fiatalok Nyári Találkozója**
Tisza-túra (Tiszabecs-Tivadar-Gergelyiugornya-Túristvándi)
1999. augusztus 11-15.
Kenutúra a Tiszán. Szállás sátorban, kijelölt táborhelyen és kempingben. A tagozat 70 fő jelentkező részvételi díját tudja támogatni, így *az ötnapos túra 5.000 Ft/fő* összegbe kerül. *Az első részletet 1999. június 15-ig kell befizetni (3.000 Ft/fő).* Előzetesen jelentkezni a VSZ területi ifjúsági képviselőinél lehet. (A következő lapszámban részletes programot közlünk.)

2) **Országos Ifjúsági Sportnap Szombathely**
1999. szeptember 4-5. (vagy 11-12.)

3) **Erzsébet bál Szeged**
1999. november 19.

Külföldi vasutas szakszervezetek tevékenységéből

(A "LA VIE DU RAIL" C. FRANCIA VASÚTI FOLYÓIRAT 1999. MÁRCIUSI SZÁMÁNAK CIKKE NYOMÁN)

Megtorlások szakszervezeti aktivisták ellen

A CGT és a Déli Vasutas Szakszervezet Marseille-ben működő aktivistáit büntetéssel sújtották, éspedig tizenkétnapi felfüggesztésre egy főt, tíznapira kettőt és hétnapira egy továbbit. Összesen tehát négy büntető intézkedés történt a CGT és a Déli Vasutas Szakszervezet aktivistái ellen, amely egy "utolsó figyelmeztetés" utáni következmény volt. Ezt a határozatot a déli terület igazgatója hozta március 10-én, a fegyelmi tanács március 4-én tartott ülése után.

Mindez a vontatási dolgozók 1998. novemberi leállása miatt történt. Ezek a határozatok figyelembe veszik az igazgatóság elkötelezettségeit a januári sztrájk után, amely szerint nem volt elbocsátás, sem létszámból való törlés, illetve áthelyezés fegyelmi határozat által.

Mindezek ellenére a CGT úgy véli, hogy ezek az intézkedések "újabb csapást jelentenek a szociális párbeszédre."

Fordította:

Hajós Béla

POSTALÁDÁNKBÓL

Bárcakeringő. Az a 41-es!

A "41. sz. sérülési bárca" közismert a vasút üzemvitelében. Célja, hogy a kocsi meghibásodása esetén az ok megjelölésével tájékoztassa a műszaki kocsiszolgálatot. A javításra "feladott" hibákat a bárca alapján korábban rendre megszüntették. A személykocsi megjavítva állt az utasok rendelkezésére.

Nem nehéz a hiányosságot felfedni: tűzoltókészülékek, hamutartók, tükrök, kapcsolók leszerelése és eltulajdonítása mindennapossá vált! Javasolnám, hogy a tűzoltókészüléket (jelentős értéke indokolja) megbízhatóbb zár alá helyezzék. A kezelőkulcs legyen a jegyvizsgálónál, hogy avatatlan kezek hozzá ne férjenek. A sérülési bárca pedig ne "dísz" legyen a kocsin, hanem késztessen a javításra és pótlásra.

P. Szabó Béla
Pusztaszabolcs

Levélírónk jószándékú észrevételét illetékesek figyelmébe ajánljuk. Nem tartható állapot együttélni a hiányosságokkal hosszú időn át. Elöregült bárcák bizonyítják, hogy nem mindig követi tetterős intézkedés. Ezáltal a hibafeltárási kényszer is fellazul. Úgy véljük, hogy a rongálások leleplezésébe magukat az utasokat is be lehetne vonni: értékarányosan jutalmazva utazási kedvezménnyel, netán egy-egy útra szóló díjmentes jeggyel. Erre már volt példa.

- a szerkesztőség -

In memoriam

Kilencvenötödik életévében március 23-án elhunyt ***Tellér János*** nyugalmazott műszaki felügyelő. Hatvani vasutas családból származott. Hosszú élete során forgalmi és kereskedelmi munkakörben dolgozott. Teljesített szolgálatot a Vezérigazgatóság Távközlési és Biztosítóberendezési Szakosztályán is.

Emlékét családtagjai és ismerősei megőrzik.

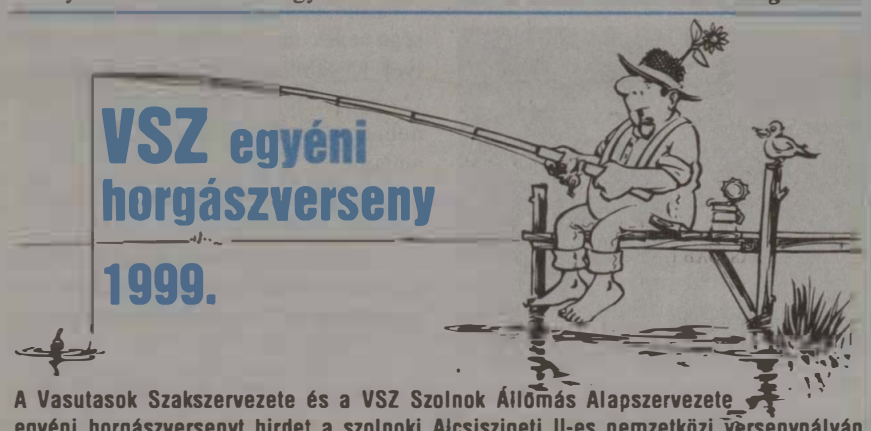
Lánya: özv. *Ölbei Józsefné Tellér Magdolna*

Béla bácsi

Van annak már húsz éve is, hogy örökre elment *Góra Béla bácsi* tanítómesterem, az egykori MÁV műszaki főtanácsos, a műszaki egyetem tanára, aki anno elszegődött ötszázforintos nyugdíjasnak a szakszervezet munkavédelmi osztályához.

Gyakran eszembe jut, amint a törékeny, görnyedt tartású, de életvidám öregúr csillogó szemmel újságolta kiutazásáról haza érvén "Fiacskáim, ajándékot hoztam a pályáról". Tőle megszokott fürgeséggel csippentette ki elkopott, régen fontos szerepet játszó aktatáskájából a papírcsomagot, amelybe 3-4 darab rozsdás tyrefond síncsavart "ágyazott" be. Kollégáimmal érdeklődőn vettük körül Béla bácsit, aki kissé vékony hangon jegyezte meg: "Jól nézzétek meg, mert ezeket a tyrefondokat (és itt pontosan meghatározta, a fővonali szelvény hányadik sínszálából) saját két ujjammal emeltem ki. Hát nem borzasztó?"– kérdezte, nyomatékosan elvárva, hogy ez jusson el ide, és ide és megnevezte azt a vezetőt, akitől azonnali intézkedést követel. "Mert hiszen ott, ahonnan ezek valók"– mondta,– "a nagysebességű gyorsvonatok járnak, sok-sok utassal. De küldjétek el feltétlen ezeket a tyrefondokat is."

Hegedűs K.



VSZ egyéni horgászverseny 1999.

A Vasutasok Szakszervezete és a VSZ Szolnok Állomás Alapszervezete egyéni horgászversenyt hirdet a szolnoki Alcsiszigeti II-es nemzetközi versenypályán

1999. június 12-én 8.30 órától 11.30-ig.

RÉSZTVEVŐK: a Vasutasok Szakszervezete tagjai
JELENTKEZNI LEHET: 1999. május 20-ig a Vasutasok Szakszervezete Területi Képviseletein a kitöltött jelentkezési lap leadásával
FELTÉTEL: érvényes horgászengedély és VSZ tagsági igazolvány
VERSENY CÉLJA: hagyományteremtés, kirándulás Szolnokra, ismerkedés a VSZ tagokkal, az ország horgászvizeinek megismerése, a szabadidő hasznos eltöltése
VERSENY DÍJAZÁSA: VSZ központ által alapítandó vándorserlegre a verseny egyéni első helkyezettjének névsorba való felvétele.
1-6 helyezettek tárgyjutalomban való részesítése
(nem horgászfelszerelés)

További információkat ad a 02/15-21 telefonszámon *Szekeres Sándor*, a VSZ Szolnok Állomás szb-titkára

EMLÉKLAPOT KAP MINDEN RÉSZTVEVŐ!

VERSENY LEBONYOLÍTÁSA: Érkezés Szolnokra egyénileg, szálláskérés esetén június 11-én estig. Június 12-én 7.00 órakor külön busszal a nemzetközi pályára történik a kiszállítás. 8.00 órakor sorsolás és helyek elfoglalása. 8.30 órakor a verseny kezdete.
FELSZERELÉS: 1 bot, 2 szem horog
PONTOZÁS: kifogott hal grammja/pont
ELVIHETŐ MENNISÉG: országos horgászrend szerint
A méreten aluli nemeshalat mérlegelés után vissza kell engedni!
Verseny (szektor) bírókat biztosítunk.
Távolabbról érkező sporttársak részére csali és etetőanyag vásárlási lehetőséget biztosítunk. 11.30 órakor verseny vége, mérlegelés és díjátadás. Visszaszállítás és hazautazás. Reggelit és ebédet biztosítunk, büfét üzemeltetünk.
RÉSZVÉTELI DÍJ: **800 Ft**, mely tartalmazza a reggelit, az ebédet és a területi jegy költségeit



A jelentkezés elfogadásáról június 5-ig mindenkit értesítünk!

Magyaror szágnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
Lapunkat rendszeresen szemlézi
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV EN ISO 9002 TÜV Rheinland EUROPA
Vállalkozik
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik, felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására
Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő **fém és műanyag jelképes** és **biztonsági zárak** gyártását és forgalmazását mint vasúti, mint közúti célra magánfuvarozók részére.

Lakáscsere

90 m²-es, 2 szoba – komfortos, Keleti pályaudvar mellett lévő MÁV szolgálati lakásomat elcserélném aktív MÁV alkalmazott, kisebb, nem szolgálati lakására. Érdeklődni lehet a 314-1123-as telefonszámon, az esti órákban.

Évszám-kiigazítás

Lapunk legutóbbi márciusi számában – a szerző hibájából – elcsúszott egy évszám. Ezúton is elnézést kérünk *Földvári István* főmozdonyvezetőtől, hogy munkába állásának idejét 10 évvel korábbra tettük. Valójában nem 1978., hanem 1988. augusztusától dolgozott géplakatosként a Csepel Autó alvázgyártó üzemében. Az viszont igaz, hogy hihetetlenül alacsony a bruttó fizetése a MÁV Rt.-nél e kvalifikált szakmában. Ám ezt az összeget még egyszer nem közöljük.

- szerkesztőség -

ARANYSZÁJ

Szindbád tavaszi közmondásai

- Dadogni emberi dolog, de sokszor a hallgatás sokkal intelligensebben hangzik.
- A róka az egy olyan farkas, aki virágot is visz Piroskának.
- A nőnek virágot csak dátumokra, emlékezetes napokra vigyél, mert különben azt fogja hinni, hogy titkolsz előtte valamit, bánt a lelkiismeret.

apagyi

Észszaki 186
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás
TÜV CERT Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény

Az ENSZ 1992. évi határozata szerint az 1999. év az ... (*megfejtés függőleges 1.*). Az ehhez kapcsolódó programokat hazánkban az ... (*megfejtés vízszintes 1.*) fogja rendezni.

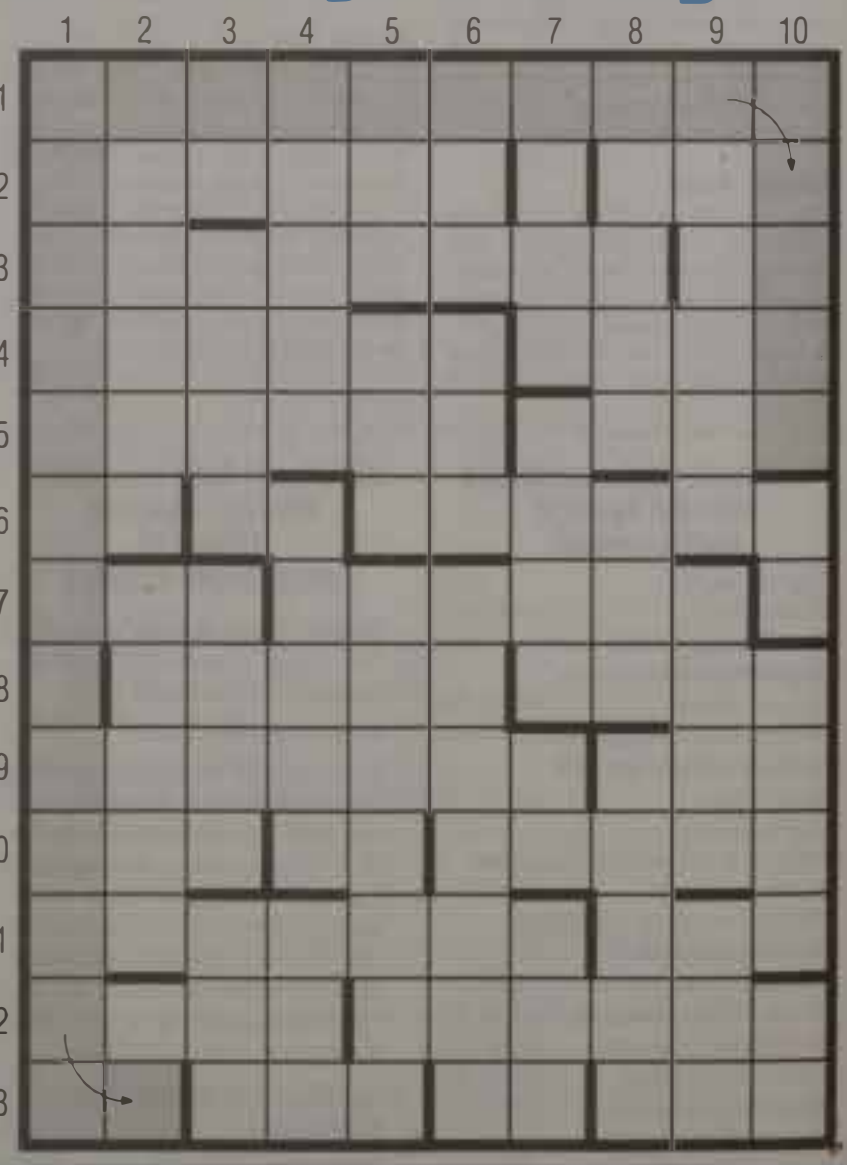
VÍZSZINTES: 1) megfejtés II. rész; 2) TV2 népszerű pénteki műsora; római öt; helyhat.; **3)** rendőrségi ügyfél; Egyiptom napistene; **4)** kőműves szerszám; .... pecc; **5)** földrész; tanuló; **6)** üres kas!; latin és; hangosan kiált; **7)** néma vonat!; mezőgazdasági szerszám része; Elek; **8)** római szám; gázló, költöző madár; Tokaj kincse; **9)** 45. előtti ifjúsági szervezet; Éra; **10)** április egynemű betűi; ezeregyszáz Rómában; fapipa hazája; **11)** származás eredet; újtál egynemű betűi; **12)** kitüntető medál; szint; **13)** Memphis része!; Aral fele; román autómárka.

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés I. rész; 2) kincséről híres; Heine keverve; helyhat.; **3)** strázsa; férfi név; rózsa is van ilyen; tagadószó; **4)** csízió többsége; nagy szoba; ez; **5)** kellemesen friss; némán tipró; híres versenylovunk volt; **6)** ókori ny. eu.-i nép; csopaki egynemű betűi; napzáró fohász; **7)** .... Montand; Sopron folyója; tepsi része; sör régen; **8)** Nóra írója; francia algériai ellenállási szervezet; kalap jelzője; **9)** Tokaj szomszédja; Szófia része; terület röv.; **10)** személyes névmás; orosz hegység; állóvíz.

AZ ELŐZŐ REJTVÉNY MEGFEJTÉSE: **Haymarketi vérengzés, Pünkösd hava.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Egri Tiborné* kedves olvasónk nyerte (1143 Budapest, Stefánia út 69.)

Készítette: ***Bánszegi József***



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666.- Ft, félévre 333.- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

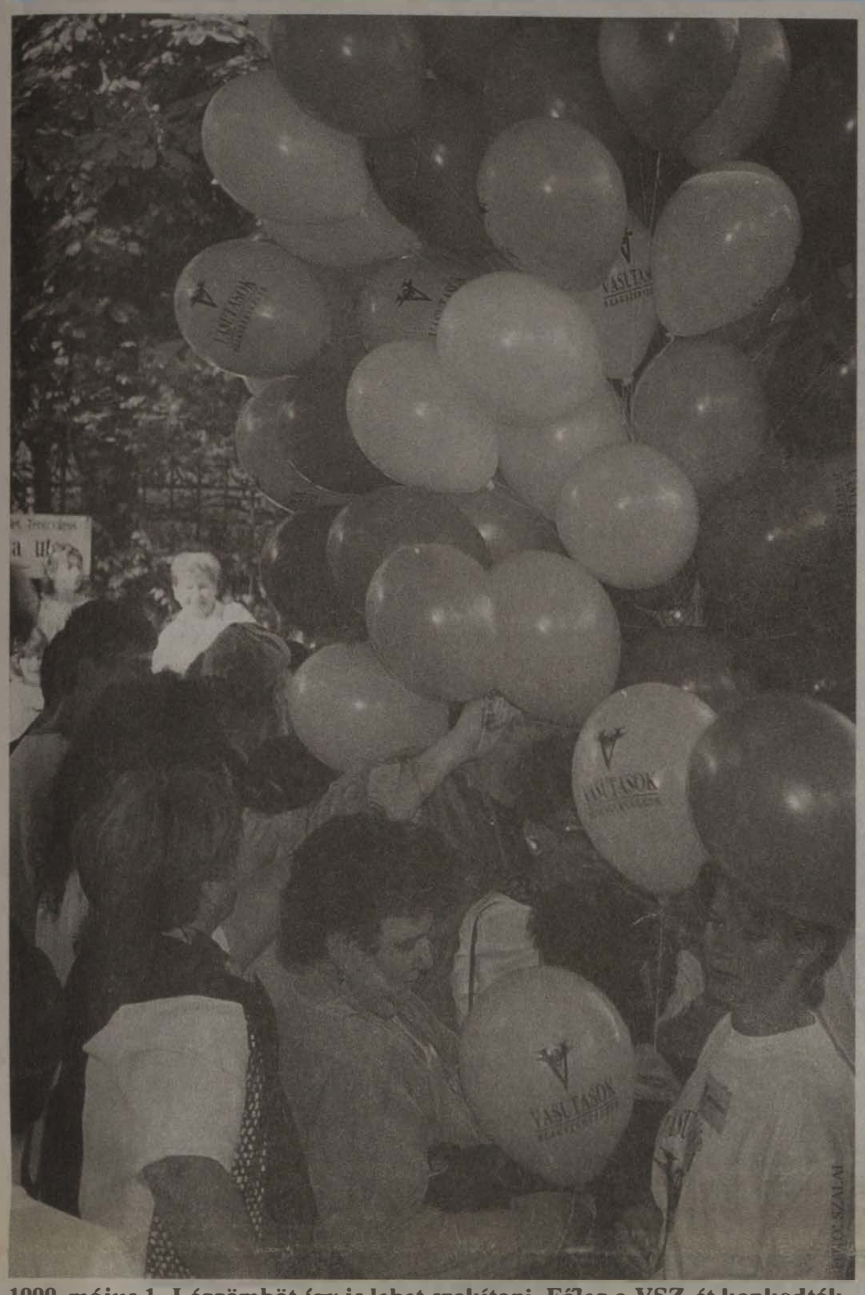
Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 6. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. MÁJUS

A tartalomból:

Hogyan ünnepeltünk?	2-3
Kérdez a gyermek	2
A mellékvonalak jövőjének vizsgálata	4-5
Kudarcok szakmunkásfronton	6
Miért adtuk föl?	7
A lapok már megvannak	7



1999. május 1. Léggömböt így is lehet szakítani. Főleg a VSZ-ét kapkodták.

Itt volt először május elseje

MEGEMLÉKEZÉS A CENTENÁRIUMI EMLÉKKŐNÉL

Sokféle május elsejére emlékezhetünk. Az idősebb generációk elbeszéléseiből, a történelemkönyv lapjairól ismert május elsejék hangulatát idézi fel a költemény is: "A hatalom kiadta a parancsot, ne legyen ünnep május elsején, Zászló ne lengjen, ének ne zengjen, csak robotoljon csöndben a remény." Voltak véres májusok kardlapozással, lovas rendőrök és szuronyok árnyékában. Börtön és büntetés várt arra, aki kimerészkedett, jelszót kiáltott, zászlót bontott.

A múltunkra emlékezni kell! Sokan gondolták ezt, így, amikor 1999. április 30-án összegyűltek a 100. május elseje tiszteletére felavatott Centenáriumi Emlékkőnél. Itt volt *Rabi Ferenc*, az MSZOSZ alelnöke, *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, *Szelei Ferenc*, az MSZOSZ budapesti és Pest megyei képviseletének vezetője, *Pauer Oliverné*, a VSZ központ szb-titkára, *Rubik László*, a VSZ Központi Üzemi Tanácsának megbízottja, több szakszervezeti szövetség és az MSZOSZ tagszervezetek vezető tisztségviselői, valamint sok-sok, már nyugdíjas egykori munkásasszony és férfi.

Előbb *László Mária* versmondószövegíró szavalta el Váci Mihály: "Nem elég" című versét, majd *Szelei Ferenc* lépett az emlékkő és az egybegyűltek elé:

– Több éves hagyomány, hogy a szakszervezetek képviselői egy-egy szál virággal a kezükben megjelennek itt, a Centenáriumi Emlékkőnél.

(Folytatás a 2. oldalon...)

AKTUÁLIS

A vasutasságot széles körben foglalkoztatja a vasút reformációja. A témáról az írott sajtó hasábjain már többször olvastunk. Az írások a munkavállalót közvetlenül érintő lényegről nagyon keveset mondtak el.

1999. május 10-én a Magyar Tudományos Akadémián és a KHVM-ben is a vasút reformáció volt a téma. A dolog furcsasága annyi volt csupán, hogy a rendezvények mindkét helyen 14.00 órakor kezdődtek, amelyből egyértelműen következett, hogy ugyanazon személyek a két különböző helyszínen nem lehettek jelen. (A VSZ-t az Akadémián *dr. Márkus Imre*, a KHVM-ben *dr. Bíró Tibor* képviselte.)

(Előtörténetként tudni kell, hogy az Akadémia Bizottság kiküldéséről a döntés 1998. év elején a VSZ elnöke által összehozott *dr. Glatz Ferenc* MTA elnöke, *Sipos István* vezérigazgató és *Márkus Imre* beszélgetésen született döntés.)

Az Akadémiai ülésen az MTA Közlekedéstudományi Bizottság "ad-hoc munkabizottsága" által készített "A MÁV Rt. mellékvonalak jövőjének vizsgálata" című előterjesztés szerepelt a népes hallgatóság előtt, ahol megjelent a MÁV Rt. elnöke, mb. vezérigazgató, a gazdasági vezérigazgató-helyettes, a pályavasúti vezérigazgató-helyettes, és több szakigazgató, RPC vezető és a "Bizottság" által meghívott más szaktekintélyek.

A KHVM is képviseltette magát(?!?).

Az alapos, széleskörű kitekintést adó írásos anyag, – amely megfelelően szemlélteti a jelen állapotokat és világosan jelöli meg a lehetséges megoldási alternatívákat – nem tévesztett célt. A realitások talaján áll, egyértelműen jelöli meg a döntési kompetenciákat, rámutatva a politikai és gazdasági, illetve a regionális politikai előnyökre és hátrányokra is.

Nagy értéke a munkának, hogy világosan megmondja, bizonyos – a jövőben eldöntendő! – mellékvonalak bezárása, más módon történő üzemeltetése nem oldja meg a MÁV Rt. finanszírozási, gazdálkodási problémáit, nem enyhíti a likviditási gondokat, nem szünteti meg az éves kb. 30-35 milliárdnyi hiányt.

Az ad-hoc bizottság a nemzetközi kitekintést az EU normák és döntvények figyelembevételével, a realitások szem előtt tartásával készítette el.

A KHVM-ben ugyanazon idő alatt folyó értekezleten szereplő téma részben azonos keresztmetszeteket is érintett. Elsősorban azonban a kormány elé kerülő, az MTA anyagnál operatívabb témakört ölelt fel.

A mindkét fórumon szereplő előterjesztés ugyanazon egész két lényeges, helyenként átfedő részét érintette. Bízom abban, hogy nem önmagáért folytak a fontos szakmai konzultációk, hanem azért, hogy a két anyagból egy együttes építkezés bontakozzon ki, így a munka eredményét, hasznait mielőbb látja a kormány, az utazóközönség és a fuvaroztatók, de nem utolsó sorban a vasutasság is.

(Lásd a 4-5. oldalon "A MÁV Rt. mellékvonalak jövőjének vizsgálata" című írást.)

Márky Imre

Két millió forintra emelkedett az árvíz-, belvízsegély

A SOK KÉRELEM ÖSSZEGYŰLT

A VSZ legutóbbi elnökségi ülésén több javasolt napirendi pont között kitüntetett helyet foglalt el az ár- vagy belvíz sújtotta VSZ-tagok segélyezése, azaz a segélyfolyósítás nagysága és annak szétosztási módja.

Mindenek előtt *Szabó Lilla*, a VSZ Pénzügyi és Ellátási Osztály volt vezetője számolt be a 98-as év központi gazdálkodásáról. A beszámolóját az elnökség tagjai egyhangúlag elfogadták.

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke elöljáróban javasolta, hogy az 1,5 millió forintos segély küszöbét emeljék meg 2 millió forintra, hiszen a kérelmekből csak több lett a segély meghirdetésétől eltelt időszak óta. Azt is az elnökségi tagok figyelmébe ajánlotta, hogy az elosztás keretösszegeit bízzák a területi képviseletekre. Ott tudják ugyanis hitelesen elbírálni, ki és mekkora segélyben részesülhet. Vagyis ne egy főre eső összegeket szabjanak meg egyformán, hiszen a károk sem egyformák.

Bottlikné Gajda Julianna, a VSZ Pénzügyi és Ellátási Osztályának vezetője friss számadattal szolgált. Május 11-ével bezáróan összesen 187-en nyújtották be a területi képviseleteken keresztül a VSZ-hez segélykérelmüket. Ebből 173 záhonyi.

Nógrádi Sándor elnökségi tag fölvetette, hogy vajon adómentessé tehető-e maga a segély? *Bottlikné Gajda Julianna* osztályvezető szerint a "rendkívüli élethelyzetre való tekintettel" igen.

Molnár György, az ONYSZ elnöke (elnökségi tag) szerint abban a záhonyi 173-ban az is tükröződik, hogy talán jobban utána járt a helyi vezetőség tagjai érdekeinek. Persze az is igaz – hallhattuk később –, hogy máshol is volt akkora árvíz, de ott nem öntött el annyi vasutaslakást, nem tett tönkre annyi vasutasingatlant. Ő sem javasolta, hogy egy főre egységesen osszák ki a jogosan megemelendő kettő millió forintot, hiszen abból sorállás lenne, akár régen a falusi bíróságnál. Döntsön a reális kárfelmérés, de a bírálatban szociális helyzet is legyen perdöntő.

Kiss Tibor (Debrecenből) úgy tartotta helyesnek, hogy ők az önkormányzatilag igazolt és bizonyított mértékű kárt vették figyelembe segélyjavaslatuk alapjául. Ám, még öt segélykérelemmel kérte kiegészíteni saját listájukat.

Az elnökség valamennyi tagja megszavazta a 2 millió forintra fölemelt VSZ-segély összegét.

Ezek után a különfélékben esett szó arról, hogy a debreceni területi képviseleten belül megalakult a Hajdúság-körzet nevű alapszervezet, *dr. Bíró Tibor* a közelgő vasútreformról osztotta meg frissen szerzett, belső információit az elnökség tagjaival, *dr. Márkus Imre* pedig külföldi útjának belgiumi és franciaországi vasúti, szakszervezeti tapasztalatairól adott számot. *Simon Dezső* alelnök a vasárnapi, azaz május 9-i Balkáni Békemenet tagjaként mondta el, hogy 12-13 ezren gyűltek össze Budapesten, s minden háborút, minden pusztítást, minden értelmetlen öldöklést elítéltek, ami most a Balkán békéjét feldúlta.

Nem utolsósorban, de megemlítendő, hogy az elnökségben helyet foglalt Feleky Pál tiszteletbeli elnök is, aki immár 60-ik éve a vasutas szakszervezeti mozgalom tagja.

Az elnökségi ülést követően összeült a VSZ választmánya is. Az ár- és belvízsegély szétosztásának módját, a megemelt összeget mindenki jóvá hagyta.

Kora délután, az 1998-ik évi üzemi és közalkalmazotti tanácsi választásokon végzett sikeres és kiemelkedő munkájuk elismeréseként a Mikroszkóp Színpad kabaréját, a "Kihajolni veszélyes" cínű, sokszínű bohózatot tekinthették meg a meghívottak, mintegy kétszázan.

Többen a helyszínen vehették át oklevelüket a VSZ elnökétől, a pénzjutalmukkal együtt.

Szalai Csaba

Bányászköszönet

Tisztelt Márkus Imre Úr!

A Bánya- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége nevében köszönöm, hogy kifejeztétek szolidaritásotokat és egyetértettetek 1999. március 26-i kazincbarcikai demonstrációnk célkitűzéseivel.

A Kormány gazdaságpolitikai koncepciója nemcsak a hazai szénbányászat létét vonja kétségbe, hiszen hosszan lehetne sorolni azokat a szakmákat, iparágakat, amelyek hozzánk hasonló nehéz napokat élnek át.

Ugyanakkor a kormányzat – a jogosultságok csoportosításának ötletével – frontális támadást indított a munkavállalók érdekképviseletei, a szakszervezetek ellen. Azt a szervezett erőt kívánják ellehetetleníteni, amely ma még jó hatásfokkal küzd a munkavállalók érdekeiért s hatékony ellensúlya a kormányzati, tulajdonosi szándékoknak.

A bányászszakszervezet tagsága elkötelezetten hisz abban, hogy fennmaradásunk garanciája az összefogás, az egymás iránti szolidaritás, az együttes és határozott fellépés. Ennek adta követendő példáját demonstrációnk, mely megerősített bennünket abban, hogy szorongató helyzetünkben nem vagyunk egyedül.

Ismételten megköszönöm, hogy közösséget vállaltatok iparágunk dolgozóinak munkahelymegtartó küzdelmeivel s ugyanígy számíthattok harcaitokban a bányászok támogatására.

Budapest, 1999. március 29.

Jó szerencsét!

Schalkhammer Antal

a Bányász- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége elnöke

VISSZATÉRÜNK RÁ!

Már átadták, de...

A régi Nyugatira már alig lehet ráismerni. A pályaudvarról kihúzó vonatok ablakán toronydaruk által körülállt "betonerődítményekre" tekinthetünk.

Nos, a VSZ elnökének kezdeményezésére május 14-én (pénteken) délelőtt a MÁV Rt. személyügyi vezérigazgató helyettese, *dr. Bajnai Gábor* vezetésével (még beköltözés előtt) az új szociális épület bejárására került sor. Ott voltak a VSZ vezető tisztségviselőin kívül a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságának, s a MÁV Rt. KÜT-nek a képviselői, a helyi szakszervezeti munkavédelmi és a üzemi tanács képvisletének tagjai. A sok tanulsággal szolgáló tüzetes szemléről – amely nemcsak egyszerű megtekintés volt! – a következő számunkban részletekbe menően tudósítunk.

B.

MVJ
TÜV CERT
ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"
Vasúti járműjavítás • fémmegmunkálás • acélszerkezet gyártás és szerelés

Hogyan ünnepeltünk?

Itt kérem, az elseje munkanap!

Budapest-Ferencváros személypályaudvaron csupán a kitűzött magyar lobogó jelzi: ünnepnap van. *Marton Kálmán* tolatásvezető, VSZ-tag május elseje reggelén is bejött dolgozni. Mint teszi ezt már oly sok esztendeje. Az 50 éves férfi 1971 óta dolgozik a vasútnál. Előbb az ajkai timföldgyár iparvágányain irányította a tolatást, majd Körmendre, onnan pedig a "Fradi"-ba került.

– Nem sok mindenben különbözik a mai nap a többitől. Talán csak annyi a differencia, hogy akkoriban jó volt, ha részt vett az ember a május elsejei felvonulásokon és sokkal összetartóbbak voltak a vasutasok is. Olyanok voltunk, mint egy nagy család. Ma meg? Azt sem tudom, hogy' hívják a másik "túrba" járót!

Akkor legalább kaptunk egy kis elismerést, hátbaveregetést. 1987-ben például állomásfőnöki dicséretet kaptam, 1988-ban pedig Kiváló Dolgozó kitüntetést. A rendszerváltozás óta azonban sok minden megváltozott, a rendszerrel elmúltak az elismerések is. Pedig nem kitüntetésre vágynék. Óh, nem! Csak egy kis biztató szóra, egy-két elismerő, baráti kézfogásra. Kár, hogy ilyen "apróságokra" manapság nem sok idő jut.

Három év múlva nyugdíjba megyek, addig még el leszek valahogy, de hogy utána mi lesz, nem tudom. Ahogy a vasutast, az aktív dolgozót nem becsülik meg a mai világban, úgy ugyanez mondható a nyugdíjasokról is. Tehát, nem sok jóval bíztat a jövő. A munkás, a nép szó is eltűnt a mai köznyelvből, sajnos, ilyen világ ez a mai. Ma pedig már arra is vigyáznia kell a munkásnak, a vasutasnak a nagy demokráciában, hogy mit mond, és azt hogyan mondja. Mert, ha nem vigyáz, hamar az utcán találja magát.

Csendben ülünk a május elsejei délelőtti napsütésben, az őrbódéban. Kis idő elteltével megszólal a rádió, munkába hív. – No, megyek! – mondja búcsúzóul *Marton Kálmán*. Sietősen elindul a közelben álló teherszerelvény felé. Május elsején. Munkaszüneti napon...

Berta Sándor

Itt volt először május elseje

MEGEMLÉKEZÉS A CENTENÁRIUMI EMLÉKKŐNÉL

(...folytatás a 1. oldalról)



Az emlékkőre akár rá is lehetett volna vésni a híres verssort: Még nem elég!

A Városliget ezen területén 109 évvel ezelőtt 60 ezer ember vonult fel békésen, hangoztatva az akkori idők leggyakrabban említett munkáskívánságát, a 8 órai munkát, a hasonló óraszámú pihenést és szórakozást. Emlékezzünk arra, hogy addig lenézett, "hazátlan" munkások azon az első május elsején megmutatták az erejüket, s ennek köszönhetően megnőtt a munkásság és a szakszervezetek befolyása, tekintélye.

Mialatt a résztvevők gondolataikba merülve, fejet hajtva emlékeztek az egykori munkások előtt és elhelyezték a megemlékezés virágait, pár száz méterrel arrább már zajlott az esti koncert próbája, fittyet-hányva az ottlakókra és a megemlékezni vágyókra egyaránt. Mikrofonokból és több száz watt teljesítményű hangszórókból ott bezzeg nem volt hiány, nem úgy a Centenáriumi Emlékkőnél. A dübörgő techno és rap ricsajában Budapest a 109. május elsejére készült.

Kép és szöveg:
Berta Sándor

Kérdez a gyermek

Az újpesti vasúti összekötő hídon átvonatozva éppen azon örvendeztem, hogy végre elegáns, tiszta, modern és meleg vasúti kocsiban utazhatok Esztergomba, amikor a velem szemben ülő asszonyság hatéves kisfia kérdéseire figyeltem fel. – Anyuka, nem esünk bele a Dunába? – Nem, kisfiam, már hogy esnénk bele. A jó bácsik úgy építették meg ezt a hidat, hogy soksok vonat átmehet rajta naponta. – Mindig volt itt híd? – kérdi újból a gyermek. – Nem, nem volt mindig – válaszol tanácstalanul a mama, láthatóan attól félve, hogy ha a gyerek azt találja kérdezni, hogy mikor építették a hidat, akkor nem fog tudni válaszolni. Megelőztem a kisfiút és megmondtam neki: – Száz éve építették, kisfiam. – Rám nyitotta búzavirágkék szemét és döbbenten kérdezett vissza: – És azóta áll? – Hát - vonogattam a vállamat – a háború után újjáépítették. – Miért kellet újjáépíteni? – bámul kíváncsian a gyerek. – Mert rossz bácsik felrobbantották – nyögöm keservesen. Beláttam már, hogy engem is hamarosan csapdába ejt ez a lurkó. – Miért robbantották fel a rossz bácsik? – Azért, hogy az ellenség Pestről ne tudjon Budára menni. – Az ellenség jó bácsi volt? – kérdi kérlelhetetlen logikájával. Na most légy okos, Domokos! – mondom magamban és kitérő válasszal próbálkozom: – Voltak köztük jó bácsik és rossz bácsik is. – Akik Budán voltak, azok mind rossz bácsik voltak? – folytatja könyörtelenül. – Nem, dehogy - próbálok finomítani. – Azok közt is voltak jó bácsik és rossz bácsik is. – És miért voltak ellenségek, ha egyformán jó bácsik és rossz bácsik is voltak?

A világtörténelem szele süvített be az elegáns vasúti kocsiba. Az alattunk hömpölygő vén Dunára sandítottam segélykérően. A mama csendre intette fiát: – Hagyd békén a bácsit, kisfiam! Majd ha megnősz, megtanulod. – Csak hagyja – legyintettem. – Legalább én is újragondolom, miért is voltak ellenségek. Soványka válasz volt, de megfelelt: – Hát azért voltak ellenségek, mert akik Pesten voltak, át akartak menni Budára és akik Budán voltak, ezt nem akarták engedni. – Miért? – következett a makacs és kikerülhetetlen kérdés, s akkor már az egész vagon nekem drukkolt. Tanácstalanul kutattam magamban a helyes választ, hiszen világtörténeti kiselőadást nem tarthattam egy hatéves kisfiúnak. – Azért, amiért kék a Duna – segített egy idős utas, de bár ne tette volna, mert a gyerek visszaválaszolt: – Nem is igaz, mert látszik, hogy zöld! Éppen az óbudai sziget utáni sötétzöld víz fölött haladtunk, és megszeppenve befogtuk a szánkat.

Bereczki Károly

MISKOLC: Csanyiki majális

A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza Természetjáró Baráti köre Tájékozódási Túraversenyre hívta az ország hasonló szenvedéllyel megáldott versenyzőit. A túrázók miután túlestek a nevezésen és az első feladat megoldásán, nekivághattak a 6 km-es távnak.

Közben a parkban az árusok, a vendéglátósok felkészülten várták a majálisozók rohamát. A Diósgyőri Acélművek mellett csak a Digép és a December 4 Drótművek kollektívája emelt sátrat, ahová dolgozóik ülhettek be jó hangulatban. Megszaporodtak az "egyéni és családi" bográcsozók, baráti társaságok, akik a nagy tömegben, de szűkebb körben múlatták az időt.

A DAM sátrában találkoztam *Óvári Béla* bácsival, aki most 71 éves, és a vasgyár nagykovácsműhelyéből ment nyugdíjba, ahol a vasúti kerékpárokat gyártották. A régi összetartozást emlegetve szomorúan tapasztalja, hogy az évtizedes hagyományokkal bíró, világhírű termékek gyártása, és ezzel fiai munkahelye is kérdésessé válik. Szerinte a munkásoknak és a szakszervezeteknek is jobban össze kellene fogni, mert csak az egységes fellépés hozhat eredményt, a széthúzás gyengít. Az idén a pártok győztek a sátrak tekintetében, de mint *Bazsányi Györgyné*, az MSZOSZ Borsod megyei vezetője elmondta, jövőre szeretnének a többi szakszervezeti tömörüléssel együtt egy nagyszabású, igazi szakszervezeti majálist szervezni.

Időközben a túraverseny résztvevői is hiánytalanul megérkeztek a célba, és az eredményhirdetés után indulhattunk a nap utolsó rendezvényére, a DFC-Vác focimeccsre, ami viszont nekünk nem szolgált majálisos örömünkre, hiszen a fiúk kikaptak.

Orosz Tamás



"Spriccelők". Talán ők lesznek a jövő tűzoltói. FOTO: OROSZ TAMÁS



Kérem, ez nem kirakodóvásár! Ez a terülj asztal! FOTO: OROSZ TAMÁS

ZÁHONY: közösen szórakozott a tízéves vasutasváros

A VSZ Záhonyi Területi Képviselete május 1-jére nem hirdetett meg feleslegesen külön programot, hiszen Záhony e napon ünnepelte 10 éves városi fennállását. Így aztán érthető, hogy a két napos program lehetőséget kínált valamennyiünknek a közös ünneplésre. Természetesen az ünnepi önkormányzati ülésen különféle kitüntetéseket és díjakat adtak át. Már pénteken lobogott a tábortűz, s hajnalig tartott az utcabál.

Május 1-jén reggel azonban zenével ébresztette a BM Tűzoltóságának Központi zenekara a lakosságot. Látványos felvonulásra hívogatott. A menetbe korhűen illeszkedtek a régi és a modern tűzoltótechnikák, a fúvósok és a tánccsoportok.

Háda Imre, Záhony polgármestere, köszöntője után ismét kitüntetéseket nyújtott át. Majd szórakoztató műsorok kötötték le a jókedvű tömegek figyelmét.

A ZVSC sporttelepén kispályás foci, asztalitenisz és ügyességi versenyek követték egymást. Este a Dongó együttes, valamint a Los Andinos zenekarnak tapsolhatott az érdeklődők népes serege. Az ünnepelni vágyókat kegyeibe fogadta az időjárás. Az ilyenkor szokásos virsli és sör sem maradhatott el. Főleg a gyermekeknek volt emlékezetes a záhonyi május 1-je.

Zubály Bertalan

SZEGED: szegfűfesztivál, majális

Április utolsó napjain tartotta a május 1-jei ünnepet a szegedi baloldal. A Magyar Szocialista párt, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége és a Baloldali Ifjúsági Társulás nevével fémjelzett Szegfűfesztivál színhelye a Dugovics tér volt, ahová a show-műsorral csalogatták a közönséget. *Bagi Iván* és *Nacsa Olivér* parodisták, valamint *Csengery Ottilia* énekesnő műsora után *dr. Botka László*, az MSZP szegedi elnöke, a megyei közgyűlés alelnöke nyitotta meg az ünnepséget. Majd *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke mondott ünnepi beszédet:

– Több mint száz évvel ezelőtt valamit ránk hagytak elődeink: azt a gondolatot, hogy a munkavállaló csak összefogással, csak együtt, csak közös fellépéssel tudja megvédeni magát. Majd így folytatta – nézzük meg, mi van ma: bizonytalanság a munkahelyeken, már akinek van, rendkívül elmaradott bérek és rendkívüli kiszolgáltatottság. Éppen ezért szükséges, hogy a bérből és jövedelemből, illetve a nyugdíjakból élők tegyenek hitet: ezt nem hagyják szó nélkül és nem veszik tudomásul, hogy az eloszthatót javakból ismét kevesebbet kapnak.

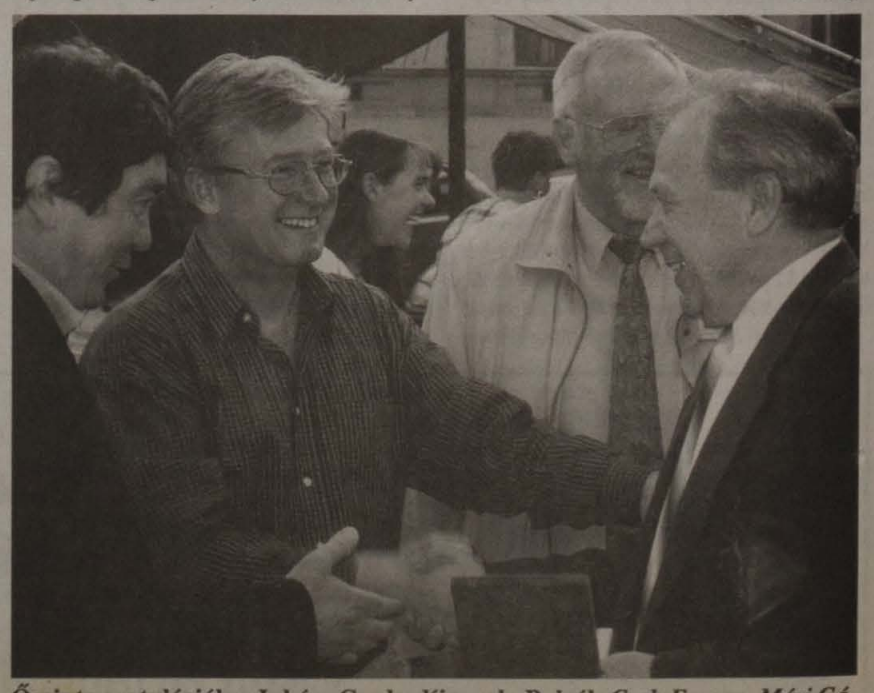
Az elnök a május 1-jei ünnepet méltatva kijelentette: mi nem a munkát ünnepeljük, mint ahogy azt sokan mondják és gondolják, mi az összefogás gondolatát szeretnénk ünnepelni.

A fesztiválon *Tóth József*, az MSZOSZ Csongrád megyei képviselet vezetője adta át a kimagasló közéleti, kulturális munkáért elnyerhető Juhász Gyula-díjat. Idén e kitüntetést négyen vehették át, köztük *Zvada Mihály*, a Vasutasok Szakszervezete szegedi Területi Képviseletének tagja.

A kitüntetések után a Molnár Dixiland szórakoztatta a jelenlévőket, majd utcabállal fejeződött be a "Szegfűfesztivál".

Másnap, május 1-jén az ünneplés az Újszegedi Ligetben folytatódott, amely ismét benépesedett. A felnőttek és a gyerekek kikapcsolódására számtalan lehetőség volt. Az igazi majális hangulatot a felállított sátrak, a bográcsban főtt pörköltek és sült flekkenek, a forgók, a körhinták és a színes léggömbök teremtették. Persze sörből, borból és üdítőből sem volt hiány, miként a szórakoztató műsorokból és a propaganda anyagok osztogatásából sem.

Gellért József



Őszinte gratulációk a Juhász Gyula-díjasnak. Balról: *Cseh Ferenc*, *Mári Gábor*, *Gellért József* és a kitüntetett *Zvada Mihály*. FOTO: NAGY JÓZSEF

Hogyan ünnepeltünk?

Kié hát ez az elseje?

A SAJTÓ CSIP-CSUP MAJÁLISNAK FESTI LE



Még Bárándról is felkerekedtek. Már hajnalban útnak eredtek a Hajdú-Bihari kis faluból a fővárosba. FOTO: SZALAI

Még mindig szokatlan, hogy temetik, mint munkásünnepet. Nekem legalábbis az. Miközben gyűlik az Andrássy út és a Bajza utca kereszteződésében a VSZ-léggömbös, MSZOSZ-zászlós tömeg, csak az jár a fejemben, hogy megkérdezem. Megkérdezem, miért a munkavállalóké?

Kék VSZ-es sapkájában az örök vidám *Németh Tibor* magasodik ki a nyugdíjasok gyűrűjéből. Neki szegzem, hogy miféle ünnep hát ez?

Arcáról lehervad a mosoly. Komoly választ akar adni.

– Nagyon érdekesen változott meg az emberek hangulata, mert az ellenzékiség fordítottan érvényesült, mint ahogyan szeretnénk. Holott ez a nap valóban a munkás összetartozásé. Demonstrálja, hogy létezik, még ha nem is akarják bizonyos munkáltatók elismerni. Sajnos, sokan azt hiszik – pedig ez nincs így –, hogy a jelenlegi hatalom retorziót alkalmazhat a munkásünnep hirdetőivel szemben.

Odébb állok. Ismerős arc bukkan föl, régi MÁV alkalmazott a vezérigazgatóságról. Ő a munkavállaló fogalmát hányja-veti meg. Szerinte igazából az a munkavállaló, aki egész nap nem csinál semmit. Vagy azért, mert nem tud, vagy azért, mert nem akar. A munkás, az dolgozik.

T. Ferenc idős ember. Itt a környéken házfelügyelő 1962 óta. Kezében ajándék VSZ-csőlufit szorongat.

– Aranyom. Megdöbbenten hallom, hogy munkavállalót emlegetnek. Valamikor ez a nap a munkásoké volt. Aranyom, – bök rá a diktafonra – belemondhatom?

Bólintok.

– Olyan időt, mint amit Kádár alatt éltünk – Viktornak is megmondhatom, – ha olyan létet biztosítana, mint ő, megcsókolnám a két lába mind a tíz ujját.... Hát persze, hogy vonultam én is.

Pallos György, az ONYSZ ügyvezető elnöke viszont nevet a kérdés hallatán. – Így hát május második, meg a kapitalizmus napja – mondja.

– Tréfás kedvedben vagy. De szerinted miért találják ki azt a sületlenséget, hogy kifejezetten a munkavállalók napja május elseje? Szinte megüti az ember fülét ilyenkor.

– Sőt! Nem is találkozik ez a fogalom az eszmével, amit elődeink megfogalmaztak. Elvenni azért mégsem lehet. Korlátozni? Talán.

Vida Pétert sem kell már a VSZ lapjában bemutatni. Szívesen áll a kérdés elébe.

– Nézd, én még vasutas édesapám nyakában mentem ki első május elsejére. Már akkor tudtam, hogy mi ez, de mára átalalakult a fogalom. Illenék ezt megmagyarázni valakiknek, mert mindig a dolgozóké volt.

Kun Dezsőnek, az ONYSZ alelnökének is van véleménye. Markánsan fogalmaz.

– Nemcsak a tavaszt ünnepeljük, de a munkás érdekek melletti kiállást is.

Bárándiakkal találkozom. Korán keltek, hogy "bevonulhassanak" a VSZ udvarába Hajdú-Biharból. A nyugdíjas alapszervezet elnöke sokadmagával már évek óta a Városligetben érzi jól magát családjával együtt. A kérdés kissé mellbe vágja. Végül a politikai rendszerváltozás mögött találja meg a dorongot.

– *S egyet ért vele?*

– Nem.

A munkavédelem hivatásos szakértőjére, *Pásku Jenőre* is kíváncsi vagyok.

– Megítélésem szerint ez az ünnep nemzetközileg is a munkásoké. Jómagam fél évszázada veszek részt benne, de mára annyira ledegradálták, hogy éppen erről társalogtam idejövet a barátommal. A társadalom két részre bomlott. Gyakorlatilag a munkás szót ma már kiejteni sem lehet. Azon már túl vagyunk, hogy nem illik. A munkást, mint a kisemmizett osztály tagját, igyekeznek proletarizálni. Jogaitól megfosztani. S akik ezen mesterkednek, sajnos éppen azok kezébe kerültek a fél évszázad alatt megteremtett javak. No igen, nemzetközi ünnep, de a sajtó nálunk afféle csip-csup majálisnak festi le.

Szalai Csaba



Családi sziget az embersűrűben FOTO: VEÉGH ÁDÁM



S megindult a VSZ-menet apraja-nagyja, irány a Városliget FOTO: NAGY FERENC

Csak az emlék az övék



A Városligetben nemcsak nézni, de volt mit meghallgatni is. FOTO: VEÉGH ÁDÁM

A fűben ülnek, beszélgetnek. Csöndesen, magukban. Közben bámulják az előttük hömpölygő május elsejei sokadalmat.

– Emlékszel, Józsi? – szólal meg a csontosabbik a Május 1. feliratokra és a felvonulók felé bök kérges ujjával.

– Hát lehet azokra az időkre nem emlékezni, Béla? – kérdez vissza meghatódva amaz. Őszes haja már csak itt-ott villan elő micisapkája alól. Bajusza is megfehéredett már.

– Akkor még fiatalok voltunk, vonultunk, ünnepeltünk, hittünk a jobb világban mi is...

– És estig sem lehetett bennünket elzavarni a gyárból...

– Ja, a gyár! Hát igen, akkor még volt Ganz-MÁVAG – mondja nyomatékosan a szikárabb.

– Hát, ez az! Ma is van! Csak már nem így hívják – toldja hozzá a társa által Józsiként megszólított.

– Új nevet kapott ám, hogy jobban tudja magát eladni a piacgazdaságban! – morogja a csontos kissé gúnyosan.

– Mintha a régi nem lett volna elég jó! Aztán mit ér az új névvel? Így is, úgy is leépül. Megrendelések híján...

– No igen.

Hallgatnak. Bámulják az előttük gomolygó embertömeget.

– Nincs már ott senki közülünk. A brigádból – töri meg a csendet a szikár.

– Barkai Jóska?

– Szegény négy éve halt meg, rákban, alighogy nyugdíjazták.

– Dobi Pista, Hartmann Józsi?

– Előbbi autóbalesetet szenvedett, meghalt az egész családja, neki meg amputálni kellett a jobb lábát. A Hartmann meg... Ő is itthagyott minket, tán egy fél éve.

– Kovács Béla?

– Ő is már csak odafönt esztergál.

– Oláh Ottó?

– Nyugdíjas portás lett, művezetőből. Kiváló Dolgozóból, bruttó 22 ezerért!

– Hát, így állunk?

– Így-e! – vágja rá a csontos, majd földerül az arca. – Te, Józsi! – löki oldalba barátságosan társát.

– Igen! – riad föl amaz emlékeiből.

– Tudod, mi nem változott 54 év alatt?

– Na, mi? – kérdez vissza Józsi csodálkozva.

– A virsli, a sör! Gyere, együnk, igyunk!

– Jó, menjünk! – mondja lelkesen már amaz is.

Kisvártatva hallom méltatlankodásukat: – Te, Béla! Én virslit 150-ért, sört 200-ért nem veszek, vesszek inkább éhen-szomjan.

Ebben maradtak. Hazaindultak. Éppúgy, mint 54 éve mindig. Csak akkor még tellett nekik egy korsó sörre, két szál virslire, egy karéj kenyérre, meg egy kis mustárra. – Hiába, no! – kiáltja a csontos, a Béla nevezetű. – Józsikám! Elfelejtettük, hogy ma piacgazdaság van!

– Sokat érünk vele! – mormogja Józsi, majd öblös hangján nevetni kezd. Először csak úgy, kuncogva, majd egyre erőteljesebben, harsányabban. Az emberek nem értik a dolgot, csak csodálkozva bámulnak a két öreg után, nem tudják mi lelte őket. Jóízű nevetésük még sokáig ott visszhangzik a fák között.

Berta Sándor

Egy fiatal frontember összehasonlít

Kellemesen elfáradva, kiérdemelt elégedettséggel nyugtázza a VSZ majális eredményességét *Baranyai Katalin*, a szakszervezet Ifjúsági Tagozatának ügyvivője, a fő szervezők hatos csoportjának tagja.

– Úgy érzem, megvalósult, amit terveztünk. Én még nem voltam ilyen VSZ majálison, ezért az eddigi élményeimhez képest most sokkal nagyobb az örömöm. Azt láttam az embereken, örülnek, hogy odamentünk hozzájuk, és váltottunk velük néhány szót. A személyes hangért, a figyelmességért nagyon sok hálás tekintetet, elismerő szót kaptunk, és ez rendkívül fontos nekünk. Különösképpen az boldogít, hogy a beszélgetések nem szorítkoztak egy-egy korosztályra. Mivel kitűzött célunk volt az idősek, a nyugdíjasok megszólítása is, az esemény mintegy jelképezte a generációk közötti kapcsolatot, az együvé tartozást. Megkérdeztük az embereket, hol dolgoztak vagy dolgoznak, hogyan érzik magukat, miért és hányan jöttek el. Emléklapokat adtunk a jelen lévőknek, többen kérték, hogy írjuk rá a munkahelyüket, mert úgy még személyhez szólóbb az emlék.



Újságárusaink: *Rabi Rita* és *Baranyai Katalin* a VSZ sátorban FOTO: NAGY F.

A fiatal frontember jól emlékszik gyermekkora nagy majálisaira is, van alapja az összehasonlításra.

– Igen személytelennek látom azokat az ünnepeket az idő távlatából. Csak meneteltünk, és a tribünhöz közeledve a hangosbeszélő köszöntötte az adott vállalat, gyár dolgozóit. Nem volt az igazi. Most, hogy van hova tartoznom, ráadásul sikeresnek értékelem a VSZ ünnepségét, egészen más szemmel nézem a majálist. Ilyennek kéne lennie mindig. Itt nem csak virsliosztás volt, hanem igazi családias légkör alakulhatott ki. Összekötött bennünket vasutas mivoltunk, és remélem, a mostani siker megismétlődik majd a következő években.

A siker eléréséhez már van terv a fejekben, de ezekről *Baranyai Katalin* egyelőre nem beszél. Csak annyit árul el: nagyon jók az ötletek.

V. E.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

MÁV REFORMÁCIÓ • MÁV REFORMÁCIÓ • MÁV REFORMÁCIÓ • MÁV REFORMÁCIÓ • MÁV REFORMÁCIÓ • MÁV REFORMÁCIÓ •

A mellékvonalak jövőjének vizsgálata

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI BIZOTTSÁG "AD HOC MUNKABIZOTTSÁGÁNAK JELENTÉSE • ÖSSZEFOGLALÓ

I. ELŐZMÉNYEK

Az utóbbi évtizedekben a MÁV Rt. vonalainak egy jelentős részén, így a mellékvonalakon is, a személyszállítás és az árufuvarozás mértéke erősen visszaesett. Több vonalon a pályák megkívánt műszaki korszerűsítése, sőt azok biztonságos szinten tartása is – a pénzügyi források elégtelensége miatt is – elmaradt, felújításukra remény sincs. Állapotuk több helyen baleset veszélyessé vált, ezért néhány vonalon már megtörtént az üzemszünet elrendelése, további vonalakon előbb – utóbb további forgalomszüneteltetéssel kell számolni.

A mellékvonalak kérdésében az elmúlt évtizedekben több vizsgálat készült. Ezekkel kapcsolatban gyakran igen ellentétes álláspontok hangzottak el, amelyek "az egy méter vasút sem szüntethető meg" kijelentéstől kezdve – a "minden kisforgalmú mellékvonalat fel kell számolni" gondolatig sokrétűen fogalmazódtak meg.

Ilyen tények és előzmények után 1998. szeptemberében kapta a megbízást a Magyar Tudományos Akadémia a MÁV Rt-től, hogy a vasúti mellékvonalak jövőjének kutatási témájában megoldásra hasznosítható javaslatokat tegyen. E feladat végrehajtására az MTA Közlekedéstudományi Bizottság keretében egy "ad-hoc munkabizottság"-ot hozott létre. E bizottság vizsgálati jelentése készült el, amely – jellegénél fogva – nem tette ugyan lehetővé a témakör minden elemének aprólékos, részletes elemzését, de a sokrétű problémakört igyekezett átfogóan bemutatni és reális javaslataival a régóta várt kibontakozás elindítását és kezdő lépéseinek végrehajtását előmozdítani.

A munkabizottság alapvető célkitűzése volt, hogy a Magyar Tudományos Akadémia a magyar vasúthálózat mellékvonalainak jövőbeni sorsát meghatározó döntéseket – az e tárgykörben végzett eddigi munkákat felhasználva, a jelenlegi helyzetet és a várható jövőt, valamint a külföldi tapasztalatokat is szem előtt tartva – összesítő elemzéssel segítse elő. Mindezt oly módon kívánta elémi, hogy a nemzetgazdasági-, a területi-, területfejlesztési-, a közlekedési érdekeknek is megfelelő, de meghatározóan gazdaságossági szempontok alapján, a mai élet marketing realitásait is figyelembe vevő javaslatokat dolgozzon ki.

A vizsgálati eredményeket, az ezt követő tárgyalásokon elhangzottakat felhasználva a végleges döntéseket a közlekedési tárca, illetve a kormányzat hozza majd meg a Magyar Államvasutaknak az illetékes önkormányzati szervekkel és más érdekelt intézményekkel történő egyeztetés után. Ezt kívánja meg az elkövetkező években várható EU csatlakozásunk is.

II. ÖSSZEFOGLALÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A MÁV normál nyomtávolságú vonalainak építési hossza: 7.394 km, amelyből 3.053 az "A" kategóriájú törzshálózati, míg 4.341 km a "B" kategóriájú vonal, ahova a mellékvonalak is tartoznak. Ezek közül közel 2.000 km már nem felel meg a megkívánt műszaki paramétereknek. Nagy részük több mint egy évszázaddal ezelőtt, a fővonalakhoz csatlakozóan helyi igényeknek és műszaki elvárásoknak megfelelően épült ki, akkor, amikor még gépjármű közlekedés nem is létezett. Napjainkra e vonalakon a helyhezkötött pályalétesítmények (pálya, híd, magasépítmény, biztosító- és távközlő berendezések) elavultak, a viszonylag csekély személy- illetve áruszállítási teljesítmények miatt korszerűsítésük elmaradt.

A MÁV Rt. teljesítményei – az elmúlt évtized nagy ipari-, mezőgazdasági és gazdasági változásai, a szállítási igények módosulása miatt – jelentősen csökkentek. Így a személyszállításban az 1990. évi 208 millió helyett, 1997-ben 155 millió utas utazott, míg az árufuvarozásban a vasúton elszállított áruk mennyisége 1990-ben még 87,4 millió tonna volt, ez 1997-re 46 millió tonnára módosult. Az árutonnakilométerben az utóbbi 5 évben a közúti részesedés megháromszorozódott, míg a vasúté mintegy egyharmadával csökkent. E változások kedvezőtlenül kihatottak a mellékvonalak forgalmára is.

A vasúti vonalak, így a mellékvonalak gazdaságosságának meghatározása, a MÁV Rt. önköltségszámítási szabályzatában foglaltak szerint történik: az önköltség, a bevétel és az eredmény számítása a törvényes és a nemzetközi előírásoknak megfelelően. A vasúti vonalak eredményességének meghatározására ezeket az egységes elveket és módszereket kell alkalmazni. Más metódusokat – bár erre vannak törekvések – nem lehet használni.

Megállapítást nyert, hogy a veszteséges mellékvonalak bezárása esetén sem változna lényegesen a MÁV Rt. gazdaságossága. Ezt azért lényeges hangsúlyozni, hogy a MÁV Rt. problémáit nem a kisforgalmú mellékvonalak okozzák, így megszüntetésük jelentős költségvetési megtakarítást nem eredményezne.

A veszteséges vasúti mellékvonalak további üzemeltetése azonban nem függhet csupán a jelenlegi számítások szerint kimutatott éves veszteségektől. E kérdés tárgyalásakor ugyanis mérlegelni kell a mellékvonalak jelentőségét a közlekedési alapellátás biztosításában, a települések népességmegtartó szerepében, valamint a településfejlesztés elősegítésében. Ehhez járulnak azok a természetesnek mondható területi- és regionális érdekek, a status quo fenntartását célzó törekvések, valamint nem utolsó sorban azok a helyi elvárások, amelyek – a mindenkori politikai helyzetben – a mellékvonalak megtartását kívánják meg.

Fentiek alapján látható az a kialakult ellentmondásos helyzet, ami nemzetgazdasági-, regionális-önkormányzati, összközlekedési, vasúti szempontok alapján különbözőképpen ítélhető meg, ugyanis a mellékvonalak egy részének műszaki létesítményei elavultak, üzemük gazdaságtalan, helyreállításukra nincs forrás, (igaz e vonalakon a forgalom csekély és vasúti üzemeltetése gazdaságtalan), ugyanakkor az alapellátási, helyi, stb. érdekek, körülmények miatt a területi intézmények mindent elkövetnek a vasúti forgalom megtartásáért.

Ezeket figyelembe véve kellett az MTA munkabizottságának keresni a mai állapotok alapján, a jövőt szem előtt tartva, a probléma végleges rendezésére vonatkozó reális javaslatokat, amelyek a valóváltás időszakában végül ésszerű, kölcsönös kompromisszumos megoldásokhoz vezethetnek.

III. A MELLÉKVONALAK JÖVŐBENI KILÁTÁSAI

A magyar vasút jövőjével, a következő időszakok kilátásaival az elmúlt években a MÁV Rt.-n kívül több kutató- és tudományos intézet is foglalkozott. Ennek során elemezték a meghatározó várható vasúti szállítási igényeket, mind a nemzetközi és hazai, mind az export-import, illetve tranzitszállítások vonatkozásában.

Egyöntetű vélemény volt, hogy a vasúti közlekedésben, a forgalom alakulásában általános stagnálás várható. Sem a személyszállításban és az árufuvarozásban, sem ipari és mezőgazdasági vonatkozásban számottevő mérvű forgalomnövekedés nem várható. Egyesek kisebb – jó esetben 1-2%-os – emelkedést feltételeztek.

Ezek vonatkoznak a mellékvonalakra is, amelyeknél gondot jelent, hogy a különböző bizonytalansági tényezők miatt a legtöbb területen semmilyen prognosztizáció nem készült, nem ismertek a jövő ipari és egyéb beruházásai, így a vasúti szállítási igények és a várható szükségletek sem határozhatók meg.

A racionális kérdésekkel foglalkozó intézmények és társadalmi csoportosulások az utóbbi időkben egyre inkább felismerik azt a tényt, hogy a vasút jelenléte az egyes térségek társadalmi kohézióját, népességmegtartó potenciálját erősítő gazdasági tényező lett.

Egyébként a hazai ipar egészének szállításszükséglete 2010-ig lényegében nem változik, miközben a GDP közel megduplázódik, így az egységnyi GDP-re jutó szállítási szükséglet közel a felére esik vissza, de ezzel együtt is a magyar ipar fajlagos szállítási igénye az európai átlagnak még mindig kétszerese lesz.

A megmaradó mellékvonalak műszaki állapotának javítására a MÁV Rt. 10 éves műszaki rehabilitációs programot dolgozott ki. Az ebben foglaltak alapján kívánják, évi mintegy 1 milliárd forint előirányzattal, néhány vonalon a pályák megerősítésével, illetve fokozott fenntartással elsősorban az utazási sebességek emelésével a személyszállítást vonzóvá tenni.

Meg kell említeni több külföldi finanszírozó intézet azon állásfoglalását, miszerint részükről a vasútnak nyújtandó további hitelek egyik követelménye, hogy a kihasználatlan és gazdaságtalan MÁV mellékvonalak közül kb. 1000 km felszámolására, illetve forgalmának megszüntetésére az ezredfordulóig sor kerüljön.

IV. A REALITÁS ALTERNATÍVÁJAKÉNT AJÁNLHATÓ KOMPROMISSZUMOS MEGOLDÁS

Az elemző vizsgálatok és az említett célkitűzések alapján a kialakult helyzetben a munkabizottság a mielőbbi megoldás lehetőségét kívánta elősegíteni akkor, amikor koncepciójában alapvetően a mellékvonalak megtartására törekedett, bemutatva ezek alapvető csoportosításának módját:

• a MÁV fővonalaira, személy-, illetve árufuvarozási "ráhordó" feladatokat ellátó mellékvonalak változatlanul MÁV üzemeltetésben maradnak,

• számos kisebb forgalmú mellékvonal ugyancsak továbbra is megmarad, de már nem a MÁV Rt., hanem a helyi érdekeknek is megfelelő más pl. régióbeli intézmények, cégek üzemeltetésében, (esetleg a már működő MÁV Rt. Regionális Vasutak továbbfejlesztésével), végül

• a kihasználatlan gyenge forgalmú és rossz állapotban lévő mellékvonalakon – ahol a megmaradásra és normál üzemeltetésre mód nyílik, az előző csoportba történő átsorolására sor kerülhet – ahol azonban erre kilátás sincs a forgalomszüneteltetést, vagy a megszüntetést jelentő döntéselőkészítő munka megkezdése indokolt.

A megmaradó mellékvonalakon ugyanakkor azzal is kell számolni, hogy egy-egy vonalon – az adottságoktól, a helyi körülményektől és a valós igényektől függően – a jövőben kizárólag személy-, vagy csupán árufuvarozási tevékenységet folytatnak majd.

A megszüntetésre szóba jöhető mellékvonalak esetében alapvető célkitűzés volt, hogy csak azokon a vonalakon kerüljön kényszerűen a forgalom megszüntetésére sor, amelyeknek pályája nagyon gyenge, forgalma csekély, nem képes gazdaságosan üzemelni és a jövőben sem várható érdemleges szállítási tevékenység.

Meg lehetett ezt tenni azért is, mert a vizsgálat során végzett aprólékos közúti elemzések során bebizonyosodott, hogy a mellékvonalakkal párhuzamosan kiépített közúti hálózat - lényegében különösebb beruházások nélkül is - át tudja venni és le tudja bonyolítani a forgalom szüneteltetésére ítélt vasúti vonalakról átkerülő szállítási feladatokat.

Az előzőekben ismertetett mellékvonali koncepció teljes összhangban lehet azzal a hálózati- üzemeltetési rendszerrel, amely az állami tulajdonú magyar vasút jövőbeni kibontakozásának is célszerű alternatívája:

1) A MÁV Rt. feladata továbbra is a nemzetközi- és hazai törzshálózaton, valamint a fővonalakon és az ezekre ráhordó vonalakon a személy- és áruszállítás lebonyolítása.

2) A hálózat többi részén – az adott mellékvonal jellegének megfelelően – a szállítási feladatok ellátását a MÁV Rt. már elsősorban a Regionális Vasutak útján, vagy helyi üzemeltetés keretében működtetné, amelyek lehetnek:

• helyközi jellegű forgalmat bonyolító mellékvonalak: mintegy 200 km hosszban,

• önkormányzati, vagy idegenforgalmi üzemeltetésben megmaradó vonalak (kb. 500 km-en), ill. adott esetben esetleg a vasúti forgalom közútra terelése is szóba jöhet.

3) A gyenge kihasználtság miatt forgalomszüneteltetésre javasolható vonalak, legalább mintegy 500-700 km hosszban.

A 2-3 pontok szerinti csoportokba kerülő vonalak finomítására a részletes szakértői és önkormányzati egyeztetések után természetesen sor kerülhet.

A fentiek alapján azon esetekben, amikor az üzemeltető társaság, szervezet változik, vagy a forgalom szüneteltetésére, illetve felszámolására kerül sor, alapvető jogi-, hatósági-, területi-, rekultivációs, stb. kérdések rendezése szükséges, valamennyi érintett intézmény bevonásával.

V. JAVASLATOK

Az elvégzett vizsgálat alapján a munkabizottság az alábbiakat ajánlja elfogadásra:

A) Az MTA munkabizottságának a MÁV Rt. mellékvonalainak jövője c. vizsgálati jelentésében foglaltakat – a bemutatott változatok szerinti javaslatokkal együtt – valamennyi érdekelt szervezet, intézmény és önkormányzat számára, a további tennivalók irányelveként elfogadásra ajánlja.

B) A KHVM kezdje meg a "vasúti mellékvonalak racionalizálásának" új programját kidolgozni, ami a MÁV Rt. irányításával és az érintettek bevonásával mielőbb induljon meg, a megmaradó - de nem MÁV Rt. üzemeltetésű, illetve a forgalom szüneteltetésre ajánlható vonalakra vonatkozóan. Ezzel egyidejűleg meg kell kezdeni a kapcsolatos vasúti-, önkormányzati-, és koncessziós törvényekben a szükséges módosításokra vonatkozó javaslatok kidolgozását.

C) A *B)* pontbeli munkák során az alábbi irányelveket célszerű figyelembe venni:

1) A megmaradó mellékvonalak racionalizálása érdekében:

• normál nyomtávolságú vonalakon, ahol a vonal mellett nincs ipar és nem is várható, így áruszállítás sincs és nem is várható, ott a jövőben kizárólag személyszállítással kell számolni, a vonali felújításokat ennek megfelelően kell elvégezni;

• keskeny nyomtávolságú vonalakon a jövőben megmaradó vonalakon – a helyi érdekeket és az idegenforgalmi kívánalmakat szem előtt tartva – csak személyszállítás maradjon meg.

2) A pályarehabilitációval a forgalom attraktívabbá tétele céljából:

• a ráhordó és távlatban is megmaradó mellékvonalon a törzshálózati vonalakról kikerülő felépítménnyel történjenek meg a szükséges vonali tengelyterhelés-növelések;

• azokon a kisebb forgalmú és távlatban is elsősorban személyszállításra megmaradó vonalakon, ahol a sebesség növelésének reális esélye van, azokat folyamatosan kell korszerűsíteni, ezzel együtt a többi vonalon fokozott pályafenntartással kell javítani a megmaradó vonalak műszaki állapotát;

• a fenti munkákat ott indokolt mielőbb végrehajtani, ahol tényleges igény alapján, sebességnövelést biztosító Bz motorvonatok közlekedtetésével egyszerűsített vasútüzemi forgalom lebonyolítására van kilátás;

• mindezeket a MÁV Rt. mellékvonali pályarehabilitációs programja alapján kell elvégezni, az elkövetkező 10 évben évi kb. 0,9-1,0 milliárd forintos előirányzattal, ami a jelenlegi elképzelések szerint biztosított, megjegyezve, hogy ezzel csak a mellékvonalak egy részén várható javulás.

3) A gazdasági-, pénzügyi kérdések rendezéséhez döntések szükségessége:

A veszteséges mellékvonalak jövőjét alapvetően befolyásoló pénzügyi kérdések tekintetében az érdekelt főhatóságoknak döntéseket kell hozniuk.

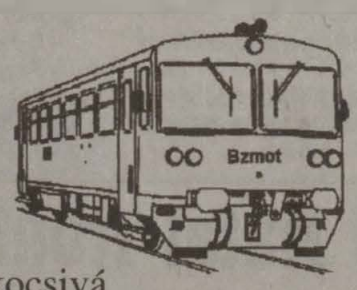
A MÁV Rt. önköltségszámítási szabályzatában foglalt vizsgálatokon túlmenően az adott vonal esetleges felújítási költségének és forrásának egyidejű meghatározása, elbírálása és összehangolása után kell a gazdaságossági eredményről nyilatkozni.

Mivel az eredmény sok esetben negatív előjelű is lehet, ezért el kell dönteni, hogy:

• egy-egy veszteséges vonal további kötelező üzemeltetése esetén a költségvetés elismeri-e a MÁV Rt. ebből adódó kényszerű veszteségét, illetve címzetten az adott vonal üzemeltetési, felújítási költségeinek fedezetét biztosítja-e, vagy

• nemleges állásfoglalás esetén, amennyiben az érdekelt önkormányzatok és egyéb intézmények sem tudják a pénzügyi terheket átvállalni,

MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"



Tevékenységi körünk:
- Sínbusz "*Inter Picy*" gyártása
- Bz motorkocsi korszerűsítése remotorizációval, komfortosítása
- Bzx mellékkocsi átalakítása Bz motorkocsivá
- M47 típusú, dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- DHM2 típusú dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- 4 tengelyes személykocsi fővizsgája
- 2 és 4 tengelyes teherkocsik fővizsgája
- Eams magas oldalfalú teherkocsi gyártása
- Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása
- Vasúti nosztalgiajármű javítása, gyártása
- Speciális vasúti pályaépítő gépek javítása (UDJ, TVG)
- Vasúti járműfődarabok javítása

Tervezés és gyártás:
- vasúti járművek
- alumínium -és acélszerkezetek
- faipari termékek
- kovácsolt munkadarabok
- forgácsolt munkadarabok
- műszaki gumiáruk

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

MÁV REFORMÁCIÓ • MÁV REFORMÁCIÓ

akkor gazdaságossági szempontok miatt, előbb vagy utóbb, a kérdéses mellékvonal felszámolására is sor kerülhet, a személy- és áruszállításnak a megszűnő vasúttal párhuzamosan közútra terelésével.

4) A vasúti forgalom helyettesítésének érdekében, külföldön is alkalmazott, ajánlható megoldásként:

Az autóbusz közlekedés kiterjesztése oly módon, hogy a MÁV Rt. saját járműveivel közúton, rendszeres forgalomban, személyszállítást tudjon végezni.

Erre sor kerülhet:

• a forgalomszüneteltetett vasúti közlekedés helyettesítésére,

• a községből gyűjtő-útvonalon a vasútállomásra és vissza,

• pályaépítés esetén autóbuszos vonatpótló közlekedésre.

Az autóbusz közlekedési feladatok ellátására a MÁV Rt-nek jogot kell kapnia.

5) A mellékvonali rehabilitációs programok készítéséhez

A) A beruházás költségeinek csökkentése érdekében:

A tervezett mellékvonali korszerűsítések gazdaságos végrehajtása (tervezés, engedélyezés, építés, kivitelezés, üzembe helyezés végett)

• mielőbb el kell készíttetni az Országos Vasúti Szabályzat (OVSZ) I. kötetének, a megváltozott körülményeknek megfelelő egyszerűsített mellékvonali kiegészítését (KHVM feladat), továbbá

• el kell végeztetni a MÁV Rt. teljes hálózatára, ezen belül sürgősen a megváltozott körülmények szerinti részletes mellékvonali-kategorizálási javaslatot és azt mielőbb jóváhagyni. (KHVM-MÁV Rt. közös feladat).

B) A regionális fejlesztés elősegítése céljából:

• a régiókról és a regionális területfejlesztési tanácsok létrehozásáról szóló törvényjavaslat még 1999-ben a parlament elé kerül. Az országgyűlés döntésétől függően várhatóan hét fejlesztési tanács alakult meg, amelyek valójában a jövőbeni közigazgatási (3 dunántúli, 1 közép, 1 észak-magyarországi, valamint 2 alföldi) régiók előkészítői lesznek.

• Mindezeket figyelembe véve kell az u.n. elmaradott térségek felzárkózásának lehetőségére gondolni. Elengedhetetlen mielőbb elkezdeni a régiók fejlesztési projektjeinek elkészítését, amelynek közlekedési részében kellő hangsúllyal kell foglalkozni a vasúti mellékvonalak további korszerűsítésének reális adottságaival, bemutatva területfejlesztés szempontjából a vasúti közlekedés megtartásának lehetőségeit.

C) Vonalankénti vizsgálatok, döntések:

Ezek végrehajtásához szükséges:

• az irányelvek és a helyi adottságok alapján vonalanként a különböző szakmai területekre vonatkozó vizsgálatok lebonyolítása,

• a KHVM vezetésével a MÁV Rt. koordinációjával az érdekeltek közötti egyeztetések elvégzése és a döntéselőkészítő anyagok összeállítása,

• az említett szükséges törvénymódosítások és pénzügyi kérdésekben történő döntések mielőbbi kezdeményezése,

• különböző KHVM vezetői szinteken végleges döntés meghozatala.

A munkabizottság az átfogó vizsgálat záró megállapításaként rögzíti, hogy a MÁV Rt. mellékvonalainak jövőjét illetően lesznek olyan vonalak:

• amelyeken a forgalom változatlanul megmarad, egyeseken esetleg csak személyszállítási, vagy kizárólag csak árufuvarozási feladatok ellátására,

• amelyeknél a különböző szempontoknak megfelelően, további vizsgálatok szükségesek és majd ezek eredményeként javaslatokat kell előterjeszteni és a döntéseket meghozni, végül

• ahol a forgalom szüneteltetése, vagy a vonal megszüntetése politikai döntés meghozatalát igényli.

VI. ZÁRÓ FEJEZET

A munkabizottság a vizsgálat során arra törekedett, hogy a kialakult körülmények között, a különböző szempontoknak és érdekeknek is megfelelő olyan megoldási lehetőséget hozzon javaslatba, amelyekkel a MÁV Rt. mellékvonalainak műszaki és üzemi kérdései rendeződhetnek, az egyes vonalak mellett élő lakosság személyszállítása és az ipar árufuvarozása megmaradjon.

Mindezeket úgy kívánta elősegíteni, hogy az érdekeltek az elkövetkező tárgyalásokon kölcsönös kompromisszumok után, a javaslatokban felvázolt megoldási keretek alapján, majd a részletekben is megállapodjanak és ezzel – a viszonylag előnytelen gazdaságossági körülmények között is – a vasúti közlekedést nagyrészt a jövőben is biztosítani lehessen.

A Magyar Tudományos Akadémia "ad hoc munkabizottsága" fenti jelentésével jelenlegi vizsgálati tevékenységét befejezettnek tekinti. Amennyiben e témakörben bármilyen további akadémiai munka folytatása szükségessé válik, úgy a munkabizottság e kérésnek készséggel eleget tesz.

Budapest, 1999. február

Dr. Kerkápoly Endre
ny. egyetemi tanár, prof. emeritus
a műszaki tudomány doktora
az "ad hoc munkabizottság" vezetője

MŰVÉSZFÜLKÉBEN

Kiénekelt győzelem

A MÁV Szolnoki Járműjavító Férfikara 1999. április 6. és 11. között az olaszországi Isola del Solen (a Nap Szigetén) fekvő GRADO-ban rendezett nemzetközi kórusversenyen elnyerte a férfikari kategória győztesének járó impozáns serleget.

A versenyre 12 országból érkeztek kórusok (sajnos a koszovói helyzetből adódó utazási nehézségek miatt többen visszalépni kényszerültek). Nyolc kategóriában értékelte az olasz, német, holland, amerikai és orosz nemzetiségű tagokból álló cseppet sem "vajszívű" zsűri a produkciókat. A férfikar külön dicséretet kapott a profi kórusnak is komoly erőtételt jelentő Kodály-mű, a "Fölszállott a páva" előadásáért, valamint azért, hogy nem hódolván be a divatnak, anyanyelven énekeltek. Az orosz zsűritag még egy moszkvai meghívással is fűszerezte a dícséretet.

Juhászné Zsákai Katalin a rendező Musica Mundi különdíjaként egyhetes németországi karnagyi kurzuson vehet részt, közös "jutalmul" pedig a kórus 3 napra egy Perugia közeli kisvárosba, Cagliba utazott, ahol családias szeretettel és feledhetetlen programokkal várták a rég nem látott dalostársakat. Viszonzásul a kórus a 2000-ben esedékes 125 éves jubileumi hangversenyére hívta meg a vendéglátókat.

A kórus tagjai és vezetői ezúton is köszönik mindazoknak, akik a versenyre való felkészülés és kiutazás anyagi lehetőségeit biztosították.

A MÁV Szolnoki Járműjavító Férfikarából a GRADO-i Nemzetközi Kórusversenyen énekeltek: *Ábel Ferenc, Ábel Tibor, Ábel Viktor, Bali Zsolt, Belső László, Busi Sándor, dr. Csikász Sándor, Deák Zoltán, Dombi Ádám, Eperjesi Béla, Fehér László, Gál Zsolt, Gyöngyösi Gábor, Jacsó Attila, Jánvári Kristóf, Karakas Károly, Keresztúri László, Kósik Péter, Magyar Ferenc, Nagy Énok Mihály, Pintér Gábor, Sólyom Ottó, Szabó Albert, Szabó Gábor, Szabó Lóránd, Szabó Zsolt, Szénási Gyula, Vida János, Zsák Péter, Zsák Miklós, Zsigmond Balázs.* Zongorán közreműködött: *Hadobás Jánosné.* Vezényelt: *Juhászné Zsákai Katalin.*

Fügedi Andrásné
klubigazgató



A gradoi óvárosban fényképészkedik a MÁV Szolnoki Járműjavító Férfikara

Juhász Gyula-díjas szb-titkár Szegeden



Zvada Mihály

Szegeden már hagyománynak számít, hogy május 1-jén az MSZOSZ Csongrád Megyei Képviselete Juhász Gyula-díjjal tünteti ki a szakszervezeti munkában kimagasló tevékenységet végző közéleti személyeket (írókat, újságírókat, politikusokat) és szakszervezeti tisztségviselőket. E díjakat több mint két évtizede, évente 4-5 személy kapja meg. Az idei ünnepen Juhász Gyula-díjban részesült *Zvada Mihály*, a Vasutasok Szakszervezete Szegedi Területi Bizottságának tagja, szb-titkár.

Zvada Mihály vasutas családból származik, édesapja nyugdíjazásáig pályamunkásként dolgozott a szarvasi szakaszon. Ő innen került be Szegedre a vasútforgalmi technikumba, majd annak elvégzése után 1962-64. között elektroműszerész szakmát tanult. 1964. augusztus 3-tól a szegedi Távközlő- Biztosítóberendezési Főnökségen távközlőműszerész, majd építési csoportvezető. A tisztképző után Kecskemétre kerül beosztott távközlő mesternek. 1983-ban helyezik Szegedre, a TBF-re függetlenített szb-titkári beosztásba, 1990-ig függetlenített, azóta társadalmi munkában végzi a titkári munkát. Jelenleg a távközlő csoport vonalellenőreként dolgozik.

– Mikor került kapcsolatba a szakszervezettel?

– Vasúti munkaviszonyom kezdetétől tagja vagyok a VSZ-nek, amelyben különböző funkciókat láttam el. Kecskeméten voltam bizalmi, műhelybizottság titkára, az szb-tagja. 1990-től pedig a TBF szakszervezeti titkáraként tevékenykedem. A VSZ-en belül tagja vagyok a távközlő-, erősáramú és biztosítóberendezési intéző bizottságnak és a VSZ választmányának.

– Amióta Szegeden él, a SZVSE elnökségi tagja, illetve képviselője. Jelenleg az egyesület szabadidő- és tömegsport szakosztályának vezetője. Elsősorban a kispályás labdarúgás, az asztalitenisz, a sakk, a teke sportágakban hódol szervezői szenvedélyének, de titkárként hogyan ítéli meg: ma mi foglalkoztatja a vasutasokat?

– Először is az, hogy a bérmegállapodásban foglaltak miként valósuljanak meg, de gyakran felvetődik a kollektív szerződés, a 2000-ben már időszerű (bevezetendő) új bértáblázat sorsa.

– Szakmai és szakszervezeti munka, tömegsport, – mind jelentős elfoglaltsággal jár. Hogyan győzi immáron évek óta?

– Szeretni kell azt, amit az ember csinál. Ha örömet és egy kis sikert talál munkájában, akkor az nem terhes, nem fárasztó. Szerencsémre, jó és segítőkész kollégáim vannak, akikre mindenkor számíthatok. S, természetesen a családi háttér is sokat segít.

– A Juhász Gyula-díj átvételekor mire gondolt?

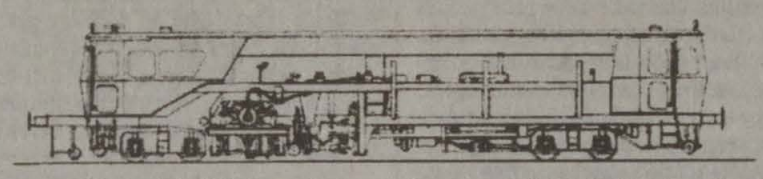
Pár pillanatig vár a válasszal.

– Végig gondoltam az egész életutamat, honnan indultam el, és hová jutottam. A díj nagy-nagy elismerés. Nem volt hiábavaló a munkám a mozgalomban, s ez erőt ad számomra.

Gellért József

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

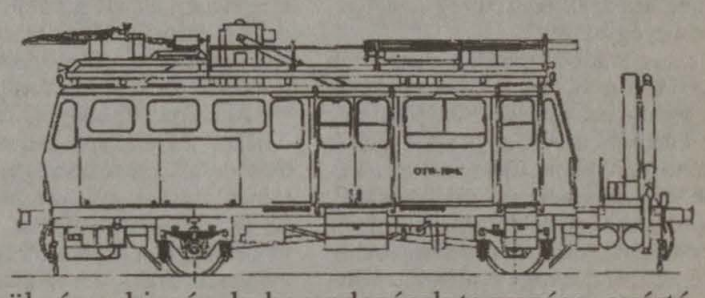
PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA

Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.



A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.

Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.

Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).

Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZABAD TÉR

A végső eszköz

Utoljára köszöntjük a munka ünnepét ebben az évszázadban. A mostani május elsejéhez nálunk kerek évforduló társul: tízéves a magyar sztrájktörvény. Sztrájkok és más direkt akciók a 90-es években Magyarországon címmel nemrég készült el *dr. Berki Erzsébet* munkaügyi kutató tanulmánya. A felmérésben a kutató 209 esetet vizsgált, amelyek közül néhányhoz több munkavállalói akció is kapcsolódott az eltelt évek alatt. A dolgozat egynémely tanulságáról beszélgettünk a szerzővel.

– Hogyan minősítené néhány mondatban a sztrájktörvényt?

– A törvény liberális, a gyakorlatban jól bevált, mert betartása nem okoz gondot a munkavállalóknak. Ugyanakkor lehetővé tette, hogy a munkaharcnak ez az eszköze bevonuljon a magyar munkavállalók praxisába. Előfordult ugyan néhány jogszerűtlen sztrájk is, ám az azokkal kapcsolatos kérdések nagy részét tisztázta a bírói gyakorlat. A vizsgált időszakban 84 figyelmeztető sztrájk és 50 sztrájk történt, ami azt is mutatja, hogy a munkavállalók szinte soha nem éltek vissza a liberális szabályozással, általában végső eszközként használták a sztrájkot. A sztrájkesemények száma a nemzetközi összehasonlítás szerint is mérsékelt, Európán belül csak Ausztriában békésebbek a viszonyok.

– Általában mi váltott ki vitát?

– A kilencvenes évek elején főképp a privatizációval, a vezetőségváltással kapcsolatban szerveztek akciókat. Az évtized második felében inkább a bérkérdések kerültek előtérbe, a költségvetési szférában ehhez a létszámleépítések problémája kapcsolódott. A vizsgálat eltérést mutatott a régiók között is. Ahol a szocialista gazdasági szerkezet lebontása nagy tömegeket érintett, több volt a megmozdulás. A nehézipar, a bányászat elsorvadása miatt például a borsod megyei esetek száma jelentős.

– Az akciók jellegét tekintve milyen eltérés tapasztalható?

– Kimutatható különbség van a verseny-, illetve a közszféra között. A munkabeszüntetéssel inkább a versenyszférában dolgozók éltek. Mivel a közszférában jelentős a lakossági érintettség, az ott dolgozók elsősorban az aláírásgyűjtést, a petíciót, a tüntetést alkalmazták eszközként. Nekik sok szempontból nehezebb a dolguk, arról nem is beszélve, hogy vannak közszolgálati körök, amelyeknek vagy tilos a sztrájk, vagy csak nagyon nehezen tudják alkalmazni.

– Hogyan változott a megmozdulások száma?

– Ha az idei töredékévet nem számítjuk, a vizsgált tíz év közül kilenc esztendőben harmincnál kevesebb akciót hajtottak végre a munkavállalók. Kiugró az 1997-es év volt, amelyet megelőzően viszont igen alacsony volt a mérték. A Bokros-csomag bevezetésének évében, 1995-ben huszonnyolcszor léptek akcióba a munkavállalók. A következő év, nem véletlenül, a tárgyalások időszaka volt, de 1997-re kiderült, a megállapodások nem hozták meg a várt eredményt, ami újabb megmozdulási hullámot gerjesztett. Az 1997-ben regisztrált 37 esetből alaposan kivette a részét a szekszárdi tulajdonos, *Günther Schlegel*. A tanulmányban összesített 254 akció alacsony száma a munkavállalókat ért kettős hatással magyarázható. Az évtized elején a gyülekezési és sztrájktörvény megszületése egyfelől jogi lehetőséget teremtett a munkabeszüntetésekhez, mintegy megnövelve az akciók esélyét, másrészt viszont nőtt a munkavállalók kiszolgáltatottsága, ami megfontolttá tette őket a sztrájkkal járó kockázatvállalás tekintetében.

Veszely Emőke

Utas, vagy üzleti érdek?

Közhely: A kultúra terjesztése manapság a legnehezebb feladatok egyike. Mindannyian tisztában vagyunk azzal, hogy milyen nehéz a hétköznapokba belecsempészni a művészetet.

Figyelemre méltó, és követendő kezdeményezés volt a miskolci Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza részéről, a Tiszai pályaudvar olvasó-várótermének kiállító teremmé alakítása. Itt kulturált körülmények között, s nem utolsó sorban a pályakezdő, és kevésbé pályakezdő alkotók számára nyílik lehetőség be- és megmutatkozásra. Tapasztalatból tudom, a MÁV becsületére vált a dolog, mert művész barátaim, ismerőseim is elismeréssel szóltak róla. A vendégkönyv tanúsága szerint sokan gyakran visszatérnek a kiállításokat megcsodálni. Arról nem is beszélve, hogy a város egyik leglátogatottabb kiállító terméről van szó, hiszen útba esik, s nem csalogatni kell az embereket, mert úgyis itt vannak. Mindez kellő sajtónyilvánosság mellett zajlik, mégis a dolog szépségfoltjára most kell rávilágítanunk! Ennek oka pedig az, hogy ezt az oly sok ember számára fontos, nem utolsósorban otthonos teret szándékoznak átalakítani, s ezáltal a kiállításoktól a lehetőséget megvonni. Nem lesz tehát ilyen nyilvánossága az alkotóknak, az utasok, kiállítás-látogatók pedig megfosztatnak a pályaudvar legkulturáltabb, esztétikailag legvonzóbb várótermétől.

A műemlék-épület átalakítása, remélem nem csak a mi számunkra fájó, s felemelik szavukat mások is az ügy érdekében. Az elmúlt években sajnos hozzászoktunk, de inkább csak – tehetetlenségünk folytán – beletörődtünk, hogy kulturális érdekeinket feláldozzák egy vélt, vagy valós módon hasznosabbnak ítélt ügy érdekében. Most ezért az egyetemes magyar kultúra, a vasút, a vasutasság érdekében fordulok az ügyben érintettekhez, fontolják meg lépéseiket. A mérleg másik oldalán pedig legyen ott, hogy a vasút ázsióját rontja egy szerencsétlen, rossz döntés.

Kabai Zoltán

Nem nyilatkozom!

Nemrégiben jelentős javulások történtek egy nagy vasútállomás szolgálati helyén, ahol nemcsak éppen megérintette e változás a munkahelyi és szociális körülményeket, s ez által az ott dolgozókat. Annyit tudtam, hogy a VSZ közbenjárására.

Kíváncsi voltam a véleményekre is. Mikor megmondtam, hogy melyik lap, vagyis a Magyar Vasutas számára gyűjtöm az információt, a szolgálatban lévő dolgozó – igaz, nagyon elfoglalt volt – ingerült lett. Szidott valami újságírót, aki nem írta le egyszer, amit mondott. Ócsárolta, kétségbe vonta, hogy itt valami javulás is történt volna. Megkérdeztem, leírhatom-e a negatív véleményét. Határozottan nemmel válaszolt! Sőt azt is megtiltotta, hogy nemleges válaszát papírra tegyem...?! Mondanom sem kell, a megkérdezett nem a Vasutasok Szakszervezetének a tagja. Aztán minden átmenet nélkül valami utaspanaszt emlegetett. Sérelmezte, hogy ebben a területi igazgatóság "velük szemben" az utasok pártjára állt.

Nem tudom, miről volt szó, de már nem is érdekelt. Egyben viszont biztos vagyok: örülök, hogy a vizsgálat nem nekik adott igazat!

Sz. Jakab

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON II. RÉSZ

Kinek képezzük a gyerekeket?

Tovább folytatjuk a frissen szabadult szakmunkások elhelyezkedési lehetőségeinek föltérképezését. Két, egymástól távol eső MÁV tanműhely vezetőjét most is arról kérdeztünk meg: milyen eséllyel indulnak a pályán neveltjeik?

– Amikor a gyerekek fölszabadulnak – vallja *Petróczki László* Székesfehérvárról –, ellentmondásos helyzettel találják magukat szembe, a vasút létszámkorlátozási előírásokra hivatkozva nem tud nekik határozott ígéretet adni a munkába állásra. Ugyanakkor a helyi gépészeti főnökség hivatalos formában nyilvánította ki, hogy az iskolai lemorzsolódás után megmaradó, és a szakmunkás bizonyítványért becsülettel megdolgozó tanulókra minden évben igényt tart a javítóhelyeken, illetve a mozdonyvezető utánpótlásban. Az említett létszám körülbelül tíz gyerek évente. A tanuló persze megoldást keres, és a vasúti képzésben szerzett széles körű ismereteit a civil szférában hasznosítja, főképpen járműgépészeti és villanyszerelői területeken. Visszaszerezni azonban már nagyon nehéz őket. Fájdalmas veszteség ez mindenkinek. Egy tanuló munkerő-piaci értékét ugyanis nem csak a ráfordított képzési költségek adják. Benne van a szakoktatók és a patronáló szakmunkások törődése, a munkahelyi foglalkozások során átadott tapasztalat, főképp pedig a munkatársi közösséghez való helyes viszonyulás. Ha a nálunk végzett tanulók következetesen a MÁV-on kívül keresik a boldogulást, akkor az oktatási ágazat minden erőfeszítése ellenére nehezen kezelhető és fejlődésre képtelen munkaerőre lesz utalva a vasút az új kihívások közepette.

Nemcsak a fehérvári, hanem a szentesi gyerekeket is előszeretettel fogadják a "polgári" életben.

– A gépészeti főnökség minden évben nagyjából az első három legjobb szakmunkást veszi föl engedélyeztetés után – mondja *Valkay Attila* tanműhelyvezető. – Évfolyamonként tíz dízelmozdony-szerelő végez, aki komoly fémipari képzést kap. Akinek nem jut állás a cégen belül, kívül helyezkedhet el, például mezőgazdasági gépszerelőként. Én azonban nem szeretek túladni rajtuk, ezért mindig utánajárok, van-e belső átképzés, amivel megtarthatjuk őket. Most a szakmai szempontból első három helyezett ügye Bajnai úrhoz került. Ha a vezérigazgatóság megadja az engedélyt, a gépészeti szakág fogadja a fiatalokat. Mindig konzultálok a szolgálati főnökkel a gyerekek felvételével kapcsolatban, hogy folyamatos generációs váltást valósíthassunk meg.

Akárcsak *Petróczki László*, *Valkay Attila* is figyelemmel kíséri tanítványai sorsát.

– Most is vannak olyanok, akik valaha nálunk tanultak, már családosok, de visszajárnak. Ha lehet, vállalati szintű továbbképzésre küldjük őket. Lényeges, hogy a MÁV-on belül maradhassanak, nem beszélve arról, hogy sok a vasutasgyerek köztük. Van tehát tradíció, céghez fűződő érzelem, munkamorál.

Veszely Emőke

Halkan, hogy csak a gyógyszerész hallja

"Még nem elég". A költő szavai - úgy tűnik – ott is megfogantak, ahol nem feltétlenül kellett volna. Ott, ahol a patikaszerek árát menetrendszerűen percre pontosan emelik, ahol a támogatás mértékét egyre csökkentik, ahol a recept nélkül is kaphatók körébe egyre több gyógyszert sorolnak át. Igen, nekik még mindig nem elég. Az árrendezés általában felfelé irányuló változtatásokat jelentett eddig szinte mindig.

Jónéhány évre visszatekintve, így tavasz környékén – túl azon, hogy mit hozott január – mindig újabb, és újabb a gyógyszerárakat érintő bejelentés érkezik, most pl. júliusra majd jövő év elejétől bevezetésre tervezett lépésekről.

E témát illetően három évvel ezelőtt szinte napra pontosan ebben az időben kérdeztük lapunk hasábjain, "vajon miért kerültek az élvezeti cikkek kategóriájába a gyógyszerek?"

Csak óvatosan remélem, hogy nem elsősorban azért, mert ezekből a "cikkekből" legnagyobb a kereslet. Arra pedig még gondolni sem merek, hogy a fogyasztók körében az időskorúaktól remélnek a legtöbb bevételt, hiszen az ő táborukban található a legtöbb "gyógyszerfaló". Tény, hogy az orvosra várakozók zöme deresfejű, időskorú, akiknél ki-kihagy a "motor", a "futóművek" is megkoptak, az irányító központ működése sem a régi, vagy talán az a baj, hogy minden olyan régi.

Rájuk, sajnos, nem csak ezek a gondok jellemzőek, de az ő korosztályaikban találhatók a legrászorultabbak, az un. kisnyugdíjasok. A szemérmesen időskorúaknak tisztelt "öregek" jelentős hányada ma már lassan többet költ patikára, mint egy-egy jobb falatra, nem beszélve újságról, cukrász-süteményről.

Néhány gyógyszertárat végigjárva, kérdésemre az érintettek éppúgy, mint a patikusok úgy nyilatkoztak, hogy gyakran a felírt gyógyszermennyiségnek csak a felét váltják ki. Két doboz helyett egyet kérnek és ennél is rosszabb esetben szemlesütve, halkan, hogy csak a gyógyszerész hallja, visszakérik a receptet. A gyógyszerészek sajnálkozó együttérzéssel törlik a gépbe ütött adatokat és búcsúznak az üres kézzel távozó betegtől.

Egy tízéves jubileumi ülését tartó civilszervezet ünnepségén több, ünnepi köszöntőt mondó szónok az időskorúakban felgyülemlett bölcsesség nélkülözhetetlenségéről beszélt. Szépen. Egyikük szerint a nyugdíjasok számára "itt van már a Kánaán". Kissé fanyarra sikeredett a mosoly, és elmaradt a viharos ünneplés. Az időskorúak "nélkülözhetetlen élettapasztalatáról" azonban nem elég csak fecsegni, vagy szónokolni. Ők a Kánaánra még kicsit hajlandóak várni, ha mindkevesebb közgyógyellátásra jogosító, egy idős néni által szegénységinek minősített igazolványt fognak kiállítani.

Ahhoz pedig, hogy Kánaánig kitartsanak a sok élettapasztalatot hordozó időskorúak, gondozásra, gyógyításra és sajnos, sok-sok gyógyszerre van szükségük, netán életük végéig.

Az egyik gyógyszerész úgy véli: a gyógyszertárakban a választék európai színvonalú, a készítmények fele már importból származik. Azt azonban ő is hozzátette, hogy a bérből, nyugdíjból élőkhöz már korántsem jutnak el a készítmények, pedig ők is Európában élnek. Mint mondotta: a gyógyszerárak nem ismernek módost, vagy kevésbé módost, kinek mennyi van a zsebében, éljen bárhol széles e hazában. A gépekbe leginkább ugyanazon összeget ütnek a gyógyszerészek. Így bizony a gyógyulás többesélyes. Sajnos – fejezte be szűkszavúan, kissé kedvetlenül a gyógyszerész.

Hegedűs Károly

Veszélyek középen

A politikai szótárban az elszegényedés fogalmát sokszor a társadalom kettészakadásaként szokták használni. Tény, hogy már a rendszerváltás előtt megindultak bizonyos folyamatok, amelyek polarizálódáshoz vezettek. Vékony, egyre gazdagodó réteggel szemben jelentős létszámú elszegényedő tömb formálódott. A szocialista párt közelmúltban rendezett gyöngyösi országrész-gyűlésén tartott előadásában *Ferge Zsuzsa* szociológus új társadalmi törésvonalat vázolt. Az előadás néhány részletéről kérdeztük a rendezvényen jelen lévő *Kósáné Kovács Magda* képviselőt, az Országgyűlés emberi jogi, vallási és etnikai kisebbségi bizottságának elnökét.

– A nyugat-európai társadalmakat illetően úgynevezett két osztatúságról beszélünk – mondja *Kovács Magda* –, amely szerint egy kétharmados létszámú, biztos életkörülmények között élő réteggel szemben egyharmadnyi szegény sorsú, kisodródó csoport jelenlétét figyelhetjük meg. Sokáig a magyar társadalommal kapcsolatban szintén két osztatúságot említettünk, csakhogy fordított belső arányokkal. *Ferge Zsuzsa* szerint azonban a valódi törésvonal a magyar társadalom felső, illetve alsó egyötöde között húzódik. A felső egyötödhöz tartoznak azok, akik a privatizáció révén vagyonhoz jutottak, és minden tekintetben privilegizált helyzetet élveznek. Az alsó csoport tagjai mély szegénységben élnek, helyzetük visszafordíthatatlan. A két szélső réteg között széles, háromötödnyi sáv van, amely viszont erősen veszélyeztetett csoportokat foglal magában. Ilyenek például a bérből és fizetésből élők, illetve a pályakezdők. *Ferge Zsuzsa* fölhívta a figyelmet, hogy a mi kormányzásunk alatt sem mérséklődött az elszegényedés. A Bokros-csomaghoz járuló intézkedések ugyanis nem voltak tekintettel arra, hogy a gyermekek száma alapvetően meghatározza a családok státusát. Ez nem azt jelenti, hogy a gyerekes családok mind szegények, hanem hogy a gyermekvállalással a családok önmagu.k státusához képest kerültek nehezebb körülmények közé.

– Kialakult-e valamilyen vita a megállapítások nyomán?

– Szembe kell néznünk a korábbi döntéseinkkel, meg kell fogalmaznunk, hogy mely lépések tekintendők átmenetinek, és melyek hosszú távúnak. Többen hangoztatták, hogy a Bokros-csomag nélkül nem lehetett volna stabilitást teremteni. Egyébként szintén a csomagnak köszönhető, hogy létezik a szociális juttatás elve, bár ezt ma sok politikus megkérdőjelezi. Mi a rászorultság alapján adtunk például lakhatási támogatást, tehát azoknak segítettünk, akik külső erő támogatása nélkül nem voltak képesek alapvető problémákat megoldani. Saját magunknak tartozunk a vizsgálattal, ez a mi belső vitánk.

– A szociálpolitika egyik lényeges eleme a családok támogatásának rendszere. E tekintetben miféle tanulságok vonhatók le?

– Sarkalatos vitapont, hogy a gyermek alanyi, avagy a szülő anyagi helyzetének jogán jár-e a családi pótlék, amelyben kétségkívül fordított arányosság érvényesült. A szociálpolitika hajlik arra, hogy a gyermek jogán kell adni a támogatást, és a kormány ez évi intézkedései közül nem is ezzel volt baj. A probléma az, hogy közben a családi pótlék értéke összegszerűen nem változott, folyamatosan inflálódik, miközben a családi pótlék sajnos sokaknak az elemi megélhetés forrása. Az úgymond megspórolt összeg, vagyis a nem növelt mérték adókedvezmény formájában van jelen, ám azzal nem a legszegényebbek járnak jól.

V. E.

Ripityóka

Pusztaszabolcson a volt járműjavító épületében már csak a puszta falak meredeznek, ugyanis a lezárt épületről az alumíniumajtót is (ami 2 méter magas) ellopták. Az üvegek (vastag drótüveg) ripityára törtelve, a villanyvezeték kiszedve, a vízvezeték és a csempe a falakról ellopva. A sokmilliós létesítmény évek óta az enyészet és a tolvajok áldozata. Máshol meg esőben, hidegben, hóban, vagyis a szabad ég alatt javítják a kocsikat. Felelőtlen intézkedések sora. Több milliós kár! Máshol meg egészséges ivóvíz sincs. Persze felelőst itt ne is keressen az ember!

Mennyit bír még ki a magyar vasút?

Amúgy is siralmas a helyzete. Sárosd állomáson állt egy 1 emeletes épület. Most bontják, holott felújítható, és így 2 lakás kiutalható lett volna. Végül is egyszerűbb lebontani és tönkretenni, mindent megszüntetni. Jó magyar szokás ez is.

Szabó Béla
Százhalombatta

MÁV ADtranz VJD Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Sórelem és védelem

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége úgy döntött, kezdeményezi a társadalmi párbeszéd új intézményének, az Országos Munkaügyi Tanácsnak mielőbbi összehívását. A konföderáció szorgalmazza, hogy a fórumon vitassák meg a Munka törvénykönyve módosítását, annál is inkább, mert a tárgyban korábban létrejött munkáltatói-munkavállalói egyezség ellenére a teljes csomagot végül egyik szociális partner sem írta alá teljes egészében. Az ASZSZ szerint a kormányzati tervek szerinti törvénymódosítás súlyosan sérti a munkavállalók érdekeit. *(Népszava)*

Biztonságos határszél

Pintér Sándor belügyminiszter szerint semmi sem veszélyezteti a Jugoszláviával közvetlenül szomszédos térségben lakók életét, testi épségét és vagyonbiztonságát. Hangsúlyozta: a határőrség és a rendőrség tudatában van feladatának, képes azok teljesítésére. A NATO-támadás kezdetétől fokozott rendőri és határőrizetre volt és van szükség. Ennek köszönhetően most kevesebb a határsértés, a vagyon elleni bűncselekmény és a gépjárműcsempészés. Rendkívüli menekülthullámra továbbra sem kell számítani. *(Magyar Nemzet)*

A vasút fizeti

A MÁV-nak egymilliárd forintos többletköltséget jelent, hogy júliustól az eddiginél jóval magasabb áron kapja a villamos energiát az áramszolgáltatóktól. A pluszköltséget a cég saját forrásból próbálja kigazdálkodni, egyelőre nem hárítja az utasokra, a fuvaroztatókra. *Farkas László* főenergetikus szerint az idei üzleti tervben durván 13 milliárd forintos veszteséggel számoltak, nem kalkuláltak viszont az évközi tarifamódosulással, ami tovább ronthatja a mérleget. *(Magyar Hírlap)*

Szemétröpítés

Országszerte ünnepségeket szerveztek április 22-én a Föld napja alkalmából. A környezetvédő szakma kiválóságait a minisztériumban Pro Natura díjjal ismerték el. Közben különféle tüntetések is zajlottak a környezetszennyezés ellen: a Levegő Munkacsoport a budapesti Irinyi utcai park beépítése, a fák kivágása ellen demonstrált, a Hulladék Munkaszövetség pedig az eldobható csomagolások térhódítása ellen tiltakozott. Nyomatékul a demonstráció résztvevői szemétből készült ruhákba öltözve elhasznált csomagolóanyagokat röpítettek a Környezetvédelmi Minisztérium bejárata felé. *(Napi Magyarország)*

Elővárosi graffiti

Hadat üzent a falfirkálóknak a MÁV. Mostantól a piacon beszerezhető legjobb védőbevonattal tartják távol a szórópisztolyosokat a szerelvényektől. A cég reményei szerint ez elveszi az utcai művészek kedvét az alkotástól, hiszen messziről megismerik, és elkerülik a kezelt felületeket. A graffitisek legtöbbször az elővárosi vagonokat díszítik színes motívumokkal. *(Népszabadság)*

Több a nyugdíjas

Az előnyugdíj tavalyi megszűnésével, illetve a rokkantnyugdíjazások számának csökkenésével magyarázható, hogy tavaly 50 ezerrel kevesebben mehettek nyugdíjba, mint 1997-ben. Ennek ellenére a nyugdíjban, nyugdíjszerű ellátásban részesülők aránya folyamatosan növekszik. Tavaly december végén 2 millió 104 ezer 327 nyugdíjast tartottak nyilván hazánkban. Az álláshelyek tömeges megszűnésével a munkanélküliség is drámai méreteket öltött. Idén márciusban több, mint 437 ezer munkanélkült regisztráltak, és az elmúlt években mind többen váltak visszatérő, tartós munkanélkülivé. *(Napi Magyarország)*

Hídfők és elöljárók

Óbuda-Békásmegyer képviselőtestülete szerint az északi M0-s és az aquincumi Dunahídra is szükség van. Az előbbit indokolja, hogy az északi, dinamikusan fejlődő agglomeráció mintegy 40 kilométeres dunai szakaszán a két part közötti forgalom kénytelen az Árpád hídig eljönni. Mivel azonban a városforgalmi szempontok és a fele annyi költség is az utóbbi híd mellett szól, a III. kerület szerint annak kell elsőbbséget biztosítani a megépítés sorrendjében. *(Magyar Nemzet)*

A túristák ellen vagyunk?

A német külügyminisztérium Internet-honlapján többek között arra figyelmezteti a Magyarországra utazókat, hogy Budapesten a szervezett bandák naponta 30-40 autót lopnak el, és hogy a zsebtolvajok is állandó problémát okoznak. Ebből a szempontból a legveszélyesebb területnek a Hősök terét, a Deák teret, a budai Várat, a Keleti és Déli pályaudvart, a Citadellát, valamint a tömegközlekedési eszközöket említik. Ugyancsak szólnak a vendéglői túlszámlázásokról, az állítólagos álrendőrökről. *(Magyar Hírlap)*

Nemzeti drogügy

Az Ifjúsági és Sportminisztérium hónapokon belül szeretné kidolgozni a nemzeti drogstratégiát. A tárca kábítószerügyi koordinációs helyettes államtitkára szerint az, hogy előbb szigorították a droggal kapcsolatos büntető jogszabályokat, és csak eztán dolgozzák ki a nemzeti stratégiát, a szervezett bűnözés elleni fellépést ígérő csomag mielőbbi megvalósítása érdekében történt. A készülő stratégiában a büntetőjogi megoldásokkal egyenrangú szerepet kap a megelőzés, a gyógyítás, az egészségügyi intézményrendszer fejlesztése, a társadalommal való párbeszéd. *(Népszava)*

Szépül Záhony

Megkezdődött a záhonyi vasúti átrakókörzet rekonstrukciója. *Kukely Márton*, a MÁV Rt. megbízott vezérigazgatója szerint első ütemben, mintegy 3 milliárd forintért a záhonyi nyitott kocsis, ömlesztettáru-átrakó rekonstrukciójára kerül sor. A fejlesztést az Európai Unió a PHARE-program keretében 1,2 milliárd forinttal támogatja. A munka előreláthatólag egy év múlva fejeződik be. *(Népszabadság)*

Együttes föllépést!

Országszerte majálisokat, kulturális és sportrendezvényeket szerveztek május elsején, a munka ünnepén. Az öt legnagyobb szakszervezeti szövetség közös nagygyűlést tartott, amelyen elsősorban a kormány munkavállaló-ellenes politikájával szembeni együttes föllépést szorgalmazták. Az MSZOSZ a hagyományokhoz híven felvonulással kezdte a rendezvénysorozatot a fővárosban. A menet résztvevői az Andrássy úton vonultak a Városligetbe. *(Népszabadság)*

V.E.

Miért adtuk föl?

TANÚVALLOMÁSOK A KÁDÁR KORSZAKRÓL, KÖNYVBEMUTATÓ

Sikergyanús interjúkötet avatójára gyűltek össze a BDSZSZ Székháza mellett lévő Carbon étteremben április 28-án, az egykori múlt, a Kádár-korszak politikusai, gyakorló ideológusai, ismert történészei...

***Kárpáti Sándor* közíró vette a fejébe, hogy megszólaltatja a még ma élőket. Hiteles tanúként.**

Teltház. Eljöttek a sajtó munkatársai, fotósai, a szakszervezetek első számú emberei, köztük *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke is. Mindenkit érdekel a visszaemlékezők utólagos véleménye, magyarázata.

Baranyi Ferenc költő megnyitója előtt *Pécsi Ildikó* színművész mond idevágó harcos verseket, ugyancsak *Baranyitól*. Közben villannak a vakuk, mintha pergőtűz alá vennék *Gáspár Sándor*, *Berecz János*, *Nagy Richárd*, *Bányász Rezső*, *Nyers Rezső* arcát. A költő *Baranyi* szokása szerint humorosan konferál. *Kárpáti Sándor* viszont komoly, higgadt.

– Egy nyilatkozatban olvastam, hogy addig nem lehet objektív történelmet írni, amíg "ezek" el nem mennek. Én meg úgy véltem, mondjuk már el mi is "ezeknek", miként láttuk azt a közel negyven évet. 33-man elemzik a maguk nézőszögéből.

A derűs történész, *Hubai László* a hallgatóság előtt számítja ki, hogy a Kádár-korszaknak éppen 88-ban kellett véget érnie.

Dr. Nagy Richárd, a Magyar Televízió volt elnöke azt fejtegeti érdesen, hogy az ő idejében a szerkesztőségben 0,1% volt az értelmetlen beleszólások száma, amely ma 100%-hoz közelít. Egyszóval nem érti a szakértelmetlenséget, ami politikailag kezelhetetlen.

Dr. Bányász Rezső azzal nyűgözi le hallgatóságát, hogy a kádári Magyarországot Nyugaton nemcsak elfogadták, de a magyar népnek ekkor volt a legnagyobb a tekintélye, Magyarországnak nem voltak ellenségei. Jugoszláviával megbonthatatlan barátságban élt. Ez odaveszett.

A nagykövetek nagykövete megismétli, hogy Szent István koronáját is a Kádár-rendszernek adták vissza Amerikából. A Kádár-korszak utáni történeteiből kiválaszt egyet, a legszemélyesebbet. *Andrew Sarlós* rajta keresztül súgott, s ő illendően kódolva küldte meg *Sarlós* üzenetét a minisztériumi titkárságra: "Hajlandók lennének eltörölni a magyar adósságállományt". Az Antall-kormány ezért két nap múlva megfedte, mivelhogy túllépte a hatáskörét. Ráébresztették: "A magyarok, mint eddig is, ezután is ki fogják fizetni adóságukat".

Végezetül *Schalkhammer Antal*, a BDSZSZ elnöke, mint a könyv megjelenését támogató kiadó emelkedetten mondja:

– Legyen hitünk, hogy van a kapitalizmustól jobb társadalmi rendszer.

Kárpáti Sándor kötetét Debrecenben 1999. május 7-én a DAB székházában, a szociáldemokrata esték rendezvénysorozatának tagjaként mutatta be az MSZP és az MSZDP. Sikerrel.

(A könyv 1000 példányban jelent meg, 250 oldalon. Bolti ára 1.250 forint. A Kossuth Rt. adta ki. A Libri könyvesboltjaiban kapható.)

Szalai Csaba



***Pécsi Ildikó* színművésznő magas hőfokra izzítja előszavalatával a hangulatot. Középütt az író, *Kárpáti Sándor*, jobb szélen *Baranyi Ferenc* költő, mint interjúalany is.** FOTÓ: SZALAI

A lapok már megvannak

EGYÉBKÉNT SZABADKÁN NYOMJÁK

Május 30-án életbe lép a vasút új menetrendje. A 120 ezer menetrendkönyv tájékoztat 2750 személyvonat közlekedéséről. A tér- és idődimenzió mintegy 700 állomásra, megállóhelyre osztja fel a nap 1440 percét. És eldől, hogy egy éves munkájukkal mit alkottak a szerkesztők.

– Elkészült az 1999/2000. évi menetrendünk – mondja *Simon Sándor*, a forgalmi szakigazgatóság menetrendi osztályvezetője. – Most a finomítás, a hibák kiszűrése, a nyomdakész állapot megteremtése a feladatunk. Aztán előrelépünk és átadjuk munkánk eredményét közhasználatra, amely érinti az összes vasutast és 150 millió utast. De nem vonható ki információs hatása alól a fuvaroztató sem.

Úgy véli, hogy a megszűnő menetrendhez az 1. sz. pótlékot azért kellett már szeptember 27-én kiadni, mert a balatoni forgalom (26/a, 29, 30 menetrendi mezők) téliesített változatát vezették át. Ám a 250 oldalas pótlékban jelentős helyet kapott a BKV, a HÉV forgalmi változása is. Háttértartalomként mindkét vállalatnál a takarékosság volt az alapvető szempont. Télen kevesebb vonat közlekedésére van szükség. A pótlékokból ugyanannyi kellett, mint az alapmenetrendekből. Ezenkívül kiadtak 8 értesítőt is, 20-40 ezer példányban. Ám még mindig jobb az arány a korábbi éveknél, amikor 25 javítási változást kellett pótlékként, értesítőként megjelentetni.

Simon Sándor úgy nyilatkozik, hogy munkájuk nagyfokú precizitást és gondosságot igényel. Osztálya 19 munkatársa közül 14-en menetrendszerkesztők. Ma már számítógépes szoftverek segítik a szerkesztést. Ebből 3 számítógép alkalmas arra, hogy az un. "szolgálati menetrend" adatait átvigye a hivatalos menetrendkönyvi formára. A szolgálati menetrendek vonalanként 2-2000 példányban készülnek. Azokat a MÁV Rt. Jegynyomda Kft. nyomja. A menetidő változásait laponként kinyomtatják, és kapcsos borítóba sorolják. A próság, de gond, hogy a lyukasztó és a kapocs mérete nem találkozik. Nincs vállalkozó, aki szinkronba hozná a kettőt.

– Hogyan áll össze a menetrend? Hol kezdődnek végül is a fenti folyamatok?

– Nemzetközi menetrendi értekezleteken dől el a nemzetközi vonatok "menetrendi fekvése". Azok belföldi megállítását szaporítottuk. Vonatkínálattal állunk az utasok rendelkezésére. Aztán az InterCity, az expressz- és gyorsvonatok kerülnek sorra. Természetesen meghatározó a budapesti elővárosi forgalom rendje is. Eközben figyelemmel vagyunk az utasok, az intézmények, az üzemek igényére. Nem marad ki a vasutas munkavállalók észrevételeinek többsége sem.

Az osztályvezető szerint úgymond figyelembe veszik a KHVM rendelkezéseit, az engedélyezett vonatszámot, a vonatkilométert, az ülőhely-kilométert, a vonatközlekedés gyakoriságát, az alapszolgáltatást, de szem előtt tartják a járművek, a pályák állapotát, a rekonstrukciót, a felsővezeték-építést. Cél, hogy az utóbbiak ne okozzanak késést.

Egy szerkesztő már a 2000/2001-es menetrend előkészítésén fáradozik, EU követelmények szerint. Nem hagyhatja ki ebből a Volán és BKV csatlakozási lehetőségeit sem, miközben 750 tehervonat menetrendjével is foglalkozik. A személyvonatokkal egyező időfolyosóba fekteti menetrendjüket.

Május 30-án aztán minden elől. És kezdődik minden elölről.

Szabó Béla

SZÓT KÉR A KÜT!

Már nem félkarú óriás

– Miért olyan fontos a területi jóléti és szociális bizottságok megalakulása a vasutasságnak, a VSZ-nek és a KÜT-nek?

Válaszolt *Horváth István*, a KÜT elnöke.

– A bizottságok megalakítására azért volt szükség, mivel az Mt. nem teszi lehetővé középszintű üzemi tanács létrehozását. Ennek áthidalására döntött úgy a KÜT, hogy a MÁV Rt. szervezeti felépítésének megfelelően a hat területi igazgatóságon és "Záhony-Port"-on az érintett üzemi tanácsok képviselői által megválasztott jóléti és szociális munkabizottságokat működtet. A bizottságok feladata a MÁV Rt. KSZ-ben meghatározott jóléti és szociális juttatások biztosításában – a KÜT határozataiban foglaltaknak megfelelően – a munkáltatóval történő együttdöntés.

Az árvíz és belvíz sújtotta területek munkavállalóit ért kár enyhítése érdekében is mielőbb létre kellett hozni a bizottságokat, mivel a MÁV Rt. Forgalmi Szakigazgatóság munkavállalói a területi igazgatóságok közvetítésével jutnak hozzá a vállalati kölcsönhöz, segélyhez és egyéb szociális juttatásokhoz.

A bizottságok létszáma általában 13 fő. E létszám lehetőséget ad arra is, hogy a KÜT delegálási elvét figyelembe véve a szakágak képviselve legyenek. A létszám természetesen lehetőséget ad arra is, hogy a regionális vasutak, forgalmi csomópontok megfelelő képviseletet kapjanak. Ezt, azért is tartom még fontosnak, mivel a bizottságok tagjainak az együttdöntés gyakorlása mellett az információ-közvetítés is feladata.

Természetesen minden vasutas-szakszervezetnek, így a Vasutasok Szakszervezetének is fontos, hogy képviselői jelen legyenek a bizottságokban. Ezzel is elősegítve a rászorultsági elv fokozott érvényre jutását, melynek előnye a mind szélesebb körből merített tájékozódás.

B.S.

Az 1998-as üzemi és közalkalmazotti tanácsi választásokon jó munkájukért

KIEMELT KITÜNTETÉST VEHETTEK ÁT:

Karacs Lajosné (szb.titkár)	*Püspökladány Csomóponti Főn.*
Bodnár József (szb.titkár)	*Miskolc TBF*
Sándorné Kucsma Mariann (szb.titkár)	*Hódmezővásárhely PFT.*
Fekete István (szb.titkár)	*Pécs Anyaggazdálkodási Főn.*
Juhász Tiborné (szb.titkár)	*Eperjeske Állomásfőnökség*
Horváth László (osztályvitkár)	*Szombathely Járműjavító Kft.*

KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLTEK:

Asztalos László (szb.titkár)	*Ferencváros Pg.Főnökség*
Balla Árpád (szb.titkár)	*Vác Pályagazdálkodási Főnökség*
Balogh Györgyné (szb titkár)	*Rajka Állomásfőnökség*
Csomár István (szb.titkár)	*Budapest Távközl.Főnökség*
Kovács Ernő (szb.titkár)	*Rákosrendező Állomás*
Molnár Sándor (szb.titkár)	*Keleti VVF.*
Nagy Sándor (szb.titkár)	*Keleti Utaselltató*
Sebestyén Jánosné (szb.titkár)	*Szolnok MÁV Kórház és Rendelő*
Tóth László (szb tag)	*Ferencváros Állomás*
Vidra István (szb.titkár)	*Vasútép.Gépell.F. Budapest*
Hollik Miklós (szb.titkár)	*Nyíregyháza VVF.*
Nagy Ferenc (szb.titkár)	*Debrecen TBF.*
Bodnár Pál (szb.titkár)	*Miskolc VVF.*



Egy kitüntetés-átadás a sok közül a Mikroszkóp Színpadon FOTÓ: BERTA

Kunné Kozma Anna (szb.titkár)	*Vámosgyörgy Állomás*
Kozári Margit (szb.titkár)	*Nagykanizsa Állomás*
Tamás Veronika (szb.titkár)	*Dombóvár Bk.Kft.*
Magyar Péter (szb.titkár)	*Keszthely Állomás*
Simon János (ÜT elnök)	*Szombathely Gépészeti Főnökség*
Kovács Sándorné (szb.titkár)	*Záhony Regionális Hivatal*
Lovas Károly (szb.tag)	*Záhony Üzemigazgatóság*
Márta Gyula (szb.titkár)	*Záhony Házgondnokság*
Szabó Attila (ÜT elnök)	*Fényeslitke Állomás*
Tóth Péter (szb.titkár)	*Záhony GRF*
Forgó Ágnes (szb.titkár)	*UDH Budapest*
Németh Gáborné (szb.titkár)	*BEIG Budapest*
Pálffy László (szb.titkár)	*TBÉSZ Kft. Budapest*
Szabó Józsefné (szb.titkár)	*Baross G Tiszképző Budapest*
Vágány Sándorné (szb.titkár)	*AKH Budapest*
Csékeiné Böör Ágnes (főbizalmi)	*Északi Járműjavító Kft.*
Erdélyi Árpád (szb.titkár)	*Székesfehérvár Járműjavító Kft.*
Lovas Ferenc (szb.titkár)	*Debrecen Járműjavító Kft.*
Locsmándi Béla (szb tag)	*GYSEV Vontatás*
Orbán Árpád (szb.titkár)	*GYSEV Vontatás*
Novák Lászlóné (szb.titkár)	*Szentárfőn. Szombathely*
Tarczi Ferenc (szb.titkár)	*PGF Pápa*

Békét! Ott voltunk!

Verőfényes nap volt idén május 9-e. E napon nem csupán a gyilkos II. világháború utáni első napokra emlékeztünk, hisz napjainkban ismét bombák robaja hallatszik Európában, emberek tíz- és százezrei válnak földönfutókká, ártatlan áldozatokká.

E napra hívtak méltóságteljes békemenetre minden jóakaratú embert a néhány napja megalakult "Balkán Békéjéért Mozgalom" szervezői.

A Hősök terén az ismeretlen katona síremlékénél, a jugoszláv nagykövetséggel szemben gyülekezők között ott voltunk mi, a Vasutasok Szakszervezete aktív és nyugdíjas tagjai, *Simon Dezső* alelnökkel. Eljöttünk hát, s nem is kevesen.

Az üldözöttekért, az értelmetlen halált halt szülőkért és gyermekekért hirdetett béketüntetés, menetelés nyomatékosan követelte a népírtás, a hosszú hetek óta tartó bombázások haladéktalan megszüntetését, a béke feltételeinek megteremtését.

A gyülekező, majd felvonuló sokaság, a több mint tízezres – a sajtóban lekicsinyelt – tömeg a békeóhajtás nemes céljához illően és méltóan hömpölygött végig, szinte végeláthatatlanná váló, egyre növekvő, fegyelmezett sorokban, az Andrássy úton át a Kossuth térig, az Országházhoz. Az amerikai nagykövetség előtt egy percre némán megálltunk.

A tüntetés – bár ki akarták forgatni egyesek – nem a NATO-szövetség, hanem a háború ellen, a BÉKÉÉRT, a félelemtől, rombolástól mentes emberi életért szólt.

A résztvevők Dunába ejtett virágait, koszorúit, Budapest üzeneteit magukkal ragadták a folyó hullámai, és vitték Jugoszláviába, immár a gyászolók sokezreihez, a vízbe roskadt hidak irányába.

Hegedűs Károly

Lokomotív "futáspróba" Belgiumban

Immár 10. alkalommal került megrendezésre a belgiumi HARELBEKE-ben az "EURO 12" nemzetközi hosszútávfutó verseny, amelyre rendszeresen meghívást kapnak – több európai vasút – sportolói is.

A magyar amatőr vasutas sportot a debreceni LOKOMOTÍV TSE atlétái képviselték és a belga, holland, francia, osztrák és portugál vasutasok között kimagasló eredményt értek el a 12 km-es távon. *Palásthy Dezső* (MÁV Tiszavas Járműjavító Kft. Miskolc) 1. helyezett, míg *Földi Mihály* (Anyaggazdálkodási Főnökség Békéscsaba) 2. helyezett lett a vasutasok különversenyében. A debreceni *Rácz Sándor* a mezőny első harmadában végzett. (Ugyanez a sorrend alakult ki a legjobb külföldi atléták rangsorában is.) E jubileumi verseny megnyerésével a LOKOMOTÍV TSE sportolói javították a MÁV Rt. "image"-át Európában.



A LOKOMOTÍV EXPRESS "vasúti személyzete": (balról jobbra) ***Vida Péter*** **(egyesületi elnök),** ***Palásthy Dezső***, ***Rácz Sándor***, ***Földi Mihály*** **és** ***Szijártó Lajos*** **(Vasutas Sportközpont).**

Vásári nagydíjat nyert a "ponyvás"

Szűkszavú, ám annál örömtelibb hír érkezett Debrecenből, a MÁV Debreceni Járműjavító Kft-től. A cég újabb szakmai elismerést vívott ki magának. A debreceniek a németországi Adtranz-zal végzett közös munka eredményeként (melynek során vasút kocsikat alakítanak át a Német Vasutak számára) elnyerték az INDUSTRIA '99 vásár nagydíját. E rangos elismerést a Kft. vezetői 1999. május 4-én vették át a kőbányai vásárvárosban.

sz

A MÁV Rt. Baross Gábor Oktatási Központ (1087 Budapest, Luther u. 3.) **angol** és **német** nyelvből tanfolyamokat indít **kezdők, haladók** és **nyelvvizsgával rendelkezők** részére, **1999. szeptemberétől** kezdődően, **tandíj ellenében.**

Kezdő csoport	heti 2x2 óra vagy 2x4 óra	160 vagy 300 óra/év
Haladó csoport	heti 2x4 óra	280 óra/év
Szintentartó csoport	heti 1x2 óra	50 óra/év

Jelentkezési lapok beszerezhetők a Baross Gábor Oktatási Központ portáján. A jelentkezési lapok végső leadási határideje: **1999. augusztus 9.**

A nyelvtanfolyamokkal kapcsolatosan további információt ad: *Fazekasné Cs. Beatrix* a 432-4120-as városi, illetve a 25-20 vagy 25-25-ös vasútüzemi telefonszámokon.

Apartmanfoglalás a görögországi Nei Pori-ban

NEI PORI Thesszalonikitől 120 km-re található üdülőhely. Hosszan elnyúló, homokos tengerpartja és számtalan étterem, taverna, szórakozóhely, bár, üzlet várja a nyaralókat. Kirándulásokat lehet tenni Athénba, Delphibe, Meteora kolostorokhoz. Az apartmanház a tengerpart közelében (100 m) fekszik. A görög partnerral kötött megállapodás alapján az 1999. évi árak az 1998. évi árral azonosak.

Az üdülések időpontja: **1999. július 2-9-ig** (+ utazás)
1999. július 9-16-ig (+ utazás)

Apartmandíj helyszíni fizetéssel 7 éjszakára:

• három ágyas elhelyezéssel (1 szoba)	325 DM (*14.000 forint/fő)
• négy ágyas elhelyezéssel (stúdió)	365 DM (*11.800 forint/fő)
• hat ágyas elhelyezéssel (2 szoba)	570 DM (*12.350 forint/fő)

Az üdülés időpontja: **1999. szeptember 3-10-ig** (+ utazás)

Apartmandíj helyszíni fizetéssel 7 éjszakára:

• három ágyas elhelyezéssel (1 szoba)	255 DM (*11.000 forint/fő)
• négy ágyas elhelyezéssel (stúdió)	325 DM (*11.800 forint/fő)
• hat ágyas elhelyezéssel (2 szoba)	570 DM (*12.350 forint/fő)

(A *-gal jelölt forint árak a DM-ből történő átszámítással tájékoztató jellegűek.) **A kiutazás Románián és Bulgárián át történik. Jelentkezni lehet:** ***a szakszervezeti bizottságoknál, a területi és intéző bizottságoknál, valamint a VSZ Központban Döme Lászlóné kolléganőnél a 19-77 / 147, 157-es, a 16-86-os, valamint a 3221-895 / 147, 157, és a 3517-745-ös telefonszámokon.***

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG

1898-1998

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmű@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209

TÜV CERT EN ISO 9002 Zertifikat: 75.100.7345 TÜV Rheinland EUROQUA

Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel

- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik, felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105

Mint a MÁV Rt.
kizárólagos vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mint vasúti, mint közúti célra
magánfuvarozók részére.

Lakáscsere

Zuglóban, zöldövezetben 86 m²-es, (különálló családi ház, 2 szoba, konyha, speiz, fürdőszoba, külön WC, összkomfort) MÁV bérleményemet, kb. 500 négyszögöl kerttel, megvásárolható, kisebb MÁV lakásra vagy ingatlanra cserélem MÁV dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 405-8669-es telefonszámon.

* * *

90 m²-es, 2 szoba-komfortos, Keleti pályaudvar mellett lévő MÁV szolgálati lakásomat elcserélném aktív MÁV alkalmazott, kisebb, nem szolgálati lakására. Érdeklődni lehet a 314-1123-as telefonszámon, az esti órákban.

Jelentkezz!

A Záhonyi Oktatási és Művelődési Központ és a Záhonyi Szebecse Képzőművészeti Alkotókör 1999. július 5-16 között rendezi meg az "I. Vasutas Országos Képzőművészeti Kiállítás"-t Záhonyban.

VÁRJUK EGYÉNEK, CSOPORTOK JELENTKEZÉSÉT.

LEVÉLCÍM:
Oktatási és Művelődési Központ, 4625 Záhony, József A. út 36.
ÉRDEKLŐDNI *Hutás Józsefnél*
a 06/45/425-277-es telefonon, vagy vasúti telefonon a következő számokon: 03/33-66, 03/30-15.

Északi 1867-
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002

1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Vasutas Fiatalok Nyári Találkozója

Hagyományainkhoz híven az idén is megrendezésre kerül a "Vasutas Fiatalok Nyári Találkozója", a VSZIT Budapesti Területe szervezésében.

Az elmúlt évekhez képest azonban a program egy kicsit más lesz, mint az eddigiek: *kb. 40 km evezés a Tiszán (két nap alatt) + két nap "pihenés" Túristvándiban.*

SZÁLLÁS

saját sátorban, kempingekben (igény szerint korlátozott számban sátor bérelhető)

ELLÁTÁS

napi egyszeri bográcsos főzés, az utolsó nap kivételével.

AZ ESEMÉNY IDŐPONTJA

1999. augusztus 11-15. (szerda-vasárnap)

PROGRAM

SZERDA: megérkezés Szatmárcseke táborhelyre (Fehérgyarmat állomásról buszt biztosítunk) Táborverés, a résztvevőket szatmári szilvával és tájjellegű bográcsos étellel várjuk. A táborhelyen sportolási lehetőség (foci, strandröplabda).

CSÜTÖRTÖK: túracsoportok kialakítása, egy kis gyakorlás után indulás Kisarba (Tivadarral szembeni hangulatos táborhely).

PÉNTEK: evezés Gergelyiugornyáig. Táborozás a kempingben. Kitűnő szórakozási lehetőség a kemping melletti kb. 30-40 vendéglátó helyen (3-4 különböző zenéjű diszkó, éttermek, játéktermek, stb.)

SZOMBAT: utazás lovas kocsikkal Túristvándiba a Túr partjára. Táborozás egy gyönyörű kempingben a vízimalom mellett. A Túr több kilométeres fél karéjban kacskaringózva keresztezi Túristvándit. A folyócska mentén, a Mária Terézia korában épült híres vízimalom mellett megbúvó, csodálatos környezetben lévő kemping nagyszerű lehetőséget nyújt a környék bebarangolásához.

VASÁRNAP: pihenés, strandolás, kirándulás a környéken, sportolás. Kora délután hazautazás (Fehérgyarmat állomásig buszt biztosítunk).

Tapasztalt túravezetőink a kezdőket könnyen megtanítják az alapvető evezési és táborozási ismeretekre. Elsősorban 4 személyes túrakenukat biztosítunk, igény szerint mentőmellényt adunk. A csoportot autó kíséri, a csomagokat szállítja.

Az ifjúsági tagozat az első 70 fő jelentkezőt támogatja, így az ő részvételi díjuk: 5.000 Ft/fő.

A részvételi díjat két részletben lehet fizetni:
az elsőt (3.000 Ft/fő) **június 15-ig**
a másodikat (2.000 Ft/fő) **július 15-ig**

Jelentkezni a területi ügyvivőknél!

– Az én fejemből pattant ki a túra ötlete, hát nem zseniális? – nevet *Horváth Csaba*, e rendkívül eredeti, energikus és irigylésre méltóan fiatal férfi, az ifjúsági tagozat helyettes vezetője. – Főleg négyes kenukra adtunk be pályázatot, így a család tagjai, ha egyébként nem is, most egy hajóban evezhetnek. Már tíz éve túrázom, végigjártam a Tiszát, a Bodrogot, a Körösöket. Szinte minden korosztályt túráztattam már. Két évvel ezelőtt Tiszafüreden tartottunk evezős napot a tagoknak, és az nagyon jól sikerült. Most az akkori élményből kiindulva szerveztük ezt a túrát, amelyet az első hetven jelentkező esetében az ifjúsági tagozat támogat. A csónakokat nem terheljük cuccokkal, azokat külön autó viszi majd.

Csaba tapasztalatai szerint csak a kezdet nehéz: akiket eleinte alig lehetett vízre csalni, később már a legnagyobb lelkesedéssel jelentkeztek. Az egészséges kikapcsolódáson túl a rendezvényeknek hatalmas haszna, hogy a MÁV különböző helyein dolgozók megismerik egymást, túllátnak saját munkaterületükön. Barátságok is szövődhetnek. Bár a folyékony halmazállapotú közeg nagy kihívást jelent, ám a kalimpálás minimális ismeretével már neki lehet vágni. Különben is lesznek mentőmellények. Ha a túra jó visszhangra talál, ősszel az IT gyalogtúrát szervez, ahol elemében érezheti magát a szárazföldi homo sapiens. Most tehát hajóra fel!

V. E.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 7. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. JÚNIUS



Lehet, hogy ő nyer? Írásunkat a debütáló formaruhákról lásd a 7. oldalon.

Ő IS ZÁHONYBÓL INDULT

A miniszter *Kukely Mártont* nevezte ki vezérigazgatónak



A vasútreform szellemében középen együtt: Balról a névtábla mögött *Takácsy Gyula*, a MÁV Rt. elnöke, mellette *Katona Kálmán*, közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, majd az általa kinevezett új vezérigazgató: *Kukely Márton*.

Élénk érdeklődése előzte meg az immár vezérigazgató, *Kukely Márton* első sajtótájékoztatóját 1999. május 26-án. Jószerint meg is előlegezték egyes újságok a kinevezését.

Bemutatkozása előtt *Katona Kálmán*, közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter elmondta, hogy erősebb vagyongazdálkodási, hitelfelvételi jogosítványokat szerzett a MÁV Rt. Igazgatósága, az alapító okirat módosításával.

Takácsy Gyula, a MÁV Rt. Igazgatóságának elnöke arról számmolt be, hogy majdnem 3 milliárd forinttal kevesebb működési veszteséggel zárta az állam legnagyobb cége a múlt esztendőt, mint az előzőleg tervezték.

Az 1956-os születésű *Kukely Márton* rövid életrajzát mi is közreadjuk.

Előbb Moszkvában a Vasútmérnöki Egyetem villamosmérnöki karán szerzett diplomát. A MÁV Rt.-nél 1980 óta dolgozik. Öt éven át Záhonyban a távközlési- és biztosító-berendezési területen, majd a vezérigazgatóság üzemviteli főosztályán adta tudása a legjavát, küzdötte magát előre. 1991-ben már a menedzserképző tanfolyamot is maga mögött tudhatta. Két éven át egy külföldi kereskedelmi cég ügyvezető igazgatója, ám 1993 októberében visszahívták a MÁV Rt.-hez, értékesítési és árufuvarozási igazgatónak, amely tisztségét ezen poszton (utóbb már szakigazgatóként) 1997. augusztus elsejéig töltötte be. Ettől a naptól kezdve, mint vezérigazgató-helyettes sokat tett az árufuvarozás, a személyszállítás minőségi munkájának javításáért, azért, hogy növekedjenek a teljesítmények. 1999. január 6-án, *Sipos István* halálának napján, válsághelyzetben, *Katona Kálmán* közlekedési miniszter felkérésére megbízott vezérigazgatóként állt a MÁV Rt. élére.

Kinevezésének napján, programjában újszerűen közelítette meg a humánpolitikát. Szerinte ez utóbbi a vállalat piacon maradását kell, hogy szolgálja, de annak érdekében, hogy a vasutas dolgozók ne veszítsék el létalapjukat. A munkahelyüket. Kifejtette, hogy a MÁV Rt. vezetőinek a vasúti hierarchiában mindenhol, a munkakörülményekkel és a munkafeltételekkel összhangban szabad és kell kell párbeszédet folytatni a dolgozókkal. *Kukely Márton* hangsúlyozta, eleget kíván tenni annak a tulajdonosi óhajnak, hogy átlátható módon gazdálkodjon a MÁV Rt. már a közeljövőben is.

A sajtótájékoztatón többen félreérthetetlenül azt firtatták, hogy a kormányzat elkötelezi-e magát a MÁV Rt. mellett, főleg ha vissza akarja terelni a közútról a sínekre az árufuvar tetemes részét. A Magyar Vasutas a tanulmányi verseny-győztes, kiváló bizonyítvánnyal rendelkező szakmunkástanulók elhelyezkedési gondjairól érdeklődött. *Dr. Bajnai Gábor* személyügyi vezérigazgató-helyettes kimerítő alapossággal, biztatóan válaszolt. Egy-két esetet említett meg, ahol személyesen kellett közbenjárnia.

A május 26-i sajtótájékoztatón a miniszter név szerint ismertette a MÁV Rt. Igazgatóságának tagjait. Ezek szerint továbbra is *Takácsy Gyula*, a MÁV Rt. Igazgatóságának elnöke. Az igazgatóság tagja maradt: *dr. Petőfi László*, a KHVM Közgazdasági és Vagyongazdálkodási főosztályvezető-helyettese, *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója, *Benczédi Mihályné*, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese, *Aba Botond*, a BKV Rt. vezérigazgatója, *dr. Csizmadia Éva*, a KHVM jogi főosztályvezetője és *dr. Katona András*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója. Az igazgatóság **új tagjai** lettek: *dr. Bányai Miklós*, a B-4872 Kft. ügyvezető igazgatója, *Sárdi Gyula*, a MÁV Rt. pécsi területi igazgatója, *Szálka Miklós*, a PRO URBE Kft. főmérnöke és *Kövesné dr. Gilicze Éva*, a közlekedéstudomány doktora, a BME Közlekedésüzemi Tanszék tanszékvezető egyetemi tanára, dékán.

A MÁV Rt. Felügyelő Bizottsága tagjainak névsora: **régi tagok**: *Horváth Lajos*, a KHVM Vasúti Közlekedési Főosztály vezetője, *dr. Bathó Ferenc*, a Pénzügyminisztérium Állami Költségvetési Főosztály vezetője, *dr. Kerkápoly Endre*, nyugalmazott egyetemi tanár, *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, *Gaskó István*, a VDSZSZ elnöke és *Szőllősi István*, a Kiskunhalasi Pályagazdálkodási Főnökség vezetője. **Az új tagok**: *Ocskay Ákos*, okleveles közlekedési üzemmérnök, gazdasági mérnök, korábban a KHVM fejlesztési főosztályvezető-helyettese, *Diczházi Bertalan*, a Tulajdon Alapítvány igazgatója és *dr. Gelenczei Csilla*, ügyvéd.

Szalai Csaba

EGÉSZSÉGPÉNZTÁR ELŐSZÖR MEGMÉRETVE

Pénzben gazdagodik, létszámban gyarapodik

Taglétszámának köszönhetően május 28-án megtarthatta fennállásának első küldöttközgyűlését a vasutas egészségpénztár. A megközelítőleg 1800 tagot tömörítő önkéntes szervezet 70 küldöttje – ahogy *Magos György* elnök fogalmazott – "óvás alatt játszotta a meccset", ugyanis előzőleg néhány tag formai kifogásokkal élt...

Az esemény végül is a legteljesebb békében, hanem is az olajfák alatt, hanem a bevételellenőrzési igazgatóság épületében zajlott le. A küldöttek zöme megjelent, és a szavazásköteles napirendi pontok csaknem mindegyikében egyhangúlag döntött. Az igazgatótanács beszámolóját is így fogadták el, annak ellenére, hogy a kasszánál tartott pénztárfelügyeleti vizsgálat kisebb adminisztratív hiányosságokat tárt föl. Ezeket a hibákat a pénztár kijavította.

Taglétszámát tekintve a pénztár fölfutóban van – egy év alatt megháromszorozódott a belépők száma. Míg 1997-ben 377 tagot tartottak nyilván, 1998-ban már 1124-en léptek be tagként. A pénzügyek ennek megfelelően alakultak: 2.177.000 Ft-ról 23.219.000 Ft-ra nőtt a pénztár vagyona. Az elnök beszámolóját ez ellenőrző bizottság vezetőjének, Remete Miklósnak az összefoglalója követte. A könyvvizsgáló korlátozott záradékkal látta el a beszámolót, de javasolta annak elfogadását. Több felszólaló után dr. Márkus Imre, VSZ elnök – aki maga is tagja a pénztárnak – szintén javasolta a beszámoló elfogadását, azzal a megszorítással, hogy a kifogásolt hiányosságok ellenőrzéséhez szabjanak határidőt. Egy október végi rendkívüli közgyűlés tételesen ellenőrizhetné, miként küszöbölték ki a kifogásolt gondokat. Ezt Remete Miklós, illetve a közgyűlés is elfogadta.

Az alapszabály módosítása után a szolgálati szabályzat következett, amelyben több pont módosult, igen kedvezően. Ezentúl, ha a pénztártag fekvőbeteggyógyintézeti ellátásban részesül, az ellátás minden napjára szemben a korábbi 350-nel, 400 Ft táppénzkiegészítést kap. A keresőképtelenek 5000 Ft-os kiegészítésének feltétele pedig a korábbi 90 naptári napról 60-ra módosult. A gyógyászati segédeszközökért fizetett térítési díjat a pénztár a jövőben magasabb összeggel egészíti ki.

(Folytatás a 2. oldalon...)

AKTUÁLIS

1999. május 26-án *Katona Kálmán* közlekedési miniszter *Kukely Mártont* nevezte ki a MÁV Rt. vezérigazgatójává.

Ugyanezen a napon alapítói értekezlet volt, amelyet sajtótájékoztató követett. A miniszter, a MÁV Rt. elnöke és a vezérigazgatója röviden szólt az előző, 1998. évi eredményekről, és több szó esett a jövőről, a reformról.

Végighallgatva a referátumokat és az újságírók kérdéseire adott válaszokat az emberben több kérdés fogalmazódott meg. A reformprogram kormány általi elfogadását követően lényeges változás lesz-e a MÁV Rt. költségvetési finanszírozásában, azaz megszűnik-e a veszteségfinanszírozás, amely folyamatos likviditási gondot, állandó pénzhiányt jelent? A tulajdonos (a kormány) elsődlegesnek tartja majd a vasútügyet, vagy csak a hangzatos vasúttámogató szólamok mentén továbbra is a közútba megy a pénz, a támogatás? (Az állampolgár, meg a vasutas pedig nem érti, hogy a több éve tartó folyamatos erőfeszítések ellenére miért olyan a vasút, amilyen!)

Az infrastruktúra fejlesztésére az "EU-komform" ráfordításokat biztosítja-e a tulajdonos? A járműállomány javítására, felújítására, a karbantartási munkákra megfelelő fedezet áll rendelkezésre? Megszűnnek-e az évközi kényszerintézkedések, keretcsökkentések, zárolások?

A szolgálati helyekre hiánytalanul leosztásra kerül-e a költségkereten felül a ***bérköltség*** is?

A vezetők a sajtótájékoztatón elmondták, hogy a vasutasság segítségére is számítanak a reform során.

Szó esett a megfelelő EU irányú ösztönzés szükségességéről is, – persze megfelelő teljesítmények mellett.

A VSZ véleménye szerint az érdemi változáshoz két alapvető dolog kell:

1. A tulajdonos (a kormány) hozza meg döntését az alapkérdésekről, és azokat tartsa, tartassa be, és ne legyenek menetközben különféle csökkentő intézkedések.
2. A MÁV vezetése következetesen alakítsa ki a belső intézkedéseit. Világos célok, és megfelelő mellérendelt eszközök legyenek. A feladatok végrehajtásához szükséges és elsősorban ***alkalmas személyek, vezetők*** kerüljenek kiválasztásra, kinevezésre.

A Vasutasok Szakszervezete úgy látja, hogy a fentiekben írtakon túl a reform sikerét alapjaiban fogja befolyásolni a bérrendszer. a szociálpolitika átalakítása. Meghatározó szerepet kell kapnia az oktatás, képzés ügyének, a személyzeti munkának.

A munkaügyi kapcsolatokat rendezni kell középszinten (szakágak!), de munkahelyi szinten is. Meg kell erősíteni (főleg létszámban!) a humánblokkot.

A Vasutasok Szakszervezete érdekelt abban, hogy a harmadik évezred vasutasai jól érezzék magukat a munkahelyükön, a jövőképük kiszámítható és pozitív legyen

Sándor Imre

UTÁNAJÁRTUNK

Szépségtapaszok sora díszeleg az "Új Fehér Ház"-on!

Álltuk az előző számunkban az olvasónak adott szavunkat. Ismét tudósítunk a Nyugati Pályaudvaron emelkedő új szociális épületről. Átadás után még mindig gyengélkedik. Így 1999. május 26-án, szerdán délelőtt 9 órakor, menetrendváltás előtti, rendkívüli üzemszemlére gyűltünk össze az állomásfőnöki irodában. *Varga Gyulánénak*, a VSZ Élet és Munkakörülményi Bizottság vezetőjének határozott kérésére még egyszer bejárhattuk a hatalmas komplexumot. Hiányosságairól egyébként *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke levelet írt *Kukely Mártonnak*, a MÁV Rt. vezérigazgatójának.

Tény, sokszor hangoztattuk, hogy egy új épületnek vannak és lehetnek hibái. S nem is akarjuk a kritika ostorával agyonütni, de igyekszünk pontosan tükrözni a vasutasok által csak "Új Fehér Ház"-ként emlegetett épület bejárásakor tapasztaltakat. Elkészült az ideiglenes közlekedési út, ám ennek megvilágításáról a kivitelezők már elfeledkeztek. Egy korábbi (rá)fűtés következtében lehullott az álmennyezet. no ezt már kijavították, ám pünkösd hétvégéjén elöntötte az épület alsó traktusát a szennyvíz.

A régi szociális épületben 252 ágy volt, s kifejezetten volt vendégszobája is. Most csupán 52 ággyal dicsekedhet. Itt jegyezzük meg, hogy bár helyi gondnak tűnik: igazából nincs üzemebédlő. Az már viszont súlyos hálózati gond. hogy a vendégszobákat kifelejtették a "Ház"-ból. Továbbra sem láttunk telefont, de még csak egy nyilvános telefonállomást sem szereltek fel eddig a kivitelezők. A korábban megígért orvosi rendelő, de még egy elsősegélynyújtó szoba, de még egy -doboz sem volt felfedezhető. Az "Új Fehér Ház" belső elrendezése is az átgondolatlanság érzését kelti: a KTG a földszinten van. ám a forgalmi vezényletet már az első emeletre helyezték. Ugyanitt egy komplett konyha is található. Ezzel szemben egy emelettel lejjebb (tehát a KTG-vel szemben) lévő ebédlőben sem ételmelegítési, sem kézmosási lehetőség nincs. Az épület nélkülözi a fogasokat, függönyöket is. Az ajtók közül több félelmetesen keskeny. s akad jó pár olyan ajtó is, mely egybenyílik. A zuhanyzók megvilágításáért "felelős" lámpák kapcsolói a kifelé(') nyíló ajtók mögött helyezkednek el, szinte belesimulnak a falba.

A rendkívüli üzemszemle után megkérdeztem *Varga Gyulánét*: elégedett-e a látottakkal, a tájékoztatással.

– Nem. Nem lehetek elégedett, hiszen jóval jobb szociális körülményeket ígértek e hatalmas házban a vasutas munkavállalóknak. A VSZ egyelőre "jegyzetel" és továbbra is rajta tartja szemét az épületen. Várunk. időt adunk a kivitelezőnek a hibák kijavítására. Aztán meglátjuk, hogy mit hoz a következő pár hét, s ha érdemben nem történik változás. úgy az épület tökéletesítéséért kezdünk harcba.

A beköltözött vasutasok is csak annyit jegyeztek meg csendesen. tömören: szép. szép. tényleg szebb. mint a régi! Arcukról leolvasható volt: hogy nem ilyen lovat akartak.

Természetesen lapunk továbbra is szem előtt tartja az épület sorsát. Figyelemmel kísérjük és tudósítunk állapotának jobbulásáról is.

Berta Sándor

MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"
Vasúti járműjavítás • fémmegmunkálás • acélszerkezet gyártás és szerelés

Portrévázlat a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságának VSZ képviselőiről

A MÁV Rt.-nél 1998 novemberében második alkalommal éltek a munkavállalók a hatályos munkavédelmi törvényben biztosított jogukkal, soraik közül munkavédelmi képviselőket választottak. A MÁV Rt. szervezeti felépítése indokolta, hogy a képviselet két szinten működjön. A munkáltatói jogokat gyakorló szervezeteknél tevékenykedő munkavédelmi képviselők közül delegálás útján megválasztásra került a központi munkavédelmi bizottság.

E bizottság gyakorolja mindazon jogokat, amelyeket a MÁV Rt. vezérigazgatói, szak- és területi igazgatói intézkedések, tervek, szabályozások, a munkabiztonsággal, foglalkoztatás-egészségüggyel, a törvények- és a kapcsolódó jogszabályok a bizottságnak biztosítanak.

A központi munkavédelmi bizottság 11 tagú. A jelölő szervek által a választásokon elért eredményeik alapján képviseltetik magukat a központi munkavédelmi bizottságban. A Vasutasok Szakszervezete a munkavédelmi képviselőválasztás során a legjobb eredményt érte el. 725 megválasztott képviselő közül 416 a VSZ jelöltje, így a 11 tagú bizottságba 6 főt delegálhatott, köztük az elnököt.

A 11 tagú bizottság 1999. február 25-én alakult meg, és *Molnár József* személyében megválasztotta elnökét, aki már másodszor tölti be e fontos tisztséget. Az előző választási ciklus működési tapasztalatai alapján a központi munkavédelmi bizottság tagjai részére szakképzettségüknek, területi- és szakági hovatartozásuknak megfelelően határozták meg a kapcsolattartás feladatait, módszereit a munkáltatókkal és a munkahelyi munkavédelmi képviselőkkel.

A központi munkavédelmi bizottságban területi igazgatóságok és szakigazgatóságok munkavállalói képviselhetik magukat. Közöttük 5 többdiplomás mérnök, 6 középfokú végzettséggel rendelkező szakember, akik nagy jártassággal, tapasztalattal rendelkező vasutasok.

A Vasutasok Szakszervezetének delegáltjai közül négyen az előző választási időszakban is tagjai voltak a bizottságnak, amely egyértelműen igazolja választóik bizalmát. Eredményes munkájukkal érdemeltek ki. Most íme meggyőződhetünk pályafutásuk bemutatásával rátermettségükről. A sort kezdjük a bizottság elnökével.



Molnár József

1942. március 18-án Gyulán született, vasutas családban. A szegedi vasútforgalmi technikum elvégzése után forgalmi szolgálattevőként dolgozott, majd elvégezte a MÁV Tisztképző Forgalmi- és Kereskedelmi Tagozatát. Rövid forgalmi "szolgálattevősködés" után a Közlekedési- és Távközlési Műszaki Főiskola nappali tagozatán tanult. Az üzemmérnöki diploma megszerzését követően ismét forgalmi területre helyezték, s közben megszerezte a munkavédelmi szaküzemmérnöki diplomát is. A szegedi vasútigazgatóság munkavédelmi vezetője volt 21 évig. 1960 óta tagja a Vasutasok Szakszervezetének, s több évig volt az igazgatóság SZB titkára. 1995-ben a VSZ jelöltjeként választották meg munkavédelmi képviselőnek, s delegálás útján lett tagja, és alelnöke a központi munkavédelmi bizottságnak. Az 1998. évi választásokon, munkahelyén ismét bizalmat kapott, illetve a Vasutasok Szakszervezete képviseletében újból megválasztották a központi munkavédelmi bizottság elnökének. Feladatának tekinti, hogy minél többet tegyen a vasutasságért, illetve a vasútért.



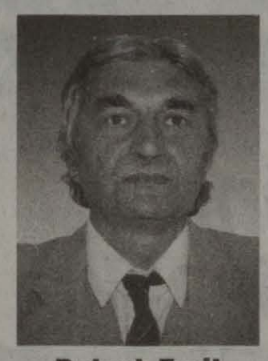
Székely Géza

A Somogy megyei Tabon született 1945. május 20-án. Az általános- és középiskolai tanulmányait is itt fejezte be. Az érettségit követően Budapesten a Kandó Kálmán Műszaki Főiskola villamos gépek- és készülékek gyártástechnológiája szakán szerzett diplomát. A főiskola befejezése után a GANZ Kapcsolók- és Készülékek Gyárában dolgozott, majd 1969-től a MÁV Landler Jenő Villamos Vonalfőnökségen. Gyakorló mérnökként vontatási szakvizsgát szerzett, s ezután 1970-ben Szajol Villamos Vonatfőnökség vezetői teendőinek ellátásával bízták meg. Ezt a feladatot 1975-ig végezte Rákos-Szolnok, Szajol-Lökösháza vonal fenntartási szakaszt érintő villamosítási- és Szolnok személypályaudvar átépítési munkálatai mellett. 1975-ben a Budapesti Vasútigazgatóság Vontatási Osztályára helyezték át, ahol a villamos csoport tagjaként az igazgatóság vontatási transzformátor állomásainak, és felső vezeték hálózatának üzemeltetési kérdéseivel foglalkozott, közben elvégezte a munkavédelmi főiskolát. 1980-ban helyezték át a MÁV Vezérigazgatóság Pályaépítési- és Fenntartási Szakosztályra. Először a vágányzárak tervezésével, majd a pályaépítési feladatok szervezésével foglalkozott. 1985-ben a Gépészeti- és Járműfenntartási Főosztályra helyezték, ahol felső vezeték üzemeltetési feladatokat látott el. Jelenleg is ezen a területen dolgozik, a szakigazgatóság erősáramú divízió tagjaként. 1994-ben a MÁV Rt. Vezérigazgatóság üzemi tanácsának tagjává választották. Az átszervezések kapcsán a szakigazgatóságok megalakulásával tagsága automatikusan megszűnt. 1995-ben a MÁV Rt. első ízben megalakult központi munkavédelmi bizottságának tagjává választották, majd 1998 őszén, a munkavédelmi képviselőválasztáson újraválasztották, és ismét helyet kapott a bizottságban. Budapesten él családjával. Fia egyetemi hallgató, leánya pedig középiskolai tanuló.



Hulik László

Vasutas szülők gyermekeként 1952. május 12-én, Szombathelyen született. Apja géplakatos, anyja bérelszámoló. Nős, két főiskolás gyermek édesapja. Üzemmérnök, és környezetvédelmi szaküzemmérnök. Vízgazdálkodási- és környezetvédelmi szakértői engedéllyel rendelkező igazságügyi szakértő. Közüzemű szolgáltató vállalatnál üzemvezetőként dolgozott, majd 1984-ben Celldömölki Vontatási Főnökségen karbantartó- és környezetvédelmi fizikai állományú csoportvezetőként kezdte pályafutását a MÁV-nál. 1998. november 1-jén a Szombathelyi Igazgatóságra került, mint hidrotechnológus és környezetvédelmi ügyintéző. Jelenleg a szombathelyi területi igazgatóság környezetvédelmi felügyelője, akit második alkalommal választottak meg munkavédelmi képviselőnek. A központi munkavédelmi bizottság megalakulásától, 1995-től tagja a bizottságnak.



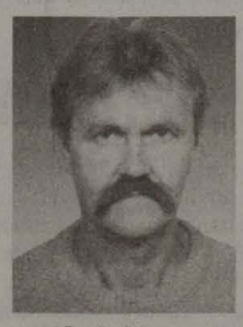
Balogh Emil

A Borsod megyei Végardón 1954. szeptember 1-jén született. Iskoláit szülőfalujában és Sárospatakon végezte, majd a miskolci 1. sz. Ipari Szakközépiskolában vasútforgalmi szakon érettségizett. 1973-ban lépett a MÁV szolgálatába, majd az önállósító forgalmi szakvizsga megszerzése után több állomáson dolgozott forgalmi szolgálattevőként. Mezőkövesden, Diósgyőr-Vasgyár állomásokon. 1983-ban Budapest-Ferencváros rendező-pályaudvaron, mint váltókezelő teljesített szolgálatot. A MÁV Tisztképző Forgalmi-kereskedelmi Tagozatának elvégzése után 1974-ben ismét Diósgyőr-Vasgyár állomásra került rendelkező forgalmi szolgálattevőként. 1988-tól a Miskolci Területi Igazgatóság Ellenőrzési Osztályán a Vasútüzem Biztonsági Csoportban, mint balesetvizsgáló dolgozott. 1993-tól pedig a VBVO csoportvezetője. Jelenleg is ebben a beosztásban dolgozik. 1973-tól a VSZ-nek, a központi munkavédelmi bizottságnak pedig 1995-től tagja.



Kenéz Attila

Budapesten született, 1956. március 10-én. Kisvárdán él családjával. Két gyermek apja. Az egyik gyermeke 17, a másik 13 éves. Általános iskolai tanulmányainak befejezése után karosszéria-lakatos szakmunkásvizsgát tett, és a helyi autószervizben helyezkedett el. 1983-ban érettségizett, majd 1986-tól a MÁV Záhonyi Főnökségnél dolgozott hegesztőként, és tagja lett a Vasutasok Szakszervezetének. Munka mellett gépésztechnikusi végzettséget szerzett, és 1993-tól a karbantartó részleg csoportvezetőjeként dolgozik. 1998-ban munkavédelmi képviselőnek választották meg, és a VSZ delegálta a központi munkavédelmi bizottságba, amelynek tagja lett.



Vágási Imre

1946. március 21-én született Miskolcon vasutas dinasztia gyermekeként. Családjával Miskolcon él, felesége szintén vasutas, mindkét gyermeke felnőtt, akik már önálló életet élnek. 1964-ben érettségizett az I. sz. ipari szakközépiskolában, gépjárműtechnikus szakon. 1964-től a MÁV területén különböző beosztásokban dolgozott, tagja lett a Vasutasok Szakszervezetének is, majd a Pálya-, Híd- és Magaépítményi Szakigazgatóság Területi Felügyeleti Osztályának gépész főmunkatársa, ahol jelenleg is dolgozik. Az Ybl Miklós Műszaki Főiskola épületgépész karán munka mellett szerzett diplomát. Az Országos Munkavédelmi Képző- és Továbbképző Intézetben munkavédelmi szaküzemmérnöki végzettséget is szerzett. Emelőgép műszaki- és munkabiztonsági szakértői engedéllyel, és munkavédelmi vezetői gyakorlattal is rendelkezik. 1998-ban választották meg munkavédelmi képviselőnek, és a VSZ delegáltjaként lett a központi munkavédelmi bizottság tagja.

Pásku Jenő

Hogyan tovább, Elnök Úr?

CÉLOK ÉS LEHETŐSÉGEK A MÁV RT. KÖZPONTI MUNKAVÉDELMI BIZOTTSÁG TEVÉKENYSÉGÉBEN

MIT MOND ERRŐL A KÖZPONTI MUNKAVÉDELMI BIZOTTSÁG ELNÖKE?

***Molnár József* a Központi Munkavédelmi Bizottság elnöke tapasztalt, évtizedes gyakorlattal rendelkező munkavédelmi szakember. Nem véletlen, hogy második alkalommal választották meg a bizottság elnökének. A munkavédelem területén is friss szelek fújdogálnak, új lehetőségek tárulnak fel a munkavállalói munkavédelmi érdekvédelem területén, amelyek a bizottságtól is új módszereket, eszközrendszerében, eljárási módjában hatékonyabb tevékenységet igényelnek.**

– Mi erről Elnök Úr véleménye?

– Kétségtelen, hogy napjainkban elsősorban a biztonságos munkavégzéssel szembeni óhajok és igények nőttek meg, amit a munkáltató a lehetőségek határain belül igyekszik kielégíteni. A bizottság, és a helyi munkavédelmi képviseletek a munkáltatóval kötendő együttműködési megállapodásokban, a munkavédelmi törvényben biztosított jogok érvényesítése útján érhetnek el eredményeket.

A bizottság garanciának tekinti, hogy a munkáltatói jogokat gyakorló szervezetek a munkavédelmi szabályzatban rögzítendő követelmények alapján fogják biztosítani a fenti igényeket. Reméljük, hogy ezek a megállapodások rövidesen megköttetnek. Ne tekintsék dicsekvésnek azon értékelésünket, amit az elmúlt három év munkájáról adok, de tevékenységünkről úgy a munkáltató, mint az érdekvédelmi szervek megítélése pozitív, amely több közreható tényezőre vezethető vissza. Ezen belül a bizottság munkájában, szakszervezeti hovatartozásától függetlenül észszerű konszenzus érvényesült. Azt a felfogást vallottuk, hogy mindannyiunknak egy a célja: a biztonságos, és egészséget nem veszélyeztető munkavégzés feltételeinek a javítása. A tagok között a cél megvalósításához vezető úton voltak nézeteltérések, de a viták során mindig sikerült a legcélravezetőbb megoldáshoz jutni. Továbbra is ezt az utat követjük.

Munkánk eredményességét nagymértékben befolyásolta az a körülmény, hogy működésünk tárgyi- és személyi feltételeit a munkáltató biztosította, és ebben a ciklusban is biztosítja. Tapasztalataim szerint a bizottság tevékenységére, eredményességére meghatározó volt a sokoldalú kapcsolat megteremtése munkáltatókkal, amelynek hozadéka a munkabiztonság alakításában jó eredményekkel járt. A kapcsolatok kialakításában meghatározó szerepet játszott a bizottság munkájának mint testületnek szakszerűsége, tagjai felkészültsége. Ezt támasztja alá szakvéleményeink, állásfoglalásaink pozitív fogadtatása, hasznosítása a vezetés munkájában. Például vezetői értekezlet elé csak olyan munkavédelmi beszámoló és értékelés kerülhet, amit a bizottság előzőleg véleményezett. A jelen, és a jövő feladatainak megoldásában szakmai felkészültségünket tovább kívánjuk erősíteni.

Nem utolsó szempont a bizottság munkájában a témaválasztás. Mivel mindannyian gyakorlott és tapasztalt, szakmailag felkészült vasutasok vagyunk, ismerjük, hogy a munkavédelemben "hol szorít a cipő".

Erre való figyelemmel határozzuk meg feladatainkat. Célunk, hogy véleményt mondjunk, javaslatokat adjunk a munkáltatónak, és nem utolsó sorban a szakszervezeteknek azokban a kérdésekben, amelyek, ha nem időben oldódnak meg, súlyos következményekkel kell szembenézni.

A munkáltatók többsége megoldásokat keresve fogadta javaslatainkat a munkavédelmi programok elkészítésére, amely a biztonságos munkavégzésre hatással lehet. Ugyanígy az egyéni védőeszközök ellátásának javítására és az utasítások módosítására is gondoltak.

Napjainkban aktuális témaként kezeljük közreműködésünket a MÁV Rt. Munkavédelmi Szabályzatának megalkotásában. Legközelebbi feladatunk az Mvt-ben biztosított jogok alapján a megválasztott 725 munkavédelmi képviselő felkészítése 32 órás tanfolyam keretében.

Javaslataink alapján a MÁV Rt. Vezérigazgatóság illetékes szervei megkezdték a tanfolyamok szervezését. Valószínűsíthető, hogy az első 16 órás képzést még ebben a félévben megtartják.

Sokszor ér bennünket az a vád, hogy munkánk egy részében nagy a kompromisszumkészségünk. Mi nem így látjuk. A munkavédelem nagyon összetett, interdiszciplináris tevékenység.

Alapvető célnak tartjuk a munkavállalók testi épségének és egészségének megóvását a munkahelyeken fellépő ártalmakkal és veszélyekkel szemben. Ennek érdekében rendszeresen vizsgáljuk a munkavégzés egészségügyi feltételeit, a munkaártalmakat, a balesetveszélyek kifejlődését befolyásoló munkakörülményeket, valamint az elhárítás módszereit.

Természetes, hogy a munkaszervezetek és a munkahelyek közötti kölcsönhatás feltételeinek vizsgálata részünkről nem mellőzhető. A bizottság munkájában a realitás meghatározó tényező. Ez azt jelenti, hogy amikor egy feladatot célul tűzünk ki, minden esetben a vasúti tevékenység szegmenseiből indulunk ki. Történetesen annak három alapeleméből, a munka tárgyából, a munkaeszközökből és a munkaerőnek összehangolt tevékenységéből.

Véleményünk szerint mindezeknek technikai, technológiai színvonala, a munkaerő minősége munkánkban meghatározó szerepet tölt be, és a jövőben is ezt az utat akarjuk követni. Összhangban a vasúti munka hatékonyságával, valamint az élet- és munkakörülményekkel szembeni követelmények között lehetséges legkedvezőbb állapotok megteremtése útján.

Kívánjuk, így legyen!

Pásku Jenő

EGÉSZSÉGPÉNZTÁR ELŐSZÖR MEGMÉRETVE

Pénzben gazdagodik, létszámban gyarapodik

(...folytatás az 1. oldalról)

Vérnyomásmérőhöz ötévente 20, a szemüveghez és kontaktlencséhez kétévente 15 ezer forinttal járul hozzá. Mostantól a fogászati beavatkozásnál a teljes összeg megtérítésére jogosult a pénztártag, számla ellenében. A gyógyszertámogatást naptári évenként az eddigi 15 ezer forintról 20 ezer forintban maximálták. Az említett szolgáltatások bővülését a tagok egyéni számlájának erejéig kell érteni az alapszabály értelmében. Így biztosított a pénztár anyagi stabilitása.

A tagok elfogadták a *Tonzor Péter* által ismertetett pénzügyi tervet is, amely a pénztár további dinamikus fejlődésével számol. Jelentős taglétszám-gyarapodás is várható. Az ellenőrző bizottságban, illetőleg az igazgatótanácsban személyi okokból megüresedő helyekre a közgyűlés új tisztségviselőket választott a pénztártagok közül. Az igazgatótanácsba választották *dr. Bíró Tibort*, a VSZ alelnökét, az ellenőrző bizottságba pedig *Kiss Lászlót*, a MoSZ elnökét.

Veszely Emőke

Mesélnek a várótermek



Debrecen. Tömeg dekkol a vasútállomás csarnokában. Hosszabb várakozásra ítélten a nagyváróterem egyik ülőpadja felé veszem az irányt. Étkező utasok mellett magukba roskadt, fekvő, alvó hajléktalanok. Átlagos, késő délutáni életkép ez. Az egyik pad felől áporodott bűz terjeng.

Csúszott egyre lejjebb

– Flaszterújságot vegyen! – toppan elém egy szőrmók alak. Vásárolok tőle, s útjára kisérem. Sajátos világába kalauzol. Sorstársának ajánl be; ám húzódozik szóba állni velem *Béres László*. Később mégiscsak megered a nyelve:

– Hajdúsámsonban 1951-ben születtem, Debrecenben élek. Volt egy élettársam és egy mostohafiam, akit felneveltem. Miután az élettársam meghalt, nevelt fiam "hálából" kirúgott az utcára. Így váltam hajléktalanná.

– *Hajlék nélkül hol tölti az éjszakáit?*

– Kezicsókolom, ez hosszú! Ne tessék már ennyire kíváncsi lenni! – pirít rám. Majd kis idő múlva válaszra méltat: – Bérházak lépcsőházaiban. Meg mikor hol. Tetszik tudni, kezicsókolom, mert a váróteremből kihajtják ám az embert!

– *Úgy értesültem, önökhöz humánusak a vasúti rendőrség tagjai.*

– Talán a város rendőrei, de nem a vasútiak! – háborodik fel, s faképnél hagy.

– Van itt nem messze egy hajléktalan szálló – mutat a téren át *Imre*, a flaszterújságárus. – Ott lehet fürödni, aludni. A helyzet az, hogy ott kevés a víz. Megszabják, milyen napokon, mettől meddig lehet fürödni. Az én helyzetem már picivel jobb az itt lévőknél, de nekem sem rózsás. A kis rokkant-nyugdíjamból és az újságárusítás jutalékából fizetem a szükséglakás rám eső lakbér részét. Gondolhatja, mennyi marad a megélhetésre. Tapasztalom, nap mint nap átélem azt a megaláztatást, ahogyan bánnak velünk. Azok miatt, akik maguk alá piszkolnak. Úgy gondolom, csak a rendbontóknak kellene a szűrét kitenni a váróteremből. Tisztában vagyok azzal, hogy idebenn kik tartózkodhatnak... Hiszen vasutas voltam. De! A vasúti rendőrség annyiban felelős a kialakult helyzetért, hogy egy kalap alá vesz bennünket. Nem tesz különbséget, de ahány szolgálat van, annyi féle módon igazoltat.

A sors a bűnös

– *Hogyan került ilyen kritikus helyzetbe?*

Hallgatom, hallgatom s mégsem tudom végül összeadni, hogy hány mostohagyermeke van. S hányszor szakított, de volt ő nős is.

Meglobogtatja az újságcsomót.

– A vasútnál buszsofőrként kezdtem annakidején. A nehézgépkocsi-kezelőitől kezdve a TIR-vizsgáig mindenre van jogosítványom.

Akadozik a visszaemlékezés, mert ahhoz a ponthoz ér, amikor elvitte kisebbik gyermekét pályamunkáskodni. Ő jót akart – hajtogatja többször is, mert a gyereket elütötte a vonat 92-ben Tiszafüred alatt. Ma is a vasutat hibáztatja. Persze a volt felesége (vagy élettársa?) meg őt, mert ha nem viszi el a gyereket oda, akkor ma is életben volna. Ezt vágta az asszony a fejéhez százszor is. S ekkor roppant össze lelkileg, s fizikailag is. Így került Szolnokra a MÁV-kórházba. Majd újból megromlott a kapcsolata egy másik asszonnyal, mert annak idősebb fia meg öngyilkosságot követett el. Ekkor került az utcára. Olykor alkalmi munka után néz.

A megjavulás rögös útján bukdácsolva halad *Bereczki János* hajlék nélküli. Sorstársaival ellentétben optimista. Lát kiutat hullámvölgyéből.

– Szüleimnél éltem. Lopásért két év börtönbüntetést töltöttem le. Szabadulásom óta vagyok kint a flaszteren – meséli történetét a harmincnyolc éves férfi.

– *Tanult a hibájából? Elkerüli-e a "jó barát"-i körét?*

– Alkalmi munkák vállalásából élek. Hétköznapjaimban így vezekelek múltamért. Csak hétvégén pihenek. A régi barátokat elkerülöm. Nem szeretnék újból lesüllyedni, ezért a hajléktalan szállót inkább nem veszem igénybe. Ott vannak olyan elemek, akik már próbáltak kísértésbe vinni. Ezért inkább lépcsőházakban húzódom meg éjszakákra. Az állomás várótermében – amikor csak tehetik – kiküldenek minket, s a lépcsőházakban sem tűrnek el szívesen. Többször előfordult már, a lakók vagy a házmester részéről, hogy ütlegelés volt az osztályrészem.

Beszélgetésünket félig ittas férfi szakítja félbe.

– Ezt írja meg! – furakszik a diktafonhoz. Igyekezetében majdnem kiveri a kezemből.

– *Tarr László*, hajlék nélküli. Éppen most rúgtak ki a szállóból. Hogy miért? – megmondom én magának! Ápolóként dolgoztam, kerestem egy kis pénzt. Vettem egy pár cipőt magamnak. Reggelre ellopták! Én meg persze, hogy szidtam az édes, jó anyjukat! Amiért, minden jött-mentet beengednek oda. A szállóra. – fújja el egy szuszra felháborodottságának okát.

Egész nap munkalehetőség után kutat Karádi Lászlóné. A negyven éves nő Anarcsról került Debrecenbe. Két gyermeke közül a fiatalabb meghalt, az idősebb pedig éjjel-nappal zavargatta ittas állapotban az édesanyját. Aki a tűrőképesség határán túl inkább a váróterem világát választotta. Dolgozó nő volt. Debrecenbe kerülve nagy nehezen munkát kapott a Barneváll-nál, de 160 fővel együtt munkanélkülivé vált. Jövedelempótlóból vegetál.

A rendőrségi szigor egyforma

Közbiztonság. Kompromisszum. Humanitás. Hogyan tudják érvényesíteni e fogalmakat a gyakorlatban? – fordultam kérdésemmel a Hajdú-Bihar megyei Rendőrfőkapitányság Közbiztonsági Szerv Közrendvédelmi Osztály Vasúti Alosztályához. *Szepesi Judit* rendőrszázadostól kaptam meg a választ.

– Megfelelő formában törvényes keretek között kezelhető a hajléktalanok kérdése. Téli időszakban válik jellemzővé (nemcsak Debrecenben), hogy a váróteremben tartózkodó hajléktalanok létszáma megnövekszik. Éjszakai menedéket, szállást próbálnak keresni a fűtött várótermekben.



A kézirat nyomdába adása előtt kaptuk a hírt Debrecenből, hogy ezen a pályaudvari, meleg aknafedélen alvó *Béres Lászlót* (állítólag a takarítók) éjszaka savval leöntötték. Súlyos égési sebekkel került a kórházba, a hajléktalanok szerint már nem gyógyul fel többé. Ügyében, minthogy a pályaudvaron történt a merénylet, a vasúti rendőrség nyomoz. FOTO: HURI

Debrecenben a Wesselényi utca 55. szám, valamint a Dobozi utca 2. szám alatt van hajléktalan szálló. Teltház esetében áll elő az a helyzet, hogy menedéket csak a fűtött vasútállomáson, ill. az autóbusz-pályaudvar várótermében találnak.

– Szállásprobléma akkor merülhet még fel, – fogalmaz szakmai zsargonnal Szepesi Judit – amikor szeszes italtól befolyásolt állapotuk miatt nem tudják befogadni őket. Tömeges megjelenésük a vasútállomás környékén akkor jellemző még, amikor a karitatív szervezetek által tartott étkeztetésekre gyűlnek össze. Az állomás melletti parkolóban szoktak hideg élelmet osztani, természetesen ilyenkor, ebben az időpontban a létszám emelkedik.

– *A váróteremben többnyire csendesen szunyókáló, esetenként Flaszter újságot árusító hajléktalanokkal találkoztam, sajnos hallottam olyan esetről, hogy februárban az alosztály rendőrei paddal együtt kitették az alvó hajléknélkülit a peronra.*

A századosnő erről nem tud. Az alosztálynak ilyen esetről nincs tudomása.

Ekként folytatja:

– A szeszes italtól befolyásolt állapotban lévő hajléktalan is felszabadultabb. Ilyenkor indulatosabbak. Hamarabb összeszólalkoznak, amely verekedéssé is fajulhat. Az ilyen garázda, közösségellenes magatartás esetén indokolttá válik a rendőri intézkedés. A közbiztonság megóvása, az utasok nyugalma érdekében törvényes keretek között intézkednek rendőreink. Ilyen esetekben is!

Az egyforma szigor félreérthetetlen.

– Egyéb esetekben a kollégáim maximálisan törekednek arra, hogy kulturáltan, differenciáltan intézkedjenek a hajléktalanokkal szemben is, így pl. az igazoltatás alkalmával, ha nincs irata, a magát igazolni nem tudó személyt elő szoktuk állítani. Az adategyeztetést követően, ha tisztázódik a kiléte, elbocsátjuk.

A csendes, pihenni vágyó hajléktalanoknak a váróteremben tartózkodását nem zavarjuk. Mi kategorikusan a váróteremből senkit nem küldünk ki. Akinek a viselkedése megbotránkoztatást kelt az utasok körében, azzal szemben természetesen határozottan fellépünk. Megjegyezni kívánom, hogy a várótermet takarítók ki szokták küldeni a bennt tartózkodókat addig, amíg a takarítást végzik.

A magatehetetlen, ittas személyt – ez biztonsági intézkedés – az illető saját maga és az utasok védelme érdekében a detoxikáló állomásra szállítjuk, persze ha a kijózanítása valóban indokolt.

– *Gyakran előfordul, hogy a hajléktalanok nem rendelkeznek irattal. Kifogásként említik a pénzhiányt az igazolvány kiváltására. Általában hivatkoznak arra is, hogy a váróteremben, alvás közben lopták el tőlük.*

– Valóban többször felvetődik az állítás, hogy amíg a hajléktalan személy az állomáson alszik, addig más személy – kihasználva a védekezésre képtelen állapotot – eltulajdonítja az alvó értékeit, iratait.

– *Én nem tapasztaltam, hogy a hajléktalanok kéregetéssel zaklatják az utasokat. Bár többek szerint a hajnali órákban odasomfordálnak melléjük...*

– Szerencsés helyzetben vagyunk, mert itt az állomás területén nem jellemző a kéregetés. Valószínűleg az állandó rendőri jelenlét visszatartó hatással van rájuk. Tisztában vannak azzal, hogy ezt nem szabad.

– *Speciális-e a vasúti alosztály tevékenységköre?*

– A vasúti alosztály hatásköre Hajdú-Bihar megyére kiterjedő. A nyílt vasútvonalon, valamint a meghatározott állomások területén elkövetett bűncselekményekben nyomozunk. Hozzánk tartozik a megye területén történő vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető bűncselekmények, továbbá a nyílt vasúti területen a balesetek kivizsgálása. A mi területünknek a sajátosságát abban látom, hogy a vasúti közlekedés, a vasút területén használatos speciális szavak, kifejezések ismerete munkánk során elengedhetetlen.

Húri Valérja

A MÁV Rt. új menetrendje

ÉRVÉNYES 1999. MÁJUS 30-TÓL 2000. MÁJUS 27-ÉN 24 ÓRÁIG

Május 27-én Budapest Nyugati Pu. Királyi várójában tartotta *Kukely Márton* vezérigazgató sajtótájékoztatóját az 1999/2000. évi vasúti menetrendről.

Elmondta, hogy a főváros elővárosi forgalmában 41 felújított kocsival és Inter-Pici sínbusszal találkozhatnak az utasok. A menetrend-készítők széles körűen egyeztettek az önkormányzatokkal, a Volánnal. A vasút 1998-ban 155,2 millió utast szállított, első jelzésként sikerült az utasszám-mérséklődést megállítani. A távolsági forgalomban az utaskilométer 2,9 %-kal javult. A tavalyi év veszteségének meghatározó hányadát – 10,45 milliárd Ft – a személyszállítás teljesítménye tette ki.

A MÁV tervezi csomagmegőrző automaták vállalkozókkal való üzemeltetését. Visszaállítják a koffer-kulik szolgáltatását. Folytatják az emelt peronok építését. Korszerűsítik az információt. A mozgássérültek részére immár 61 helyen áll rendelkezésre mobil emelő. A kirándulásra indulókat pedig még több kerékpár szállítására alkalmas személygépkocsi szolgálja. Kiemelkedő, 10 éves programot képez az állomásépületek felújítása, azok építészeti jellegének megőrzésével.

Budapest-Zalaegerszeg között az eddigi néggyel szemben öt gyorsvonatpár közlekedik. A dél-dunántúli térség forgalmának kiterjesztése céljából a gyékényesi végállomást Nagykanizsára helyezték át. Nyári időszakban Salgótarjánból a Velencei-tóhoz személyvonatot indítanak Székesfehérvárig.

Több vonat közlekedik az alábbi útvonalakon: Budapest-Székesfehérvár, Eger-Szilvásvárad, Gyula-Békéscsaba, Szarvas-Mezőtúr, Szentlőrinc-Szigetvár, Szombathely-Kőszeg. Bővíti InterCity-hálózatát a MÁV. A jelenlegi Budapest-Dombóvár-Kaposvár IC-vonat Somogy-szob-Csurgó érintésével Nagykanizsáig megy. Vasárnap este Kaposvártól mentesítő vonatot indítanak a Déli pályaudvarig. A hét utolsó munkanapján és a hét első munkanapját megelőző napokon Budapest-Eger között naponta egy, nyáron hét végén két pár InterCity vonatot állít forgalomba a vasút. Nagykanizsa-Keszthely felől érkező IC-k Budapest Keleti Pu.-ra érkeznek. InterPici járatok száma 20 motorvonattal 12 útvonalon 25 pár vonatkként áll az utasok rendelkezésére. Új járatok: Nyíregyháza-Vásárosnamény, Debrecen-Nagyvárad, Debrecen-Hajdúböszörmény, Szeged-Gyula, Sárbogárd-Baja.

Több vonat közlekedik a Balatonhoz. Nyáron mentesítő vonatok, közvetlen vonatok, egyesített vonatok járnak távolabbi induló állomásokról is, de javulnak az utazás feltételei az elővárosi forgalomban is. Budapest-Szob között visszaállítják a jól bevált ütemezés szerinti vonatforgalmat. A nemzetközi vonatközlekedés kényelmesebb lesz. A Balkán nemzetközi gyorsvonat csak Budapest-Szabadka között közlekedik. A Hellas pedig további intézkedésig, – nem.

Bővítették a kedvezménnyel való utazási feltételeket is, amelyekről az állomásokon, utazási irodákban, és értékesítési irodákban adnak részletes tájékoztatást. Együttműködési megállapodást kötött a MÁV Rt. és a Volán Rt., a Nemzetközi Üdülési Szolgálat és a Fővárosi Állat- és Növénykert az utasok érdekében. Bővült a kedvezménye a főiskolai és egyetemi hallgatóknak.

A vezérigazgató szerint a vasút célja, hogy utasokat szerezzen vissza. Bár ez nem könnyű feladat, hiszen nő a gépkocsi-eladások száma. A MÁV Rt. lépést kíván tartani az európai vasutakkal, ám ehhez még mérföldeket kell megtennie a jelentős beruházások és fejlesztések útján is. Ez az, amit nem aprózhatel.

Szabó Béla

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

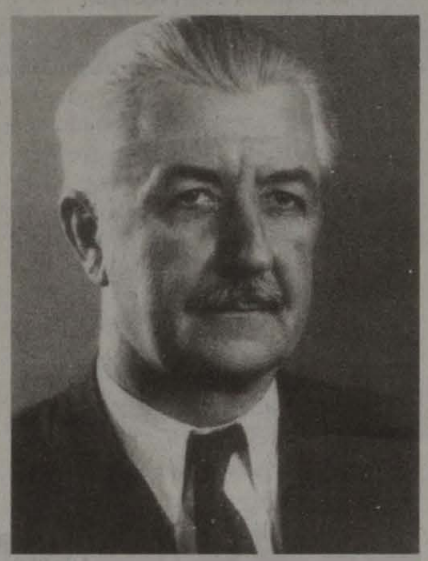
Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

EMLÉKEZZÜNK RÉGIEKRE!

Millok Sándor



Millok Károly MÁV tisztviselő és *Molnár Júlia* házasságából született Budapesten, 1887. január 26-án. Polgári iskolai tanulmányai után az Iparművészeti Iskola szobrászati szakán tanult, de apjának korai halála miatt, anyagiak hiányában csupán két évig. 1904. június 1-től a Déli Vaspálya Társaság díjnoka, 1909-től irodakezelő. 1910-ben házasságot kötött *Rácz Margittal;* csatlakozott az illegális vasutas szakszervezeti mozgalomhoz és tagja lett a Magyarországi Szociáldemokrata Pártnak. 1915-ben vett részt először kartársai bizalmából a vasutas szabadszervezet küldöttközgyűlésén, majd a déli vasutasok szervezése mellett – a vasutas lapszervezet vezetőségi tagjaként – bekapcsolódott a *Magyar Vasutas* szerkesztésébe. 1918 őszétől az MSZDP budai III. választókerületi szervezetének vb-tagja. 1918-1919-ben a Magyarországi Vasutasok Szövetségének egyik központi titkára.

A tanácsköztársaság leverése után szakszervezete és a MSZDP újjászervezésén munkálkodott. 1919. augusztus 24-én az MSZDP ellenőrző bizottságába választották. A vasút létszámából törölték. Három vezetőtársával október 2-án újra megjelentette a *Magyar Vasutast*. Miután 1920 januárjában két társát letartóztatták, Bécsbe menekült, ahol emigráns lapoknál dolgozott. 1924 júniusában hazatért. Az Általános Fogyasztási Szövetkezet Törekvés Takarékpénztára alkalmazta. 1926-ban bekapcsolódott a villamosvasutasok szakszervezeti mozgalmába. 1927-től *A Villamos* főmunkatársa, 1930-tól 1938. áprilisi betiltásáig a szerkesztője. A villamosvasutasok küldötteként vett részt a szociáldemokraták országos pártgyűlésein. Kongresszusi felszólalások, indítványok, cikkek sorában követelte a vasutasok elkobzott szervezkedési jogának visszaadását, a közszolgálati alkalmazottak szervezkedési jogát. Erőteljesen szorgalmazta a vasúti munkások szakszervezeti és szociáldemokrata szervezést. 1934 és 1936 között a *Népszava* vasárnapi számaiban számyaskerék emblémával közelszáz cikket közölt a magyar vasutasok korábbi mozgalmairól, külföldi társaik törekvéseiről, a vasúti munkások, a vonatkísérő személyzet és a MÁV nyugdíjasok helyzetéről, a BBI-ről, stb.

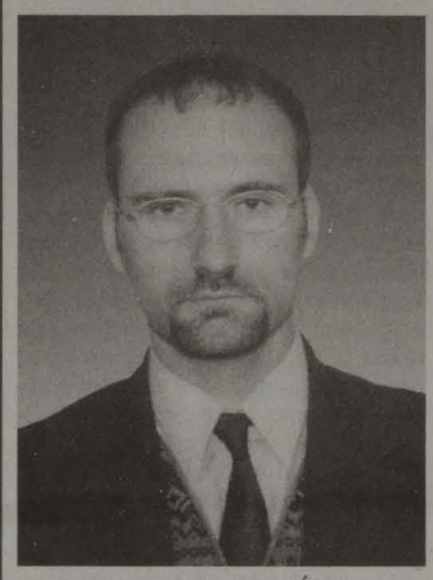
Tagja lett az MSZDP országos választmányának; 1937-től a pártvezetőség póttagja; 1939-től a *Népszava* belső munkatársa, 1941 májusától a lap felelős szerkesztője; 1943-tól az MSZDP egyik titkáraként a főváros környéki pártszervezési munkát irányította. 1931 és 1944 között a budapesti törvényhatósági bizottság tagjaként több szakbizottságban tevékenykedett. 1937-től a Munkás Testedző Egyesület ügyvezető alelnöke. 1941-től a Magyarországi Magántisztviselők Szövetségének elnöki tisztét is ellátta.

Széles körű történelmi és kultúrtörténeti ismeretekről tanúskodó írásainak java a szocializmus és a nemzeti eszme viszonyát elemezte, sokoldalúan cáfolva a szociáldemokraták hazafiatlanságáról terjesztett rágalmakat, visszautasítva a nyilas szónoklatokat "a bűnös Budapestről". A Magyar Nemzetben "Egy aggódó szociáldemokrata" aláírással 1939 nyarán megjelent cikke nyomán tartalmas vita bontakozott ki a függetlenség védelmének, a nácizmus elleni erők tömörítésének szükségességéről. Egyik kezdeményezője és szervezője volt a Népszava 1941-es karácsonyi számának, tevékeny résztvevője a Magyar Történelmi Emlékbizottságnak. 1944. március 22-én a Gestapó elfogta, július 13-án Mauthausenbe hurcolta.

1945. május 21-én tért haza. Hamarosan megjelent "Kínok útja. (Budapesttől – Mauthausenig)" c. élményregénye. Az Ideiglenes Nemzetgyűlés képviselője lett, s egy évig miniszterelnökségi politikai államtitkár, a deportáltak és hadifoglyok hazahozatalával megbízott kormánybiztos. 1945. augusztusától a BESZKÁRT igazgatóságának elnöke; az SZDP pártvezetőségének póttagja; 1947-48-ban a szociáldemokrata törvényhatósági frakció elnöke. Sorsát megpecsételte, hogy kritikával illette saját pártját az MKP-nak tett elvtelen engedményekért, s a közlekedési alkalmazottak szakszervezetének 1948. januári kongresszusán finoman visszautasította *Gerő Ernő* szociáldemokratákat fenyegető felszólalását. A szakszervezet új vezetői a miniszter megsértésével vádolták és a BESZKÁRT élétől való eltávolítását követelték. Márciusban munkásegység-ellenes magatartás vádjával kizárták az SZDP-ből. 1945-ös rehabilitálásakor megállapított nyugdíjának jelentős részétől megfosztották. S még örülhetett, hogy a történtek után – Recsket megúszva – éjjeliőrként kereshette kenyerét. 1959. június 18-án Sopronban hunyt el.

Gadanecz Béla - Gadanecz Éva

Hazajött, vissza a VSZ-be!



A rendszerváltozás után a MÁV-nál megalakult szakszervezetek tagjai zömmel a vasutasok szakszervezetéből kerültek ki. Érthetően mindenkiben élt a várakozás, hogy jobb lehet az érdekképviseleti és érdekvédelmi munka egy új egységben, mint egy régiben. Az élet azonban mást igazolt. Egy kialakulatlan, gyakorlatlan – esetenként karrieristáktól vezetett – új felállás nem minden esetben tudott az ígéreteknél többet tenni.

Zlati Róbert, várpalotai forgalmi szolgálattevőt hallgatjuk:

– 1991-ben kerültem ide a vasútra. Magától értetődően beléptem a VSZ-be. Két esztendővel később a VDSZSZ tagja lettem.

– Miért?

– A váltásnak nem éppen szakszervezeti okai voltak. Korombeli fiatalok, munkatársaim és barátaim kezdték el a váltást. Szinte magától értetődik, hogy követtem őket.

– Meddig tartott ez az új "házasság"?

– Talán egy esztendeig. Utána széthullott ez az új csapat. Az okokról nem kívánok beszélni. Egyéniségemtől távol esik, hogy sárdobálással foglalkozzak...

Zlati Róbert társai rövidesen visszatértek hozzánk. Ő nem! Ennek ellenére a vasutas szakszervezet valamennyi kulturális és sportesemányére meghívták. Ő ezeken szívesen és aktívan részt vett. Három éve újra a VSZ tagja lett.

– Miért ilyen későn jött "haza"?

– Valahogy röstelltem magamat. Nem az a típus vagyok, aki ide-oda ugrándozik.

Ezt követően rövidesen a területi ifjúsági tagozat tagja lett. Az idén február 11-én, a 87 tagú VSZ alapszervezet Várpalotán titkárrá választotta Zlati Róbertet.

– Hogyan tovább?

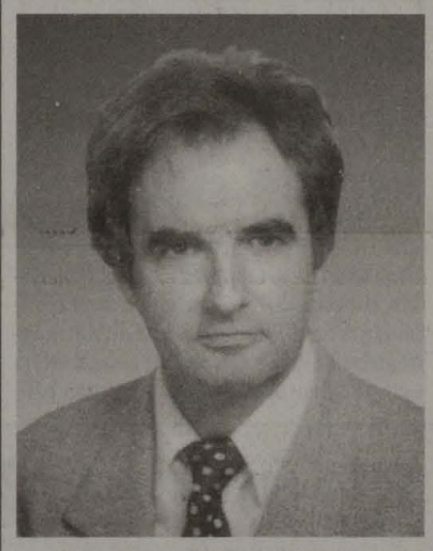
– Ismét megalakult a VDSZSZ az állomásunkon. Az igazi megmérettetés most kezdődik. A mostani vezetésük és tagságuk személyi összetételét ismerve nagyon kell igyekeznünk...

*Papp Zoltán*tól, a szombathelyi területi titkártól megtudtuk, hogy ez a visszatérési "kedv" Nyugat-Dunántúlon megélénkült. Nem neheztelnek senkire, mindenkit megértenek. Természetesen valamennyi tisztességes, becsületes vasutast újra örömmel látnák soraikban....

Sz. Jakab István

A VSZ JOGI PAJZSA

Már nincs annyi per



Dr. Arany József, a VSZ jogsegélyszolgálatának pécsi irodavezetője.

– Kérném, néhány szóban előbb mutatkozzon be, eljutva odáig, miként s miért döntött úgy, hogy a VSZ Pécsi Jogsegélyszolgálatának teendőit ellátja.

– Véletlenül kerültem a jogsegélyszolgálathoz, bár nem minden előzmény nélkül. 1969. januárjában kezdtem a tényleges vasúti szolgálatomat és 1982-ig, a jogi egyetem levelező tagozatának elvégzéséig mozdonyvezetőként dolgoztam a nagykanizsai vontatási főnökségen. Ezt követően a kaposvári üzemfőnökségen voltam fegyelmi ügyintéző, balesetvizsgáló, majd személyzetis. Ezután 4 év államigazgatási kitérő következett és 1991-ben kerültem Pécsre, ahol a vasútigazgatóság személyzeti és oktatási csoportvezetője lettem. Szerettem ezt a munkát, azonban a MÁV személyzetpolitikájával kapcsolatos bizonyos negatív élményeim hatására 1996-ban a pályamódosítás mellett döntöttem és hozzáfogtam az ügyvédi szakvizsgáim megszerzéséhez. Ekkor történt, hogy a jogsegélyszolgálat akkori vezetője, *dr. Bognárné dr. Pecze Mária* tragikus körülmények között elhunyt és engem kértek fel a jogsegély további ellátására.

– Ön szerint az utóbbi években nő, vagy csökken a jogsegélyszolgálat értéke a vasutas dolgozók körében?

– Az eltelt két és fél évben kb. 4-500 kisebb – nagyobb üggyel foglalkoztam, amelyek főleg a munkajoghoz kapcsolódtak. Tapasztalatom azonban az, hogy fokozatosan csökken a munkaügyi problémák aránya az egyéb, főleg családjogi ügyekhez viszonyítva.

Egyértelműen visszaesett a peres ügyek száma, aminek okát abban látom, hogy a munkáltatói jogkör gyakorlói egyre tájékozottabbak és alaposabbak a munkaügyi problémák kezelése terén, másrészt pedig tisztában vannak azzal, hogy a dolgozók megalapozatlan döntés esetén a jogsegélyszolgálathoz fordulnak, aminek a következménye többnyire a számukra kedvezőtlen bírósági ítélet.

– Ha netán az Ön adatai szerint arról van szó, hogy éppenséggel fölértékelődik, mi ennek az oka, magyarázata?

– Véleményem szerint a jogsegélyszolgálat értéke feltétlenül nőtt a dolgozók szemében. Ezt részben az előző állításommal igazolnám. A munkáltató éppen a jogsegélyszolgálat eredményes működése miatt mintegy rákényszerül arra, hogy alaposabban, igazságosabban kezelje a munkahelyi konfliktusokat, amely kedvező a dolgozók szempontjából. Másrészt pedig a dolgozóknak is egyfajta biztonságérzetet ad az a tény, hogy olyan jogi háttér van mögöttük, amely megvédi őket a munkáltató esetleges túlkapásaitól.

– Pécsen is a vasút (a MÁV Rt.) a munkáltató. Ha nem is éppen elbocsátás címén, de számtalan vasutas dolgozó került a MÁV kerítésén kívül. Megítélése szerint a dolgozók igénybe merték-e venni valós vagy vélt igazuk érdekében a jogsegélyszolgáltatást? Ha nem mertek megbízást adni, úgy miben látja e félelem okát?

– Olyan konkrét ügyről nincs tudomásom, hogy a dolgozó a valós vagy vélt érdeksérelme esetén nem merte volna igénybe venni a jogsegélyszolgálatot. Olyan tapasztalatom inkább van, hogy egyes dolgozók akkor is jogi védelmet várnak, amikor egyértelműen nincs az ügyben igazuk.

– Minden bizonnyal nem csupán munkahelyi avagy munkaügyekben fordulnak Önhöz. Milyen természetű megbízásokat kap még ezen kívül?

– Mint már említettem, a munkajogi ügyek mellett egyre több a családjogi, főleg a válással, gyermektartással kapcsolatos ügy, de az utóbbi időben egyre többen fordulnak hozzám kezességvállalással kapcsolatos tartozási ügyekben is.

– Minden jogsegélyszolgálati vezetőnek akad a tárházában egy-egy olyan eset, amely rendkívül elgondolkodtató, vagy ahogy mondani szoktuk, tanulságos. Arra célzok, hogy a munkáltató olyan ügyeket is perre visz, amelyekről előre tudja, hogy csak veszteséként megy bele. Miért teszi ezt? Valamilyen jogi fedezéket épít ki maga előtt, hogy később arra hivatkozhasson. Ő megtett mindent, törvényes útra terelte a dolgok menetét. Még pontosabban! A munkáltató inkább alul marad egy ilyen perben, minthogy előre megítélje a dolgozónak (pénzben, túlórában, stb.) azt, ami neki jár.

– Nem találkoztam olyan esettel, hogy a munkáltató előre tudta volna, vesztes lesz és mégis pereskedik. Olyan viszont több is volt, hogy az egyeztetési tárgyaláson sikerült a munkáltatót meggyőzni arról, hogy el fogja veszíteni a pert, ha bíróság elő kerül az ügy.

A legemlékezetesebb ügyemnek egyébként azt az esetet tekintem, ahol egy vasúti balesettel kapcsolatos ügyben a dolgozót a munkáltató és a MÁV szakvélemények alapján az I. fokú bíróság is hibáztatta, a II. fokú bíróság előtt mégis sikerült a vétlenségét bebizonyítanom.

– Hogyan látja? A vasutas sztrájkok után szaporodnak-e az olyan esetek, amelyek úgymond a dolgozóra ütnek vissza munkahelyén? Persze, ezt nehéz bizonyítani.

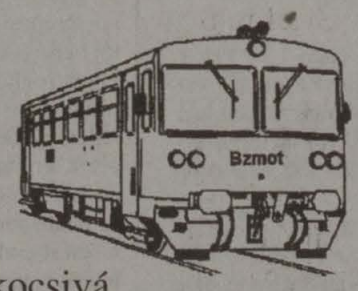
– A vasutas sztrájk következményeivel kapcsolatban semmilyen negatív példával nem találkoztam.

Szalai Csaba

MVJ
TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"



Tevékenységi körünk:
- Sínbusz "*Inter Picy*" gyártása
- Bz motorkocsi korszerűsítése remotorizációval, komfortosítása
- Bzx mellékkocsi átalakítása Bz motorkocsivá
- M47 típusú, dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- DHM2 típusú dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- 4 tengelyes személykocsi fővizsgája
- 2 és 4 tengelyes teherkocsik fővizsgája
- Eams magas oldalfalú teherkocsi gyártása
- Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása
- Vasúti nosztalgiajármű javítása, gyártása
- Speciális vasúti pályaépítő gépek javítása (UDJ, TVG)
- Vasúti járműfődarabok javítása

Tervezés és gyártás:
- vasúti járművek
- alumínium -és acélszerkezetek
- faipari termékek
- kovácsolt munkadarabok
- forgácsolt munkadarabok
- műszaki gumiáruk

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

A modernizáció alapja az értékrend helyreállítása

INTERJÚ *KAPOLYI LÁSZLÓ* AKADÉMIKUSSAL

RÉSZLET KÁRPÁTI SÁNDOR "MIÉRT ADTUK FEL? TANÚVALLOMÁSOK A KÁDÁR-KORSZAKRÓL" C. KÖNYVÉBŐL

– Milyen esélyei lehetnek a baloldalnak, melyik a kívánatos magatartás, melyek a baloldali politizálás mai legcélravezetőbb eszközei és feladatai?

– A szociáldemokrácia és a baloldal számára a következő két magatartásforma felvételének lehetősége ajánlott. Egyrészről vagy megpróbálja az elmúlt évtizedek jóléti államához tartozó feladatokból megmenteni, ami megmenthető, vagy felkészül a korszakváltásra és a jóléti társadalom, az erős civil demokrácia kialakítása szempontjából fogalmazza meg teendőit alapvetően új értékrend alapján.

A szociáldemokrácia a baloldal esélye, hiszen célja a *demokratikus szocializmus* csak ebben a keretben, ebben a dimenzió- és paradigmarendszerben képzelhető el. A szociáldemokrácia lehet egyedül képes arra, hogy *összekötő kapocs* legyen a liberális, a konzervatív és a szociális törekvések között.

– Ez lenne a valós alternatíva, ezek az ajánlott célok és szándékok. Melyek a cél elérésének eszközei, milyenek a feltételei?

– Az eszközöket és feltételrendszert a jóléti államból jóléti társadalomba való átmenet modellje biztosíthatja. A sokat hangoztatott kifejezés (welfare state) végső soron a szociális államnak egy *kiterjedtebb* és rendszeres formáját jelenti, amely a második világháború utáni dinamikus gazdasági növekedés nyomán teljesedett ki. Amennyiben ma a jóléti állam fogalmának ideológiai-politikai többlettartalma van a szociális állam fogalmához képest, annyiban a XX. század végi fejlett kapitalizmus olyan megreformált változatára utal, amelyben már viszonylagos anyagi bőség és politikai konszenzus uralkodik, szemben a korábbi időszakokkal, amelyekben ínség, éles szociális küzdelmek, és politikai osztályharcok jellemezték a társadalom helyzetét. A továbblépés a jóléti államból a jóléti társadalomba alapvetően a piacgazdaság törvényeinek figyelembevételével az emberi értékeken alapul.

– A probléma csak az, hogy a jóléti államoknak is bealkonyult. Folytatódik a megindult leépülés.

– A legfontosabb probléma a jóléti állam *költségessége*, amelyre megoldást kell találni, főleg a gazdasági recesszió időszakában. A jóléti állam *kudarcot vallott* olyan területeken, mint az egészségügy, a lakásépítés, amelyre hiába költöttek többet, mégis egyre nagyobb lett a hiány, és mind drágábbak a szolgáltatások. A jóléti kiadásokat egy óriási bürokrácia költségei is terhelik, amely egyre csak burjánzik, s amelynek önérdekűvé vált a szolgáltatások kiterjesztése, függetlenül munkájának rossz hatásfokától, amelyen nem siet javítani.

A jóléti állam hagyományos expanziójának folytatódását olyan tényezők is kizárják, mint a tartós fogyasztási cikkekkel való relatív telítettség, az ökológiai korlátok tudatosulása, a tőkemenekülés veszélye a nagy adók miatt, és a *technológiai korszakváltás*, amely tömegesen munkaerőt szabadít fel. Ez utóbbi miatt már a "munkástársadalom végének" víziója is megfogalmazódott. Nyilvánvaló, hogy a munkanélküliség ezzel összefüggő, elháríthatatlannak tetsző növekedése éppúgy, mint a lakosság korösszetételének radikális megváltozása az idősek javára, megoldhatatlan finanszírozási válságba sodorja a jóléti államot. A reformok tehát elodázhatatlanok.

– Milyen reformokról van szó? Mire számíthatunk?

– A vita tulajdonképpen arról folyik, hogy a differenciálatlan leépítés, restriktív takarékossági intézkedések sora legyen-e a megoldás útja, ami végső soron a jövedelemelosztás revízióját eredményezi a tőkésérdekek javára, vagy pedig ellenkezőleg, egy differenciált stratégia kialakítására kell törekedni, amely a jóléti kiadásokat nem csökkentené, csak új csatornákba terelné. A jóléti állam válsága a mai baloldal-szociáldemokrata kritikusai szerint azonban csak az eszközök, és nem a cél válsága. A fejlődés nem állhat meg az eddigi eszközök alkalmazásánál, amelyek akár diszfunkcionális következményekhez is vezethetnek. Nagyon is lehetséges, hogy az eredeti célok megvalósítása az eddigi megoldások elvetésén és egészen *új utak* keresésén múlik, mindenekelőtt az oktatásban, képzésben, egészségügyben.

– A baloldal csak összefogással, az erők egyesítésével tud megfelelő ellensúlyt képezni a mai nyomuló jobboldallal szemben. Hogyan látod ezt a probléma- és feladatkört?

– A magyarországi baloldal összefogásának esélye a *közös érdekek* keresése mentén található. A modern társadalom, és modern személy integrált jellemzőire építő modernizáció alapja az *érdekrend helyreállítása*: a munkamorál és motiváció rekonstrukciója, a vállalkozások ösztönzése, a szellemi, alkotó munka helyes értékelése, a hierarchikus vezetési rendszer kiteljesítése. A modernizáció során *az emberközpontúság* és a közösségi-társadalmi beállítottság egységének kell megvalósulnia, azaz szabad, autonóm egyéniségek saját maguk által felismert, önkéntes együttműködésére, kooperációjára kell alapozni. Az aktív társadalmi részvétel feltételei *az esélyegyenlőség* megvalósulása, a cselekvés lehetőségének egyenlősége. A teljesítményelv érvényesítése biztosítja, hogy az egyén társadalmi megbecsülése nem fakadhat hozzá képest külső, idegen tényezőkből, hanem e megbecsülésnek elsősorban saját, személyes cselekedetein, teljesítményén, az élet minden területén megnyilvánuló tevékeny, alkotó munkán kell alapulnia. A társadalom minden pólusára kiterjedő új minőségi attitűd a hagyományos termelési kultúrával párosulva teremti meg a hatékony létezés és munka feltételeit mind az egyén, mind a vállalat, az egész társadalom számára.

A baloldal összefogásának egyik alapelve az emberi tőkébe való beruházás gazdaságfejlesztő szerepének elismerése. *A szellemi tőke fejlesztésébe befektetett pénz a leghatékonyabb beruházás* lehet, ami nélkül bizonyosan elvész az eszközökbe beruházott pénz is. A baloldali erők összefogásának célja: szabadságot minden embernek, embercsoportnak, nemzetiségnek, nemzetnek addig a határig, amíg nem sérti mások szabadságát, amíg vallja az egyenlőséget és az igazságosságot. Harcol az esélykülönbségek csökkentéséért; azért, hogy tehetségétől, adottságaitól függően mindenki számára megteremtődjenek *az esélyek egyenlőségének* feltételei. Harcol azért a társadalmi igazságosságért, amely elismeri és értékeli a *teljesítmények* különbözőségét. Az esélykülönbségek csökkentése és a mindenki számára biztosítható esélyegyenlőség érdekében, következetesen fellép a *közteherviselés* megvalósulásáért, egyben rászorultság elve alapján képviselve, segítve mindazokat, akik hátrányos helyzetbe kerültek.

A baloldali erőknek el kell fogadniuk *a szellemi tőke* értékének szerepét. Nyilvánvaló, hogy az összefogás az értelem, *az értelmiség* visszaadott becsülete nélkül nem képzelhető el.

Kárpáti Sándor



FOTÓ: SZALAI CSABA

***Gáspár Sándor*, mint az elmúlt idők nagy tanúja, s egyben mint a kötetben szereplő személyiség a könyvbemutatón. Április 28. Budapest, Carbon étterem**

VASÚTTÖRTÉNET

História

ŐRLÁNGVIGYÁZÓ, SALIGA-EMELŐ, RÁMOLÓ

Még a vasútnál is kevesen ismerik a MÁV Rt. história bizottsága célkitűzését, szervezetét és értékőrző céljait. Pedig olyan nemes értékről van szó, amely feladatának tekinti a hűséget a múlthoz: a tárgyi és személyi emlékek megőrzését. Vasúttörténeti vissapillantást ad a szemlélődőnek, aki már a jövő felé tart.

Kisteleki Mihály, a bizottság elnöke szerint a Nemzeti Vasúti Emlékpark (elnevezése nem végleges), mint vasúttörténeti intézmény az Északi Vontatási Telepen kapott végleges elhelyezést. A másfélszázados járműparkot bemutató skanzen kerítése már elkészült. Védett terület, ahol a tároló vágányokat immár kijelölték. A felvételi épület a korabeli tárgyak és eszközök bemutatását szolgálja. A területet gyalogos felüljáró hidalja át. Fásított park övezi, mintegy méltó környezetet adva az elmúlt időnek.

A história bizottságnak a jármű, az infrastruktúra és a személyes emlékeket őrző albizottságain kívül nosztalgia bizottsága is működik. Az évszázados gőzmozdonyokat, személy- és teherkocsikat, különleges járműveket a helyszínen javítják meg a múzeumi igényeknek megfelelően. Ma már csak kevesen értik ezek kijavítását, az utolsó 24 órában vagyunk.

Az infrastruktúra albizottság bemutatja a pálya- és vágányépítő-javító gépeket, szerszámokat, felépítményi szerkezeteket. Paksról áttelepítik az ott tárolt kiállítási eszközök egy részét. Mindez korhű világítást kap, szerephez juttatva Jászkisért, Dombóvárt is.

– Célunk – mondja az elnök –, örökül hagyni a tárgyakon kívül azon személyeket is, akik hatást gyakoroltak a vasút fejlődésére. Eredményeire. Korszerűsítésére. Gyűjteményeket, alapbizonylatokat, fotókat, tervrajzokat, alapító okleveleket mutatunk be. Közhasznú alapítványként tartjuk fenn a MÁV Rt. keretein belül. Működtetéséhez forrásra van szükségünk, amelyet a vasutasoktól, szponzoroktól, kft-ktől remélünk elnyerni. Hiszen fűtésről, világításról, őrzésről kell gondoskodnunk.

Kisteleki úgy véli, hogy az ezredforduló lehet a legalkalmasabb időpont a megnyitásra. Méltó keretet adna a vasutasnapi ünnepségnek. Jubileumi programként lépne be abba az ünnepségsorozatba, amelyet a nemzet előkészít.

Állomási harangművek, a Morse-féle távírók mellett ott sorakozik majd a pályafenntartásnál használt heppán, a Saliga-emelő, a hajtóka, a hajtány. Megismerkedhetünk az elejehúzóval, az őrlángvigyázóval, a begyújtóval, a rámolóval. Nevük már rég elfelejtődött.

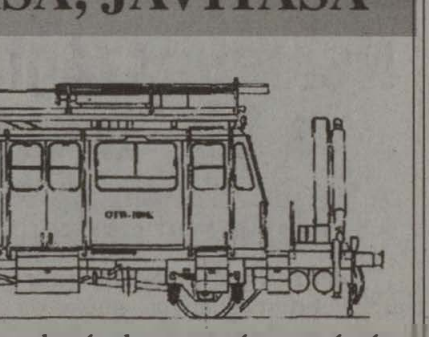
Dr. Horváth Ferenc a személyes emlékeket őrző albizottság vezetőjeként 46 levelet küldött szakigazgatóknak, főosztályvezetőknek, területi igazgatóknak, kft-k vezetőinek, intézményeknek. Kérte, hogy nevezzék meg működési területük kiemelkedő személyiségeit, kiknek fotóit archívumban őrizhetik, életrajzi adataikkal. Sajnálatos tény, hogy csak 16-an válaszoltak. Szomorú! Az érdektelenség azokat minősíti, akik címzettként közönyükről tanúskodtak. Pedig az "adni gyönyörűség" igazsága jelen esetben azt jelentené, hogy a múltból visszahozni valamit a jelen és a jövő számára.

História est magistra vitae! Igen, a történelem az élet mestere. Az ifjú vasutas számára a történelem vonzó. Vonzó, hogy valaha 52 mozdonytípust tartott számon a "Menetrendfüggelék". És ma a dízelek, a villamos-mozdonyok, a nagysebességű vonatok, az InterCity-k, a Dominó 55 és Dominó 70, a központi menetirányítás a jellemzőbb. Üvegszálas optikai kábelek, elektronika, hosszúsínesítés, gépi vágányfektetés a jelen, amely majd múlttá válik.

A bizottság könyveket ad ki. Személyes emlékeket vesz hangszalagra. Meghallgat emberi történeteket. Nosztalgia vonatokat közlekedtet. Gondoskodik a kihelyezett mozdony őrzéséről, állaga megóvásáról. Közönséget vár, hogy bemutatva a vasutat partnereket szerezzen. Olyan valóságos "emlék album" kialakítására kerül sor, amelyre példa az angol, a francia, a svájci vasút. Pedig ott már 340 km-es sebességgel közlekednek a vonatok.

A múlt azonban a jövőnek szól.

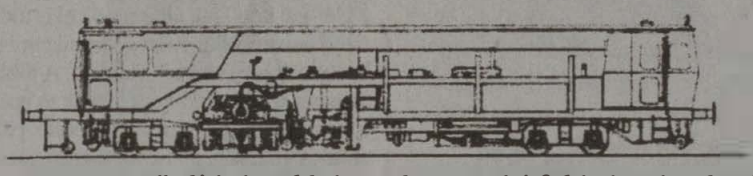
Szabó Béla



Ipartörténeti műremek, még mindig zakatol. FOTÓ: ARCHÍV

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA

Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.

A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.

Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.

Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).

Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZABAD TÉR

Korlátoltság, vagy korlátozottság

A telefon, főleg ha orvosok használják, nélkülözhetetlen bárhol. Akárcsak a debreceni területi egészségügyi központhoz tartozó záhonyi üzemorvosi rendelőé. Amióta megvan Záhonyban ez a rendelő, onnan hívhattak, riaszthattak az országból bárkit. Például a mentőszolgálatosokat, olykor a légimentőszolgálatot, a kórházakat, hisz Záhony a MÁV Rt.-n belül maga is különösen veszélyes üzem.

– A nyolcvanas évek közepén – emlékezik vissza *Pöhacker Attila*, a területi képviselet titkára – éppen egy gyors telefonhívásnak köszönhette életét több bajba jutott dolgozó is. Ne feledjük – mondja – nálunk mindenféle mérgező anyagot rakodnak, fejtenek át.

A napokban (két hete) váratlanul korlátozták a 425-052-őt, vagyis csak Kisvárdáig tudnak az orvosok, az asszisztensek telefonon eljutni. Nem értem, miért. A telefonszámla költsége sohasem haladta meg a tízezer forintot. A magánbeszélgetéseiket pedig sorra kifizették a rendelő alkalmazottai. Egyébként idáig a számlát a MÁV Debreceni Területi Egészségügyi Központja állta. Most valaki, a nagyfene takarékoskodás ördögétől hajtva, rájött arra, hogy 425-052-őt ugyan életben hagyja (vagyis nem szünteti meg), s így egy évre átszámítva egy látszólag tekintélyes summát spórol meg. Tegyük hozzá rögtön: nem a telefonköltségen, az emberi életeken. S ez nem túlzás, mert meglehet, hogy épp amiatt történik majd most egy máskor egyébként megelőzhető tragédia, hogy Záhonyból csak nagy késéssel tudják a rendelőből a mentősöket riasztani.

Vajon e korlátozás nem valakinek a korlátozottságáról állít ki bizonyítványt?

A kérdést döntse el az olvasó.

Szalai Csaba

Könnyes mosoly

A háborúból jöttem sebesülten haza, amikor először sírni láttam az apámat. – "Megöltek fiam!" – kiáltotta. Akkor már két hónapja éltek a pincében a ház lakói, akik némán, részvételjes arccal figyelték a jelenetet. "Ugyan semmi, csak éppen keresztüllyukasztották a lábamat," – mondottam vidáman és az apám is felsóhajtott, de nagyon félénk volt a mosolya, alig-alig tört át a könnyein.

Egy fiatalasszonyt láttam nevetve sírni, akinek megjött, hazajött, ha csak féllábbal is, a háborúból az ura. "Mit tettek velem, látod-e?" mondotta a katona. Az asszony azonban már nem sírt, csak nevetett. Olyan volt a kacagása, mint aki megnyert valamit, mint aki becsapta a halált és egy élet helyett csak egy ballábat adott oda neki.

Van egy barátom, aki nagyon sokat szenvedett. A háborúban mindenét elvesztette, szüleit, testvéreit sorban eltemette. Oly egyedül, oly árván állt a világban, mint egy kiszáradt nyárfa a pusztán, vagy egy magányos szikla a tengerben.

És akkor megismerkedett egy lánnyal. Szép, kedves kisleány volt, szerették egymást nagyon. De a sors nem elégelte meg a szenvedéseket, egy tavaszi napon a leány megbetegedett, és mire a májusi orgonák kinyíltak, meg kellett rendelni a koszorút. A síró emberek között száraz szemekkel ment a fehér koporsó után. Már nem tudott sírni, elfogytak a könnyei. Az egész embert rázta a hang és könny nélküli zokogás. Nem bírtam tovább nézni, hogyan szenved, odasúgtam neki: "próbálj meg mosolyogni." Rámnézett, megpróbálta és akkor megeredtek a könnyei. A kiszáradt forrás megindult. A könnyein keresztül küldött felém egy hálás mosolyt, mert újra megtanítottam sírni.

A könny és a mosoly rokonok. A szomorúság felhője nélkül nem ragyoghat fel a mosoly szivárvány-hídja, ha kisüt az öröm napja. Boldogok azok, akik könnyen sírnak és mosolyognak, mert megtisztul a szívük s könnyen el tudják viselni a szenvedéseket és az örömöket.

Sajnáljátok azokat a boldogtalanokat, akiknek már nincs se könny a szemükben, se mosoly az ajkukon...

Baranyai

KITEKINTŐ

Németországban folytatódik a DB "fekete" szériája

A "LA VIE DU RAIL" C. FRANCIA VASÚTI FOLYÓIRAT 1999. MÁRCIUSI SZÁMÁNAK CIKKE NYOMÁN

Tizenhárom személy sérült meg március 9-én Erfurt állomáson, amikor két személyvonat ütközött össze. Egy héttel korábban két tehervonat ütközött össze Hannover állomáson, amikor két személy sérült meg. Ezt megelőzően pedig tűz keletkezett egy tehervonat egyik kocsiján Göttingen-nél egy alagútban, majd egy tehervonat siklott ki Darmstadt közelében. Mintegy fél tucat egyéb balesetet regisztráltak az év eleje óta a Német Vasúton, melyek közül a legsúlyosabb a két halálesettel és 34 sebesüléssel járó baleset volt február 18-án.

Rámutatva a berendezések elégtelen fenntartására a vasutas szakszervezet megszakítást követel a személyi állomány racionalizálásának folyamatában, amelyet a 286 ezer főt foglalkoztató társaság következő privatizálására való tekintettel határoztak el. A DB 16 ezer alkalmazott állását szüntette meg 1998-ban. A szakszervezetek szerint 18 ezer alkalmazotti helyet szüntethetnek meg 1999-ben. Az igazgatóság és a vasutasok megegyeztek abban, hogy minden eszközzel csökkenteni fogják a baleseti kockázatokat. A Német Vasút elnöke *Johannes Ludewig* biztosította a német közvéleményt, hogy a vasút messzemenően a legbiztonságosabb közlekedési eszköz marad, éspedig kilencszer biztonságosabb, mint a gépkocsi és háromszorta biztonságosabb, mint a repülő.

Válogatta és fordította: ***Hajós Béla***

Vonattal nem volna egyszerűbb?

Bizonyára sokak által ismert az a tény, hogy a világ nagyvárosai köré úgynevezett elővárosok települtek. Ezek újabbkori változata az alvóvárosok rendszere, de valójában mindkettő az előbb már említett szándékot valósította meg. Lényeges, hogy az itt élők – főként a férfiak – munkájuk révén főként a közeli(?) nagyvároshoz kötődnek, s nap mint nap utazni kényszerülnek ismert nevén elővárosi vasutakon, a tehetősebbek gépkocsival.

Magyarországon ismereteim szerint ez csak részben valósult meg, inkább csak ingázó vonatokként ismerjük – a szó pejoratív értelmezésével együtt – s "elővárosiként" inkább a HÉV-et fogadjuk el, a vasútról elfelejtkezünk.

A mostanság egyre követelődzőbb igények kérdése, hogy reálisak-e?

A döntése nem az én feladatom, de a kíváncsiság, no meg a sétára késztető varázslatos tavasz szinte kényszerített, hogy megnézzem Rákoscsaba, Rákoscsaba-újtelep, Rákosliget sajnos egyre pocsékabbá váló állomásait.

Rákoscsaba 9 óra 55 perc. Vonat érkezik Hatvan felől, s felszáll egy szem ötven körüli asszony. Az indulás előtti percekben elmondja, hogy vásárolni megy a "városba". Mindez 110 forintjába kerül, ugyanez BKV-Metró átszállásokkal majd 300 forint. Nem sokkal ezután a buszmegállóban "vallatom" utazási szándékáról fiatalabb társnőjét; ő a Rákoskeresztúri központba igyekszik. Hasonló szándékkal. Vonattal nem volna egyszerűbb? – kérdezem, s úgy néz rám, mintha elmezavarban szenvednék.

– Tizenöt perc alatt ott vagyok – mondja – vonattal Ligetig mehetnék, onnan aztán 10 perc gyaloglás, majd újabb várakozás – ez is kb. annyi – a főtérre vivő autóbuszra. Így aztán logikus, hogy marad az autóbusz. Rákoscsaba állomásépülete különben szintén megérne egy "misét", érzésem szerint gyászmisét, mert a különben nagyon kedves épületet a jelek szerint máris felfedezték csöves társadalmunk tagjai. Erről többet nyilvánvalóan az állomás oldalában lakók tudnának mesélni, de ez már egy másik történet.

Minthogy Rákoscsaba-újtelep "állomáskáé" is, ahol szintén nincs szolgálattevő, de az ott lakó MÁV alkalmazott *Gábor Miklósné* szerint teljesen fölösleges is lenne. Fölösleges, mert az a pár utas, aki kora reggelente itt száll fel, bérletes utasok, így aztán az esetleges pénztáros napi tevékenysége legfeljebb családjának készítendő pulóverek kötögetéséből merülne ki. *Gábor-né* különben azt is elmondta, hogy a hajnali 4 órától közlekedő vonatok 6-7 óráig általában telítettnek tűnnek, de ezt nyilván a szakemberek is tudják.

S ha már épületekről is szó esett, Rákosliget egykori állomásépülete a forgalom oldaláról nézve három pici lőrésszerű ablakkal tündököl, ajtajait, ablakait befalazta az a cég, mely itt tevékenykedik, máshol biztosítva a bejutást. Egyszerűen fogalmazva megunták, hogy az a pár utas, aki mégis úgy dönt, hogy vonattal utazik, a menetrend felől rendre náluk próbál érdeklődni.

Apropó menetrend. "Természetesen" az említett és nem üzemelő állomásokon ilyen egyszerűen nem létezik, pedig ennyit azért megérdemelne a nagyérdemű. Információnak tehát nyoma sincs, csupán a Rákoscsabai állomás mögött a szintén régen bezárt, és a hangzatos "Szajnapart kisvendéglő" nevet viselő épület falán, mely arról tudósít, hogy a pacalpörkölt 89, a sertésborda rántva 98, a szalontüdő 68 forint. Végtére ez is egy információ, igaz ezen legfeljebb ma már csak nosztalgiázni lehet.

Veégh Ádám

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON III. RÉSZ

"Sok gyerek azt mondja: passz!"

Megkezdett sorozatunk szelleméhez híven ezúttal is megkerestünk két tanműhelyvezetőt, hogy a végzettek elhelyezkedési lehetőségeiről faggassuk őket.

Matkó Ottó, a MÁV Rt. Északi Tanműhelyének vezetője szerint a fölvetett probléma nálunk igencsak összetett.

– Az itt végzettek előtt három út áll – mondja. – A középiskolai bizonyítvánnyal kiengedett tanulók közül többen főiskolára, egyetemre készülnek. A többiek egy része a civil életben próbál munkahelyet keresni, illetve vannak, akik affinitást éreznek a vasút iránt. A 130 most végző fiatal szakember 15-18 százaléka, nagyjából húsz gyerek a MÁV-nál kopogtat állásért, ők el is tudnak majd helyezkedni, mert a vasútüzemi szakosoknak megvannak a helyek. A többiek azonban máshová kancsingatnak. A speciális képzésben, például a vasútépítő, pályaépítő szakon neveltek közül hárman szeretnének a vasútnál maradni.

Hogy mi az oka a viszonylag csekély érdeklődésnek? A tanműhelyvezető szerint legelőször is a bérezés.

– Az érettségivel, technikusi minősítéssel rendelkező pályakezdők induló fizetése a vasútnál nagyjából bruttó 36-38 ezer forint. Erre sok gyerek azt mondja, passz. Pályakezdőnek lenni nem rózsás dolog amúgy sem, aki pedig vállalja az alacsony fizetést, jobbára a vasút iránti szerelemből teszi. A szakmunkásokra ugyanez jellemző, kezdő pénzük 28-30 ezer forint. A mostani srácok szeretnének jobban keresni, de hát ki nem? Maszek helyen, a MÁV valamelyik kft-jében akár a dupláját is megkaphatják. Nem véletlen, hogy például a forgalmi szolgálattevők közül többen a BKV-hoz mennek dolgozni.

Miskolci tapasztalatok szerint azoknak a szakközépiskolai végzetteknek, akik kifejezetten a vasútnál szerettek volna elhelyezkedni, sikerült is állást kapniuk.

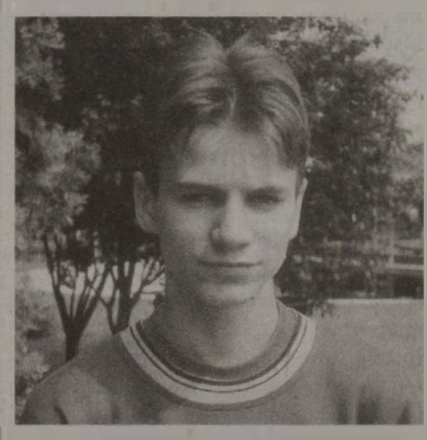
– Ez a forma megszűnőben van, ám tavaly új képzés, vasútüzemvitel-ellátó szak indult nálunk – nyilatkozta megkeresésünkre *Csutorás Márton* tanműhelyvezető. – Azok a fiatalok, akik 3,5 fölötti tanulmányi átlagot produkálnak, tanulmányi szerződéssel fix munkahelyre számíthatnak, ha vállalják. Egy év múlva végeznek, akkor meglátjuk, miként alakul a helyzet náluk. Azonban tény, hogy nem minden gyerekünk pályázott állásra, akinek lehetősége lett volna rá, és a számoknál ezt is figyelembe kell venni. Az okot csak ők tudják. Ebben az évben egyébként kötöttpályás járművillamossági szerelő képzésünk is indult, már érettségizettek számára. Ezt az Országos Képzési Jegyzék tartalmazza. A végzetteknek nagy szerepük lesz a mozdonyvezetői utánpótlásban. Arra számítok, hogy elhelyezkedésüknek nem lesz akadálya, feltéve; ha sikerrel járják ki az iskolát.

Csutorás Márton szerint az elmúlt öt évben a hagyományos képzésekben részt vettek elhelyezkedése nehéz volt a MÁV-nál.

– A cég létszámleépítési lépései, illetve a kft-s átalakulások jócskán beszűkítették a friss szakemberek lehetőségeit. Szerencsére nálunk jól működik a munkaerő-koordinációs tanács, ahová rendszeresen leadjuk a végzősök listáját, hogy időben értesíthessék őket. Mi magunk is igyekszünk bizonyos munkakörök felé terelni a gyerekeket, ahol a MÁV-nak külső fölvételi lehetősége van. Ilyen például a jegyvizsgálói munkakör. Most harminchat végzettünk lesz, és remélhetőleg a fele létszám elhelyezkedhet a cégnél.

Veszely Emőke

Vasúton akar dolgozni



A szentesi Zsoldos Ferenc Műszaki Szakközépiskola és Szakmunkásképző, valamint a MÁV Jendrassik György Gépészeti Főnökség tanműhelye április közepén Szentesen rendezte meg a Szakma Kiváló Tanulója Verseny országos döntőjét, a közlekedés-gépszerelő szakmában. E verseny abszolút győztese a szentesi *Holozsai Csaba* lett, akivel az előzményekről, és terveiről beszélgettünk.

– Néhány évvel ezelőtt bátyám dízelmozdony-szerelőként végzett, így az ő ajánlatára választottam én is ezt a szakmát. Érdekeltek a mozdonyok, a nagy alkatrészek, s az, hogy itt a tanműhelyben mindent meg lehet tanulni, nemcsak a motorszerelést, hanem a lakatos munkát is – kezdte a beszélgetést *Csaba*. – Hogy mennyit kellett tanulni? – Rengeteget. A szakmunkásképzőben az elmúlt hónapokban felkészítő tanárom *Volkainé Margó* néni nagyon sokat segített, valamennyi műszaki tárgyat ő tanított. Az iskolából hárman indultunk a versenyen, részünkre külön órákat tartott. Hasonlóan sokat segítettek itt a MÁV műhelyben a gyakorlati tudnivalók elsajátításában, az alkatrészek összeszerelésében. Nekem különösen Vecseri Sándor volt segítségemre.

– Nem féltél a versenytől?

– Egy kicsit, mert úgy gondoltam, nem tudok annyit, hogy az elsők között legyek. Akkor éreztem először, hogy van keresnivalóm, amikor az írásbelin túljutottunk és kihirdették az eredményt. Számomra a szóbeli volt a legnehezebb.

– Első lettél, ez mivel járt együtt?

– A jeles eredmény, no meg az első helyezés után megkaptam a szakmunkás bizonyítványt, két hónappal korábban, mint a többi diák.

– Mit szóltak a szüleid?

– Nem akarták elhinni, hogy első lettem, mert ők soha nem láttak tanulni. Nagyon örültek a sikeremnek.

– Úgy hallottam, e verseny után nem sokkal egy másik országos vetélkedőn is elindulták?

– Igen. A szentesi verseny után egy héttel Dunaújvárosban az AutoCad országos tanulmányi versenyen is elindultam Szénási Attila barátommal együtt. Igaz, csak 12. lettem, de a jeles bizonyítvánnyal gépészeti műszaki rajzoló szakképesítést és magyar nyelvű AutoCad R12 szoftverüzemeltetői ismeretekből oklevelet kaptam.

– Dízelmozdony-szerelő szakmunkás vagy, mi lesz ezután?

– Először arra gondoltam, hogy a "Zsoldosban" intenzív tagozaton nappali tanulóként érettségit szerzek. De most meggondoltam magamat: itt maradok a vasúton, szakmunkásként dolgozom, hogy a szakmát ne felejtsem el. Dolgozni akarok, s természetesen e mellett az estin megszerezni az érettségit is. Ehhez a főnökségtől támogatást kapok.

Csaba terve nem álom. *Valkai Attila* tanműhelyvezető is megerősítette. Mint mondotta: itt a gépészeti főnökségen régóta azon dolgoznak, hogy évente a legjobb tanulókat felvegyék, megfelelő fizetést biztosítsanak számukra és segítsék a továbbtanulásukat. Tavaly két diákot vettek fel, akik megállták a helyüket. Most *Csabát* is szeretnék felvenni, és jól képzett szakmunkássá nevelni. Az a célunk, hogy az alapképzés után az új felvételes fiatal szakmailag tovább fejlődjön.

– Csaba! Hogy érzed: jól döntöttél?

– Nem bántam meg, hogy a dízelmozdony-szerelő szakmát választottam. Szerintem jobb ez, mint egy autószerelői. Itt korszerű dízelmozdonyokat javítunk, szép és változatos a munka.

Már több barátomnak ajánlottam.

Gellért József

MÁV ADtranz DVJ Kft.

ALAPÍTVA: 1926

2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.

Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.

Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Régi új erőmű

Az 1956-ig működő vízi erőmű esetleges újbóli üzembe állítását tervezi a vízügyi hatóság a Tassi zsilip közelmúltban megkezdett fölújítása kapcsán. Az erőművet a század elején avatták föl, kétszer egy megawattos turbináit a Duna magas vízállása esetén hasznosították áramtermelésre. A beruházás előkészítésével egy időben a magyar kormány mindent megtesz a Dunakanyarba építendő vízlépcső létestésének a megakadályozására. *(Magyar Hírlap)*

Több kollektív szerződés

Héthy Lajos, a Munkaügyi Kutatóintézet igazgatójának tanulmánya szerint az európai uniós országokban az ágazati kollektív szerződések a munkavállalók hetven százalékát érintik. Nálunk a versenyszférában dolgozóknak mindössze tíz százalékát védi az ágazati, harminc százalékát a vállalati kollektív szerződés. Az igazgató úgy véli, növekedhet a kollektív szerződéskötések száma, ha a munkahelyi alkuban a munkáltatók számára is előnyöket jelentő megállapodások jöhetnének létre. A kormány átfogó módosítást tervez a munkatörvénykönyv előírásaiban. *(Magyar Nemzet)*

Késik a felosztás

Adminisztrációs hiányosságokat tárt föl a magánnyugdíj-pénztárak körében végzett pénztár-felügyeleti vizsgálat. Bár a befizetések hiánytalanul megvannak a kasszáknál, a befizetett tagdíjak egy részének egyéni felosztása gyakran késik. A 34 kasszát érintő ellenőrzés során, a helyszíni célvizsgálatokat követően 26 pénztárnak kellett intézkedési tervet kidolgoznia. A tervek megvalósítását utóellenőrzések követték nyomon. *(Népszava)*

Hídzár, fuvarcsőd

Milliárdokban mérhető bevételkiesést okoz a dunai teherhajózási vállalatoknak, hogy a szerb hidak lebombázása miatt a folyó alsó szakaszán elzáródott a vízi út. A tranzitfuvarokkal együtt tavaly összesen csaknem tízmillió tonna árut szállítottak a magyar és a külföldi társaságok. A fuvaroztatóknak tömegáruik elszállításáért a korábbinál 30-50 százalékkal többet kell fizetniük, és akár több mint egy évbe is telhet, amíg Jugoszlávia helyreállítja a hajóforgalmat. *(Népszava)*

Gyermeki minimum

Családi jövedelemadózás bevezetését javasolja a jövő évre a Miniszterelnöki Hivatal. Ez enyhítené a gyermeknevelléssel összefüggő költségek hatását. A gyermekek létminimuma, évi mintegy 150 ezer forint családi jövedelem adómentes lenne. Ennek fedezetét az adójóváírás csökkentéséből teremtenék elő. A családi jövedelemadózás választható lenne, de csak a kiskorú gyermeket nevelők alkalmazhatnák. *(Népszabadság)*

Buda bedugul

Közlekedési szakemberek a budai Alkotás út fölújításával kapcsolatban nagyobb dugóra számítanak, mint az eddigi nyári menetrendszerű torlódások. A főút Buda egyetlen gyűjtőútja, a forgalom nem képes elszivárogni a környék utcáin. Az erre járó autósok a vágány- és útépítések elindulása után becslés szerint napi egy óra kését szenvednek, amely havonta 10-12 ezer forint többletköltséget jelenthet. Az Alkotás úton naponta 40 ezer jármű közlekedik. *(Népszava)*

Szárnyasok a Petőfiben

Megújult, átrendezett környezetben a minap újra nyitott a magyar repülés történetét idéző Repüléstörténeti és Űrhajózási állandó kiállítás a Petőfi Csarnok emeletén. A bemutató főként a polgári repülés emlékeit eleveníti fel, de akad érdekesség a katonai repülés iránt érdeklődőknek is. Látható 32 eredeti, Magyarországon üzemeltetett légi jármű, egy Junkers F-13-as repülő, valamint a magassági világrekorder Lloyd felderítőgép. *(Népszabadság)*

Méltó helyen

A Stratégiai és Közszolgáltató Társaságok Országos Szövetsége ismét *Berényi Jánost*, a GYSEV Rt. elnök-vezérigazgatóját választotta meg elnökének. A közgyűlésen leköszönt elnökség megállapította, hogy a szövetség méltó helyre került a társadalmi párbeszéd fórumain, teljes jogú tagja az Országos Munkaügyi Tanácsnak és a Gazdasági Tanácsnak. *(Magyar Nemzet)*

Kémiatörvény

A tavaly közel 30 ezer munkahelyi balesetből 1352 az egészségügyi és szociális ellátásban történt. E munkahelyeken tizenhatan haltak meg baleset következtében. A rákos daganatokhoz vezető foglakozási megbetegedések száma nehezen mérhető, hiszen a daganat kialakulását az életmód és a genetikai sajátosságok is befolyásolják. Utolsó stádiumában van a kémiai biztonságról szóló törvény előkészítése, amely az ember és környezetének védelmét hatékonyabban kívánja biztosítani, és a kémiai biztonsághoz való jogot állampolgári joggá fogja tenni. *(Népszava)*

Hárman a Nemzetiben

Május végén alakul meg a kormány, a szakszervezetek és a munkaadói szervezetek részvételével a Nemzeti ILO Tanács, amelynek feladata lesz a nemzetközi munkaügyi egyezményekhez való csatlakozás előkészítése. A tanács elnöki posztja a Szociális és Családügyi Minisztérium politikai államtitkárát, *Őry Csabát* illeti meg, egy-egy alelnöki helyet kap a szakszervezeti és a munkaadói oldal is. *(Magyar Hírlap)*

Csökkenő vásárlóérték

Megbeszéléseket sürget a kormánnyal a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma a közszféra bérhelyzetéről, ugyanis azt tarthatatlannak ítéli. A SZEF szerint a közalkalmazottak, köztisztviselők és szolgálati viszonyban állók keresetének vásárlóértéke jelenleg mintegy 30-35 százalékkal marad el az 1990 előtti időszaktól. A tömörülés már évek óta sürgeti a kormányzati lépéseket ez ügyben, ám a két évvel ezelőtt kezdődött kiigazítási folyamat az idén megszakadt a bértábla befagyasztásával. *(Népszava)*

Veszely Emőke

A VSZ NEM HAGYJA MAGÁRA NYUGDÍJAS KLUBJÁT

Szentesen találkozni jó

A II. Dél-Magyarországi Vasutas Nyugdíjas találkozót nem oly rég rendezték meg Szentesen, a MÁV klubkönyvtárban. *Rácz Sándor* állomásfőnök köszöntötte a találkozón résztvevő békéscsabai, szegedi és szentesi nyugdíjas klubok tagjait és a vendégeket, köztük *Szirbik Imrét*, Szentes város polgármesterét, *Simon Dezsőt*, a VSZ alelnökét, *Győri Istvánt*, a vezérigazgatóság képviselőjét és *Kaposvári Péter* igazgatóhelyettest.

Szirbik Imre polgármester köszöntőjében a város és a vasút kapcsolatát emelte ki, hangsúlyozva, hogy szívesen ad helyet ilyen jellegű találkozóknak.

Simon Dezső, a VSZ alelnöke örömét fejezte ki a találkozó megrendezéséért, s az idősek nemzetközi éve kapcsán azokra a problémákra irányította a jelenlévők figyelmét, amelyek az idős emberek körében tapasztalhatók, ami őket foglalkoztatja. Mint mondotta: – Van szép idős kor, de van magányosság is, s ezen nekünk segíteni kell. A Vasutasok Szakszervezete, amelynek országos viszonylatban is az egyik legnagyobb nyugdíjas tábora van, lehetőségéhez, erejéhez képest igyekszik a nyugdíjasokat, és alapszervezeteiket támogatni. Példaként említette, hogy e klubok közül tavaly tízet részesítettek anyagi támogatásban.

Kapitány István, a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetségének elnöke elmondotta: tavaly Szegeden rendeztek először találkozót, s az ottani sikerek, pozitív tapasztalatok alapján az ország más térségében is rendeztek hasonló összejöveteleket. A klubok ezek hatására gyakrabban látogatják egymást, megismerik egymás területén lévő klubok életét. Országszerte ma negyven klub működik.

A szövetség munkájáról szólva kiemelte: ma már lehetőségük van arra is, hogy MÁV segítséggel a vasutas üdülőkben klubvezetői tanfolyamot tartsanak, ezzel segítve a klubok munkáját. Mint mondotta: a "Szövetség" közhasznú szervezetté kíván átalakulni. Szólt arról is, hogy az idősek nemzetközi éve kapcsán minden hónapban más területen szervezzenek a szentesihez hasonló rendezvényt.

A találkozó második részében a nyugdíjas klubok művészeti csoportjai, előadói mutatkoztak be. A jelenlévők nagy tapssal jutalmazták a békéscsabaiak Bartók népdal gyűjtéséből összeállított csokrát, *Makra Sándorné* humoros szavalatait és *Varga Andrásné* ízes, népi nyelven elmondott verseit. A szegediek mazsorett csoportja, népdalénekesei, a villámjelenetet előadó *Földi Istvánné* és *Krajki András*, no és a házigazdák énekesei, szavalói kitettek magukért. A vidám hangulatú találkozó zenés, táncos szórakozással ért véget.

Gellért József

Madarat tolláról, vasutast egyenruhájáról!?

2000-ben már várhatóan új egyen-, forma- és munkaruhában teljesítenek majd szolgálatot a vasutasok. Az új egyen-, forma- és munkaruhák megterveztetésére 1998 novemberben pályázatot írt ki a MÁV Rt. A kiírásra nyolc érvényes pályamunka érkezett, a második fordulóba jutott három pályázó kollekcióit május 20-án, csütörtökön, a MÁV Rt. vezetői, a szakszervezetek képviselői és az újságírók előtt mutatták be a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóságán (BEIG) a Baross Gábor Oktatási Központ modellé "előlépett" hallgatói.

Dr. Bajnai Gábor, a MÁV Rt. személyügyi vezérigazgató-helyettese megnyitó szavaiban kiemelte a ruhareform fontosságát, hisz a vasutashoz az egyenruha éppúgy hozzátartozik, mint a katonához az oldalfegyvere. A MÁV követni kívánja a nyugat-európai vasutaknál már élő divatot, miszerint: az egyenruhát egyre inkább felváltja majd a formaruha. Tény az is, hogy a vasutasok által már 13 éve használt kék-szürke kissé avíttas, ma már szinte taszítja az utasokat. A ruhareform egyébként a MÁV Rt. arculati megújító programjának része.

A többszáz érdeklődő ezután megtekintette a pályázat második fordulójába bejutott Beriv Kft. (*Dzsurbán Ágnes* tervező), Naftalin (*Seres Edina* és *Kund Réka* tervezők), valamint a Sáska Art Design Stúdió (*Sáska Ildikó* iparművész) kollekcióit. A szemre tetszetős, nyári és téli változatban készült ruhakollekciók között egyaránt akadt állomásfőnököknek, menedzsereknek, jegyvizsgálóknak és pályamunkásoknak készült darab. Az érdeklődők a kollekciók megtekintése után, ha akartak, szavazhattak a nekik legjobban tetsző ruhákra. A szavazatokat egyébként a végső döntésnél figyelembe veszi majd a MÁV Rt. arculati bizottsága.

A ruhák alapszíne mélykék volt és narancssárga, a kollekciók elemeit jól lehetett variálni egymással, a női kosztümökön, a férfi öltönyökön, kabátokon, mellényeken, ingeken, pólókon, sálakon, sapkákon és nyakkendőkön diszkréten szerepelt a MÁV logója is. A végső döntés tehát mostmár a MÁV Rt. arculati bizottságára hárul.

Kérdés persze, hogy a vasutasoknak mennyire fognak tetszeni az új ruhadarabok, viselni nap, mint nap ők fogják.

Berta Sándor





FOTÓ: KATONA ZITA

A szombathelyi ifjúsági tagozat üléséről

Április 22-én tartotta soros ülését a szombathelyi területi ifjúsági tagozata. Ezen elsőnek *Papp Zoltán*, a területi képviselet titkára saját testületének munkájáról beszélt. Örömmel tájékoztatta a fiatalokat, hogy két hónapja növekszik a VSZ-tagok száma. Elégedett az ifi tagozat munkájával, de hatékonyabb szervező tevékenységre buzdította a jelenlévőket.

Papp Zoltán tájékoztatást adott május elseje megünnepléséről. Szólt a július 12-i országos horgászversenyről és a vasutasnap környéki területi és országos sportversenyekről.

Pálmai Zsolt, a Vasutasok Szakszervezete Országos Ifjúsági Tagozatának a vezetője elégedetten beszélt arról, hogy az előző napon az elnökséget mennyire érdekelte a vasutas fiatalok sorsa. Igaz, a vezető testület szigorúan megfogalmazta meg kívánalmait. Beszélt a személyi változásokról és az oktatások fontosságáról. Csak a megfelelően felkészített tisztségviselők tudnak a szakszervezet mellett elfogadhatóan érvelni. Az országos ifjúsági tagozat tervei között szerepel, hogy a kiemelkedően teljesítő fiatalokat úgy a munkahelyi, mint a szakszervezeti előmenetelben támogatni kívánják.

Eljött a tanácskozásra *Horváth Csaba*, az MSZOSZ Vas megyei Képviseletének a vezetője. A vasutas, egykori szakszervezeti vezető beszámolt a megyei munkáról. Vas megyében a legjobb szakszervezeteket a MÁV-nál lehet találni. Jelenlétének legfontosabb célja az volt, hogy a "gyengélkedő" MSZOSZ-t támogassák a vasutas fiatalok is.

Sz. Jakab

Anyák napja egy nyugdíjas klubban

Több éve már annak, hogy minden hónap eleji szombaton találkoznak a bárándi vasutas nyugdíjas nőklub tagjai a szakszervezetük otthonában.

Színes programra számíthatnak minden alkalommal a résztvevők. A rendezvények sikerét rendre *Dienes Józsefné* és *Szabó Gyuláné* klubvezetők önzetlen, nagy hozzáértéssel végzett előkészítő munkája alapozza meg. S ahogyan az egy önmaguk által szerveződött, összeszokott közösségben természetes, szinte minden tag szívesörömest járul hozzá esetről-esetre ahhoz, hogy emlékezetessé váljon mindannyiuk számára a hónapról-hónapra összehívott találkozás. Szerény kiadásaik fedezetét a tagsági díjból összegyűlő apró forintok mellett az asszonyok által – lehetőségeiktől behatárolt mértékben – felajánlott "tárgyiasult" hozzájárulások adták.

Így volt ez most május elején is. A ragyogó napsütés, ha lehet, csak még barátságosabbá tette mostani rendezvényüket, hiszen ez ünnepi volt. Tavaszi virágcsokrokkal feldíszített asztalok mellé gyülekeztek ezúttal anyák napjára az érkezők. Ahogy ez az alkalomhoz illik, fehér inges, köténves férfiak szorgoskodtak a kínálásnál, az ünnepi ebéd feltálalásánál, amelyre az alapszervezet elnöke – *Busznyák Lajos* – meleghangú köszöntő beszéde és egy anyák napi versnek az elmondása után került sor.



A bárándi VSZ-nyugdíjasok programja mindig színes és gazdag. Felvételünk éppen ezt tanúsítja, mert május 1-re a Városligetbe "jöttek föl" kö-zülük többen is.

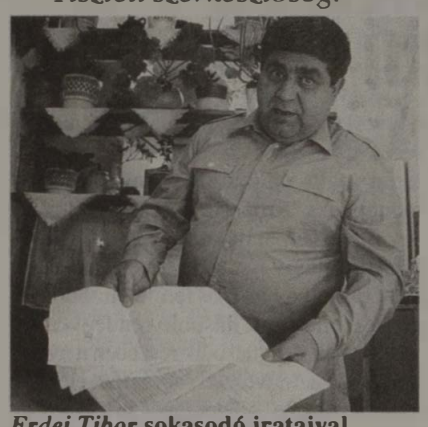
A VSZ debreceni nyugdíjas alapszervezete 4 fővel tett eleget a korábban kialakult jó kapcsolatuknak köszönhető kedves meghívásnak.

Mégis újszerű volt ez a mostani látogatás. Ezúttal ugyanis *Badó Antalné* alapszervezeti elnök asszony egy – az alapszervezet tagjai közül – februárban alakult, férfiakból verbuválódott vasutas nyugdíjas együttes anyák napi köszöntő dalcsokrát konferálta be az ünnepi ebéd elköltése után. *Veres Gyula* és *Bánszegi József* által kísért *Demény Pál* énekes előadásának műfaji megjelölése csupán az első dal elhangzásáig volt szóló. A második számtól kezdve majd másfél órára bővült a jelenlévők kórusával valóban gazdagodva az együtténeklés örömzenéje. A köszöntött nagymamák, édesanyák véleményét a közreműködő férfiak is egybehangzóan osztották. A nyugdíjas vasutasok helyi csoportja résztvevő tagjainak megint lesz jóérzésekkel mire emlékeznie az ünnepségen *Zsiga Ilona* által profi módon készített felvételeket nézegetve.

B.J.

POSTALÁDÁNKBÓL

Tisztelt szerkesztőség!



***Erdei Tibor* sokasodó irataival**

Sajnos csak késve jutottam hozzá a márciusban megjelent Magyar Vasutashoz. Utólag mégis szeretnék reagálni a dolgokra, mert úgy érzem, hogy nem kellően értelmezték panaszom és az iratokat.

1980. márciusában már a katonaságtól 50%-os munkaképesség-csökkenéssel szereltem le, és a MÁV Járműjavítóban a III. csoportos minősítést kaptam. Így dolgoztam 1991. októberéig, ekkor egy fémdarabot operáltak ki a kezemből. Majd művezetőm kért rá, hogy írassam ki magam, mert akkor nem bocsátanak el. A Debreceni Járműjavítóban (mert ott ismertek) tudták, hogy mennyire és milyen beteg vagyok. Nem küldtek fel Budapestre az orvosi vizsgálatra. Erre csak azután került sor, hogy kimerült a munkanélküli segélyem, és én ma-gam kértem a Hajdú-Bihar Megyei Nyugdíjigazgatóságot alkalmasságom kivizsgálására.

Húsz évi szolgálati időm lett így oda, és jelenleg a minimumot, azaz 10.900 forintot folyósítanak részemre.

A biztosítótól egy fillér végkielégítést nem kaptam. A vasúttól annyi betegséggel biztos elértem volna a 67%-ot.

Már beletörődtem, hogy kibabráltak velem, csak le kellett írnom, hogy esetleg más ne járjon így.

Tisztelettel:

Erdei Tibor
4028 Debrecen,
Kassai u. 105.sz.4/2.

Szeretettel meghívja Önt és barátait a **Törekvés Művelődési Központ** (1101 Budapest, Könyves Kálmán krt. 25.) **"Pacsirta" dalköre**
1999. június 5-én szombaton **15 órai** kezdettel

VARGA LÁSZLÓ

önálló estjére.

A MŰSORBAN FELLÉPNEK: ***Papp Judit, Káel Ági, Karcagi Péter*** m.v., ***Szalay Piroska, Szilasi Andrea, Török Szabó Erzsi*** és táncos barátai: ***Nárai Anikó*** és ***Bernáth István***
Zenei vezető: ***Farkas Istvánné*** • Műsorvezető: ***Szőllősi Ilona***

TOMBOLA! Műsor után zene, tánc 20 óráig.

Jegyek 300 forintos egységáron kaphatók a helyszínen, illetve a fellépő művészeknél. Tel.: 263-0299.
(A Törekvés Művelődési Központ megközelíthető: 28-as villamossal, 9-es busszal, 75-ös trolibusszal.)
A műsorváltozás jogát fenntartjuk!

A MÁV Rt. Baross Gábor Oktatási Központ (1087 Budapest, Luther u. 3.) **angol és német** nyelvből tanfolyamokat indít **kezdők, haladók és nyelvvizsgával rendelkezők** részére, **1999. szeptemberétől** kezdődően, **tandíj ellenében**.

Kezdő csoport	heti 2x2 óra vagy 2x4 óra	160 vagy 300 óra/év
Haladó csoport	heti 2x4 óra	280 óra/év
Szintentartó csoport	heti 1x2 óra	50 óra/év

Jelentkezési lapok beszerezhetők a Baross Gábor Oktatási Központ portáján. A jelentkezési lapok végső leadási határideje: **1999. augusztus 9.**

A nyelvtanfolyamokkal kapcsolatosan további információt ad: *Fazekasné Cs. Beatrix* a 432-4120-as városi, illetve a 25-20 vagy 25-25-ös vasútüzemi telefonszámokon.

Történet az emberségről

Budapest, Keleti pályaudvar. A hűvös hajnalon felszállásra szólít fel a hangosbemondó: egy perc múlva indul a gyulai sebesvonat. A vágányok közti ködben bukdácsolva egy 50 év körüli nő rohan. El szeretné érni a vonatot. Sípszó harsan, a nő egy pillanatra megdermed, majd újult erővel fut tovább. A peron végében kék nagykabátos férfi áll. A nőt látva int a mozdonyvezetőnek: ne menj még, várj! Érezni lehet, amint a "vezér" megzabolázza az indulni kész V43-as "Szili" becenevű mozdonyát. A nő éppenhogy eléri az utolsó kocsi utolsó ajtaját. A jegyvizsgáló segítőkészen nyújtja kezét, így segíti fel. Első szavai hálásak lennének, ha a kimerültségtől meg tudna szólalni. Pillantásai így is köszönetről árulkodnak. Az utasok közül többen felsóhajtanak a jelenet láttán, a kék nagykabátos csak mosolyog. Pár perccel később arca már olyan, mint a márvány, fellendíti a kezében lévő tárcsát. Meneszti a vonatot. A kattogó kerekű egyre gyorsul, kihúz az állomásról. A kék nagykabát és vele a vasutas a ködbe vész.

Berta Sándor

Meghívó

A Vasutasok Szakszervezete szeretettel meghívja Önt és kedves családját a **49. VASUTASNAP** alkalmából megrendezésre kerülő

VSZ Sportnapra

A RENDEZVÉNY IDŐPONTJA: **1999. július 3.** (szombat) 10.00 órától
A RENDEZVÉNY HELYSZÍNE: **BVSC Sportcentrum** (Budapest, XIV., Szönyi út 2.)

PROGRAM:
10^{00} *Ünnepélyes megnyitó*
10^{20}-tól *Országos döntők az alábbi sportágakban.*
kispályás labdarúgás (női, férfi) · asztali tenisz · sakk
15^{30}-tól *eredményhirdetés, díjkiosztás*

A gyerekek részére rajz verseny! · A napimádók részére strandolási lehetőség!
A versenyekre nevezési díj nincs! Belépés vasúti arcképes igazolvánnyal!
A rendezvény helyszínen – térítés ellenében – étkezési lehetőség!
A versenyzők részére az étkezés díjtalan!

Szeretettel várjuk Önt és kedves családját!

Töltsünk el együtt egy szép napot!

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11
Tel. 303-4738 Fax 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209

TÜV EN ISO 9002 TÜV Rheinland EUROQUA

Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik, felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105

Mint a MÁV Rt.
kizárólagos vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mint vasúti, mint közúti célra
magánfuvarozók részére.

Eladó Szabolcsban, vagy elcserélendő Kisvárdán 100 m²-es ház, körülbelül 200-as telekkel. Csere: 50-60 km-re Budapesttől. 80 m²-es házra. Érdeklődni Podány Sándornál lehet a 6833-as vasúti, vagy a 06-209-968068-as mobil telefonon.

IN MEMÓRIAM

Fájó szívvel tudatjuk, hogy **dr. Dezső Béla**, a MÁV Vezérigazgatóság nyugalmazott főtanácsossa életének 75-dik évében 1999. május 15-én elhalálozott. Temetéséről később történik intézkedés.

A gyászoló család

Jelentkezz!

A Záhonyi Oktatási és Művelődési Központ és a Záhonyi Szebecse Képzőművészeti Alkotókör 1999. július 5-16 között rendezi meg az "I. Vasutas Országos Képzőművészeti Kiállítás"-t Záhonyban.

VÁRJUK EGYÉNEK, CSOPORTOK JELENTKEZÉSÉT.

LEVÉLCÍM:
Oktatási és Művelődési Központ, 4625 Záhony, József A. út 36.
ÉRDEKLŐDNI *Hutás Józsefnél*
a 06/45/425-277-es telefonon, vagy vasúti telefonon a következő számokon: 03/33-66, 03/30-15.

ÉSZAKI 1867
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

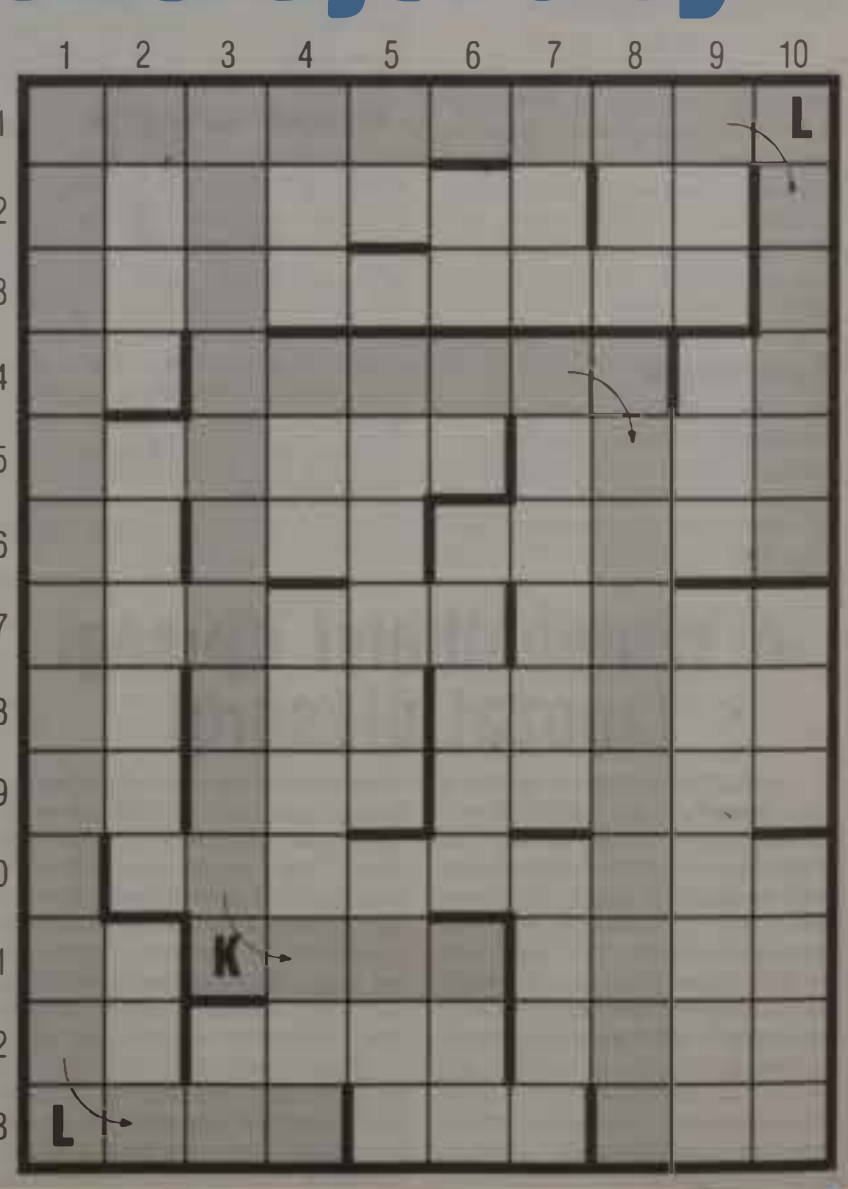
TÜV
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény

Az Orbán kormány az "Ez van" szakszervezeteket sértő politikája részeként az Mt. módosítása során a kollektív szerződés kötésének üzemi-, közalkalmazotti tanácsokra történő kiterjesztését akarja elérni.
Ez az intézkedés figyelmen kívül hagyja, hogy e testületek ... (megfejtés I. rész függőleges 1., megfejtés II. rész vízszintes 1. és függőleges 3.) *Így az abban foglaltak érvényesítését sem tudják ...* (megfejtés III. rész vízszintes 4).

VÍZSZINTES: 1) megfejtés II. rész; 2) folyadék elegy; szovjet repülőgép típus; Elek; **3)** kisebbség; nitrogén; **4)** némán jár!; **megfejtés III. rész**; Kelet-Európa; **5)** ... szoba (Fehér Házban); hull; **6)** gitár része!; Laura eleje; malom részlege; **7)** hivatal részlege; retúrjegyben van!; **8)** némán ásta!; Koch ..., úszónő; ráhelyez; **9)** részben zokog!; helyhat. rag; magazin címe; **10)** Erzsébet; rossz állapotúak; **11)** személyes névmás; légi (gör.); **12)** személyes névmás; román pénz; tinó keverve; **13)** űrmérték; nitrogén része!

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés I. rész; 2) arab nemesi cím; férfi név; fogágy; **3) megfejtés II. rész folytatása**; helyhat.; **4)** Flóriánban van!; becézett női név; Apehnek befizettek; **5)** kerget; rádium; hivatal kijelöl; idő... (határ); **6)** Géza; római szám; kötőszó; ... a görög; lyuk népiesen; **7)** középkori nyugati nép; **8)** idegi (lat.); most lettünk a tagja; **9)** zuhany; félig kidob!; rendet tesz; **10)** Boba szomszédja; ... dinál.



AZ ELŐZŐ REJTVÉNY MEGFEJTÉSE: IDŐSÜGYI TANÁCS; IDŐSEK VILÁGÉVE

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül ***Szabó Andrásné*** kedves olvasónk nyerte. (2118 Dány, Dózsa Gy. út 29.)

Készítette: ***Bánszegi József***

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 8. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. JÚNIUS



Három az igazság, mondja a magyar. Lásd alcsiszigeti tudósításunkat az 5. oldalon.

A VSZ NEMCSAK GONDOLT A BAJBAJUTOTTAKRA

187-en vehették kézhez a segélyt



Vasutas háza, alap nélkül. Bontják Balmazújvároson, a Széchenyi utca végén. Felvételünk Jávorszkiék udvarán készült.

Azt is írhatni, megható esemény színhelye volt a Vasutasok Szakszervezete elnöki irodája június 8-án, délelőtt. A VSZ 187 segélyezettje közül *dr. Márkus Imre* elnök *Bottlikné Gajda Julianna*, a pénzügyi osztály vezetője jelenlétében kilenc tagjának adta át az ilyenkor ugyancsak sürgős segélyösszegeket. Az országnak főleg a keleti részéből "jöttek fel" Budapestre: *Egri Emma* Püspökladányból, *Fábián Imre* Dévaványáról, *Jávorszki Istvánné* Balmazújvárosról, *Lipták Zoltán* Kétegyházáról, *Márton László* Kemecséről, *Steinhöfer József* Gyuláról, *Szabó Attila* Fényeslitkéről, *Szónok Gusztávné* Dögéről, *Valent Pál* Csárdaszállásról. Lélekben ilyenkor mindenki megnyílik, a bajbajutott ember különösen. Jó érzés volt hallani, hogy mindenki mást megelőzve előbb a VSZ sietett segítségükre, habár az elbírálásnak több rostáján is "átesett" a kérelmek sokasága, s ez bíz időbe telt. Egyébként az ÜTk Szociális és Jóléti Bizottságainál is érdemes érdeklődniük az arra rászorultaknak, mert van egy nagyobb (elkülönített) keretösszeg, amiből lakáscélokra kamatmentes kölcsön adható. Volt, aki panaszkodott a helyi önkormányzatra, mert az eddig összegyűjtött (letett) pénzecskéjéből megindította az építkezést már, de az önkormányzat költségeihez csak úgy akar hozzájárulni, ha nem ő jelöli ki az építőmestert, csakhogy ő erre nem várhatott, s időben megkezdte lakása helyreállítását a saját mesterével. Fura história! Többen a csatornázatlanságot panaszolták föl. Árok vagy csatorna nélkül ugyanis a jövőben sem védekezhetnek az ár- vagy belvizekkel szemben.

Június 19-én, szombaton Balmazújvároson megtekintettük *Jávorszki Istvánné* faluszéli házát is. A roskatag örökség már lebontva. A vályogfalak öregkorról tanúskodnak, no és arról, hogy nem szigetelt kőlábazatra tették le annak idején, 100 éve. Egy kisebb helyiséget betonalapon "melléragasztottak", annak kutya baja. A szomszéd kőlábazatos háza is ép és egészséges. *Jávorszkiék* rokonukhoz költöztek, de sokáig nem akarnak itt maradni. De túl sok idejük sem maradt hátra ahhoz, hogy kitöltsék a balmazújvárosi önkormányzattól érkezett nyomtatványt, miszerint vagy új házat vesznek, s így szerződést kell bemutatniuk, vagy rendelkezniük kell építési engedéllyel. Másképp "ugrott" a 650 ezer forint vissza nem térítendő állami támogatás.

Szalai Csaba



A VSZ Benczúr utcai székházában többen személyesen vették át a segélyek odaítéléséről szóló határozatokat.

A vasútegészségügy "forródrótján"

A jelentős érdeklődésre való tekintettel nulladik napirendi pontként a vasútegészségügy helyzete, strukturális átalakításának kérdésköre szerepelt a VSZ június 16-i elnökségi ülésén. Az eseményen részt vett *Császár Judit*, a közlekedési szaktárca miniszteri biztosa, illetve *Dr. Uhrik Tibor*, a Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság megbízott vezetője is.

A miniszteri biztos szerint a vasút egészségügyét és társadalombiztosításának rendszerét már évek óta kedvezőtlen folyamatok jellemzik. A lassú haldoklást, és az arra válaszképpen adott különféle beolvasztási kísérleteket vétek lenne egyszerűen tudomásul venni, mert akkor a rendszer biztos halálra van ítélve. Ehelyett olyan megoldást célszerű választani az átalakításban, amely egyrészt megfelel az egészségpolitikai elvárásoknak, másrészt kedvező a vasutasoknak. Mivel a kormányzati program több-biztosítós modellben gondolkodik, a tárca támogatja a különálló ágazati biztosítást, amely sikeresen csatlakozhat más szervezetekhez. Az átalakulással kapcsolatban kifejtette: a teljes egészségügyi ellátás összerűsítése miatt a párhuzamosságokat felül kell vizsgálni, a ma még jellemző kórházi, rendelőintézeti fölösleges kapacitások ügyében is döntéseket kell hozni. Az összevonások természetesen nem jelenthetik azt, hogy a kórházak "lenyelik" a rendelőintézeteket, mert a járóbeteg-ellátásnak elsőbbsége van. Mivel az ellátási főnökség feladatai kiürültek, megszűnik, ám a közegészségügyi intézet a továbbiakban is ellátja feladatát. Azok a dolgozók, akiknek munkájára a kht. a továbbiakban nem tart igényt, vagy akik nem kívánnak a szervezeten belül dolgozni, végkielégítést kapnak. Ennek forrásához a KHVM is hozzájárul. A szakszervezetekkel való egyeztetésekre a konkrét kérdések körvonalazódásakor kerül sor, előreláthatólag e hónap végén. Nincs akadálya, hogy a vasútegészségügyi pénztár, a minisztérium és a MÁV között kötött, úgynevezett szindikátusi szerződésbe a munkavállalók képviselői betekintsenek. A működéséhez szükséges ingatlanokat a közhasznú társaság bérleményként használja majd.

A kht. áprilisban "kiemelten közhasznú" jogállású lett, mondta *Uhrik Tibor*. A szervezet hármas feladatának: a közfeladatokkal kapcsolatos tevékenységnek, a foglalkozás-egészségügyi funkcióknak, illetve a családorvosi alapellátás nívójának biztosításához minden befolyó fillért a szolgáltatásra és a fejlesztésre fordítanak majd. A családorvosi ellátás fejlesztése kapcsán elsődleges feladat a praxisok megőrzése. Pillanatnyilag 400 ezer vasutas és családja tartozik az ellátottak körébe, és 86 orvos folytat praxist, akiknek összesen 100 ezer biztosítási kártya van a birtokában. E kártyák egyharmadát azonban nem vasutasok adták le. A folyamatot *Uhrik Tibor* szerint sürgősen meg kell állítani, és például praxisörökléssel kell biztosítani az orvosutánpótlást. Az egészségügyben dolgozókkal kötendő szerződéstervezetek már megvannak. A kht.-nek szerepe volt abban is, hogy a területen kívüli fogászati ellátásban jó megoldás szülessen.

A területi egészségügyi központok a továbbiakban önálló döntési centrumokként működnek majd, s munkájukat a kht. koordinálja, felügyeli. A társaság minden szükséges információt megad a szakszervezeteknek. Hogy a szervezeti átalakulás ne okozzon kárt a dolgozóknak, a kht. fölkéri a MÁV-ot, vállalja minden olyan juttatás biztosítását, amelyet eddig a vasútegészségügyben tett. Amit pedig a cég nem bír el, a minisztérium vállalja át. A létszámleépítésekkel kapcsolatban *Császár Juditnak* nincsenek konkrét információi, mindenesetre tény, a lépés nem érinti majd azt a kört, amelyiket az Országos Egészségbiztosítási Pénztár finanszíroz.

V. E.

AKTUÁLIS

Mindannyian tudjuk, hogy erőből gyorsabban lehet bizonyos ügyeket "elintézni", hiszen nem kell figyelembe venni a másik, harmadik fél érdekeit. Az elnyomó, diktatórikus társadalmak így működtek: az ókorban beszélő munkaeszközöknek tartották a rabszolgát; a középkorban nem engedték, hogy a jobbágyok szabadon válasszák meg, kinek dolgoznak, hol éljenek; az újkorban éhkoppbérért, nyugdíj és egészségügyi biztosítás nélkül akár 18-20 órát is lehetett dolgoztatni proletárokkal – ha volt éppen munkájuk; az államszocializmusban be lehetett börtönözni a másként gondolkodókat... Ma állítólag demokratikus polgári társadalmat építünk! Legalábbis ez nagyon jól hangzik a kormánykörök szájából, tollából a már "átalakított" médiában.

A szabad polgári társadalom sarokköve az érdekegyeztetés, mert a gazdasági, politikai, kulturális és a munka világát érintő makro- és mikro-folyamatok ettől válnak kiszámíthatóvá, a közjó részére.

Valós érdekegyeztetés nélkül nincs biztosíték egyik fél részéről (részére) sem arra, hogy a közterhek viselése eloszlik a társadalomban; hogy tisztességes munkáért tisztességes bért kapjon a munkavállaló; hogy az adó- és járulékfizető bele láthasson és bele szólhasson befizetéseinek felhasználásába. Nem átláthatóak, bizonytalanok a társadalmi folyamatok, állandósul a feszültség, instabillá válik az egész rendszer!

Kolléganők, Kollégák!

Újból eljött az ideje, hogy akaratunkat kifejezve, erőt mutatva ne engedjük a még oly' gyenge polgári társadalmunk megingatását senkinek, a magát polgári kormánynak valló hatalomnak se!

Nem engedhetjük, hogy visszakényszerítsenek bennünket a kiszolgáltatottságba, nem ezt az ígéretet kaptuk!

Ki tudja ma, hogy mi a helyzet a munkavállalók milliói által évtizedeken át befizetett több száz milliárdos TB-vagyonnal? Lesz-e tisztességes nyugdíjunk? Mi lesz velünk, ha megbetegszünk? Ki állja a kórházi, gyógyszertári számlákat, amelynek fedezetét már jó előre levonták a balkáni bérünkből? Sőt, az új Mt.-nek "köszönhetően" még betegségünk alatt is lapátra kerülhetünk! Ezzel szemben a szűk felső tízezer jövedelme már lassan 300-szorosa lesz a minimálbérnek! Az OEP igazgatója többcsillagos budai hotelben tengeti életét közpénzen!

Végre észre kell vennie a Magyar Köztársaság Kormányának, hogy irányt kell váltania. A szociális pártnereket nem lehet folyamatosan és arrogánsan elszigetelni, talajba döngetni. A munkavállalók ezt nem tűrik, nem tűrhetik. Ne csak a verejtékes munkával megszerzett adó- és járulékforintjaik befizetése legyen fontos a hatalmasságok számára, hanem az is, hogy ezt az ő érdekükben használják fel! A munkavállalók is hazánk egyenrangú polgárai!

Két sajtótájékoztatón hallottuk

– Ha Önök most azt kérdezik tőlem, hogy van-e kollektív szerződése a MÁV Rt-nek, azt kell mondjam: nem tudom! – közölte az újságírókkal *dr. Bajnai Gábor*, a MÁV Rt. személyügyi vezérigazgatóhelyettese, a Legfelsőbb Bíróság június 9-i végzése után megtartott sajtótájékoztatón, a MÁV Rt. Vezérigazgatóságán. A sajtótájékoztatón a MÁV Rt. nevében *dr. Bajnai Gábor* ismertette a Legfelsőbb Bíróság értelmezését az 1999. január 4-én megindult, s a *Sipos István* vezérigazgató halála után befejeződött sztrájk jogszerűségéről.

A sajtótájékoztatón hallhattuk, hogy a sztrájk jogszerű volt, s a kezdeményezővel szemben a MÁV Rt. semmiféle anyagi kártérítést nem követelhet. Erkölcsit igen, de ez már nem jogi kategória.

Búcsúzóul a sajtó képviselői egy csinos plakátot kaptak, melyen a MÁV Rt azt kéri: Fogjunk kezet egymással!

A plakátokat még januárban készítették, de miután mi tudósítók egy csöppet sem haragszunk egymásra, majdhogynem valóban kézen fogva átbotorkáltunk a VDSZSZ által meghirdetett sajtótájékoztatóra, ahol is *Gaskó István* elnök fogadott minket a győztesek kielégült, boldog mosolyával. A közeljövőben összeülő VDSZSZ Országos Választmány dönt az újrakezdeményezett bértárgyalásokon a kialakítandó bérkövetelés nagyságáról, amely lehet az eredeti 21%, de lehet (s ez a valószínűbb) kevesebb is.

Kezdődik tehát minden elölről? Egyvalami biztos. Ez pedig az, hogy a MÁV Rt-vel csak a három reprezentatív szakszervezet együttes jóváhagyásával köthető meg a kollektív szerződésnek a bérrel foglalkozó része is.

Gaskó István zárszavaival megfogalmazta, hogy ő a béke híve, a fegyvereket egyelőre nem le, hanem csak félretették. Erre föl jegyezte meg az egyik újságíró kolléga: "Reméljük, betárazva azért nincsenek!"

Veégh Ádám

A Vasutasok Szakszervezete nyilatkozata

A LEGFELSŐBB BÍRÓSÁG 1999. JÚNIUS 9-I DÖNTÉSÉVEL KAPCSOLATBAN

A Vasutasok Szakszervezete a Legfelsőbb Bíróság 1999. június 9-i döntését – az 1999. január 4-8. közötti vasutassztrájkkal kapcsolatban – a munkavállalói sztrájkjog megerősítésének tekinti.

A Vasutasok Szakszervezete hatályosnak tekinti a munkáltatóval 1998. december 31-én megkötött kollektív szerződést melyet a VDSZSZ is aláírt, valamint a Vasutasok Szakszervezete, a MOSZ és a munkáltató által megkötött megállapodásokat, melyek 1999. január 4-én kerültek aláírásra (19 megállapodás). A megállapodások eredményeként került kifizetésre – az éves bérfejlesztésen túl – a további 2% alapbéremelés, és kerül számfejtésre a vasutasnapi jutalom.

A bírósági döntés következtében kialakult új helyzetben ismét tárgyalóasztalhoz ülnek a Vasúti Érdekegyeztető Tanács tagjai (a munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek).

A Vasutasok Szakszervezete a szociális partnerekkel továbbra is a vasutasság rövid és hosszú távú érdekeit figyelembe véve kíván együttműködni.

Budapest, 1999. június 11.

Vasutasok Szakszervezete

MVJ TÜV CERT ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"
Vasúti járműjavítás • fémmegmunkálás • acélszerkezet gyártás és szerelés

DOKUMENTUMAINKBÓL

Vasutasok Szakszervezete
dr. Márkus Imre úr
elnök

Gy.16-1374/199.

BUDAPEST
Benczúr u. 41. 1068

Tisztelt Elnök Úr!

Dr. Bajnai Gábor vezérigazgató-helyettes úr jelentette, hogy Elnök úr kérésének megfelelően Bp. Nyugati pu.-on helyszíni bejárás keretében megtekintették az új szociális célú épületet.

A bejárás során a szakszervezet részéről kifogásolták, hogy nincsenek részletes ismereteik arról, hogy a létesítmény milyen célokat szolgál, és hány fő veszi igénybe a szociális szolgáltatásokat.

Tájékoztatom Elnök Urat, hogy igen hosszú belső egyeztetés keretében vezérigazgatói döntéssel kerültek meghatározásra valamennyi jelentkező igényt kielégítő műszaki paraméterek. Kétségtelen, hogy a jelenleg szociális célú épület sajnálatosan nem a pályaudvar egészének szociális problémáit képes megoldani, hanem kizárólag az un. 1.sz. lebontásra kerülő raktárban, valamint az un. térfőnöki irodában működő szociális funkciók kerülhetnek áttelepítésre és ennek kapcsán korszerű körülmények közé, ez azonban igen jelentősnek tekinthető, mivel csaknem 300 vasutas dolgozót érint.

Elnök úr által az épülettel kapcsolatos egyéb hiányosságok kiküszöbölésére intézkedést tettem, és az épület teljes beüzemelése után várhatóan a felvetett kérdések nagy részére kedvező választ tudok adni. Lehetőséget keresünk arra, hogy a valóban rendkívül elavult bútorzat pótlására megfelelő pénzügyi forrásokat teremtsünk elő.

Teljes mértékben egyetértek Elnök úrral abban, hogy az ország egyik legnagyobb forgalmú pályaudvara korszerű biztosítóberendezés nélkül tartósan nem üzemelhet.

A biztosítóberendezés telepítésére sajnos ebben az évben nincs lehetőség, de a KHVM-mel együttesen keressük azokat a forrásokat, amelyek néhány éven belül lehetővé teszik, hogy a pályaudvaron nemcsak az 1-6.sz. vágányokon, hanem annak további részeiben is növelni tudjuk a vasútüzem biztonságát.

Budapest, 1999. június 9.

Tisztelettel:

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK Részvénytársaság 1940 Budapest, VI. ker. Andrassy út 73-75.

LAPSZEMLE

Megállapodáspárti a MÁV

A megválaszolatlan kérdések ellenére a vasúti társaság eleget tesz azoknak a megállapodásoknak, amelyeket a vasutasok 1999-es bérfejlesztéséről, foglalkoztatásával kapcsolatos kérdésekről a szakszervezetekkel kötött – derül ki *Takácsy Gyulának*, a MÁV Rt. elnökének, és *Kukely Mártonnak*, a társaság vezérigazgatójának lapunkhoz eljuttatott állásfoglalásából.

Számos jogi kérdést vet fel a Legfelsőbb Bíróság június 9-i döntése, amely szerint a korábbi bírósági végzésekkel ellentétben jogszerű volt a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetének (VDSZSZ) január 4-én megkezdett sztrájkja. A cég vezetői felhívják a figyelmet: a MÁV rendszeresen fizeti dolgozóinak a január 1-jétől megemelt járandóságokat, holott első negyedévi teljesítményei és bevételei elmaradtak a tervezettől.

(Népszabadság, 1999. június 22.)

Miniszter a nyugdíjas szervezetek vezetői között...

A Nyugdíjasok Országos Képviselete időről-időre a Pallas páholyba hívja a kormány minisztereit, hogy tagszervezeteinek vezetői előtt – akik közel 2 millió nyugdíjast képviselnek – tájékoztatást adjanak tárcájuk helyzetéről, a nyugdíjasokat is érintő kérdésekről. Így történt ez június 21-én is, amikor *Katona Kálmán*, a Közlekedési-, Hírközlési és Vízgazdálkodási Minisztérium elsőszámú vezetője tartott átfogó előadást, a legszélesebb területet felölelő tárca feladatairól. Beszélt arról, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozásunk hosszú távon milyen közúti és vasúti "közlekedési folyosók" kiépítését, illetve korszerűsítését teszik szükségessé. Elemezte az autópályák örökölt gondjait és a matricás autópályadíj előnyeit. A közutak fejlesztése nagy jövő előtt áll.

Sajnos a vasút fejlesztése évtizedek óta elmaradt a követelményektől. A vasúti személyszállítási bevételek csak 30%-ban fedezik az önköltséget, az állami dotáció nem biztosítja a korszerűsítés lehetőségeit. Az InterCity vonatokat kivéve, sok a panasz a vonatok tisztaságára és szolgáltatásainak színvonalára. A vasút reformja elkészült. Hamarosan sor kerül a pályavasút és a forgalmi-kereskedelmi vasút szétválasztására. Az előbbi fenntartása és fejlesztése egyértelműen állami feladat, míg az utóbbi kedvezményeit az állam és a MÁV Rt. közötti szerződés szabályozza, a forgalmi-kereskedelmi vasút saját bevételeiből gazdálkodhat.

A 65 év feletti idős emberek, utazási kedvezményének korlátozásáról megjelent hírek, óriási vihart kavartak a közvéleményben. A sajtó tájékoztatása pontatlan. Csupán arról van szó, hogy valamilyen formában a tárcának szüksége volna az ilyen jellegű utazások regisztrálására, mert e nélkül nem lehet tisztán látni a vasút feladatait. A felmérési megoldások közül csak egyik javaslatként vetődött fel az 5-10 %-os költségtérítés, de ez még nem kormányhatározat. A miniszter kérte a jelenlévőket, hogy tegyenek javaslatokat a felmérés, nyugdíjasokat nem terhelő megoldására. Erre a hozzászólók szinte valamennyien kitértek és a NYOK vezetése ígéretet tett, hogy a különböző javaslatokat csokorba szedve, egy héten belül írásban elküldi miniszter úr címére.

A továbbiakban rendkívül érdekes tájékoztatás hangzott el a metróépítés, illetve a fővárosi felszíni tömegközlekedés égető kérdéseiről, a hírközlés további fejlesztésének, a nyugdíjasok alapigényeit az eddigieknél kedvezőbb formában történő kielégítéséről, a vasútegészségügy önállóságának új formában történő megőrzéséről. Sokan bírálták a MATÁV monopolhelyzetéből adódó árpolitikáját, valamint a kábeltévék visszásságait. A minisztérium foglalkozik ezekkel a gondokkal és folyik a törvény-előkészítő munka is ezeken a területeken. Szó volt még az ivóvízellátás kiemelkedően jó, és a csatornázottság katasztrofális helyzetéről, valamint az árvíz- és belvízkárosultak 30 milliárd forinttal történő állami támogatásáról.

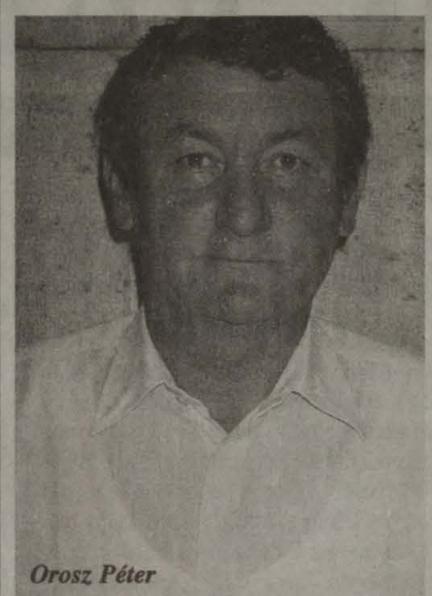
Számos kérdés és véleménynyilvánítás hangzott el, amelyekre a továbbiakban a miniszter úr igen alaposan és körültekintően válaszolt. A kétórás megbeszélés rendkívül tanulságos volt, mind a nyugdíjasok, mind az előadó részére.

A vasúti utazások regisztrálásának kérdésében a tárgyalások tovább folynak és a tárca nyitott a tiszta képet nyújtó megoldásokra. Arról azonban miniszter úr is meggyőződhetett, hogy az Idősek Nemzetközi Évében az idős embereket politikailag is érzékenyen érintené, ha szerzett jogaikat csorbítanák, sorbaállásra és fizetésre kényszerítenék őket. Nem volna tehát szerencsés az olyan megoldás, amelynél "többe kerül a leves, mint a hús!"

K.D.

ÉRDEKVÉDELMI RINGBEN

Ármány és szerelem?!



Orosz Péter

Lassan fél év telt el az 1999-es esztendőből. A Vasutasok Szakszervezetének középszintű szervezetei rendben – csendben végzik munkájukat. Közülük is kitűnik azonban a Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottság (FÉIB), melynek titkárával, *Orosz Péterrel* az eltelt 6 hónap hozadékáról, pozitív és negatív tapasztalatairól és érdekvédelmi munkájáról beszélgettünk.

– Az 1998. december 31-én kötött 19 megállapodásból 15 érintette közvetlenül a mi szakágunkat – nyúl vissza beszélgetésünk kezdetén az előzményekre *Orosz Péter*. – A megállapodások végrehajtása szinte folyamatos tárgyalásokat, konzultációkat igényel. Sikerült például megállapodást kötni Budapest-Ferencváros, Miskolc-rendező-pályaudvar, Fényeslitke és Dombóvár állomások elegyfeldolgozóit megillető teljesítményjutalmak ügyében. A megállapodásban rögzített pénzösszegek – időarányosan – már kifizetésre is kerültek.

Sikerült továbbá megállapodnunk a forgalmi szolgálattevőket és a váltókezelőket ez év július 1-től, illetve november 1-től megillető teljesítményjutalmak tárgyában is. A megállapodás tartalmából következően nincs okom kételkedni a teljesítményjutalom kifizetésében. Mivel e két megállapodás létrejöttében a VDSZSZ nem vett részt, így a szakági szintű megállapodásokat a MÁV Rt. Forgalmi Szakigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete kötötte meg.

– Gondolom, szinte naponta kell aktuális érdekvédelmi ügyekben eljárniuk. Megemlítene egyet-kettőt?

– Sikerült a forgalmi szakigazgatóság vezetőinél elérnünk, hogy a miskolci vonatkezelőket és vonatkirakókat hátrányosan érintő munkáltatói tervezetet visszavonják. Ennek eredményeként az említett munkavállalók esetében a mintegy 20%-os keresetveszteséget sikerült elkerülni.

Más. Június 9-én egy, a Kelebia és Kiskunhalas állomások 74 munkavállalóját érintő ügyben sikerült megállapodnunk a VSZ által benyújtott kifogás tárgyalási eredményeként. A tárgyalópartner forgalmi szakigazgatóság, nem vitatva, hogy e térséget érintik a leginkább a jugoszláviai események, lehetővé tette, hogy a kirendelésre kárhoztatott munkavállalók költségtérítése a MÁV Rt. KSZ-ében foglaltaknak mintegy duplája legyen. A munkáltató a megállapodásban azt is vállalta, hogy az átképzésben résztvevő munkavállalók az átlagkereset megfizetése mellett – teljes munkaidőben – vehetnek részt a tanfolyamon. A példaként felsorolt esetekből is látszik, hogy a MÁV Rt. hálózatának különböző részein mindig van tennivaló.

– Mi várható a jövőben?

– Hamarosan elkészítik és bevezetik az új kocsigazdálkodási és áruirányítási szabályokat. Ez különböző szolgálati helyeken mintegy 100 vasutast érint. A forgalmi szakigazgatóság ígéretet tett arra vonatkozóan, hogy mind a szabályozást, mind ennek foglalkoztatási kihatásait a szakági érdekegyeztető tanács meg fogja tárgyalni.

– Tudnak-e már valamit arról, hogy az EU-csatlakozással összefüggő vasútreform hogyan, miként érinti majd a szakszolgálatot?

– Végleges tervek még nincsenek. Az azonban már világosan látszik, hogy várhatóan két önálló vasútja lesz Magyarországnak. Az egyik a pályavasút, amely az EU-szabályok szerint köteles a magyar vasút pályahálózatát más vasutaknak is rendelkezésre bocsátani – pályahasználati díj ellenében. Ez – nagy valószínűséggel – generálisan fogja érinteni a forgalmi szakszolgálat jelenlegi rendszerét. A másik vasút, a vállalkozó, avagy kereskedő vasút (vagy ki tudja még milyen egyéb néven nevezendő szervezet?!) lesz, ellátja majd az állami és vállalati célú közlekedési, fuvarozási feladatokat, természetesen pályahasználati díjat fizetve a másik magyar vasútnak! Természetesen ezek még jórészt kimunkálatlan elképzelések, nem annyira főkérdések, mint inkább a részletek oldaláról. Hiba lenne bármiféle előzetes szakszervezeti véleményt kinyilatkoztatni ezekről a kérdésekről, annyit azonban már most leszögezhetünk, hogy a Vasutasok Szakszervezete minden rendelkezésére álló eszközt igénybe fog venni, annak érdekében, hogy a várhatóan elkerülhetetlen átalakulás során a vasutasokat ne hátrány érje, hanem lehetőleg előnyükre szolgáljon a vasúti reform.

– A szakmában milyen a kapcsolat a VSZ és a VDSZSZ között?

– Általában normális, úgy is mondhatnám: normalizált. Van amikor abszolút korrekt, ám van amikor minősíthetlen!

– Előbbire és utóbbira tudna mondani egy-egy példát?

– Előbbire jó példa, hogy amikor a szakági érdekegyeztető tanácsban a bértarifa-reformmal összefüggésben az állomások kategóriába sorolását tárgyaltuk, *Deák Zoltán*, a VDSZSZ vezető ügyvivője mindvégig korrekt módon valósította meg mindazt, amiben a közös szakszervezeti magatartást illetően előzetesen szóban megállapodtunk.

Ennek ellenpéldája az a hazugság és rágalomtömeg, amit a legutóbbi, június 3-i szakági érdekegyeztető tanácsi ülés után *Boldizsár László*, miskolci VDSZSZ-ügyvivő zúdított a VSZ-re.

– Miért, miben nyilvánult ez meg?

– A munkáltató kezdeményezte, hogy a szakági függelék a forgalmi utazók valamennyi telepállomásán tegye lehetővé a 16 órás foglalkoztatást. Cserébe azt ajánlotta, hogy központilag rögzítik a minimális szakaszlétszámot, valamint azt, hogy ha ezt bármely oknál fogva nem tudják biztosítani, akkor minden esetben helyettesítési díjat fizetnek. A VSZ, amint ez a hivatalos jegyzőkönyvből is kiderül, nem fogadta el a munkáltató álláspontját, ám a további tárgyalásoktól nem zárkózott el. Kérte a munkáltató írásos javaslatát és vállalta, hogy a munkavállalók véleményét valamennyi telepállomáson felméri. A VSZ képviselői azt is leszögezték, hogy a munkavállalók véleményének ismeretében alakítják ki tárgyalási álláspontjukat. A tárgyaláson ez volt a VDSZSZ hivatalos véleménye is.

– Ha jól vettem ki a szavaiból, eddig semmi felháborító nem történt?

– Valóban. Azonban most jön a "csavar". *Boldizsár László*, eléggé el nem ítélhető módon, a miskolci forgalmi utazókat félrevezetve, olyan állításokat tartalmazó plakátokat készített, amelyek semmilyen módon nem egyeztek meg a hivatalos tárgyaláson elhangzottakkal. Mivel *Boldizsár Lászlóról* nem állíthatom, hogy emlékezetkiesésben szenvedne, ezért az általa leírtakat a tények szándékos elferdítésének, vasutas nyelven szólva: hazugságnak nevezhetem. Tőle az ármánykodás nem meglepő, azonban az ilyen esetek már azt a kérdést is felvetik, hogy a szakági szintű tárgyalásokon a VDSZSZ hivatalosan elhangzott véleményét komolyan kell-e venni, vagy egy, a tagjai közé tartozó, miskolci "amatőr plakátkészítő művész" véleménye, hadd ne mondjam műve a mérvadó?

Külön érdekessége az ügynek, hogy az említett ügyvivő még azzal sincs tisztában, hogy a VDSZSZ plakátjait nem VSZ-emblémával kell ellátni, hiszen nem kell neki szégyellni a VDSZSZ emblémáját, ha már egyszer annak a szervezetnek a tagja – mondta végül *Orosz Péter*.

Berta Sándor

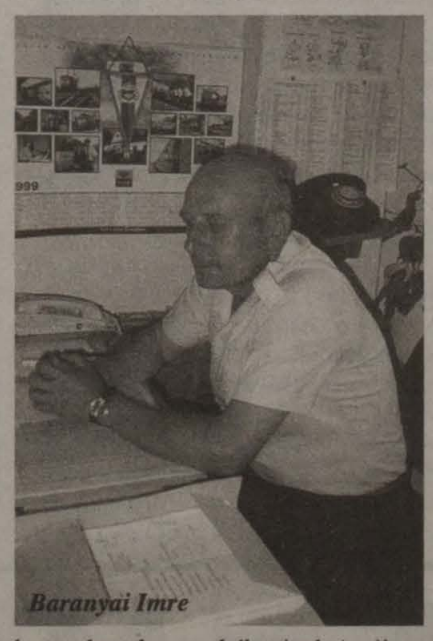
ISMÉT SZÓT KÉR A KÜT

Személyre szóló az együttműködés

Nyíregyháza. Állomás. A peronon egy vasúti tiszt toppan elém. Sejtettem, talán éppen ő az, akivel találkoznom kell.

Igazolódni látszik az, amit már hallottam róla: megnyugtató derűt sugároz bármennyi is a tennivalója.

– Érettségi után, harminckét évvel ezelőtt kerültem ide, Nyíregyházára a vasúthoz. A ranglétra minden fokát végigjártam, vonatfékezőként kezdtem. Voltam vonatkísérő, három hónapig utazó, majd állomási szolgálatban kocsirendezőként két évet töltöttem el. Voltam kocsifelíró, naplózó, vonatmenesztő, térfelvigyázó, majd 1974-75-ben elvégeztem a tisztképzőt. Ezt követően visszakerülve Nyíregyházára külső forgalmi szolgálattevő, rendelkező forgalmi szolgálattevő, állomásirányító, térfőnök lettem. Két éve vagyok állomásvezénylő tiszt. A szakmunkán kívül üzemi tanácselnöki tisztséget töltök be. A közelmúltban választottak meg a KÜT helyi, területi jóléti és szociális bizottsága elnökének, amelynek már tagja voltam az előző ciklusban is. Ez a bizottság a KÜT választás után alakult meg. – mutatkozik be *Baranyai Imre*.



Baranyai Imre

Jó volt eddig is és most is partnerkapcsolatunk a munkáltatóval. Az újonnan alakult bizottságban vannak új tagok, szinte csak hárman vagyunk régiek. Minden segítséget megkapunk. Nem, nem szépítem a dolgot! – válaszol, szinte látja a gondolatomat, amit a mosolyomból olvasott ki.

– Az osztály főnökasszonya kínosan ügyel arra, hogy nehogy szó érje a ház elejét! Kellőképpen figyel a véleményünkre. Így valóban együtt dönthetünk. A kialakult, közös álláspontot aláírjuk s dokumentáljuk. Különben itt van az ügyrendünk, veszi elő, s mutatja: személyemre szóló együttdöntésünk van a munkáltatói lakáskölcsön, a vállalati segély, a munkabér-előleg, az albérleti hozzájárulás és a vállalati üdültetés kérdésében. Nem csak a személyre szóló odaítélésben döntünk, hanem az elosztási elvekben is.

A KÜT által kiadott határozatok alapján dolgozunk. Természetesen ezeket a határokat nem léphetjük át! Ez a jóléti bizottság, amely minden igazgatóság területén működik középszerve a központi üzemi tanácsnak.

Az ügyek gyors intézése érdekében a "forródrótos" döntést választjuk. Legfőbb vágyam: a megfelelő kapcsolattartás. Úgy az üzemi megbízottakkal, mint a dolgozókkal. A találkozáskor megfelelően tudjuk tájékoztatni őket, a nálunk hozott határozatokról. Ők így tudnak visszajelzéseket adni. Mégis csak ők választottak meg!

Nagyon jól esik az, hogy magam mögött érzek egy kollektívát. Szeretetük és tiszteletük sugárzik felém.

FOTÓ, SZÖVEG: ***Húri Valéria***

Volt egyszer egy DVSC

A JÓLÉTI 44 MILLIÓRA KACSINTGAT A VÁROS?



1979. őszén e "szent helyen" küzdötte vissza magát az NB I-be a LOKI. Ottjártunkkor éppen kegyelemből nyírták le a pálya füvét. A mészporozás ne tévesszen meg senkit. Itt bajnoki meccset nem játszanak többé első osztályú LOKI-futballisták.

Június 10-ét írunk. A Vágóhíd utcai Loki-pályára csak a foghíjas betonléc kerítésen fölkapaszkodva jutok be, no nem azért, mert nincs jegyem, s be akarnék szökni a meccsre. Csupán meggyőződöm. Üres. Kihalt. Sehol senki. Tombol a kánikula. Valaki itt felejtette a házőrző kutyát, de ki őrzi ezt a hatalmas sporttelepet? A nézőtér padsoraiból felütötte fejét a gyom, ám a fedett tribünről még harsányan kiáltanak a nagybetűk: Hajrá Loki!

Hát ki itt a gazda?

Először sorrendben *Tasi Gábor*hoz, a DVSC társadalmi elnökéhez kopogtatok be már a MÁV Rt. Debreceni Területi Igazgatóságán. Az általános igazgató-helyettes félretéve munkáját felvilágosít a DVSC kusza hovatartozási helyzetéről. Ami bizonyos, hogy a nagyértékű ingatlan tulajdonosa a MÁV Rt. S azt se rejti véka alá, hogy a MÁV a Vágóhíd utcai sportlétesítmények fenntartására költhető komoly összeget (kb. 44 millió forintot) az idén már visszatartotta. Hogy mennyire reménytelen a további üzemeltetés a fenntartás és az őrzés, arról a Roy '96 Bt. "Nem tudom tovább vállalni" mondatú levél másolatával szolgál, május 31-i keltezéssel. A címzett a DVSC Labdarúgó Kft. ügyvezető igazgatója *Győri Gyula*. Az őrző-védők, akik a sorokból kiolvashatóan üzemeltettek is, 4.925.006 forintot kérnek kifizetni, tisztességes munkájuk ellenértékét. Minthogy ezt nem kapták meg, június elsején reggel 6 órakor bezárták a Vágóhíd utcai sportcentrum kapuját. Érdekes módon, talán udvarias gesztusból tudomásul vétel végett, levelüket megküldték *Szombathy Géza* területi vasútigazgatónak is.

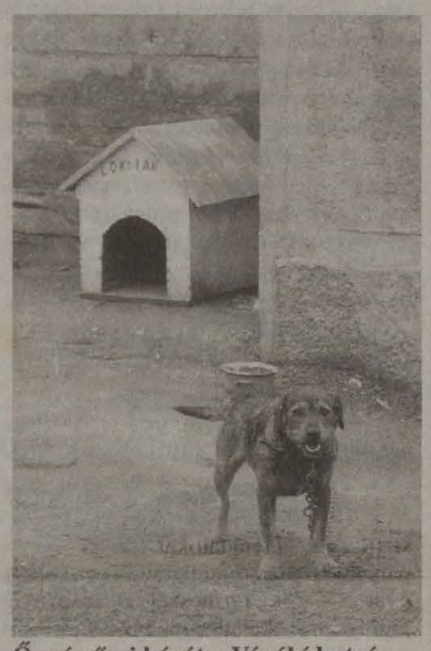
Ám mi ez a pár milliócska a majd félmilliárdhoz képest, amit mint adósságot a DVSC halmozott fel?

Tasi Gábor már május 7-én a Hajdú-bihari Naplónak nyilatkozva, mint a DVSC társadalmi elnöke, kijelentette, hogy a klub anyagilag ellehetetlenült, össze kell hívni a DVSC közgyűlését. Valószínűleg azért, mert kérdés: "hogy a cég a jövőben gondját viseli-e a sportcentrumnak" (Hajdú-bihari Napló, május 7.)

Várjuk meg *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató helyettes úr válaszát – ajánlja *Tasi Gábor*. Akkor már jóval többet lehet a DVSC jövőjéről mondani. Telefonál, s megkéri *Tóth Ferenc*et, a MÁV Rt. Ingatlankezelő Kft. Területi Főmérnökségének igazgatóját, hogy én személyesen vele együtt győződhessek meg a Vágóhíd utcai állapotokról.

Így hát visszamegyek, s található is egy keskeny út, ami bevezet a pálya mögé. Hátul, a gaztenger szomszédságában "gyönyörködhetek" látképében. Visszaemlékezem, hogy a megerősített acélvázas tribünről hányszor írt a helyi sajtó, s mennyire lelkendezett, mikor átadták a nézőknek. Önmagában is hatalmas érték, de hogy az egész együtt mennyit ér ma a zajló ingatlanpiacon, ki tudja? Sok minden van itt! A pályagyep még tömör és rugalmas. De ha ez kiszárad, sok millió forintot emészthet föl a pázsit újratelepítése.

Végre felbukkan egy dolgozó, barnára sült ember. Nem behatoló, az őrző-védő kft. egyik tulajdonosának rokona szegről-végről.



Ő még őrzi házát a Vágóhíd utcán.

– Nem bírtam elnézni, hogy tönkre menjen ez az egyenletes fűszőnyeg, amelynek a városban nincs párja – kesereg. – Lenyírjuk hát Isten nevében. A fűnyíró-masinát az Oláh Gábor utcai Sportcsarnokból adták kölcsön.

– S mivel öntözik majd a füvet?

A derékig levetkőzött kisember megvakarja a feje búbját. Valami hatalmas csőtörést emleget, de immár az áramot és a vizet is kikapcsolták. A járműjavító se ad vizet, pedig itt van a sportpálya háta mögött, egy kerítés választja el tőle.

Tóth Ferenc valakit sürget a mobiltelefonján, hogy jöjjenek, mert a csőtörés elhárítása meg van rendelve, egyébként állagmegóvásra egyelőre pénzt ő se igen remél. S ha netán meg is jönne, mikor lesz az? Szerencsére az égiek öntözik a pálya gyepét. Ingyen. Csakhogy az is gond ám, s valóban az, hogy addig az élelmesek széthordhatják a sportlétesítmény itt maradt javait. A zár, a lakat ettől nem védi meg.

Természetes, hogy *Kiss Tibort*, a VSZ debreceni területének titkárát sem felejthetem ki a megkérdezettek sorából. Azzal kezdi, hogy feloldja magát az önkéntes hallgatás tilalma alól.

– Megtöröm a fogadalmam, miszerint nem kívánok véleményt nyilvánítani a város sportjáról. 16 esztendőn át voltam a DVSC egyik vezetője. Nem akartam hát azt a látszatot kelteni, hogy kívülről okoskodom. Hogy mégis megszólalok, annak egy oka van. Lehangol a tény, hogy a 98 éves vasutas egyesület ilyen szomorú véget ért, mert a DVSC már csak papíron létezik. Emlékezzünk! Előbb "kivégeztek" a tizenhárom szakosztályból tizenegyet megszüntetés címén. Maradt a labdarúgás és a kézilabdázás. Közben eladósodott a DVSC. Ebből csak egy "ésszerű kiút" kínálkozott, ha magára hagyják a DVSC-t, ahogy mondani szokták a poros álláson, és létrehozzák a labdarúgó- és a kézilabda kft-t külön-külön. Én tehát azt mondom: maradt a név: DVSC, s vele együtt egy többszáz millió forintos adóteher.

– De mi vitte a jégre? Mitől adósodott így el?

– Irtózatosan nagy az összeg. Iszonyató. Feltételezem, a közterhek, a szerződés-kötelezettségek nem teljesítéséből gyűlt össze heggyé.

– De a sportcentrum egy rendkívül értékes területen mégiscsak megvan még.

– No, ebbe beleépült nem egy, és nem kétszáz vasutas dolgozó "téglája" is. Ők szívügyüknek tekintették az egyesületet.

Kik a felelősek ekkora méretű és mértékű leromlásért? Azt is meg lehetne kérdezni, hogy a mindenkori Debrecen (a városi vezetőség) hogyan felügyelt magára a sportra? Hogyan került az utcára ennyi sportoló a DVSC-ből? Ám azt sem ártana megtudni valakitől, hogy vajon a MÁV Rt. pénzét üzemeltetésre, fenntartásra, felújításra költötték-e el az egyesület vezetői? Vagy ez is üzleti titok? A létesítmény jelenlegi képe azt tükrözi, hogy vajmi keveset adtak rá a szó szoros értelmében. – Nem akarok siránkozni, – így *Kiss Tibor* – de 1902-ben már vasutas birkózó szakosztálya volt az egyesületnek, s volt országos ökölvívó szakosztálya, olimpikonok tűntek fel akkor és tűntek el most. S ezt megsínyli a magyar élsport is. Hol a vívás, a kerékpározás, a súlyemelés? Most még van egy név, DVSC, s nincs mögötte semmilyen sporttartalom.

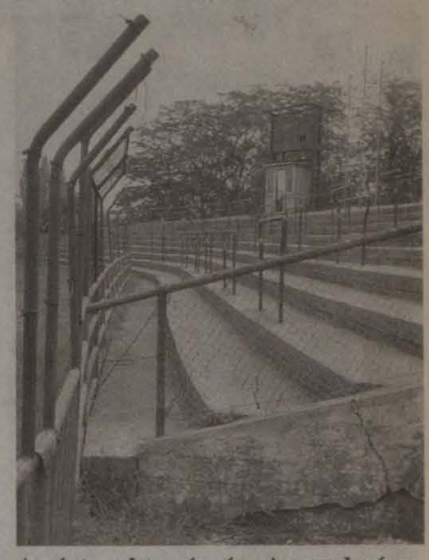
A hosszúra nyúlt beszélgetés újabb és újabb tápot kap attól is, hogy a debreceni vasutasok szabadidejükben soha sem szerethették meg a pályát a Vágóhíd utcán. Magát a létesítményt se, mert a DVSC vezetősége hivatkozva az élsportra ettől mereven elzárkózott. Oda a tömegsport be se tehette a lábát, esetleg egy évben egyszer: Vasutasnapon. Alkalmanként.

Kiss Tibor ugyan hangoztatja, hogy ha már nincs a DVSC-nek egyesülete, szakosztálya, oda lehet adni bérbe a Vágóhíd utcai sportcentrumot a városnak, hogy a sportolók használják. Oda lehet adni akár bérleti díj nélkül is, de arról szó sem lehet, hogy mellé még megkapja a MÁV jóléti keretéből kihasított (most egyelőre zárolt) 44 millió forintot, hiszen ezer meg egy helye akad, máshol. Példának okáért meg lehet említeni Püspökladányban (ha már jóléti pénzről beszélgetünk) a vécét. Vasutas nők és férfiak együvé járnak. De nincs jelen pillanatban az ország vasúti személyzetének a 30 fokos melegekben hűtött ásványvize sem. Ne adj Isten, a MÁV Rt. a tömegsportot is támogathatná ebből a keretből. Márpedig a Hajdú-bihari Napló május 7-i számában *Győri Gyula*, aki Városi sporttanácsnok, a városi sportbizottság alelnöke, és a DVSC Labdarúgó Kft. egyik igazgatója jólértesülten azzal lepi meg az olvasót, hogy a MÁV Rt. Vezérigazgatósága, mint a sportcentrum gondviselője, *"...már meg is szavazott 44 millió forintot. Ennek folyósítását azonban csak akkor kezdi meg, ha a sporttelep üzemeltetése az önkormányzat kezébe kerül. Elkészíttettük a szerződés tervezetét, amit már el is küldtünk Budapestre."* (Kinek? Mert *dr. Bajnai Gábornak* – tőle tudom – Nem!)

Vajon hogy' lehet kettéosztani a jövőben a Vágóhíd utcán a sport támogatását? A működőképességet, a sportegyesületeket, a város, a létesítményt magát a MÁV finanszírozhatná, ha – mint *Kiss Tibor* mondja – volnának ilyen egyesületek. Ha átláthatóvá válna minden a sportra fordított összeg. Ha nem, úgy minek is költene rá a MÁV Rt., főleg a jóléti keretből.

Ezen már én tűnődöm, de a probléma gordiuszi csomóját úgy sem tudom megoldani.

A VÉT-en legutóbb a Vasutasok Szakszervezete még nem nyitott kapun dörömbölt, mikor azt kérte, hogy legalább az óriási értékű Vágóhíd utcai sportlétesítmény őrzéséről-védéséről gondoskodjon a MÁV Rt. (Ugyancsak *dr. Bajnai Gábortól* tudom, már intézkedett.)



A zárt szektor árván. Az eredményjelző berozsdált.

Ide tartozik, minden bennfentes állítja, hogy a papíron még létező DVSC számlájára pénzt átutalni nem szabad a MÁV Rt.-nek, mert azt onnan azonnal leemelnék a tartozásukat követelők. Tehát feneketlen kútba pottyanna ott az a 44 millió. No, talán ezért is szeretné az önkormányzathoz folyatni e milliókat a városi sportbizottság Debrecenben, "kerülő útvonal"-on. A Hajdú-bihari Napló "Bezárták a Vágóhíd utcai sportcentrumot – A MÁV Rt. 44 millió Ft-ot szán a létesítmények üzemeltetésére" című interjúcsokrából ez a szál számomra így vehető ki, így értelmezhető.

Hogy a sok problémától kiszellőztessem fejem, *Kiss Tibor* meghív a Debreceni Lokomotív TSE Mikro sportpályájára az egykori Déli-sorra, ma Raktár utca. Ki hitte volna, hogy ennyien kergetik a labdát? Az egyetlen zuhanyrózsára a konténerekből összeállított lapos tetejű öltözőben csapzottan sorára várakozik ez is, az is. *Vida Péter* a Lokomotív TSE alapító elnöke már lehűtötte magát, de hangjában érezhető az indulat, amikor megerősíti, hogy egyesületüket 92-ben csak azért hozták létre, mert a társadalmi munkában épült Mikro sporttelep üzemeltetési-fenntartási költségeit, holott a pálya a MÁV Rt. tulajdona, a cég nem vállalta.

Az egyesület az, aki küszködve, de kitermeli az rt-nek bérleti díjat. No és a sokat emlegetett üzemeltetés, fenntartás költségeit is elő kell, hogy teremtse.

Ám a keményfa-asztalhoz ült kispályások inkább diskurálnak a szabadban s nem ezt hánytorgatják föl egy-egy korsó sörük mellett.

Szalai Csaba

FOTO: PILTZ



Kihaltság. Még a szocreál sportoló keze is egy kissé ökölbe szorul. A hátát már megbontotta az idő vasfoga.

A sport összefog. Hagyományteremtés július 3-án

A BVSC-PÁLYÁRA HÍV A VSZ!

Múlt évi szavaihoz híven a VSZ immár hagyományt teremt azzal, hogy tagjai számára központi tömegsportnapot szervez az idén július 3-án, a Vasutasnap tiszteletére. A színhely ismét Budapest, a Szőnyi úti Sportkomplexum. 9 órától 16 óráig egész napon át, feldúsított program hívja és várja a területi képviseletek által benevezett amatőr versenyzőket (foci, sakk, asztalitenisz). A családtagok és a barátok pedig drukkolhatnak. A versenyzők természetesen ingyenjegyre, a családtagok pedig némi térítés ellenében ülhetnek le majd ebédelni az asztal mellé.

A VSZ második központi tömegsportnapjáról lapunk külön képoldalon fog tudósítani júliusi számában.

Szeretettel várja a Szőnyi úti BVSC pályára minden kedves sportszerető tagját a Vasutasok Szakszervezete.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

Napfény Otthon



Így nevezték el létrehozói 1991-ben a Józsefvárosban épített impozáns, szállodajellegű idősek otthonát, melyet az Idősek Nemzetközi Éve alkalmából kerestünk fel.

Nevének – Napfény – jelentését az épület már napfénysárga kellemes színével, két utcára néző sokablakos látványával is kifejezi. Az otthont a nevét viselő alapítvány és az Evangélikus Gerontológiai Egyesület alapította azért, hogy napfényes időskort nyújtson lakóinak egész életükre.

Tapasztalataim meggyőztek arról, hogy sikerrel valósítja meg nemes céljait az intézmény, melynek orvos-igazgatója *Komlósy Hajnalka* adjunktus, a MÁV-rendelő orvosa, intézményvezető főnővére pedig *Rékai Vilma*, volt MÁV-kórházi dolgozó.

Az időskorral elkerülhetetlenül együtt jár a magányosság, a rászorultság, a kiszolgáltatottság, a szaporodó napi gondok és sajnos a betegség, elesettség. Enyhítését számos szociális célú intézmény szolgálja. Leghatékonyabban az idősek otthonai, így a Napfény Otthonok is (ahol hosszabb és boldogabb életet akarnak nyújtani az otthon lakóinak).

Megadatik itt a gondoskodás, a nyugalom, a békés időskor szinte minden feltétele. Az idősödők és időskorúak, éljenek párban vagy magányosan, a kor előrehaladtával egyre nehezebben tudják megtartani az életük során megszokott életminőséget.

Fiatalon, még életerőtől, tettvágytól hajtva egy élet munkájának eredményeként szerény házacskát, szövetkezeti vagy öröklakást, hobbykertet, kis vagyonkát szereztek. A nyugdíj mértéke, a megfogyott erő, az életkörülmények nem biztosítanak felhőtlen öregkort. A munkabérnél kisebb jövedelemből a változatlan, sőt szaporodó gondokat kellene megoldani. A ház, a lakás, a berendezések velünk öregszenek. A rezsi nem veszi tudomásul, hogy ki fizeti, módos családban élő, vagy magányos. A vagyonka egyeseknél egyre inkább teher, mint öröm forrása.

Az egyik idős hölgyet gyermekei "fizették be" saját helyzetük javítása érdekében. Kapcsolatuk éppoly rendszeres, mint korábban volt, s mint a néni fogalmazott: "még a helyzetem is javult."

Többeknek viszont nincsenek gyermekei, hozzátartozói, s elesettségében, magányában gyakran csak környezetében élő "idegenek" segítenek, emberbaráti könyörületből, szeretetből.

Az egyik nyolcvanon túli nénikét, annak idején éppen "vagyonára" hivatkozva utasították el a környezettanulmány alapján.

– Kifakadt belőlem – mondja –, hát nem rághatom a házam négy sarkát, rágja azt az idő nélkülem is. Ráadásul alig van fogam – tette hozzá mosolyogva.

Itt a Napfényben lakók, szemben a Füvészkert üde látványával úgy érzik, jól döntöttek, amikor egész életükre szóló használati jogot vásároltak az öregház helyett.

– Ma már ténylegesen élvezzük az öregkor szépségeit, megszabadulva a gyakori fejfájást okozó gondoktól – nyilatkozták.

Az otthon szolgáltatásai a saját rendelkezési jogú lakással együtt a használati jog megvásárlásával vehetők igénybe.

A jó elrendezésű 22 m^2 apartmanok elő- és lakószobából, fürdőszobából (WC bent) és minikonyhából állnak. Minden lakásban telefon, nővérhívó, TV-csatlakozó van. Lakását mindenki saját bútoraival rendezte be, előző otthonával közel azonos hangulatban.

Amerre jártam, többcsillagos szálloda képe fogadott, ahol csinos egyenruhás szobaasszonyok, nővérek végezték dolgukat, a lakók egészségének, körülményeinek gondozását. Van itt csinos étterem, szintenként társalgó, tornaterem, mosó-, vasalószoba, orvosi rendelő, egy bensőséges hangulatú kápolna, és egy meglepően kedves megoldással kialakított átriumos belső udvar. A lakással járó magas színvonalú körülmény egy ideig üdülős hangulatot ébresztett bennem.

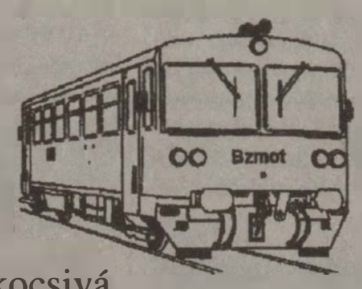
Úgy vélem, ilyen életlehetőséget sok nyugdíjas vasutas kollégám is szívesen elfogadna, olyanok is, akik értékesíthető ingatlannal ugyan nem rendelkeznek, de talán örömmel költöznének ki a számukra szükségtelenül nagy szolgálati lakásukból, ha a MÁV Rt. a Napfény Otthon apartmanjaiból vásárolna.

Jó lenne, ha az illetékesek meggondolás tárgyává tennék ennek lehetőségét, és mielőbb kedvező döntést hoznának.

(A Napfény Otthon címe: 1083 Budapest, Illés u. 38. Tel.: 314-6516)

Hegedűs Károly

MVJ
TÜV CERT ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"



Tevékenységi körünk:
- Sínbusz "*Inter Picy*" gyártása
- Bz motorkocsi korszerűsítése remotorizációval, komfortosítása
- Bzx mellékkocsi átalakítása Bz motorkocsivá
- M47 típusú, dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- DHM2 típusú dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- 4 tengelyes személykocsi fővizsgája
- 2 és 4 tengelyes teherkocsik fővizsgája
- Eams magas oldalfalú teherkocsi gyártása
- Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása
- Vasúti nosztalgiajármű javítása, gyártása
- Speciális vasúti pályaépítő gépek javítása (UDJ, TVG)
- Vasúti járműfődarabok javítása

Tervezés és gyártás:
- vasúti járművek
- alumínium -és acélszerkezetek
- faipari termékek
- kovácsolt munkadarabok
- forgácsolt munkadarabok
- műszaki gumiáruk

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

VASÚTTÖRTÉNET

Madéfalvi magyar vasutasok

Csíkmadéfalva nem csak arról nevezetes, hogy a falu központjában áll a híres Siculicidium emlékmű, amely az 1764. január 7-én az osztrák szoldateszka által lemészárolt sok száz székely gyászát idézi, hanem arról is, hogy itt van Erdély legnagyobb vasúti csomópontja. Innen indul Kelet felé az a vonal, amely Moldván át egészen Kijevig és Moszkváig kígyózik. A csomópont egyidős a vasúttal, kereken 102 éves. 1897-ben érkezett ide ugyanis az első vonat Brassó felől, s még abban az évben megkezdték a moldvai elágazás építését. Nagy jelentőségű vasútépítkezés volt ez akkoriban, hiszen innen alig ötven kilométerre, Gyimespalánkán húzódott az ezer éves magyar államhatár. A vasútépítésnek akkor tehát nemzetközi jelentősége volt. Jellemző, hogy komoly romániai vállalkozók (többnyire németek és franciák!) is betársultak az építkezésbe. Mire a vasút elérte a magyar államhatárt, az a határ odébbzsugorodott négyszáz kilométerrel nyugatabbra, egy Trianon nevű versaillesi palota jóvoltából. Addigra viszont már kiépült a madéfalvi csomópont. Az akkor legkorszerűbb javítóműhelyek, kocsiszínek, mozdonydepók. Többszáz hektárnyi területen sínek és sínpárak, váltók ezrei. A csomópont kiépülése azért is fontos volt ezen a vidéken (Közép-Csík a neve), mert munkát és kenyeret adott sok száz székelynek. Valóságos vasutas dinasztiák születtek a környező falvakban. Madéfalván kívül Csíkszentmihályon, Ajnádon, Csíkrákoson, Vacsárcsin, Göröcsfalván. Vasúti pályamunkások, szerelők, mozdonyvezetők, forgalomirányítók százai gondoskodtak arról, hogy a székely körvasút, meg a gyimesi "express" forgalma zavartalan legyen. Ekkor kezdenek lábra kapni azok a szellemes székely viccek is, amelyek mind-mind a vasúthoz és a vonatokhoz kapcsolódnak.

1919 után a berendezkedő román állam mindent készen kapott, – az esetleges síncseréket kivéve. A madéfalvi vakvágányokon még ma is látni olyan ütött-kopott személyvagonokat, amelyek oldalán a MÁV feliratot vastag fehér festékkel áthúzták és odafestették alája, hogy CFR. Bár a vasúti tisztségviselők zömmel csakhamar románok lettek, magyart még kalauznak is ritkán vettek fel, de a pályamunkások, gépszerelők, javítók, de még a mozdonyvezetők jó része továbbra is magyar maradt. Mondanám, hogy mind a mai napig, de sajnálattal írom le, hogy csak tegnapig. Ugyanis tavaly, 1998-ban a brassói igazgatóság (idekapcsolták Madéfalvát még 1920-ban) "privatizálta" a madéfalvi csomópont javító műhelyeit. Amit úgy kell érteni, hogy a műhelyeket elbontották, a kocsiszíneket ugyanúgy és több, mint kétszáz dolgozónak felmondtak. Ez a kétszáz vasúti alkalmazott magyar volt! Kaptak, hogyne kaptak volna végkielégítést! Az érdekes az, hogy ugyanakkor az alig száz kilométerrel feljebb lévő Marosdédán új javítóműhelyeket, kocsiszíneket építettek. Onnan pedig csak Nagybánya felé ágazik egy vonal, a másik megy rendesen száz éve Marosvásárhely és Székelykocsárd felé. Csakhogy Marosdéda és környéke színromán! A következtetést bárki levonhatja.

Mi maradt Madéfalván? (Csicsón, hiszen bár az állomás Madéfalván van, a csomópont vonalai átnyúlnak Csíkcsicsóba, csomópont neve kezdettől fogva Ciceu! Amin talán nevetni is lehetne, ha az emögé bújt emberi sorsok nem bántanának szomorúságukkal.)

Mészáros József barátommal, egykori madéfalvi mozdonyvezetővel baktatunk a kopár sínek között és emlékezünk. 1979-ben nagy nehezen engedélyt szereztem a brassói igazgatóságtól, hogy riportot írjak egy magyar mozdonyvezetőről. Úgy, hogy közben mellette ülök és vele vezetem a vonatot. Mészáros Józsefet, a mindenki által szeretett és becsült Dódit ajánlották. A most már nyugdíjas, deres halántékú Dódi rámhunyorog mongolosan vágott székely szemével – volt benned bátorság, kicsi komám!

Eleven az emlék, mint a gaz az elhagyott sínpár között. Dódi elvégezte a szokásos rutinvizsgálatokat, aztán fölkapaszkodtunk a hatalmas elektromos mozdony vezetőfülkéjébe. Hátunk mögött duhogott, dübörgött a böhöm villanymotor. – Dódi, én félek – szóltam neki riadtan. – Ne törődj, kicsi komám, amíg engem látsz! Azzal indított is, mert zöld jelzést kapott. Átcsattogtunk a váltókon, majd egyenesbe húzott a vasút és máris kapaszkodtunk fölfelé a lovászi hágóra. Sötét, októberi este volt. A csíki medencére álmos köd borult. A bárgyú és buta estében egyetlen vigasz a mozdony fényszórója által megvilágított sínpár volt. Elsuhant mellettük Csíkszentmihály, majd Ajnád állomás. Nem álltunk meg, hiszen teherszállítmányt vontattunk. Nem láttam, csak éreztem, hogy felfelé kapaszkodunk. – Húsz százalékos a lejtés – mondta mosolyogva Dódi, látván lábikrám remegését. Aztán, mintha az övé volna, olyan büszkén mondta: – No, most lenézhetsz, ezerkétszáz méter van alattad. A völgyben átívelő viadukton haladtunk éppen, torkomban dobogott a szívem. – Te Dódi, s ha leesünk? – Ne félj, kicsi komám, arra itt vagyok én! És hosszasan sípolt, aztán két rövidet. – Ez mit jelent? – kérdeztem. – Azt, hogy én jövök – mondta széles vigyorral és behúzta a féket Gyimesfelsőlak előtt.

Az egyik sínpár között, mintha a talpfából nőtt volna ki, sárga gólyahír dugta ki a fejét. – Tavasz van, Dódi – mondtam. – Neki igen! – bólintott szomorúan s én értettem, miről beszél.

Bereczki Károly

EGÉSZ ÉVBEN

Szakszervezeti főidény Keszthelyen



A naptári idegenforgalmi főidénytől eltérően már huzamosabb, folyamatosabb "csúcs" van Keszthelyen, a szakszervezetnél. Amióta, 1997 végén *Magyar Pétert* választották szb-titkárnak, főidényben zajlanak az események a VSZ alapszervezetében.

– *Honnan indult?* – kérdeztük.

– 1984-ben, az érettségi után raktárnok lettem Tapolcán. Közben a vasút segítségével 1988-ban a győri főiskolán üzemmérnöki oklevelet szereztem. Ukk és Alsóörs után három éve kerültem Keszthelyre tartalékosnak.

– *Igaz, hogy 1991-ben kilépett a szakszervezetből?*

– A rendszerváltozás után az volt a véleményem, hogy a MÁV vezetése erejénél fogva azt csinál a szakszervezettel, amit csak akar. Ebből nem kértem. Kiábrándultam és kiléptem.

– *Közben megváltozott a véleménye?*

– Igen! Környezetemben észrevettem, hogy van szava a Vasutasok Szakszervezetének. Így már volt értelme szervezett dolgozónak lenni. Higgadt, okos érveket felsorakoztatva lehet hatni a munkáltatóra. 6 év elmúltával tértem vissza.

Magyar Péter titkárkodása alatt a VSZ taglétszáma – az állandó változások mellett is – húsz százalékkal emelkedve hatvanra nőtt.

– Másik szakszervezetből is léptek vissza hozzánk – magyarázza beszélgető partnerünk. – Legjobban az új belépőkre tudok hatni.

– *Hogyan?*

– Egy új dolgozó belépésekor jogosan félénk, bizonytalan és bizalmatlan. Nagyon örül annak, hogyha valaki felkarolja, felvilágosítja és segíti a beilleszkedését. Mint forgalmista, mellé jük állok. Mire megtudják, hogy én vagyok a titkár, akkor már sorainkat gyarapítják.

– *Amint halljuk, jól összekovácsolódott ez a csapat a Balaton partján.*

– Nem vagyok híve annak, hogy mindenki minden esztendőben majdnem annyi segélyt kapjon, amennyi tagdíjat befizetett. Helyette közös családi kirándulásokat, sporttalálkozókat és bulikat szervezünk és tartunk. Természetesen a már hagyományos nőnapot, a vasutasnapot és a Mikulást sem hanyagoljuk el. Ugyanakkor halálozás, nagyobb összegű keresetveszteség esetén a pénzbeni juttatásoktól sem zárkózunk el.

Magyar Péter dicséri szb-titkár elődjét és gazdasági felelősét. Mint mondotta, jó alapokon tudott kezdeni. Gazdasági ügyekkel nem kell foglalkoznia. Energiáját teljes egészében az irányító és szervező munka töltheti ki. Kiváló kapcsolata van *Márvány János* állomásfőnökkel. Az utóbbival azért is, mert legtöbb kérdésben egyformán gondolkodnak. A tisztességes, becsületes vasutast kell a szakszervezetnek segíteni, támogatni. A link, az italozó embert nem szabad és nem kell megvédeni!

A keszthelyi szakszervezeti bizottság titkára arra is büszke, hogy az állomási ÜT-nek mind a három tagja a Vasutasok Szakszervezete soraiból került ki.

Sz. Jakab István

Gyönyörű vasutas egyesületi zászló

Néhány hétig még látható az Iparművészeti Múzeum június 18-án nyílt kiállításán a címben említett ereklye, majd visszakerül mai tulajdonosához, a Közlekedési Múzeumba. Eredetileg a *Vasúti Alkalmazottak Rudolf Segélyegyesülete* elődjének zászlaja volt.

1875. május 27-én *Ács György* kalauz József u. 39. sz. alatti lakásán néhány vasutas elhatározta, hogy megalakítják *A magyar királyi államvasutak budapesti összes személyzetének temetkezési egyletét*; a tagok vagy feleségük elhunytakor segélyt nyújtanak, a temetéseken gyászlobogóval és fáklyákkal, testületileg vesznek részt és a zászlóanyai tisztségre az ügyüket felkaroló MÁV igazgató nejét, "*Tolnay Lajosné Krajcsovics Kornélia* úrnő Őméltóságát" kérik fel. Döntöttek arról is, hogy a gyászlobogó "sarkaiban egyfelől a szárnyaskerék, másfelől pedig egy mozdony szolgáljon jelképül, míg a zászló közepét elfoglaló olajfestményű kép egyik oldalt egy hídon átrobogó vonat felett őrködő őrangyalt ábrázoljon, a másik felén pedig szent Cornéliának, a zászlóanya védszentjének képe legyen látható". A 124 esztendős impozáns ereklyét *Krisztné Rácz Katalin*, az egyetemi tárgyrestaurátor szak végzős hallgatója művészi ihletettséggel és mesterségbeli tudással, diplomamunkájaként varázsolta valamennyiünk számára megcsodálhatóvá.

G.B. - G.É.

VSZ Ho-ho-ho... Alcsiszigeten



Paradicsomi vízpart

Szekeres Sándor, szolnoki csomóponti szb-titkár volt a főrendezője június 12-én egy jó előre megszervezett horgásztalálkozónak, ahol a nagy pecások nemcsak beszélhettek nemes szenvedélyükről. Versenyezhettek is. *Szekeres Sándor* méltatva a barátságos horgász-mérkőzést, lapunknak elmondta: e siker abban nyilvánult meg, hogy profi és amatőr egyenlő eséllyel küzdhetett az úgymond kiépített (paradicsomi) pályán. A "ki fog többet időre Alcsizsigeten" szlogen nemcsak jól hangzott, de be is vált. A díszes VSZ versenykupát (vándorserleget), mint győztes *Tóth Gyula* vette át, de rögtön vissza is nyújtotta megőrzésre, hiszen háromszor kell elnyernie valakinek, hogy végleg vitrinébe zárja. – Épp ezért – tette hozzá a főrendező, – az idén, de jövőre is, bármelyik VSZ alapszervezet toborozhat újabb horgászvetélkedőre indulókat, bárhol Magyarországon, persze jó adottságú versenyvízen.

Alcsiszigeten hetvenen gyűltek össze, ami bizony szép számú találkozóról vall. Az ilyen közös összejövetel egyéb haszonnal is kecsegtet, mert utána már a bográcsmellett folytatódhat a szakszervezeti barátkozás.

szalai

NYUGDÍJASOK KULTURÁLIS TALÁLKOZÓJA DUNAKESZIBEN

A viharos tapsoktól a padló is rengett

Budapest és környéke vasutas nyugdíjas klubjai területi kulturális találkozóját tartották meg május 18-án a MÁV Dunakeszi József Attila Művelődési Központban. A találkozóra az albertirsai, a balassagyarmati, a Bp.-Déli pályaudvari, a Bp. Központi, a két hatvani, a Bp.-Nyugati pályaudvari, a péceli, a monori, a pályagazdálkodási, a vezérigazgatósági, a Törekvés, és mint vendéglátó, a dunakeszi vasutas nyugdíjas klubok küldték el tagságuk képviselőit.

A MÁV Dunakeszi Főműhely építésével egyidejűleg emelték fel a ma is kulturális centrumként működő művelődési házat. Az épület az első világháború idején még hadikórházként működött.

Az impozáns épület – mint fennállása alatt megannyiszor – méltó keretet biztosított az Idősek Világéve jegyében szervezett területi találkozónak is.

A több, mint négyszáz fős vendégkoszorú "gardírozására" a helyi Nyugdíjas Kirándulók Klubjának tagsága vállalkozott. A klub "idegenvezető" rendezői a találkozó egésze alatt igazi vendégszerető gondossággal vették körül a vendégeket.

A rézfúvósok indulójára csinos majorettek színpompás produkcióval ejtették ámulatba a közönséget, rögtön magas hőfokú hangulatot teremtve, tetszést aratva. A Himnusz hangjai után *Kecskeméty Géza*, Dunakeszi város pol-gármestere köszöntötte a város vendégeit és az Időskorúak Világéve alkalmából rendezett találkozót. Arról biztosította a résztvevőket, hogy a város vezetése ezután is elkötelezetten alapvető feladatának tekinti az időskorúakról való gondoskodást, a művelődésüket szolgáló klubélet támogatását.

A találkozót *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes nevében *Szabó Miklósné* nyitotta meg, üdvözölve az időskorúak egész országra kiterjedő rendezvényeit, így a Dunakeszin rendezett találkozót. (*Szabó Miklósné*, a VOKE nevében eddig is jellemző segítő készségét ígérte és jókívánságait fejezte ki a nyugdíjas évekhez.) A köszöntő és a megnyitóbeszédeket követően a Köztársaság zászlójának bevonulása következett, amit felállással tisztelt meg a közönség.

Erre az alkalomra a művelődési központ dekoratív ismeretterjesztő füzetet adott ki, mely bemutatja a résztvevő klubokat. A képviselők tiszteletük jeléül szalagokat helyeztek el a zászlón.

Szavalatot, népmesét, dalokat hallhatunk, pattogós néptáncokat, nosztalgikus hangulatú formációs táncokat láthattunk. A közönség hálás, viharos tapsokkal honorálta a helyi Bárdos Lajos Általános Iskola és a Radnóti Miklós Gimnázium diákjait, valamint a művelődési központ Lokomotív tánccsoportja pazar előadásait.

A rendezvénysorozatot, a Dunakeszin rendezett feledhetetlen programot, az Idősek Évének jelentőségét *Kapitány István*, a klubszövetség elnöke méltatta.

Zárszóként – már ami a "hivatalos" részt illeti – *Molnár György*, a VSZ ONYSZ elnöke köszöntötte a zsúfolásig telt színházterem közönségét. Mindenkit tájékoztatott az ENSZ-nek a világnépesség alakulására vonatkozó értékeléséről, ami az idősödők és időskorúak arányának állandó növekedését mutatja. Ismertette az ENSZ elvárásait az időskorúak életkörülményeinek, életfeltételeinek javítását illetően.

Amint a vendéglátók ígérték, a találkozó második fele városnézéssel – a helytörténeti múzeum, a vasutasok által felépített csodálatos szépségű katolikus templom meglátogatásával, majd a helyi nyugdíjas klub által szervezett feledhetetlen klubnappal fejeződött be. A Gyertyafénykeringő megbizsergette a szíveket, lábakat egyaránt. Volt ott tombola "értékes" nyereményekkel, huszonnégy személyes óriás torta, s minden, mi szemnek, szájnak ingere. Volt ott házassági évforduló csokorral, tortával, csókkal és öleléssel.

A dunakesziek olasz balettegyüttese – az idősödő, testes fiúk – mint máskor, máshol, itt is alaposan próbára tették a vendégek nevetőizmait, amint tüllruháikban, alaposan kifestve "ellejtették" a Hattyúk halálát. A padló ezúttal is rengett a hattyúk hasával együtt.

Méltón szép és emlékezetes találkozója volt ez a vasutas nyugdíjas klubknak az Időskorúak Évében, róluk és értük, velük közösen.

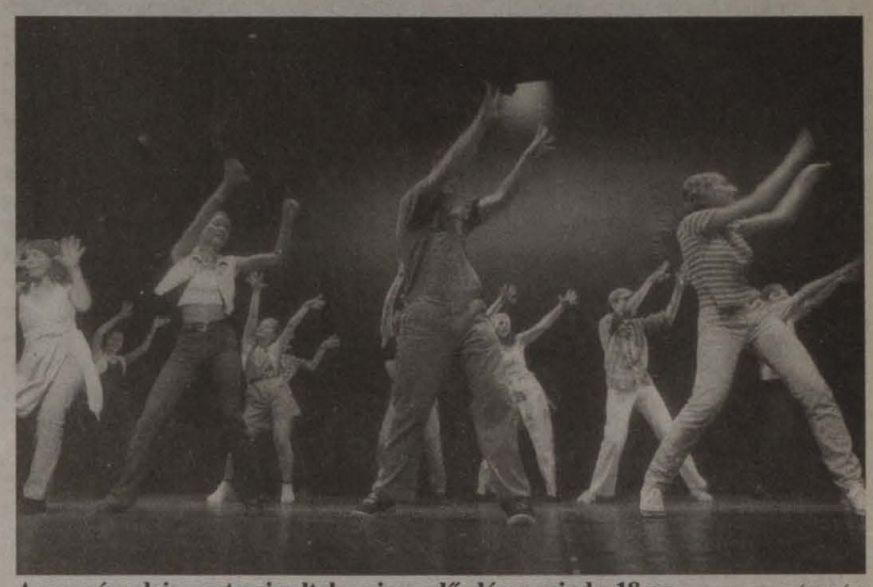
Köszönjük, dunakesziek!

Hegedűs Károly

MŰVÉSZFÜLKÉBEN

VIZSGAELŐADÁS. MÁR KÉSZ MŰVÉSZEK

A Vasutas Musical Stúdió hódít



A mozgásnak is mesterei voltak a vizsgaelőadáson mind a 18-an. FOTO: TUMBÁSZ HÉDI

Még a pótszéket is behozták a Budapest Bábszínházba június 20-án, amikor is a Vasutas Musical Stúdió növendékei több, mint két órán át mutatkoztak be ének és tánctudásukkal. A közönségben helyet foglalt *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója, de ott volt *dr. Bajnai Gábor* személyügyi vezérigazgató-helyettes, és *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke is. S könnyű volt fölfedezni a könnyűzenei szakma jeles előadóművészei közt *Zorántot*, aki ugyancsak a stúdióban képezte hangját annak idején *Huszti Péterrel*, *Kiss Marival*, *Tunyogi Orsival* együtt, hogy a többiekről ne is beszéljünk.

Ízelítőül *Toldy Mária* 18 tanítványa a világszámokból (Jézus Krisztus Szupersztár, Macskák...) adott elő kiválóan megkomponált jeleneteket. *Antal Csilla, Ludva Anita, Márkus Judit, Bartus Patrícia, Lajtai Kati, Nagy Sándor, Wégner Judit, Nemes Kriszti, Jakab Ildi, Demjén Noémi, Ragány Zoltán, Járai Máté* játéka s csillogó énektudása mindenkit magával ragadott, aztán ugyancsak a világszámokból vittek színre, adtak elő egykét markáns részletet. (Alan Menken: Rémségek csöpp kis boltja; Claude-Michel Schönberg: Miss Saigon; Margoshes: Fame; Claude-Michel Schönberg: Nyomorultak). *Somogyi Szilárd, Nagy Sándor, Nagy Lóránt, Kovács Péter, Gallyas Károly* szinte fölülmúlták egymást.



***Pál Gábor* igazgató joggal emelhette poharát a sikerre a szünetben** FOTO: SZALAI

Pál Gábor igazgató rendhagyó módon iktatta közbe köszöntőjét, szerényen tekintett vissza a tíz éves stúdió kézzelfogható sikereire. Úgy igaz, ahogy mondta, a Színház és Filmművészeti Főiskola operett musical szakának (gárdájának) művészei jobbára innen kerültek ki. Ám az is igaz, hogy az imponáló teljesítmény elérése lehetetlen vállalkozás lett volna a MÁV Rt. bőkezű segítsége nélkül. Az igazgató külön is szólt a Záhony körzeti településekről érkezett növendékekről; *Nagy Sándor* pl. Fényeslitkéről "jár" be.

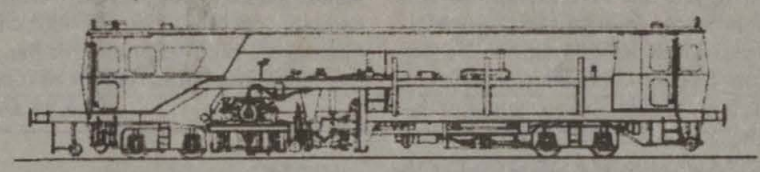
A szünet után a siker hőmérőjének foka, ha lehetett, még feljebb kúszott a bábszínház nézőterén, a "Cella tangó" és a "Börtönrock" után elemi erővel tört fel a tapsvihar. A második részben ugyancsak tudása legjavát bemutatva fellépett még: *Kovács Réka, Láng Barbara.*

Ezek után a tanárok nem könnyű leckéje következett, végül is osztályzatokkal kellett megkülönböztetniük: ki volt a jobb a jónál.

Szalai Csaba

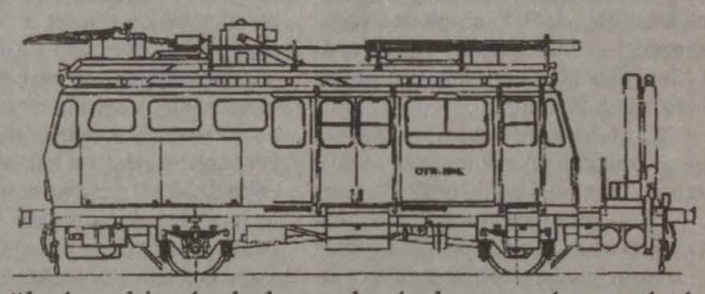
Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA



Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.

A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.

Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.

Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).

Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZABAD TÉR

Van-e orvosság a gyógyszerárak ellen?

VÁLTOZIK A GYÓGYSZERTÁMOGATÁS RENDSZERE

A nyugdíjas háztartások jelentős része már eddig sem tudott lépést tartani a gyógyszerárak emelkedésével. A gyógyszerészek szerint az orvosok által felírt receptek 10-15%-a már korábban is kiváltatlan maradt.

Közismert tény, hogy a rendszerváltás után a külföldi gyógyszerek behozatalának teljes felszabadítása (importliberalizáció) először a hazai gyógyszergyárakat hozta csődközeli helyzetbe, majd évről-évre, inflációt meghaladó áremelkedést indukált.

Valamennyi beteget, de élethelyzetükből adódóan az idősebb embereket elsősorban sújtja, hogy egyre jobban szűkítik a társadalombiztosítás által támogatott gyógyszerek, készítmények körét. Ebben az évben már két alkalommal (januárban és áprilisban) került erre sor. Legutóbb 362 gyógyszertől vonták meg a támogatást, illetve csökkentették a támogatás mértékét. A szabadáras szerek vásárlására fordított összeg eléri a lakosság gyógyszerkiadásainak 34-35%-át. Ezek a patikaszerek a piaci szférában, a gyártók által megszabott áron kerülnek forgalomba. Áremelkedésük mértéke csupán az év első hónapjaiban 10-12 %-os volt. Miután az egészségügyi minisztérium a támogatott gyógyszerekre árkorlátozó tevékenységet fejt ki, az ármeghatározásban érintett cégek, a szabadpiaci szféra áremelésével kompenzálják hasznukat.

De ennél nagyobb veszély is fenyegeti a gyógyszerfogyasztásra kényszerült betegeket. A gyógyszertámogatás 123 milliárd forintos központi kasszáját be akarják fagyasztani. Ez a hatalmas összeg önmagában, az újságolvasó számára persze nehezen értékelhető. Megfelelő szakismeret és tájékozottság hiányában nem lehet eldönteni, hogy ez sok, vagy kevés. Viszont, ha tudjuk azt, hogy 1998-ban a központi támogatás 4 milliárd forinttal meghaladta ezt az összeget és az idei keret sem a tervezett inflációt nem veszi figyelembe, sem a gyógyszerárak emelkedésének ezt meghaladó mértékét, akkor ez már legalábbis elgondolkodtató politikai döntés. Egyes becslések szerint 10, más előrejelzések szerint ez az intézkedés 8 milliárd forint újabb terhet hárít a fogyasztókra.

Napvilágot látott a sajtó hasábjain az az új támogatási rendszer is, amelyik *a differenciált támogatási kulcsok helyett a hatóanyagonkénti fix támogatást* vezetné be. Ennek leegyszerűsítve az a lényege, hogy az azonos hatóanyagú gyógyszerek közül a legalacsonyabb napi terápiás költségű gyógyszer fix támogatási összegéből indulnak ki. A többi, hasonló hatóanyagú készítmény áránál ezt a fix összeget veszik figyelembe. Ha eddig egy 100 forint értékű gyógyszernek 50%-os volt a tb-támogatása, akkor ezért a beteg 50 forintot fizetett. Hasonló hatóanyagú, de 300 forint értékű gyógyszer 150 forintba került. A jövőben a 300 forintból csak 50 forintot lehetne levonni, tehát ez a gyógyszer az eddigi 150 forint helyett 250 forintba kerül, az új támogatási rendszer életbeléptetése után.

Néhány kérdés azonban önkéntelenül felvetődik bennünk, akik csak egyszerű betegek vagyunk és nem "költségvetési aspektusból" szemléljük a gyógyszerek bonyolult világát. Így:

– A bevezetést megelőzi-e a különböző gyógyszerek tudományos hatásvizsgálata, és minden orvos számára elérhető, kéznél lévő orvosi minősítése?

– Az olcsóbb gyógyszerek alkalmasak lesznek-e a más gyógyszerekkel megkezdett terápia folytatására?

– A kórházból hazakerült kispénzű betegek új gyógyszerre való átállítása, megszakíthatja-e a drágább gyógyszerrel folytatott hatásos terápiát?

– Mi a garancia arra, hogy a "helyettesíthetőség" megfelelő hatásfokkal funkcionál?

Félő, hogy az új módszer bevezetésével kapcsolatban, legalább két veszéllyel számolni kell: *egyrészt* az új, olcsóbb készítmények kisebb hatékonyságával, *másrészt* a gyógyszerfogyasztók táborának – jövedelmi viszonyoktól függő – kettészakadásával.

Kialakult a hatékony, magas árszintű gyógyszereket vásárlók csoportja, illetve a kispénzű fogyasztók tábora, akiknél az élet számos területén érzékelhető diszkrimináció, új elemmel bővül. Utóbbiak számára a demokrácia által hirdetett "esélyegyenlőség", az egészséghez való alkotmányos jog jelentősen csorbul.

Ha figyelembe vesszük, hogy a közel 140 ezer vasutas nyugdíjas átlagjövedelme, a januári emelés után alig haladja meg a 31 ezer forintot, akkor biztosak lehetünk abban, hogy közülük sokan nyugdíjuk 20-25%-át kénytelenek gyógyszerre költeni.

Beszélhetnénk még az időskorúak széles körét érintő olyan betegségekről, mint a csontritkulás, asztma stb., ahol az eddig 90%-os arányban támogatott gyógyszerek árának csupán 10-12%-kal történő csökkentése is katasztrofális egészség és életminőség romlást eredményezne.

Panaszkodnak a közgyógyellátottak is, – akiknek csak 72%-a időskorú, a többi pedig fiatal (pld. 7% a 30 év alatti beteg), – mert méltánytalannak tartják a gyógyszer-alaplista évről évre bekövetkező szűkítését. Utóbb 75-féle gyógyszert, tápszert töröltek a térítésmentes szerek listájáról. Közöttük találunk olyan, szinte mindennapos használatú gyógyszereket, mint az Algopyrin, Kalmopyrin, Mydetor, Hydrocortison stb.

Természetesen egyet lehet érteni a túlzott gyógyszerfogyasztás visszaszorítására irányuló törekvésekkel. Ebben azonban nem a pénzügyi szakembereknek kell élenjárni, akik hol a receptdíj bevezetésével riogatják a nyugdíjasokat, hol a támogatási százalékok variálásával próbálják a gyógyszerek előállítási költségeit, sőt a gyárak hatalmas reklámköltségeit a betegekre hárítani.

Bízzunk ezt az egészségügyi szakemberekre, akik az egészségesebb életmódra való neveléssel, a betegségeket megelőző orvosi tanácsok népszerű formában történő ismertetésével tudnának hozzájárulni a gyógyszerfogyasztás mérsékléséhez. Az ilyen – orvosok és gyógyszerészek által írt – cikkeknek, a Magyar Vasutas olvasótáborában is nagy keletje lenne.

Tréfának tűnik, de van némi igazsága annak, ha a címben feltett kérdésünkre azt válaszoljuk, vigyázzunk jobban a még meglévő egészségünkre, mert a gyógyszerárak ellen az a legjobb orvosság, ha nincsen rájuk szükség.

A gyógyszertámogatási-rendszer tervezett módosítása azonban komoly dolog. Azért tiltakozunk ellene a Nyugdíjasok Országos Képviseletével egyetértésben, mert a módosítások költségeinek a fogyasztókra való áthárítása nemcsak az időskorú, kisjövedelmű nyugdíjasok, hanem a többgyermekes aktív családok életminőségét is rontaná. Mindez ellentmondana a kormány többször hangsúlyozott családpolitikai célkitűzéseinek.

dr. Kun Dezső

Az íróasztal mellől fel kell állni

A debreceni csomópontnak nem egy, két alapszervezete is van. Harmadikként nemrégiben hívták életre a VSZ Hajdúság Körzet Szakszervezeti Bizottságát. Az érdekesség benne csupán annyi, hogy ez az új a csomóponti szakszervezeti bizottságból vált ki. Látszólag tehát az aprózódás folyamatáról van szó, utánajárva a dolognak azonban az fogalmazható meg, mintha igényesebb érdekvédelemre vágynának a dolgozók. Úgy gondolják, érdekeik egy szűkebb közösségben inkább érvényesíthetőek, mint a régiben. Mégis furdal ilyenkor a kíváncsiság, hogy miért nem ott próbálkoztak véleményeik ütköztetésével, ahol eddig voltak? Nem kerestem fel minden átlépőt, de azt az igazságot szűrtem ki a kritikából, hogy egy kollektíva sokkal jobban érzi magáénak azt az alapszervezetet, amelyhez közelebb van. Közelebb, s nem havonta, sőt nem is hetente, de naponta. S konkrétan! Mondjuk egy helyi függelék megkötésekor, avagy éppen módosításakor. Beszéltem Debrecenben egy olyan új alapítóval, aki a réginek is bábája, sőt dajkája volt, s mégis odahagyta egykor kedves "újszülöttjét". Miért? Egyelőre csak azt fogalmazta meg magában, hogy valami egészen mást kellene kitalálniuk, mert a régiben mindig meghiúsult az, amit akartak vagy szerettek volna. Nagyon szépen kifejezve: nem igazán tudtak konszenzusra jutni. Magyarul, minden maradt úgy, ahogy volt, s közben a csomóponti bizottságból ez is, az is vette kalapját. A vezetőségből kezdetben csak négyen álltak fel.

Még közelebbről nézve! Egy nagy többséget érintő munkarendváltozást példának okáért egyedül ne beszéljen meg magával senki. A szakszervezeti első számú főtisztségviselő, (helyben) kérdezzen, próbáljon felállni az íróasztaltól, mert a szakmai tudás birtokosa máshol ül, egy kicsivel arrébb. Ő aztán valóban belülről lát, mert ez a hivatása éppen ott, ahol. Egy ilyen helyzetben tehát bárkinek valóban eszébe jut a "valami mást" jelszava.

Lehet a stílussal is nem egyetérteni, ez azonban esetleges. A sokszor elcsépelt fogalom: az együttműködés viszont egy alapszervezetben is halálosan komolyan veendő. Több, mint ügy. Ha ez elromlik, végképp elromlott. Még akkor is, ha nem mondják ki, mert erősödik a hiábavalóság érzése. A következmény, az ellenségkeresés pedig már végképp összezilálhat bármilyen közösséget. És ezt ugyan ki akarná?

Valami mást! Így már egészséges a tettvágy, az újat akarása. Mutassa meg mindenki, mit tud. S nem kell attól kétségbe esni, hogy felkerekednek az egyik szervezetből a másikba az emberek, mert akinek a régi jobb, az úgyis ott marad. Ugyanakkor az újat kezdik kerülgetni (belépési szándékkal) az eddig partvonalon várakozók, a kivárók.

A VSZ Hajdúság Körzet Szakszervezeti Bizottsága kezdetben három tagú operatív testületet hozott létre, de tervezik a tisztségviselők megválasztását is. Céljuk, mint hallom az is, hogy ne csak egy személyhez kötődjön a szervezetük, mert nem biztos, hogy az embereknek csak azzal kell megelégedniük, amit kapnak.

Így hát ez az aprózódás erőgyarapodással ér fel. Sőt, talán még az érdekvédelem is megizmosodhat tőle. Ott helyben.

Szalai Csaba

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON IV. RÉSZ

"Menj el munkanélkülire!"

Folytatván a vasúti szakmunkásképzés és az elhelyezkedés körüli helyzet föltárását, Szolnokot, Békéscsabát és Szombathelyt kérdeztük a gyerekek lehetőségeiről. Szolnokon a vasút üzemvitel – ellátó szakon tanulók szinte kivétel nélkül képesek a MÁV-on belül munkát találni.

– Most tizenöten tanulnak ezen a szakon, és mindnyájuknak megvan a helye – mondja *Kozma József* tanműhelyvezető. – Ők az országos szakmai tanulmányi versenyen jól szerepeltek, egyikük második helyezést ért el. Szerződést a tanulóknak körülbelül kétharmadával, tíz gyerekkel már kötött a cég, és a többiek is biztonságban vannak ezen a téren. A tavaly végzett 68 fiatal szakmunkásnak körülbelül egyharmada döntött úgy, hogy kétéves érettségi tagozaton okosítja tovább magát. A többiek közül szintén sok a továbbképzős. Nagyjából ugyancsak egyharmaduk kapott munkát a járműjavítóban, a vontatási főnökségnél. Szerencsére azt mondhatom, hogy aki ide akart jönni, annak meg is volt hozzá a lehetősége. Most azért van viszonylag kevés elsősünk, mert kizárólag az Országos Képzési Jegyzéket vehetjük alapul a beiskolázáskor. Felmenő rendszerben természetesen növekszik a létszám, jövőre lényegesen több új tanulóval számolunk.

Másutt azonban bonyolultabb a helyzet. A békéscsabai tanműhelyben a vasúti dízeljármű-szerelő, vasúti villamosjármű-szerelő, illetve villamos gép- és készülékszerelő szakmák közül választhat a gyerek.

– A két vasúti szakmában a szolgálati helykéréseknek megfelelően alakul a kép – nyilatkozik *Dila Antal* tanműhelyvezető –, ám a gépészeti főnökségnél létszámgondok jelentkeznek. Végzett gyerekeink általában felsővezeték-szerelőként tudnának elhelyezkedni. Noha a pályafenntartás fölszív egy kisebb létszámot, tény, hogy neveltjeink tulajdonképpen nem a szakmában dolgoznak. Szomorú a helyzet, mert mi a harmadik, megyei beiskolázású képzőintézmény vagyunk, kollégiumunk is van. Mindent megteszünk a nívós képzés érdekében, aztán a gyerekek tekercselőként, javítóként helyezkednek el különféle vállalkozóknál. Most harminc tanulót oktatunk, az igényünk pedig mindhárom szakmában pillanatnyilag tizenöt gyerek tanévenként, félosztályos képzésben. Jelenleg nincs végzős osztályunk, de jövőre lesz. Hogy ők majd hol tudnak elhelyezkedni, fogalmam sincs. Korábban legalább jöttek a vállalkozók, és egy-két gyereknek ajánlatot tettek. Most sok maszek arra ösztönzi a végzős tanulót, menjen el munkanélkülire, majd akkor fölveszi dolgozni. Persze, mert ő az ilyen státusú fiatal foglalkoztatásáért állami támogatást kap. Erről szól az élet.

Jelenleg Szombathelyen, a MÁV Rt. Regionális Oktatási Központ tanműhelyéből nem kerülnek ki végzős diákok.

– A képzést az elmúlt év szeptemberétől kezdtük el a Savaria Szakközépiskolával közösen – mondja *Kövér Károly* tanműhelyvezető –, az érettségi utáni OKJ szerint. A képzés kétéves, és három vasúti szakmában zajlik, amelyet folyamatos beiskolázással tervezünk folytatni. A biztosítóberendezési szolgálat számára közlekedés- automatikai műszerészekből 21 tanulót, a gépészet számára kötöttpályás motor- és erőátviteli berendezés-szerelőkből 18-at, illetve a forgalom, a kereskedelmi szolgálat területére a vasút üzemvitel-ellátásnak 13 tanulót "adunk". A végzettek elhelyezkedése az utóbbi szakmában a MÁV-nál teljes mértékben biztosítva van, mert minden hallgató ösztöndíjpályázatát elfogadta a szakszolgálat. A gépésztanulóknál is fogadókészséget mutattak a vontatási főnökségek, de a tanulók többsége nem élt a lehetőséggel, jelezve, hogy a MÁV-nál még kivárnak, hiszen a szaktudásukat a térségben lévő más munkáltatók esetleg magasabb bérrel ismerik el. A közlekedésautomatikai műszerészeknek a TEB szakigazgatóság helyi főnöksége, valamint a MÁV Dunántúli TBÉ Kft. pályázati lehetőséget csak a nyári, egyhónapos termelési gyakorlaton nyújtott produktumuk, valamint az év végi tanulmányi eredményük alapján kínál majd föl. Az e képzésből kikerülő fiatalok is eredményesen pályázhatnak az automatizálás-elektronika területén a környékbeli üzemekben. Mindhárom szakmában a MÁV tanulószerződést köt a gyerekekkel, támogatva ezáltal a képzés kiadásait. Több olyan juttatást is ad a cég, amellyel megkönnyíti a szülőnek a taníttatás nehézségeit. A képzés a MÁV számára előnyös, hiszen állami rendszerből olyan speciális szaktudású fiatalok kerülnek a munkaerőpiacra, akik köréből a folyamatos utánpótlás és az új feladatokhoz mért munkaerő beállítása kisebb költséggel oldható meg.

Veszely Emőke

KITEKINTŐ

35 órás heti munkaidő: a szakszervezeti szövetség (CGT) és a legnagyobb vasutas-szakszervezet (CFDT) az egyezmény mellett

A "LA VIE DU RAIL" C. FRANCIA VASÚTI FOLYÓIRAT 1999. MÁJUSI SZÁMÁNAK CIKKE NYOMÁN

A vasutasok általános konzultációja előtt a CGT és a CFDT a 35 órás heti munkaidő mellett nyilatkoztak. Május 17-én, hétfőn az SNCF különböző vasutas-szakszervezetei közös tanácskozást hívtak össze. A programon a következő téma állt: konzultáció megszervezése a vállalat személyzeti állományának képviselőivel a munkaidő csökkentésének tervéről. A konzultációt a CGT támogatása mellett a CFT helyeslése, de kitörő lelkesedése nélkül, az UNSA (második legnagyobb vasutas-szakszervezet) visszalépésével és a többé-kevésbé heves ellenérzéseket kiváltva a többi szakszervezet részéről, rövid idő alatt kellett megszervezni. Május 12-től a CFDT majd a CGT – amelyek a vasutasok mintegy 70%-át képviselték – adták ki a felhívást. A CFDT tagjainak mintegy kétharmad része – 65,59% – késznek mutatkozott az egyezmény aláírására. A dokumentumban még a következő témák szerepeltek: a foglalkoztatás fejlesztése és az alacsony bérek emelése.

A szociális légkört tekintve ugyanebben az időben az SNCF-nek súlyos helyzettel kellett szembenéznie. A mozdonyvezetők sztrájkja kb. 300 millió frankjába került. A személyforgalmi részleg igazgatója szerint a fővonalak forgalmának 100-150 millió frank veszteség mutatkozott, az áruforgalomban 50 millió. A veszteségek mindenképpen nyugtalanságot keltenek az éves eredményt illetően. Az SNCF 550 ezer példányban körlevelet bocsátott ki az utazóközönség és a fuvaroztatók részére, amelyben közli, hogy a szociális konfliktusok akadályozzák a szolgáltatások megfelelő biztosítását, de azon vannak, hogy ezt megoldják.

A sztrájk már többször megismétlődő szervezési hibát vet fel. A legutóbbi konfliktusnál mintegy 1.000 tehervonat nem vett részt a sztrájkban, amely kb. 4.000 vasutast érintett.

Az SNCF vezérigazgatójának véleménye szerint lehetővé kellene tenni a kiegyenlítést azon területek között, ahol a sztrájk nagyobb mérvű és azok között, ahol ez kevésbé. Az SNCF olyan nemzeti szervezetre gondol, amely különbséget tenne a forgalmak között, mint kombinált fuvarozás, vegyi termékek vagy gépkocsik fuvarozása. Ezek a megoldások azonban még nem készek, és létrehozásuk ismét magában hordozná a szociális konfliktus kockázatát.

Hajós Béla

MÁV ADtranz DVJ Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Célzott gyermekek

Hat-hét százalékkal nő jövőre a családi pótlék, a várható inflációnak megfelelően. Emelkednek a nyugdíjminimumhoz kötött szociális ellátások is. A Szociális és Családügyi Minisztérium helyettes államtitkára szerint vagyonteszt bevezetéséről a gyermekvédelmi támogatásnál nem döntöttek, bár gondolkodnak azon, miként lehetne ezt a támogatást célzottabbá tenni. *(Népszabadság)*

Elektronikus utazás

Feltölthető digitális buszbérletek, mágneses metrójegyek, komputerizált tarifaszámlálás – mindez a leendő közlekedési szövetség része. A rendszer kiépítése 15 milliárd forintba kerülne. A Volán, a MÁV és a BKV egyöntetűen szorgalmazza a megvalósulást, ám csak fővárosi és állami pénzből tartja elképzelhetőnek. Az új technika járatok megszüntetését, és az elővárosi vasút fejlődését hozza magával, vélik szakértők. *(Magyar Hírlap)*

Ágazati lefedettség

Nincs szoros összefüggés a szakszervezeti szervezettség és a kollektív szerződéskötések száma között, hangoztatta *Wittich Tamás*, az MSZOSZ alelnöke egy konferencián. Jelenleg Magyarországon a dolgozók 35 százalékát fedik le a KSZ-ek, a munkavállalók 25 százalékát munkahelyi kollektív megállapodás, 10 százalékát ágazati KSZ védi. *Wittich* szerint először az ágazati KSZ-ek számát kellene növelni: ezeket a reprezentatív munkáltatói és munkavállalói érdekképviseletek között kötött megállapodásokat kellene kiterjeszteni az adott ágazat valamennyi dolgozójára. *(Magyar Nemzet)*

Vasúti milliárdok

Csaknem egy évtizedre lesz szüksége a MÁV Rt.-nek a hazai, kizárólagos állami tulajdonban lévő vasúti pályák és a hozzájuk tartozó műszaki létesítmények európai színvonalra fejlesztéséhez. A vasúti társaság 2007-ig előremutató fejlesztési és rehabilitációs programjában szereplő legfontosabb beruházások végrehajtása mintegy 446 milliárd forintba kerülne. *(Népszabadság)*

Egyetemi éhkopp

Kétórás figyelmeztető sztrájkot tartanak a Semmelweis Orvostudományi Egyetem dolgozói július 1-jén, ha nem kapják meg a követelt 13 százalékos béremelést, amit az intézmény költségvetésében már rögzítettek. A SOTE szakszervezetének titkára szerint elfogadhatatlan, hogy a dolgozók még a tavalyi fizetésüknél is kevesebbet vihetnek haza az idén. Az egészségügyi miniszter egyetért a tervezett sztrájkkal. *(Magyar Hírlap)*

Taláros segítség

Az MSZOSZ nemcsak Alkotmánybírósághoz fordul a Munka törvénykönyve ügyében, hanem szeretné, ha a köztársasági elnök normakontrollt kérne, mielőtt aláírja az Mt. módosítását, mondta *Sándor László*, a konföderáció elnöke. A SZEF ügyvivő testülete úgy döntött, támogatja azokat a szakszervezeti szövetségeket, amelyek a taláros testülethez fordulnak. Az Autonómok eljárásjogi kifogást emelnek, s szakmai képtelenségnek tartják, hogy az ÜT is köthet kollektív szerződést. *(Népszava)*

Euro-szigor

December elseje után nem vehetnek részt a nemzetközi közúti személyszállításban a húsz évnél idősebb autóbuszok. A közlekedési tárca vezetőjének július 1-jén hatályba lépő rendelete szerint az életkori megkötés 2007-ig évente egy évvel szigorodik. További szigorítás, hogy a nemzetközi forgalomban való részvételre csak az Euro-1 környezetvédelmi szabványnak, illetve a fékberendezésekre vonatkozó EU előírásoknak megfelelő autóbuszok kaphatnak engedélyt. *(Népszabadság)*

Drótszamárral óvatosan!

Szondáztatják és igazoltatják a budapesti bicikliseket a BRFK motoros rendőrei a következő hónapokban. A kerekezőket és kerékpárjukat a rendőrök ugyanúgy átvizsgálják majd, mint az autósokat. Ha hiányzik a lámpa, a csengő, vagy nem megfelelő a fék, helyszíni bírságot szabhatnak ki rájuk. Személyi igazolvány nélkül sem célszerű eztán a nyeregbe szállni. Az úttesten száguldozó görkorcsolyázók is számíthatnak a rendőri igazoltatásra és bírságra, ők ugyanis csak a járdán gurulhatnak. *(Magyar Hírlap)*

Tovább a padban

A közoktatási törvény módosításáról szóló kormányjavaslat szerint 18 éves korig hosszabbodik a tankötelezettsége az 1998 után általános iskolát kezdő gyermekeknek. A nemzeti alaptanterv megmarad, de az iskolák közötti átjárhatóságot és a nevelési-oktatási tartalmi egységet a NAT-ra épülő kerettantervek biztosítják. A hat vagy nyolc évfolyamos gimnáziumokban, ha jogszabály előírja, meg kell szervezni a négyosztályos oktatást is. *(Magyar Nemzet)*

Több az üzemzavar

Az elmúlt tíz évben a MÁV-nál megduplázódott a vasúti biztosítóberendezések üzemzavarainak száma. Az egyre szaporodó rendellenességeket elsősorban a vasúti berendezések elavultságával, illetve a szándékos rongálásokkal magyarázzák a szakemberek. Forráshiány miatt a cég az utóbbi tíz évben az indokoltnál lényegesen kevesebbet költhetett a pályavasúti eszközök fejlesztésére, fenntartására. Az összesítések szerint 1997-ben csaknem 55 ezer üzemzavart kellett elhárítaniuk a vasút munkatársainak. *(Népszabadság)*

Munkanélküliség, munkavilág

Jövőre a jelenlegi egy évről fél évre csökkenne a munkanélküli járadék folyósításának időtartama. A szociális és családügyi tárca több tervet dolgoz ki, az ebből származó megtakarítást aktív foglalkoztatáspolitikai eszközökre szeretnék fordítani. A szakszervezetek felháborítónak tartják, hogy a munka világát érintő kérdésekről nem egyeztettek velük. Az MSZOSZ elnöke szerint a munkavállalókat sújtó intézkedéseket csak erő felmutatásával lehet elkerülni. *(Népszava)*

Túlsúlyos kórházak

Várhatóan ősszel a törvénykezés is megkezdődhet az egészségügyi reformmal kapcsolatban. *Gógl Árpád* egészségügyi miniszter elképzelései szerint nagyobb súlyt kapna az egészségfejlesztés, megkezdődne az ellátórendszer reformja a sürgősségi és a katasztrófa-ellátás újjászervezésével, a kórházak túlsúlyának megszüntetésével és a valódi privatizáció megindításával. A miniszter területi és ágazati különbiztosítások révén szeretné többletforráshoz juttatni az egészségügyet. Emellett újjászervezik a baleset-biztosítási ágat is. *(Magyar Nemzet)*

Másképp regisztrálj!

A Magyar Nyugdíjasok Országos Szövetsége tiltakozik az ellen, hogy az úgynevezett regisztrációs díj megfizetésére kötelezzék a MÁV vonalain utazó 65 év fölöttieket. Szerintük a MÁV-nak más módot kellene találnia arra, hogy számon tartsa, mennyien veszik igénybe a nyugdíjasokat illető ingyenes utazást. *(Magyar Hírlap)*

Veszely Emőke

Családi sportnap Debrecenben

Több, mint 300 résztvevője volt Debrecenben május 8-án – a Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselete által – megrendezett családi sportnapnak. A résztvevő két női és nyolc férfi focicsapat küzdelmein jól szórakoztak a nézők és a labdarúgók is. Érdeklődés kísérte az öregfiúk barátságos kétkapuzását.

Akiket a labdarúgás eseményei nem kötöttek le, azok a pingpongasztalnál és a sakktábla mellett versenyezhettek.

Szórakoztató műsorral a Vasutas Egyetértés Művelődési Központ Musical Stúdió, valamint a Kuckó Művésztanya tagjai szolgáltak a több megyéből érkezett résztvevőknek.

A helyben főtt ebéd és a változatos programok igazi majális hangulatot teremtettek a vasutasok körében.

A rendezvény egyben felkészülési lehetőséget biztosított a Vasutasok Szakszervezete által július 3-án megrendezendő országos sportnapra, valamint a MÁV Vezérigazgatóság Menedzser Sportnapjára.

Seres István



Állósor balról: *Demcsák Ervin, Jenkei Tamás, Balla Károly, Konyári György, Vida Péter, Varga András, Nemes Mihály.* **Guggolnak:** *Pintér Imre, Gyarmati Lajos, Erdős Károly.*

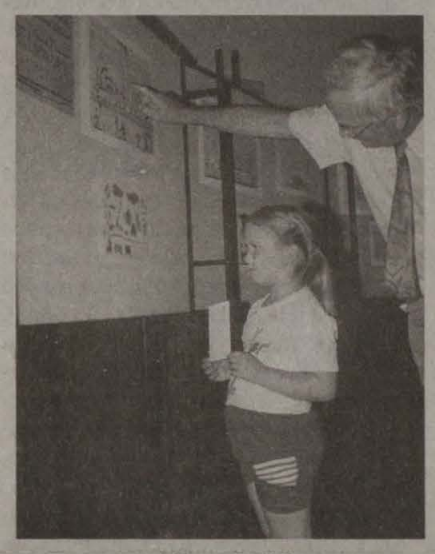
FOTÓ: SERES I.

Életre kelt kultúrváróterem Miskolcon

Először hirdetett országos gyermekrajz pályázatot a miskolci Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza, melynek mottója: "Így látom a vasutat" volt. Az ország minden részéből érkezett mintegy 300 rajzot 250 alkotó készítette, feladva a leckét a háromtagú zsűrinek, akiknek három korcsoportban kellett megnevezniük a legjobbakat. A legnépesebb mezőny a 4-6 éveseké volt, akik a rajzok felét készítették, ezért ebben a korosztályban 2-2 első, második és harmadik helyezést adott ki a zsűri. A másik két korcsoport a 7-10, és a 11-14 éveseké volt.

Mint azt *Szabóné Nagy Júlia*, a művelődési ház igazgatója elmondta, felhívásukat segítőkészen támogatták mindazok, akikhez eljuttatták a szórólapokat, ennek is köszönhető a nagyszámú pályázat. Ezt a kiállítást egyébként a várótermi tárlat keretén belül rendezték meg, melynek a Miskolc Tiszai pályaudvar kultúrváróterme ad otthont immár három éve.

A tárlatot – mint már eddig többször is tette – *Mező Ferenc* állomásfőnök nyitotta meg. Rövid bevezetőjében a gyermekek gazdag képzeletvilágáról, és annak a rajzokon jellemző tartalmáról beszélt. A kis alkotásokon felfedezhetők a gyerekeknek a vasút iránti érdeklődése egy számukra misztikus világra, a rácsodálkozás, a tisztelet egy felelősségteljes szakma iránt. Hétvégeken nem ritkaság, hogy szülők, nagyapák az állomás felé veszik a séta irányát. A gyermekek kíváncsian nézegetik a mozdonyokat, s ilyenkor igencsak sűrűn záporoznak a kérdések.



A korcsoportok győztesei voltak: *Szőke Vera* Székesfehérvár (4-6 éves), *Korcsmáros László* Marcali (4-6 éves); *Juhász Mónika* Pörböly (7-10 éves); *Burcsai Ágnes* Miskolc (11-14 éves). A művelődési ház vezetősége úgy döntött, hogy a nagyszámú pályaműből a díjazottakon kívül minden résztvevőnek egy rajzát korcsoportonként kiállítják, mert meggyőződésük szerint a felnőttek és a gyermekek is szívesen megnézik ezeket a szép kis alkotásokat. Mivel a kiállító helyiség nem nagy, ezért három szakaszban tekinthetők meg a rajzok, június 2-től szeptember 7-ig.

Reméljük, hogy a Vasutas Kulturális Alapítvány által támogatott kiállítás sokaknak szerez kellemes perceket a vonatra várakozás közben.

FOTÓ, SZÖVEG: ***Orosz Tamás***

EGY VSZ ÚJSZÜLÖTT SZOMBATHELYEN

Az idegsebész nem tétovázott

– "A szakszervezeti szakmában a legismertebbhez, a VSZ-hez fordultunk segítségért" – hallhattuk *dr. Takáts Lajos*tól, az idegsebészet orvosától a júniusi 1-től bejegyzett Egészségügyi Dolgozók Független Szakszervezetének elnökétől, amikor a patinás, nagyhírű, de napjainkra épületállományában lepusztult Vas megyei Markusovszky Kórház ügyeleti szobájában az újszülött szakszervezet életre hívásáról, azaz az intézmény belső életének problémagócairól, valamint a VSZ támogatás értékéről beszélgettünk.

– "Sokunkat bosszantott, hogy érdemben nem szólhattunk bele a mindannyiunkat érintő döntésekbe. Mivel az orvoskamarának nincsenek megfelelő jogosítványai, szakszervezet alapítására adtuk a fejünket. Bár a kórházban már működik három másik szakszervezet, úgy láttuk, hogy mind a hazai egészségügyben, mind pedig intézményünkben az érdekképviselet színvonala elmarad a vasutasoknál vagy a pedagógusoknál kialakult hatékonyságtól. Emiatt határoztunk a tiszta lappal induló szakszervezet megalapításáról. Az előzetes felmérésünkkor összegyűlt 300 aláírás gondolkodásunk helytállóságát igazolta" – mesélt a röpke múltról az elnök úr, majd a VSZ területi bizottságához vezető útról elmondta: – "Hamarosan kiderült, tapasztalat hiányában lehetetlenség továbblépni." Tanácstalanságuk csak fokozódott, amikor rádöbbentek, hogy olyan jogászt sem találtak, aki az ügyben információkkal tudna szolgálni. Ekkor határozták el, hogy az általuk legprofibbnak tekintett szakszervezet, a VSZ helyi vezetőjéhez, *Papp Zoltánhoz* fordulnak segítségért. E ponttól kezdődően peregtek az események. Az EDFSZ alakuló ülésén meghívásukra részt vett *Papp Zoltán* és a jogsegélyszolgálat ügyvédje, *dr. Gyurácz János* is. A VSZ útmutatása alapján elkészült az alapszabály, benyújtották a bírósághoz, miközben megindult a szervezet építése. Sűrű eszmecsere folyt az ideális formáról. A kórház sajátos viszonyait figyelembe véve a VSZ mintáját adaptálták az EDFSZ belső szerkezetének kialakításánál. Ugyan az egészségügyben a legfőbb nyomásgyakorló eszköz, a sztrájk a betegellátási kötelezettség folytán problematikus, megtalálták az érdekérvényesítés egyéb egyedi formáit, s további ötletek is gyülekeznek a tarsolyban.

S vajon a mindenütt kulcsfontosságú tagszervezés hogyan bonyolódik egy csecsemőkorú társaságnál? Az alakuláskori 30 fős létszám rövid időn belül 350-re emelkedett, s azóta is folyamatosan gyarapodik. A kórházban olyan nagymérvű az elégedetlenség, hogy már a megalakulás is hatalmas csáberő. Természetesen a régi szakszervezetek híveinek jelentős a száma, bár az átáramlás szünet nélküli. Sokan pedig kivárnak, a "majd meglátjuk" elv szerint. *Takáts Lajos* úgy véli, ez etikátlan. Olyan, mintha a hadsereghez a háborúban a katonák nagy része csak a győzelem után csatlakozna. A szakszervezetekben is előbb cselekedni szükségeltetik, s utána osztozni a sikerben. Az EDFSZ egyébként most a közalkalmazotti tanácsi választásokra készül, mely támogatottságuk fokjelzője lészen. Úgy érzik, a reprezentativitáshoz szükséges küszöböt mindenképpen elérik. Sőt, komolyabb eredményre számítanak. A munka dandárja a választás után kezdődik. A kórház mai körülményei paradicsomi feltételeket hordoznak a szakszervezeti aktivitás szempontjából. Vasutasok, orvosok. A szakmák ugyan egymástól távoliak, a megoldandó sarkalatos gondok azonban szinte azonosak. Megfelelő bértábla, a munkahelyek megőrzése, a jogsérelmek kezelése, a munkatársak megbecsülése, a kórház hírnevének megőrzése szerepel az EDFSZ listáján. Munka akad tehát bőven.

S a jövő? "Köszönettel és hálával tartozunk a VSZ-nek, nélkülük nem hozhattuk volna létre szakszervezetünket. Vasutas hasonlattal élve elmondhatom, hogy sínen vagyunk. A VSZ szimpátiája valamint támogatása a továbbiakban is rendkívül fontos számunkra" – köszönt el *Takáts doktor*, s indult a műtőbe, ahol egy hosszúnak ígérkező, bonyolult operáció várta.

- ódri -

Fotós siker Franciaországban

A magyar vasutasok kulturális tevékenysége igen sokszor "határtalan" jelzővel is illethető. Vonatkozik ez a vasutas fotósokra is, hiszen többen is szerepeltek már sikerrel a külföldi vasutas kiállításokon. Korábban a Vasutasok Szakszervezete külföldi kapcsolatai révén jöttek létre ezek a nemzetközi megmérettetések. Néhány éve a Vasúttörténeti Alapítvány szervezésében is szerepelnek már a fotóink külföldön, legutóbb pedig a Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonysági Egyesülete segítette hozzá a művészeti ág magyar képviselőit a nemzetközi szerepléshez.

Az egyesület olasz és francia megfelelő irányultságú vasutas kapcsolatainak rendszeresen megtartott összejöveteleit színesítik a vasutasok képzőművészeti kiállításaival. A május 28-29-én Strassbourgban megrendezett francia "testvér" egyesületek közgyűlésére meghívták az olasz és magyar vasutas fotósokat egy pályázati szereplésre. A VKDJE elnöksége *Hambalgó Mihály* székesfehérvári és *Nagy József* szegedi amatőr fotósokat választotta ki a versenyre. Mindketten elismertek munkásságuk által; *Hambalgó Mihály* a közelmúltban nyerte el a Nemzetközi Fotószövetség díját – lapunkban is olvashattunk róla –, míg *Nagy József* az olasz vasutasok díjával és német vendégszerepléssel dicsekedhet.

A pályázat témája a vasút és az utazás, nyaralás volt, 4 fotóban maximalizálva szerzőnként. A franciák meghívására *Holler Gusztávné*, az egyesület, míg *Nagy József* a fotósok képviseletében vehetett részt a közgyűlésen és a kulturális programokon. A zsűri a pályázaton részt vett 22 fotós 85 alkotásából értékes különdíjjal ismerte el *Nagy József* vasúti témájú fotóit.

Gellért József

Vasutas-poénokkal lövöldöztek

"Kihajolni veszélyes" címmel vasutaskabarét láthatott a miskolci nagyérdemű június 7-én a Diósgyőri Vasas Művelődési Központban a Mikroszkóp színház művészeinek közreműködésével. Könnyed nyári szórakozást nyújtott az ötfős Mikroszkóp-különítmény a színháztermet majdnem teljesen megtöltő, többségében vasutas közönségnek. A "ránk szabott" kabaré jeleneteknél éppúgy jól vette a lapot a közönség, mint a már ismerősnek tűnő, más műsorokban már elsütött poénokat. De aki még nem hallotta, annak ez is új volt. A másfélórás rekeszizom-gyakorlat után kellemes élménnyel indulhattak haza, különösen azok, akiknek a szakszervezet a jegyet is kifizette. Mert ők sem voltak kevesen. Ha más városban is megfordul a társulat, ajánlom, nézzék meg. Nem árt néha a görbe tükörbe is belenézni.



Orosz Tamás

Apartmanfoglalás
a görögországi Nei Pori-ban

Nei Pori Thesszalonikitől 120 km-re található üdülőhely. Hosszan elnyúló, homokos tengerpartja és számtalan étterem, taverna, szórakozóhely, bár, üzlet várja a nyaralókat. Kirándulásokat lehet tenni Athénba, Delphibe, Meteora kolostorokhoz. Az apartmanház a tengerpart közelében (100 m) fekszik. A görög partnerral kötött megállapodás alapján az 1999. évi árak az 1998. évi árral azonosak.

Az üdülések időpontja: **1999. július 2-től július 9-ig** (+ utazás)
1999. július 9-től július 16-ig (+ utazás)

Apartmandíj helyszíni fizetéssel 7 éjszakára:

• három ágyas elhelyezéssel (1 szoba)	325 DM (*14.000 forint/fő)
• négy ágyas elhelyezéssel (stúdió)	365 DM (*11.800 forint/fő)
• hat ágyas elhelyezéssel (2 szoba)	570 DM (*12.350 forint/fő)

(A *-gal jelölt forint árak a DM-ből történő átszámítással tájékoztató jellegűek.)

A kiutazás Románián és Bulgárián át történik.

Jelentkezni folyamatosan lehet: a szakszervezeti bizottságoknál, a területi és intéző bizottságoknál, valamint a VSZ Központban **Döme Lászlóné** kolléganőnél a 19-77 / 147, 157-es, a 16-86-os, valamint a 3221-895 / 147, 157, és a 3517-745-ös telefonszámokon.

InterPici Tiszalökig



Pici-avatás

menetidő szinte elviselhetetlen – hangzott el a MÁV Rt. Debreceni Területi Igazgatóságának sajtótájékoztatóján.

– A térség gazdaságfejlesztő programjához illeszkedően az életkörülményeket javító infrastrukturális beruházás keretében a MÁV a Debrecen-Tiszalök vasútvonal fejlesztésével javítani szeretné a közlekedés biztonságát és színvonalát. A MÁV Rt. egyik fontos célkitűzése, hogy a nem villamosított mellékvonalakon is a lehetőségekhez mérten magas komfortfokozatú utazási lehetőséget biztosítson a nagyobb helységek, városok és az adott megyeszékhelyek között, illetve tovább Budapest felé. Ezt a célkitűzést könnyű kivitelű, kis tengelyterhelésű, gazdaságos üzemű, a káros anyag kibocsátás tekintetében az európai normákat messzemenőkig kielégítő, dízelmotor hajtású sínbuszokkal szeretné a MÁV elérni, amelyek elsősorban a megyeszékhelyek: Nyíregyháza, Debrecen és Budapest között közlekedő InterCity járatokhoz szállítják a mellékvonalak utasait.

Hajdú-Bihar megye kritikus vonala a Debrecen-Tiszalök szakasz. A lakosság létszámához mérten igen alacsony a személyszállítás kihasználtsága.

– A kialakult vonzáskörzetek, amelyek már eleve hátrányos helyzetűek, egyre inkább leszakadhatnak a pályasebesség tartós és jelentős csökkenése következtében. Ezen a 68 kilométeres távolságon a jelenlegi, megközelítőleg két órás

SZÖVEG, FOTÓ: ***Húri Valéria***

Nem elpazarolt bőség, kultúrjavak Kelebián

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány célkitűzéseinek megfelelően a vasút történetének, kultúrájának bemutatását igyekszik minél szélesebb körben megvalósítani. Ennek érdekében minden lehetőséget megragadnak alkalmi, kamarakiállítások rendezésére is. A közelmúltban Kelebia község Önkormányzatával kerültek kulturális kapcsolatba és közös tevékenységeiket nagy siker koronázta.

Kelebia a Vasutas Települések Szövetségének tagjaként is aktív közéleti tevékenységet folytat a településen élő vasutasok közreműködésével. Hangsúlyozottan kapott szerepet a vasút most is a III. Kelebiai Falunapok rendezvénysorozatában. *Maczkó József* polgármester kezdeményezésére a Művelődési Ház nagytermét töltötték meg színültig a rendezők vasúti anyaggal. Meghívták ide Kecskemétről a "TVG 2000" Vasútmodellező Kört három működő terepasztallal és számos tablóval; a Vasúttörténeti Alapítvány gyűjteményéből pedig kellő mennyiségben jutott ide a vasúti relikviák szinte felsorolhatatlan tárháza. *Tóth László* és *Farkas Tibor* kelebiai lakosú főmozdonyvezetők fáradhatatlanul végezték az anyag kiválogatását, szállítását és a kiállítás megrendezését. Vasútbaráti tisztelettel párosult fizikai munkájukat siker koronázta, mivel a június 4-6 közötti falunapok egyik leglátogatottabbja ez a vasúttörténeti összeállítás lett.

A kiállítást *Szabó Gyula* vasútigazgató, a Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriumának elnöke nyitotta meg, méltató beszédében előre vetítve a további vasúti, vasúttörténeti munkában való jó együttműködést.

Nagy József

Focigála Szombathelyen



A közelgő Vasutasnap tiszteletére, június 5-én hagyományos tömegsportnapot rendeztek Szombathelyen. A Haladás sporttelepén – a MÁV jelentős anyagi támogatásával – szervezett rendezvényt közel száz megjelent előtt *Papp Zoltán*, a VSZ területi képviseletének titkára nyitotta meg.

Az esemény középpontja a focigála volt. A terület öt csapata kispályán mérte össze tudását. A kupát a szombathelyi Vasjármű Kft. nyerte a szombathelyi vontatás és a celldömölki állomás válogatottja előtt. A legjobb kapus *Tóth Zoltán Péter* lett a tapolcai fűtőházból. A mérkőzések legjobb mezőnyjátékosa: *Tóth Balázs*, aki a celldömölki állomás csapatát erősítette.

(Sz. Jakab)

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV CERT EN ISO 9002 Zertifikat: 75.100.7345 TÜV Rheinland EUROQUA
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
• nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
• vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
• vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
• vasúti tartály- és teherkocsik javítására
• muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik, felújítására
• daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására
Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő **fém és műanyag jelképes** és **biztonsági zárak** gyártását és forgalmazását mint vasúti, mint közúti célra magánfuvarozók részére.

LAKÁSCSERE

Elcserélem Szeged Igazgatóság területén, Mezőtúr állomás épületében lévő, 1,5 szobás, gázfűtéses, összkomfortos lakásomat Budapest, vagy Budapest környéki 1 szobás, gázfűtéses, komfortos vagy összkomfortos szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet Bp.-en az 51-12-es üzemi, valamint a 355-7249-es telefonszámokon.

Zuglóban, zöldövezetben 86 m²-es, (különálló családi ház, 2 szoba, konyha, spájz, fürdőszoba, külön WC, összkomfort) MÁV-bérleményemet, kb. 500 négyszögöl kerttel, megvásárolható, kisebb MÁV-lakásra vagy ingatlanra cserélem MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 405-8669-es telefonszámon.

90 m²-es, 2 szoba – komfortos, Keleti pályaudvar mellett lévő MÁV szolgálati lakásomat elcserélném aktív MÁV-alkalmazott, kisebb, nem szolgálati lakására. Érdeklődni lehet a 314-1123-as telefonszámon, az esti órákban.

Nyugdíjas(ok)kal elcserélném Csopakon lévő 42 m²-es, összkomfortos, teraszos, szép lakásomat – magas ráfizetéssel – nagyobb Budapestire, esetleg megvásárolhatóra! Érdeklődni lehet a 322-8905-ös vagy 06/20/9506-107-es telefonszámokon.

Északi 1867-
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
• Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
• Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
• Acélszerkezetek gyártása, szerelése
• Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
• Forgattyústengely-köszörülés
• Keménykrómozás, ónozás, fémszórás
TÜV CERT Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény

10 éve született meg az 1989. évi VII. ... **(függőleges 1.)**. Hazánkban az elmúlt 10 évben alapvetően meggondoltan, tárgyalások után nyúltak a szakszervezetek, így a VSZ is a munka világának ehhez a drasztikus eszközéhez.

Alkalmazásának okai között többnyire a lezajlott privatizálásokkal kapcsolatos ... **(vízszintes 1.)** *valamint a ...* **(vízszintes 7.)** *és a ...* **(vízszintes 3.)** *fordultak elő.*

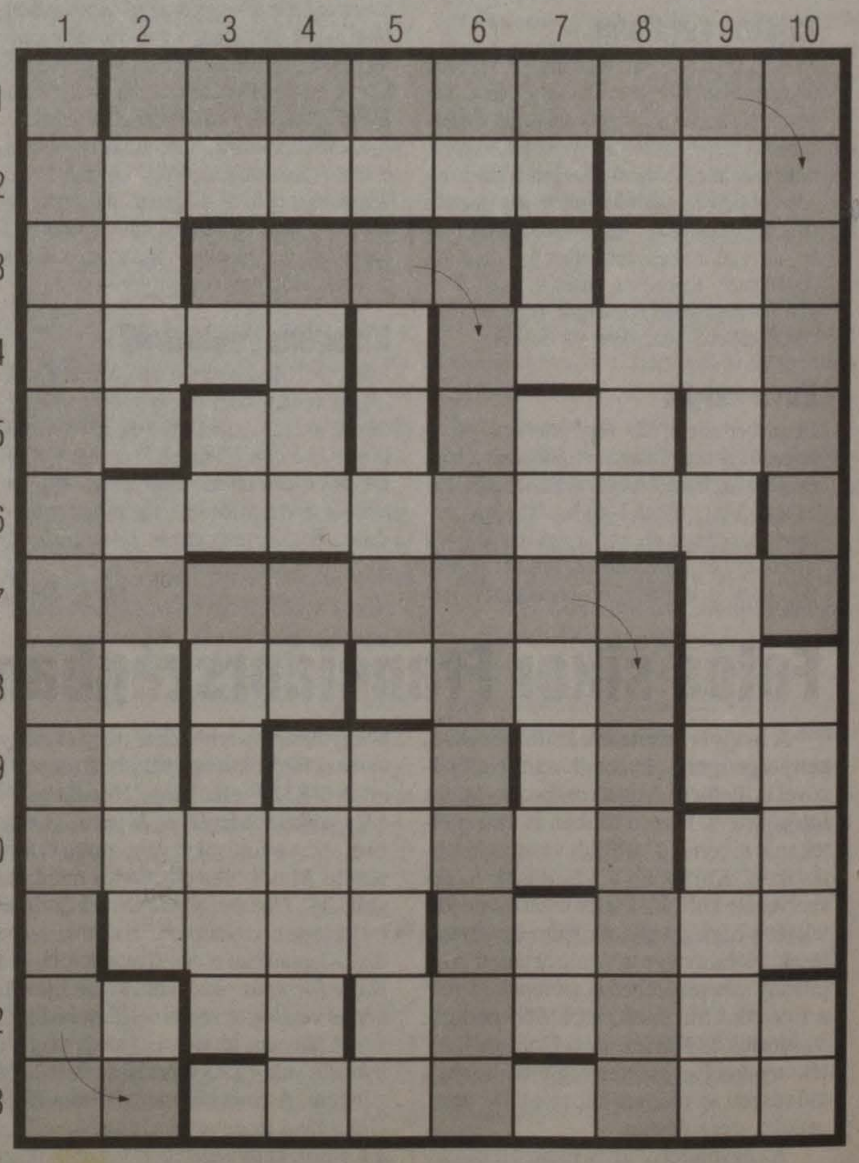
VÍZSZINTES : 1) megfejtés; **2)** nem érthető; kettős betű (fon.); **3)** elektronikus média; megfejtés; Ödön; néma okos apa!; **4)** forogni (ang.); Ede; körülveszi; **5)** cipész szerszám; hajlat; Pest; keleti teherautó márka; latin és ; **6)** fizetés; Észak; **7) megfejtés**; kettős betű; **8)** elhalt tűz!; számnév; Septin része; kötőszó; **9)** töredék ötlet!; római ezer; némán másol!; lova egynemű betűi; néma szó; **10)** egyik kártyajátékot; utóirat; **11)** római szám; azonosítója; földet művel; **12)** személyes névmás; alá; tej alkotórésze; **13)** növelővel tápláló étel.

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés; **2)** mosdótál; elemi érzés; égtáj; **3)** esztendő; néma Béla!; római szám; többnyire; Anna; **4)** tanya része; elevenen; gazdasági társaság; cselekszik; **5)** hangtalanul sír!; madár teszi; szegényekkel foglalkozó szervezet; **6)** részben ázó; **7)** földet forgat; nadrágtartó; körültekintő; hangtalan zaj; tonna; **8)** római ezerszáz; végtagja; **9)** László, Sára; rózsa átnevelés; félig unatkozik; **10)** tüzet éleszt; ivóban van.

AZ ELŐZŐ REJTVÉNY MEGFEJTÉSE: **nem jogi személyek; nem függetlenek a munkáltatóktól; kikényszeríteni.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Zárda Péter* kedves olvasónk nyerte. (1171 Budapest, Nógrádkövesd u. 9.)

Készítette: ***Bánszegi József***



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 56.- Ft XLIII / 9. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. JÚLIUS



Máté, a jövő sportembere a BVSC-pályán FOTO: OROSZ TAMÁS



FOTO: SZALAI

Ők már csak voltak hallgatók. 1999. július 8. A Közlekedési Múzeum előtt díszmenetben. Írásunk a 8. oldalon.

AKTUÁLIS

Nyár van, de nincs uborkaszezon. Napirenden a vasút átalakítása, reformja. Az átalakítás és a reform érinti, érintheti a MÁV által alapított több mint száz gazdasági társaságban dolgozó mintegy 12000 volt vasutas munkavállaló foglalkoztatásbiztonságát, jóléti szociális helyzetét, akiknek többsége szervezetünk tagja.

A gazdasági társaságok a vasúti alaptevékenységhez szorosan kapcsolódó – fő profiljukat tekintve járműjavító, vasútépítő, magasépítő, közúti jármű üzemeltető, javító, informatikai, tervezési, nyomdai, kisárufuvarozási, szállítmányozási, kertészeti stb. – tevékenységeket látnak el, és amelyekkel szemben fontos követelmény az ú.n. rendelkezésre állás. Létrehozásukkal egyrészt ezen tevékenységek gazdaságosságát kívánták elérni feltételezve a szabad kapacitások külső hasznosítását, másrészt ezzel is eleget kívántak tenni a létszámcsökkentésre irányuló elvárásoknak. Működésüket alapvetően az alapításkori kondíciók valamint a fő megrendelő a MÁV Rt. helyzete határozza meg. Közismert a MÁV Rt. minden gondja. Az infrastruktúrára, a gördülő állományra fordítható saját eszközök szűkössége, valamint a külső források (EBRD, EIB stb.) hozzáférhetőségi lehetőségének elhúzódása nemcsak a MÁV Rt. alaptevékenységének megfelelő szintű ellátását akadályozza, hanem a megrendelések, szerződéskötések hektikussága zavarokat okoz (munkacsúcsok, munkaleállások, nehezen áthidalható fizetési nehézségek) a társaságok racionális gazdálkodásában is. Ugyanakkor olykor szinte ellehetetleníti a külső piacokon való sikeres megjelenésüket és szereplésüket.

Ám a társaságok vezetői, munkavállalói, tagjaink eddig sem vártak ölbe tett kézzel a csodára. Cselekedtek. Közreműködésükkel külső piacok elismert szállítói lettek, úgy a személy (IC), mint a teherkocsik (eltolható oldalfalú, kamionszállító) vonatkozásában is. Mindez jól tükrözi felkészültségüket, hozzáállásukat. Bár nem ismerjük a kormány asztalára kerülő vasútreform-előterjesztést, de reméljük, hogy a MÁV rendbetétele és a napi problémák kezelése mellett a vasút és társaságai működőképessége szempontjából a társaságokat feltőkésítik, meghonosítják a reálfolyamatok vitele érdekében a nyugaton már tipikus gördülő tervezést, valamint újragondolják az üzletrészértékesítési stratégiát.

Mivel mindezek szorosan összefüggnek tagjaink foglalkoztatás-biztonságával, jóléti, szociális helyzetével, a VSZ fontosnak tartja – a már többször kezdeményezett – érdekegyeztető tárgyalások megindítását.

Kiss Tamás

A vasutas nyugdíjas ragaszkodik az ünnepléshez!

Közel fél évszázada – negyvenkilenc évvel ezelőtt – az akkori közlekedésügyi miniszter Vasutasnap kijelöléséről és annak évenkénti megünnepléséről intézkedett. Ezen a napon a vasút és a vasutasok kerültek a közfigyelem és közérdeklődés középpontjába és az ország minden szegletében ünnepi megemlékezéseket szerveztek a szolgálati főnökségek. Negyvenkilenc esztendeje ezeken a napokon tüntették ki, jutalmazták meg a jók közül a legjobbakat. Idén, 1999-ben a korábbiaknál is nagyobb jelentősége van a Vasutasnapnak, elsősorban is a nyugdíjasok számára, mivel 1999-et az ENSZ az Időskorúak Nemzetközi Éveként hirdette meg.

A közel száznegyvenezres vasutas nyugdíjasok táborában nagyon sok kollégánk nem sokkal kevesebb szolgálati évvel a háta mögött, még mindig vasutasnak érzi magát és ennek tudomásul vételét el is várja.

Mindezek jegyében tartották meg július 1-én az idei Vasutasnapot a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete és a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége szervezésében Budapesten, a Törekvés Művelődési Központban.

Az ország egésze területéről a VSZ nyugdíjas alapszervezeteitől, kluboktól érkezett közel négyszáz nyugdíjassal zsúfolásig telt színházteremben a Himnusz hangjaival vette kezdetét az ünnepség.

Elsőként *dr. Bajnai Gábor*, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese köszöntötte a 49. vasutasnapi ünnepség résztvevőit. Üdvözölte az "örökifjú" nyugdíjasokat. A gyorsan múló évek sok változást, megpróbáltatást hoztak az intézményre, emberre, vasútra, vasutasra és nyugdíjasokra egyaránt – tekintett vissza a vezérigazgató-helyettes. A változások új körülményeket, új feladatokat, ehhez igazodó helytállást követelnek a mai aktívaktól. Ehhez van szükség a nyugdíjasok, az öregek élettapasztalataira, bölcs tanácsaira, segítő támogatására – mondta mély meggyőződéssel. Az elmúlt évtized nem kedvezett a vasút Európába vezető útja egyengetésének. A nagy volumenű, többszáz milliárdos elvonás még sokáig érezteti negatív hatását – osztotta meg gondjait a résztvevőkkel.

Meleg, kegyeletteljes szavakkal emlékezett meg *Sipos Istvánról*, a tragikus sorsú vezérigazgatóról, akinek igen nagy része volt a MÁV érezhetően javuló feltételeinek megvalósításában.

(Folytatás a 2. oldalon...)

4 NAP ESŐKRÓNIKÁJA

Eddig 1 milliárd forint a vasutat ért kár!

A júliusi 9. óta tartó esőzések több helyen is megrongálták a vasúti pályákat. Az özönvizeket követő pusztító ár és néhol az iszapfolyam miatt megrongálódott az alépítmény a Maklár-Eger, a Bodajk-Mór, a Kál-Kápolna-Kisterenye, a Kál-Kápolna-Nagyút, a Galgamácsa-Balassagyarmat, a Romhány-Bánk, a Heves-Erdőtelek, a Sárbogárd-Aba-Sárkeresztúr, a Galgamácsa-Vácrátót, a Nagybátony-Kisterenye, a Hort-Csány-Vámosgyörk, valamint a Debrecen-Nagycsere közötti pályaszakaszokon. Megrongálódtak a tatai váltók, valamint Rétszilas-Mezőfalva, Rétszilas-Sárbogárd és Füzesabony-Kál-Kápolna között a biztosítóberendezések. Vízátfolyással küzdöttek a szajoli, valamint a bajai állomás vasutasai is. Később le is kellett zárni a Zagyva áradása miatt a Jászárokszállás-Jászapáti közötti pályaszakaszt, de Jászboldogháza-Jánoshida és Újszász között is sebességkorlátozás volt érvényben, mint ahogy szinte minden említett vasútvonalon, vagy vonalszakaszon.

A csupán négy napig tartó esőzések, áradások eddig durván 1 milliárd forint kárt okoztak a MÁV Rt.-nek. Csupán a Nagyút-Kál-Kápolna közötti szakaszon a vasúti forgalom helyreállítása mintegy 200 millió forintba került. Személyi sérülések szerencsére nem történtek, bár július 10-én kisiklott a Kál-Kápolna és Verpelét között közlekedő 35.816-os számú motorvonat, valamint a Kál-Kápolna és Nagyút között közlekedő Rákóczi expressz mozdonya.

Berta Sándor

UTÁNAJÁRTUNK

Ez már mozgósítás?

Olvastuk, hogy augusztus 14 reggel 6 órától ismét általános vasutassztrájk kezdődhet el a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (VDSZSZ) híradása szerint. Elnökük az állítja, hogy bérkövetelésüknek megvan a forrása.

A Magyar Vasutas kérdéseire a MÁV Rt. Kommunikációs és Sajtóirodájának vezetője, *Domokos Lajos* a többi között hivatalosan is közölte: "A MÁV Rt. vezetői 1999. július 14-én, 17 óráig nem kaptak hivatalos értesítést az állítólag kilátásba helyezett sztrájkról.... A társaság tartja magát a szakszervezetekkel kötött megállapodásokhoz, folyamatosan fizeti a megállapodások szerinti béreket és juttatásokat. Eközben azonban ma már azt sem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy az előző félévben öt milliárd forinttal kevesebb volt a bevétel a tervezettnél és jelentősek a természeti csapások okozta károk. A megállapodások egyébként a dolgozóknak az infláció értéke feletti reálkereset-növekedést biztosítanak. Több bérre nincs fedezete a MÁV Rt.-nek."

(a szerk.)

"Az embert védjük meg az igaz út mentén!"

ARANYJELVÉNYEK, DICSÉRŐ OKLEVELEK, ELISMERÉSEK A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

A Közlekedési Múzeumban július 7-én gyűltek össze az ország minden részéből a VSZ kitüntetett tisztségviselői, hogy személyesen átvehessék az aranyjelvényeket, a dicsérő okleveleket és az elismeréseket *dr. Márkus Imrétől*, a VSZ elnökétől. Az ünnepség gördülékeny, jó hangulatú volt. *Németh Szilárd* szervezési osztálya kitett magáért.

Az ünnepi eseményen jelen volt *dr. Katona András*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója és *Varga Marietta* igazgató is. Örömmel adtak otthont e szerény, de annál meghittebb találkozásnak.

Az elnök főleg az emberi tisztesség, lelkiismeretesség és a szakmai munka elsőbbségéhez fűzött gondolatokat. Arra is figyelmeztetett, hogy a VSZ presztizse függ a tisztségviselők közös (nem elkülönült) munkájától. Ők ugyanis – mint ahogyan azt *Márkus Imre* mondotta – csapatmunkások is.

– A szakmai viták olykor megsérthetik a másik ember önérzetét, lelkiségét, – hallhattuk az intő szavakat is. *– A tisztségviselőknek is mindig tudniuk kell, hogy hol van az a bizonyos határ* – folytatta az elnök, majd arról szólt, hogy e kitüntetésekben összegződik a kollektívák elismertsége is.

szcs



***Tasnádi István* (Debrecen) nyugdíjasan is dolgozik a VSZ-ért. Neki *dr. Márkus Imre* a VSZ Aranyjelvényét adta át a Közlekedési Múzeumban.**

MVJ
TÜV CERT
ISO 9002

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 szerinti "Európai hegesztő üzem"
Vasúti járműjavítás • fémmegmunkálás • acélszerkezet gyártás és szerelés

Kik kapták?

a Vasutasok Szakszervezete Aranyjelvényét

- *Bodnár József* MÁV Rt. TEB Miskolc szb titkár, ÜT-elnök Miskolc Területi Képviselet titkár-helyettese, KÜT-tag
- *Fekete Gyuláné* MÁV Rt. AnyaggazdálkodásiFőnökség.Kecskeméti Kirendeltség VSZ FB tagja
- *Holló Vilmos* MÁV Hosszúsíngyártó és Ellátó Kft. szb-titkár, Pályagazdálkodási IB-titkár helyettese, VSZ Választmány tagja
- *Huszti Géza* MÁV Rt. Gépészeti Főnökség Nyíregyháza főbizalmija, szb-tag
- *Imre Lászlóné* MÁV Rt. Területi Igazgatóság Pécs szb-titkára
- *Meleg János* MÁV Rt. Gépészeti Főnökség Hatvan csomóponti szb-titkára
- *Mészárosné Kovács Mária* MÁV Rt. Állomásfőnökség Komárom szb-titkára
- *Németh Gáborné* MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság szb-titkára
- *Rubik László* VSZ Szervezési Osztály szakértő, üzemi megbízott
- *Simon János* MÁV Rt.Gépészeti Főnökség Szombathely ÜT-elnök, MKB-tag, PEB-tag
- *Szabó Lilla* VSZ Pénzügyi és Ellátási Osztály, a VSZ volt főkönyvelője
- *Tasnádi István* VSZ Nyugdíjas Alapszervezete Debrecen, nyugdíjas szervező
- *Vasa Istvánné* MÁV Rt.Gépészeti Főnökség, Záhony szb. gazdasági felelőse



ÁLLÓ SOR: *Németh Gáborné, Rubik László, Tasnádi István, Bodnár József, Mészárosné Kovács Mária, Holló Vilmos, Meleg János.* ÜLŐ SOR: *Vasa Istvánné, Imre Lászlóné, Szabó Lilla, Fekete Gyuláné.* **Felvételünk a Közlekedési Múzeumban készült.** FOTO: SZALAI

a Vasutasok Szakszervezete Elismerő Oklevelét

- *Csáki Zsigmond*
- *Gombos Zoltán*

a Vasutasok Szakszervezete Szervezési Osztály szakértője, a VSZ Ifjúsági Tagozat volt vezetője a MÁV Rt. Északi Jáműjavító Kft. Tisztségviselője, a Vasutasok Szakszervezete Élet és Munkakörülményi Bizottság tagja

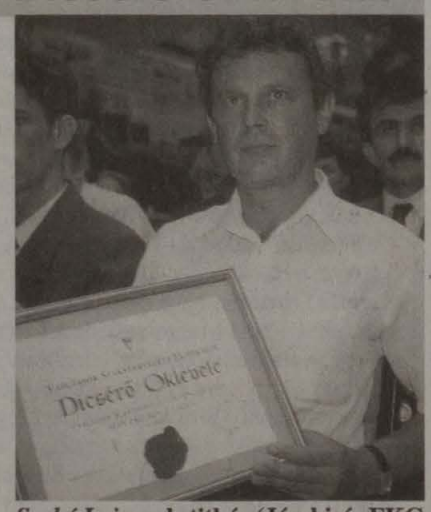
Rajtuk kívül az alapszervezetek ünnepségein 110-en vehették át a Vasutasok Szakszervezete Elismerő Oklevelét.

a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Dicsérő Oklevelét

- Vasutasok Szakszervezete Záhonyi Önálló Nyugdíjas Szervezete
- Vasutasok Szakszervezete Alapszervezete MÁV Felépítmény-Karbantartó és Gépjavító Kft. Jászkisér
- Vasutasok Szakszervezete Alapszervezete, Fényeslitke Állomás
- Vasutasok Szakszervezete Alapszervezete, Rákosrendező Állomás

a pénzjutalmat

- *Berta Attila* MÁV Rt. Csomóponti Főnökség, Miskolc-Tiszai (volt) szb-titkára
- *Dienes Károly* MÁV Rt. Villamos Vonalfőnökség, Kiskunfélegyháza szb-titkára
- *Izsák Csaba* MÁV Rt. Gépészeti Főnökség, Nagykanizsa a Pécsi Területi Képviselet volt titkára
- *Kovács Ernő* MÁV Rt. Állomásfőnökség Rákosrendező szb-titkára
- *Lőrincz István* MÁV Rt. Gépészeti Főnökség, Hatvan szb-titkára
- *Molnár Sándor* MÁV Rt Villamos Vonalfőnökség, szb-titkára
- *Nagy Sándor* MÁV Rt. Utasellátó Kft, VSZ alapszervezet titkára



Szabó Lajos **szb-titkár (Jászkisér FKG Kft.) mutatja föl a dícsérő oklevelet.**

Sopronban létesítményeket avattak

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. július 8-án Sopronban tartotta központi vasutasnapi rendezvényét. Ebből az alkalomból avatták fel a soproni logisztikai központban a kombiterminál második ütemében elkészült létesítményeket.

A GYSEV ünnepségén részt vett *Katona Kálmán* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója, *Szabó Imre*, a MÁV Rt. szombathelyi területi igazgatója. Ott voltak a reprezentatív szakszervezetek vezetői. A Vasutasok Szakszervezetét *dr. Márkus Imre* elnök képviselte.

A miniszter ünnepi köszöntőjében elismeréssel szólt a kisebbik magyar vasút munkájáról. Különösen nagyra értékelte a kombinált fuvarozásban elért eredményeit. Mint mondta, a társaság a két nagyvasút, az Osztrák Szövetségi Vasút (ÖBB) és a MÁV közé beékelődve, az összekötő kapocs szerepét is jól tölti be. Ezzel összefüggésben említette, hogy az összefogás, a korrekt együttműködés – a munkabéke megőrzése érdekében – az érdekvédelmi munkában is kívánatos lenne.

Berényi János elnök-vezérigazgató, amikor ünnepi beszédében a társaság munkájáról beszélt, eredményeiket számokkal is alátámasztotta. Eszerint volt mivel büszkélkednie, hiszen az elmúlt évben 3 millió utast és 5.6 millió tonna árut szállítottak. Az áru 40%-át a kombinált fuvarozási rendszerben továbbították.

Az ünnepi beszédek elhangzása után a miniszter és az elnök-vezérigazgató kitüntetéseket adott át, majd új létesítményeket avattak a soproni logisztikai központban. A RoLa-terminált a rendező-pályaudvarral összekötő vágányokat, valamint a konténermosót és fertőtlenítőt, amelyek az osztrák és a magyar állam támogatásával, a beruházások második ütemében épültek, *Caspar Einem* osztrák tudományügyi és közlekedési miniszter és *Katona Kálmán* adta át rendeltetésének. A GYSEV soproni kombiterminálján ma már a kombinált fuvarozásnak a kísért és a kiséretlen válfaja egyaránt jelen van. A folyamatosan fejlődő logisztikai központban várhatóan az év végére elkészül egy újabb portáldaru.

R.V.F.



A magyar és az osztrák nemzeti színű szalag átvágásánál a két miniszternek a GYSEV vezetői asszisztáltak. FOTÓ: VISI FERENC

Központi ünnepség zuhogó esőben

A VASÚTREFORM NEM DÍSZLÉPÉSBEN JÖN



Kopogó esőben, esernyő alatt tanácskoznak a vezérek: "megtartsuk-e kint?" FOTO: SZALAI

Még az záporeső meg-megújuló rohamai sem tudták feloszlatni július 9-én a nagyszámban összegyűlt vasutasnapi közönséget a Közlekedési Múzeum előtt a 49. központi ünnepségen Budapesten. Legfeljebb rövidebbre fogták mondandójukat a szónokok.

Katona Kálmán a kormány előtt lévő reformtervezetben látta a kiutat, amikor arról szólt, hogy ennek megtárgyalása után kezdődhet meg csak a vasút európaibb átlényegítése. Mindenekelőtt a teljesítmény átláthatóságát hangsúlyozta.

Kukely Márton vezérigazgató inkább a már százalékokban is kifejezhető személyszállítási és fuvarteljesítményekről beszélt. Okfejtéséből kitűnt, hogy a piaci viszonyok drasztikus hatása alól bizony a MÁV sem vonhatja ki magát a közeljövőben. Természetesen Ő is a reform jegyében ünnepelt e napon.

Takácsy Gyula, a MÁV Rt. elnöke, habár szigorúbban, de ugyancsak emelkedetten fogalmazta meg, hogy mi lesz a teendő. Látványos, sőt emlékezetes volt az egyenruhás, immár végzett tisztképzős növendék fölvonulása, díszmenete.

Szalai

A vasutas nyugdíjas ragaszkodik az ünnepléshez!

(...folytatás az előző oldalról)

A jövőt illetően szoros kapcsolatokat, jó együttműködést tart szükségesnek, főleg a partnerekkel, szervezetekkel.

A vezérigazgató-helyettes és *Simon Dezső* VSZ alelnök ezt követően kitüntetéseket adott át a vasútért, a vasutas nyugdíjasokért kiemelkedő munkásságával kitüntetetteknek.

Elsőként *dr. Harmati Sándor* 87 éves nyugdíjas vezérigazgató-helyettesnek nyújtotta át a "Vasút szolgálatáért" alapított kitüntetést, kedves szavak, kollegális gesztus keretében. A kitüntetést átadó vezetők ezután még 25 kollégát részesítettek vezérigazgatói, illetve szakszervezeti oklevél elismerésben.

A kitüntetéseket követően *Molnár György* a VSZ ONYSZ elnöke köszöntötte a vasutasnapot és a kitüntetetteket a Vasutasok Szakszervezete nevében. Ünnepi beszédében méltatta az elmúlt 49 év történéseit, a szakszervezet törekvéseit. A nyugdíjasok meghatározó szerepére utalt az időközben kialakult kedvezőtlenné vált életfeltételekre, helyzetekre. A Vasutasnapot köszöntő ünnepi megemlékezésében figyelmet fordított az ünnep kettős jelentőségére. Így elsősorban az ENSZ 1992. évi felhívására az időskorúakra vonatkozóan.

A felhívás leglényegesebb pontjaként emelte ki, miszerint az elöregedő népesség legsérülékenyebb rétege a nyugdíjas társadalom. Az időseket egyenrangú állampolgárnak kell tekinteni és jellemző igényeikről – táplálkozás, egészségügy stb. szükségleteik szerint kell gondoskodni. Az ENSZ elvárja, hogy a törvényhozásba – sorsuk alakításába – vonják be az időskorúakat.

Az immár többéves felhívás megvalósításának vizsgálata azt mutatja, hogy édeskevés valósult meg e nagyszerű célokból, bár emberi jogként is figyelembe vehetők, állapította meg *Molnár György*. Befejező szavaiban elismeréssel szólt a MÁV Rt. humánpolitikai munkájáról: - a Nyugdíjas Alapítvány támogatásáról a vállalati szociális segélyezés rendszeréről, a nyugdíjasok erkölcsi-anyagi megbecsüléséről, így pl. a kitüntetésekről, a kollektív szerződésről, stb.

Molnár György üzenetként javaslatot terjesztett elő, melyben az ünnepség résztvevői nyugdíjas társaik nevében tiszteletükről, a vasút iránti elkötelezettségükről, segítő szándékukról biztosítják a mai aktív vasutasokat. Sikert kívánnak a vasút dolgozóinak, vezetőinek a vasút korszerűsítésére irányuló törekvéseihez.

Ezt követően *dr. Bajnai Gábor* és *Molnár György* ünnepélyesen aláírták a nyugdíjasokat támogató megállapodást.

A kitüntetetteket és a jelen volt vendégeket a Törekvés Művelődési Ház magas színvonalú gondoskodása fogadta. *Szöllősi Ilona*, az ünnepség háziasszonya gyakorta hangoztatta, hogy az örökifjak életigenlő vitalitása csodálatra méltó. Véleményét igazolandó fergeteges hangulatot teremtő vidám amatőrműsorral köszöntötték az ünnepet, az ünneplőket.

Veres Gábor versmondó mély átérzéssel, arra szólított az ismeretlen szerző soraival: "Szeressétek az öregeket!" A Vadvirág citera kara csodás hangulatú erdélyi dalait az ünneplőkkel együtt énekelték, nem amatőrök színvonalán. A magyar nóták, operetdalok nosztalgia előadását köszönhettük *Meszár Feri* bácsinak és *Várhegyi Ferencné*nek. Majd a dunakesziek cigánytáncosai kényszerítették vastapsra a közönséget. Dőltünk a kacagástól a Mikroszkóp Defekt-duó fergeteges műsorát élvezve.

Az Időskorúak Nemzetközi Évében szervezett regionális és országos rendezvények, találkozók, így a vasutasnap is méltó megemlékezés az öregekről.

Így volt ez a "Töriben" is.

Hegedűs Károly

Az 1999. évi Vasutasnap alkalmából kitüntetésben részesültek

VASÚT SZOLGÁLATÁÉRT

- *Harmati Sándor* (Bp. Déli) VSZ alapító tag
- *Pásku Jenő*

MÁV RT. VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

- *Busznyák Lajos* (Bárand, elnök)
- *Németh Ferenc* (Celldömölk, elnök)
- *Németh Jenő* (Sopron, elnök)
- *Jászai Sándor* (Komoró, főbizalmi)
- *Csík Béla* (Vámosgyörk, gazdasági felelős)
- *Nagy Béla* (ONYSZ, Miskolc, volt területi szervező)
- *Páva Anna* (Bátaszék, elnök)
- *Juhász István* (Nagykáta, elnök)
- *Bódis György* (Győr, elnök)
- *Illés József* (Budapest Istvántelek, elnök)
- *Hegedűs Károly* (ONYSZ, Bp., területi szervező)
- *Rácz Imre* (Mezőtúr, főbizalmi)
- *Végh László* (Klubszövetség)
- *Gidófalvi Albert* (Klubszövetség)

VSZ ARANYJELVÉNY

- *Tasnádi István* (Debrecen, volt területi szervező)

VSZ OKLEVÉL

- *Létrik Endre* (Kisújszállás, gazdasági felelős)
- *Káprai László* (Keszthely, elnök)
- *Slezák Mihály* (Szerencs, gazdasági felelős)
- *Bánáti József* (Pécs, volt alapszervezeti elnök)
- *Pillár Vencelné* (Bp. Déli, gazdasági felelős)
- *Jakab Mihály* (Bp. KHI, elnök)
- *Horváth József* (Isaszeg, elnök)
- *Molnár László* (Kisvárda, elnök)
- *Vass József* (Kunszentmiklós, főbizalmi)
- *Novák Jánosné* (ONYSZ Bp. Nyugati, gazd.felelős)

Vasutasnapi ünnepségek országszerte

SZEGED

A Dél-Alföldön a 49. Vasutasnapot bensőségesen, a korábbi hagyományok ápolásával ünnepelték. A szegedi területi igazgatóság központi ünnepségét július 8-án rendezték meg Szegeden "A Vasút a Gyermekért" Alapítvány Diákotthonában. *Kaposvári Péter* igazgatóhelyettes köszöntötte a megjelent vendégeket, köztük *Benczédi Mihályné* gazdasági vezérigazgató-helyettest, *Kaszai Jánost*, a Vasutas Települések Szövetségének elnökét, *dr. Lukács János* ezredest, Csongrád megye rendőrfőkapitányát, az érdekképviseletek vezetőit és az ünneplő vasutasokat.

Szabó Gyula igazgató ünnepi beszédének bevezetőjében kiemelte: – Az utóbbi években a vasút nagy átalakulását éli, illetve "új reform" jelei mutatkoznak, melynek eredményeként reményeink szerint megvalósul a MÁV szervezeti kialakulása, és véglegesen rendeződik az állam és a vasút kapcsolatrendszere, működési feltételei stabilizálódnak. A MÁV szervezetében jelentős szerepet kaptak a regionális vasutak. Új elemként jelent meg a területfejlesztésben a regionális és az interrégiós kapcsolatok kialakítása, valamint a hozzá kapcsolódó fejlesztési igények megfogalmazása.

Szabó Gyula szólt az igazgatóság működési területének eredményeiről is. Elmondta: az 1998. évi szállítási teljesítmények és a bevételek kedvezően alakultak. A személyszállítási üzletág a tervezettnél mintegy 700 ezerrel több, összesen 13.8 millió utast szállított el, a teljesítményekből eredő saját bevételük közel 1.8 milliárd forint volt, míg az áruszállítási teljesítmények éves szinten 10 százalékot meghaladó arányban emelkedtek, és ez 4.38 millió tonna áru elszállítását jelentette. A területükön működő kiskundorozsmai Ro-La terminálon több mint 50 ezer kamiont kezeltek, ezzel jelentős környezetterheléstől óvták meg a magyar országutakat és a környezetet.

Az igazgató kiemelte: az elért eredmények (több szervezeti egység együttes munkája) hűen tükrözik az együttműködést. A műszaki fejlesztésekről többek között elmondta: szervezési intézkedések keretében az állomásfőnökségek vezetését több helyen összevonták, teljeskörűen bevezették a csomóponti kiszolgálási rendet.

Kiskunhalason teljes csapórudas állomási sorompót váltottak ki fény- és félsorompóval, az alak bejárati jelzőket fényjelzőkre cserélték. Elkezdődött a bajai Dunahíd átépítése, Kelebián és Kunszentmiklós-Tass-on megvalósult a fűtéskorszerűsítés. Békéscsabán a vegyi elhárító egység új, speciálisan kialakított készenléti kocsival gazdagodott. December 13-tól kísérleti jelleggel Szeged-Hódmezővásárhely-Szentes között, véglegesen pedig a menetrend változástól Szeged-Békéscsaba-Gyula között megindították az InterPici-járatokat. Folytatódott a Gyoma-Békéscsaba vasútvonal korszerűsítése, ezen belül Mezőberény állomás komplex korszerűsítése rövidesen elkészül.

Ezután kitüntetések átadására került sor. *Benczédi Mihályné* vezérigazgató-helyettes két a "Vasút Szolgálatáért" bronz fokozatú kitüntetést, és négy vezérigazgatói dicséretet adott át, míg a területi igazgató, illetve a szakigazgatóságok jelenlévő vezetői 31 vasutast igazgatói dicséretben részesítettek.

***

A Vasutasnap alkalmából a nagyobb csomópontokon, szolgálati főnökségeken helyi ünnepségeket, kultúr- és sportműsorokat szerveztek.

Az igazgatóság központjában lévő VSZ szb. július 11-én, vasárnap a Tisza partján lévő Sárga üdülőtelepen családos programot szervezett. A jó étvágyról a bográcsos is gondoskodott.

Gellért József

SZOMBATHELY

Európában nélkülözhetetlen a szakszervezeti mozgalom és a vasút

Bevezetőjében ezt a tényt hangsúlyozta *Papp Zoltán* szombathelyi területi titkár a vasutasság idei ünnepén, a kitüntetésekkel kibővített titkári összejövetelen, melyet jelenlétével megtisztelt *Király Károlyné* elnökségi tag, valamint *Szabó László* is. Az igazgatóság vezetőhelyettese a vállalatot és a területet érintő hétköznapi gondokat ecsetelte beszámolójában.

A külső körülmények okozta veszteség nyomában fellépő kényszerű intézkedésekről, a szolgáltatói magatartás erősítéséről, a stratégiai és a belső adósságkezelési elképzelésekről, továbbá a fuvarszervezés nehézségeiről és kívánalmairól fejtette ki véleményét. A helyi eseményeket taglalva elhangzott, hogy a szállítási tervhez képest lemaradás regisztrálható, – annak ellenére, hogy egynéhány értékes üzlet megkötettetett. Például a dudari bauxitbányával vagy a kőszegi téglagyárral.

A személyszállítást viszont a csoportos utazások számának ugrásszerű növekedése jellemzi, sőt a menetrendi finomításokat szintén örömmel üdvözölték az utasok. A szombathelyi térségben a mindennapok problémáit a költségek minimális túllépése, valamint a forráshiány folytán elmaradt beruházások is tükrözik. A bér és létszámgazdálkodást érintve *Szabó László* azt emelte ki, hogy a munkáltató megállapodásbeli ígéretét teljesíti, teljesítette. A munkahelyi szociális körülmények javítását pedig elsőrangú feladatok között kezeli a vezetés.

Király Károlyné az előző és az eljövendő elnökségi ülések napirendjén szereplő ügyek állásáról tájékoztatta a kollégákat, s szólt a vasútegészségügy megmentése érdekében tett VSZ intézkedésekről. "Minél több időt szükséges a területeken tölteni, eladva a VSZ munkáját és segíteni a titkárok ténykedését" – összegezte a legfontosabb feladatokat, kiegészítve a munkaügyi kapcsolatok fejlesztésével.

Papp Zoltán múltidéző köszöntőjében az első, 1951. évi Vasutasnapra emlékezvén megállapította, hogy az akkori cél, a vasút műszaki fejlesztése és a vasutasok megbecsülése máig sem változott. A békés munka alapja a valós érdekegyeztetés, s a közösségi lét élményét nyújtó rendezvények sem nélkülözhetőek, s akik ezért a legszívesebben munkálkodtak, az ünnepi ebéd és disputa előtt kitüntetéseket vehettek át. Az Aranyjelvényt *Simon János* Szombathelyről, Elismerő Oklevelet *Völgyi Lajosné* a veszprémi, *Vörösné Szatmári Éva* a körmendi, *Farkas Zoltánné* a celldömölki, valamint *Choma Csaba* a zalaegerszegi állomásfőnökségekről, továbbá *Molnár István* a zalaegerszegi, *Siklér József* a szombathelyi, *Komáromi Lajos* a celldömölki gépészeti főnökségekről, *Lanczkor Attiláné* a TEBF-ről és *Ágoston István* a pápai pályagazdálkodási főnökségről vehették át.

- ódri -

NYÍREGYHÁZA

Akik büszkén viselték a mundért

Bensőséges hangulatú ünnepség színhelye volt július 9-én a Nyíregyházi Vasutas Művelődési Ház. Nemcsak a 49. Vasutasnap apropóján gyűltek egybe, az idősek világévéről is méltóan kívántak megemlékezni.

A nyugdíjas vasutas alapszervezet elnökének megnyitó beszédét követően, Nyíregyháza állomásfőnöke történelmileg tekintett vissza. Megemlékezett az első vasútvonal, Budapest-Vác 33 km-es avatójáról, s nem utolsósorban a 49. Vasutasnapról. Annál is inkább, hiszen az első "létrehozói" közül többen itt is, Nyíregyházán meghívottként jelen voltak.

Az állomásfőnök kitért a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében fejlődésként elkönyvelhető InterPici járatok indításáról, amely a mellékvonalakon is a mai kornak megfelelő, igényes szolgáltatást kíván nyújtani, csakúgy, mint Nyíregyháza állomásépületének, felvételi épületének, a vonatkísérő laktanyának 74 milliós beruházása.

Korondán Gábor, a nyíregyházi nyugdíjas alapszervezeti elnök – 1945-től tagja a szakszervezetnek – nyolc éve élvezi a tagság bizalmát. Köszöntőjében hangsúlyozta, hogy ez az a generáció, aki igazán szívvel-lélekkel élt-halt a vasútért, annak szentelve egész életét. Párhuzamba vonta a múlt és a jelen vasútjellemzőit, elismerte annak mindenkori nehézségeit, a dolgozók erőfeszítéseit, a helytállást.

Ezt követően pénzjutalmakat adott át az elnök, majd kötetlen beszélgetésre invitálta a jelenlévőket.

Ez az alapszervezet 872 tagot számlál jelenleg.

Dércsípte hajukat, bölcs tekintetüket figyelve, óhatatlanul belém hasít a gondolat: vajon mennyi barátságosan mosolygó szempárral nem találkozhatom már jövőre...

Húri Valéria



Az asztalnál mindig meghittebb. FOTO: HURI

A MÁV Rt. vezérigazgatója a KÜT ülésén

A MUNKABÉKE MINT KÖZSZEREPLŐ



Balról *Illés János* társelnök (KÜT), *Kukely Márton* vezérigazgató, *Horváth István* KÜT-elnök.

A KÜT rendkívüli ülésén *Kukely Márton* a MÁV Rt. vezérigazgatója tájékoztatta a KÜT tagjait az elmúlt év eredményeiről, és vázolta a MÁV megújítását eredményező elképzeléseket.

Bevezetőjében kifejtette, hogy megítélése szerint a KÜT jelentős szerepet tölthet be a munkabéke megőrzésében, illetve a MÁV Rt. átfogó reformjának megvalósításában. Elmondta, hogy az 1998. évi gazdálkodás jobban alakult a tervezettnél, hisz a veszteség 3 milliárd Ft-tal már kevesebb. Az 1999. májusáig "mért" eredmények azonban nem az elvártakhoz megfelelően alakultak, ami több, előre nem tervezhető esemény következménye. A reformelképzeléseket érintve: kormányzati szinten folyik jelenleg az egyeztetés.

A jövőben a kormány vállalná a vasúti közlekedés infrastruktúrájának fenntartását, finanszírozását. Az árufuvarozás a piaci körülményeket figyelembe véve, a személyfuvarozás pedig az állam és a MÁV között kötött szerződés alapján működne.

A KÜT tagjai több kérdést tettek fel az átszervezéssel, a létszámmal és a foglalkoztatással kapcsolatban. Válaszában a vezérigazgató kifejtette, hogy jelenleg a munka elvégzéshez az 56000 vasutasra szükség van!

A területi igazgatóságoknak és szakigazgatóságoknak a jövőben sokkal szorosabban kell együttműködni, de a MÁV Rt. érdekeinek megjelenítése érdekében mindkét szervezetre szükség van.

Horváth István KÜT-elnök tájékoztatást adott a KÜT megalakulása óta végzett munkájáról és az 1999. II. féléves munkatervről.

A vezérigazgató bejelentette, hogy a KÜT ülésein (elfoglaltságait figyelembe véve) kíván jelen lenni.

HI.

A VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTES OPTIMISTA VOLT!

Kormánydöntésekre vár a pályavasút

***Pál József*, a MÁV Rt. pályavasúti vezérigazgató-helyettese volt a vendége a Vasutasok Szakszervezete Pályagazdálkodási Intéző Bizottsága által a MÁV Rt. Pályagazdálkodási Központjában 1999. július 12-én, kedden tartott ülésnek. A rendezvényen a VSZ-t *dr. Márkus Imre* elnök, *dr. Bíró Tibor*, *Simon Dezső* és *Kiss Tamás* alelnökök valamint több osztályvezető, és számos IB-, illetve SZB-titkár képviselte. A tanácskozás házigazdája *Vida Péter* pályagazdálkodási IB-titkár volt.**

Pál József beszélt a MÁV Rt. 2007-ig tartó fejlesztési programjáról, amelyben szerepel a hegyeshalmi, a hidasnémeti, az újszászi, a szolnoki, a kelebiai és a Cegléd-kiskunfélegyházi vasútvonalak, az Északi és Déli összekötő, illetve a bajai, dunaföldvári és tiszalöki vasúti hidak, valamint a Nyugati pályaudvar és számos vidéki nagyállomás (például Nyíregyháza, Szerencs stb.) felújítása, az új magyar-szlovén vasútvonal építése, új pályavasúti gépcsalád gyártása magyar-amerikai kooperációban, a kisgépellátás korszerűsítése, valamint a főpályamesteri szakaszok számítógépesítése. Megtudhattuk: a pályavasút 1996. január elsejei megalakulása óta "egyenesbe jött", kinőtte gyermekbetegségeit. A felszólalásból kiderült az is: létszámleépítés nem, létszám-átcsoportosítás viszont igenis lesz a szervezetnél. A mellékvonalak jövőjét firtató kérdésre *Pál József* azt válaszolta: a jelenlegi vasúti hálózat – a forgalom drasztikus visszaesése miatt – nem tartható fönn. Ez közel sem egyszerű kérdés. Megválaszolása viszont a magyar kormány feladata. A pályavasút vezetője beszédét azzal zárta: az amortizáció mértékét mindenképpen csökkenteni kell.

Dr. Márkus Imre VSZ-elnök is egyetértett az alábbi gondolattal, ugyanakkor több, ez idáig még megválaszolatlan kérdést is felvetett: például hogyan nem sérti majd a pályahasználati díj, a szabad pályahasználat kérdése a nemzetgazdasági szempontokat? Melyik vasúthoz tartoznak majd például a mozdonyvezetők és kinek lesz alárendelve az áruszállítás? Hogy tudja majd a VSZ szakszervezeti nyomásgyakorlással elérni, hogy a magyar pálya mögött, magyar háttér álljon? Hogyan privatizálják majd a MÁV Rt. gazdasági társaságait? Szóba kerültek a tendereztetések és a különböző európai hitelek is.

A jövőt illetően *dr. Márkus Imre* rámutatott: oda kell figyelni, hogy a vasút ne legyen politikai osztozkodások színtere. Meg kell szüntetni a fluktuációt, aminek egyik legjobb ellenszere az lenne, ha a vasutasok meg tudnának élni vasúti bérükből, s nem kellene nekik másodállást vállalni. A mellékvonalak bezárása kapcsán is meg kell vizsgálni, hogy a forgalom közútra terelés valóban olcsóbb-e, mint a vasúti szállítás? *Dr. Márkus Imre* elismerte: legfelsőbb és középszinten nincsenek problémák a pályavasút vezetése és a VSZ között, ám helyre kell állítani a szakági érdekegyeztetést, mert a mostani helyzet minősíthetetlen és nem nevezhető "együttműködés"-nek. Hónapok óta nem működik ugyanis a Szakági Érdekegyeztető Tanács (SZÉT). Megjegyezte: egyre gyakrabban hallanak hírt egyes szolgálati helyeken diszkriminatív magatartásokról. A VSZ ennek nem örül, mint ahogy annak sem örülne, hogy ha egyetlen, vagy hogy ha 19 szakszervezet lenne a pályavasútnál.

Halmai Árpád szakigazgató-helyettes szerint nem minősíthetlen a két szervezet kapcsolata, bár azt elismerte, hogy vannak vitáik. Leszögezte: arra törekszenek, hogy minden bejegyzett s a pályavasútnál működő szakszervezettel tárgyaljanak, bár tisztában vannak azzal, hogy a SZÉT-en döntési jogköre továbbra is csak a reprezentatív szakszervezeteknek van. Azt mindenesetre megígérte, hogy minél előbb megoldják a problémát. A kérdésekre válaszolva leszögezte: nem vezetik be a részmunkaidős foglalkoztatást és továbbra sem lesz jutalmazási keret.

Varga Gyuláné, a VSZ Közgazdasági és Jogi Osztályának vezetője és *dr. Márkus Imre* elnök sem fogadta el az "indoklást": szerintük ugyanis, azáltal, hogy minden szakszervezet részt fog venni a SZÉT munkájában, csökkenni fog az érdemi munka hatékonysága.

Berta Sándor

42 év a munkások szolgálatában



"Mi mindig egy nagy család voltunk."

Nemrég a Vasút Szolgálatáért kitüntetés arany fokozatával ismerték el *Pásku Jenőnek*, a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága fáradhatatlan irodavezetőjének munkásságát. A másik *Pásku Jenőről* azonban rendkívül keveset tudunk.

– Ötven éve dolgozom folyamatosan, ebből 1990 óta mint nyugdíjas, megbízásos alapon. Negyvenkét éve szolgálom a vasutat, 1995-től pedig a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságának vagyok az irodavezetője. Az 1998-as munkavédelmi képviselői választásokat követően a reprezentatív szakszervezetek megerősítettek pozíciómban.

– A másik Pásku Jenőről vajmi keveset tudunk.

– Egyrészt a hivatásszeretetre helyezem a hangsúlyt, másrészt a családomra. Jómagam húsz évig dolgoztam az Északi Járműjavítóban. Segédmunkás, szakmunkás, majd "véletlenül" munkavédelmis lettem. Fokozatosan beletanultam a szakmába. Végül olyannyira sikerült kivívnom a szakma elismerését, hogy 1977-ben megbízták a MÁV Rt. Vezérigazgatósága Munkavédelmi Csoportjának vezetésével. A feleségem szintén az Északiból ment nyugdíjba, a lányom, *Decsi Istvánné* jelenleg a MÁVTrans Kft. gazdasági osztályvezetője és egyben divízióvezető gazdasági helyettes. Az életünk nagyobb része tehát vasúti környezetben telt el. Több, mint három évtizedig laktunk az Északi Fűtőház lakótelepén. A két fiúunokám egyébként már kicsi korában megismerkedett a vasúttal. Sok szombatot és vasárnapot töltöttünk el közösen Rákospalotán, ahol bementünk a fűtőházba, és megfigyeltük a tolatást. Bár ők még nem léptek a vasúti pályára, szeretném, ha, mint élsportolók egy vasúti sportegyesület, például a BVSC révén szereznének dícsőséget és hírnevet egyrészt maguknak, másrészt hazájuknak. Egyébként családi körben nagyon sokat hallanak a vasútról, úgy hogy nyugodtan állíthatom: a mozdony füstje már őket is megcsapta. A nagyobbik egyébként már elvégezte a menedzserképzőt a TF-en.

– Ha jól hallom a hangjában, nem véletlenül beszél róluk büszkeséggel? Mi ennek az oka?

– A két unokám közül a nagyobbik, *Decsi András* 1994-ben Mexikóban kadettvilágbajnokságot nyert kardvívásban, majd utána egyéniben junior Európa-bajnok lett. Mivel felnőttkorba lépett, 1997-ben már a felnőtt Európa-bajnokságon szerzett ezüstérmet, majd utána sajnálatos módon megsérült. A 16 éves Tamás, akire szintén nagyon büszke vagyok, Venezuelában, a kadettvilágbajnokságon nyert bronzérmet, majd 1998-ban Pozsonyban, a junior vívó Európa-bajnokságon csapatban aranyérmes lett. 1999-ben pedig a Keszthelyen megrendezett kadett vívóvilágbajnokságon lett ezüstérmes. Mindkettőjükre rendkívül büszke vagyok.

– Van-e valamilyen különleges életfilozófiájuk?

– Életfelfogásunkról csak annyit mondanék, hogy mi egy nagy családnak tekintjük magunkat. Annak ellenére, hogy külön lakunk, minden problémát megbeszélünk, a fiatalok besegítenek, takarítanak. Egyébként az életemben továbbra is meghatározó a munkavédelem. A vasúti munkavállalókért szeretnék közreműködni abban, hogy a vasútnál javuljanak a munkakörülmények. Nagy megelégedéssel töltöttünk el közösen Rákospalotán, ahol bementünk a fűtőházba, és megfigyeltük a tolatást. Bár ők még nem léptek a vasúti pályára, szeretném, ha, mint élsportolók egy vasúti sportegyesület, például a BVSC révén szereznének dícsőséget és hírnevet a vasútnak. Egyébként családi körben nagyon sokat hallanak a vasútról, úgy hogy nyugodtan állíthatom: a mozdony füstje már őket is megcsapta. A nagyobbik egyébként már elvégezte a menedzserképzőt a TF-en.

– Ha jól hallom a hangjában, nem véletlenül beszél róluk büszkeséggel? Mi ennek az oka?

– A két unokám közül a nagyobbik, *Decsi András* 1994-ben Mexikóban kadettvilágbajnokságot nyert kardvívásban, majd utána egyéniben junior Európa-bajnok lett. Mivel felnőttkorba lépett, 1997-ben már a felnőtt Európa-bajnokságon szerzett ezüstérmet, majd utána sajnálatos módon megsérült. A 16 éves Tamás, akire szintén nagyon büszke vagyok, Venezuelában, a kadettvilágbajnokságon nyert bronzérmet, majd 1998-ban Pozsonyban, a junior vívó Európa-bajnokságon csapatban aranyérmes lett. 1999-ben pedig a Keszthelyen megrendezett kadett vívóvilágbajnokságon lett ezüstérmes. Mindkettőjükre rendkívül büszke vagyok.

– Van-e valamilyen különleges életfilozófiájuk?

– Életfelfogásunkról csak annyit mondanék, hogy mi egy nagy családnak tekintjük magunkat. Annak ellenére, hogy külön lakunk, minden problémát megbeszélünk, a fiatalok besegítenek, takarítanak. Egyébként az életemben továbbra is meghatározó a munkavédelem. A vasúti munkavállalókért szeretnék közreműködni abban, hogy a vasútnál javuljanak a munkakörülmények. Nagy megelégedéssel töltöttünk el közösen Rákospalotán, ahol bementünk a fűtőházba, és megfigyeltük a tolatást. Bár ők még nem léptek a vasúti pályára, szeretném, ha, mint élsportolók egy vasúti sportegyesület, például a BVSC révén szereznének dícsőséget és hírnevet a vasútnak.

15 perc Feleky Pállal

***Feleky Pali* bácsit, a VSZ korelnökét szinte mindenki ismeri. Az idei, 49. Vasutasnap alkalmával készítettünk vele egy telefonos mininterjút, hogy egy kicsit a múlton merengjük, a jelent tallózzuk és a jövőt boncolgassuk.**

– Pali bácsi, Berta Sándor újságíró vagyok a Magyar Vasutastól.

– Szervusz! Miben segíthetek?

– Azért hívom, hogy megkérdezzem; mi jut eszébe, ha azt a szót hallja: Vasutasnap?

– Végigpergetve a 49 évet, különösen eszembe jut a legelső, ami 1951-ben volt, amikor felvonultunk a BVSC-pályán. Nagyon sokan, körülbelül 2000-en voltunk, mert szinte mindenki a családjával jött.

– Mi volt más akkor, mint ma?

– Sokminden. Először is, ki kellett verekedni, hogy hasonlóan a vasasokéhoz, a bányászokéhoz, az építőkéhez legyen Vasutasnap is, hiszen mi voltunk a közlekedés helyreállításával az ország első újjáépítői. A szakszervezet a Vasutasnapot együtt vívta ki a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) Vasúti Főosztályával. A vasutasok ezt a vívmányt nagy megtiszteltetésnek vették és ez növelte a vasutasszakszervezet tekintélyét, a vasutasok máig büszkék rá. A felvonulókat és családtagjaikat egyébként gulyásleves várta. Együtt töltöttük a napot. Ezt követően, 1952-ben a VSZ III. Kongresszusán megválasztottak első titkárnak. A II. Vasutasnap is nagyon emlékezetes, amikor az első kitüntetést kaptam, ugyanis a Parlamentbe hívtak meg a feleségemmel együtt. *Bebrits Lajos* miniszter rendelkezett így. A kitüntetést nekem adta át, a borítékot a feleségemnek.

A vasutasnapi kitüntetéseket ezt követően még néhány évig a Parlamentben tartották, ahová az összes kitüntetettet párjukkal együtt meghívták. Még emlékezetes nekem az 1955. évi parlamenti ünnepség, ahol az egyik teremben a VSZ akkori elnöke és a vezérigazgató mondott pohárköszöntőt és mint első titkár a Vadász-teremben én köszöntöttem a megjelenteket. Persze a Vasutasnap nagy megbecsülésnek örvendett. A szolgálati helyeken és csomópontokon is megtartották. Ezekben az években alapították a Kiváló Vasutas kitüntetést is a VSZ és a KPM Vasúti Főosztályának javaslatára. Később sajnos ez a kitüntetés megszűnt.

Nagyon büszke vagyok viszont arra, hogy már nyugdíjasként, az ONYSZ Elnöksége nevében – a VSZ Elnöksége egyetértésével – kezdeményeztük, hogy állítsák vissza ezt a kitüntetést, mert a vasutasok előtt nagy becsülete volt. Kezdeményezésünk sikerrel járt, de a név Vasút Szolgálatért kitüntetésre változott, amelynek arany, ezüst és bronz fokozata van. Azért vagyunk rá különösen büszkék, mert ezt nem a magunk, hanem a kollégáink részére vívtuk ki.

– Ön is kapott Kiváló Vasutas kitüntetést?

– Igen, kétszer is. 1952-ben, az elsőt a vasút újjáépítéséért kaptam, ugyanis 1945 után újjáépítő pályamesterként dolgoztam.

– Végül hadd kérdezzem meg: Ön szerint milyen ma a Vasutasnap vasutasok általi megbecsülése?

– A vasutasok most is ragaszkodnak a megünnepléséhez, kint a szolgálati helyeken is. A vasút vezetése és a VSZ is nagy súlyt helyez a vasutasnapi rendezvények megtartására, amelyet egyébként a vasutasság is igényel. Elszomorít viszont, hogy ma nincs olyan egységes Vasutasnap, mint az előtte volt, hosszú évekig. Tapasztalom, hogy a szakszervezeti egység megbomlása után, egyes helyeken nem együtt ünneplik e szép napot, és már a legfiatalabbak sem látják a példát, sajnos a megoszlást viszont tapasztalják. Oka a szakszervezeti megosztottság. Fájdalom, hogy nincs szakszervezeti egység, holott az MSZOSZ legutóbbi kongreszusára meghívott partnereink, *Gaskó úr* és *Borsik úr* ezen a rendezvényen egységről és szakszervezeti összefogásról nyilatkoztak. Sajnos ez már a múlt év végi tárgyalásokon sem lett betartva. Félretéve az ellentéteket, szerintem most volna a legnagyobb szükség az egységre. Annak viszont nagyon örülök, hogy a VSZ Aranyjelvényt alapított s egyes alapszervezeteket kitüntetett. Ehhez gratulálok és kívánom, hogy e nemes hagyományt hosszú ideig megtartsuk.

Berta Sándor



Ez volt az első. 1951-ben a BVSC-pályán vonultak fel vasutasaink nemzeti színű lobogókkal. A dekoráció akkor az elmaradhatatlan Sztálin-poszter volt.

Élénk küldöttgyűlést tartott a FUT!

Számtalan kérdésre vártak választ a forgalmi utazók 1999. június 23-án, szerdán a VSZ Forgalmi és Értékesítési Bizottsága Forgalmi Utazói Tagozatának (VSZ FÉIB FUT) küldöttgyűlésén. Nos, aki elfáradt a Benczúr utcai székházba, az magától *Szabó Jánostól*, a MÁV Rt. forgalmi szakigazgatóhelyettesétől és *dr. Bíró Tibortól*, a VSZ érdekvédelmi alelnökétől kaphatott választ felmerülő kérdéseire.

Szabó János beszédét egy örömteli bejelentéssel kezdte: elmarad a korábban felmerült telepállomás-összevonás. Kijelentette azt is: a regionális vasutakat is beleértve növelni kell a szakigazgatóságokhoz tartozó vonatkíséreti telepállomásokon a forgalmi utazók számát. A szakigazgató-helyettes nem kis felháborodást okozott viszont, amikor rámutatott arra, hogy a MÁV Rt.-nél a forgalmi utazók foglalkoztatásánál keletkezik a legtöbb időveszteség, amelynek oka elsősorban a szakaszfordulókban keresendő. Jobb szervezéssel a jelentkező feladatokat kevesebb létszámmal is el lehetne végeztetni. Az 1998-ban szétválasztásra került a személyszállításban és a teherfuvarozásban foglalkoztatott vonatkísérők száma. A szakigazgató-helyettes megemlítette, hogy a szociális körülmények mostohák, a vonatkíséreti laktanyák állapota kiábrándító. Rontja a kialakult helyzetet, hogy továbbra is megválaszolatlan kérdés: ki tartsa fenn és karban a szociális létesítményeket? Szabályozatlan az is, hogy melyik vonaton, hány fő teljesítsen szolgálatot?

A munkáltató egy három pontból álló csomagot dolgozott ki a forgalmi utazók foglalkoztatásával kapcsolatban. A három pontból álló javaslatot *Szabó János* ismertette. 1. A Szakági Függelék minősítse a forgalmi utazói munkakört részben készenléti jellegűvé, az egy szolgálatban eltölthető időt pedig maximum 16 órában határozza meg. 2. Kerüljön meghatározásra a minimális szakaszlétszám, 5 kocsiig 1 fő, 5 kocsin felül 2 fő. 3. A meghatározott szakaszlétszám nem teljesülése esetén a szolgálatot egyedül teljesítő munkavállaló részesüljön pótlékban, kvázi helyettesítési díjban. Ez utóbbit azonban a szakigazgatóság csak akkor támogatja, ha az előbbi két pont elfogadásra kerül.

Dr. Bíró Tibor reagálásában kiemelte, hogy dilemmát okoz a VSZ-nek ez a három pontból álló csomag, hiszen furcsa az, hogy létszámot akar megtakarítani a szakigazgatóság, miközben létszámhiánnyal küszködik. Felhívta a szakigazgató-helyettes figyelmét arra a tényre, hogy csak a kollektív szerződés helyi függelékében lehet bármelyik munkakört készenléti jellegűvé minősíteni. A VSZ-nek mindenesetre az a fontos, hogy a vasutas munkavállalók egy munkából, egy munkahelyből és egy keresetből meg tudjanak élni, azaz ne kelljen nekik másodállást vállalni.

Fridrich Imre tagozatvezető ismertette az ügyvivő testület álláspontját a csomaggal kapcsolatban: minimális létszám megszabásánál az elővárosi forgalom lebonyolításában részt vevő vonatoknál 4 kocsiig 1 fő, az 5-ik kocsitól 2 fő, a munkáltató által javasolt három pont egészüljön ki egy új, negyedik ponttal: forgalmi utazóval szemben rendes felmondás nem alkalmazható.

Többen javasolták, hogy a helyettesítési díj legyen átalányszerű, azaz fixösszegű. A szegedi, a dombóvári és a záhonyi hozzászólók támogatták a 16 órás maximális szolgálatot. Volt, aki a minősíthetlen szociális körülményekre világított rá. Megint mások azt hangoztatták, hogy egy ember képtelen 5 kocsiban jegyet kezelni, plusz még a táblás megállóhelyeken vonatot meneszteni is. Így sokan bliccelhetnek. Ez a probléma egyébként főleg a Bz-szerelvényeken szolgálókat érinti igazán húsbavágóan, hiszen ők nem tudnak átjárni a kocsik között. Így akad, aki 2-3 megállót is bliccel. Kérdés tehát, hogy spórol-e pénzt a MÁV Rt, ha csupán egyetlen embert "járat" vonatonként? Lehet ugyanis, hogy nagyobb a bliccelésből származó menetdíj-kiesés, mint a "megspórolt" második jegyvizsgáló bére! Végül elhangzott egy ellentmondás is: sok forgalmi utazónak, néha már előző este be kell mennie a telepállomására, hogy elvihesse a másnap hajnali vonatot, ugyanakkor gyakran olyan túlzsúfolt a fordájuk, hogy levegővételnyi idejük sincs két vonat között! – Hogy lehet így családi életet élni? – feszegette a problémát a küldöttgyűlés zárásaképp az egyik felszólaló. A kérdésre válasz nem érkezett, csupán az arcok komorultak el egy pillanatra. A küldöttek mindenesetre – *Fridrich Imre* tagozatvezető kiegészítésével, azaz a negyedik ponttal – elfogadták a szakigazgatóság három pontos csomagját és további, magasabb szintű vitára alkalmasnak találták.

Az értekezlet második részében Fridrich Imre tartott tájékoztatót a MÁV Rt. 2000. január 1-jétől bevezetésre kerülő ruházati szabályzatáról.

* * *

A MÁV Rt. Forgalmi Szakigazgatóságának Szakági Érdekegyeztető Tanácsában – a VDSZSZ magatartása miatt – nem sikerült egyezségre jutni a létszámnorma és a kvázi helyettesítési díj kérdésében.

Berta Sándor

Szolgáltatásgazdag az egészségpénztár

A FOGÁSZATI SZÁMLA HÚZÓERŐ

A Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztár 1998. évi bejegyzése után kezdte meg tagszervező kampányát. A taglétszám az elmúlt egy év alatt megközelítette a kétezer főt. A május 28-án megtartott küldöttközgyűlés úgy határozott, hogy a taglétszám és a bevételek növekedése lehetővé teszi a szolgáltatások bővítését. A pénztár lehetőségeiről, a szolgáltatásokról, a vasutas munkavállalóknak nyújtott kedvezményekről nyilatkozott lapunknak *Tonzor Péter*, a pénztár vezető munkatársa.

– Miért van szükség a vasutasoknak önkéntes egészségpénztárra?

– Az egészségbiztosítás jelenlegi rendszere finanszírozhatatlan, erre már minden politikai irányzat rájött. Csak az átalakítás miként jében van köztük vita. Ebből az következik, hogy a biztosított az állami rendszerből egyre kevesebb szolgáltatást kap ingyen. Az önkéntes egészségpénztár nem alkalmas arra, hogy a teljes problémára megoldást nyújtson, de arra feltétlenül, hogy az átalakulást megkönnyítse. A négyszázalékos tagdíjból jelenleg finanszírozhatók a térítésköteles egészségügyi ellátások. Példaként említhetném a fogászati ellátást, a gyógyszerszámlát, vagy a szemüveg költségeit.

– Eszerint bármilyen összegű számlát kifizet a pénztár?

– A mennyiben a tag egyéni számlájának egyéni részén van ekkora összeg, valamint a szolgáltatási szabályzatnak is megfelel a számla, akkor igen. A szolgáltatási szabályzatban csak a fogászati térítés nincs limitálva, csak az egyéni számla szab határt. De a többi szolgáltatásnál is magasra tettük a limitet, hogy csak egyet említsek, a szemüveg term 15 ezer forint. Azt hiszem, ez elég vonzó a vasutasoknak.

– Mit jelent az, hogy az egyéni számla egyéni része?

– A tagdíj – amely két részből tevődik össze, a munkáltatói 2,72% és a munkavállalói 1,28%-ból – kilencven százaléka kerül az egyéni számlára, viszont amikor szolgáltatást fizetünk ki, akkor az egyéni számlát csak a számla 60%-ával terheljük, a többit az összes egyéni számla egyidejű megterhelésével fizetjük. Ezért van szükség arra, hogy az egyéni számlát még kettébontsuk.

– Ez elég bonyolult, nem lehetett volna egyszerűbb szabályzatot készíteni?

– A törvény előírja, hogy a szolgáltatásoknál a szolidaritás elvét figyelembe kell venni. De ez csak első látszatra komplikált. Az viszont tény, hogy a kedvezmények és a vállalati hozzájárulás figyelembe vételével a vasutas munkavállaló havi nettó ezer forint befizetésével egy év után ki tud fizetni egy harmincezer forintos fogászati számlát.

– Ez nem hangzik rosszul, de mi a biztosíték arra, hogy a tag pénze egy év múlva is meglesz?

– Az önmagában elég biztosíték lehet, hogy a pénztár testületeiben helyet foglal a MÁV Rt., a GYSEV Rt., a MÁV-kórházak vezetősége, valamint mindhárom reprezentatív szakszervezet. Emellett a pénztárfelügyeletnek negyedévente kell jelentést tennünk. A tagdíj vásárlóerejét úgy őrizzük meg, hogy államilag garantált kincstárjegyekbe fektetjük. Az elmúlt időszakban a legalacsonyabb hozamú papír is 14%-ot ért el. Ha ehhez hozzávesszük a kilenc százalékos inflációt, akkor befektetésnek sem rossz a pénztár.

– Hogyan lehet belépnia pénztárba?

– Fordulhatnak hozzánk levélben, vagy telefonon. Címünk: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Telefon: 13-29/145 m. A belépési nyilatkozatok kérhetők a reprezentatív szakszervezetektől, valamint a munkahelyeken a tagszervezőinktől.

ny.



***Dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes vezérigazgatói dícséretet adott át *Végh László* (Záhony, klubvezető) özvegyének július 1-jén a Törekvés Művelődési Központban, a vasutasnapi ünnepségen.**

A sport is összetartó erő – összefogja a VSZ-t!

SZEGED, JÚNIUS 24-25.

Taroltak a debreceni menedzserek

A RÉSZVÉTEL VOLT A FONTOS

1994-ben a budapesti igazgatóság felismerte, hogy az eredményes munkavégzéshez kikapcsolódást jelentő, baráti kapcsolatokat formáló sportnapokra is szükség van. Azóta a MÁV menedzser beosztású dolgozói évente egy napot e nemes célnak szentelnek. Szolnok, Szombathely, Debrecen, Pécs és Záhony után június 24-25-én Szeged adott otthont a VI. Vasutas Menedzser Sportnapnak.

A "napfény" városa, Szeged ezúttal sem okozott csalódást. A korábbi napok kedvezőtlen időjárása után verőfényes napsütés, kellemes hangulat fogadta az ország minden részéből érkezett vendégeket. A találkozó első napján délután az SZVSE-pályán rendezték meg a Kelet-Nyugat nagypályás labdarúgó mérkőzést, melyen 6:1 arányban a keleti országrész vasutasai bizonyultak jobbnak. Este baráti találkozóval egybekötött vacsorán kitűnő hangulat mellett gyűjtöttek erőt a résztvevők a másnapi versenyekre.

Szombaton kora reggel az SZVSE-pályán ünnepélyes megnyitóval vette kezdetét a versengés. A találkozón résztvevő 12 csapat közel 250 résztvevőjét *Szabó Gyula* területi igazgató köszöntötte, majd *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes ünnepi megnyitójában a barátság elmélyítését, a sportszerű versengést emelte ki. Ezt követően nyolc sportágban kezdődtek meg a versenyek.

Legnagyobb várakozás a horgászok vetélkedését előzte meg. A Lencsés-tó partján már kora reggel elfoglalták helyüket a versenyzők és ki-ki egyéni módszere alapján megkezdte az etetést, a csalik horogra való felrakását. Egy-egy kisebb kárász kifogása után a pécsi *Friedmann Ferenc* mintegy kétkilós pontya a vizet nem, de a kedélyeket felkavarta. Az egyik partszakaszon egymástól nem messze két ismerős arc tűnt fel. A VSZ alelnöke, *dr. Bíró Tibor* és a szegedi *Mári Gábor*. Kettőjük horgászbot-forgatásából a szegedi területi titkár került ki győztesen, de az ő zsákmánya is kevésnek bizonyult a dobogóhoz. A versenyt végül is a debreceni *Helyes Zoltán* nyerte meg 35 darab halával. Összsúlyuk 4.60 kg volt.

A horgásztótól kissé távolabb a Postás automata tekepályáján az "óriási" érdeklődéstől, drukkolástól felajzva gurítottak a férfiak és a nők. Rájuk is fért a bíztatás, a közel három kilogrammos golyót százszor kellett meglódítaniuk. A végig izgalmas teketornát a szegediek nyerték *Bordás Lászlónak* és *Lévai Imrénének* köszönhetően.

Közben az SZVSE-pályán és a többi helyszínen ki-ki örömére, vagy bánatára gyorsan peregtek az események. A szegedi *Tóth Zoltán* és a debreceni *Bákonyi Mária* két-két aranyérmet nyert a 100 méteres futásban és távolugrásban.

Az eredményjelző tábla előtt egyre gyakrabban álltak meg a sportolók, hogy tájékozódjanak a verseny állásáról. Itt kérdeztük benyomásairól *Horváth András*t, a Magyar Szabadidősport Szövetség alelnökét:

– Ez egy nagyon szép, nagyon kellemes rendezvény, ahol különféle sportágakban mérték össze erejüket, ügyességüket a csapatok. Mindenki igyekezett a legtöbbet kihozni magából, de az is látszott, hogy nem minden nap foglalkoznak testmozgással. Ezzel együtt ragyogó időben, jó szervezéssel, egy nagyon jó közösség sportolt, s az ilyen jellegű szabadidősport rendezvényeknek ez a lényege.

A verseny utolsó száma az ügyességi csapatverseny volt. A vidám, játékos vetélkedőben is nagy lelkesedéssel, győzni akarással küzdöttek a pontokért, amelyből végül is a Vasutasok Szakszervezetének csapata került ki győztesen.

Csapatverseny eredményösszesítő: *1. Területi Igazgatóság Debrecen 60 pont, 2. Területi Igazgatóság Szeged 54 pont, 3. Területi Igazgatóság Szombathely 52 pont, 4. Területi Igazgatóság Pécs 46 pont, 5. Területi Igazgatóság Miskolc 43 pont, 6. Záhony 39 pont, 7. Területi Igazgatóság Budapest 36 pont, 8. VSZ 30 pont, 9. VDSZSZ 29 pont, 10. Vezérigazgatóság Központi Hivatal 26 pont, 11. GYSEV 25 pont, 12. MOSZ 13 pont.*

A csapatverseny 1-3 helyezettjeinek *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes adta át a helyezésért járó serlegeket. Valamennyi egyéni helyezett éremelismerésben részesült.

A Magyar Szabadidősport Szövetség különdíját *Horváth András* alelnök adta át a legeredményesebb debreceni csapatnak.

Jövőre, a VII. Vasutas Menedzser Sportnapot a GYSEV rendezi meg.

A verseny végén egy rövid összegzésre kértük *Simon Dezsőt*, a VSZ alelnökét:

– Nagyon jó a véleményem, kiváló volt a szervezés, az egész verseny. Elégedett vagyok a VSZ csapatával, hiszen amatőrök vagyunk. Úgy érzem, megérdemelt helyen végeztünk.

Gellért József



A második helyezett focicsapat (Nyugat) FOTÓ: NAGY JÓZSEF



A bőrgolyó-hajtásban a debreceniek jeleskedtek FOTÓ: NAGY JÓZSEF



A tekegolyókkal a szegediek jobban boldogultak FOTÓ: NAGY JÓZSEF

BUDAPEST, JÚLIUS 3.

Sportnagyüzem a BVSC-pályán

Verőfényes napsütés és kánikulai meleg köszöntötte a második alkalommal megrendezett, Vasutasok Szakszervezete által szervezett sportnapot a BVSC-pályán. Már a hivatalos megnyitó előtt zajlottak az események, hiszen a kispályás férfi labdarúgó versenyre 12 csapat nevezett, ezért akik korábban tudtak érkezni, már előbb elkezdték a selejtező mérkőzéseket. Az idén az idő is kegyesebb volt, így a füves nagypályán kialakított négy kispályán folyhattak a labdarúgó mérkőzések. Negyed 11-kor felsorakoztak a résztvevő csapatok, akiket *Simon Dezső*, a VSZ alelnöke köszöntött, majd *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója nyitotta meg a sportnapot. A hivatalos ceremónia után három helyszínen kezdődtek meg a versenyek.

A sakkozók a főépületben küzdöttek, az asztaliteniszezők a tribün mögötti csarnokban ütötték a kaucsuk labdát, míg a focisták a tűző napon rúgták tovább a bőrt. Sok versenyzőt elkísértek a családtagok, kollégák, ismerősök. A megnyitó után benépesült a BVSC-pálya összes létesítménye, főleg a strand, ahol szurkolók, családok hűsítették magukat a nagy melegben.

Itt rendezték egyébként a gyermekeknek meghirdetett rajzversenyt is, amelyen szinte minden résztvevő kapott valami jutalmat "művészi" alkotásáért. Az egész rendezvény egyébként egy igazi happening volt, a strand, a pálya, a büfé körül. Mindenki megtalálhatta magának a legérdekesebb eseményeket. Ilyen volt például a kispályás focimeccsek sorában a vezérigazgatóság és a VSZ csapatának összecsapása. A gazdasági vezetőség csapata a mezük feliratának (InterCity) megfelelő taktikát választott, mert alig telt el néhány perc, és a VSZ hálójában landolt a labda. Bár a szakszervezet szerelése menő csapatra emlékeztetett (a Milán meze vörös-fekete), sajnos az összjáték már nem. Bár az egyenlítés még sikerült, a VSZ cserékkel próbált frissíteni, de *Bíró Tibor* csapatkapitány is hiába tüzelt, a győzelmet a vezérigazgatóság csapata szerezte meg. Persze lehetett ez taktikai húzás is: az év végi bértárgyalások előtt legyen valami sikerélménye a vezéreknek. Máshol pattogtak a ping-pong labdák, kattogtak a sakkórák, zörögtek a hálók és fogytak a szendvicsek, sörök, Colák. Amíg a papa rúgta a bőrt, addig a nagypapa megúsztatta az unokákat a strandon. A gulyáságyúban pedig főtt az ebédre szánt babgulyás, amit *Nagy Sándor* az utazó Utasellátó Rt. csapatával társadalmi munkában tálalt a versenyben és a szurkolásban megéhezett népes tábor megelégedésére. A nagy melegben annyi sör fogyott, hogy majdnem sörriadó-készültséget kellett elrendelni, de végül is a készletek elegendőnek bizonyultak.

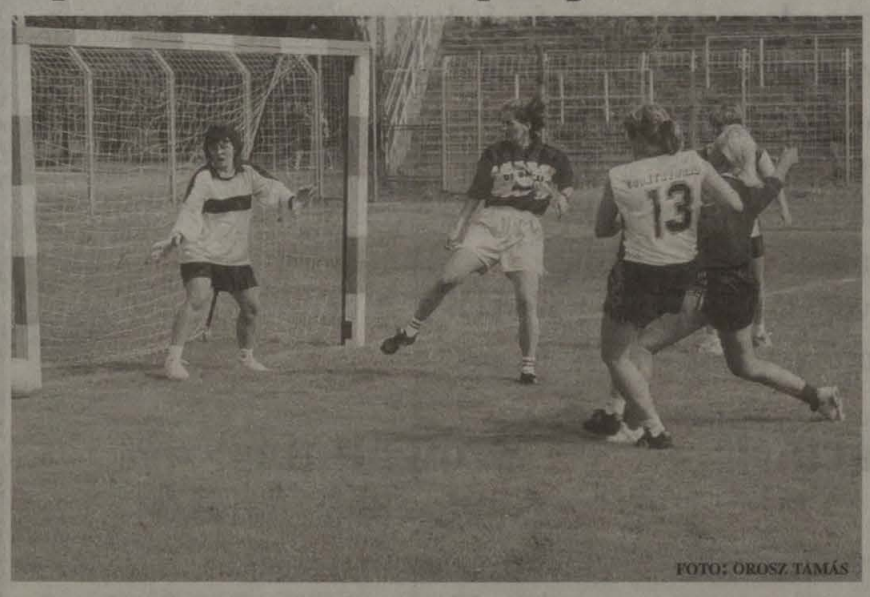
A legnagyobb ricsaj a női foci meccseit kísérte, itt egy pályán folyt a küzdelem, és az éppen pihenő csapatok harsányan biztatták az ott lévőket. Egy-egy szép megmozdulást, akciót nagy taps követett. Természetesen a férfi nézők nem fukarkodtak a "szaktanácsadással", és volt egy-két bemondás is. Különösen akkor, amikor a rákosrendezői csapatból "Picúr", a golyó megindult a kapu felé, lehengerelve mindenkit. Az ő bomba góljával vezetett a csapata a döntőben, amit meg is nyertek. A mérkőzés után *Maticza Katalin*, a csapat kapitánya, a gólkirálynő a következőket mondta: – Kedvtelésből focizunk, minden héten kedden összejövünk, nem kell a tagokat ösztökélni, aki akar, az úgyis eljön, még a "gyes"-ről is. A mostani meccsünkre is!

(Folytatás a köv. oldalon...)

Résen a kapus – pillanatképek a BVSC kispályáról



FOTÓ: ORÓSZ TAMÁS



FOTÓ: ORÓSZ TAMÁS

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

A sport is összetartó erő – összefogja a VSZ-t!

Sportnagyüzem a BVSC-pályán

(...folytatás az előző oldalról)

Mindig vannak újak! Én egyébként az abádszalóki NB II-es csapatban is játszom". A csapat erősségei még a már említett "Picúr", azaz *Lánczosné Horváth Margit*, és a kapus *Gecse Mária*, a "fekete párduc".

A másik pályán a férfi bajnoki címért folyt a verseny a Hatvan, a Járműjavító és a Mezőhegyes csapatai között. A kapu háta mögött egy csinos, fürdőruhás hölgy drukkolt a hatvani csapatnak. *Zádori Anita*, a hatvani csapat színeiben futballozó *Jobbik Csabát* biztatta a góllövésre. A csapat nem is állt rosszul, hiszen vezettek. Mindketten hatvaniak. Szíve választottja vezető jegyvizsgáló, és egy hét múlva lesz az esküvőjük. Ő most érettségizett, még nincs munkahelye. Szereti a focit, s az ilyen rendezvényeket, amire szívesen eljön. A baráti társaság többi tagja – sógornő, rokonok, munkatársak – valahol a strandon vannak. Sajnálatukra a döntő mérkőzésen a mezőhegyesi csapat jobbnak bizonyult náluk.

A kispályás focimérkőzések igen színvonalas küzdelmekről árulkodtak. Területi selejtezőkön szűrték meg a meccseket. Ez is mutatja a rendezvény tömegsport jellegét, hiszen az itt jelenlévő mintegy 250-300 fős résztvevőn túl legalább kétszer annyi embert mozgatott meg ez a verseny helyileg. Az első három csapat összecsapása színvonalas mérkőzéseket hozott, a csapatok a rekkenő hőség ellenére végighajtották a meccseket, és technikailag sem voltak rosszabbak a "professzionálisnak" nevezett elitgárda tagjainál.

Végülis a mezőhegyesi csapat kapitánya, *Perlaki János* vehette át a győztesnek járó kupát. A labdarúgók túlóráztak a legtovább, hiszen itt indult a legtöbb csapat. A többiek már elfogyasztották a jól megérdemelt ebédet, egyesek sörbe fojtották csalódásukat, a távolabb lakó vidékiek pedig a vonathoz siettek.

Az eredményhirdetés némi technikai nehézség miatt kissé elhúzódott, de a jelenlévő győztesek és helyezettek átvehették a megérdemelt díjukat az időközben külföldről visszatért *dr. Márkus Imrétől*.

Az összetett verseny győztesének járó *vándorserleget* a *szegedi területi képviselet* nevében *Mári Gábor* vehette át.

Simon Dezső zárszavában megköszönte a jelenlévők aktív részvételét, és bejelentette, hogy jövőre szeretnék kibővíteni, kétnapossá tenni ezt a rendezvényt, kiegészítve egyéb szórakozási lehetőségekkel.

Ez mindenesetre jó buli volt.

Orosz Tamás

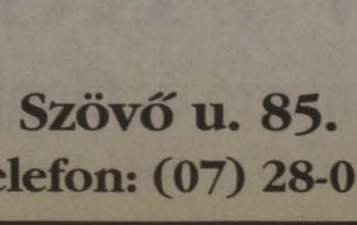
Az összesített csapatverseny listája

1999. JÚLIUS 3. PONTSZÁMOK SPORTÁGANKÉNT ÉS ÖSSZESÍTVE

TERÜLET	ASZTALITENISZ FÉRFI	ASZTALITENISZ NŐI	LABDARÚGÁS FÉRFI	LABDARÚGÁS NŐI	SAKK	ÖSSZESEN	HELYEZÉS
BUDAPEST I.	2 pont	–	–	7 pont	4 pont	13 pont	III.
BUDAPEST II.	3 pont	–	5 pont	3 pont	–	11 pont	IV.
DEBRECEN	5 pont	3 pont	–	5 pont	5 pont	18 pont	II.
MISKOLC	–	2 pont	–	–	2 pont	4 pont	VII.
PÉCS	–	–	1 pont	–	–	1 pont	VIII.
SZEGED	7 pont	5 pont	7 pont	–	7 pont	26 pont	I.
SZOMBATHELY	–	–	3 pont	–	3 pont	6 pont	VI.
ZÁHONY	–	–	2 pont	2 pont	–	4 pont	VII.
JÁRMŰJAVÍTÓ	–	7 pont	4 pont	–	–	11 pont	IV.
KHI	4 pont	–	–	4 pont	1 pont	9 pont	V.
EGÉSZSÉGÜGY	–	4 pont	–	–	–	4 pont	VII.
VSZ TISZTSÉGVISELŐK	–	–	–	–	–	–	IX.

MVJ
TÜV CERT
ISO 9002
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
DIN-EN 729-2 SZERINTI "EURÓPAI HEGESZTŐ ÜZEM"

Tevékenységi körünk:



- Sínbusz "*Inter Picy*" gyártása
- Bz motorkocsi korszerűsítése remotorizációval, komfortosítása
- Bzx mellékkocsi átalakítása Bz motorkocsivá
- M47 típusú, dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- DHM2 típusú dízelmozdony remotorizációs korszerűsítése
- 4 tengelyes személykocsi fővizsgája
- 2 és 4 tengelyes teherkocsik fővizsgája
- Eams magas oldalfalú teherkocsi gyártása
- Eltolható ponyvafedeles vasúti teherkocsi gyártása
- Vasúti nosztalgiajármű javítása, gyártása
- Speciális vasúti pályaépítő gépek javítása (UDJ, TVG)
- Vasúti járműfődarabok javítása

Tervezés és gyártás:

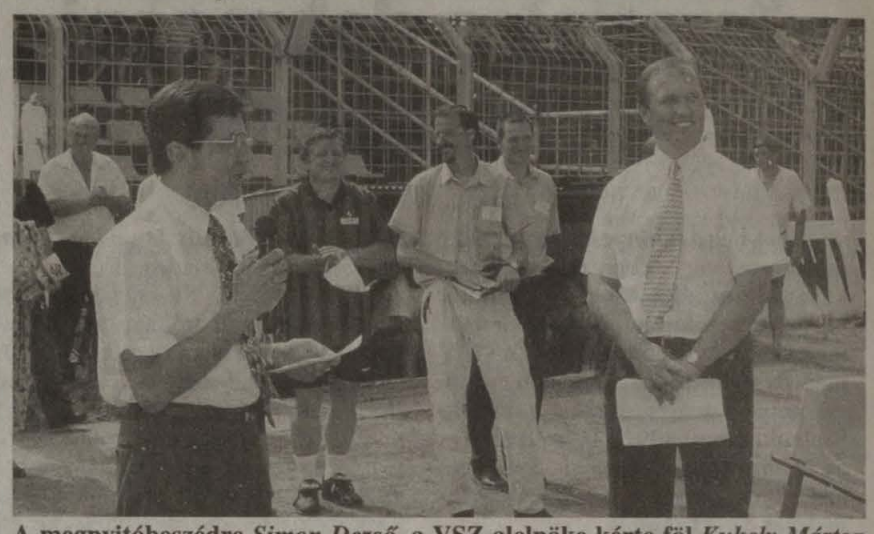
- vasúti járművek
- alumínium -és acélszerkezetek
- faipari termékek
- kovácsolt munkadarabok
- forgácsolt munkadarabok
- műszaki gumiáruk

Szolgáltatás:

- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Képekben elbeszélve



A megnyitóbeszédre *Simon Dezső*, a VSZ alelnöke kérte föl *Kukely Márton* vezérigazgatót FOTO: OROSZ TAMÁS



Sorakozó FOTO: OROSZ TAMÁS



A VSZ tisztségviselők csapata: ÁLLÓ SOR: *Király Árpád, Vida Péter, Rohonka Sándor,* (velük *Kukely Márton* vezérigazgató, *Simon Dezső* VSZ alelnök), *dr. Bíró Tibor* VSZ alelnök, *Pszota Árpád.* GUGOLNAK: *Zubály Bertalan, Orosz Péter, Varga József, Szendrei Géza, Bodnár József, Tonzor Péter.* FOTO: OROSZ TAMÁS

A II. VSZ tömegsportnap eredménykrónikája

ASZTALITENISZ, FÉRFIAK:
I. *Ágoston István*, Szeged
II. *Misák Károly*, Debrecen
III. *Szalai Béla*, Szeged
IV. *Szijj László*, KHI
V. *Nagy János*, Bp. II.
VI. *Rátkai István*, Bp. I.

ASZTALITENISZ, NŐK:
I. *Lengyelné Szász Ágnes*, Járműjav.Db.
II. *Rada Lászlóné*, Szeged
III. *dr. Antal Szilvia*, Egészségügy
IV. *Bácsi Ferencné*, Szeged
V. *Federics Lászlóné*, Debrecen
VI. *Lénárt Lászlóné*, Miskolc

KISPÁLYÁS LABDARUGÁS, FÉRFIAK:
I. Szeged
II. Budapest II
III. Járműjavító
IV. Szombathely
V. Záhony
VI. Pécs
VII. Debrecen
VIII. Vasútegészségügy
IX. Budapest I.

KISPÁLYÁS LABDARUGÁS, NŐK:
I. Rákosrendező
II. Budapest I.
III. Debrecen
IV. Központi Hivatalok
V. Budapest II.
VI. Záhony

SAKK, FÉRFIAK:
I. *Tamás György*, Szombathely
II. *Dudás Kálmán*, Budapest
III. *Szekeres Sebestyén*, Szeged
IV. *Tóth Mihály*, Debrecen
V. *Szalai Csaba*, KHI
VI. *Vasvári Béla*, Miskolc

SAKK, NŐK:
I. *Kaposi Ágnes*, Budapest
II. *Veréb Márta*, Budapest
III. *Czaki Istvánné*, Debrecen

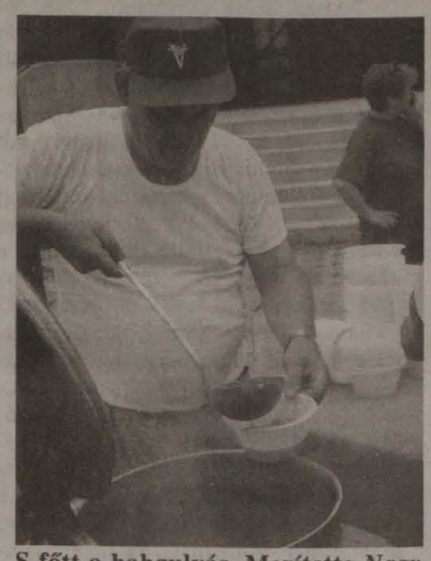
SAKK, CSAPAT:
I. Szeged
II. Debrecen
III. Budapest
IV. Szombathely
V. Miskolc
VI. KHI

A sport is összetartó erő – összefogja a VSZ-t!

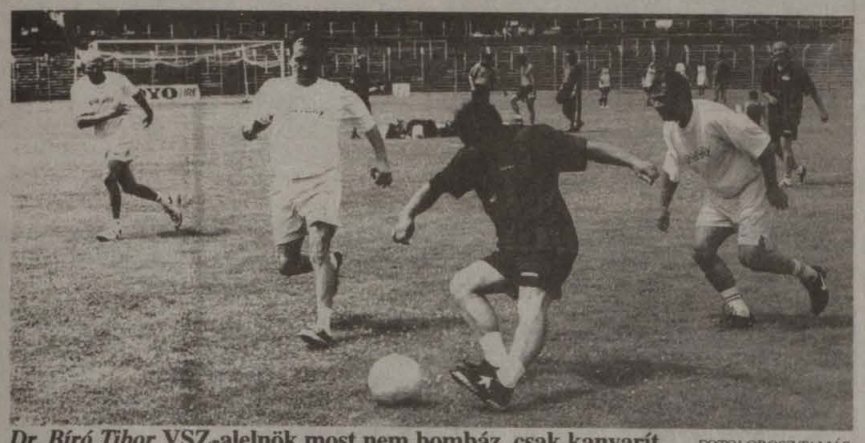
Képekben elbeszélve



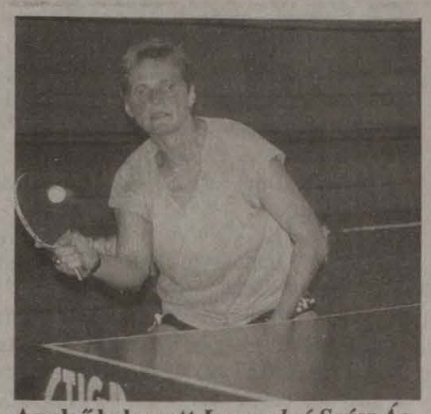
A mezőhegyesiek magabiztosan fényképészkednek. Elsők is lettek. FOTÓ: OROSZ TAMÁS



S főtt a babgulyás. Merítette *Nagy Sándor.* FOTÓ: OROSZ TAMÁS



Dr. Bíró Tibor VSZ-alelnök most nem bombáz, csak kanyarít. FOTÓ: OROSZ TAMÁS



Az első helyezett *Lengyelné Szász Ágnes* (Debreceni Járműjavító)



A tízperces sakkpartik olykor kézügyességi versennyé fajultak. FOTÓ: OROSZ TAMÁS



Serlegöröm. *Mári Gábornak* (Szeged) az arca is fénylik. FOTÓ: OROSZ TAMÁS



Ezen a napon nem szedtek belépti díjat, a strand ingyenesen fogadta a drukkereket is. FOTÓ: OROSZ TAMÁS

"Így teljes az életem!"

Magas, szikár, őszhajú férfi áll a Szőnyi úti stadion nézőterének korlátjánál. Egyszerű, fehér pólót és rövidnadrágot visel. A pólóból azonban csak egy kar "kandikál ki", az is gipszben. Ösztönösen is tisztelettel vegyes szomorúságot érzek iránta.

– Régóta vagyok már félkarú – mondja, amikor észreveszi részvétet sugárzó, sajnálkozó pillantásomat. – *Nánási József* vagyok. A Létavértes környéki Cserekertről érkeztem, a román határ mellől.

– *A másikkal, a bal karjával mi történt?* – kérdezem bemutatkozásom után.

– Eltört, kerti munka közben. Egyébként, ha nem lenne gipszben, én is odabent rakosgatnám a bábukat a sakktáblán. Merthogy szeretek sakkozni. Persze nem vagyok valami nagy mester. Csak úgy, hobbiszinten játszom, unaloműzés, agytorna gyanánt. Amikor még vasutas voltam, fémfestő Budapesten, már akkor is össze-összejártunk a kollégákkal egy-egy partira. Volt, hogy ebédidőben is elővettük a sakktáblát, meg a bábukat.

Aztán 1976-ban "megbolondult" a műhelyünkkel szomszédos csarnokban az esztergagép, elkapta az egyik tanuló karját. Azonnal a segítségére siettünk. Én értem oda először, próbáltam valahogy megfékezni a gépet. Végül sikerült kikapcsolnom a gépet, ám előtte a jobb karomat valami iszonyú fájdalom érte, elvesztettem az eszméletemet. Az újpesti kórházban tértem magamhoz. Később tudtam csak meg, hogy amputálni kellett a fiú jobb karját és az enyémet is. Magamba roskadtam, ám a kollégáim nem hagyták, hogy depresszióba essek. Bejártak hozzám, tartották bennem a lelkem. Azt mondták nekem: Józsi! Te megmentetted az életét! Ha te nem vagy ott és nem kapcsolod ki a gépet, a srác elvérzett volna! Igazuk volt. A kollégáim mindenben segítettek. Megtanítottak például bal kézzel sakkozni, ami eleinte rendkívül nehezen ment, hiszen jobbkezes létemre, a bábukat a már amputált, jobb kezemmel szerettem volna megfogni! S bár a MÁV-tól "leszereltek", azért mégis vasutas maradtam. Ahogy kedvem szottyan – csak úgy "névtelenül" – kijárok a létavértesi vasútállomásra, nézem a vonatokat, a vasutasokat, a forgalmat.

– *S most, hogyan tovább?*

– Már alig várom, hogy a bal karomról lekerüljön a gipsz, és, hogy újra odaülhessek a sakktábla és a bábuk mögé. Mert engem már csak három dolog tart életben: a vasút, az unokáim és a sakk. Biztos, hogy ha kellene, nem tudnék választani e három dolog között. De nem is nagyon akarnék. Mert így teljes az életem.

Berta Sándor

25 éves a Vontatási Kupa

Negyedszázada annak, hogy Debrecen, Miskolc, Nyíregyháza, Záhony vontatási főnökségei Vasutasnap tájékán megrendezik a "Vontatási Kupát".

Így történt ez július 1-2-án is, amelynek a házigazdája Záhony Vontatási Főnökség volt. – E jeles jubileum adta a lehetőséget, hogy az ez évi rendezvény kicsit rendhagyóvá váljon, – mondta megnyitójában *Kovács János* vontatási főnök. Utána nosztalgia focimérkőzésre került sor az alapítók részvételével. Este múltidéző beszélgetés következett, fényképek és videófelvételek megtekintése mellett, természetesen hangulatos vacsorával egybekötve.

A második napon a fiatalabbaké volt a főszerep. Volt hírverő focimérkőzés, amelyen a regionális válogatott a gépészeti szakigazgatóság csapatával mérte össze erejét. Az izgalmas és közönségcsalogató mérkőzésen a regionális válogatott hagyta el győztesen a pályát. A négy csapat tornáján végül is a vendégek nem voltak ünneprontók, hiszen a házigazda záhonyiak veretlenül lettek elsők, s mondhatják immár véglegesen magukénak a kupát, miután sorozatban harmadszor elnyerték azt.

A díjak átadása után közös vacsora következett, melynek végén *Alföldi Tamás,* Nyíregyháza Gépészeti Főnökség vezetőmérnöke bejelentette, hogy 2000-ben Nyíregyháza rendezi a Vontatási Kupát.

Végül *Kovács János* megköszönte a MÁV Rt-nek, a HŐTÁV Kft-nek, az ALFAGÁZ Kft.-nek, a Fundamenta Lakástakarékpénztárnak, s végül, de nem utolsó sorban a ZVSC-nek a támogatását, mert nélkülük ezt a jubileumi 2 napot nem tölthettük volna együtt.

Z.B.

Hobbikertész és lámpagyűjtő egyszemélyben

Vaskos lábú, hordó hasú öregúr támaszkodik a korláthoz. – Nem szoktam én hozzá ekkora rohanáshoz – panaszkodik nekem, miközben kérges ujjával a stadion zöld gyepe felé bök. – Ha ezeket a fiatalokat elnézem, még a szemem is belefájdul – teszi hozzá mosolyogva.

– Tudja, régen itt, Pesten, a Landler Jenő Járműjavítóban dolgoztam esztergályosként, 1978-ban aztán nyugdíjaztak. Azóta vagyok hobbikertész és lámpagyűjtő egyszemélyben – mondja *Vízi Ferenc* biatorbágyi vasutas nyugdíjas, majd látva érdeklődésemet, folytatja monológját: – Nagy kertem van, majd' 400 négyszögöl. Megterem benne minden: a rózsa, a tulipán, a petúnia, a liliom, a margaréta, a muskátli, meg a hóvirág. Sok a munkám velük, de megéri! Látni kell , amikor tavasszal az egész kert virágba borul. Ez a pompás szín-játék aztán egészen őszig folytatódik. A látvány mindenért kárpótol!

A lámpákat meg még járműjavítós koromban kezdtem gyűjteni. A selejtezésre váró kocsikról szedtem le őket, legalábbis a vasútiakat. Úgy voltam vele: inkább legyen az enyém, mint a MÉH-é. Azóta közel 100 darabos kollekcióm van, illetve csak volt, mert egy osztrák közlekedési múzeum nemrég megvette az összeset. Voltak köztük bányász-, hajós- és persze vasúti lámpák, no' meg mécsesek. A múzeum jutányos árat kínált értük, én pedig nem "ellenkeztem", csak azt kötöttem ki, hogy minden kiállításon a lámpák alatt legyen ott a nevem. Ezt garantálták! A pénzt persze nem herdáltuk el. A fiam végre megvalósíthatta gyerekkori álmát: dísznövény-kertészetet nyithatott. No' persze azt azért ne gondolja ifiúr, hogy ott nem az én virágjaim lesznek a legelőkelőbb helyen? Alább nem is adnám – huncutkodik a kedélyes öregúr, majd drótszamara, egy ütött-kopott Csepel kerékpár nyergébe pattan s kisüvít a Szőnyi úti sporttelep hátsó bejáratán.

Berta Sándor

"Olcsóbb, mint a strand!"

Négytagú család ül a hatalmas pokrócon a Szőnyi úti stadion mögötti medencénél. Ahogy beszédbe elegyedek velük, kiderül: *Simó Endre*, felesége *Katalin* és két fiúk, *Mihály* és *Zoltán* a Gyula melletti Dénesmajorból érkeztek. Összekötötték a kellemest a hasznossal, a rokonlátogatást a VSZ tömegsportnapjával. Endre korábban lakatos volt a MÁV-nál, ám 1987-ben – félve az elbocsátástól – kilépett a vasúttársaságtól, és szerszámkészítő kisiparos lett. Felesége, *Katalin* óvónőként dolgozott, ám az ő esetében is fennállt a veszély: egyszerűen kirúgják. Ehelyett inkább úgy döntött, hogy segít férjének, s amolyan árubeszerző lesz. Az üzlet, ahogy mondani szokták, beindult. Egyre többen fedezték fel, hogy nem is olyan rossz az új mesterember. Miközben a két fiú a medencében lubickol, letelepedem a pár mellé.

– Mindenképpen megérte felutazni. A költségek felét ugyanis a rokonok fedezték, a hétvégébe pedig, a pesti városnézésen túl, belefért a VSZ tömegsportnapja is. Az árakat tekintve szintén jól jártunk – jegyzi meg *Katalin*. Indoklásképpen hozzáteszi: – A hétvégénk olcsóbb volt, mintha elmentünk volna a gyulai várba, vagy a strandra.

– *S mi kell a szerszámkészítéshez?* – kanyarodok vissza kérdésemmel a családfő életbentartó fonalához.

– Sok türelem, szakmaszeretet, kitartás, precizitás és pontosság – válaszolja Endre, aki saját bevallása szerint is szereti az embert próbáló feladatokat.

– *Hobbijuk?*

– Nekem a tekézés! No, nem vagyok igazolt versenyző, de azért néha a barátokkal "vérre menő" partikat játszunk - mosolyodik el *Katalin*.

– Az én hobbim a szőlészkedés, a borászat – mondja ünnepélyesen a férj. – Kétszáz tőkém van, kékfrankos meg zöld veltelini terem rajtuk. A kezdeti fogásokat még apámtól tanultam, a többi jött magától. A bort aztán mindig elfogyasztjuk, persze szigorúan csak ünnepi alkalmakkor. Mert a borfogyasztásnak is meg kell adni a módját.

– *A jövőjüket tekintve optimisták?* – kérdem végül a mosolygós, életvidám házaspártól.

– Bár magasak az anyagárak és a megélhetési költségek, mégis azt mondom: igen! – mosolyodik el ismét a családfő, miközben nejére néz, ki egyetértően bólogat.

– *Megindokolná?*

– Rendkívül egyszerű! Jó szerszámokra és jó szerszámkészítőkre mindig, még a legínségesebb időkben is szükség lesz.

Berta Sándor

Visszavágó

Nagy volt a mellény. A túlzott önbizalom akár érthető is lenne, mivel a vezig. csapata egy fél évvel ezelőtt Szolnokon, a pályán sem volt. Hétig számoltuk a háló rezdülését. Gondoltuk, most is sétagalopp lesz a mérkőzés a VSZ All Star számára. Már a kezdet sem sikerült, az első támadásból gólt kaptunk. Azt hittük, itt a vég. Kapkodtunk levegő után, és elkezdtünk pörögni, már amennyire lehet a kilencven kilós átlagsúllyal és a negyven éves átlagéletkorral. Persze az ellenfél is pörgésbe kezdett, Szabó András forgalmi szakigazgató olyan ördögi cselsorozatot mutatott be a jobb oldalon, hogy a szakszervezet feltartott kézzel fogadta a munkáltatói "indítványokat". A védelem is a helyén volt az ellenfélnél, a kapuban *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgatóhelyettes hárította a szakszervezet támadásait. Kis idő után cserét kért, a csapat vesztére. A tudósító kapott egy kóbor labdát a jobb oldalon (sic.), és szóltak, hogy "be kell rúgni"! Sör meg nem volt a pályán – elég, így hát berúgtam a labdát, második kísérletre. Ekkor már a győzelemben is bíztunk, talán túl korán. A vasutas főemberek ráerősítettek, és megszerezték a vezetést. A szakszervezet is keményen küzdött, az egyik elkeseredett veziges védő kézzel ütötte ki a labdát, de a bíró továbbot intett. Reklamáltam, ahogy a nagyok, persze ugyanúgy feleslegesen. Így hát kikaptunk, szerintünk bírói segédlettel. Ez lett volna a kisebbik hiba, de csapatunk elindult a körmérkőzéseken is. Azt nem írom le, hogy hány gólt kaptunk, elég legyen annyi, hogy gólarányt javítottak rajtunk az ellenfél tagtársak.

Persze a négy mérkőzésnek így is megvolt a jutalma. A háromnapos izomláz.

topé

EMLÉKEZZÜNK RÉGIEKRE!

Király Géza



1892. május 12-én a Gömör megyei Tiszolcon született. Apja MÁV-kalauz volt, bátyja is az lett. Ő 1910. június 3-ától napibéres, majd havidíjas díjnok a MÁV Igazgatóságon. 1912-ben kapcsolatba került az illegális vasutasmozgalommal és belépett a Magyarországi Szociáldemokrata Pártba. 1913. október 1-jétől 1918. november 15-ig katonai szolgálatot teljesített, majd bekapcsolódott a vasutas-szakszervezet szervezésébe. 1919. februárban házasságot kötött *Házy Juliannával.* Soroksár állomásról, irodakezelőként a MÁV Budapesti Üzletvezetőség V. osztályába helyezték 1925 februárjában. Vasúti szolgálati viszonyát 1944. július 31-én származása miatt megszüntették. 1945. február 7-től különszerződéssel, havidíjasként került vissza a MÁV alkalmazásába.

1945 januárjában az SZDP képviseletében részt vett a Szakszervezeti Tanács megalakításában, s annak ellenőrző bizottsági tagja lett; szociáldemokrata és kommunista vasutas barátaival pedig szervezte a vasutas-szakszervezetet. 1945. április 22-én a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetének elnökévé választották. Júniustól a Szakszervezeti Tanács tagja, és az Ideiglenes Nemzetgyűlés képviselője.

Kócsa Mihállyal, az MKP-tag főtitkárral együtt a pártpolitika "ajtón kívül" hagyása és a szakszervezeti hivatás méltó képviselete mellett kötelezték el magukat. A szakszervezeten belüli harmonikus együttműködés azonban hamar véget ért. Az MKP vezetői a hagyományos érdekvédelmi feladatokat háttérbe akarták szorítani, ezért eltávolították a szakszervezeti mozgalom tapasztalt vezetőit, akikben tervük megvalósításának akadályait látták. 1945 novemberében *Kócsa* helyett egy szakszervezeti munkában járatlan pártfunkcionáriust állítottak a főtitkári posztra. *Király* igyekezett meggátolni, hogy szakszervezete a pártharcok színterévé váljon; az SZDP vezető testületeiben szorgalmazta az MKP "nyomulása" elleni fellépést; követelte, hogy segítsenek megvédeni a szociáldemokrata vasutasokat attól, hogy ígéretekkel vagy erőszakkal pártjuk elhagyására bírják őket. Sokan bíztak benne, az SZDP 1947. februári kongresszusán beválasztották az SZDP héttagú Ellenőrző Bizottságába is. Az SZDP vezetősége azonban magára hagyta a szociáldemokrata vasutasokat, s eltűrte, hogy a szociáldemokrata elveihez hű *Királyt* a párton belül rágalmazzák. 1947 nyarán, amikor a *vasutasok szerzett jogait* védelmezte, az SZDP Szakszervezeti Osztályának vezetője azzal vádolta, hogy szakszervezetében a kommunista pártvonalat képviseli és fegyelmi bizottság elé állíttatta. Ő viszont bejelentette *Szakasits Árpád* főtitkárnak, hogy ha nem történik kedvező változás a pártban, akkor minden párt- és szakszervezeti tisztségéről lemond, és közkatonaként dolgozik tovább "a demokrácia és a szocializmus felé vezető út kiépítésének érdekében." Pártja 1947 végén már nem őt jelölte a szakszervezet elnökének.

Nyugdíjazása alkalmából, 1948. április 5-én a MÁV elnöke, *Varga László* elismerését fejezte ki "hosszú szolgálati ideje alatt kifejtett hasznos működéséért".1950. június 21-én az ÁVH letartóztatta. Feleségét a MÁV kilakoltatta. A két és fél hónapos vizsgálati fogság alatt testsúlya közel felére csökkent. A Budapesti Katonai Törvényszék 1950. szeptember 13-án "a demokratikus államrend és a köztársaság megdöntésére irányuló szervezkedésben való tevékeny részvétel" vádjával 12 évi börtönre ítélte. 1955. augusztus 18-án, büntetésének félbeszakításával szabadult. Azonnal kérte a közlekedésügyi minisztert, hogy nyugdíja ügyében intézkedni szíveskedjen. Mivel november végéig még választ sem kapott, az MDP Központi Ellenőrző Bizottságának segítségét kérte, mint szív- és cukorbeteg, aki kezeltetéséről sem tud mindaddig gondoskodni, míg a betegsegélyzőbe való visszavétele el nem intéződik. December 9-én *Csanádi György* MÁV-vezérigazgató közölte, hogy nyugdíjának újbóli folyósítására nincs lehetőség, s mivel nyugellátásban nem részesül, társadalombiztosítási szolgáltatásra sem jogosult. A MÁV Nyugdíj Hivatal 1956. januárban értesítette, hogy ismét folyósítják a nyugdíját. 1956. augusztus 4-én a Legfelsőbb Bíróság Katonai Kollégiuma "bűncselekmény hiányában" felmentette az ellene 1950-ben emelt hamis vádak alól.

1956. október végén *Király* tagja lett az újjáalakult Magyar Szociáldemokrata Párt Ellenőrző Bizottságának. November 2-án elnökletével ideiglenes intézőbizottság vette át a vasutas-szakszervezet vezetését. November 4. után távozott a szakszervezetből. 1962. október 10-én elhunyt. A farkasréti temetőben helyezték örök nyugalomra.

Gadanecz Béla – Gadanecz Éva

TANÉVZÁRÓ A TISZTKÉPZŐN

Kimagasló tanulmányi átlagok a "Baross"-ból

Július 8-án tartotta "Tanulmányi Oklevél" átadó ünnepségét a Baross Gábor Oktatási Központ, *dr. Bajnai Gábor* személyügyi vezérigazgató-helyettes jelenlétében. A felsőfokú képzésben 117 hallgató vett részt, vált a tisztségviselői állások és műszaki feladatok betöltésére alkalmassá. A pályafenntartási tagozaton 27 (4.07); a műszaki kocsiszolgálati tagozaton 26 (4.18); a forgalmi-kereskedelmi szakirányú képzésen 39 (3.90); a kereskedelmin 25 (4.16) hallgató végzett. A tagozatok összesített átlageredménye 4.08!

Kitűnő eredményt értek el: *Vincze Árpád* forgalmi-kereskedelmi; *Tóth Szilveszter* kereskedelmi; *Maróti János* és *Pótfalvi Attila* pályafenntartási hallgatók. A legkiemelkedőbb képesítő eredménnyel *Fülöp Szilárd* 4.93 gépészeti hallgató büszkélkedhet.

Az oktatási központ vezetése alatt 7 szakmunkásképző tanműhelyben 1376 tanuló tett sikeres vizsgát. Az intézmények 29 szakmára képeztek.

A fiatalok bizonyítva érettségüket, készek az EU-előírásoknak készséggel és tudásukkal megfelelni. Képesek a vasutat gazdaságosan üzemeltetni, a piaci viszonyokat kiépíteni, kereskedővasutat létrehozni.

Ezúttal új színnel bővült a tisztavatási ceremónia. *Dr. Kun Dezső* szervezésében az 50 éve végzett vasutas tisztek találkoztak az őket követő ifjú tisztekkel. Az ifjak és az idősek egyszerre vették át az okleveleket. Az "*Arany Tanulmányi Oklevél*" váratlan örömöt okozott.

Az 1949-ben végzett 147 hallgató közül 27-en jelentek meg az őket hívó üzenetre. Az "igazoltan távollévőket" sem sodorta el nyomtalanul az idő, hiszen kegyelettel emlékeztek meg róluk. Egyetlen élő tanáruk – *dr. Papp Endre*, és a tanfolyamtitkár *dr. Szűcs Gábor* ezúttal nem feleltetett. Dr. Bajnai Gábor szerint a jelenlévő "örökifjú vasutasok" tanították az utódokat. Ám az sem volt semmi, ahogy a háborúból föleszmélő vasutat újjáépítették, üzemeltették.

Bartos Géza igazgató vasutasnapi fogadáson találkozott munkatársaival, nyugdíjas kollégáival. Tájékoztatott az eredményekről, és jövőképet alkotott. Meleg hangulatú beszélgetés zajlott azok között, akik a képzés "háttér-tartalékai". Akik nélkül nem lenne tisztképzés.

Szabó Béla



A tisztképzősök díszmenetére várva. A Közlekedési Múzeum előtt az eső megmegújuló rohamai ellenére a szülők, a hozzátartozók, a barátok, az egykori iskolatársak is felsorakoztak. FOTÓ: SZALAI

Végzős tisztképzősök

Felsőfokú Pályaépítési és fenntartási tanfolyam

Benkó Otília Judit
Bucsi Krisztián
Dinnyés József
Ferencz Gábor
Gráfel János
Horváth Csaba
Horváth Gábor Benedek
Kovács Béla
Kovács Ferenc
Kovács Viktor László
Kun Tibor
Lengyel László
Maróti János Károly
Mészáros Balázs
Nyíri András
Nyíri András
Papp Zoltán
Pásztai Ferenc
Pósafalvi Attila
Szakál Gábor
Szakál János
Székely Sándor
Szentgyörgyi Mihály
Vendégh László
Zentai Tiborné
Zsalakovics László
Zubik Pál

Felsőfokú forgalmi-kereskedelmi tanfolyam

Albisi Pánczél Zoltán
Apáti László
Balla Géza
Baracsi Péter
Csató Judit
Csuka Renáta
Dezső Zsolt
Fülöp István
Hegedűs István
Juhász Mihály
Kelemen János
Kesztyüs András
Kovács István
Kovács István
Kovács Roland
Krihó József
Matus István
Nagyenyedi László
Németh Tibor
Orosz Gábor
Paróczi Mária
Pinte János
Plében Annamária
Sajben Pál
Sárközi Ferenc
Sebők Zoltán
Sipos Szabó Sándor
Szabó Gyula
Szekeres Roland
Szentesi Judit
Szőke Bertalan
Szűcs János
Szűcs Katalin
Takács Tibor
Tani Lajos
Varga László
Vincze Árpád
Vitai Csaba
Vízvári Tibor

Felsőfokú kereskedelmi tanfolyam

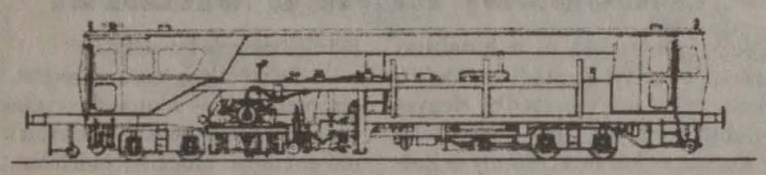
Bakonyiné Szél Orsolya
Borbély Istvánné
Bujdosó Jánosné
Csegéné Szilágyi Erzsébet
Csufor Teréz
Fazekas Erika
Galambos Ibolya
Gergelics Zoltán
Hodosán József
Juhász Erika
Kecskeméti Győzőné
Kelemen Henrietta
Kiss József
Kiss Károly
Konka Gábor
Kovács István
Mohácsi Valéria
Sándor Beáta
Sebők Tiborné
Svédáné Fehér Ildikó
Szép Mónika
Tóth Szilveszter
Vass József
Wachter Anikó
Zámbori Zsolt

Felsőfokú műszaki kocsiszolgálati tanfolyam

Borbíró Tamás
Fekete György
Ferenczi László
Fontos József
Fülöp Szilárd
Gebri György
Heil Henrik
Heim Tamás
Helmeczi József
Horváth I. Attila
Kovács László
Losonczi Attila
Maros Károly
Mester Béla
Milcsik Attila
Nagy Attila
Németh Tibor
Novák János
Rechnitzer László
Révész János
Somorácz Imre
Szabó András
Tákos András
Tóth László Ferenc
Varga Endre
Zólyomi János

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

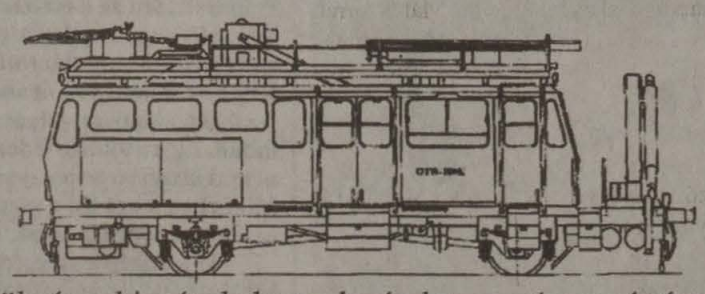
PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérő-szabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA

Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építő-szerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.



A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG
Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.
5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.
☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

Zakatoló mítoszok

Kevés olyan találmány van, amely annyi ellentmondásos érzelmet kavart volna, mint éppen a vasút. Kétségtelen hasznossága ellenére (amelyet ellenzői is elismertek) rengeteg félelmet szült az új robogó, csattogó, sípoló hatalmas gépezet annak idején. Nem csoda hát, hogy a vasút megteremtette a maga legendáit, hiedelmeit, amelyek még ma is élnek. Ezekből válogattunk.

Ugató vaskutyák

A korszakteremtő találmányok – miként a vasút is – természetesen valamilyen módon szerepelnek a neves jövendőmondók jóslataiban. Igaz, a szövegeket időnként nehéz értelmezni, mert a jósok az események bekövetkeztének idejét soha nem képesek pontosan meghatározni. Mégis egyes kutatók véleménye szerint maga Nostradamus is említi a találmányt egy XVI. századi versében, amelyben nagy pöfögésről ír. Más jósok pedig történelmi események bekövetkeztét kapcsolják a vasút sorsához: a bajor-hegyi jós, *Mathias Lang* például az első világháború kitörését arra az időszakra jósolta, amikor elkészül a Kalteneckből Deggendorfba vezető vasúti pálya. Száz évvel a pálya megépülése előtt pontosan fölvázolta a sínek helyzetét is. Az említett szakaszt 1914. augusztus 1-én adták át a forgalomnak. Ugyanő egy másik kinyilatkoztatásában azt emlegette, hogy az emberiségre köszöntő utolsó időszak akkor jön el, amikor az erdőn keresztül vaspálya épül, és Klautzenbach helység előtt vaskutya járkál majd, amely füstöt bocsát ki. A füst pedig ugatni fog az erdőben. A vasutat a tudósok szerint már *Johann Peter Knopp* is megjósolta a XVIII. század elején: ő vasból készült útról és ló nélküli szekérről beszélt.

A gúny tárgya

Hogy az újdonságok iránt szemüket és agyukat becsukó tudósok mekkorát tévedhetnek, arra remek példa a vonat.

Amikor az első vasút megjelent, sorra születtek a gúnyrajzok és pamfletek, amelyek alaposan kifigurázták az új közlekedési eszközt. A vonatellenes tudorok ugyanis nem kevesebbet állítottak, mint hogy a nagy sebesség szabályosan megöli az embert, sőt az állatokat is megbolondítja a vonat hangja és közelsége. A gúnyrajzok tehát úgy ábrázolták a szerelvényt, hogy annak érkeztekor a lovak táncra perdültek, és a kutyák hegedülni kezdenek.

Rossz előérzet?

A hetvenes évek végén egy brit statisztikus a vasúti szerencsétlenségekkel foglalkozó tanulmányt jelentetett meg. A munkában a férfi összehasonlította a szerencsétlenül járt szerelvényekben utazók számát azokéval, akik minden problémától mentesen értek célba. A számok tanúsága szerint a kisiklott vagy más szerelvénnyel összeütközött vonatokon lényegesen kevesebb ember volt, és ez mindegyik vizsgált szerelvényre nézve igaznak bizonyult. Mindez azt a feltevést támasztja alá, hogy sok embert amolyan tudatalatti rossz megérzés tántorított el az utazástól.

Évekig kísérlett

Néhány éven keresztül minden áprilisban egy fantomvonatot láttak fölbukkanni az USA-beli Albanyban, a New York Central Railway vonalán. A fantomvonatban többen azt a szerelvényt vélték fölismerni, amely Abraham Lincoln holttestét szállította Washingtonból Illionisba 1865. április 27-én. Az újságok, köztük a neves Albany Evening Times tudósításai szerint vasúti dolgozók százai (!) gyülekeztek a vágányok mentén minden évben ezen a napon, és várták a kísértetvonatot. Az esemény állítólag jó néhányszor megismétlődött.

Összeállította:

Veszely Emőke

Vasúti tolvajok

Az alábbi történeteket az 1912-ben fenti címen megjelent könyvecskéből vettük. Akkor még megvolt Nagymagyarország és koronában számoltak. Az országban "boldog" békeidő uralkodott, az urak zsebórát hordtak.

A régi ismerős

A központi pályaudvaron történt. Egy úriember izgatottan lépett be az állomási ügyeletre. – Kérem, én most érkeztem Nagyváradról. Alighogy kiszállok a vonatból, odajön hozzám egy úr, megölel, megcsókol és azt mondja: "Szervusz pajtás, csakhogy itt vagy". Én nézem őt, de nem ismerem. – Uram, talán téved – mondom neki, nincs szerencsém önt ismerni. – Az ismeretlen jobban megnéz és csalódottan mondja: – Bocsánat, csakugyan tévedtem, de ön nagyon hasonlít a sógoromra. – Ezzel kalapot emelt és elment. Amikor a poggyászom kiváltására siettem és a hordárt ki akartam fizetni, akkor vettem észre, hogy eltűnt a pénztárcám.

– Ne is keresse uram, azt az ismeretlen "ismerőse" lopta el, amikor olyan szeretettel a keblére ölelte. Ez az a zsebtolvajfajta, aki állandóan "tévedésben" utazik.

A rossz vicc

A háziorvos megdöbbentő értesítésére az úrinő felszállt a legközelebbi vonatra. Amikor hazaérkezett, kétségbeesése csak fokozódott, mivel a lakás zárva volt. Sírva kérdezte a házmestert: mi történt az urammal, kórházba vitték vagy talán meg is halt? Mondjon el kérem mindent. A házmester meglepődve válaszolt: szó nincs ilyesmiről nagyságos asszony. A nagyságos úrnak kutya baja sincs, hisz éppen önhöz utazott. Azt mondta, hogy táviratot kapott öntől. Megindult erre a kérdezősködés, táviratozás minden irányba. Azután lakatost hivattak, hogy a feleség a lakásban tölthesse az éjszakát. A többit már sejteni lehetett. A lakásból minden értéktárgy és pénz eltűnt. A betörők álkulccsal hatoltak be és az ajtót távozásuk után gondosan be is zárták. A táviratot ők adták fel, hogy nyugodtan dolgozhassanak.

*Válogatta: **Hajós Béla***



Százéves a Vésztő-Kötegyán vonal. A július 9-i, okányi ünnepségen *Kónya Mária* polgármesternő a vidék fejlődését a mellékvonalak megmaradásától tette függővé. FOTO: NAGY JÓZSEF

Ne alkudj meg magaddal!

Megsértetten és megbántottan rohantam el apáéktól.

Az éjszakai gyors közeledő hangját hallom. Egyre erősödve, áradón. Most nem tudok gyönyörködni benne. Hagyom, hogy elsuhanjon.

Tegnap szereltem le a páncélosoktól. Vártam ezt a napot. Pedig öreg katonaként sokat jártunk le a Dunára. A seregben *Málnai Péterrel* haverkodtam. Nyúlánk, komoly fiú volt. Régésznek készült. Elválaszthatatlanok voltunk.

1.

Nyár volt... A Duna ott nyújtózott a völgyben. Aztán a föveny égette talpunkat. Egy öreg, görcsös fűz alatt heverésztünk. Gondtalanul. Közben néztük a vonuló felhőket.

– Mihez kezdesz? – kérdeztem Málnaitól.

– Úgyis tudod! – felelte csendesen.

– És mit szól hozzá az öreged?

– Nem szól bele. És te? – kérdezte halkan.

– Jelentkezem a vasútra!

– Tiszt leszel?

– Valami olyan – feleltem. Észrevettem, hogy két lány közeledik. Andalogtak a rekkenő hőségben. Az egyik méz-szőke, a másik bronzbarna. Táskáikat lóbálták. Leszaladva a vízhez, visszanéztek.

– Riadó! – adtam ki a parancsot. – X-akció!...

Ez volt módszerünk rejtjele. A nyári egyetem megkönnyítette helyzetünket: játékszabályunk szerint Péter párizsi, én meg odesszai. Francia és orosz beszédünk megzavarta a leányokat. A felfröccsenő víz permete arcunkat érte.

– Idegenek! – kiáltott át a víz felett a barna.

– Vagy halandzsáznak – felelte mosolyogva a szőke. – Majd elválik.

2.

Így ismerkedtünk meg Edittel és Edinával. Elhitték, hogy idegenek vagyunk. Képtelen játék kezdődött. Meséltem Szocsiról, Krímről és a tengerről. Málnai lágy franciasággal szavalt el egy Villon-verset. Franciául egyáltalán nem értettek, orosz tudásuk iskolai fokon állt. Meg voltak győződve, hogy mi sem értünk semmit beszédjükből. Előttünk osztoztak el rajtunk. Alig tudtunk uralkodni magunkon.

– Olyan olajosan szép, barna szemeid vannak – mondta Edit, miközben cigarettájával megfricskázta Málnai orrát.

Péter felugrott. Megjátszotta, mintha azt értené, hogy tüzet kér a bronzbarna istenő.

– Pardon. Mademoiselle!

– Jaj, de tüzes vagy, kis frankom - szólt nevetve a leány és valóban rágyújtott.

– Te meg olyan vagy, mint egy Vronszkij – súgta a szőke, s megejtő komolysággal vizsgált végig.

– Da, da Vronszkij bülsoldatskim officerom! – mondtam én.

– Csinos fiú vagy – folytatta Edina és egy kaviccsal megdobott.

– Tschi-nosch fi-ju! – utánoztam. A két lány gyöngyözőn kacagott.

Véletlenül megérintettem szép, telt keblét. Kezemre csapott.

– Na, na Vronszkij úr! Ne légy pimasz, mert megjárod!...

Milyen messze vagy most tőlem, Edina... És milyen közel!

3.

A viszontlátás felejthetetlen volt. Apa éppen szolgált. Megvártam, míg elmeneszti az esti személyt. Messziről figyeltem. Jött vissza a forgalmi felé. Kissé mintha húzta volna magát. Még egyszer elnézett a vonat után, mintha szerencsés célbaérést kívánt volna.

– Örülök, hogy látlak apa! Anya, hogy van?

– Nagyon jól! Ezt a napot fenntartotta magának. Hadd nézzelek már, te fiú!

Fiúnak szólított, ha nagyon szeretett. Hirtelen eltolt magától.

– Ragyogóan nézel ki! Megférfiasodtál. Használt a hadsereg! Csak a későbbi vonattal vártunk. Átadom a szolgálatot, és én is sietek fel.

Anya szemei csillogtak. Nem sokkal később valóban megjött apa is. Titkolta fáradtságát. Kérdések özönét zúdították rám, és én elmondtam nekik mindent. Téged is. Edina... Dicsértelek előttük! Anya ünnepélyessé varázsolta a vacsorát. A rostélyos szaftban fürdött. Az én ízlésem szerint. Kompótok, tésztá k. És a díszgyertyák fényében nehéz bor aranylott.

Ezt hagytam ott, Edina. Kirohantam az éjszakába. (Szinte harap a hideg. Magamra kell, hogy maradjak gondjaimmal.)

Együtt ittunk apával. Most először, mint férfiak. Fáradtsága felengedett, de kiábrándultan beszélt a munkájáról. Szerinte mintha beárnyékolta volna valami az egészet.

– Tölts – biztatott, aztán hirtelen megkérdezte, mint akinek akkor jutott eszébe:

– S most beadod a kérvényedet?

– Igen – feleltem.

– Csak ki ne késs az időből.

– Azt hiszem, ezzel most nem lehet elkésni!

– Tavaly is sok volt a túljelentkező. Különösen az orvosin!

– Miről beszélsz? – lepődtem meg.

– Az egyetemi felvételidről!

Félbeszakítottam:

– Akkor két malomban őrlünk, mert én a vasúthoz fogok jelentkezni.

Tekintete megmerevedett és rideggé változott.

– Azt nem! Azt az egyet nem! Meg vagy te bolondulva? Minden harmadik éjjel nem aludni? Egyik lábad a sírban, másik a börtönben? Ezt akarod? Ne legyen egy vasárnapod, egy ünneped?... Ne légy már együgyű!

Anya békítőleg szólt közbe:

– Ne rontsátok el az estémet...

Felálltam és jártam-keltem a szobában.

4.

– Ülj le! Ülj le, mert megőrjítesz! – kiáltott rám apa.

– Te miért lettél vasutas? – kockáztattam meg.

– Milliószor elmondtam. Mert akkor az volt a legjobb. Mert akkor rangot jelentett...

– Mert akkor fiatal voltál – vetettem ellen. – Mert tetszettek a vonatok. A nyüzsgés, a mozgás, mely ritmusával veled volt egykorú.

– Ne blöffölj! Te ezt nem érted meg soha. Ebben csak kiégni és kifáradni lehet! Mit tudsz te? Mit láttál te? Kinek a pénzén nőttél fel?

Szavait túlzottnak és igazságtalannak tartottam. Nem engedett, hogy közbeszóljak.

– Percre és másodpercre akarod szétforgácsolni az életedet?

Töltött. Szája nedves lett a bortól. Nem törölte le, mint akinek nincs rá ideje. Valósággal lázba jött.

– Mire volt jó az én életem, ha csak az leszel, ami én?

– Hallgass meg! Az istenre kérlek, hát hallgass meg. – Leereszkedtem melléje egy székre.

– Beszélj – szólt rám mogorván.

– Rakodtunk egyszer. S-ben. A főnököt kellett megkeresnem. A forgalmi irodába küldtek utána. A negyedik emeleten van az iroda. Amikor elértem, tudtam, hogy ez az, amire vágytam. Fiatal főtiszt ült az asztalnál, gyerekarc. Integra-Dominó berendezése olyan volt, mint egy elektromos orgona. Alig hallottam valamit. De alattunk jöttek-mentek a vonatok. Ez a srác meg csak folyton adta az utasításait. Egy másik ember aszerint nyomkodta a gombokat. Fények villogtak egy táblán... Egy vajaskenyér darab volt az asztalán. Ahogy mondta, két órája eszi, de még mindig megvolt a fele. Ezen a fickón láttam először a nyugalmat. Annak a rendnek a nyugalmát, amit az előbb mondtam. Ez a jövő vár rám...

– Ne folytasd! Badarság az egész! – mondta apám ezúttal csendesen, kifáradva. – Hol vannak ilyenek? Láttál sokszor engem. Tipródtam, hogy a vonat meg ne álljon a jelzőnél. S néha megállt. Úgy jött ki a te "rended". Megbüntettek. De te ezt nem tudhattad, mert itthon nem beszéltem erről...

– Láttalak apa. Kiskoromban, amikor melléd állítottál, s együtt indítottuk a vonatokat. Igen, láttalak, és ezt nem tudom elfelejteni. Egyébként jutalmat és kitüntetést is kaptál. Ennek együtt örültünk... És emlékeztetlek, amikor együtt utaztunk Zürichből Firenzébe! Megcsodáltuk azt az ICE-vonatot. Hófehér mozdony és fehér kocsik. Szinte aranylottak a tetőn átszűrődő fényben. – Ez egy gazdag ország - mondtad te ámulásomat látva. – Ez minden vasút jövője lesz – mondtam fiatalos hévvel.

Anya elborult arccal hallgatott. Már nem kérlelt senkit. Ült, maga elé meredten:

– Ez lett az én estémből... ezzé tettétek.

5.

Aztán apa újra elkezdte.

– Nem engedem!

– Engeded, vagy nem engeded, ebben nem befolyásolhatsz. Életemet én fogom leélni – mondtam.

– Nekem köszönheted az életedet.

– És te kinek?

– Én is az apámnak.

– És ő mit akart?

– Hogy több legyek, mint ő.

– És több lettél? – kérdeztem győztesen.

– Nem – mondta tompán – nem lettem. De ez nem jelent semmit.

Próbáltam gondolataimat az övéhez igazítani. Hirtelen megsajnáltam. Bizonytalan mozdulattal nyúlt a pohár után, végül nem emelte fel. Anya nem bírt bennünket hallgatni és kiment. Kissé nyugodtabbnak éreztem magam. Arra gondoltam, hogy a szeretet bonyolult dolog.

– Lehet, hogy egyszer majd megértesz – mondtam.

– Attól tartok, hogy nem.

– Az isten szerelmére, ha ez nekem ennyire tetszik! Ettől gurulsz méregbe. Amit te magad is annyira szerettél, azt tagadnád meg tőlem?

Nem szólt semmit. Komoran ült. A gyertyákat nézte. Hirtelen támadt dühvel az asztalra csapott.

– Akkor sem! Érted?... Elfelejted, hogy én ötven évet éltem, te meg húszat. És még azt hiszed, hogy neked van igazad?

– Igenis, igazam van! Ha te ezt nem érzed, akkor...

Láttam, amint meglendült a keze. Egy villanás volt csupán. Arcomon élesen csattant el a pofon. Leesett egy gyertya.

Bundám után kaptam. A zajra befutott anya. Ránk kiáltott kétségbeesetten:

– Mit csináltatok? Szerencsétlenek!

Nem felelt senki. Futni kezdtem le a lépcsőkön.

Így jöttem el tőlük. Magamért és érted tettem, Edina. Te vállaltál engem, ismeretlen jövőmmel...

Virrasztva vártak...

– Nem fáztál meg, fiam? – kérdezte anya. Szeme kisírva, de mosolyogni próbált. Óvón átölelt.

– Ne félts. Szükségem volt egy kis friss levegőre – mondtam, megcsókoltam a szemét.

Apa felállt. Hozzáléptem.

– Bocsáss meg – mondtam bizonytalan hangon.

– Ugyan fiam! Te bocsáss meg. Egyébként tégy, ahogy jónak látod. És ne alkudj meg magaddal soha. No gyere, tölts egy pohárral fiú...

Szabó Béla

SZABAD TÉR

Vasárnapi ebéd

1999. június 6-a van. Reggel 6 óra 10. Hallgatom a rádió Vasárnapi újság című műsorát. Karnyújtásnyira a béke. Kávézom, kifújom a kékesszürke füstöt. Mérgezem magam? Nyugodt volt az éjszaka Belgrádban, még légiriadó sem volt. Ehhez képest az albán falvakat kissé megszórta a NATO, igaz, tévedésből. Tévedésből nem azt a húst vettem elő a fagyasztóból az este. No, ebből balhé lesz. Megtorlástól nem tartok, majd bocsánatot kérek a családtól. Szabad ország, szabad választás, a család is egye azt, amit megfőztem.

Szól a rádió. Már belpolitika. Csurka beszél. Ő is fújja a magáét. Teheti. Megkérdezték, így hát ecseteli a háború utáni megalázó szerződést (Trianon). Magyarország sorsát, úgy tűnik véglegesen megpecsételték, s ő ezért emel szót. Ő és még sokan mások.

Én is.

Közben pucolom a hagymát, csípi a szememet. Sok politikusnak Csurka csípi a szemét.

Lassan kienged a hús, ha a körmöt húsnak lehet nevezni. Sebaj, jó a körömpörkölt is. Hallgatom a hallgatókat.

Várom, Juszt Lacival azóta, hogy kirúgták, mi történt? Nem mondja be a rádió. Vagy mégis, amikor mosogattam? De hát az három perc volt. Lehet, hogy három perc alatt lezavarták a fiút a pályáról? Lehet. Volt már rá példa.

Főhet a körömpörkölt. Hadd rotyogjon! Az úgy jó, tettem hozzá húsos csülköt a koleszterin miatt. Agyamba vésem, hogy 1920-ban a francia külügyminiszter így fogalmazott: "ez az a nép, amely késsel a nyakán írta alá a rákényszerített szerződést".

Gyűlik a mosatlan.

Szól a rádió. Valaki az illemről beszél meg a pénzről, és hogy az újpesti fürdő pénztárosa nem köszön, helyette kakaós csigát eszik. Ő, mármint a megsértődött kijelenti, többé nem megy abba az uszodába. Nem adott neki a pénztáros a kakaós csigából?

Tovább fülelek, de Jusztról egy szót sem hallok, államtitkot sértett. Mondanám, úgy kell neki. Miért kotorászik a darázsfészekben? Túl sok kérdést tett föl Kriminális műsorában ott fönt a vezéreknek?

Kirúgták. Miért is magyarázkodjanak a hallgatónak? A nép legközelebb úgysem őket választja meg.

Zakatol a gyomrom: demokrácia, sajtószabadság, revízió, lehallgatás, titoksértés, titkosítás, aranyvásárlás, korrupció, Tito. De mi köze lehet Juszt Lacihoz a Jávor utcai kórház fűtőinek? Őket is kirúgták. Igaz, egy nappal később, de nekem ez akkor is gyanús. Ők milyen titkot sértettek. Soha nem tudjuk meg. Álmunkban sem gondolnánk, hogy miért. Állítólag az ott maradottaknak jobb lesz, és több lesz a feladatuk. Amíg ki nem rúgják őket is. Hogy mi lehet az összefüggés a fűtők és Juszt között? Szerintem a fűtők nem férnek hozzá államtitkokhoz. Kevés van nekik abból. Informátoraikat sem tudják 30 ezerből megfizetni. A hírforrás drága.

Hacsak nem az az ok, hogy az ÁPV Rt. és a központ hozzájárulása és tudta nélkül egy-két fűtőnek azért olajos lett volna a keze. Na, de mégsem ők privatizálták az olajmonopólium mamutcégét. De hát akkor miért kerülnek mind lapátra? Ez a kollektív büntetés?

Családos apák iskolás gyermekekkel, 40 év körüli vidéki egyszerű emberek majszolhatják a munkanélküliség keserű kenyerét. Nem a mannát.

No, meg kellene fordítani a húst, mert leég. De mi lesz a levessel, mert az is kellene, különben lehet, hogy itthonról meg én leszek kirúgva, hiába családcentrikus az Orbán-Torgyán kormány. Ők azok, akik támogatják a családokat. Ők hirdetik, hogy szabad országban élünk.

Szabad beszélni, de nem ajánlatos.

Szabad dolgozni, ha hagyják.

Szabad küzdeni, de nem mindenhol. A jobb helyeket a maffia már lefoglalta.

Végül szabad a falnak menni, szabad felfordulni, szabad éhen dögleni.

Végezetül szabad a családot csődbe és az őrületbe kergetni.

Így viszont a TB fizeti a pszichiátriai kezelést.

Megsült a hús, érzem az illatát, isteni. Nekem elég lesz az illata, meg a látvány. Az egész a családé. Szalonna, hagyma és kenyér. Nekem ez mára elég. A lányom a diszkóban volt. Nagyon éhes lesz, ha felkel. A fiam nem sokat, de sűrűn eszik. Már terítenem kellene, s én ehelyett írok. Hogy miért? Nem tudom. De ki kell írni magamból. Pihentetem a csuklóm, rég nem írtam ilyen sokat. Vagy ha igen, akkor is a fióknak.

Jut eszembe!

Jusztot lehet, hogy elővigyázatosságból rúgták ki a tv-ből és mindenhonnan.

Ez a jobbik eset. Az lett volna a fölháborító, ha véletlenül a kocsijában ég el, vagy egy fegyvernek látszó pisztollyal szitává lövik.

Vérdíjat nem tűztek ugyan ki rá, mert az a tény mégis mellette szól, hogy a magyar TV-néző, a rendőrség, és közvetve az állam sokat köszönhet az Ő műsorainak.

Ez viszont kit érdekel? Csak egy kisembert. A hatalom ezzel a húzásával nagy szívességet tett a szervezett bűnözésnek.

Ja, hogy olyan nálunk nincs? Mert még a hullák nem szegélyezik az utakat? Engem az a tény sem nyugtat meg, hogy minden áldozat tisztességes vállalkozó. A szomszéd Örzse néni is az, meg is fenyegették. Ha nem enged a tojás árából 20 fillért, akkor rókát csempésznek a baromfiudvarába. Szegény mama. Azóta őrzővédő, tarfejű fiatalokkal őrizteti a tyúkokat. Nem sokáig. Mert a szolgálatban lévő tarfejűeknek tyúkjaival fizet. Már csak a kakas van hátra, a fiúk viszont egyre erősebbek, látni, hogy jól táplálkoznak.

E gondolatokat főzés és rádióhallgatás közben papírra vetette egy még aktív VSZ-es dolgozó, máskor egyébként tartózkodom a TV-nézéstől.

Elnézést!

Kenyó László

"Fogas" kérdés

Hova akasszalak? – dörmögi kétségbeesetten orra alatt, szorongatott helyzetében a toporgó ügyfél, páciens, vendég az alig több, mint egy négyzetméternyi helyiségben, merthogy a dolog, amiért itt van, nagynak és sürgősen elintézendőnek bizonyulna.

A fogaskérdés a piciny helyiségbe lépve villan agyába, miután körbefutó tekintete nem találta, amit keresett. Merthogy fogas az nincs, de még egy falba vert rozsdás szöget sem fedez fel, miközben mindkét keze foglalt, szorongatván retiküljét, táskáját, zakóját, melyek igencsak kikívánkoznak kezéből.

Hova akassza, hova tegye "cuccait", míg dolga elintéződik, ráadásul az a fránya ajtó sem akar rendesen működni, pedig kilincse jobb híján még akasztónak is megtenné a zakó számára. A többi pakkot muszáj a kövezetre helyezni, amit kétes tisztaságúnak is csak nagy jóindulattal lehet nevezni. Arra még gondolni is hátborzongató, hogy "ügyintézés" közben újabb ügyfelek nyitogatni kezdik az ajtót.

A korábban ismeretlen állapotról – a rébuszok ellenére – sajnos igen sokan azonnal velük is megesett helyzetre emlékezhetnek, ezért szükségtelen bármely intézményt megnevezni. Az is lehet - és szerencse, ha így van -, hogy ezek csak egyediek. Említést tenni erről azonban azért is érdemes, mert ilyen állapot olyan intézményekben is előfordul, melyeket az ügyfelek, páciensek tömegesen keresnek fel.

Előfordul ez sajnos olyan intézményekben is, ahol szuperbiztos, rafinált bebocsátó rendszer működik, de abban a bizonyos lakocskában is fogas kérdésbe ütközik a rászoruló. Ezekben a helyiségekben legalább kínos pedantéria fogad, de fogas, az itt sincs.

Az első néhány keserves tapasztalat után szinte megszállottan keresem a fogast, akkor is, ha nem akarom igénybe venni. Meg kell mondanom, nem túl sok sikerélménnyel. Ha netán bárki is komolyan veszi a szöges megoldás lehetőségére utaló ötletemet, tegye, ötletdíjra nem tartok igényt. De oldják végre meg ezt a fogas kérdést mindenütt, ahol a dolgok intéződnek, nehogy valakinek címjegyzék összeállítás jusson eszébe a szögpótlási helyekről.

HK

Béla bácsi

Béla bácsiról már tudjuk, kiváló vasútépítési és pályafenntartási szakember volt. Szinte mindenki, az előmunkások is Béla bácsizták, még hivatalos találkozás során is. Erre azzal adott lehetőséget az "öreg", hogy neki viszont mindenki "fiacskám" volt. Miért?

Köztudott volt róla, hogy naphosszat szívesen járta a vasút sok tíz kilométernyi nyílt vonalát gyalogosan, jó tanácsokat osztogatva, amit azonban kötelező volt akár utasításnak is tekinteni.

Történt, hogy két állomás közt vágányszabályozásra kirendelt csapattal találkozott. Az előmunkás már messziről felismerte, és kicsit intenzívebb huhahaha-ütemre serkentette az aláverőket.

Az öreg persze sok egyéb mellett vette az ütem gyorsulását és mosolyogva jegyezte meg a kölcsönös üdvözlés után: hova sietnek azzal az alástoppolással? Hamar kimerülnek, megasztán meg kell adni annak a módját, jobban oda kell húzni annak a kőnek, hadd szoruljon jobban.

Jó ízű beszélgetés után mindenkinek "Adjon Isten"-t köszönvén visszafelé kísértette magát egy darabon az előmunkással. Az öreget kísérő fiatal előmunkás időnként egy-egy lépéssel lemaradt Béla bácsi mögött, mert itt egy 20, ott egy 50 filléres kandikált ki, hol egy alátétlemez, hol egy fyrefond mellől. Béla bácsi maga elé nézve ballagott és mondta mondókáját, tetetve, mintha mit se látna. Úgy kb. kétszáz méter – vagy a tízedik lehajtás után – megállt, és bevárta az előmunkást.

– No János, mennyit szedett össze a sok hajlongásban?

János, mint akit lopáson kaptak, meglepetten hebegte:

– Hát megdolgoztam érte, de alig 4-5 forint jött össze, jó, ha kapok érte egy doboz cigarettát.

– Látod, édes fiam, milyen gyenge a látásod? Nem is tudom, hogy lehetsz te elsőcsoportos és előmunkás egyáltalán. Hogy lehet az, hogy a filléreket meglátod, de mellette a sok forintokat érő kapcsolószereket, alátétet, hevedert, egyebet nem? Azokat én már tavasszal ott láttam, de legközelebb, ha erre járok – talán már holnap – egy darabot sem akarok ott találni. A forintokat tartsd meg jól, megdolgoztál érte, bár jómagam is sokat hajladoztam, mikor odatettem. Na, Isten áldjon. János fiam, siess vissza az emberekhez, alig várják, hogy elmond, miről beszélgettünk.

De erre bizonnyal nem került sor.

– Higgyétek el – mondta Béla bácsi, mikor mindezt elmesélte az embereknek – a figyelmet a lényegre kell ráirányítani, ez többet ér, mint a szigorú ledorongolás.

János meg aznap összegyűjtette az elszórt kapcsolószert – tudtam meg később a pályamestertől.

Ez jutott eszembe a 49. Vasutasnap kapcsán Béla bátyámról. Ilyen vasutas volt Ő.

Hegedűs Károly

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON V. RÉSZ

"Baj van a munkaerkölccsel"

Bár az iskolai tanév már hetek óta véget ért, a szakképzésben nincs leállás. Jó helyzetben vagyunk tehát, mert változatlanul róhatjuk utunkat a tanműhelyek világában, kiderítendő: az ország különböző helyein végzett gyerekek milyen elhelyezkedési lehetőségeket kapnak.

Farkas István, a kiskunhalasi MÁV-tanműhely vezető oktatója húsz éve tevékenykedik ezen a pályán. Bevallása szerint a halasi végzettek mindegyike "talpig szakember", mert a műhely az igazán minőségi képzést tartja szem előtt.

– Az elmúlt tizenkét évben – emlékezik az oktató – majdnem húsz tanítványom szabadult országos döntőkön. Jó a hírnevünk, és erre büszkék is vagyunk. Nem az a fő célunk, hogy a gyerekből mindenáron vasutast neveljünk, hanem hogy a végzettek szakmailag megállják a helyüket. Most kilenc dízelmotor-szerelőm szabadult föl, noha tizenhatan indultak a szakon. A többiekből festő és asztalos vált, mert átirányítottuk őket. A dízelesek közül hárman szintén remekeltek az országos versenyen. Sok telefonhívást kaptam, különböző munkahelyekről keresték a fiatalokat. Szerencsés vagyok, mert elmondhatom, hogy a neveltjeink között nincs munkanélküli. Azért is sikeresek a gyerekeink, mert a képzés három évéből kettőt nem a vasúton töltenek, hanem különféle külső helyeken gyakorolják a motorszerelést, így sokat látnak és tapasztalnak a szakmából. Növekszik az esélyük a munkaerőpiacon, és a MÁV-nál maradókkal is jól jár a cég, mert nem csak a vasutat látják. Térségi hírnevünkre alapozva új szakmákat indítunk az érettségire épülő OKJ szakmák közül. Úgy vélem, mind az elektronikai műszerész, mind a járművillamosság-szerelő, mind pedig a motor- és erőátviteli berendezésszerelő szakok akár a vasútnál, akár azon kívül is szükségesek és hasznosak.

Az idén végzett kilenc halasi szakmunkás közül öt továbbtanul (érettségit szerez), három pedig a MÁV Rt.-nél helyezkedik el. Farkas István szerint az a fiatal, aki alaposan megtanulja a szakmát, és kialakítja magában a munkához való jó hozzáállást, talál lehetőséget magának.

– Én csak azokat a gyerekeket viszem el a harmadik évfolyamig, akikben van akarás és kitartás. Tudom, sokan sírnak, hogy nincs hely a MÁV-nál, de én azt mondom, a gyengéknek ne is legyen, mert csak szégyent hoznának a cégre. Akkor inkább kívülről vegyen föl munkaerőt a vasút.

A fővárosi istvántelki tanműhely végzettjei az ötödik évfolyam után szabadultak. A létszám igen magas: csaknem 50 gépjármű-technikus, 13 ipari elektrotechnikus, 17 műszaki elektrotechnikus és 11-11 ipari technikai műszerész, illetve elektrotechnikai műszerész kapta meg a végzettséget tanúsító dokumentumot.

– A szabadultak túlnyomó többsége továbbtanul – mondja *Kasza Lajos* tanműhelyvezető. – Ezek a szakmák nem kifejezetten kötődnek a vasúthoz, abból csak jövőre lesz végzős osztályunk. Ám aki most munkába akar állni, sem a MÁV-nál helyezkedik el. Ennek több oka van. Egyrészt korlátozott a cég fölvevő képessége, másrészt a gyereknek nem felel meg a jelenlegi bértábla. A harmadik ok, hogy a gyerek, akinek különféle szolgálati helyeken fölírják a nevét, nem várja meg a szeptemberi döntést. És van még valami. Személyes véleményem szerint a bajok egyik forrása a fiatalok munkaerkölcsében keresendő. Azt tapasztalom, hogy nincs a munkának becsülete a mai fiatalok előtt. Arra hajtanak, hogy minél kisebb erőfeszítéssel minél több pénzt keressenek. Ez persze érthető, hiszen látják a világot maguk körül, azonban sokszor nincsenek tisztában a saját lehetőségeikkel, ezért elrugaszkodnak a valóságtól. Nem tudnak és nem is akarnak igazán gürcölni.

V.E.

EGY VONALVILLAMOSÍTÁS MARGÓJÁRA

Őrbottyáni csendélet

Őrbottyán, ez a kis Pest megyei település a Gödöllői dombság lankái között búvik meg. A helyiek fő közlekedési eszköze a vonat, amely az itteni, szinte zsinórra felfűzött falvak utcáin úgy közlekedik, mint a fővárosban, Debrecenben, vagy Miskolcon a villamos. A kis utcák két oldalán húzódnak a hétvégi nyaralók és kertes házak, középen pedig méltóságteljesen terpeszkedik az egyetlen, a közelmúltban villamos felsővezetékkel ellátott vágány. Őrbottyán vasútállomása egyszerűségével megkapó látvány lehetne, ha...

A négyszög alakú épület vágányok felőli részén, fehérre festett, gömbölyded kőoszlopok tartják az előtér fából készült tetőszerkezetét. Az csupán a legkisebb szépséghiba, hogy az oszlopok és az állomás oldalai is tele vannak firkálva, graffitizve, ám a XX. század végi "kultúra" eme "fantasztikus" megnyilvánulásaiból még a falra kiakasztott postaládára is bőven jutott. A szolgálatot, mely főleg személypénztárosi munkát jelent, egyetlen személy látja el. A hölgy, aki nem akarta nevét adni a készülő cikkhez, immár 17. éve van a vasútnál, ötödik éve szolgál Őrbottyánban. Nehezen szólalt meg, bizalmatlan volt, ami érthető is, hisz' nem minden nap érkezik az emberhez hivatlan látogató, pláne újságíró.

Az rögtön kiderült, hogy két dolgot fájlal a legjobban. Először is azt, hogy nincs városi telefonja (pénztárról van szó!). Másodszor, hogy nincs legalább egy kis hűtő, vagy hűtőláda, amiben nyáron, a 30-40 fokos melegben ételt-italt lehetne tárolni. Amikor a villamosítás felől érdeklődöm, csak legyint. Nem érti, miért nem jutott a több milliárd forintból a szolgálati helyek rendbetételére, kicsinosítására is.

A fő őrbottyáni "nevezetesség" sajnos még hátravan. A vizesblokk kívülről még úgy-ahogy kinéz, ám belülről? A piszoárt, mint oly' sok helyen, a fal egy része képezi. A népnyelven egyszerűen csak "gravitációs"-nak nevezett "vécé" pedig igazi kuriózum! Az egybeépült ülőalkalmatosságot már nemcsak a pókhálók díszítik, van itt minden, mi szem-szájnak, jobban mondva gusztusnak ingere: nejlonzacskó, használt ruha, cigerettacsikk és ételmaradék. Szemlélődésemből, az őrbottyáni idillből a kolléganő hangosbemondóba történő bejelentése zavar csak meg, amiből megtudom, hogy érkezik a vonatom. Mindenesetre végül csak annyit mondhatok – idézve az állomás fölött éppen akkor elrepülő varjúcsapatot: Kár!

Berta Sándor

MÁV ADtranz VJ Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Segély a kiebrudaltaknak

A Horn-kormány idején az energiaszektorból elbocsátott több ezer munkavállaló az idén hárommilliárd forintot kaphat az ágazat foglalkoztatási alapjából. Egy hónapon belül háromszáz egykori dolgozónak folyósítanak fejenként több százezer forintos segélyt. Szeptemberig 1-1,5 milliárd forintos segélycsomagot állítanak össze, karácsonyra pedig újabb, ugyanekkora összeget folyósítanak a tervek szerint, így év végéig ötezer, korábban elbocsátott dolgozó igénye teljesíthető. *(Magyar Nemzet)*

Búcsú a tengerektől

Rendrakást ígér *Szalma Botond*, a Mahart új vezérigazgatója. Véleménye szerint az állami tőkeinjekciók ideje lejárt, a nemzeti hajózási társaságnak saját erejéből kell talpra állnia. Az új vezető elképzelhetőnek tartja, hogy a cégnek egy időre el kell búcsúznia tengerhajózási üzletágától. Erősíteni a folyamhajózást indokolt, ahol azonban jelentős fejlesztésekre lesz szükség. *(Népszabadság)*

Tiltakozó SOTE

Probléma nélkül zajlott le július 1-jén a Semmelweis Orvostudományi Egyetem klinikáin az a kétórás figyelmeztető sztrájk, amely az első ilyen tiltakozó akció volt a magyar egészségügy történetében. A munkabeszüntetés mellett közel harminc intézmény és szervezet is szolidaritását fejezte ki. A sztrájk ezidáig a bérfejlesztés ügyében nem hozott eredményt, ezért a szakszervezet tovább folytatja a tárgyalásokat az egyetem vezetőségével. *(Napi Magyarország)*

Családügyeink

A keresztény értékeket képviselő családmodell megvalósítását tűzi célul a Szociális és Családügyi Minisztériumban elkészült nemzeti családpolitikai koncepció. A sajtóban ismertetett munkaanyag számos javaslata az utóbbi időben nagy vihart kavart a családpolitikai és a jogi szakértők körében. *Harrach Péter*, a tárca vezetője úgy nyilatkozott: több pontban nem tartja elfogadhatónak a munkaanyag megállapításait. A minisztérium őszre várható végleges előterjesztése már mellőzni fogja a radikális vallási és jogi elemeket. *(Népszava)*

Ősszel védenek

A munkáltatók sorozatosan megszegik a jogszabályokat. Feketén alkalmaznak külföldieket, túllépik a törvényes munkaidőt, nem adják ki a pihenőidőt, nem fizetik ki a bérpótlékokat. Az Országos Munkabiztonsági és Munkaügyi Főfelügyelőség elnöke szerint a felügyelők létszámát a háromszorosára kellene emelni. A hivatal integrációjáról, illetve a nemzeti munkavédelmi programról szóló tervezeteket várhatóan ősszel vitatja meg a kormány. *(Magyar Nemzet)*

Laposabb zsebbel

A kormány még nem döntött arról, tárgyal-e a közalkalmazotti bérek idei emeléséről. A legnagyobb közszolgálati szakszervezet, a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma több hete levélben kérte a tárgyalások azonnali megkezdését, mondván: a közalkalmazottak csaknem negyven százaléka (250 ezer dolgozó) az idén kevesebbet keres, mint tavaly. *(Népszabadság)*

Öreg hajó nem vén hajó

A Balaton legendás hajója, a Tramontana is elindult a július első hetének végén rendezett Kék Szalag versenyen, bár számottevő eredményt nem ért el. A 15 méter hosszú, muzeális értékű hajót 1905-ben építették az adriai Pulában, majd 1916-ban került a Balatonra, ahol a legtöbb versenyt megnyerte. Az utóbbi években több millió forint értékű felújítást végeztek rajta. A munkálatokat a Közlekedési Múzeum szakemberei felügyelték. *(Magyar Hírlap)*

Újabb aszfaltcsík

Két éven belül várhatóan 98 milliárd forintos költséggel megépül az M3-as autópálya Füzesabony és Polgár közötti második szakasza. Jelenleg az építkezés technológiai előkészítése folyik.

Kocsisorsok

A MÁV Rt. 2600 üzemképes egységből álló személykocsiparkjának átlagos életkora jelenleg 25 év. Ezekből a kocsikból naponta 2400 dolgozik. Valóban korszerű, a nemzetközi közlekedésre is alkalmas kocsiból 196 fut a magyar vasút színeiben. A belföldi InterCity vonatokban 126, többségében felújított kocsi közlekedik. Viszonylag újnak csak a Ganz-Hunslet által gyártott nyolcvan elővárosi kocsi számít. A mellékvonali motorvonatok 400 kocsijának felújítása már évekkel ezelőtt megindult. *(Népszabadság)*

Európai védelem

Különösebb viták nélkül ért véget a közelmúltban Helsinkiben az Európai Szakszervezeti Szövetség kongresszusa. A 29 európai ország 67 szakszervezetét tömörítő szövetség legnagyobb dilemmája most is ugyanaz maradt, mint az alapítás évében, 1973-ban: lehetséges-e a munkavállalói érdekek egységes védelme a határokon átlépő, kontinentális méretekben. Magyarország hat konföderációja közül öt képviseltette magát a finn fővárosban. *(Népszabadság)*

A képzett tisztségviselő is holtig tanul

A munkavédelmi törvény a megválasztott munkavédelmi képviselők képzésére – egy választási időszak alatt – 32 órás képzést tesz lehetővé. A törvény arról is rendelkezik, hogy a munkavédelmi képviselői feladatok ellátásához szükséges feltételeket a munkáltató köteles biztosítani. Ebből kiindulva kérte a munkáltatót a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága, hogy az oktatási főnökségek közreműködésével és bevonásával 1999-ben történjen meg a munkavédelmi képviselők 32 órás képzése. (A munkavédelmi képviselő választások 1998. őszén voltak.) Június hónapban 2x8 órai képzés került megszervezésre – a további újabb 2x8 órára várhatólag októberben kerül sor.

A tematika összeállításánál a gyakorlati használhatóság volt a fő szempont. A munkavállalói érdekvédelem és érdekképviselet hatékonyságát elősegítendő került a képzésbe a munkaügyi kapcsolatok rendszere. Ennek ismertetésére a három reprezentatív szakszervezet kapott felkérést. A Vasutasok Szakszervezete előadói – *Németh Szilárd* és *Varga Gyuláné* osztályvezetők – az órák keretében ismertették a szakszervezet, az üzemi tanács és munkavédelmi képviselet rendszerét. Bemutatták a három szerveződés sajátosságait, egymástól eltérő feladatait, a jogkörök átfedését és elkülönülését, az együttműködés szükségszerűségét. Szó volt a munkahelyi együttműködési megállapodások tartalmi követelményeiről és a kölcsönös előnyökről.

A rövid konzultációs lehetőség alatt a hallgatók szóltak a munkavédelmi képviselet eddigi működési tapasztalatáról. Több helyütt a bizottságok és a munkáltatók között kötendő "Megállapodás" körüli viták azt jelzik, hogy a munkáltatói jogkör gyakorlói vagy nincsenek tisztában a munkavédelmi törvény tartalmával, vagy igyekeznek megszegni azt. Az ilyen esetek kezeléséről és a megoldásokról is szó esett. Ezeket a tapasztalatokat a KMvB is tárgyalni fogja.

Az oktatásokat az aktív részvétel, a tisztség mind jobb ellátásának igénye, a munkavállalói jogok ismeretének elsajátítása és a jó légkör jellemezte.

A munkavédelmi képviselők részéről megfogalmazásra került a tárgyalási ismeretek, a tárgyalási technika témakör iránti igény is, amelyet várhatóan az őszi 16 órás képzésbe építenek be.

A képzési helyszíneken szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy a munkavédelmi képviseleti rendszer integrálódása a munka világába jó ütemben halad, egyre inkább betölti feladatát. Azokon a szolgálati helyeken, ahol a munkáltató rendelkezik a munkavállalói részvételi jogok szükséges ismeretével tevékenységükben az együttműködő partnert a jobb munkahelyi légkör lehetőségét látja, munkájukat segíti.

Varga Gyuláné

Ülésezett a Vasutas Egészségpénztár Igazgatótanácsa és Ellenőrző Bizottsága. Az együttes ülésen áttekintették a május 28-i közgyűlés által szabott feladatokat és határidőket. Döntés született a a közgyűlés által jóváhagyott új szolgáltatási szabályzat közzétételéről. A szabályzat a pénztár valamennyi tagjának névre szóló levélben az alapszabály módosításával együtt – lakásra címezve – jut el. A pénztár ügyvezetői státusz betöltéséről a vezetés 60 napon belül dönt.

V. Gy.

Újra otthonra találtak, megnyugodtak

Hosszú huzavona, kálvária után végre megnyugtatóan rendeződött a mintegy 800 tagot számláló, Miskolc és környékét összefogó nyugdíjas alapszervezet helyiség gondja. A régi otthonukat ugyanis '98 őszén el kellett hagyni a pályagazdálkodási főnökség épületének rekonstrukciója és a 2-es posta bővítése miatt. Sokáig úgy nézett ki, nincs megoldás a problémára, ezért *Márton László*, – aki 1999 januárjától az alapszervezet elnöke – levélben kérte a VSZ elnökének segítségét.

Az egyeztetések eredményeként végül is *Molnár Gábor* osztályvezető és *dr. Rajszi Zsolt* PGF-főnök segítségével rendeződött az ügy. A villamos vonalfőnökség mellett egy régi PFT épületet ürítettek ki, és hozták rendbe a PGF munkatársai.

Június végén költözhettek az új helyükre, ami nagy megnyugvást jelentett a számukra, hiszen itt tudják fogadni azokat a nyugdíjas kollégákat hétfőn és szerdán 9-től 11-ig, akiknek valamilyen ügyes-bajos dolguk van, vagy segélyt szeretnének kérni, vagy tanácsra van szükségük. A 18-20 fős bizalmi testület tartja a kapcsolatot a tagsággal, azokat, akik nem tudnak kimozdulni, otthonukban keresik föl, és megpróbálnak segíteni. A kevéske tagsági díjból tartják fenn magukat, aminek nagy részét segélyezésre fordítják, és minden évben kis ünnepség keretében köszöntik az 50 éves tagságot elért nyugdíjasokat.

Támogatást kapnak még a Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítványtól is, melyet szintén segélyezésre fordítanak. Sajnos a létszámuk évről évre csökken, egyébként minden szakágból vannak tagok soraikban.

Szeretnék megköszönni mindazoknak a segítségét, akik lehetővé tették, hogy ezek után már csak a tagság gondjaival kell foglalkozniuk ebben a megszépült környezetben.

Kép és szöveg: ***Orosz Tamás***



Ügyintézés otthonosan, Miskolcon.

KÜLÖNLEGES ÉVFORDULÓRA KÉSZÜLNEK SZOBON

Halálfélelme volt, felmondott!

Szob, valaha (Záhony után) a második legnagyobb vasúti határátkelőhely volt. *Zibriny Ferenc* szb-titkár emlékszik még olyan esztendőre, amikor 1,7 millió tonna áru gördült át az állomáson. A 80-as évek végétől azonban csökkenni kezdett a vasúti áruszállítás, s ezt Szobon is megérezték. Ezzel még úgy-ahogy megbékélnének a helyiek, ám azzal már semmiképp, hogy a jövőre megrendezett ünnepségig (2000-ben lesz ugyanis 150 éves a Vác-Párkánynána egykor gőzvontatású vonalszakasz, a mai Budapest-Vác-Szob-Strúrovo vasútvonal elődje) a fejükre omolhat a vonatkíséreti laktanya, az áruraktár és még a vasútállomás is. *Zibriny Ferenc* végső elkeseredésében kereste meg a Magyar Vasutast.

– Az egész ügy 1998 szeptemberében pattant ki, amikoris egy, a szobi vasutasokból verbuválódott építőbrigád neki szeretett volna fogni a vonatkíséreti laktanyában lévő kistanácsterem kifestésének. Ám a festés előtt, alighogy hozzáértek, hullani kezdett a plafon. Még a tetőgerendák is kilátszottak. Azóta van aládúcolva ölnyi széles fagerendákkal a kistanácsterem és az oktatótiszti iroda.

A laktanya fűtésvezetékei olyannyira elhasználódtak, hogy tavaly hiába hoztattunk 105 mázsa(!) szenet, a hő elpárolgott a vezetékeken keresztül és a vasutasok tucatjai tettek panaszt amiatt, mert miközben odakint mínusz 20-25 fok volt, bent a szobákban – dupla takarók alatt is! – a hőmérséklet alig érte el a plusz 8-10 fokot!

A felvételi épület lábazata dőlésveszélyes, bármikor ráomolhat valakire, maga alá temethet egy kisgyereket! Ezért írtam azt a *Varga Gyuláné*nak, a VSZ Élet- és Munkakörülményi Bizottsága vezetőjének a részére küldött levélben, hogy: "A vonalszakasz *Kodály Frigyes* szobi állomásfőnök korabeli képet mutat", azaz XIX. század végi, XX. század eleji állapotokat tükröz!

Bár a gázcsonkokat az önkormányzat 1998-ban a "kapuig" hozta, mind a mai napig nem volt arra pénze a MÁV Rt.-nek, hogy a maradék pár méteren a gázvezetekéket bevezettesse. Inkább fizetjük minden téli hónapban a több százezer forintos szénszámlát és a szállítási költségeket. Arról már nem is beszélve, hogy a szénpor "megeszi" a drága számítógépeket, nyomtatókat, s még az emberek is ezt lélegzik be nap, mint nap.

Az 1999. június 10-én készült hivatalos jegyzőkönyv egyébként megállapítja, hogy a vonatkíséreti laktanya tetőszerkezete megroppant és beszakadt, emiatt alá van dúcolva. A hibák kijavítására a födém és tetőszerkezet teljes cseréje szükséges. Tehát mindkét szerkezetet teljes egészében újra kell építeni! A helyreállítási költségek körülbelül 12 millió forintra rúgnak, ám a MÁV Rt. PHM Szakigazgatósága felújítási kerettel nem rendelkezik. Úgy, hogy itt tart jelenleg az ügy. Patthelyzet alakult ki! – jelenti ki határozottan a szomorú tényt *Zibriny Ferenc*, majd jelentőségteljesen hozzáteszi: – Nem tudom, mi lesz. Akadt olyan dolgozóm, aki inkább kilépett. Közölte: ő nem hajlandó úgy dolgozni, hogy reng a tető felette. (Az emlékezetes június közepi viharok idején ugyanis még az ölnyi vastag dúcgerendák is megmozdultak.) Bevallotta, hogy halálfélelme van! Most neki, mit mondhatok?

Berta Sándor

Felügyelőtanács elsőként a vasútegészségügynél

1999. július 29-én Szolnokon, a MÁV-Kórház és Rendelőintézet hivatalos helyiségében az egészségügyről szóló 1997. évi CLIV. törvény 247.§. (2), valamint a 23/1998. (XII. 27.) EüM-rendelet rendelkezései alapján megalakult a Szolnoki MÁV-Kórház és Rendelőintézet Felügyelő Tanácsa.

A felügyelő tanács tagjait *dr. Lőke Miklós* főigazgató főorvosnak nyilvánosan közzétett felhívása alapján az egészségügyi intézmény ellátási körzetében az egészségügy területén működő társadalmi szervezetek által delegáltak és az intézmény küldöttei alkotják.

ENNEK ALAPJÁN AZ ALÁBBI SZERVEZETEK DELEGÁLTÁK:

- a FIDESZ-Magyar Polgári Párt ***dr. Kovácsné dr. Ábrahám Ildikót***
- a Vasutasok Szakszervezete ***Király Károlynét***
- a Független Kisgazda Párt ***Babochay Györgyöt***
- a Rák ellen-Együtt-Egymásért Jász-Nagykun-Szolnok megyei egyesülete ***Fehér Editet***

A KÓRHÁZ KÖZALKALMAZOTTI TANÁCSA DELEGÁLTA:

- ***Dr. Novák Lászlót***, a közalkalmazotti tanács elnökét
- ***dr. Vizkeleti Józsefet***, a MÁV-kórház Vasutasok Szakszervezete alapszervezetétől
- ***Sebestyén Jánosnét***, a MÁV-kórház Vasutasok Szakszervezete titkárát
- ***Dani Csabánét***, a MÁV-kórház közalkalmazotti tanács tagját
- ***Lugossy Árpádot***, a MÁV-kórház közalkalmazotti tanács tagját.

Az alakuló ülésen a tulajdonos képviseletében megjelent *Császár Judit* miniszteri biztos és az intézet vezetője *dr. Lőke Miklós* főigazgató főorvos. A jelenlévők egyhangú szavazattal *Király Károlynét*, a Vasutasok Szakszervezete elnökségi tagját, a budapesti területi képviselet titkárát választották meg a felügyelő tanács elnökének. Elfogadták a működésük alapját képező ügyrendet is.

A felügyelő tanács megbízatása négy évre szól. Az elnök megbízatása két évig, legfeljebb azonban küldötti megbízatásának idejéig tart. A testület szükség szerint, de évente legalább kétszer ülésezik.

AZ ÜGYREND ALAPJÁN A FELÜGYELŐ TANÁCS FELADATAI:

- Véleményt nyilvánít és javaslatot tesz az intézmény működésével, fenntartásával és fejlesztésével kapcsolatos kérdésekben.
- Képviseli a lakosság érdekeit az intézet működésében.
- Figyelemmel kíséri az intézet működését.

A FELÜGYELŐ TANÁCS TAGJAI A FELADATAIK TELJESÍTÉSE ÉRDEKÉBEN AZ ALÁBBI JOGOKKAL RENDELKEZNEK:

- A felügyelő tanács jogosult megismerni a MÁV-Kórház és Rendelőintézet működésével, fenntartásával, bővítésével, valamint átszervezésével kapcsolatos gazdasági és pénzügyi adatokat, valamint – az egészségügyi szolgáltatásokkal kapcsolatos – személyazonosításra alkalmatlan – adatokat.
- A felügyelő tanács az intézet működésével kapcsolatban kérdéseket intézhet az orvos igazgatóhoz.
- A felügyelő tanács javaslatot tehet és véleményt nyilváníthat az intézet szervezeti felépítésével valamint működésével kapcsolatosan.
- A fenti jogosultságok gyakorlása során az intézet területére beléphetnek, az intézetben tartózkodhatnak, azonban e tevékenység gyakorlása során nem zavarhatják az intézetben folytatott gyógyító tevékenységet.
- A felügyelő tanács az intézet tevékenységével kapcsolatosan lakossági fórumot tarthat.
- A felügyelő tanács közvetíti a lakosság kezdeményezéseit az intézet orvos igazgatójához.

POSTALÁDÁNKBÓL

Tisztelt szerkesztőség!

1999. július 4-én reggel a 4110-4117-es számú vonat fordul a 4629-ből, a Velencei tó felől. A 4629-esen elszenvedett sérülés: 2 darab ülés kidobva, 1 darab fejtámla kidobva, 5 darab függöny rolettával, eltörve és letépve, 5 darab műanyag asztal kettétörve, 1 darab mosdókagyló kettétörve. A 23 darab ablakfogantyú még egy korábbi alumíniumgyűjtő műve. Csakhogy nem mindegy, hogy minden hétvégén ekkora kár ér egy-egy személykocsit. Nem igaz, hogy nem lehetne időben fölkészülni, és állandó rendőri vagy vasúti fegyveres őri szolgálattal kísérni a vonatot. Az elmúlt évek tapasztalatait figyelembe véve azt gondolom, a MÁV Rt. vasútbiztonsági szolgálata fölkészülhetett volna a nyárra. Ezeket a diszkós p...-okat nem igaz, hogy nem lehetne kiirtani. De ez csak egyetlen példa a sok közül, ennél jóval több kocsit rongálnak meg a hétvégeken. A budapesti fővizsgálók is megtalálhatnák ezeket a vonatokat, mert két jegyvizsgáló kevés.

Szabó Béla
raktári munkás, Pusztaszabolcs

Tisztelt Szabó Úr!

Bennünket is fölháborít az, amit a vonatokon tapasztalni. Különösen akkor kedvetlenedünk le, amikor egy kicsit nyugatabbra fölszállunk bármilyen szerelvényre, és eszünkbe jut: mi is az EU-ba igyekszünk. A megerősített felügyelet bizony elkelne a különösen veszélyeztetett járatokon, igaz. Bár talán az is hozzájárulhatna a megoldáshoz, ha a vonatokból ellopott szerelékeket sehol nem vennék át pénzért a tolvajoktól.

Ugyancsak *Szabó Béla* írja az MMC-vel kapcsolatban:

Az átrakási és az árutovábbítási díj ügyében írásban fordult a MÁV Rt. vezérigazgatójához és a három reprezentatív szakszervezet elnökéhez, mert már tarthatatlan az a helyzet, hogy "nem viszem el a filmet, ha nem kapok érte egy fillért sem".

Tisztelt Levélíró!

Tiszteljük kitartását, hiszen nem először veti föl az MM Cargóval kapcsolatos észrevételeit. Mi azon leszünk, hogy mielőbb illetékes helyen tehessük föl kérdéseinket. Addig is türelmét kérjük!

V. E.

Eschede!

Az Eschede-i katasztrófa (amely 1998. június 3-án 101 halálesetet okozott, és amelyet a SPIEGEL c. német folyóirat a német "Titanic"-ként minősít) egyéves évfordulóján a hurok egyre tovább szorul a Német Vasút Rt. és vezetőinek nyaka körül. A Lüneburg-i bíróság május 20-án nyilvánosságra hozta, hogy a szakértői vizsgálat a vasúttársaság súlyos hanyagságát állapította meg. A Német Vasút Rt. ugyanis késlekedett kicserélni egy, már erősen elhasználódott kereket és nem hajtott végre anyagvizsgálatot, amely lehetővé tette volna a katasztrófa elkerülését. Az elhasználódásnak "köszönhetően" törés keletkezett az egyik személykocsi kerekén, amely kisiklott és előidézte a drámát, állapította meg a bíróság. A kerék belsejében lévő hajszálrepedés vezetett a töréshez a szakértők szerint.

A DB már évekkel ezelőtt bevezette az első generációhoz tartozó ICE-vonatok abroncsos kerekének ellenőrzését. Kifejlesztettek egy ultrahanggal működő automatikus vizsgálópadot a kerekek vizsgálatára, amely kimutatja az esetleges hajszálrepedéseket. Két ilyen rendszert létesítettek, egyet Hamburgban, egyet pedig Münchenben. Ez utóbbi azonban soha nem működött, mivel a DB mérnökei ezt túlzott óvatosságnak tartották.

Ezt a hanyagságot hevesen bírálta a német vasutas-szakszervezet szóvivője, Norbert Hansen: "az utóbbi öt évben több mint 100 ezer munkahelyet szüntettek meg. Ideje megállítani a racionalizálás gazdaságpolitikáját, amely az ember gépek által történő helyettesítését irányozza elő".

Herbert Kummer, a legnagyobb német vasutas-szakszervezet szóvivője gúnyosan állapította meg: "A baleset óta a DB módosította napirendjét és ellengőzt adott, több millió márkát invesztált a biztonságra".

A Német Vasút Rt. részéről óvtak az elhamarkodott következtetésektől, de a bíróság fenntartja a gyanút a DB vezetőségével szemben. Így például május 19-én nyomozást végeztek a társaság központjában, ahonnan a vizsgálatot végzők több fontos eredménnyel távoztak.

A Süddeutsche Zeitung c. napilap szerint a DB több magas beosztású hivatalnokát hallgatták ki, gondatlanságból elkövetett emberölés vádjával. Még nem lehet tudni, hogy az államügyész hol húzza meg a záróvonalat.

(A "La Vie du Rail" c. francia vasutas folyóirat 1999. júniusi számában megjelent cikke nyomán)

fordította ***Hajós Béla***

Eperjeskén, Fényeslitkén állt a vasutasbál

A Vasutasok Szakszervezete alapszervezetei a hagyományoknak megfelelően ünnepelték a 49. Vasutasnapot. Az ünnepségsorozatot a szertárfőnökség alapszervezete nyitotta meg, ahol a főnökség szinte valamennyi dolgozója részt vett.

Eperjeskén, Fényeslitkén vasutasbált rendeztek a családtagok részvételével. A GRF alapszervezeténél a szlovák és ukrán vasutas kollégákkal egész napos sportrendezvényen ápolták a kapcsolatokat.

Záhony-PORT központi ünnepségén, július 10-én a záhonyi polgármester köszöntötte a vasutasokat. A kitüntetések átadása előtt *dr. Bajnai Gábor*, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese hívta fel a vasutasság figyelmét az összefogás szükségességére. Mint mondotta, szekértáborokkal nem lehet a vasútnak Európába menni. Minden szakma együttes munkájára szükség van. A szekértáborok összességében több kárt okoztak, mint amennyit egyes táborok előnyként elértek volna.

P.G.A.

ÉSZREVETTÜK



És most ki a kiskondás? FOTO: NAGY JÓZSEF

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-01000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV EN ISO 9002
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására
Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő fém és műanyag jelképes és biztonsági zárak gyártását és forgalmazását mint vasúti, mint közúti célra magánfuvarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96

Északi 1867-
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás
TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény

Vasutasnap! Széchenyi István ma is idő-szerű gondolata a vasút jelentőségéről. Megfejtendő függ. 1. (I. rész), vízszintes 1. (II. rész), függőleges 6. (III. rész), függőleges 3. (IV. rész) és vízszintes 8. (befejező rész.)

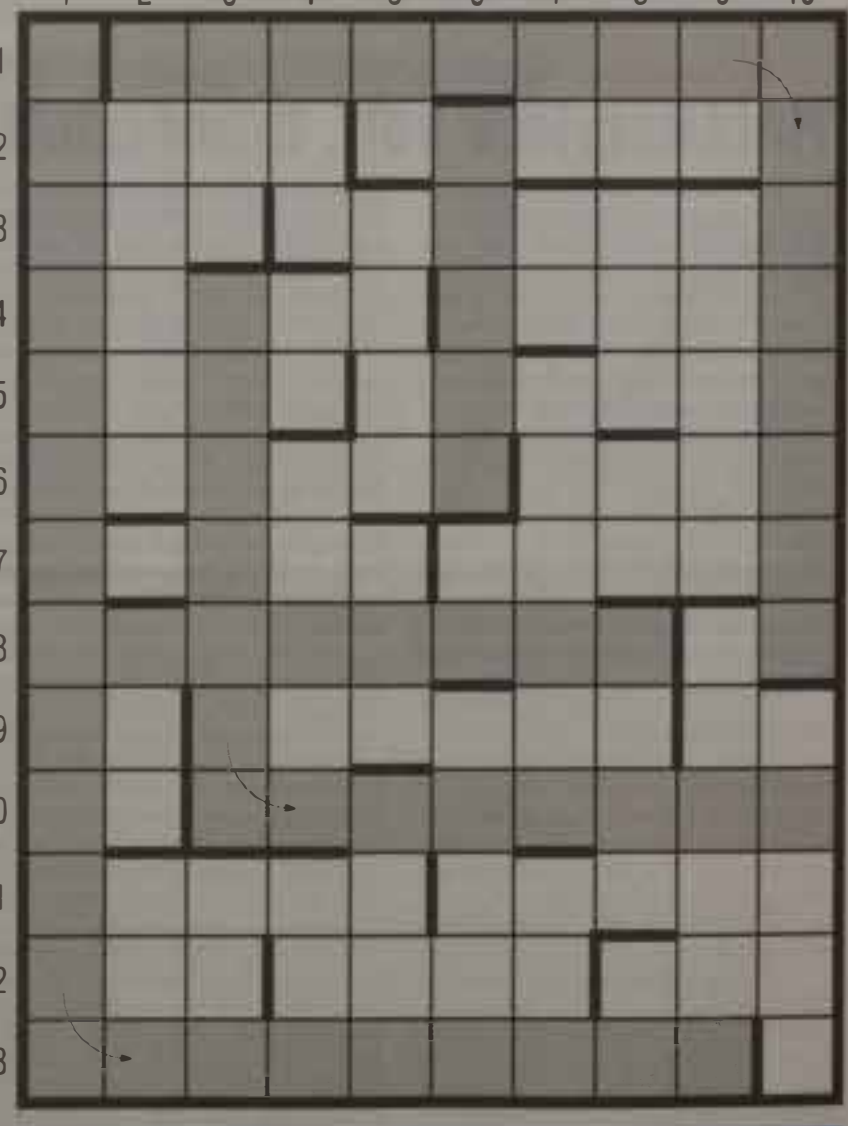
VÍZSZINTES: 1) megfejtés II. rész; 2) igyekszik; bevásárlási eszköz; **3)** részben vasalna!; nem érdekedben; **4)** elpusztítja; lila zöldség; **5)** Pest megyei község; szárított; **6)** pálca (ék. hiba); kenyeret vág; **7)** méreg fajta; képes lenne; **8) megfejtés befejezése**; néma Omán; **9)** megszólítás; nemes madár; epe egynemű betűi; **10)** személyes névmás; **11)** törpe jelzője; árusító rendezvény; **12)** dísze; ... a rengetegben; ... gyógyászat; **13)** Elek.

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés I. rész; 2) gólya becézés; rádiusz; zavar (argó); mezőgazdasági eszköz; **3)** japán pénz, megfejtés IV. rész, dolog, ügy (lat.) **4)** orvostudományi egyetem; szolmizációs hang; frizurát (argó); tabella része; **5)** néma Réka; szovjet teherautó márka; sem (lat.); Tibor becézve; **6)** Sándor; **megfejtés III. rész;** néma bizó!; felsért; **7)** néma Süsü!; evés egynemű betűi; egyházi tanácskozás (R.kat.); varr; **8)** zab része; munka vége! néma zár! hiteget; fél bors! **9)** arc része; szembe; mésszel bánó; **10)** régi magyar név.

AZ ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE: **sztrájktörvény; létszámleépítés; KSZ betartatása; bérkövetelések.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Pál Zoltán Imre* kedves olvasónk nyerte. *(6400 Kiskunhalas, Kurucz Vitézek tere 38.)*

Készítette: ***Bánszegi József***



100 éves vasutas

A Balassagyarmat melletti kis községben, Őrhalomban a polgármesteri hivatalban köszöntötték rokonai, ismerősei és a MÁV Rt. képviselői 100. születésnapján *Róka Mihály* nyugdíjas vasutast. *Róka Mihály*, aki még jó egészségi állapotnak örvend, 1928-ban került a vasúthoz, először mint pályamunkás. Később jegyvizsgálóként, mozdonyvezetőként, majd vonali tartalékosként szolgált. A vasút berkein belül szinte minden területen megfordult. A balassagyarmati térségben több állomáson – így például Diósjenőn és Őrhalomban is – teljesített szolgálatot. Utolsó tíz évében állomáskezelői munkakört töltött be, majd 1969-ben vonult nyugdíjba.

Bertalan János

FELHÍVÁS

Elhurcoltak szóljatok!

Kérjük azok jelentkezését, akik visszaemlékezéseikkel, – mint egykori Recskre elhurcolt vasutasok vagy családtagjaik – hozzájárulnának egy teljesebb történeti körkép kialakításához, küldjék meg nevüket, címüket a Magyar Vasutas szerkesztőségének (1068. Budapest, Benczúr u. 41). A borítékra írják rá: RECSK.

Érdekelnek bennünket az '50-es évekbeli szomorú, de cáfolhatatlan dokumentumok is.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 10. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. AUGUSZTUS

FOTO: *Nagy József*



Boldog "drezinások" Törökfáiban



1999. augusztus 11-én a Napfogyatkozás napján, valamint az előző napon eddig soha nem tapasztalt mértékű utasáradat indult meg Szeged irányába. Valamennyi vonat erősítő kocsikkal közlekedett, valamint Budapestről, Záhonyból és Miskolcról mentesítő vonatok érkeztek. A tömeg elárasztotta Szegedet. A Tisza-parton, a nagyobb telkeken és a vasútállomáson is a Nap felé tekintő emberek ezrei hömpölyögtek. Az égi csoda elmúltával a tömeg visszautazása jelentette vasutasainknak a komoly feladatot. Ezen a napon kb. 25 ezer utas vette igénybe Szeged állomáson a vasúti közlekedést. A jegyvizsgálók, információsok, pénztárosok és valamennyi szolgálatban lévő vasutas derekas helytállásról tett bizonyságot.

Kép és szöveg: ***Nagy József***

A VSZ nem ült a bértárgyalási hintába

NAGYOBB VOLT A SZÍNÉSZI TELJESÍTMÉNY

Annak rendje módja szerint rövid időn belül másodszor, augusztus 3-án ült össze a VÉT, a vezérigazgatóság tanácskozó kistermében. A felek (MOSZ, VSZ, VDSZSZ, MÁV Rt.) képviselői hiánytalanul megjelentek, ám, már a levezető elnök személye is szemet szúrt a VDSZSZ elnökének, mondván, hogy új ülés, új elnököt kíván, akit alfabetikus sorrendben a mozdonyvezetők adnak ez alkalommal. A nem sok jóval kecsegtető ügyrendi összecsapás majd 20 percig tartott, miközben *Gaskó István* dramaturgiailag időzítve kikelt a VDSZSZ számára több, mint erősen kifogásolható levezető elnök-asszony (később hölgy) személye ellen, hogy márcsak azért sem láthatja el levezető elnöki teendőit, mert előzőleg (a legutóbbi VÉT-en) írásba foglalva olvasta fel befejező mondandóját. Tehát előre készült. A demokrácia megtiprásának harsonázása túlságosan nem hatotta meg a másik két társszakszervezetet sem, de a munkáltató, hogy végül is már inkább érdemben tárgyaljanak, visszahívta *Tuboly Zsuzsannát*, de meg is védte őt a sértegetésektől. Így aztán a Mozdonyvezetők Szakszervezetének delegációjából *Kiss László* (elnök) ült a levezető-elnöki székbe.

Dr. Márkus Imre (VSZ elnök) azonnal fölvetette a legsarkosabb kérdést, hogy a munkáltató érvényesnek tekinti-e a már megkötött bérmegállapodásokat? S nyilatkozzon a másfél százalékos teljesítményjutalom kifizetéséről, arról is szóljon a munkáltató, hogy újabb bérfejlesztésre vannak-e tartalékai?

Gaskó István előre kitervelt koreográfiát vélt fölfedezni *Márkus Imre* mondataiban, s hivatkozott legalább négy jogszabályi helyre is, hogy ilyenkor (tehát a VÉT-en) bármelyik fél javaslatát (törvényileg írják elő!) kötelező megtárgyalni.

Dr. Borsik János (MOSZ alelnök) arra kérte a munkáltatót, hogy előbb reagáljon a *Márkus Imre* kérdésére.

Nos, *Kukely Márton* vezérigazgató egyértelműen, mindenki számára világosan érthetővé tette, hogy a már több mint fél évvel ezelőtt aláírt 19 megállapodást, mint munkáltató, a maga részére kötelezőnek ismeri el ma is, az 1,5%-os teljesítményjutalommal együtt.

(Folytatás a 3. oldalon...)

Osztrák vendégek a VSZ Nőbizottságánál

A MUNKAHELYHUMANIZÁLÁS ÚTT NEM ÁLOM

Osztrák vendégeket fogadott július 28-án a VSZ Benczúr utcai székházának II. emeleti kistanácstermében a VSZ Nőbizottsága. A szokatlanul kötetlen hangulatú rendezvényt megtisztelte jelenlétével *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke is.

Hercegh Mária, a nőbizottság vezetője felszólalásában a VSZ-tag vasutas nők érdekvédelmének kezdeteiről s az elért legfontosabb eredményekről beszélt. (Példa rá az 1992. évi nyugdíjreform nyolc évvel történő lépcsőzetes elhalasztása az MSZOSZ Női Választmánya által összegyűjtött 300 ezer aláírásnak köszönhetően.) Megtudhattuk aztis: a VSZ Nőbizottságát 1998-ban választották meg a maguk soraiból a VSZ Női Tagozatának küldöttei. A testületben egy-egy hölgy képviseli a területeket, a központi hivatalokat és intézményeket, a vasútegészségügyet, a nyugdíjasokat, a járműjavítókon kívül a gazdasági társaságokat, a forgalmi utazókat, a járműjavítókat. A bizottság munkamódszere is új: tagjaiminden évre kiválasztanak egy-egy témát (1998-ban például a kisgyermekes anyák fokozott védelmét) s azzal foglalkoznak. 1999-ben a védőoltások ügye sorakozott napirendre.

A jövőről szólva *Hercegh Mária* elmondta: két országos, kérdőíves felmérés is készül. Az egyikben a gyesen lévő kismamákat kérdezik meg jelenlegi helyzetükről és jövőbeni elképzeléseikről, míg a másikban a munkáltatókat faggatják arról, hogy például hány gyesen lévő dolgozójuk tért vissza vállalatukhoz? Ide kapcsolódik az egyik legfontosabb vívmány is, miszerint a vasútnál nem lehet elbocsátani egy éven belül a gyesről munkahelyére visszatért kismamát.

A két osztrák hölgy, *Elisabeth Vondrasek*, az osztrák Vasutas-szakszervezet Női Tagozatának vezetője és helyettese, *Helga Walcher* előadásából kiderült: bár az Osztrák Szövetségi Vasutaknál (az ÖBB-nél) az alkalmazottak mindössze 2 százaléka nő, mégis jelentősnek mondható a szervezeti életük. A működő női tagozat rokon a VSZ hasonló testületével, szakági szintű érdekvédelmi testületnek felel meg. Vannak helyi csoportjai, regionálisak és az ÖBB mind a négy területén működik női tagozati csoport. Létezik egy forgalmi utazókat tömörítő albizottsága is.

Az ÖBB-nél is van úgynevezett munkahely-humanizáló program, melynek keretében hűtőgépeket, kávéfőző gépeket, valamint pihenő- és fürdőszobákat biztosítanak a vasutasoknak. A már megvalósult ruhareformot *Elisabeth Vondrasek* legnagyobb vívmányukként említette meg.

Elisabeth Vondrasek kérdésemre aztis elmondta: legfontosabb feladataiknak azt tekintik, hogy lehessenek női tagjai is az üzemi tanácsoknak, jobban összehangolják a szakszervezetek és az üzemi tanácsok munkáját, emeljék létminimumhoz szükséges összegre (8 ezer schilling) a mostani 5 ezer 800 schillinges "gyes"-t, továbbá, hogy képviselhessék az igazán női gondokat, problémákat, amelyek nem feltétlenül az anyasággal összefüggő dolgokat jelentik, hanem például az önvédelmi oktatást!

Be rta Sándor

AKTUÁLIS

A Magyar Közlönyben való kihirdetést (1999. június 18.) követő 60 nap elteltével hatályba léptek a június 1-jén elfogadott Munka Törvénykönyvét módosító jogszabályi módosítások.

Tekintettel arra, hogy az új szabályok egy jelentős része lényegesen módosította a korábbi rendelkezéseket, szükségesnek tartom néhány módosuló szabályra külön is felhívni a figyelmet.

A szakszervezeti működést érintő módosítás, hogy a szakszervezetet megillető munkaidő-kedvezményből fel nem használt rész pénzbeni megváltásának kötelezettsége megváltási lehetőséggé szelídült a munkáltató számára. A megváltás mennyisége és mértéke a szakszervezet és a munkáltató közötti megállapodás függvénye.

A MÁV és a Vasutasok Szakszervezete között létrejött megállapodások korrekt betartása esélyt ad arra, hogy a jogszabályi változás ellenére az elmúlt négy évhez hasonló korrekt megállapodást tudunk kötni a MÁV-val az elkövetkező időszakra is.

Hátrányosan érinti a munkavállalókat a felmondási védelem hatályba lépési időpontjának változása. A változás azt jelenti, hogy amennyiben a munkavállaló a munkáltató rendes felmondásáról szóló értesülését követően válik keresőképtelenné, ez a munkáltatói rendes felmondás érvényességét nem érinti. Ez annyit jelent, hogy az érintett munkavállaló átmenetileg hátrányos helyzetbe kerülhet a munkaerőpiacon.

Természetesen a jogszabályi változás ellenére a MÁV-dolgozóknak, akik teljesítik a munkaszerződésben vállalt kötelezettségeiket, 1999-ben nem kell tartaniuk munkahelyük elvesztésétől, mivel a munkahelyek megőrzésére megfelelő garanciát biztosít a MÁV és a szakszervezetek között 1999. évre létrejött foglalkoztatási megállapodás.

A módosítás folytán változott, 6 hónapról 1 évre nőtt a rendkívüli felmondás jogát megszüntető ún. objektív határidő.

A jogszabályi változás következtében lehetővé vált, hogy az Utasellátó Rt-nél a munkáltató és a szakszervezet kollektív szerződésben a nemzetközi menetrendszerű vasúti személyszállításhoz kapcsolódó étkező-, háló- és fekvőkocsikon utazó munkakörben foglalkoztatott munkavállalók munka-, illetve pihenőidejére – a munkakörök sajátosságaira tekintettel – az Mt-től eltérő szabályokat állapítsanak meg.

Az Mt. módosítás hatályon kívül helyezte a 132. § (5) bekezdését, amely a megszakítás nélkül üzemelő munkahelyeken rendszeresen munkaszüneti napon is foglalkoztatott munkavállalók pótszabadságáról rendelkezett.

Tekintettel azonban arra, hogy a MÁV KSZ vonatkozó rendelkezése már évek óta úgy szól, hogy "A munkaszüneti napon is rendszeresen munkát végző munkavállaló havi (kéthavi) kötelező munkaideje (munkaidőkerete) meghatározásánál az állandó nappalosok munkanapjára eső munkaszüneti napot mint szorzót figyelmen kívül kell hagyni", a változás az érintetteknek nem okoz hátrányt. Az Mt. módosítása megszüntette a munkaügyi jogvitákat megelőző kötelező egyeztetés intézményét. A jogviták bírói szakba kerülésének korlátozására két út lehetséges:

1. Beemeljük a KSZ-be az Mt. egyeztetésre vonatkozó hatályon kívül helyezett rendelkezéseit;
2. Módosítjuk a KSZ 85/B §-át oly módon, hogy a békéltető igénybevétele a jogvita előtt ne lehetőség, hanem kötelezettség legyen. Természetesen ez azt is jelenti, hogy végre meg kellene állapodnunk a békéltetők személyéről is.

Az Mt. módosításból és a MÁV-val június 22-én kötött megállapodásból adódó további feladat a leltárhiányért fennálló felelősség szabályainak KSZ-ben történő rendezése.

dr. Bíró Tibor

Ki volt hát István?

Így, augusztus 20-a táján számtalan vezércikkíró tűnődik el azon, hogy nem volt még olyan rendszere Magyarországnak, amelyik ne propagandaként használta volna fel a maga javára az István-i életmű nagyságát, az államalapítást. 998 éve egyedül az Egyház az, aki nem írja át az elismerés himnuszát, hiszen István vérrel és vassal avatta hatalmi tényezővé a Kárpát-medencében a kereszténységet. Egyházként pedig az állam pilléreként támaszkodott rá.

Gáncsolták persze, főleg halála után, s így is, úgy is magyarázták tetteit. Úgyis megidézték, mint a magyar nemzetségi hagyományok tudatos fojtogatóját. A kegyetlen gyilkos, zsarnok egyeduralkodót vélték egyesek fölfedezni benne, aki magyarjait idegen segítséggel nem szégyellte fölnégyeltetni, megvakíttatni. Fiához írt intelmeit, erkölcsi tanításait pedig igyekeztek hallgatásba burkolni. Már amennyire lehetett.

Ki volt hát a kétarcú István?

Mindenek előtt bölcs, aki tudta, hogyan nem szabad lerombolni a régiből azt, ami jó, ami használható, az alapot meg kell hagyni, arra kell építkezni. Elsősorban akként, hogy Magyarország Európa része legyen.

Lássunk egy példát! A nemzetségfők szállásterületeiből utólag is modern, ispános vármegyéket keltettélétre. Ezek a láncszemek tartották össze az országot. S most is ezek tartják, noha régiókban gondolkodik Európa több országa már. Nagyobb gazdasági érdekeltségű egységekben.

Nagyjaink: Széchenyi, Kossuth, Deák, Eötvös... s még sorolhatnánk tovább, nem véletlenül tanulmányozták kikezdhetetlenül gyakorlatias művét: az országépítést. Abban pedig mindenki egyetért, hogy István idegen, ellenséges környezetben, hosszú ideig barátságtalan országok tengerében őrizte meg népét, lecsillapítva a szomszédok haragját.

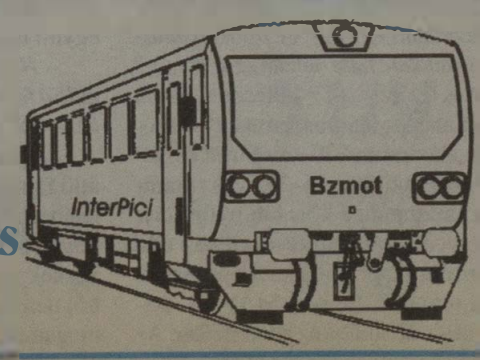
Így maradt meg a magyar magyarnak, s egyúttal immár végleg európainak.

Sz.Cs.

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700

- vasúti járműjavítás és gyártás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás és szerelés



DOKUMENTUMAINKBÓL

Követelésekből megállapodás 20 pontban

KÖZLEMÉNY

A Vasutasok Szakszervezete tájékoztatja a megszüntetésre kerülő vasút-egészségügyi költségvetési intézmények (MÁV TEK-ek és Egészségügyi Ellátási Főnökség) munkavállalóit, a munkajogi megállapodás megkötése során a VASUTASOK SZAKSZERVEZETE elérte, hogy:

1. A KHVM a megszűnő költségvetési intézmények megszüntetése előtt megfelelő időben a Kht. általi vasút-egészségügyi tevékenység folytatására vonatkozó, **az ellátási felelősséget is tartalmazó miniszteri rendeletet** ad ki.
2. A Vasútegészségügyi Kht-ra, a **Munkatörvénykönyve és a hatályban levő KSZ-ekben** foglaltak vonatkoznak.
3. A **helyi KSZ-ek az új kollektív szerződés megkötéséig érvényben maradnak**. Az új kollektív szerződés megkötéséig **a jelenleg hatályos KSZ-eket a felek egyike sem mondja fel**.
4. A **2000. évre vonatkozó béremelés** mértéke legalább az egészségügyben elfogadott mértéket tartalmazza.
5. A továbbfoglalkoztatott dolgozók **munkajogi jogviszonya folytonos marad, ami a munkavállaló munkaszerződésben** is rögzítésre kerül.
6. A Kht. által kiadott – személyre szóló továbbfoglalkoztatási ajánlatot megkapott dolgozó – **eredeti munkakörében, eredeti munkahelyén** kerül foglalkoztatásra, (kivéve az igazgatót és gazdasági igazgatót, mint vezetőket, akiknél a tulajdonos pályázatot ír ki. A pályázatok eredményének kihirdetésére a munkavállalói nyilatkozattétel határidejének lejárta előtt legalább 5 nappal korábban sor kerül).
7. A Kht. **2 éves foglalkoztatási garanciát** vállal valamennyi átvett munkavállaló számára, amely az **egyéni munkaszerződésekben is** rögzítésre kerül. Az egyéni munkaszerződések megkötésére akkor kerülhet sor, ha **a működési feltételek biztosítottak**.
8. A Kht. legalább a korábbi mértékben a KSZ-ekben is szereplő és a Kjt. szerint valamint egyéb megállapodások alapján az eddig is megkapott **bérjellegű és természetbeni munkavállalói juttatásokat** a munkáltató Kht. teljes körben és folyamatosan biztosítja.
9. A Kht. vállalta, hogy a **munkajogi megállapodás aláírt és fénymásolt példányát** minden munkavállalónak – a Kht. általános **munkavállalói tájékoztatásának mellékleteként** – átadja.
10. A Kht. **továbbfoglalkoztatási terve a megállapodás 2. sz. melléklete** képezi.
11. A Kht. **a továbbfoglalkoztatási ajánlatra igent mondó dolgozóval** – az eredeti foglalkoztatás jellege szerint (főállású illetve részállású), határozatlan idejű **munkaszerződést köt** az eredeti óraszámban.
12. A munkáltató a **közalkalmazotti jogviszonyban és a Kht. munkaviszonyban eltöltött időt egybeszámítja** a felmondási idő és végkielégítési idő megállapításakor.
13. A Kht.-nál továbbfoglalkoztatásra nem kerülő **munkavállalók végkielégítésének formáját és mértékét**, eljárási rendjét a Kjt. szabályozza, a Kht.-hoz átvett, 1999. november 1. után távozó munkavállalókkal kapcsolatos szabályokat (végkielégítés, felmentés stb...) eljárási rendet az Mt. tartalmazza.
14. **A munkavégzés helyére, időtartamára, a munka alapdíjazására** (alapbér + pótlékok), a készenlét, helyettesítés, rendkívüli munkavégzés, részmunka, munkarend, (kötött vagy kötetlen), ügyelet, műszakbeosztás, munkaidő-beosztás, pihenőidő, pihenőnap szabályait a Kjt. – az egészségügyi munkavállalókra vonatkozó – szabályai szerint alkalmazza a Kht, amelyeket a KSZ-ekben rögzít.
15. **A szabadság, pótszabadságra** vonatkozóan a munkáltató az Mt. rendelkezéseit alkalmazza, de a megszűnő költségvetési intézményektől átvett
    a) valamennyi munkavállalóra vonatkoztatva 1999. november 1-i határnappal megállapítja az alap és pótszabadság mértékét napokban a Kjt. szabályai szerint;
    b) valamennyi munkavállalóra vonatkoztatva 1999. november 1-i határnappal megállapítja az alap és pótszabadság mértékét napokban az Mt. szabályai szerint;
    c) az *a)* pont alapján megállapított alap és pótszabadság napjainak összegéből levonja a *b)* pont alapján számított alap és a pótszabadságok összegét és az így kapott napok számának megfelelő különbözetet **rendkívüli fizetett szabadságként** biztosítja a munkavállalónak a foglalkoztatása időtartamára az Mt.-ben megfogalmazott alap és pótszabadságon felül.
16. Az 1999. évre esedékes **jubileumi jutalmak** kifizetésre kerülnek.
17. Az alapítók vállalják, hogy ha a teljesítések kifizetésének elmaradása, vagy késedelme miatt a Kht. működése veszélybe kerülne, úgy az alapító a működéshez feltétlen szükséges **bér+járulék finanszírozását** biztosítja.
18. A Kht.-ban továbbfoglalkoztatott munkavállalókat és családtagjaikat, valamint a nyugállományba vonulókat olyan mértékű **vasúti menetkedvezmény** illeti meg, mint amelyet a mindenkori hatályos jogszabályok a MÁV Rt. munkavállalói, családtagjai is nyugdíjasai részére biztosítanak.
19. A Kht. munkavállalói a MÁV Rt. munkavállalókra vonatkozó feltételek szerint külön szerződés alapján jogosultak igénybe venni a **MÁV Rt üdülőit, vendégszobáit, pihenőházait, illetve munkásszállásait,** valamint a "Vasút a Gyermekekért Alapítvány" által működtetett **MÁV Rt. gyermekintézményeit** (bölcsőde, óvoda, nevelő- és diákotthon). Amennyiben a külön szerződésben a MÁV Rt. a Kht. munkavállalóira kisebb mértékű kedvezményt állapít meg, mint amit a MÁV Rt. munkavállalói élveznek, akkor a Kht. – mint munkáltató – a különbözetet kifizeti.
20. A munkajogi megállapodás mellékletét képező **VSZ nyilatkozat** alapján a Vasutasok Szakszervezete kijelentette és kifejezte azon szándékát, hogy az új kollektív szerződés mihamarabbi megkötésével összefüggésben kész tárgyalásokat folytatni a nyilatkozat mellékletét képező **Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság kollektív szerződés (tematikai rendszerezés) VSZ-tervezet alapján**.

Budapest, 1999. augusztus 16.

Kis Tamás
alelnök

NO COMMENT

dr. Márkus Imre Úrnak
a Vasutasok Szakszervezete elnökének

Tisztelt Elnök Úr!

Tisztelettel és megbecsüléssel köszöntelek és a VSZ-t is köszöntöm, amiért nem csatlakoztatok a *Gaskó István* vezette VDSZSZ sztrájkfelhívásához.

Az országot sújtó sorozatos természeti csapásokat is biztosan figyelembe vettétek, amikor így döntöttetek, és igazatok van, ez valódi, tisztességes érdekvédelem. A társadalmi megítélés is, s az elismerés sem marad el, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezetével így döntöttetek, és szerényebb juttatásokkal is beéritek az idén.

Nem "vásároltak" és vették meg a két szakszervezetet, ez Gaskó úr sk. hazudozásainak és felelőtlen állításainak egyike. Ismeritek az egészségügyi dolgozók nagyon rossz bérhelyzetét, álláspontotokkal a mi bérharcunkat is támogatjátok. A MÁV vezetőségével kötött megállapodásaitok korrektek, törvényesek és a szakszervezetek között is szimpátiát vált ki, hogy betartsátok.

Elnök Úr! Levelemet nyilvánosan is felhasználhatjátok.

Kecskemét, 1999. augusztus 5.

Szakszervezeti üdvözlettel:

Rózsavölgyi Ferenc
Kecskemét, Megyei Kórház
a Liga Szakszervezet titkára

A munka- és a pihenőidő vizsgálata is terítéken

1999. június 23-án együttes ülést tartott a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa és a Központi Munkavédelmi Bizottság. A két testület előtt a MÁV Rt. Közgazdasági Főosztályának vezetője, *Bodor Gyuláné* ismertette a társaság 1998. évi gazdálkodás eredményét, és jelenlegi gazdasági, valamint pénzügyi helyzettét. Elmondta, hogy a gazdasági helyzet tovább romlott. Ennek tudható be, hogy valamennyi költséghelyen további 10%-os költségcsökkenést kellett bevezetni. Ez érinti a szociális-, jóléti- és munkakörülmények javítására elkülönített 1,7 milliárd forintot is. A két testület emiatt aggályát fejezte ki, hangsúlyozva, hogy a MÁV Rt. likvidítási gondjai ellenére ez nem mehet a dolgozók munkakörülményeinek rovására. Ezt követően a KÜT és a KMB között együttműködési megállapodás megkötésére került sor, amit a két testület elnöke, a KÜT részéről *Horváth István*, a KMB részéről *Molnár József* ünnepélyes keretek között írt alá.

Az együttműködési megállapodásnak már hagyományai vannak, mivel ez 1995 óta folyamatos, amelynek eredményei kézzelfoghatók.

A két testület felismerte, hogy az Mtben és az Mvt-ben biztosított jogosítványaik gyakorlása együttműködésük keretében jobban elősegítheti a munkavállalók munkabiztonsági- és foglalkoztatás-egészségügyi érdekeinek érvényesülését, de nem utolsó sorban a munkáltató ennek érdekében végzett tevékenységét is.

Az együttműködés legfontosabb területeinek tekintik a következőket: A munkavállalók nagyobb csoportját érintő munkáltatói intézkedési (átszervezés, átalakítás, korszerűsítés) terveiről. A munkavállalók képzésével összefüggő tervekről, intézkedésekről, utasításokról. Új munka- és üzemszervezési módszerek bevezetésre kerülő (tett) intézkedésekről, beruházási- és fejlesztési döntések megítéléséről, várható hatásairól. A munkavállalók lényeges érdekeit érintő belső szabályzatok, utasítások tervezeteinek véleményezésében. Elemzést végeznek a munkavédelmi helyzet, valamint súlyosabb kimenetelű balesetek megítéléséről. Figyelemmel kísérik a munkaidő és pihenőidő alakulását, különösen a fokozottan egészségre ártalmas, veszélyes területeken. A két terület hatáskörének megfelelően a megváltozott munkaképességű dolgozók rehabilitációjára vonatkozó intézkedések hatékonyságát is értékelni fogják.

Együttműködésünk formái és módszerei az elmúlt négy év során kialakultak és beváltak. Továbbra is ezt az utat kívánják követni, ezen belül a kölcsönös, folyamatos információcserét, együttes üléseket. Rendszeressé teszik a bizottságok munkaterveinek cseréjét. A kapcsolattartás számos területét foglalja magába a testületek együttműködési megállapodása.

Az eddigi tapasztalatok alapján kezdeményezzük, hogy a szolgálati helyeken működő üzemi tanácsok és munkavédelmi bizottságok a központi együttműködési megállapodás mintájára kössenek helyi szintű megállapodásokat.

Pásku Jenő

EGYÜTTDÖNTÉS AZ ÁR- ÉS BELVÍZKÁROSULT VASUTASOK MEGSEGÍTÉSÉRE

A ferencvárosiak felhívása példaerejű

Lapunkban már többször is beszámoltunk arról a döntésről, amelyben a MÁV Rt. vezetése és a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) 50 millió forintot különített el az 500 millió forintos lakásépítési keretből, hogy így segítsen az ár- és belvízkárosult vasutasoknak és családjaiknak. Nos úgy tűnik: az első károsultak hamarosan megkapják a hosszú lejáratú, kamatmentes kölcsönöket. A részletekről kérdeztük *Horváth Istvánt*, a KÜT elnökét és *Nagy Zoltánt*, a KÜT Szociális Munkabizottságának vezetőjét.

– Eddig 83 kérelmet bíráltunk el, amelyből 82-őt hagytunk jóvá, egyet pedig elutasítottunk – világosít fel *Nagy Zoltán*. – Egy főre egyébként átlagosan 300-350 ezer forint jut. A kölcsönök folyósítása várhatóan néhány héten belül megkezdődik. Eddig egyébként a pótkeret körülbelül egyharmadát használtuk fel.

– Melyik térségből nyújtották be a legtöbb kérelmet?

– A keleti országrészből: Borsod-Abaúj-Zemplén, Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Jász-Nagykun-Szolnok, Heves és Békés megyéből.

– Szabályozva van-e, hogy mekkora kölcsön adható egy-egy károsult vasutasnak, s egyáltalán: mire adható ez az összeg?

– A KÜT július 27-i ülésén fogadta el azt a határozatot, miszerint egy rászorulónak maximum 600 ezer forint összegű, hosszú lejáratú, 15-20 éves futamidejű kamatmentes kölcsön nyújtható. Alapvetően lakásfelújításra adható ez a kölcsön, ám akadt példa lakásépítésre is. Fontos tényező, hogy a MÁV Rt. felújítás esetén átvállalja az adóterheket. Az elmúlt időszak esőzései és természeti csapásai miatt már tíz kérelem érkezett. Minden valószínűség szerint tehát az előre elkülönített 50 millió forint az év végéig elfogy.

A kölcsön legnagyobb előnye egyébként az, hogy nem a létszámarányos elosztást vesszük figyelembe, hanem a rászorultság mértékét.

A károsultaknak mellesleg a KSZ-ben leírt feltételeken felül az önkormányzattól is kérniük kell egy igazolást arról, hogy őket valóban ár- és belvízkár érte. Ehhez készül pluszban egy környezettanulmány is, melyet általában az érintett vasutas szakszolgálatának helyi vezetője és a helyi ÜT tagjai végeznek el. Kérjük a munkavállalóktól, a kérelmekben a víz elvonulta utáni tényleges kárt jelenítsék meg!

– Mennyire lenne indokolt egy állandó katasztrófakeret létrehozása? – kérdezem immár *Horváth Istvánt*, a KÜT elnökét.

– Lehet, hogy az év végén, a tapasztalatokat összegezve, javasolni fogjuk. Bár nem szeretnénk, ha minden évben ekkora károk érnék a vasutasokat.

Ebben az ügyben egyébként szerintem az a legfontosabb, hogy a munkáltatóval nem csak együtt gondolkodtunk, de együtt is cselekedtünk.

– Nyilvánvalóan az elkülönített 50 millió forint hiányozni fog a lakásépítési keretből, ami amúgy sem sok...

– Igen, sajnos a rendelkezésünkre álló félmilliárd forint (az igények ismeretében s tekintve, hogy ez az összeg nem követi az infláció mértékét) valóban kevésnek mondható. Pedig ebből a pénzből nemcsak lakást lehet építeni, de támogathatunk például gázprogramot, közművesítést is. Bár önmagában az elkülönített 50 millió forint nem sok, de nem szabad felednünk: a több tucat ár- és belvízkárosult vasutas kollégának és családjának ez a pár százezer forintos kölcsön az életet, a túlélést, az újrakezdés reményét és lehetőségét jelenti.

A károsultak egyébként számos módon kaphattak-kaphatnak támogatást. Gondoljunk csak a MÁV Rt., vagy például a VSZ rendkívüli segélyeire, az önkormányzati támogatásokra és a helyi üzemi tanácsok is adhatnak nekik segélyt. A legnemesebb példára azonban a MÁV Rt. Budapesti Területi Igazgatóságon bukkantunk, aholis a ferencvárosi vasutasok felhívására az igazgatóság területén dolgozó vasutas kollégák 1 millió 672 ezer forintot gyűjtöttek össze, amelyet – a Vasutas Települések Szövetségén keresztül – a dombrádi önkormányzatnak adományoztak. Egyedülálló ez az összefogás, példaértékű lehet az egész országot tekintve is.

* * *

Fenti cikkünkhöz kapcsolódik, hogy öt ár- vagy belvízkárt szenvedett, a debreceni területi igazgatóságnál dolgozó vasutascsaládnak adott eddig hosszú lejáratú kamatmentes kölcsönt – családonként 80-220 ezer forintot – a MÁV Rt. – tudósít a Hajdú-Bihari Napló augusztus 3-i, keddi száma. A cikkben nyilatkozik *Tasi Gábor*, a területi igazgatóság helyettes vezetője is, aki megemlíti: "A debreceni területi igazgatóság dolgozóinak köréből eddig 15 kérelmet nyújtottak be a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsához és további 15 kérelem előkészítése folyamatban van."

Berta Sándor

"Hát én immár kit válasszak?"

A magán-nyugdíjpénztárakról szóló törvény értelmében a munkavállalók 1999. augusztus 31-ig dönthetnek, hogy belépnek-e valamelyik magán-nyugdíjpénztárba. Ezen időpont letelte után csak a pályakezdők lehetnek – kötelező jelleggel – magánpénztár-tagok.

A vasutas munkavállalóban felmerül a kérdés, hogy milyen szempontok alapján válasszon magának pénztárt. Kézenfekvő megoldás, hogy lépjen be a Vasutas Nyugdíjpénztár magánpénztári ágazatába. Többen azért idegenkednek ettől, mert úgy gondolják, nem biztonságos ugyanabban az önkéntes és magán-nyugdíjpénztárban tagnak lenni. Ez nem jó érv, hiszen a magánpénztári befizetések után az állam bizonyos mértékű garanciát vállal, ugyanakkor minél nagyobb egy pénztár, annál biztonságosabb. Ha minden vasutas a saját pénztárát választaná, akkor az ötvenhatezer vasutas pénztára felvehetné a versenyt a nagyobb biztosítók és bankok magán-nyugdíjpénztáraival.

Szabad a választás, bármelyik nagy magánpénztárt is választhatjuk. De nem mindig a legtőkeerősebb pénztár adja a legtöbb hozamot, illetve nyújtja a legtöbb biztonságot. Bankok is tönkre mehetnek. A biztosítók és a bankok azért invesztáltak a magán-nyugdíjpénztárakba, mert ezeket vállalkozásoknak tekintik, vagyis profitot szeretnének elérni. A Vasutas Magán-nyugdíjpénztárról ugyanez nem mondható el, mivel az összes hozamot felosztják a tagok között.

Az önkéntes pénztárak közül a vasutas munkavállalók három közül választhatnak: önkéntes nyugdíjpénztár, önkéntes egészségpénztár, önkéntes önsegélyező pénztár. A három közül csak kettőt támogat a munkáltató, hogy melyiket, azt a pénztártagnak kell eldönteni a belépési nyilatkozatával.

A háromból úgy válasszon ki két pénztárt a dolgozó, hogy azt később ne bánja meg, mivel a kilépésnek költségei vannak.

Az *Önkéntes Nyugdíjpénztárt* mindenkinek ajánlani lehet korhatártól függetlenül. A magas, 50%-os adókedvezmény és a vállalati hozzájárulás (a 4%-os tagdíjból 2,72%-ot a MÁV fizet) miatt a legkedvezőbb befektetés.

A *Vasutas Egészségpénztárt* azoknak lehet ajánlani, akik már most fel akarnak készülni arra, hogy az egészségügy jelenlegi rendszere megváltozik. Tényszerűbben! Azoknak javallható, akik belátható időn belül pl. nagyobb fogászati beavatkozás előtt állnak, vagy akik folyamatos gyógyszerszedők, s költségeiket így szeretnék lejjebbsrófolni. A vállalati hozzájárulás szintén 2,72% és a 25%-os adókedvezmény is vonzó a tagoknak.

Az *Önsegélyező Pénztár* azon kollégáknak éri meg igazán, akik szociálisan hátrányosabb helyzetben vannak az átlagnál. Mivel a pénztár szolgáltatásai függnek például a gyerekek számától, ezért előfordulhat, hogy a tag beiskolázási segélyét a többi taggal finanszíroztatja meg. Ez hosszú távon nem lesz tartható. Előnyös viszont, hogy a tagdíj pontosan megegyezik a munkáltatói hozzájárulással, vagyis a tag helyett csak a MÁV fizet. Ez ugyan adóköteles jövedelem, de az adókedvezmény ezt majdnem kompenzálja.

Mindhárom önkéntes- és magánpénztár esetében is előnyös, hogy a megtakarítás életbiztosításnak is tekinthető, hiszen az egyéni számlán lévő összeg örökölhető, amely az évek alatt akár százezrekre, vagy milliókra is rúghat.

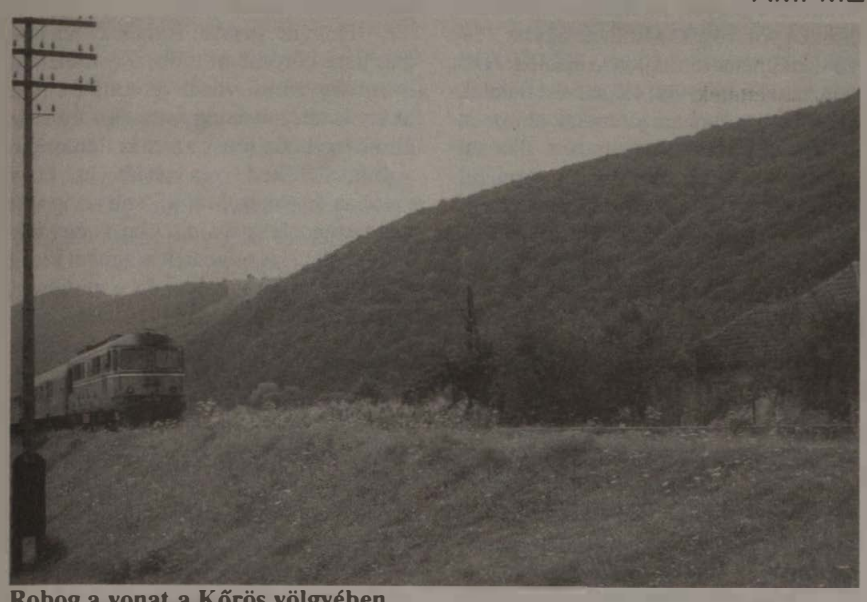
Tessék választani! Mindenképpen megéri.

Tonzor Péter

VASÚTNÉZŐBEN

Vonatkeringő Erdélyben

"AMI MÉG MŰKÖDIK, AZZAL MINEK TÖRŐDNI"



Robog a vonat a Kőrös völgyében

A Királyhágó meredek kaptatóit megmászva a történelmi Erdély földjére léptünk. Mennyire más ez a vidék, mint a magyarországi síkságok, végtelen rónák! Ott csak néhol tarkítják a szelíd lankás középhegységek. Itt égbenyúló havas bércek, zúgó, sebesen hömpölygő folyók által kivájt völgyek és erdővel borított hegyek fogadták az utazót. Hozzájuk alkalmazkodott a vasútépítés, amely komoly kihívás elé állította elődeinket. Baross Gábor világhírű műszaki gárdáján nem fogott ki semmilyen nehézség. Ahol lehetett, követték a természet adta lehetőségeket, a mély völgyeket viadukttal hidalták át, a hegyek gyomrába alagutat fúrtak. Néhány évtized alatt Erdélyt is behálózta a vasút. Megindult a rohamos gazdasági és kulturális fejlődés, ami európaivá tette ezt az addig elzárt vidéket. A sínek nélkül elképzelhetetlen lenne itt az élet.

Deformálódó talpfák, rozsdás hidak

A lap tudósítójaként alaposan szemrevételeztük az állomások épületeit, a pályás és a "guruló állományt". Beszélgettünk vasutasokkal, akik megosztották velünk gondjaikat, örömeiket, és bevezettek minket az erdélyi vasutasélet rejtelmeibe.

Lépten-nyomon nagyon sok hasonlóságot tapasztaltunk. A nagyvárosok pályaudvarai, amelyek átvészelték a II. világháború szörnyű bombázásait, még ma is mutatják egykori pompájukat. Szinte valamennyi építészeti remekmű. Ezek kivétel nélkül az I. világháború előtt épültek, a vasútépítés legdicsőbb korszakában. Funkciójuknak ma is tökéletesen megfelelnek, de természetesen azóta történtek modernizációt szolgáló felújítások. A földig rombolt állomások helyén viszont minden eleganciát nélkülöző szocreál stílusú épületek árválkodnak. Ilyen szomorú sorsra jutott Marosvásárhely egykori patinás indóháza is, helyette talán egész Erdély legridegebb, legvisszataszítóbb főpályaudvarát építették fel. A kisvárosok és falvak vasúti létesítményei alaposan megkoptak, nem sokat költöttek rájuk az elmúlt évtizedekben. Újat, vagy felújítottat keveset találtunk, ezek is az országos fővonalak mentén bukkantak fel nagyon nagyon ritkán. Úgy látszik, hogy itt is az a mentalitás, hogy ami még működik, azzal nem sokat kell törődni.

A vasúti pályák fővonalait viszont szépen felújították az elmúlt időszakban. Megerősítették a töltéseket, a műtárgyakat, kicserélték az elkorhadt talpfákat, és igen erős, 64 kilogrammos síneket fektettek le. Ezek a vonalak legtöbbje kétvágányú és villamosított. Óriási szerelvényeket figyelhettünk meg, amelyek áruval megrakottan talán a Fekete-tengeri kikötő felé igyekeztek. A mellékvonalakon viszont annál siralmasabb volt a helyzet: gyenge terhelésre és forgalomra méretezett töltés, repedezett, korhadó deformálódott talpfák, s rozsdásodó hidak. A síneket valamikor a múlt században vagy a húszadik század elején hengerelték Diósgyőrben, Ózdon és Resicán. Külön figyelemre méltók voltak a vasút-közút találkozások. Néhol annyira kiállt a sínkorona, hogy a ráhajtó autós egy életre megemlegeti a hatalmas döccenőt. Ha jön a vonat, a vörös fény mellett éles hangjelzés is figyelmezteti az áthaladókat.

A "guruló állomány" is igen vegyes képet mutatott. A gőzvontatás már itt is kiment a divatból, csak néhány iparvágányon vagy nosztalgia vonatnál figyeltünk meg füstokádó lokomotívot. A dízel- és villanymozdonyok, valamint a vagonok kivétel nélkül román gyártmányúak, nem túl tetszetősek, de használhatóak. A személyszállító kocsik hasonlóak, mint a hazaiak, de belső tisztaságuk és felszereltségük mélyen alatta van az itthoniakénak. Utaztunk német mintára gyártott emeletes kocsiban is. Ez a konstrukció kissé elfuserálódott, tetszetős megjelenése ellenére. A nagy melegben használhatatlan a felső szint, ide szorul be a hőség és a kellemetlen szag.

Félennyi az útiköltség

Megfigyelésünk szerint az erdélyi emberek gyakrabban veszik igénybe a vonatot, mint a magyarországiak. Számtalan oka lehet ennek. A közúti közlekedés még a fejlődés kezdeti stádiumában van, az autóbuszok ritkán és rendszertelenül közlekednek. Havas teleken, különösen a magas hegyek környékén néha hetekre- hónapokra járhatatlanok az utak. Tavasszal árvizek bénítják a forgalmat. Utazni, árut szállítani viszont muszáj. Marad a jó öreg, megbízható vasút, ami ritkán hagyja cserben az embereket.

Az állomásokon az utasok tájékoztatása viszont példamutató, pontosan és feltűnően ki van függesztve az indulóérkező vonatok menetrendje. A várható utazási költségekről is pontos a tájékoztatás. A menetrend mellett található a tarifatáblázat, amely felhívja az emberek figyelmét arra, hogy mekkora költségekre számíthatnak, ha utazni szeretnének. Nem a pénztárnál kell megtudniuk, hogy van-e elegendő pénzük úti céljuk eléréséhez. Azt tapasztaltuk, hogy az itteni utazási költségek megközelítően a felét teszik ki a magyarországiénak. Marosvásárhelyről Bukarestbe első osztályon 100.400 lej, másodosztályon 63.400 lej a tarifa. A távoli tengerparti Konstanca elérésére 140.100 illetve 89.100 lejt kell fizetni az utasnak. A közeli Kolozsvárra viszont már 39.400-25.100 lejért elutazhatunk. (A forint-lej szabadpiaci árfolyama 1999. júliusában 1:63 volt. A szerző)

A nyári időszakot figyelembe véve a vonatok pontosak, jól be volt állítva a menetidő, amelyet elsősorban a pályák állapota határoz meg. A fővonalakon hasonló a sebesség, mint az itthoni, de a mellékvonalakon legtöbbször még az ötven kilométeres sebességet sem érik el. Itt közlekednek az elöregedett, gyenge dieselmozdonyok, megkopott, rozoga kocsikat és tehervagonokat vontatva maguk után. Különösek a szokások a sorompó leengedésének terén is. Általában legalább 10 perccel a vonat elhaladása előtt elzárják a közúti kereszteződést, de olyan élményben is volt részünk, hogy több, mint fél órát kellett rostokolnunk, amíg végre eldöcögött a vonat.

Állása van, de nem biztos, hogy fizetést kap

– Romániában ma vasutasnak lenni irigylésre méltó státusz. Óriási itt a munkanélküliség, de akinek van állása, nem biztos, hogy fizetést is kap. A megélhetés viszont borzasztóan drága, különösen azoknak, akik mindent a boltból vásárolnak. Nálunk a vasutasnál kicsi, de biztos kenyeret lehet keresni – kezdte el a beszélgetést *Mózes Márton*, székely villamosmozdony-vezető, akinek az otthona Tusnádfürdőn van, és legtöbbször a Kolozsvár-Bukarest közötti fővonalon teljesít szolgálatot.

– Már több, mint húsz éve szolgálom a CFR-t, a Román Államvasutakat, mint ahogy szolgálta apám és nagyapám is. Mi már vasutas dinasztiának számítunk, hiszen három nemzedék óta kötődünk ehhez az életformához. Nagyapám néhány évig MÁV-alkalmazott is volt, amikor a bécsi döntést követően Észak-Erdély visszakerült az anyaországhoz. Nagyon büszke volt erre az időre, annak ellenére, hogy ezt a "kitérőt" később nem számították bele a nyugdíjába. A családból ma már csak én nyergelem a síneket az erős, 2000 KW-os teljesítményű villanymozdonnyal. Remélem, hogy egyszer majd valamelyik fiam folytatja a családi hagyományt.

Hogy hogyan élnek a vasutasok Erdélyben? Talán az lenne a legidevágóbb kifejezés, hogy szegényen, de biztosan. Minden relatív. Mi minden hónapban pontosan megkapjuk illetményünket, akár esik, akár fúj. Emberi módon megélni viszont nem lehet belőle. Nekem éves átlagban valamivel több, mint 2,4 millió lej a fizetésem, de három gyermeket tartok el belőle. Havi kétmillió lej itt nem sok pénz. A feleségem fizetése nem számottevő, de itthon műveli a kertet és gondozza az állatokat. Tehenet, disznót és baromfit tartunk. A kertben megterem egész évre a pityóka (burgonya), a puliszkának való kukorica és minden zöldségféle. A környező erdőkben rengeteg az ehető gomba, a málna és az áfonya. Ezekből is bőven bespájzolunk télire. Ennek ellenére ki kell egészíteni valahogy a jövedelmemet, mert felkopik az állunk, pedig én a legjobban fizetett vasutasok közé tartozom. Nagyon sok kollégám még az egymillió lejt sem keresi meg havonta. Valóban komoly bajban lennénk, ha nem vennénk elő furfangos székely eszünket.



Kolozsvár patinás felvételi épülete



A marosvásárhelyi állomás szomorú képet mutat

Akik nagy távolságokat tesznek meg, azoknak lehetőségük van kisebb-nagyobb üzletek lebonyolítására. Mindig tudjuk, hogy hol, mit lehet olcsón beszerezni, amit felárral értékesítünk vagy a család használ fel. Sok kicsi sokra megy. Arra viszont ügyelünk, nehogy valami stiklibe keveredjünk. A rakomány megdézsmálása, vagy az üzemanyag megcsapolása főbenjáró bűnnek számít. A legkisebb ilyen vétség is állásvesztéssel jár, komolyabb esetben súlyos börtönbüntetést is lehet kapni. Nem is emlékszem rá, hogy székely vasutas ellen indítottak-e eljárást valamikor munkahelyi lopás miatt. Nekünk magyaroknak különösen kell ügyelnünk a renoméra. Ugyanez vonatkozik a pontos és hibátlan szolgálatra is. Elkésni, hanyag munkát végezni nem divat nálunk. Hála istennek, az én hibámból még nem történt baleset, pedig némely szakaszokon 140-nel megy alattam a mozdony. Nekem valóban nincs okom a panaszkodásra. Ma még nehéz itt az élet, de bízunk egy boldogabb, gazdagabb jövőben. Eszünk ágában sincs visszasírni a "Kárpátok Géniuszának" korszakát...

Kép és szöveg:
Kellermann László

A VSZ nem ült a bértárgyalási hintába

NAGYOBB VOLT A SZÍNÉSZI TELJESÍTMÉNY

(...folytatás az 1. oldalról)

Hangsúlyozta, hogy a kilátásba helyezett sztrájk még tovább mélyíti a MÁV Rt. nehéz gazdasági helyzetét.

Dr. Bajnai Gábor, vezérigazgatóhelyettes a kibontakozni látszó jogvitát elutasította, de arra is figyelmeztetett, hogy az együttműködési kötelezettség a szakszervezetek számára is elő van írva, így a munkáltató a három reprezentatív mellett még 16 kisebb vasúti szakszervezettel is beszélő viszonyban áll.

Gaskó István ismét kifejtette, hogy KSZ-re vonatkozó ajánlatot egyik fél sem söpörheti le a tárgyalóasztalról. Tájékoztatta a tanácskozásra összegyűlteket, de a nagy számban jelenlévő sajtó képviselőit is, hogy a VDSZSZ csupán annyit kér, amennyit a MOSZ kapott, minden vasutas számára 18%-nyi béremelést, és a balesetmentességi jutalmat is. Ugyanakkor garanciát arra, hogy a MÁV Rt. vállaljon kötelezettséget a teljesítményjutalom korábbi kifizetésére. Kijelentette, hogy a VDSZSZ-ben nem sztrájkgeneráló megszállottak szavaztak az országos választmányon, hiszen az alapszervezeteik többsége voksolt a megtartható sztrájkra, ha a VÉT ismét kudarcba fullad.

A VSZ nem ült bele a VDSZSZ bértárgyalási hintájába. *Márkus Imre* higgadtan adta tudtára a sajtó nagy nyilvánossága előtt a VDSZSZ-nek is, hogy a legnagyobb vasúti szakszervezeti tömörülést, a VSZ-t megnyugtatja a munkáltató, vagyis a vezérigazgató válasza, ami garancia az év végi 1,5%-os teljesítményjutalom kifizetésére is. Így aztán a VSZ a feleslegesség okán nem támogatja az újabb bértárgyalások napirendre való fölvételét.

Dr. Bajnai Gábor szavai szerint az augusztus 3-i VÉT-en nem alakult ki konszenzus, itt csak annak összehívása történt meg.

Dr. Borsik János hasonlóképpen nem támogatta a VDSZSZ tárgyalási javaslatát.

Gaskó István értetlenségének adott hangot. Merevséggel, a jogszabályok felrúgásával vádolta meg a társszakszervezeteket, a munkáltatót, akik átlépték a törvényesség határát. Ő aztán nem kullog oda aláírni a januári bérmegállapodást.

Befejezésül *Márkus Imre* ismertette a Fővárosi Munkaügyi Bíróság július 30-i végzését, hiába fordult a VDSZSZ a bírósághoz, hogy állapítsa meg: a VSZ és a MOSZ feladta függetlenségét a munkáltatóval szemben. Független maradt mind a kettő. E bíróságnak (határozata szerint) függetlenségvizsgálatra nincs hatásköre. A VDSZSZ rossz helyen kopogtatott.

Szalai Csaba

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

EFOTT-roham Hajdúszoboszlón

ALSÓ HANGON HAT-HÉTEZER DIÁKUTAS ÖZÖNLÖTTE EL AZ ÁLLOMÁST

"EFOTT". Már több, mint tíz éve, hogy megalkotta ezt az első hallásra furcsán csengő mozaikszót egy pihent agyú egyetemistákból álló kis csoport. Hogy mit is jelent? Nos, ha pusztán az alkotó szavakat vesszük, ezt hámozhatjuk ki belőle: Egyetemisták és Főiskolások Országos Turisztikai Találkozója. Egyébként évente más-más helyszínen felbukkanó négy napos koncert- és bulisorozatról van itt szó kérem. Erre a négy napra egyetemista és főiskolás egyaránt igyekszik elfeledni a sötét hangulatú szorgalmi- és vizsgaidőszakot, s csak egymásra és a jó hangulat fenntartására próbál koncentrálni. Idén ez az őrületes mozgó cirkusz Hajdúszoboszlóra, a huszonötezres alföldi kisvárosba érkezett. Naponta átlag húszezren vonultak a helyszínre, a szoboszlói repülőtérre, s ahogy az fesztiválokon általában lenni szokott, a többség vonattal érkezett a rendezvénynek otthont adó városba. A drasztikusan megnőtt utasforgalom hatásairól *Kállai Árpád*ot, a hajdúszoboszlói vasútállomás tartalékos állomásfőnökét faggattam.

– Látom sikerült épségben átvészelnie a rettegett négy napot...

– Igen, szerencsére mindannyian megúsztuk maradandó károsodások nélkül.

– Mennyire befolyásolta az utasforgalom növekedése az állomás munkáját?

– Ugye július 21-ével kezdődött ez az egész? Már ezen a szerdai napon megfigyelhető volt az utasok gyarapodása, hátizsákkal jöttek 3-400-an. Fekete volt itt az "EFOTT-osoktól" a peron, tömegesen jelentek meg a fiatalok. Könnyen meg lehetett különböztetni őket az átlagos utastól, aki kisebb táskákkal, reklámszatyrokkal utazik. A fesztiválra igyekvők nagy csomagokkal, hátizsákkal szálltak le a vonatokról. Iszonyú sokan érkeztek már az első nap, de a dolog folyamatos volt, szerdától péntekig állandó roham alatt álltunk.

– Hogyan készültek fel erre?

– A Volánnal abban állapodtunk meg, hogy ők minden egész órában küldenek ide az állomás bejáratához egy-egy buszt és azonnal a fesztivál bejáratához szállítják az érkező fiatalokat, így nem gyűltek fel itt a gyerekek, nem akadályozták a munkánkat. E mellet a Volánnal folyamatos kapcsolatban álltunk, értesítettük őket a vonatok esetleges késéséről, így aztán ők tudtak valamelyest igazodni hozzánk. Az utastájékoztatás is folyamatos volt, az állomáson a szokásosnál sokkal sűrűbben mondtuk be az érkező és az induló vonatokat, s a debreceni kollégák segítségével még az EFOTT helyszínén is működtettünk információs pontokat. Maga az állomás egyébként még köszöntötte is az ide érkező fiatalokat.

– Ez igazán szép gesztus volt az Önök részéről!

– Honorálták is a gyerekek, igazán jó hangulat alakult ki az állomáson.

– Tehát nem okozott itt semmilyen kellemetlenséget a tömeg?

– Nem, nem, dehogy! Ahogy leszálltak a vonatról, pillanatok alatt el is szállították a buszok őket innen.

Nem mentek ölre

– Ezek szerint nem is volt semmiféle fennakadás a vasútforgalomban?

– Szerencsére nem, mindössze arról volt szó, hogy a szerelvények a szokásosnál mondjuk fél perccel hosszabb ideig álltak benn az állomáson, míg a fiatalok lekászálódtak a kocsikról. A hátizsák azért megnehezítette a mozgásukat. Ehhez jött még az, hogy általában csoportosan utaztak, s a leszállásnál is bevárták egymást, ami beletelt egy kis időbe. Volt olyan, hogy egyetlen kocsiban utazott mind a harminc-negyven fiatal.

– Naponta 10-15 ezren voltak kint a fesztiválon. Ön szerint hányan érkeztek ide vonattal?

– Ezt pontosan nem tudnám megmondani, de az biztos, hogy rengetegen. Érkezés szempontjából mindenképp a szerdai nap volt a legerősebb, a leglátványosabb. Utána is jöttek persze szép számmal, de a szerda volt úgymond a csúcs.

Két pénztárablak is kevés volt

– A visszaút is ilyen szép rendben zajlott?

– Abszolút semmi probléma nem volt. Furcsa volt viszont, hogy bár a fesztivál vasárnap hajnalig tartott, mégis sokan már pénteken hazaindultak. Persze a legnagyobb forgalmat a visszaút során mégis vasárnap bonyolítottuk le, bár szombaton is rengetegen utaztak el Szoboszlóról. A buszok vasárnap hajnal négy óra körül kezdték el ideszállítani az embereket, így a később induló vonatokra váró fiatalok megrekedtek itt az állomáson. Ezzel sem volt viszont komolyabb gond, mert bár ellepték az állomás egész területét, mégsem volt egyetlen hangos szó vagy más incidens sem. Szépen lefeküdtek itt-ott, beszélgettek, kártyáztak, szóval elfoglalták magukat, míg beállt a vonatjuk.

– A többi utas hogyan tűrte a tömeget, a várakozást?

– Érdekes módon nagyon toleránsak voltak, kivárták a sor végét, nem szabadultak el az indulatok. Ehhez azért szerintem az is hozzájárult, hogy a szokásos egy pénztár mellett megnyitottuk a ritkán használt másik pénztárablakunkat is, így valamivel gyorsabbá vált a jegykiadás. Annak az utasnak, aki mondta, hogy nagyon fontos lenne az éppen induló vonattal elutaznia, a pénztár mögött kiadtuk a jegyét, ne kelljen kivárnia a hosszú sor végét. Mindent egybe véve zökkenőmentesen zajlott le a dolog. A két pénztáros is meg volt elégedve a fiatalokkal, ők is csak csupa jót tudtak elmondani róluk. Igazság szerint azért őket sajnáltam egy kicsit. Beültek a pénztárfülkékbe reggel háromnegyed hatkor és csak délután kettő körül tudtak onnan felállni, mert csak akkor oszlott el egy kicsit a tömeg, addig rengetegen voltak.

– A csúcs mikor volt?

– Mondhatni reggel öttől délután egyig. Csak jöttek, jöttek, jöttek a gyerekek. Az egyik pénztáros mesélte, akárhányszor felnézett, mindig csak emberfejeket látott, üres ablakot soha.

Óriási a bevétel

– Azért a bevétel gondolom kárpótolta őket is...

– Na igen... Csak vasárnap egymillió kétszázezer forint értékben adtunk el jegyet, míg egy átlagos nap végén olyan három-négyszázezer forint bevétellel zárjuk a kasszát. Ahogy a vonatokat néztem vasárnap alsó hangon hat-hétezer ember utazott el innen.

– Ön, illetve az állomás vállalná még egyszer ezt a "bolondokházát" ami négy napon keresztül itt volt?

– Hogyne, persze! Annak idején forgalmista koromban többször átéltem a hortobágyi hídi vásár rohamát, s már akkor is tetszett a nagy sürgés-forgás az állomáson. Ez most azért kellemesebb volt annál. Jóleső érzés volt látni azt, hogy valóban értelmes, kulturált társaság vett részt ezen a fesztiválon, s ha a négy nap során néha el is engedték magukat kicsit a fiatalok, miután véget ért a mulatság, sikerült visszazökkenniük a mindennapok világába. Más részről úgy érzem az állomásnak is jót tett ez a pár nap nyüzsgés. Az ember amúgy is szívesen részt vesz egy ilyen erősebb, felpörgetettebb dologban... Úgy érzem a csapatmunka is fejlődött az elmúlt négy nap következtében. Az egyetlen negatívum, hogy több szemét maradt azért a gyerekek után, mint egy átlagos nap végén, de azt is pillanatok alatt sikerült feltakarítanunk.

– Ezek szerint jól vizsgázott a hajdúszoboszlói állomás?

– Én úgy érzem igen. Mindent megtettünk azért, hogy ne rossz szájízzel menjenek el innen az emberek. Ez azt hiszem, sikerült is!

Csáki Szilárd

FIGYELŐ

Lengyel elbocsátási hullám

A LENGYEL VASUTAKNÁL (PKP) 60 EZER ALKALMAZOTT ELBOCSÁTÁSÁT TERVEZIK

A PKP az áruforgalomban 1998 év folyamán bekövetkezett 10%-os csökkenés és a személyforgalom 2,15 milliárdos deficitje után 2003-ig 60 ezer alkalmazottat fog elbocsájtani, ami a személyi állomány közel 30%-ának felel meg. (1999 elején 206 ezer alkalmazott volt.) Ez az elbocsátási hullám ugyanolyan szociális feltételek mellett fog történni, mint a bányászoknál vagy a vasiparban.

Az áruforgalomban bekövetkezett csökkenés a piacgazdaságba való átmenet szerkezet-átalakításának, míg a személyforgalomban a motorizáció fokozott elterjedésének köszönhető (a lengyel családok több, mint 60%-a gépkocsival rendelkezik).

A PKP helyzetének javítására az állam magára vállalta az infrastruktúra költségeit, megszüntetve azonban az üzemeltetés támogatását.

(La Vie du Rail, 1999. június 02.)

Fordította: ***Hajós Béla***

Bokszer a békejobbon

Néha – mert van az úgy – muszájból udvarias a házigazda, a vendégül látott pedig pillanatok alatt elfelejti, hogy ő csak a jó ízlés okán megtűrt személy a "gyülekezetben". Így történt ez Debrecenben, egy júliusi nyílt VSZ-fórumon, ahová *Gaskó István* is besietett (nem betévedt!) csapatával. Mondván azt olvasta, ide mindenkit szeretettel várnak. A levezető elnök, *Kiss Tibor* nem vágta magát hanyatt a meglepetéstől, sőt, európai módon szót is adott a VDSZSZ elnökének, aki rögtön be is mutatta szervezetük küzdelmes életét. No, ez hagyján, de attól már többen émelyegni kezdtek, ahogy a békés, szelíd húrokat pengette a szakszervezeti összefogásról. Már akkor sejthető volt, később ki is derült, hogy bokszer lapult abban a kinyújtott békejobban. Mert mit is közölt a debreceni fórum után a VDSZSZ "kőnyomatos" július 27-i Hír-Lapja? Idézzük: "Az elhangzottak nyomán feltett kérdések megválaszolását követően – és ez itt nem a reklám helye – a hallgatóság egyetértésének tapssal adta tanújelét..." (Tapsssal?)

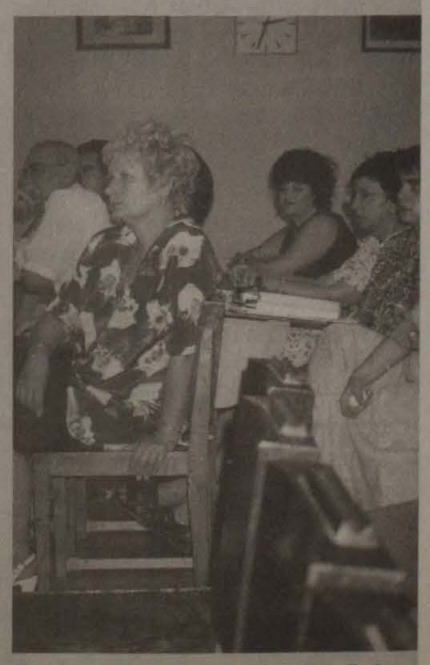
Egyértelműen *Gaskó István* rögtönzött megdicsőítéséről van itt szó.

Minthogy azonban a tetszés zaját nem mérte ott decibelre senki, hagyjuk meg a VDSZSZ hírlapíróját tévhitében. Azt valóban sajnálnánk, ha amúgy halláskárosultként távozott volna a nagyoktatóteremből.

S még ez is hagyján!

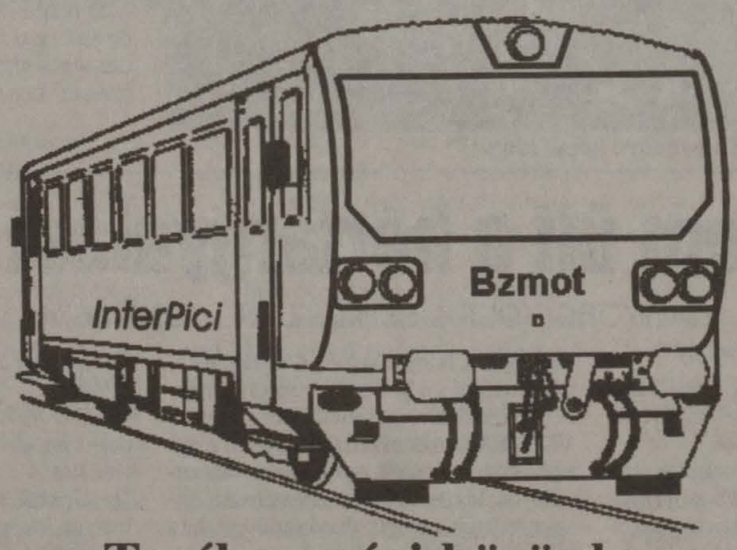
A VDSZSZ elnöke arra a szerény tudakozódó kérdésre sem reagált, hogy sztrájkfenyegetésük garantálja-e jövő évre a vasutasok foglalkoztatás-biztonságát? Bizony, nagy ívben tért ki saját válaszadási kötelezettsége elől.

Sz.Cs.



Taps nélkül. A kérdésfeltevő és a Gaskó-válasz nélkül maradt hallgatóság egy csoportja.

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
• láng- és plazmavágás
• nagypontosságú fémmegmunkálás
• szemcseszórás
• alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

TETTHELY A SZEMAFOR ÁRNYÉKÁBAN

"Szolgálatonként háromszor fenyegetnek meg!"

Egyszerű vasutas, mint sok ezer kollégája. Munkahelye a budapesti Nyugati pályaudvar. Neme nő. Beosztása vezető jegyvizsgáló. Általában ami a szívét nyomja, azt ki is mondja. Válogatás nélkül. Még Vasutasnapra készülve kerestem fel, hogy megkérdezzem, hogyan érzi magát nőként a magyar vasúton?

– Az eredeti szakmám fazekas – jegyzi meg bevezetőképpen *P. Györgyi* vezető jegyvizsgáló, VSZ-tag. – 1993 óta vagyok a vasútnál, ahová eléggé különös módon kerültem. Történt ugyanis, hogy az agyagosiparban nem tudtam elhelyezkedni, így gondoltam egy merészet és levelet írtam a MÁV Rt. akkori vezérigazgatójának. A levélben az állt: kérem, hogy vegyenek föl a MÁV Rt.-hez, mert életcélom a vasút! Azonnal felvettek. Jegyvizsgálóként kezdtem el dolgozni, 1999 óta vagyok vezető jegyvizsgáló.

– A forgalmi utazók élet- és munkakörülményei meglehetősen rosszak, ráadásul a munkájuk is eléggé stresszes, hiszen ők találkoznak legtöbbször az utasokkal.

– Igen, ez így van. A munkakörülmények kritikán aluliak, rossz állapotban vannak a vonatkíséreti laktanyák, sokban nincs fűtés stb. A vasutasok és az utasok viselkedése is megváltozott az elmúlt években. Ma már mindennapos dolog a bliccelés. Szintén mindennaposak a konfliktusok, amik finoman szólva is megviselik az embert, főleg, ha 12-16 órán keresztül van szolgálatban. A bruttó fizetésünk is hiába sok, ha a levonások elérik a havi 20-25 ezer forintot!

– Hogy érzi magát, mint nő a magyar vasúton? S egyáltalán, mit tud csinálni, ha komolyabb konfliktusa adódik?

– A konfliktusokról csak annyit: általában, szolgálatonként háromszor fenyegetnek meg komolyabban! Ilyenkor csak magamban bízhatok, és ha szerencsém van, akkor jó fordatársat és mozdonyvezetőt kapok, akik adott esetben segíthetnek. Általában "elbánok" a hangoskodókkal, persze nem úgy, hogy erőszakhoz folyamodok. Például addig nem menesztem el a vonatot, amíg az illető abba nem hagyja a hangoskodást, vagy a modortalan viselkedést. Ha meg nem akarja abbahagyni, az utasok előbb-utóbb megunják a dolgot, és letessékelik a szerelvényről.

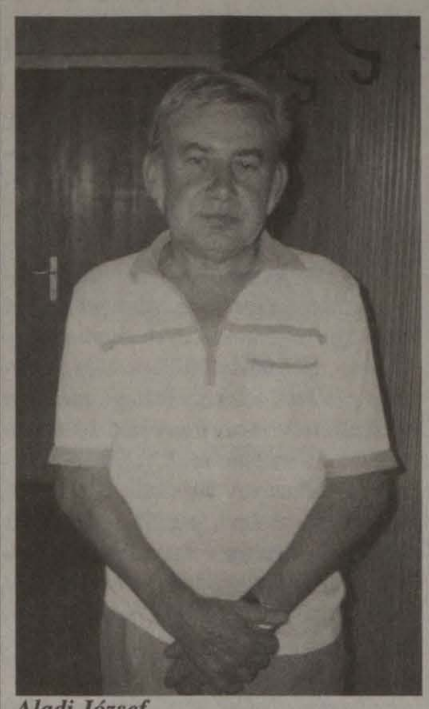
– Szükségesnek tartana-e egy aféle "önvédelmi" tanfolyamot a vasutasoknak?

– Mindenféleképpen! Biztos, hogy lenne rá igény, pláne a mai, erőszakos világban. Hiszen gondoljunk csak bele, mi van akkor, ha valamelyik kolléga mondjuk nem 80-100 kilós? Ő, hogyan védi meg magát? Legalább lenne valamiféle támpontja, hogy ilyen esetben mit mondjon, mit tegyen, kihez forduljon segítségért. Úgy gondolom, hogy az eféle "oktatást" akár a szakmai képzés keretein belül is meg lehetne tartani. Mert a mai egyre erőszakosabb világban sajnos már erre is gondolni kellene a MÁV Rt. vezetőinek a vasutasok képzése során. Kérdezem én, mint kisvasutas: miként védje meg a rábízott több millió forintos értékeket a személypénztáros, a jegyvizsgáló, vagy a többi vasutas, ha adott esetben még magát sem tudja megvédeni?

Berta Sándor

"MÁR BÁNOM, HOGY NEM VEZETTEM NAPLÓT!"

37 év különleges szolgálatban



Aladi József

Nemrégiben, a Vasutasnap alkalmából számos kitüntetés, elismerés és oklevél talált gazdára. Elismerést kapott, igaz nem VSZ Aranyjelvényt, de nem is Dicsérő Oklevelet *Aladi József*, a Nyugati pályaudvari úgynevezett K-motorszín (K=Kormányzati különcélú) friss nyugdíjas VSZ-főbizalmija is. Az 1998. december 30-án a MÁV-tól "leszerelt" szakember stílusosan egy gőzmozdonyos órát vehetett át *Farkas Józsefnétől*, a VSZ Nyugati pályaudvari alapszervezetének szb-titkárától június 30-án, a budapesti Podmaniczky utca 28. szám alatt található körzeti könyvtárban rendezett csendes, meghitt ünnepségen. *Aladi József* családja egyébként félig-meddig vasutas dinasztia, hiszen édesapja Zólyomban volt főmozdonyvezető, míg nagyanyja az Északi Járműjavítóban dolgozott raktárvezetőként.

– Jómagam 1957-ben jöttem a vasútra, mint tanuló. 1960-ban kerültem a Nyugatiba és 1961-ben a K-motorszínbe. Történt ugyanis, hogy a K-motorszín melletti műhelyben dolgoztunk, amikoris átjöttek a szomszédból az oroszok, hogy a motorkocsijukhoz kellene még két szerelő. A főnököm engem és még egy társamat ajánlott. Engem aztán már vissza sem engedtek.

– Mi volt a beosztása?

– Kezdetben csak a kormányzati motorkocsikat, szalonkocsikat szereltem. 1972-ben aztán elküldtek egy szakácspincér tanfolyamra, amit sikeresen el is végeztem. Ezután már nem csak a kocsikat szereltem, hanem főztem a vendégeknek, felszolgáltam, takarítottam, mostam stb. Persze, ha sok vendég volt, akkor ketten dolgoztunk.

– Kikkel találkozott a kormányzati utasok közül?

– Nagyon sok hírességgel. Gyakorlatilag, aki 1961 és 1998 között Magyarországon megfordult, utazott vagy a motorvonatokkal, vagy a szalonkocsikkal. Legtöbbet *Kádár Jánossal* utaztam, de találkoztam *Leonyid Brezsnyevvel*, *Beatrix* és *Erzsébet királynővel*, *II. János Pál pápával*, *Josip Broz Titóval*, *Richard Nixonnal is*. Azt talán mondanom sem kell, hogy ezalatt a 37 év alatt minden vendég egy-egy új, megfizethetetlen élményt jelentett. Most így, utólag, néha már bánom is, hogy nem vezettem naplót. Arra például még most is emlékszem, hogy *Kádár János* szerette az egyszerű, magyaros, parasztos ételeket: a pacal-pörköltet, a gulyáslevest.

Egy ilyen út egyébként általában úgy zajlott, hogy kaptunk egy telefont valamelyik minisztériumból, vagy a MÁV vezérigazgatóságáról, attól függően, hogy a vendég honnan jött. Közölték, hogy milyen ételt készítsünk, vagy csupán annyit mondtak: állítsatok össze egy menüt! Ilyenkor vagy a keretből, vagy saját pénzen elmentünk, bevásároltunk, majd lefőztük a menüt. De rendkívül nomád életünk volt. Volt olyan ugyanis, hogy például délután négy órára hazaértem, fél ötkor már jött a távirat, hogy ötre jön értem a kocsi. Igazából talán ebbe untam bele. Nem lehettem beteg, a családi élet pedig szinte ismeretlen fogalom volt.

– Végül, mint nyugdíjas el tudott szakadni a vasúttól?

– Nem. A 41 éves nevelt fiammal megvettünk egy már leselejtezett, de még jó állapotban lévő bisztrókocsit, amit Sopronban, a Déli pályaudvaron állítottunk ki. Az a tervünk, hogy éttermet nyissunk. A vendéglő iránt már most óriási az érdeklődés. A türelmetlen vendégeknek azonban pár hónapot még várni kell. Mindenesetre egyedi vállalkozás, annyi szent. Nehéz munka, hiszen például alig lehet már kapni eredeti, alumíniumból készült piktogramokat.

Magamnak hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem hiányzik a vasút. Gyakran lemegyek még a K-motorszínbe a régi kollégákhoz. Dehát zárásképpen csak annyit mondanék: a csúcsot már elértem, süllyedni pedig nem akarok.

Kép és szöveg: ***Berta Sándor***

MŰVÉSZFÜLKÉBEN

Vasutas képzőművészek Tokajban és Debrecenben



Triptichon részlet falon. Tokaj 1999.

Június elején immár a nyolcadik alkalommal találkoztak a vasutas alkotók Tokajban, a MÁV Rt. családi üdülőjében. A házigazda debreceniek mellett a miskolci, nagykanizsai, pécsi, szegedi és tapolcai képzőművészeti köröket képviselő festők, grafikusok arra készültek, hogy – *Makai Imre* telepvezető irányításával – képekké formálják a Hegyalja varázsos világában gyökerező művészi élményeiket. Az elmúlt évek hagyományainak megfelelően, ezúttal is érkezett néhány új vendég, ám a húsz résztvevő zömét a rendszeresen visszatérő, régi táborlakók alkották. Az alkotótábor népszerűségének titkát – a családias, baráti légkörön túl – minden bizonnyal az élmények sokaságát kínáló környezetben és az alkotói szabadság érvényesülésében lehetjük fel. Az előjelek tehát kedvezőnek bizonyultak, de ennél fontosabb, hogy a "végeredmény" is igazolta a művészteleppel kapcsolatos várakozásokat.

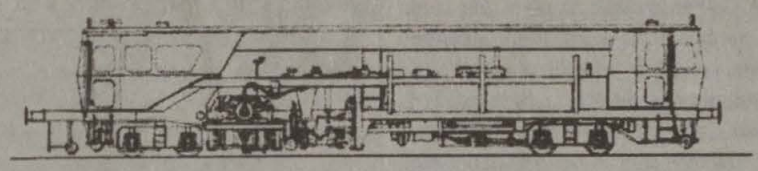
A tíznapos táborozáson több, mint száz új alkotás, – túlnyomó részt festmény és grafika – született, részben befejezett kép, részben vázlat formájában. A résztvevők egy csoportja váratlan, ám maradandó meglepetéssel is szolgált: az üdülő ebédlőjének egyik falát kiváló művészi kvalitású "triptichonnal" ékesítették. Bár ezek a művek – érthető okokból – hiányoztak a szintén hagyományos, vasutasnapi kiállításról, a tárlat mégis hű képet adott az alkotótáborban végzett munka színvonaláról.

A kiállításon 22 művész 58 művével ismerkedhettek meg az érdeklődők, akik a kánikulai forróság ellenére szép számmal jelentek meg az ünnepélyes megnyitón. Pontosabban megnyitókon, mivel július 7-én délután előbb a szintén tokaji illetőségű *Bajcsi József* vasúttörténeti gyűjteményéből összeállított kiállítást nyitották meg, ezután került sor az alkotótábor tevékenységét reprezentáló alkotások bemutatására. A Vasutas Egyetértés Művelődési Központ kamaratermében először *Tasi Gábor* igazgatóhelyettes, a MÁV Rt. Debreceni Területi Igazgatóságának képviseletében méltatta az alkotótáborok, valamint a művészeti öntevékenység jelentőségét a vasutasság életében. A kiállított alkotásokat Arany Lajos újságíró tárlatvezetés keretében mutatta be a közönségnek. A szakmai értékelésen túl hangsúlyozta: a művek komoly értéke, hogy mindenfajta "üzleti szándék" nélkül, tisztán az önmegvalósítás céljával jöttek létre. Értékelése összecseng a tokaji alkotótáborozást szervező Vasutas Egyetértés Művelődési Központ munkatársainak véleményével, akik a képzőművészeti alkotómunkát – a művészeti öntevékenység más ágazataihoz hasonlóan – az emberi teljességre törekvő, széles körű egyéni önkifejezés eszközének tekintik és támogatják. Mindazok, akik alkotó erejükkel vesznek részt a vasutas képzőművészeti körök, műhelyek munkájában, szebb, jobb, teljesebb emberi életre kérnek és találnak ezáltal lehetőséget. S ami talán még fontosabb, élményt, katarzist kínálnak nekünk, nézőknek is, elénk tárva az emberi lét és a természet világának értünk való mozzanatait.

Müller Károly

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

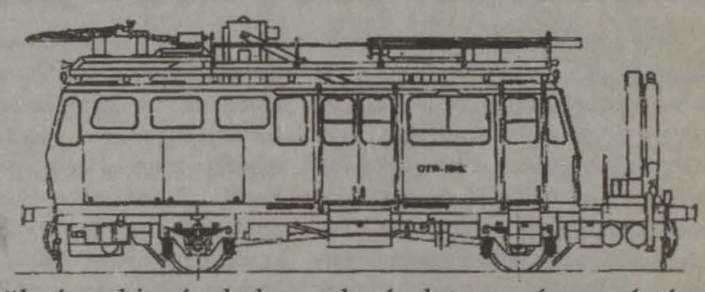
PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérő-szabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA

Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.



A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG JÁSZKISÉR

MÁV FKG
Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.
5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.
☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZABAD TÉR

Eurórégión innen és túl

A határokon átnyúló szakszervezeti együttműködést erősítendően az ausztriai Kismartonban júliusban Burgenland és Nyugat-Magyarország szakszervezeti vezetői az Európarégió kebelében Régióközi Szakszervezeti Tanács létrehozásáról írtak alá egyezményt. A dokumentum alapján megszületendő kooperációs formák nemcsak a munkavállalói érdekek minél tökéletesebb érvényesítésének szolgálatában állnak, hanem hazánk majdani uniós csatlakozását is elősegítik. Sőt, a hőn áhított tagság nyomában megjelenő beilleszkedési nehézségeket is enyhíthetik – tudtuk meg *Horváth Csabától*, az MSZOSZ Vas Megyei Képviseletének vezetőjétől azon a sajtóreggelin, melyen a sikerek ismertetésén túl a gondokról is beszámoltak.

Az Osztrák Szakszervezeti Szövetség Burgenland Tartományi Végrehajtó Testülete, valamint az MSZOSZ Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megyei Képviseletének vezetői az egyezmény életre hívásától a tapasztalatcserék elmélyítése mellett a továbbképzési akciók szélesítését, továbbá az ágazati szakszervezetek kapcsolatfejlesztését várják. Különösen a határszélen hozhat hathatós eredményeket ugyanazon gazdasági vállalkozás szomszéd országbeli telephelyeinek üzemi szintű együttműködése, avagy a térségben letelepedett multinacionális vállalatok leányvállalatai üzemi képviseleteinek koordinálása, új EU üzemi tanácsok alakítása. A kapcsolatsorba belefér még a közös rendezvények, akciók megszervezése, együttes részvétel az EU projektpályázatain. A munkabizottsági szintű tartalmi együttdolgozás pedig számtalan előnyt kínál a munkajogi kérdésekben a tájékoztatástól kezdve a harmonizációig. Külön bizottság vizsgálja a foglalkoztatási helyzetet, a migrációt és az ingázást is beleértve. A határokon átnyúló munkaerőpiaci stratégiai gondok megvitatása és rendezése ma még fehér foltnak számít. Ugyancsak az elsőrendű feladatok közé sorolták a szociálpolitikai és társadalombiztosítási rendszerek helyzetének kölcsönös áttekintését. Nem maradt ki a sorból a nők, fiatalok és nyugdíjasok szakszervezethez csábításának, valamint a szakszervezethez közel álló civil mozgalmakkal történő kapcsolatépítés ügye sem.

Horváth Csaba hangsúlyozta, hogy az egyezmény valamennyi konföderáció előtt nyitott. A megyei szervezet munkájával kapcsolatosan az erélyes és intenzív fellépést emelte ki, mint kívánalmat. Beszámolt az ősszel induló képzésekről és továbbképzésekről, továbbá a fiatalok és a nyugdíjasok mozgósításának új, eredeti módszereiről.

Munkatársai *Fülöp Valéria*, *Magyar Józsefné*, *Borsfai Péter* és *Horváth Gáspár* a napjainkban Vasban uralkodó viszonyokról többek között azt is elmondták, hogy a multinacionális cégek valószínűleg azért is döntenek a zöldmezős beruházások mellett, hogy később ne legyen gondjuk szervezett munkáskollektívákkal. Előszeretettel alkalmaznak fiatal, jogaikról mit sem sejtő szakembereket. Nem ritka az elbocsátás avagy a magasabb állásba helyezés felőrlő hadművelete a szakszervezeti vezetőkkel szemben. A mezőgazdaságban viszont a legfőbb gond, hogy a dolgozók késve kapják fizetésüket. A kereskedelmi szférában ugyancsak a "nagyhalak" vezetik a negatív toplistát. Az áruházláncoknál jelenleg folyik a vizsgálat arról, hogy azok a munkavállalói bejelentések, melyek kifizetetlen túlmunkákról, ki nem adott szabadnapokról, csupán papíron létező szabadságokról szólnak, valósak-e? Olyan információ is befutott az MSZOSZ-hez, hogy a változó munkahelyre alkalmazott dolgozót már a munkaszerződésben kötelezik elismerni, hogy az ilyen munkavégzés rá nézve nem jelent méltánytalan hátrányt, akkor, amikor még nem tudhatja, hogy fél év múlva az ország mely részén fog majd a pult mögött állni. A vizsgálódás arra is fényt derít majd, hogy miként kerülhet a munkaszerződésekbe: "a munkavállaló a munkabéren felül a munkáltatóval szemben további anyagi igényt nem támaszthat" szövegezésű rész?

Az elhangzottak alapján már senki sem csodálkozott azon, hogy a reggeli közbeni beszélgetés elején anarchikus állapotokat emlegettek a megyei titkárok. Olvasóink pedig átérezhetik, miért hallani oly sokszor, hogy bezzeg a vasutasok...

- ódri -

EGÉSZSÉGÜGYEINK

Modellértékű átalakulás

AZ EGÉSZSÉGESEBB VASUTASOKÉRT

A vasútegészségügy tervezett átalakításának szükségességét a magyar egészségügyben zajló folyamatok indokolják, és egyben elkerülhetetlenné teszik azt. Gondos előkészítés és kormányzati egyeztetések után – a kormányzati tervekkel összhangban – határozta el a vasútegészségügyi önálló költségvetési intézmények alapító tulajdonosa, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, a vasútegészségügyi szolgáltatórendszer szervezeti átalakítását és korszerűsítését. A Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság ügyvezető igazgatójával, *Dr. Uhrik Tiborral* készült beszélgetés során a vezető kijelenti: a vasútegészségügyi intézményi hálózat tervezett átszervezése non-profit gazdasági társasági formába, illetve a vasútegészségügyi szolgáltatórendszer tervezett korszerűsítése példaértékű modell lesz Magyarországon.

Az egészségügyi menedzser végzettségű *Dr. Uhrik Tibor* véleménye szerint a vasútegészségügy integrált és menedzselt egészségügyi biztosító/szolgáltató rendszerének tervezett kialakítása megfelel majd a legmodernebb nyugat-európai, uniós egészségügyi reformtörekvéseknek és a nemzetközi trendeknek is. A témáról már írtunk lapunkban, most néhány kérdést vizsgálunk részletesebben.

– Az átalakulás oly módon történik - mondja *Dr. Uhrik Tibor* –, hogy a minisztérium a TEK-ek önálló költségvetési intézményi státusát megszünteti, ugyanakkor az intézmények által ellátott közfeladatokat magához vonja, majd ezeket a Vasútegészségügyi Közhasznú Társaságnak adja át. A közfeladat ellátásából fakadóan a Kht. ettől kezdve kiemelt közhasznú társasági forma keretében működhet. A volt költségvetési intézmények alkalmazottainak az úgynevezett közalkalmazotti jogviszonya az intézmény jogutód nélkülisége miatt szűnik meg. Mindez a törvényi előírás szerint történik. A közfeladat átruházásával a KHVM be is lép a társaságba, mégpedig a jelenlegi kincstári vagyonkörhöz tartozó, az intézmények állományában lévő gép-, műszer- és eszközparkkal. Ennek a vagyonnak már megtörtént az értékelése, leltára, és azt természetesen a könyv szerinti vagyonértéken apportálja minisztérium a közhasznú társaságba. Ezzel a lépéssel a KHVM a közhasznú társaság társtulajdonosává válik.

– A megszűnő költségvetési intézmények között ott van a MÁV Ellátási Főnökség. Az ő feladataival mi történik?

– Ez csak részben önálló költségvetési intézmény, mellette ugyanilyen helyzetben van a MOSZI. Mindkettő a Vasútegészségügyi Ellátó Szolgálat alá tartozik, amely önmagában költségvetési intézmény, a KHVM felügyelete alatt működik, onnan kapja a költségvetését is. Ebből az említett szolgálatból az egyik tag, tehát az ellátási főnökség esik ki úgy, hogy mind feladatát, mind állományát tekintve integrálódik a Kht-ba.

– Mit fog érzékelni ebből a tartalmi, formai átalakulásból maga a szolgáltatást igénybe vevő ember, vagyis a vasutas?

– Semmi fennakadást nem fog érzékelni, mert a Kht-nak és a minisztériumnak is az a szándéka, hogy a vasútegészségügyben fölhalmozódott hatalmas értékeket, a tapasztalatokat, a rendszert megőrizze, és a feladatot a továbbiakban is ellássa. Az új fölállás rugalmasabb, a mai piacgazdasági körülményekhez jobban illeszkedő szervezeti forma lesz. Ez pedig alapvető különbség a korábbiakhoz képest. A MÁV Rt. és a KHVM azt ismerte föl, hogy a meglévő struktúrában a működtetés idővel mind nehézkesebbé válik. A törekvés egyébként összhangban van a kormányzat ilyen irányú céljaival, hiszen a költségvetés igyekszik idézőjelesen kiszervezni a saját köréből azokat az intézményeket, amelyek nem közvetlenül állami feladatokat látnak el. Ebbe a körbe tartozik az egészségügy is, szolgáltatói jellegénél fogva.

– Mi az önök koncepciójának lényege?

– Adva van egy szolgáltatói infrastruktúra, egy országos rendszer. Emellett adva van egy jelentős ellátotti kör, számításaink szerint 400 ezer fő, a vasutasok és családtagjaik. Ők szétszórva helyezkednek el, és részben a lakóhelyükhöz közeli egészségügyi intézményeket veszik igénybe, amelyek egy része vasúti, illetve minisztériumi, más része állami tulajdon. Mindnyájuknak vasutas társadalombiztosítási kártyája van, mivel a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság az Országos Egészségbiztosítási Pénztár része. Ez a VTI Biztosító egyébként speciális helyzetben van, mert megyei jogú biztosítópénztárként működik jelenleg. Léte a közeljövőben azért válik kérdésessé, mert Magyarországon az egész megyei biztosítási rendszert is átszervezik. Tudomásom szerint öt-hat régió alakul majd ki. Koncepciónk megvalósításával bizonyítani akarjuk a kormányzatnak, hogy ennek a négyszázezer vasutas biztosítottnak a mi meglévő infrastruktúránkkal, amely a családorvosi alapellátástól kezdve a járóbeteg szakellátáson át a kórházi fekvőbeteg-ellátásig és a rehabilitációig a teljes spektrumot felöleli, képesek vagyunk az állam által biztosított egy főre jutó összegből jóval nagyobb mennyiségű és jobb összetételű egészségügyi szolgáltatást biztosítani. Olyat, amely az ellátottainknak is jobban megfelel. Hosszabb távon, több éves periódusban azt akarjuk bizonyítani, hogy ebből az összegből nagyobb egészségnyereséget tudunk elérni a biztosítottaink körében. Magyarán, a mi biztosítottaink és ellátottaink várhatóan egészségesebb emberek lesznek, mint a hasonló, azonos közfinanszírozási fejkvóta összegből ellátott populáció az államegészségügyben.

Veszely Emőke

FÖL VAN VIRÁGOZVA!

Bük állomás '99. nyarán

Két esztendeje *Ágh Ernő* Bük vasútállomás főnöke. Ezóta ünnepli meg a Vasutasnapot a honállomás, valamint a hozzátartozó Adács, Salköveskút és Tormásliget 35 vasutasa. A második ilyen rendezvény, az idei, különösen is jelentős. Erre az alkalomra – a kitűnő együttműködésért – a helyi önkormányzat zászlaját is megkapták a vasutasok. A felvételi épületen ettől kezdve a MÁV lobogója mellett a helyieké is köszönti az utasokat. Most adták át az 1946-ban, a vasút százéves évfordulójára készíttetett emléktáblát. Az itteni dolgozók újították fel.

Bük állomáson pezseg az élet. Nincs még egy hónapja, hogy a főútvonal és a vasút kereszteződésében átadták azt a fél- és fénysorompót, amely beruházás költségeihez a helyi önkormányzat is hozzájárult. Augusztus közepétől 200 méterrel meghosszabbodik az iparvágány. Ez a helyi – a MÁV szolgáltatásait igénybevevő – cégek örvendetes és nagyarányú fejlődését mutatja. 20 ezer tonna cukorrépa fuvarozására is van már előszerződésük. Valószínű, hogy ebbe a munkálatokba Acsád is be fog kapcsolódni.

A nagyon tiszta vasútállomáson erőteljesen növekedik a személyforgalom. Szerencsésnek bizonyult, hogy a személyvonatokat igazították a Szombathelyről induló IC-járatokhoz. Nagy kár, hogy ehhez – a kérés ellenére – a Volán nem alkalmazkodott. Jó "húzása" volt a MÁV-nak, hogy július 10-től augusztus 22-ig ezen a vonalon közvetlen csatlakozást biztosítottak a Balatonra. Az egyéni utasokon kívül már több csoport érdeklődött, sőt egy 120 fős kiránduló csoport helyet is foglaltatott. Bük állomás várótermében megtalálhatók Sopron és Szombathely pályaudvarok nagyméretű menetrendi tájékoztatói is. Egyébként a várócsarnok egy orvosi rendelő előszobájához hasonlít. Amint Ágh Ernőtől megtudtuk, a környezet fegyelmezi az utasokat. Több esztendeje nincs falfirka, szemetelés és randalírozás.

A vasutasnapi házi ünnepséget a szakszervezetek és a dolgozók anyagi hozzájárulásával rendezték. Az ízletes gulyást Gulya János üzemi megbízott és társai főzték. Az ünnep hangulatát emelte *Gájer Zoltán* málházó, a helyi viszonyokat "megéneklő" nagyon szellemes verse. Köszöntötte a jelenlévőket *Molnár István*, az Alpokalja Regionális Vasút vezetője is.

Hivatalos volt az ünnepségre a nagyközség polgármestere, *Horváth Lajos*. Ő azért volt kénytelen visszamondani a részvételt, mert ezen a napon vizsgálódott a fürdőközségben az Európa Unió egy bizottsága. Ugyanis a bükiek – kategóriájukban – megnyerték a Virágos Magyarországért pályázatot. Ennek folytatásaként most indulhattak a Virágos Európáért versenyben. Annyi egészen bizonyos, ha a bírálóbizottság megnézte a nagyon tiszta, rendezett és virágmezőben úszó vasútállomást, akkor a nagyközség mellett a MÁV is piros pontokat kapott...

Sz. Jakab István

Ismét egyesül a Budapesti MÁV-Kórház és a Rendelőintézet

A KHVM a vasútegészségügy nehéz anyagi helyzetének egyik megoldásaként elrendelte az évekkel ezelőtt különvált Budapesti MÁV-Kórház és Rendelőintézet egyesítését. A döntés gyorsan született és rövid határidőt hagyott a megoldásra. (1999. október 01.)

A vasútegészségügy jelenlegi igen rossz anyagi helyzete már időszerűvé tett valamilyen hathatós intézkedést, mely reményt nyújt a vasútegészségügy megmentésére.

Hogyan is alakult ki ez a helyzet?

A vasútegészségügy jelenleg még talpon van, a munkaminőség is jónak mondható, már nagyon sokszor be akarták olvasztani az államegészségügybe, mindeddig szerencsére sikertelenül.

A tavalyi évben a fejkvóta rendszer teljes megszüntetésével a teljesítményfinanszírozás rázúdult a MÁV-kórházra, jelentős deficitet okozva. A probléma megoldására történtek lépések, kórházunkba új gazdasági igazgatót neveztek ki *Keresztes László* személyében. A KHVM pedig átérezve a vasutas dolgozók egészségügyi ellátásáért érzett felelősségét, miniszteri biztost nevezett ki *Császár Judit* személyében.

A racionalizálás első, minket érintő lépése a Budapesti MÁV-Kórház és Rendelőintézet integrálása. Ezzel egyidőben a vasútegészségügyi alapellátás és foglalkozásegészségügy rendszere is megváltozik (kht. létrehozása). Ez a lépés nem valamelyik fél ellen irányul, hanem az eszközök és a kapacitások jobb kihasználása a cél. Ettől a lépéstől várható, hogy a vasútegészségügy színvonala javul. Ezekben a fontos kérdésekben szakszervezetünknek jelentős a szerepe. Az ilyen nagy átalakulások nyilvánvalóan egyéni érdeksérelmekkel járhatnak. A VSZ Egészségügyi Iintéző Bizottságának ülésén *Császár Judit* miniszteri biztos asszonytól tájékoztatást kaptunk a KHVM elképzeléseiről a vasútegészségügy átalakulásával kapcsolatosan.

A legutóbbi helyi érdekegyeztető tanácsi ülésen kórházunkban *dr. Márkus Imre* személyes jelenlétével támogatta munkánkat. Nem utolsósorban az ő személyes fellépésének köszönhető, hogy a kórház vezetősége visszavonta a saját maga által is balesetnek minősített kollektív szerződés egyoldalú felmondását. Ugyanakkor megállapodás született arról, hogy a szakszervezetek tárgyalásokat folytatnak a meglévő szerződés hatálya alatt annak módosításáról. Ígéretet kaptunk arra vonatkozóan, hogy az egyesítés megtörténte után nálunk is megalakul a Kórházi Felügyelő Tanács.

A VSZ bízik abban, hogy ezen lépések hozzásegítik a vasútegészségügyet, jelen esetben a Budapesti MÁV-Kórházat és Rendelőintézetet ahhoz, hogy magas színvonalú működését fenntartsa a továbbiakban is a vasúti dolgozók egészségügyi ellátásnak érdekében. Részünkről ehhez (a törvényi kereteket betartva) minden támogatást megadunk, de ugyanakkor elvárjuk, hogy a másik fél is partnernek tekintsen minket.

dr. Tandari Magdolna

MÁV ADtranz DVJ Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

• H • í • r • l • e • l • ő •

Betonból vagy vasból?

Feloldhatatlannak tűnik a nézeteltérés a környezetvédők és az autópálya-építők között abban a kérdésben, hogy a közlekedésfejlesztésre rendelkezésre álló összegeket milyen arányban osszák el a vasút és a közút között. A zöldek többsége egyáltalán nem költene autópálya-fejlesztésre, helyette a gyors és kényelmes vasút kialakítását támogatja. A "csata" legújabb ütközetét Káposztásmegyeren vívja a Levegő Munkacsoport karöltve a helyi lakosság egy részével. *(Napi Magyarország)*

Ötödölő

A közoktatás területén katasztrofális állapotokat okozna, ha megvalósulna a Pénzügyminisztérium jövő évi költségvetésre vonatkozó elképzelése. Számítások szerint a jelenlegi tervek alapján az év végéig minden ötödik tanárt el kellene bocsátani az állásából. A minisztériumoknak szétküldött körirat szerint a jövő évi béremelést a tárca 8,25 százalékban határozná meg, ami a tervezett infláció mellett bő kétszázalékos reálbéremelést jelentene. Mindez az oktatás területén is csak jelentős létszámleépítéssel lenne tartható. *(Népszava)*

Kevesebben szervezetten

A reprezentativitás méréséről szeptember elején egyeztetnek a munkavállalói érdekképviseletek a kormány szakértőivel. A foglalkoztatottak 3,6 milliós táborának mintegy egyharmada szakszervezeti tagjelenleg. Ugyanakkor több érdekképviseleti vezető szerint kétséges a tagnyilvántartások hitelessége, ám abban egyetértenek: egyre csökken a tagság. A kormány számára gondot okoz, hogy elsősorban a versenyszférában nincsenek kellően alátámasztott adatok a szakszervezetek támogatottságának megállapítására. *(Magyar Nemzet)*

Ütemváltás a síneken

Kisebb a MÁV első félévi teljesítménye a tervezettnél – állapította meg a MÁV Rt. Igazgatósága július 28-án megtartott ülésén. Összességében a január és június közötti bevételkiesés 7 milliárd forint. Különösen az áruszállítás bevételei maradtak el a várakozástól. A kedvezőtlen helyzet ellensúlyozására a vasúttársaság 6,4 milliárd forinttal részben csökkentette, részben átütemezte kiadásait. *(Napi Magyarország)*

Kiokosítottak kellenek!

Magyarország európai uniós csatlakozása jelentősen átrendezheti a hazai munkaerőpiacot. A magasan képzett szakemberek iránt várhatóan nőni fog a kereslet, a szakképzetlenek elhelyezkedési esélyei viszont tovább romlanak, mondta *Herczog László*, a Gazdasági Minisztérium helyettes államtitkára. Szerinte Magyarországon mind az átlagkereset, mind a minimálbér hivatalos árfolyamon átszámítva jóval elmarad az uniós átlagtól. Hozzátette: a közvetlen állami szerepvállalás csupán a közszférában dolgozók bérnövekedésére terjedhet ki. *(Napi Magyarország)*

Fokozatokban mérve

A minimálbér összege tavaly a bruttó átlagkereset alig 29 százalékát tette ki, ezért számítani lehet arra, hogy az éves bértárgyalásokon a szakszervezetek a legkisebb munkabér dinamikus növelését szorgalmazzák majd. A gazdasági tárca szakértői javasolják, hogy az Országos Munkaügyi Tanács tárgyaljon a négyfokozatú minimálbér-skála bevezetéséről is. Az általános minimálbér mellett a betanított és a szakmunkásokra, valamint a közép- és felsőfokú végzettségű, pályakezdő alkalmazottakra fokozatosan magasabb összeg vonatkozna. *(Népszabadság)*

Fogyunk

Az év első öt hónapjára továbbra is a kedvezőtlen népesedési folyamatok jellemzőek. Januártól májusig 37 ezer 940 gyermek született, 2582-vel kevesebb, mint egy évvel ezelőtt. Csökkent viszont a csecsemőhalandóság. A halálozási ráta 14,2-ről 14,9 ezrelékre növekedett. A statisztikai gyorsjelentésből kiderül: a tavaly született leányok átlagosan 75,18 év élettartamra számíthatnak, a fiúk reménye 66,14 esztendő. *(Népszabadság)*

Ingatlanadó

Övezetenként és ingatlantípusonként differenciált, egységes ingatlanadót vezet be magánszemélyekre is jövőre a fővárosi önkormányzat. A korábbi tervekkel szemben azonban nem az ingatlan forgalmi értéke, hanem a négyzetméterben mért alapterület lesz az adóalap. Terv szerint érvényre juttatnak többféle szociális szempontot is. *(Népszava)*

Nem mellékesen

A MÁV ismét napirendre tűzte a gazdaságtalan szárnyvonalak megszüntetését. A Volán-társaságok készek lennének átvállalni a mellékvonalak mentén lévő települések utasforgalmának lebonyolítását. Emellett a készülőben lévő személyszállítási törvény szerint is a vasútvonalak fenntartását kell előnyben részesíteni. *(Népszava)*

Gyerekkel előnyben

Nemcsak az építéshez, hanem a meglévő lakás megvásárlásához és felújításához is kapható lesz állami támogatás a jövő év elejétől. A kormány döntése szerint januártól az önkormányzatok dönthetnek az úgynevezett "szocpolról". Előnyben a fiatal, gyermekes családok lesznek. Az elképzelések szerint új lakás építésére mintegy 2,4 millió forintot, míg más célokra 1,2 millió forintot biztosítanak majd. *(Népszabadság)*

Közalkalmazotti fórum kell

A közalkalmazottakat és köztisztviselőket tömörítő Szakszervezetek Együttműködési Fóruma ragaszkodik ahhoz, hogy a közszférának legyen egységes, közös érdekegyeztető intézménye. A SZEF egyetért azzal a törekvéssel, hogy az érdekegyeztető tárgyalásokat az érintettekhez legközelebbi szinteken kell folytatni. *(Magyar Hírlap)*

V. E.

Diadalkapuval várták a gőzöst



Kovács István **közjegyző és** *Kaposvári Péter* **igazgató-helyettes szeli fel a születésnapi tortát**

100 éve, augusztus 3-án indult meg a közlekedés a "Félegyháza-majsai helyi érdekű gőzmozdonyú vasút" vonalán. Nagy lelkesedés övezte a vasútépítést, a majsaiak már az építési anyagokat szállító munkavonat gőzmozdonyát is diadalkapuval várták! A vasútvonal avatásán is a "Miénk a jövő! Éljen a Haza!" feliratú kapu alatt gördült be a vonat az állomásra, melyet tarack durrogás, zenekar és nagy sokadalom fogadott. Szentlászlón a vonatot virágokkal várták, a rezesbanda pedig a "Szózat"-ot játszotta.

A mostani ünnepségeket a MÁV Rt. Szegedi Területi Igazgatósága, a Vasúttörténeti Alapítvány és az érintett önkormányzatok hasonlóan szervezték meg. Kiskunfélegyházán, Galamboson, Jászszent-lászlón és Kiskunmajsán a városok polgármesterei mondtak ünnepi beszédet. Az emléktáblák felavatása után pedig az állomások vezetőivel közösen megkoszorúzták az emlékvonatot, mely a szentesi Jendrassik György Gépészeti Főnökség BC nosztalgia szerelvényéből állt.

Kiskunfélegyházán elsőként *Endre Sándor* országgyűlési képviselő, majd Kiskunmajsán *Kaposvári Péter* vasútigazgató-helyettes méltatta a 100 éves vonal jelentőségét. A meghívottak mindenütt kellemes vendéglátásban és ünnepi műsorban részesülhettek.

A programban szerepelt: a fúvószenekar toborzózenéje, működő gőzmozdony-modell bemutatója, óvodások és iskolások vasúti témájú verses-zenés összeállítása, majorettek tánca, lovas betyárok támadása, vasúti fotókiállítás, emlékkönyv, emléklap, postai emlékbélyegzés, képeslapok és prospektusok. A vendéglátás is pazar volt: az útravalóra szánt hamuban sült pogácsa és pálinka után vonatot ábrázoló születésnapi tortából részesült mindenki, majd a Jonathermál Rt. kempingjében megrendezett pazar ebéddel fejezhették be a résztvevők az emlékezetes napot.

Kép és szöveg: ***Nagy József***



A nosztalgia emlékvonat koszorúzása: *Dósai Endre* **alpolgármester és** *Sas Péter* **állomásfőnök**

A MÁV RT. HELYELOSZTÓ ÉS INFORMÁCIÓS KÖZPONTJA

Nem találkoznak az utassal

Tovább csökkent a külföldi turisták száma – adta hírül a Központi Statisztikai Hivatal. Áprilisban nyolc százalékkal csökkent a vendégek száma, akik a tavalyival szemben hat százalékkal kevesebb vendégéjszakát töltöttek el Magyarországon. Számuk folyamatosan mérséklődik. Az ok feltehetően *Koszovó*. Ezzel szemben a belföldi idegenforgalom élénkül – a tavalyihoz képest három százalékkal növekedett.

A turisták jelentős része vonattal érkezik. De ha gépkocsijával utazott is, felszáll a vonatokra. A jelentkező idegen és hazai turistaforgalmat a MÁV Rt.-nek ki kell szolgálni: információval, menet-, hely és pótjeggyel. A menetrendi és díjszabási tájékoztatást központilag – telefonon keresztül – a budapesti Keleti pu. épülettömbjében székelő *Helyelosztó és Információs Központ* (HIK) látja el. Menetrendkönyvekből, és részben elektronikus rendszerek (CD) alkalmazásával informálnak. A hívó felet gesztusként "Ön a MÁV Rt. központi ügyfélszolgálat helyi csoportját hívta" szöveggel fogadják.

Hrobár Mihály, a központ vezetője tájékoztat, hogy a vasút ténylegesen több figyelmet fordít a részletekre. Az ügyfelet 2x30 huzalos távközlőrendszer fogadja 24 órán keresztül. Majd ha a kezelőhely felszabadul, a sorban állításnak megfelelően kapcsolja a következő hívót. A tájékoztatási munkát ügyfélszolgálati munkatárs végzi etikusan. A belföldi felvilágosításhoz a magyar ELVIRA rendszert is alkalmazzák. A HIK naponta – mintegy – 5000 érdeklődőnek ad választ, csúcsteljesítménye 10.000 érdeklődő hívás kielégítése volt. Az éjszakai szolgálatot 3-4 kezelő végzi. Tevékenységét digitális beszédrögzítőn tárolják. Ez az utaspanaszok érdemi vizsgálatát is szolgálja. Az információs részleg 16 számítógéppel "veszi ki" az adatbankból a kért menetrendi adatokat. De június 1-től már az internetről is kérhetnek le nemzetközi információt. Panasz nem jellemző, az évi mintegy 20 elenyésző. A szolgáltatás egyes utakat, zárt körutakat, és összetett nemzetközi utazások több országot is érintő útjait képes tervezni. Fő feladatának tekinti a 2 milliós főváros lakosságának vasúti információval való ellátását.

Hrobár Mihály ismertette a helyelosztó részleg munkáját, eredményeit is. Elmondta, hogy a magyar vasút havonta 35 ezer darab TCV nemzetközi menetjegyet ad el. A jegykiadás manuális úton történik és a jegyeket kézzel töltik ki. A jövő műszaki fejlesztése (FAUS) funkció segítségével eltérő értékesítési típusú menetjegyet lehet előállítani, kedvezményekkel is. Ám, ha létrejön az MHR (menetjegy, helyjegy és információ) projekt megvalósítása, akkor lehetővé válik az információs és befolyásolási modulból (EPA) az utazás adatainak átvételével átlépni a jegyeladási modulba. Az MHR FAUS a tervek szerint ez év szeptemberében indul, 25 városban, 24 állomáson, 13 menetjegyirodában és 56 munkaállás kerül telepítésre.

A HIK vezetők szerint a MÁV-nál a nemzetközi helyfoglalások száma 1.8 millió! A helyfoglaláshoz – a DB frankfurti rendszeréhez csatlakozva 16 helyfoglaló terminál áll rendelkezésre (ebből 7 utazási irodáknál.) Azonban érdemes más számokra is figyelemmel lenni. 1998-ban belföldi helybiztosításért 1,2 milliárdot, nemzetköziért mintegy 400 millió forintot szedett be a MÁV. Mind a belföldi, mind a nemzetközi helykiutalás számítógéprendszeren keresztül kerül kiszolgálásra. A belföldi helyfoglalások száma a MÁV-nál 4,5 millió évente. A helyjegyek kiadása belföldi menetjegykiadó gépeken történik. A rendszer 0,7-3 másodperc válaszidővel működik.

A MÁV Rt. és a GySEV Rt. vonalain 1.700 szolgálati hely közül személypénztárral rendelkező állomások száma 800. Ebből 115 állomás jegypénztárai 302 db MÁV fejlesztésű pénztárgéppel vannak ellátva. 1998-ban 93.8 millió menetjegyet adtak el. Jellemző, hogy pl. csúcsidőben a Nyugati pu.-on 32 ezer db jegyet adtak el egy hónap alatt egy pénztárgépen.

Belátható tehát, hogy a vasút műszaki fejlesztése a korszerűsítésre irányul. A megvalósítás olyan célokat tűz maga elé, amely egyszerre teszi lehetővé: a menetjegy eladást, a helybiztosítást, a menetrendi és díjszabási tájékoztatást. A technika az utast gyorsan, pontosan szolgálja ki, miközben nem is találkozik vele. Minderre 4,5 milliárd forintot fordít a MÁV Rt. hitelfelvétellel. Ezzel együttdolgozásra alkalmas egységes nemzeti rendszer alakul ki. Szó van – megérdemelten – a HIK méltóbb, szociálisan alkalmasabb környezetbe helyezéséről is, ugyancsak a Keleti épületblokkjában. Erre már régen megérett.

Szabó Béla

Vasútbarátok találkozója

Július 9-11. között rendezték meg Mátranovákon a *Tolnay Lajos Vasútbarát Klub* és Mátranovák Önkormányzatának szervezésében az *I. Országos Vasutasbarát Találkozót.*

A találkozó célja az volt, hogy a Magyarországon létező vasutasbarát, vasútmodellező vagy valamilyen formában a vasúttal szimpatizáló egyesületek, szervezetek megismerkedjenek egymással, összefogásra kerüljenek egy ilyen rendezvény keretein belül.

Bemutatták egymásnak és az érdeklődőknek az egyesületek tevékenységi köreit. A rendezvényen a Tolnay Klub kiállítási anyagai voltak megtekinthetők, ami mellé más kiállítók művei is helyet kaptak. Bemutatták az egyesületen belül alakult különböző témákat felölelő szakcsoportok tevékenységi köreit, mint például járműstatisztikai, pályastatisztikai, kéregjegy-gyűjtő, vasútfilatéliai szakcsoportok munkáit.

A rendezvény egyik fő eseménye volt a Ganz Acélszerkezet Rt. üzemlátogatása. Az üzemből Németországba a német vasutak részére forgóvázakat szállítanak. Ezt még közúton végzik. A Ganz Acélszerkezet Rt. szeretné, ha beindulhatna a vasúti szállítási lehetőség, ezt a német vasút is erősen szorgalmazza.

Az utolsó nap vetélkedőn mérhették össze tudásbéli, játékos kedvű erejüket a vasútbarátok.

Bertalan János

Középfokú személyügyi ügyintézői szaktanfolyami képzés indul 1999. szeptember 1-én

A tanfolyam 292 órás, heti egy alkalommal, OKJ-jegyzékben szerepel.
RÉSZVÉTELI FELTÉTEL: középfokú állami iskolai végzettség.

Felsőfokú személyügyi gazdálkodó szakképzés indul 1999. szeptember 21-től

A tanfolyam 310 órás, heti egy alkalommal, OKJ-jegyzékben szerepel
RÉSZVÉTELI FELTÉTEL: középfokú állami és szakmai végzettség.

A tanfolyamokat a SZÓKRATÉSZ Külgazdasági Akadémia és a MÁV Rt. közösen szervezi.

Jelentkezés és bővebb felvilágosítás a következő címen:
MÁV Rt. Oktatási Főnökség Pécs, Indóház tér 2.
Telefonszám: 06/72/215-611, 14-08 vagy üzemi telefon: 05/12-61

TUDÓSÍTÓNKTÓL

Egyéni bosszú vagy politikai támadás?

Egy, azóta már távozott szakszervezeti munkatárs szivárogtatta ki azokat az adatokat, amelyeknek nyomán botrány robbant ki *Paszternák László*, a Vasas Szakszervezet elnökének telekvásárlásával kapcsolatban – hangzott el azon a sajtótájékoztatón, melyet augusztus 5-én tartottak a Vasas Szakszervezet székházában, *Paszternák* és két alelnöke *Szőke* és *Bódi* jelenlétében.

A tájékoztatón ismertették, hogy *Paszternák László* 3 éve egy, *a szakszervezeti dolgozók körében meghirdetett pályázat* alapján két gyermeke nevére 3 millió 150 ezer forintért ingatlanrészt vásárolt a szakszervezet balatonlellei telkén, majd azon panziót építtetett.

Augusztus 4-én az ügyben összehívott elnökségi ülésen *Paszternák László* felajánlotta lemondását, ám ezt az a testület nem fogadta el, illetve a végleges döntést a novemberi kongresszusra bízta. Ha nem ezt teszi, alapszabályt sértett volna, de különben is a megállapított tények alapján az elnök vásárlása jogszerű volt, és törvénysértés sem történt.

Az más kérdés, hogy az ügylet etikai oldalról nézve elhibázott volt, s ezt *Paszternák László*, a sajtótájékoztatón is megismételte, belátva: *"szerencsésebb lett volna, ha nem pályázok a telekre, mai eszemmel, az eseményeket is követve, bizonyára nem tenném meg."* Továbbá egy újságírói kérdésre válaszolva azt is elmondta, hogy a vásárlás nem titokban, mások háta mögé elbújva történt, így aztán nem egészen érti az ellene indult támadássorozatot.

S hogy ebben mennyire motiválta egyéni sértődöttség személyén keresztül a Vasas Szakszervezetet, az MSZOSZ-t, és mint MSZP képviselőt az MSZP-t is érintő politikai támadás, azt egyelőre nem tudja eldönteni.

Közölte továbbá azt is, hogy kézséggel áll a szocialista frakció elé, ha arra kérik, de óvott mindenkit, hogy az eseményekből meggondolatlan és elhamarkodott következtetéseket vonjon le. Ha ez megtörténik, a 3. parlamenti ciklusban végzett képviselői munkájának szükségességét felülbírálja és konzekvenciáját is hajlandó levonni.

Veégh Ádám

POSTALÁDÁNKBÓL

Tisztelt Olvasóink, leendő levélíróink!

Lapunk utolsó oldala a továbbiakban is az Önök nyílt tere lesz. Írásaikat magunk is érdeklődéssel olvassuk, annak ellenére, hogy – adott esetben – azok tartalmával nem feltétlenül értünk egyet. Ám hogy kellő segítséget adhassunk, szükségünk van a levélíró személyének ismeretére. Ezért kérjük Önöket, levelüket a **valódi** nevük és címük feltüntetésével küldjék el hozzánk. (Természetesen tiszteletben tartjuk, ha az adatokat a lap hasábjain nem szeretnék közzé tenni.)

Várja leveleiket a rovatszerkesztő:
Veszely Emőke

Tisztelt Czinkos Úr!

Lapunk, a Magyar Vasutas, rendszeresen közöl olvasói leveleket. Ezek az írások legtöbbször a vasutasok által észrevett gondokkal foglalkoznak. Így került szóba többek között az Ön igazgatása alatt működő cég is.

Szeretnénk, ha Igazgató Úr szakítana időt, és válaszolna azokra a kérdésekre, amelyeket az egyszerűség kedvéért az olvasói levelek alapján kivonatoltunk. Így a lehető legilletékesebb személytől tudhatnánk meg az MM Cargo álláspontját.

- *Több olvasói levélből az derül ki, hogy az MM Cargo "hibájából" nem jutnak el pl. kötszerek, filmek, egyéb apró csomagok a kisebb vasútállomásokra. Mi lehet ennek az észrevételnek a hátterében?*
- *Tudomása szerint – ha valós – ez a helyzet, országosan jellemző-e?*
- *A kisebb küldemények eljuttatása érdekében miféle megoldások léteznek az MM Cargo részéről a továbbiakban?*

Üdvözlettel: ***Veszely Emőke*** *rovatszerkesztő*

Tisztelt szerkesztőség!

Olvasóink MM Cargo Kft-t kísérő figyelmének örülünk. Azt pedig, hogy módunk van kérdéseikre választ adni, kifejezetten megköszönjük.

Annál is inkább, mert hazánkban a korábbi állami, nagyvállalati tevékenységek magánosítását, kisvállalkozási formában történő működtetését ellentmondásos érzelmek övezik. Kialakította azt, hogy évtized elején lezajlott – jellemzően piacértékesítő – magánosítás dolgozók, családok százezrei számára tették bizonytalanná a megélhetést, a holnapot. Ugyanakkor az átlag ember számára – számunkra – nehezen belátható érvek alapján zajlott az igen nagy költségvetési forrást felemésztő bankkonszolidációk sora.

Más oldalról vannak sikertörténetek. Az állami, vállalati létből kivált egyes kisvállalkozások dolgozói sokkal többet kezdtek keresni volt munkatársaiknál. Félelemmel vegyes irigység övezte és talán övezi még ma is amiatt a privatizációt, a társasági formában működtetést.

A társadalmi helyzetnél lényegesen árnyaltabb volt szűkebb közösségünk, a vasutasság helyzete az elmúlt évtizedben. A MÁV létszáma közel felére csökkent. Ugyanakkor a vasút felelős gondolkodású vezetői és az érdekképviseletek együttműködése eredményeképpen ez közel fájdalommentesen mederben tartott folyamatként valósult meg, jelentős arányban társaság alapítása, melynek egyik eleme az MM Cargo Kft. A megalakított társaságoknak azonban a bevételeikből kell fenntartaniuk magukat. Ha a bevétel kevés – és az mindig kevesebb, mint szeretnénk –, akkor a költségeket kell a keretekhez igazítani. A társaságokban tehát újra tanuljuk a "technológia lebonyolításához szükséges létszám" vagy "a szolgáltatás színvonala" (és így tovább) fogalmakat.

Így van ez az MMC-nél is. A technológia ott tartható fenn, ahol a bevétel azt "eltartja". A szolgáltatási színvonalat a fizetőképes kereslet dönti el. Általános szállítmányozási felté-teleinket és technológiánkat annak alapján alakítottuk ki. Ez az oka annak, hogy ma kisáru küldemények felvételére és kiszolgáltatására csak 300 vasútállomáson van lehetőség, szemben a korábbi 1200-kal. Ennél több településen nem volt olyan mértékű feladói vagy átvevői igény, amely fedezetet nyújtott volna a szakismeret és nyomtatványellátás költségeire. Az is befolyásolta az állomások körének meghatározását, hogy biztosítható-e a kezelővonatok közlekedésekor és a nyitva tartás idejében rendszeresen legalább 50 kg-os áru kezeléséhez munkatárs. A munkatárs – az MMC gyűjtőpontok kivételével – a MÁV dolgozója, aki munkaideje egy részében az MMC részére végez munkát. Az MMC mindezekért a MÁV Rt.-nek díjat fizet. Fontos, hogy erről az érintett dolgozók is tudomást szerezzenek. Kell, hogy tudják, a munkarendjükbe, a leterheltségeikbe be van számítva az MMC megbízásából végzett munka is.

A MÁV Rt. és az MMC munkatársainak fegyelmezett munkavégzése esetén tehát a küldeményeknek el kell jutniuk valamennyi megnyitott vasútállomásra.

Kicsit más a helyzet az olvasói kérdésben szereplő "kötszerek (gondolom, inkább gyógyszerekre, vérre gondol a kérdező), filmek és egyéb apró csomagok" vonatkozásában. Ezek a gyorsan továbbítandó küldemények, ezekre vonatkozóan külön megállapodott a MÁV és az MMC a továbbítás technológiájában, árban.

Hatvankettő olyan kórház és vérellátó központ van hazánkban, ahová egyáltalán gyógyszer, vér és esetleg kötszertovábbítási igény jelentkezik.

Hatszáz mozi van hazánkban, és a MÁV RT.-vel közösen mind a 600-nak lehetővé tettük, hogy – függetlenül települése, vasútállomása kisáruforgalomba való megnyitottságától – fel tudja adni és át tudja venni a mozifilmeket.

A nyomtatványellátás, a szakértelem biztosítása és a pénzkezelés elkerülése érdekében azonban, aki ezt igénybe kívánja venni, annak az MMC-vel szerződéses kapcsolatba kell kerülnie.

Mindez azonban csak a tevékenységeinknek egy szelete, hiszen háztól-házig szolgáltatásainkkal elérjük hazánk valamennyi – nem csak a vasútállomással rendelkező – települését is. Ezért nem gondoljuk úgy, hogy az MMC "hibájából" nem jutnának el küldemények kisebb vasútállomásokra.

Meglehet, hogy az olvasói kérdés nem az eljutás általános lehetőségére vonatkozott, hanem eseti, hibás teljesítésre.

Sajnos van ilyen, szerencsére nem túl sok.

Látni kell, hogy az a fegyelmezett munkavégzésen múlik. Tudni kell, hogy a fegyelmezetlenség piacvesztést, bevétel elmaradást okoz, amit költségcsökkentéssel kell egyensúlyba hozni.

Hiszem, hogy világosan közös érdekünk az érintett vasutas kollégákkal a felek színvonalas kiszolgálása.

Kívánom, hogy legyen ebben közös sikerünk.
Czinkos Pál
ügyvezető igazgató

Akik fölkészültek

Csodálatos dolog volt látni augusztus 11-én, amint a ragyogó ég elsötétült néhány percre, hogy átadja helyét a nappali éjszakának. Már jóval az esemény előtt tudhattuk: kivételezett helyzetben vagyunk, hiszen Magyarországon nem kellett 450 évet várni az előző napfogyatkozás óta. És kivételes volt az is, hogy nálunk a totalitás nyáron, a déli órákban következett be. Volt némi elképzelésünk a várható turistainvázióról, a honi és külföldi érdeklődők iszonyatos tömegéről. A csillagászok által kijelölt sávba több millióan igyekeztek, hogy tanúi legyenek a páratlan látványnak. A közutak bedugultak, a vasúti kocsikban teljes díjért fél lábon álltak az emberek, már akik fölfértek a szerelvényekre. De nem történt semmi erőszak, fegyelem és rend uralkodott. Csodálatos dolog volt látni augusztus 11-én, hogy az *utasok* valóban fölkészültek a nem mindennapos eseményre.

Veszely Emőke

Átköltözés!

A **Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonysági Egyesülete** értesíti tagjait, hogy a Budapest VI., Podmaniczky u. 75. alatti bérleményből az 1076 Budapest VII. kerület, Thököly u. 18. szám alatti saját székházába költözik. Az egyesület 1999. augusztus 23-tól augusztus 31-ig – a hivatal költöztetése miatt – zárva tart. Szeptember 1-től új székhelyén – a Keleti pályaudvar közelében, a Thököly-udvar első emeletén, illetve földszinti ügyfélváróban – várja tagjait. Megközelíthető a Nyugati pályaudvarról a 73-as trolibusszal, a Déli pályaudvarról a 2-es metróval. Az új környezetben továbbra is korszerű, gyors ügyintézéssel áll tagjai rendelkezésére.

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmű@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV CERT EN ISO 9002
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő **fém és műanyag jelképes** és **biztonsági zárak** gyártását és forgalmazását mint vasúti, mint közúti célra magánfuvarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96

Északi 1867-
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Helyesbítés

Lapunk előző, 9. júliusi számában adott hírt arról a fórumról, amely – *Pál József* pályavasúti vezérigazgató-helyettes és *dr. Márkus Imre* VSZ-elnök részvételével – került megtartásra 1999. augusztus 13-án a VSZ tisztségviselői számára. A vezérigazgató-helyettes tájékoztatójának utolsó mondatát – ami az amortizáció kérdésével foglalkozott – a pontosabb érthetőség miatt újra közöljük:

"A MÁV Rt. a gazdálkodási nehézségei miatt 4 éve nem tud felújítási forrást képezni a nyomott amortizáció terhére. A MÁV Rt. átfogó reformja kapcsán lehetségesnek látszik a nyomott amortizációs kulcsok megemelése a műszakilag szükséges mértékre, és ennek felújítási forrásként történő visszaforgatására az infrastruktúrára, különösen a kincstári tulajdonú pályalétesítményekre."

Visszaköltözött a FÉIB

A Budapest Nyugati pályaudvarról (Podmaniczky út 28.) a VSZ Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottság (titkára *Orosz Péter*, titkárhelyettese *Fridrich Imre*) visszaköltözött a Benczúr utca 41. szám alatti székházba. Az önálló telefonvonalak kiépítéséig a VSZ Központ számain érhető el: 01/19-77, 01/19-78, 01/10-00 illetve a 06/1/322-1891, 06/1/351-7748. A felsorolt számokon a 200, 201, 202-es mellékeket kell kérni.

Keresztrejtvény

Vízszintes 1. "..., nagyok a lemaradások és 600 milliárd forint kellene a rendbetételéhez." – mondta *Katona Kálmán* miniszter a Gazdasági Bizottságnak, amikor ... megfejtés **vízszintes 3.** és **függőleges 3.** ... elkészültét bejelentette.

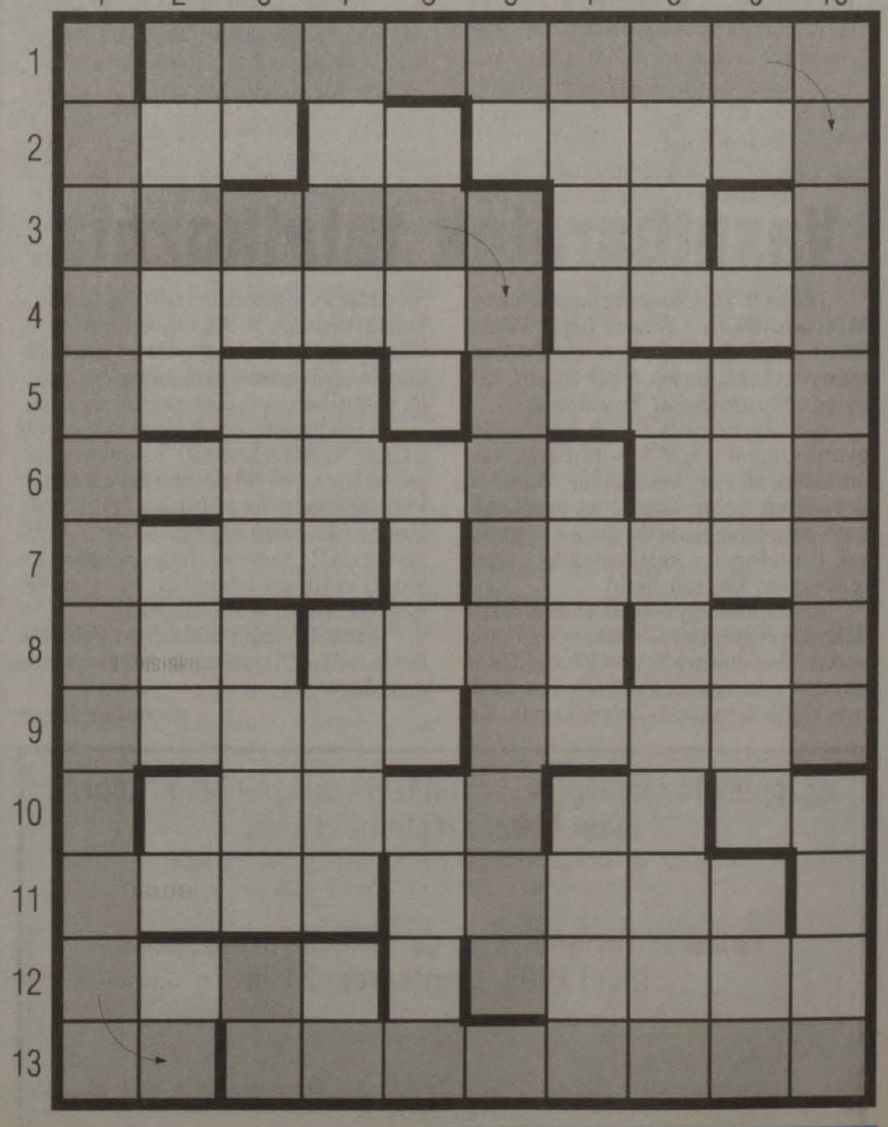
VÍZSZINTES: 1) névelő; **megfejtés II. rész; 2)** folyadék; Európai Unió; árus; **3)** megfejtés III. rész; néma vaj; igen (ném.); **4)** angol grófság bírája; szentkép; **5)** kártyajáték; Ilona; nógató eszköz; **6)** pergetős népi hangszer; ... lógia; **7)** jégsport; Béla; Mária népiesen; **8)** női név; levegőt áramoltatott; fekete tinta; **9)** éjszakai mulató; Hádész része; **10)** Ittrium; primitív fekhelyen; megszólítás; katonai rangjelzés; **11)** kiskabát; Boleró zeneszerzője; **12)** budapesti egyetem; Ábel; számnév.

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés I. rész; 2) színlel; Adél; botos része; igen (oroszul); alá; **3)** mutatószó; cipész szerszám; karbantartás röv.; amely személyek; **megfejtés IV. rész**; **4)** farmer márka; becézett női név; halovány; részben ver; **5)** római 50; uracska; ritka férfi név; állomási helyiség (vissza); **6)** helyzethat. rag; Erik; **7)** ... Presley; keverve adta!; körül vesz; **8)** István I.; históriája; **9)** ad régiesen; helyes; ... nava (jap.); Egyesült Államok; néma letét; **10)** zavarodottan lelő!

AZ ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE: **Csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan, olcsó összeköttetést szerezni.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Fodor András* kedves olvasónk nyerte. *(1171 Budapest, Nógrádkövesd u. 31.)*

Készítette: ***Bánszegi József***

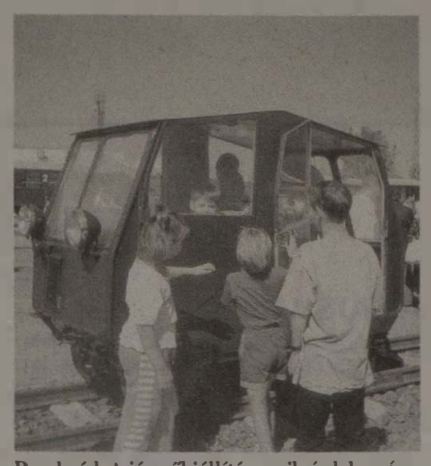


MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 11. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. SZEPTEMBER



Dombrád. A járműkiállítás egyik érdekessége. Talán a jövő vasutasai veszik körül.

A TÁRSADALOM LEGSEBEZHETŐBB RÉTEGE

Fórum az időskorúak biztonságáért

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete, az Országos Rendőrfőkapitányság és a Nyugdíjasok Országos Képviselete, az Idősek Nemzetközi Éve alkalmából országos fórumot rendezett 1999. szeptember 7-én a BEIG Nyugati téri konferencia termében.

A fórumon részt vett a rendező szervek fővárosi és vidéki szervezeteinek mintegy háromszáz küldötte, *dr. Márkus Imre*, a VSZ, *Molnár György*, az ONYSZ, *Mihalovits Ervin*, a NYOK elnöke és *dr. Orbán Péter*, az Országos Rendőrkapitány nevében *Diószegi Gábor* őrnagy, a fórum előadója és vezetője.

A fórum témaválasztására az ENSZ 1982 évi 37/51 sz. határozata adott alkalmat, miszerint: "Az idősek a társadalom legsebezhetőbb rétegét alkotják."

Az ENSZ határozatának végrehajtására készült intézkedési terv 19. pontja a kormányok, helyi hatóságok és civil szervezetek felelősségéről foglalt állást. Mindezek figyelembe vételével az előadó az idős emberekre veszélyt jelentő bűnözés helyzetéről és a megelőzés feladatairól adott részletes tájékoztatást, figyelembe véve az előre átadott kérdéseket is.

Bevezető beszédében *Molnár György* utalt a mintegy tizenhét éves ENSZ-határozat leglényegesebb elemeire, az 1992-ben végzett tízéves mérlegkészítés tapasztalataira. Megállapította, hogy a felelős kormányzati szervek sok vonatkozásban még ma is adósai az időskorúaknak. Az idei esztendőt az ENSZ éppen az idősek iránti figyelem felelevenítése, a gondoskodás fokozása érdekében nyilvánította az Idősek Nemzetközi Évének. Az országszerte sok ezerre tehető rendezvények tapasztalatait összegezni kell a tanulságok és tennivalók érdekében – húzta alá *Molnár György*.

Diószegi Gábor őrnagy széles ívű előadásában tájékoztatott a 130 esztendős rendőrség múltjáról, a 10 éves bűnmegelőzésre koncentrált rendőrségi munka részleteiről, eredményeiről, nem hallgatva el a hiányosságokat sem. Előadásában az őrnagy több számadattal, arányszámmal illusztrálta a helyzet alakulását, tendenciáját.

(Folytatás a 6. oldalon...)

Bumeráng-megállapodás?

Megállapodás a címe annak az iratnak, amelyet – a VDSZSZ és a MÁV Rt. képviselői – 1999. augusztus 25-én írtak alá. A szövegben olyan konkrétumokat kerestem, amelyek túlmutatnak a Munka Törvénykönyve, a MÁV Rt. Kollektív Szerződés és a vasutas munkavállalók 1999. évi helyzetére kötött 19 megállapodás tartalmán. Ilyet sajnos nem találtam, összesen két konkrétummal találkoztam. A 3-as pont "a 4%-os teljesítmény-jutalmazásba bevontak körének 2000. január 1-jétől történő bővítéséről" szól. Gondolom ez a balesetmentessegi 4%-os jutalom akar lenni, tehát már nem ellenzi a társszakszervezet.

Felidéződött bennem az a két hónap, amikor nemcsak a munkáltatóval, de a VDSZSZ tárgyaló delegációjával is küzdeni kellett, mert nem értettek egyet a VSZ azon javaslatával, hogy a balesetmentességi jutalom kiterjesztésre kerüljön.

Ha ez a reprezentatív szakszervezet 1998. őszén végig nem a javaslat ellen tárgyal, hanem mellette, vagy csak ha hallgatott volna is, előbbre lennénk. Ha a VDSZSZ 8 hónap után komolyan belátta, hogy a 4%-os balesetmentességi jutalom kiterjesztése a munkavállalók érdeke, akkor az erről szóló 10-es számú, 1999. január 4-én létrejött megállapodáshoz, melyet a munkáltató, a VSZ és a MOSZ kötött, miért nem csatlakozik? A forgalmi szolgálattevők, váltókezelők és további hét munkakörre való kiterjesztéssel nem ért egyet, de akkor milyen kiterjesztést szorgalmaz 2000-re?

Ezzel a magatartással bizonyítást nyert, hogy a 4% balesetmentességi jutalom 1999-ben kizárólag a Vasutasok Szakszervezete követelésének köszönhetően került kiterjesztésre.

Az augusztus 25-i dokumentumnak egy pozitívuma van. Az adott szó köti az aláírókat és így az ez évi őszi tárgyalásokon talán már nem fog e témában a VDSZSZ a munkavállalók érdeke ellen tárgyalni.

A másik konkrétum a 1,5%-os hatékonyság javításához kötött jutalomról szóló megállapodás (13. sz.). Ennek aláíróihoz csatlakozik a VDSZSZ. Lépését üdvözöljük.

A tizenkilenc megállapodásból még tizenegyről hiányzik a harmadik reprezentatív szakszervezet aláírása. Ezek közül hat (8, 9, 10, 11, 12, 17) alapbéren kívüli plusz juttatásokat biztosít több tízezer vasutasnak a szakigazgatóságokhoz tartozó szolgálati helyeken. Van, amelyik megállapodás az 1998. évi teljesítmény jutalom alapbéresítéséről szól (1999. január 1-től 1% alapbéresítés, 16. sz.), általuk aláíratlan a vasutasnapi – már kifizetett – jutalomról szóló megállapodás is (14. sz.).

Ezektől, ezek kifizetésétől még mindig elhatárolja magát a VDSZSZ? A vasutasság érdekeit mind a 19 megállapodás egyaránt szolgálja.

Varga Gyuláné

Gárdonnyal szólva

Kétségtelen, hogy a szeptember 1-jei VSZ elnökségi ülésen ugyancsak várták az első napirendi pont sokat ígérő címének kibontását: Beszámoló a VSZ oktatási, képzési tevékenységének alakulásáról, 1998-1999; elképzelések a 2000-ik esztendőre. Előterjesztő: *Németh Szilárd*, a VSZ Szervezési Osztályának vezetője.

A nagyívű, ám elnagyoltnak igazán nem jellemezhető, sőt, bőséges anyag nélkülözhetetlen információkkal szolgált az elnökségi tagok számára. Az oktatás-képzés hatékonyságának értékelését statisztikailag is földolgozta a beszámoló, s ebből főleg az volt kiolvasható, hogy a tisztségviselők immár valóban belátják, miért illik képezniük magukat, úgy az új ismeretek megszerzése, mint az érdekvédelmi tananyag elsajátítása terén. A 110 felmérő lap határozott választ adott arra, hogy a tisztségviselők a tudás birtokában egyenrangúbb partnernek érzik magukat a munkáltatóval szemközt tárgyalva, "Ő is csak egy ember". Az már inkább több problémát ad, konkrétan hogyan karolják fel az érdekvédelmet, s a pénzügyi teendők ellátása is fejtörést okoz, tartanak tőle. Ugyanakkor igénylik a kapcsolatok ápolását, még az is megesik, hogy a tanfolyam-vezetők utólag találkozókra járnak egymáshoz.

Németh Szilárd az oktatás jövőjének lehetőségeit is ecsetelte, s kitért a csomóponti oktatás életképességének elemzésére. Majd a tagmegtartásról hangzottak el önkritikus hangvételű beszámolók, a miskolci, pécsi és záhonyi területi titkárok emelkedtek szólásra. Miskolcról *Szendrei Géza*, Pécsről *Erdős Gábor*, Záhonyból *Pöhacker Attila* tárta föl a taglétszám-csökkenést kiváltó okok megszüntetésének esélyeit. Végtére is hasznosnak bizonyult az önmagukkal történő szembenézés.

Németh Szilárd alapos beszámolóját valamennyien pozitív jelzőkkel illették, ez azonban nem jelentette azt, hogy egy-két gyakorlatias kérdés föl ne vetődjék.

Molnár György, a ONYSZ elnökeként afelől érdeklődött, hogy vajon a helyi szakszervezeti munkában mekkora a hozadéka az oktatás-képzésnek, ami persze azonnal nem mérhető.

Németh Szilárd válaszolt is: keresik, hogyan lehet mérni majd a jövőben a gyakorlati munkában az oktatás-képzés hasznát, hasznavehetőségét. Ám az is igaz, ha a titkárok magukra maradnak otthon a munkájukban, a mindennapi teendők sűrűjében, úgy bizony a megszerzett tudás sem kamatoztatható. Talán a taglétszám alakulás mutatná ki jobban, hogy a képzettebb tisztviselővel mit, és mennyit ér a VSZ. Egyébként Tatabányán nemrég alakult egy szb, 26-an léptek be.

Pöhacker Attila a csomóponti oktatás olcsóságára fektette a hangsúlyt, s a kiscsoportok életközelibb lehetőségeire. Szerintük több gyakorlati haszonnal kecsegtet, s jobban kidomborul az önkéntesség ebben az oktatási formában.

Mári Gábor erősítve a *Németh Szilárd*-féle anyagot, a gárdonyi magasabb szintű képzés mellett tette le voksát, mert ott szerinte frontembereket képeznek ki, ami a szervezetre "jól üt vissza".

Király Károlyné, az önállóbb vezetői munka visszatérülő hasznát láttatta.

Orosz Péter is összevetette az emelt szintű és a csomóponti oktatás részeit. Természetesen a jobbítás szándékával. Főleg a főbizalmik tudásgyarapításának adna zöld utat, már csak azért is, hogy ne alakuljanak ki egyszemélyes szb-k.

Imrédy Gyuláné együtt gondolkodva irányította a figyelmet a beszámolók sarkosabb megállapításaira.

Összegzésül *Márkus Imre* átfogóan rendszerezte a cél és eredmény tükrében az oktatás-képzést, megjegyezve, hogy idén ősszel azonban elsősorban az érdekvédelemre fognak koncentrálni.

Sz.Cs.

AKTUÁLIS

A rendszerváltás időszakának jogalkotása szempontjából nagyon fontos eredménye volt az új Munka Törvénykönyve szabályainak megalkotása. Az új jogi normák közvetlenül érintették a szakszervezeteket is, meghatározva a reprezentativitási szabályokat.

A kemény és sokszor egyesek részéről tisztességtelen választási kampányokban számtalan ígéret hangzott el a "világ megváltásáról".

Az idő múlásával világossá vált, hogy az ígéretek és az ígérgetők akkor sem gondolták komolyan szólamaikat. A vasutasság egy részét csupán önös érdekeikre kívánták használni. Ezt bizonyította, tényszerűen alátámasztva a VDSZSZ által szervezett két "felhajtás" 1999-ben. A vasutasság azon része, aki tévedésből a VDSZSZ-re szavazott az ÜT-választáskor, láthatta, hogy az Ő bizalmát hogyan lehet eljátszani, hogyan lehet egyéni, illetve néhány VDSZSZ vezető érdekének szolgálatára felhasználni.

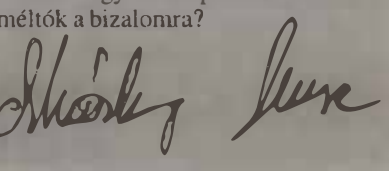
A harmadik reprezentatív szakszervezet vezetői nem tévedtek, hanem tudatosan ellene voltak a vasutasság érdekeinek. 1998. december illetve 1999. januárjában a VSZ tárgyalási csomagjában szereplő követeléseket – pl. 4%-os balesetmentességi jutalom kiterjesztése közel 20.000 vasutasra; munkaidő csökkentés, bérkompenzáció teljes körre – nem, hogy nem támogatták, hanem kifejezetten ellene voltak. A tárgyalásokon néha-néha megjelenő első számú emberük közölte, hogy a MÁV vezetésével értenek egyet, semmi plusz juttatás nem kell. Ellenzik a VSZ javaslatait. Ezzel megadatott a kényelmes álláspont a MÁV-nak, – a szakszervezeti oldal egymás közt rendezze a vitát!

A januári eredménytelen káosz története mindenki számára ismert. Ezt követően a Legfelsőbb Bíróság döntése után újra felbuzdultak és a határozatot folyamatosan félremagyarázták a radikálisok. Újabb felesleges és a vasutas érdekharc eszközét szigorúan lejáratóakciót kezdtek augusztus hónapban.

Ennek az eredménye is ismert, semmit nem hozott a vasutasoknak. A VDSZSZ vezetőknek viszont győzelmet, mert megvan a munkaidő-kedvezmény megváltásából kifizethető tiszteletdíj!

Na, de! Újra felvetődik a reprezentativitás kérdése. Szabad-e olyan szervezetre szavazni, amelynek vezetése 8 hónap alatt látja át a helyzetet? Kétszer is egyénieskedő céljaira félrevezetve használja fel tagságát, szavazóit? (...vagy csak a 108 főt, aki sztrájkolt volna?) A VDSZSZ visszaélt a reprezentativitáshoz hozzásegítő bizalommal! A harmadik reprezentatív szakszervezet vezetése lemondott a reprezentativitásról! 1999 évben a vasutasság gazdasági-szociális érdekeit megjelenítő megállapodások nélkülük jöttek létre. A három évből – amelyre az ÜT-választási ciklus szól, – egyet, az elsőt eljátszották!

Ezen szégyenletes produkciók után is méltók a bizalomra?



Kisvasutak nagy napja

A nyírvidéki kisvasutak mentén lévő települések életében már hagyományosan rendkívüli jelentőségű szeptember második szombatja. A Nyírvidék apraja-nagyja igyekezettel készült a kisvasutak napjára.

Az idei alkalommal szeptember 11-én a kisnyomtávú szakasz végállomása. Dombrád vállalta magára a szervezés oroszlánrészét, a létfontosságú ünnephez méltóan, egyetemben a regionális kisvasút lelkes dolgozóival. Több, mint háromszáz, vasutat szerető és féltő ember gyűlt egybe, bizonyítva azt, hogy szükségünk van a kisvasutakra.

Az ünnepséget jelenlétével többek között megtisztelte: *Horváth Lajos*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Vasúti Főosztályának vezetője, *dr. Szabó Tibor*, a Földművelési és Vidékfejlesztési Minisztérium képviselője, *dr. Tóth József*, a pécsi Janus Pannonius Tudományegyetem rektora, *Sárdi Gyula*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Gáspár János*, a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány ügyvezető igazgatója, *Tamás Lajos* ezredes, a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőrkapitányság közbiztonsági igazgatója, *Giba Tamás*, Nyíregyháza alpolgármestere, *Szombathy Géza* vasútigazgató, a Debreceni Területi Igazgatóság képviseletében.

– Csak úgy lehet ezeket a kisvasutakat megtartani, ha a propaganda segítségével egyre többen utaznak rajta. Cél: az ünneplők segítségével az idegenforgalom szakembereit megmozgatni, annak érdekében támogatásukat megnyerni. Hiszen ezek a vonatok az ország legszebb helyein zakatolnak – hangsúlyozta üdvözlő beszédében *Gáspár János* kuratóriumi elnök. – Egyre több kisvasúton jelenik meg újból a gőzmozdony. Októbertől a Szilvásvárad vadregényes táján is gőzmozdony teszi hangulatosabbá az utazást. Mint ünnepi beszédéből érezhettük, *Sárdi Gyula* vezérigazgató-helyettes is bizakodóan tekintett a kisvasutak jövőjére.

Az ünnepi programot a dombrádi illetőségű művészházaspár műsora, valamint a fiatalok színvonalasabb botostánca színesítette.

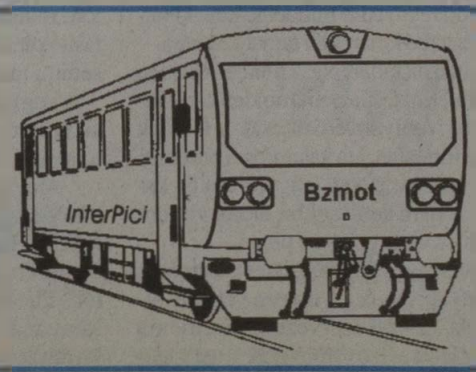
Kép és szöveg: ***Húri Valéria***



MVJ TÜV CERT ISO 9001 DIN-EN 729-2

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft. ÖNORM M 7812, DIN 6700

- vasúti járműjavítás és gyártás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás és szerelés



Egy műbalhé krónikája

JÚLIUS 15.

Az érdemi tárgyalások azonnali megkezdésére szólítja fel a MÁV Rt. vezetését a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetének budapesti választmánya. A négyezer vasutast képviselő testület kilátásba helyezte: ha augusztus elejéig nem lesz bérmegállapodás, azt fogják javasolni, hogy követeléseik teljesítésének kikényszerítése érdekében a VDSZSZ hirdessen általános vasutassztrájkot. (...) Ha fenyegetésüket beváltják, augusztus 14-én reggel 6 órától ismét fennakadás lehet a vasúton. (...) *(Népszabadság)*

JÚLIUS 16.

(...) A társszervek azonban nem kívánnak részt vállalni a VDSZSZ bérharcában. (...) A VSZ sem hajlandó részt venni olyan vitában, mely veszélyeztetheti a munkavállalók foglalkoztatási biztonságát – hangsúlyozta *Márkus Imre*. Úgy véli, jelenleg mindhárom érdekképviseletnek az lenne a legfontosabb feladata, hogy igyekezzenek betartani a MÁV-val kötött megállapodásokat. A vasúttársaság vezetői (...) mind a mai napig nem kapták kézhez a Legfelsőbb Bíróság határozatát, mely kimondja a kollektív szerződés béremelésre vonatkozó kiegészítésének jogellenességét.(...) *(Népszava)*

JÚLIUS 17.

A MAV Rt. birtokába került a Legfelsőbb Bíróság határozata, amely törvényesnek minősíti a VDSZSZ januári sztrájkját, s egyben nem értékeli kollektív erejűnek a munkáltató és a két reprezentatív szakszervezet által aláírt megállapodást. (...) Az érdekképviselet javasolja, hogy a VÉT-et hívják össze. A tanácskozás általuk lehetségesnek tartott időpontja: július 21. *(Népszava)*

JÚLIUS 21.

A MÁV Rt. vezetése a VDSZSZ kezdeményezésére péntek délre összehívta a VÉT-et. Lapunk úgy tudja, hogy a munkáltató egyelőre elzárkózik az újabb béremelés elől. (...)A szakszervezet budapesti szervezete augusztus 14-ére, a debreceni 13-ára, a záhonyi 11-ére időzítené figyelmeztető akcióját. (...) *(Népszabadság)*

JÚLIUS 22.

(...) A VDSZSZ elnöke jelezte: 21 százalékos, ez évre vonatkozó átlagbér-növekedési követelésüket 19 százalékra mérsékelték, mert figyelembe vették a MÁV nehéz gazdasági helyzetét. Gaskó István úgy véli, a béremelések teljesítéséhez 1,5-2 milliárd elegendő lenne (...) *(Magyar Nemzet)*

JÚLIUS 23.

Sok múlik a VÉT mai ülésén: déli 12 órakor kiderül, lesz-e újabb vasutassztrájk. A VDSZSZ kitart bérkövetelése mellett, a MÁV viszont nem lát lehetőséget a béremelésre. (..) *(Napi Magyarország)*

JÚLIUS 24.

Érdemi tárgyalás nélkül ért véget a VÉT tegnapi ülése. (...) A VDSZSZ azt szerette volna, hogy a testület tűzze napirendre az ez évre vonatkozó kollektív szerződés erejű bérmegállapodás mielőbbi megkötését. A VSZ és a MOSZ, valamint a MÁV illetékese nem értett egyet a javaslattal, ezért az ülést a levezető elnök bezárta. (...) *Gaskó István* szerint a munkáltató és a két társszakszervezet el akarja lehetetleníteni a VDSZSZ-t. (...) Várhatóan augusztus 2-án sztrájkot hirdetnek. *(Népszabadság)*

JÚLIUS 26.

A MÁV Rt. és a VSZ, illetve a MOSZ alaptalannak tartja *Gaskó István* kijelentését, amely szerint a munkáltató összejátszott a két érdekképviseleti szervezettel. A vasúttársaságnál működő kisebb szakszervezetek diszkriminációnak tartják, hogy nem vehetnek részt a VÉT ülésein. (...) *(Napi Magyarország)*

JÚLIUS 27.

Keresetet nyújtott be a VDSZSZ, amelyben annak kimondására kérik a bíróságot, hogy a társszervezetek elveszítették függetlenségüket, amikor tavaly bérmegállapodást kötöttek a munkáltatóval. Szerintük a VSZ és a MOSZ azért volt hajlandó megállapodni a MÁV-val, mert így tisztségviselőik hozzájuthattak érdekképviseleti munkaidő-kedvezményük megváltásához. (...) A megvádolt érdekképviseletek visszautasítják a VDSZSZ állításait. (..) *(Népszava)*

JÚLIUS 30.

(...) A MÁV vezetése a VDSZSZ kezdeményezésére augusztus 3-ra ismét összehívta a VÉT ülését, miután július 23-án sem a MÁV Rt. képviselői, sem a MOSZ és a VSZ nem kívántak tárgyalni a bérek idei emeléséről. Márkus Imre úgy gondolja: a VDSZSZ vezetőinek magatartása a jövő évi bérfejlesztést is veszélyezteti. (...) *(Magyar Hírlap)*

AUGUSZTUS 3.

Általános vasutassztrájkot hirdetett a VDSZSZ országos választmánya az 1999. évi bérmegállapodás megkötésének kikényszerítésére. Az időpontról a szakszervezet sztrájkbizottsága a béértárgyalások alakulásának függvényében dönt.(...) A választmány a MÁV Rt. helyzetére való tekintettel az év eleji 21 százalékos bérkövetelését 19 százalékra engedte le, és 4 százalékos teljesítmény- és balesetmentességi jutalmat követel valamennyi vasutas számára július l-jétől. (...) A MÁV nem tud a jelenlegi 16 százaléknál nagyobb mértékű béremelést fizetni. (...) *(Napi Magyarország)*

AUGUSZTUS 4.

A VSZ és a MOSZ tegnap ismét elutasította, hogy a VÉT napirendre vegye a VDSZSZ 1999. Évi bértárgyalásokra vonatkozó indítványát (...), mert a MÁV eddig betartotta az 1999. évre velük megkötött bérmegállapodást, amelyben évközi béremelésre nem tett ajánlatot. (...) *(Napi Magyarország)*

AUGUSZTUS 5.

A MÁV vezetői kijelentették, nem hajlandóak kétoldalú egyeztetésre a VDSZSZ-szel, mert nem látják értelmét a bérvitának. (...) A szakszervezetnek munkabeszüntetésről kell tárgyalást kezdeményeznie. A figyelmeztető sztrájk időpontját azonban csak az utolsó pillanatban jelenti be az érdekképviselet, hogy a MÁV ne csökkenthesse annak hatékonyságát. (...) *(Népszava)*

AUGUSZTUS 6.

A MÁV Rt. vezérigazgatója tárgyalásra hívta meg a VDSZSZ delegációját pénteken 10 órára. (...) Ezzel a MÁV Rt. vezetése eleget tett a szakszervezet azon kérésének, hogy kezdődjék meg a kollektív szerződéshez kapcsolódó munkaügyi vita. (...) *(Népszava)*

AUGUSZTUS 7.

Folytatódik hétfőn a MÁV és a VDSZSZ közötti tárgylás, miután a tárgylópartnerek tegnap megállapodtak abban, hogy elfogadják a munkaügyi közvetítőszolgálat közreműködését a munkaadó és a szakszervezet közötti vita rendezésében. Jogi viták tarkították a VDSZSZ és a MÁV Rt. pénetk délelőtti egyeztető tárgyalását. A megbeszélést a szakszervezet sztrájk előtti egyeztetésnek tekintette, és ennek megfelelően tárgyalt. *(Magyar Nemzet)*

AUGUSZTUS 7.

Jogértelmező vitává fajult a MÁV és a VDSZSZ tegnapi tárgyalása. A szakszervezet sztrájk előtti egyeztetésnek tekintette a fordulót, amit a társaság azzal utasított vissza, hogy még nem kapták meg hivatalosan a sztrájkfelhívást. A VDSZSZ álláspontja szerint augusztus 19-étől bármikor általános sztrájkot kezdhetnek. *(Magyar Hírlap)*

AUGUSZTUS 10.

A VDSZSZ augusztus 26-án hajnali öt órától általános sztrájkot hirdet, mert a hétfői bértárgyalások is eredménytelenül végződtek a MÁV vezetőségével. A VSZ és a MOSZ nem ért egyet a sztrájkkal. (...) *(Népszabadság)*

AUGUSZTUS 11.

A VDSZSZ szerint a MÁV újabb frontot nyitott a szakszervezet és a vasút közötti konfliktusban: a pécsi területi igazgató vezérigazgatói utasításra az érdekképviselet tisztségviselőitől megvonta a további munkaidő-kedvezmény igénybevételének lehetőségét. A MÁV szerint azért, mert a szakszervezet már túllépte munkaidőkeretét. (...) *(Napi Magyarország)*

AUGUSZTUS 12.

Pénteken ismét tárgyalóasztalhoz ülnek a MÁV Rt. és a VDSZSZ képviselői, hogy megállapodásra jussanak a Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálat vezetője által kijelölt közvetítők személyéről. A VDSZSZ az idei bérmegállapodásról is tárgyalni szeretne, egyezség hiányában ragaszkodik az augusztus 26-ára meghirdetett sztrájkhoz. (...) *(Népszabadság)*

AUGUSZTUS 13.

Ma folytatódnak az egyeztető tárgyalások a MÁV Rt. és a VDSZSZ között. A felek a délelőtti tárgyaláson várhatóan kiválasztják azokat a közvetítőket, akiknek feladatuk a konfliktushelyzet megoldásának segítése lesz. A VDSZSZ (...) szeretné elérni, hogy a MÁV tárgyaljon a bérkövetelésről is. (...) *(Népszava)*

AUGUSZTUS 14.

A MÁV és a VDSZSZ közösen kijelölte azt a három személyt, akik közvetíteni fognak a sztrájkbizottság és a vasút vezetése közötti vitában. A felek az első egyeztetés időpontjául a hétfőt jelölték meg. A VDSZSZ időközben 14 pontban foglalta össze azokat a törvénysértéseket, amelyeket szerintük a MÁV eddig elkövetett. (...) *(Magyar Hírlap)*

AUGUSZTUS 16.

Ma kora délután újabb tárgyalási fordulóval folytatódik a MÁV Rt. és a VDSZSZ közötti béralku. (...) A vasúti társaság és a szakszervezet egyelőre csak abban tudott megállapodni, hogy a tárgyalások levezető elnökének *Tóth Ferencet*, a Munkaügyi Kutatóintézet kutatóját kérik fel. (...) A MÁV Rt. tárgyalni akar, de nem híve a parttalan vitának. *(Napi Magyarország)*

AUGUSZTUS 17.

(...) Kölcsönös vádaskodások adtak első ízelítőt a közvetítőknek a vasútnál kialakult konfliktus természetéről. (...) *Gaskó István* azt is bejelentette, hogy a Munkaügyi Bírósághoz fordultak, mivel a sztrájk bejelentését követő hetedik napon sem kezdődtek meg a még elégséges szolgáltatásról szóló egyeztetések, amit pedig a sztrájktörvény előír. (...) *Kukely Márton*, a MÁV vezérigazgatója arra mutatott rá, hogy a VDSZSZ lépése nem tekinthető barátságos lépésnek, ami a megállapodás felé vinne. *(Magyar Hírlap)*

AUGUSZTUS 18.

Az augusztus 26-tól várható általános vasutassztrájk idején is közlekedik majd a vonatok többsége, állítják a MÁV Rt. illetékesei. A munkabeszüntetés alatt nyújtandó elégséges szolgáltatásról tartott tegnapi megbeszélésen a munkaadó és a VDSZSZ között nem jött létre megállapodás e kérdésben. A szakszervezet minden vonalon 2 pár szerelvény elindítását garantálná, míg a vasúttársaság ennél jelentősen nagyobb forgalmat kíván fenntartani. (...) *(Népszava)*

AUGUSZTUS 19.

Tegnap délután sem sikerült megállapodást kötni a MÁV Rt. és a VDSZSZ tárgyalódelegációjának a még elégséges szolgáltatásokról. (..) *Gaskó István* szerint a meghirdetett sztrájkot háromszor annyian támogatják, mint a januári munkabeszüntetéskor. A MÁV vezérigazgató-helyettese hangoztatta: munkát kell adnia azoknak a dolgozóknak, akik nem kívánnak részt venni a sztrájkban. A VDSZSZ elnöke ugyanakkor közölte, a sztrájktörvény rendelkezései szerint egyetlen sztrájkolót sem lehet munkavégzésre, például szolgálatátadásra kötelezni. (...) *(Magyar Nemzet)*

AUGUSZTUS 19.

A MÁV vezetése arra készül, hogy az augusztus 26-ra meghirdetett vasutassztrájk idején rendőri segítséget vegyen igénybe a munkát akadályozó dolgozók eltávolítására - állítják a VDSZSZ vezetői. A vasúttársaság illetékesei ezt cáfolva elmondták: a szakszervezet félremagyarázza a MÁV-nak a sztrájk esetén követendő jogszerű magatartásáról szóló tájékoztatóját. (...) *(Népszabadság)*

AUGUSZTUS 21.

A VDSZSZ szombaton nem tartja meg a MÁV Rt.-vel folytatott eddigi tárgyalásokat értékelő tervezett sajtótájékoztatóját. Csütörtökön a késő estig tartó egyeztetésen a a szakszervezet és a MÁV Rt. képviselői megállapodtak abban, hogy a további tárgyalások eredményessége érdekében a következő napokban nem lépnek a nyilvánosság elé. (..) A tárgyalások folytatásából arra lehet következtetni, hogy a legutóbbi egyeztetésen elmozdultak a felek a holtpontról. *(Népszava)*

AUGUSZTUS 24.

A rendőrség nem kíván részt venni az augusztus 26-án sztrájkot tervező dolgozók eltávolításában – közölte *Orbán Péter* országos rendőrfőkapitány a munkabeszüntetésre készülő VDSZSZ elnökével. Azt is elmondta, hogy ilyen felkérés egyébként sem érkezett a rendőrséghez. (...) *Domokos Lajos*, a vasúttársaság kommunikációs igazgatója ismételten leszögezte: a MÁV az utóbbi 10 év 16 sztrájkfenyegetése alatt sem élt erőszakos eszközökkel, ezt most sem tervezi. (...) A MÁV ugyanakkor visszautasítja a a munkabeszüntetés szervezőinek a közvélemény megfélemlítésére irányuló fellépését. (...) A társaság jó hírnevének megsértése, illetve szándékos károkozás miatt jogi úton érvényesíti érdekeit(...) Mindeközben a MÁV és a VDSZSZ képviselői eredménytelenül egyezkednek a sztrájk alatti minimális szolgáltatásról. *(Népszabadság)*

AUGUSZTUS 24.

(...) Információk szerint a szakszervezet legújabb ajánlata az, hogy a 17,96 százalékos alapbéremelés ne idén januártól, hanem augusztus-szeptembertől járjon – erről zárt körben tárgyaltak is a MÁV-val, egyelőre eredmény nélkül. (...) A MÁV a munkabeszüntetés ideje alatt a napi 2800 vonatból 2500-at közlekedtetne, ami a VDSZSZ számára elfogadhatatlan. (...) Információk szerint a szakszervezet hajlandó lenne kiegyezni 500 és 1000 közötti vonatszámban. (...) *(Magyar Hírlap)*

AUGUSZTUS 25.

Nem született magállapodás a VDSZSZ és a MÁV Rt. között a kedd esti zárt ülésen. (...) Értesüléseink szerint a munkáltató ígéretet tett arra, hogy jövőre az eddiginél jelentősen több munkavállaló kapja meg a 4 százalékos teljesítményjutalmat, a VDSZSZ pedig már nem követeli visszamenőlegesen a 18 százalékos béremelést. (...) A közelítő álláspontok ellenére a szakszervezet egyelőre még nem vonta vissza sztrájkfenyegetését. *(Népszava)*

AUGUSZTUS 26.

Az utolsó pillanatban sikerült megállapodnia a MÁV-nak és a szakszervezetnek, így elmaradt a mára tervezett sztrájk. A munkáltató ígérete szerint a 2000. évi bértárgyalások során a MÁV figyelmebe veszi majd azon VDSZSZ tagok érdekeit, akik az idén átlag alatti béremelésben részesültek. (...) Az utolsó pillanatig sztrájkra készülő szakszervezet tárgyalódelegációja elfogadta a munkáltatói ajánlatot, és ezt tanácsolta a szakszervezeti sztrájkbizottságnak is. (...) *(Népszava)*

"Véget ért a sok hűhó semmiért..."

V. E.

Változott valami?

AVAGY A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSÉRE IRÁNYULÓ TÁRGYALÁSOK EREDMÉNYESSÉGE ÉRDEKÉBEN A SZAKSZERVEZETEK KÖTELESEK EGYÜTTMŰKÖDNI

(Munka Törvénykönyve 33.§ (8) bek.)

A címben szereplő tétel érvényesülésének a boldog békeidőkben (az újkori vasutassztrájkokat megelőző időszak) az egy vállalat egy szakszervezet elv érvényesülésének időszakában nem jelenthetett akadályt a vállalati kollektív szerződések létrejöttében.

Később változtak az idők, még a kihívásokra egyébként eléggé rugalmatlanul reagáló Magyar Államvasutaknál is. Egyre-másra alakultak az újabbnál újabb, a szabadabbnál még szabadabb szakszervezetek, amelyek közös jellemzője, hogy a korábbi, hagyományos monolit szakszervezet kritikájaként jöttek létre.

A hagyományos szakszervezeteknek legalább két fő bűne volt (van?). Az egyik az, hogy tagjai és tisztségviselői nem tagadták meg múltjukat, a másik pedig, ahelyett, hogy az önállósuló szakmai törekvéseknek szabad folyást engedett volna, megpróbálta szervezeten belül egyeztetni a sokszor eltérő érdekeket. Az utóbbi azt jelentette, hogy a konfliktusok házon belül maradtak, nem voltak olyan látványosak, mint a mai időkben.

Később megint változtak az idők. A szakmai érdekek generálta konfliktusok mellett újabbak keletkeztek most már az önállóvá vált szakszervezetek között is.

A verseny természetesen lehet jó dolog is, ha szabályozott keretek között, a tisztesség szabályait és a versenyben résztvevők, valamint az általuk képviseltek érdekeit figyelembe véve folyik.

Az idők azonban változnak. Az érdekek összehangolása helyett az vált értékké, hogy azon felül, amit mindenki kap, ki milyen pluszt tud kiharcolni tagjai számára.

A pluszok kiharcolása minden esetben erőt feltételez, és ha nem mindenki részesül benne, nyilvánvalóan csak a többiek rovására történhet. Ha valamilyen plusznak anyagi vonzata is van, nagyon sokba kerülhet. Ha nem kerül sokba, akkor viszont már nem is olyan plusz a plusz.

A verseny végül több kétes eredményt is hozott. Az egyik az, hogy a verseny eldurvulása, a szakszervezeti hegemónia megszerzését célzó törekvések lehetetlenné tették a résztvevők együttműködését.

Voltak persze együttműködési törekvések a kommunikáció szintjén, amelyek vagy kizárólag tagszervezési célokat szolgáltak, vagy a VSZ pozícióinak gyengítésére irányultak (lásd a VDSZSZ-MOSZ megállapodást az 1995. évi üzemi tanácsi választásokra.)

Jól mutatja az együttműködés hiányát az, hogy a bértárgyalásokra, KSZ tárgyalásokra nem készültek egyeztetett javaslatok arra való hivatkozással, hogy az egyes szakszervezeteknek egymással nem, hanem csak a MÁV-val kell megállapodni.

Változnak az idők. Változniuk kell! Új helyzet van még akkor is, ha ezt egyesek vagy nem hajlandók tudomásul venni, vagy pedig tudják, de mit sem akarnak változtatni az általuk eddig is követett gyakorlaton.

Az új helyzet létrejöttének legékesebb bizonyítékai a MÁV Rt. és a VDSZSZ között létrejött kollektív munkaügyi vitát lezáró megállapodások.

Köztudomású tény, hogy az 1999. évi bérmegállapodást a VSZ és a MOSZ a VDSZSZ nélkül kötötte meg a MÁV-val. Teljesen fölösleges azon elmélkedni, hogy a bérmegállapodás kollektív szerződés erejű megállapodás-e, hiszen a munkavállalók ez alapján kapják a MÁV-nál a munkabérüket, függetlenül attól, hogy a VDSZSZ sztrájkját később jogszerűnek minősítette. Az a propagandahadjárat, amelyet a megállapodás, valamint az azt aláírók ellen – elsődlegesen a VSZ ellen – a VDSZSZ az elmúlt időszakban folytatott, minden korábbinál nagyobb intenzitású volt, de célját és eredményét tekintve semmi meglepőt nem hozott.

Vegyük sorra, milyen eredményeket sikerült a sztrájkfenyegetés eredményeként a MÁV-tól kicsikarni.

A megállapodás egyik erénye, hogy a MÁV elismerte, hogy "az elmúlt években a MÁV Rt.-nél az átlagbér növekedési üteme elmaradt a nemzetgazdasági átlagtól", illetőleg céljának tekinti a vasúti bérszínvonal teljesítményhez kötött relatív javítását. A MÁV által a szakszervezetünk részére a MÁV gazdálkodásáról átadott elemzések a vasutasbérek alakulását illetően nem vitatták eddig sem azt a tényt, amelyet a megállapodás rögzít. A MÁV a bérek jövőbeni alakulását illetően nem kötelezettséget vállalt, hanem csupán a teljesítmények alakulását függő szándékát deklarálta. Ez szinte valamennyi olyan MÁV és kormány anyagban szerepel, amely a MÁV jövőjével foglalkozik.

A megállapodás 2. pontjában a VDSZSZ tudomásul veszi, hogy 1999-ben a vasutas bérek emelésére nincs mód.

Ha stílszerűen a VDSZSZ korábbi alelnökét idézem, ez azt jelenti, hogy a VDSZSZ januári sztrájkjának és augusztusi sztrájkfenyegetését követően visszaküdött magát oda, ahonnan elindult.

A megállapodás legnagyobb erénye, hogy a MÁV vállalta egy olyan bérajánlat elkészítését az őszi tárgyalásokra, amely elfogadása lehetővé teszi azon munkavállalók bérpozíciójának kiegyenlítését, akiknek az átlagbér-növekedési üteme elmaradt 1999-ben a MÁV Rt. átlagbér-növekedési ütemétől.

Magam részéről ennek a roppant szimpatikus eredménynek a forrás oldala érdekelne, bár elképzelhető, hogy a VDSZSZ elnöke ennek a fedezetét ugyanúgy kikaparta, mint az augusztusi követeléseik fedezetét.

Ha mégsem így lenne, akkor gyaníthatóan a VSZ-nek és a MOSZ-nak nem csupán az a "feladata", hogy eleget téve a VDSZSZ elnöke meghívásának a szakszervezeti kapcsolataink rendezése érdekében "azonosuljanak" a megállapodásban foglaltakkal.

Valóban rendezni kellene szakszervezeti kapcsolatainkat, ez azonban sohasem valósulhat meg a megváltó szerepében tetszelgők diktátumának elfogadásával. Remény azonban van. A VDSZSZ elnökének levelére a VSZ és a MOSZ által adott, a megkereséstől eltérő tartalmú válasz erre alapot szolgáltathat, feltéve, hogy a levelek aláírói megértették a másik levelének tartalmát.

Változnak az idők?

dr. Bíró Tibor

Bűn a vasutat felbontani!

NÉGYSZEMKÖZT **KULCSÁR JÓZSEF** NYUGDÍJAS VASUTAS FŐIGAZGATÓVAL

– Ez itt egy mocsári diófa. Ez a fajtája – ültet le gyönyörű kertjében a levélsátor alá *Kulcsár József*. Debrecenben ő az, akit a vasútnál, de a városban is mindenki ismer. Hogy is ne! Hajdú-Bihar megyében a legnagyobb állami vállalat első számú embereként 27 ezer vasutas dolgozott, "szolgált a keze alatt". Annak idején még Záhony is a debreceni igazgatóság szerves része volt.

Mindez csak átfut rajtam. Derűs, magabiztos, kézfogása erős szorítású. Nyílt ember, mint akkor volt. Ha jól emlékszem, nem is igazán akart önszántából 1988-ban, 57 évesen visszavonulni.

No, de ennek története van! Az egykori Vasút című folyóirat (a MÁV üzemi lapja) is "idő előttiséget" emlegetett.

Miközben felesége a kávéscsészéket kirakja a kerti asztalra, visszautazik egy kissé a múltba.

– Ajánlották, hogy százalékoltassam le magam, úgy menjek nyugdíjba. De hát erre én nem álltam rá, mert hogyan is néztem volna éppen azok szemébe, akik csakugyan a vasútnál rokkantak meg.

– Tehát még mindig tüskét hordasz magadban?

– Nem, csak azért az mégsem egy mindennapi nyugdíjaztatás volt. Amúgy jutalomként tüntették föl a felmentést. Érdemeim elismerése mellett.

S elém teszi a féltve őrzött dokumentumokat. 1988. április 8-án öt vasútigazgató, köztük *Kulcsár József Kádár Jánosnak* írt levelet. Közvetlenül.

– S meg is kapta a főtitkár? – vágok közbe.

– Meg, mert maga *Németh Miklós* a központi bizottságtól volt kénytelen foglalkozni a tartalmával, s meg kell, hogy mondjam, nekem adott igazat abban, hogy nem volt más út, mint ennek a levélnek a megírása.

Mondd meg az igazat...

A Kádárnak írt sorok vasútféltőek. Arról tudatják a párt vezérét, hogy a vezérigazgató személyéről, *dr. Várszegi Gyuláról* egymásnak ellentmondó kósza hírek adnak kilincset, ugyanakkor "semmiféle hivatalos tájékoztatást" nem kaptak a vasútigazgatók, akik tarthatatlannak minősítik azt a gyakorlatot is, hogy a legfelsőbb irányításban másfél-kétévenként leváltják a vezetőket (vezérigazgatókat), s velük együtt a koncepciókat is. A teljes bizonytalanság uralkodott el – írják Kádárnak –, ami a mai gazdasági viszonyok között megengedhetetlen. Ezért is kérik: *"Szíveskedjék odahatni, hogy a magyar gazdaság vérkeringésének gerincét képező vasútnál hosszú időre megtervezett, egységes vezetői koncepcióra épített, határozott, erélyes irányítói munkastílust teremtő vezetés alakulhasson ki, mert csak ilyen feltételek mellett garantálhatjuk mi is a saját munkánk zavartalan továbbvitelét."*

– Mintha csak a mának szólna! – így én. *- S mi lett a foganatja a levélnek?*

– Gyorsan lépett egyet a 3/3-as... Hogy kicsoda? Nem akárki volt, gondolhatod. Igen, a vezérkarból. Nekem ugrasztotta – mint "felbujtónak"–, a közlekedési minisztert, meg az MSZMP-t is. Itt, Debrecenben a városi titkár nagyban rémüldözött, hogy "Mit tettél, mit csináltál te?". S akkor azt mondtam neki, hogy ha nem értitek meg, amivel mi őszintén kitárulkoztunk, én kiteszem az asztalra a párttagsági könyvemet.

– S milyen volt akkoriban úgy általában a vezérigazgató és a vasútigazgató között a viszony? Formális? Csak utasító, leirat jellegű?

Újabb dokumentumot húz elő a paksamétából. Ebből meg azt olvashatom,



***Kulcsár József* és felesége a nyári kertben üldögélve** FOTO: SZALAI

hogy akkoriban a vezérigazgatók külön is kikérték a bizalmas, személyes véleményüket tőle. 1984-ben *dr. Bajusz Rezső* küldte meg kérdéseit *Kulcsár Józsefnek*, hogy pl. a körzeti üzemfőnökségek az eredeti koncepciónak megfelelően alakultak-e ki? A KÜF-ök és az alájuk tartozó szolgálati helyek közt lévő munkamegosztás helyes-e? *Kulcsár József* őszintén válaszolt. Bizony a kritika ostorát is megsuhogtatta, ha már egyszer megkérdezték. Kerek-perec megírta, hogy a vasúti munka akkor kezdett el romlani, amikor a körzeti üzemfőnökségeket szervezték, vagy amikor a záhonyi üzemigazgatóságot úgymond kialakították, s Budapestről próbálták irányítani.

Aztán egy ilyen őszinte feltárulkozás után ráébredt arra, hogy ha nem takargatja az igazságot (ez *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgatóságának idején történt), úgy visszaüt rá a nagy őszinteség. Ezt tisztelettel jelenti *dr. Várszeginek* megküldött levélben. Amit ugyanis '84-ben leírt, arra az lett a válasz, hogy a debreceni vasútigazgatóság dolgozóit és vezetőit később hátrányosan ítélték meg, s a debreceni igazgatóság nyakát jól megszorongatták. S ebben a fojtogatásban még a legfelsőbb szintű vezetők is részt vettek. Így aztán nem szívesen mondja ki újból a véleményét, már 1987-ben a sajátmaga, a vasútigazgatóság és a vezérigazgatóság munkájáról, írásban. Még akkor sem, ha *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettes így rendelkezett. Ennek ellenére a vezérigazgató munkáját mégis csak megkritizálta itt-ott, de jószándékkal, mert úgy érezte, hogy a vezérigazgató valóban kíváncsi az ő véleményére, példának okáért az igazságtalan bérarányokról, vagy az állami fegyelem megszilárdításáról.

Kettős tisztség, egy tisztesség

– Úgy tudom, hogy a Vasutasok Szakszervezetében a központi vezetőségnek is tagja voltál, ami ritkaság, hiszen egyfelől, mint munkáltató az állam érdekeit kellett képviselned,...

– Így van, de kiálltam még a vezérigazgatóval szemben is, pontosan a bérezési igazságtalanságok megszüntetése végett. Mert én a szakképzettséget, a szaktudást, a felelősséget nem igen láttam érvényesülni a keresetekben. Épp ezért javasoltam egy hozzáértő bizottság felállítását. De javasoltam a vezetők kiválasztásának ismérveihez is hozzátenni egynéhányat. Még úgy is, ha elvtársak, mert nálam az újak beállításakor elsősorban a rátermettsége, a képessége élvezett elsőbbséget, persze ha a vasút érdekeit tartja szem előtt. Aki pedig erre nem képes, vagy valamilyen okból nem ezt teszi, akár önhibáján kívül is, úgy azt le kell cserélni.

– Egyébként a VSZ-nek 1949-től vagyok tagja. Apósom pedig, bár 91 éves, még mindig tagja a VSZ-nek. Emlékszem, évekkel ezelőtt küldtek neki, már nem tudom, milyen címen 800 forintot. Hát az úgy örült annak, hogy a VSZ gondolt rá, én azt el nem mondhatom. Jobban örült neki, mintha én kifizettem volna neki az egész évi nyugdíját.

Még mindig a múltban kalandozunk. Szerinte valamikor csak a szakértők "vihették a tárcák dolgait". Nagyobb volt a vasút tekintélye is.

– Nem úgy, mint most, 1999-ben, amikor a debreceni polgármester a vasutasok napján majdhogynem ellenbeszédet mond ünnepi szózatként.

– Te, az olyan gyerekség volt, hogy nagyon már oda se figyeltek rá. Hagyjuk is a fenébe!

– Akkor beszéljünk inkább a fuvarteljesítményekről, mert ugye most azt hangoztatják, hogy a közúté legyen az elsőbbség.

– Nos, a debreceni "Házgyár" közútra vitette a kavicsot, a sódert, én meg erre kimutattam, hogy a panelházak építését éppen így drágították meg, köbméterenként 70 forinttal. No, aztán dűlőre vergődtünk a debreceni házgyárral, mert összeállítottunk számukra egy betonelem-szállító szerelvényt pőrekocsikból. Úgy képzeld el, mint az üvegtáblákat szállító teherautót, vagyis 45 fokos szögben ráfektettük az elemeket. 16 kocsiból állt az elemes szerelvény, s kevesebbe került Szolnokon minden ház fölépítése 70 ezer forinttal. Ma a szállítási költséget az építtetők beléépítik a ház árába, s megfizettetik a vevővel. Senkit nem érdekel, mi miért olyan drága. Akkor ügyet csináltunk belőle. De most ugye piacgazdálkodás van Magyarországon.

Hidászként is figyelmeztet

– Hogyan látod a Gaskó-féle bérkövetelést?

– A húrt nem szabad továbbfeszíteni, mert elpattan. Persze van, akinek semmi sem drága. A nincsből különben sem lehet mit osztani.

– S mit üzensz a vasútkarcsúsítóknak?

– Meglévő vasutat bűn felbontani.

* * *

Azt még leírom, hogy *Kulcsár Józsefet* ma is nagyon sokan megkeresik. *Sipos István*, a tragikusan elhunyt vezérigazgató, ha erre járt, mindig üzent érte: "gyere, beszélgessünk". *Sárdi Gyuszi* pedig, aki Debrecenben volt nem is olyan sokkal utána igazgató, mindig rátelefonált: hogy van, mi történt vele, mert már két hete nem járt bent náluk az igazgatóságon.

Árgus szemmel figyeli a vasút romló állapotát. Hidászként! Hiszen mindig is az volt a szakmája. Aggódik, mert nagyon sok, túl sok vasúti hídat megesz már a rozsda.

Talán jelképesen is figyelmeztet, hogy az utolsó órában vagyunk!

Szalai Csaba

A VSZ JOGI PAJZSA

A munkáltatói makacsság ára, avagy kell a bőrpapír

A bírósági folyosók, termek dermesztő miliőjében bizony valóságos kincsnek számít az ügyvédi támasz, a feszültségoldó, bíztató szó. Értéke csak nő azok szemében, akik e szolgáltatást térítésmentesen vehetik igénybe, s ha a családi kassza különben nem nyújtana rá fedezetet *dr. Gyurácz János*, a szombathelyi területi képviselet jogsegélyszolgálatának ügyvédje hat esztendeje látja el tanácsokkal és védelemmel a VSZ bajbajutott tagjait. "Nem szerettem számolni" – mondotta, amikor pályaválasztásának okairól kérdeztük. Mivel első próbálkozása sikerrel járt a felvételin, sorsa megpecsételődött, s azóta pályaíve törésmentes. Állami vállalatoknál szerzett tapasztalatok, szakvizsga, majd az egyéni ügyvédi iroda megnyitása következett. "Szabadság, változatos munka, állandó ügyfélkör" – ekképpen vázolta szakmai életének pozitívumait.

– A jogsegélyszolgálatnál jelentkező ügyek mennyiben különböznek a "civil" esetektől? Ennek tükrében milyen képet fest a MÁV?

– A vasút vezetői általában makacsul ragaszkodnak az utasítások betűihez. Ahelyett, hogy időben elismernék egy döntés helytelenségét, megvárják a "bőrpapírt". A késlekedés, a visszamenőlegesen megítélt összegek és kamataik a MÁV-nál rengeteg pénzt felemésztenek. Az idén például az egyik celldömölki ügyfelem 1996. évtől visszamenőleg kapta meg a neki járó összeget, mely időközben gyarapodott, duzzadt.

– Jellemzőek a téves elszámolások?

– Amikor a VSZ-hez kerültem, tömegesen kerestek meg bérbesorolási problémákkal. Az akkortájt friss rendelet egyedi értelmezése miatt ingáztam Szombathely, Zalaegerszeg és Veszprém bíróságai között. Előfordult, hogy egy eljárásban 12 felperes szerepelt. A bíróságok szinte minden esetben visszamenőleges hatállyal megváltoztatták a munkáltató besorolási döntését. Az eseteknek híre ment, s egyre többen fordultak hozzám. Akadtak olyan ügyfeleim is, akiket lebeszéltem a perről, bebizonyítva nekik, hogy a besorolásuk helyes. A megnyert pereket viszont az is jellemezte, hogy a munkáltató részéről fellebbezés egyetlenegyszer sem történt. Ez magáért beszél.

– Manapság mi a "sláger"?

– A besorolási pereket a gazdasági társaságok alakulásával, működésével kapcsolatos gondok sora követte. A szindikátusi szerződésekben foglaltak sokszor nem teljesültek, illetve a kft-kbe való átmenet vetett fel munkajogi problémákat. Sajnos napjainkra a házassági perek száma szaporodott meg. Válás, vagyonközösség megszüntetése, gyermekhelyezés, tartásdíjak megítélése került előtérbe. A huszonévesektől a hetven felé közeledőkig bezárólag sokan a válás útjára lépnek. Javarészt a pénz körül forognak ezek az akták. Sokat kapni, s minél kevesebbet fizetni, az általános óhaj. Pályám kezdetén elhatároztam, hogy házassági pereket nem vállalok. Egyéni ügyvédként most is ez az álláspontom, de a jogsegélyszolgálatnál természetesen képviselem ügyfeleim érdekeit.

– Mit tesz olyankor, ha nem ért egyet megbízójával?

– Ma szabad az ügyvéd és az ügyfélválasztás is. Mondhatok nemet. Létezik az ügyvédi etika, mely számomra azt sugallja, hogy a legértékesebb segítség a lehetőségekről tájékoztatás. Hosszú évek tapasztalatával a hátam mögött, a kérdéseimre adott válaszokból kiszűrőm, ha valaki nem egészen őszinte. A VSZ-nél viszont minden ügyet elvállalok és igyekszem megnyerni azokat.

– Mikor érezte, hogy munkájának nagy a tétje?

– Szentgotthárdon történt egy csonkolásos baleset, s a munkáltató védence-met tette érte felelőssé. Maratoni pereskedés után sikerült egy egyszeri, tisztességes kártérítéshez juttatni a balesetet szenvedett dolgozót. A másik ügy ugyancsak szomorú eseményhez kötődött. A fiatalember csonkolásos tragédiája idején éppen családi házát építette. Saját elveszett munkájának kiválasztásáért, illetve a kényszerű helyettesítésért kalkulált bért is sikerült a kártérítésben érvényesíteni.

– Az Ön "hivatalából" nézve kiszolgáltatottak a munkavállalók?

– A munkanélküliségtől való félelem visszatartó erő. Manapság már a MÁV sem garantál nyugdíjas állást. Más cégeknél előfordul, hogy még bírósági idézésre sem engedték el a munkából a dolgozót. Ahol erős az érdekképviselet, ott bátrabban állnak ki a munkavállalók igazuk mellett. De mindenütt alaposan megfontolják, hogy nem kerülhet-e a vita később – más okra hivatkozva – az állásukba!

– Az utóbbi hónapokban szakszervezet alapítás kapcsán emlegették speciális ismereteit. Honnan erednek?

– A társaságok, egyesületek alapításával összefüggő eljárási menetet ismertem, a többi jogszabályt átböngésztem. Három hét leforgása alatt megalakult és cégbejegyzéshez jutott a kórházi szakszervezet.

– Többségében bajbajutottak keresik fel. Az emberi sorsok árnyoldalai megérintik Önt?

– Bár a megbízó melletti elfogultság természetes folyamat, túlzásba sem szabad vinni. Másrészről temérdek üggyel foglalkozva idő sem volna érzelmileg "beleásni" magam bármelyikbe is. Sokan viszont csupán azért keresnek meg a jogsegélyszolgálatnál, hogy valakinek elsírhassák bánatukat. A véleményen, tanácson kívül mást nem is várnak tőlem. Ilyenkor átérzem, hogy ezek a percek, órák számukra rendkívül sokat segítenek.

- ódri -

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

Harcosság és diplomácia

- RÉGI ARC ÚJ FÉNYBEN -

A vezetőváltás általában az elképzelések, munkamódszerek megújulását is magával hozza. Az MSZOSZ Vas megyei képviseletének arculata az idén januártól jelentősen átalakult. Azóta harcosan és karcosan folyik az érdekvédelmi munka, ahogyan azt *Horváth Csaba*, a VSZ Szombathelyi Területi Bizottságának hajdani, az MSZOSZ képviseletének új irányítója jellemezte. A tagság körében tettrekészségéről, igazságkereséséről, felkészültségéről és munkabírásáról közismert egykori vasutast az eltelt fél esztendő tapasztalatairól faggattuk.

– Milyennek látta a képviselet életét székfoglalója idején?

– A gyér látogatottság tűnt fel legelőször. Kevesen kopogtattak be hozzánk és a telefon is ritkán csörrent meg. Érdeklődésemre a közömbös, mindenbe beletörődő hangulatot, valamint az információk ritkulását a tagok félelmével indokolták. A munkamániám és optimista lényem az effajta gondolkodást nehezen viseli, így azonnal hozzáfogtam a megyei kép megváltoztatásához. Szeretem a kihívásokat, s az olyan kőkemény feladatokat, amelyeket ezidáig is szívóssággal, kitartó fáradozással sikerült megoldanom. Úgy érzem, kollégáim az elmúlt hónapokban habitusomat megszokták és elfogadták, s remek segítőtársakra találtam bennük. A harcban mellém álltak. A tagszervezeti értekezleteken megtisztelnek meghívásukkal.

Kapunyitás

Örömmel látom, hogy másfajta stílus, gondolkodás és munkatempó következtében a ház kapuja tágra nyílt. A munkavállalók érdeklődnek, gondjukra orvoslást keresnek nálunk. Javult a kapcsolatunk a kamarákkal, önkormányzatokkal és munkaadókkal. A pártok figyelmét szintén felkeltettük.

Sajátos törvényfigyelő

– Hat hónap elegendő ahhoz, hogy a tagszervezetek legapróbb sejtjei megérezzék a változást?

– Az ügyvivői értekezleteken alaposan megrágjuk a problémákat és keressük az ideális megoldásokat. Az alapszervezetekhez interjúkérőíveket küldtünk ki. A visszajelzésekből kiderült, hogy a jogsegélyszolgálat és a szakértői háttér igénybevehetősége mellett a törődés, a hiteles és pontos információk azok a momentumok, amelyekre vágynak a szakszervezetek. Nemrégiben indítottuk útjára a megyei információs lapunkat, s a bennük elhelyezett kérdőívekre adott válaszok igazolták, hogy hiánypótló ez a szolgáltatás. Különösen a "Törvényfigyelő" örvend nagy népszerűségnek. Újságunk sokszorosított példányaival már a faliújságokon is találkoztam, megbizonyosodva arról, hogy tartalma nem a fiókok mélyén lapul. A tagokhoz közeledés hatásos eszköze a kiadvány, hisz a belőle áradó gondolatiság ugyancsak kíváncsivá teszi iránt unk az embereket. A ház átformálódását pedig a megújított jogsegélyszolgálat segítette. A korábbi jogász mellett két ügyvéd hölgy is dolgozik, akiket még a MÁV-nál ismertem meg, s akik munkajogi kérdésekben roppant járatosak. Affinitásuk, kedvességük és szolgálatkészségük híre futótűzként terjedt.

– A legutóbbi sajtóbeszélgetésen a fiatalok és a nyugdíjasok bevonását sarkalatos tényezőknek minősítették.

– A megye ifi tisztségviselőivel



összedugtuk a fejünket, s a nemzetközi vérkeringésben tevékeny SZISZ eszmei irányítása alapján működő, de mégis önálló, megyei ifjúsági szervezet létrehozásáról határoztunk. Egyesületi formulát választottunk, hogy a pályázatokon elindulhassunk. Megpezsdült az élet, s bővülni fog a szolgáltatások köre is. Szeptembertől pedig bekopogunk az oktatási intézmények ajtaján, hogy akár osztályfőnöki órák keretében a végzős diákok, hallgatók számára még a munkába állás előtt tájékoztatást tarthassunk. Szerződéskötési mintákat viszünk majd magunkkal és igyekezünk megelőzni azt a ma még létező "betegséget", hogy a fiatalok az iskolapadból kikerülve jogaikról mit sem sejtve kötnek különféle szerződéseket. A nyugdíjasokról sem feledkeztünk meg. Velük összeülve feltérképeztük a tagok létszámát és körülményeit. Ezáltal keletkezett egy adatbázis. Borverseny, ultibajnokságok, kirándulások, túrák teszik mozgalmasabbá életüket.

Betevő falat a tudás

– Ősszel az MSZOSZ házatáján is megkezdődik az iskolaszezon.

– Az állandó képzést kulcsfontosságú feladatnak tekintem. Székházunk munkatársai, valamint azok a külső kollégák, akik térítésmentesen vállalták az oktatást, intenzív kurzusokat tartanak.

– A tanulás reflektorfénybe állításában szerepet játszik az a tény, hogy Ön a közelmúltban személyi gazdálkodó diplomát szerzett?

– A megszerzett tudással az ember körül tágul a tér. Másként, tisztábban szemléli a világot. A tisztségviselőknek manapság oly értékes és elengedhetetlen a felkészültség, mint a betevő falat. Tapasztalataim a megyei Munkaügyi Tanácsba történt beválasztásom óta gyarapodtak. Legutóbb e fórumon kezdeményeztem, hogy a kollektív szerződésről rendezzenek regionális konferenciát, konzultatív, együttgondolkodó jelleggel és minden érdekelt meghívásával.

– Rengeteg a tennivalója, éppúgy, mint VSZ-titkárbeli korszakában. Hogyan tekint vissza a VSZ-es múltjára?

– Remek iskolaként, ahol mesterfokon tanítottak. Erős szakmai vénámat és a harcosságomat magammal hoztam az MSZOSZ-be. Másrészről szomorúan konstatálom, hogy a területen a testületi ülésekre egyedül a vasutasoktól nem kapok meghívást. Remélem, ez a helyzet is idővel megváltozik. A VSZ számomra örök szerelem.

- ódri-

A MÁV-óvodában gyereknek lenni jó!

Terézváros. A Benczúr utca szép fáival már önmagában is nyugalmat áraszt. Hát még a harmincas szám alatti alapítványi óvoda udvara, hatalmas, árnyas fáival, szép bokraival. No, meg a csúszda, a mozdony, a hinta és a homokozó. Igazi gyermekkert.

A "Vasút a gyermekekért" Alapítvány óvodájában *Vorek Erika* óvodavezető, országos közoktatási szakértő tájékoztat.

Ez az óvoda 1952-től 1994. januárig a MÁV-é volt, majd ettől kezdve alapítványi óvodaként működik. Az óvodavezetőt 1993 augusztusában nevezték ki, s akkor három csoportban 80 gyermeket fogadtak. Nevelő-oktató munkájuk és a nagyszerű körülmények híre hamar elterjedt a vasutas dolgozók körében. Egy év múlva már 170 gyermeket hoztak hozzájuk, és nemcsak vasutas, hanem terézvárosi szülők is. Az előbbiek csak az étkezési költséget, míg az utóbbiak ezen felül csak minimális térítési díjat fizetnek.

A szülő is partner

A kétemeletes intézménybe jelenleg 143 gyermek jár. Az óvoda jó híre azt is eredményezte, hogy a vasutas szülők távolabbi kerületekből, sőt a fővárosközeli településekről is idehozzák gyermekeiket.

A nevelő-oktató munkát 14 óvónő és a vezetőnő látja el. Őket 13 dajka, négy konyhai dolgozó és egy beszerző segíti. A nagy gyermeklétszámmal hét csoportban foglalkoznak. Van teljesen kortiszta csoport, fiatal-középső, idősebb-középső és nagycsoport. A szülők igényét a legteljesebb mértékig kielégítik, mondja a vezető óvónő. Például: ha két, nem egykorú testvér szeretne ugyanabba a csoportba járni, erre van mód. A szülőt mindenkor partnernek tekintik, aki részt vehet a szoktatásban, s ha segítségét felajánlja, azt az óvónők örömmel fogadják. Az óvónők az iskolaérett gyermekekről a szülőkkel elbeszélgetnek, akik elmondják elképzelésüket. Ugyanakkor az óvónők javaslatot tesznek a gyermek érettségét figyelembe véve, hogy mely típusú iskolába célszerű őt beíratni.

Az óvoda helyi – saját – programja másfél éves közös munka eredménye. Az egyik legfontosabb céljuk, hogy a gyermekek saját magukhoz képest fejlődjenek. Róluk személyiségnaplót vezetnek. A foglalkozások mikrocentrikusak. Az óvónő egy időben 5-6 gyermekkel, matematika, ábrázolás, irodalom, ének vagy más témakörökben foglalkozik. Közben a félrehúzódó gyermekre is figyelmet fordít, őt – nem kötelezően – igyekszik a tevékenységbe bevonni.

A hagyományos ünnepek közül a gyermeknap kiemelkedik. Azon a napon – alvás után – bábelőadás, udvari és versenyjátékok következnek. Van itt joghurt és Cerbona-evő, futó és kifestő-verseny. A kislányok édesanyjukkal habevő-versenyen, míg a kisfiúk apukájuk nyakában futóversenyen vesznek részt. Mindezek után a gyermekek a szülőkkel, sőt a nagyszülőkkel együtt közös uzsonnán vesznek részt, s a barátságos együttlét a késő délutánba nyúlik. Más óvodáktól eltérően itt Anyasarkot alakítottak ki, ahol a gyermekek anyák napján édesanyjukat köszöntik.

Táboroztatnak

Az óvoda a nagycsoportosokat nyáron Zamárdiba, ötnapos táborba viszi. Voltak már a szülőkkel együtt a Bécs melletti szafariparkban is. A gyermekeket elviszik a bábszínházba, a mezőgazdasági múzeumba. Megnézték az orosz jégrevüt. A Fővárosi Nagycirkusz évente kétszer ajándékjegyeket juttat nekik, és bérletük van az állatkertbe is!

Logopédust is foglalkoztatnak, mondja az óvodavezető. A gyermekeket az orvos hetente kétszer látogatja meg! Az alapvető szolgáltatásokért a szülők nem fizetnek.

Viszont a fakultációkért minimális térítést igen. Ilyenek az úszás, az angol nyelvi játszóház, a népi tánc és a népi gyermekjátékok, valamint a tartásjavító és fejlesztő torna. Ez utóbbira – Gabi nénihez – a gyermekek nyolcvan százaléka jár!

Pénzt, pénzt, pénzt

Valamennyi óvónő felsőfokú végzettségű. Rendszeresen pályáznak, hogy a költségvetésen túl nyert összegekkel fejlesszék az eszközöket, s még több pénz jusson kirándulásokra.

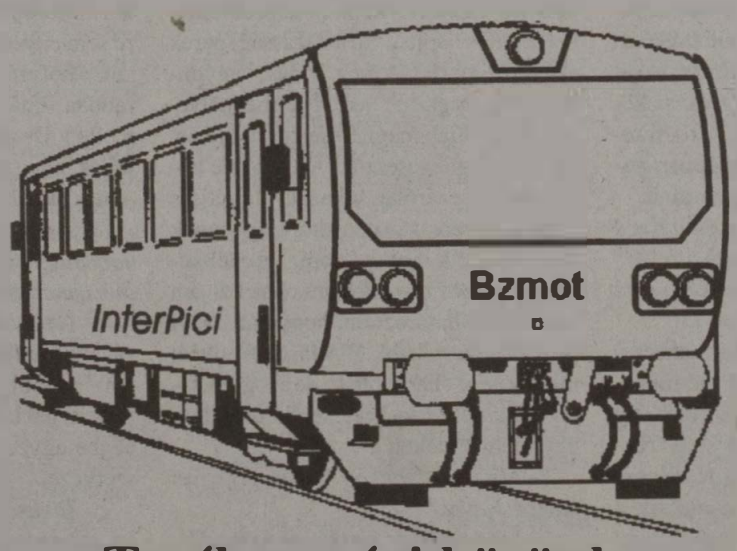
A Fővárosi Közművelődési Közalapítványhoz jelenleg három témát nyújtottak be, és várhatóan 1,2 millió forintot kapnak. Pályáztak a Közoktatási Fejlesztési és Művelődési Alapítványhoz is. Az óvoda állami támogatásból és a MÁV hozzájárulásából gazdálkodik, melyhez ők saját vállalkozással is hozzájárulnak. Az egyik bajba jutott fővárosi óvodának két évig termeket adtak bérbe.

A "Vasút a gyermekekért" Alapítvány kuratóriuma és a MÁV vezetősége az óvoda sorsát szívén viseli. A hatáskörébe tartozó problémák megoldását segítik. Ez a tiszteletre méltó hozzáállás a nevelőtestületnek, nevelő-oktató munkájukhoz biztonságérzetet ad.

Miután a gyermekek felének szülei nem vasutas dolgozók, ezért az óvodapedagógusok a terézvárosi önkormányzattal is gyümölcsöző kapcsolatot építettek ki.

Széplaki Kálmán

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
InterPici motórkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
• láng- és plazmavágás
• nagypontosságú fémmegmunkálás
• szemcseszórás
• alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

András bácsi 101 éves

Kéri András bácsi augusztus 11-én ünnepelte 101. születésnapját. Az idős nyugdíjast szegedi otthonában köszöntötte a területi igazgató nevében _Molnár József_ személyügyi osztályvezető-helyettes, _Gulyás Ferenc_, a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas alapszervezetének elnöke és _Elek Györgyné_, az ÖTA képviseletében. Az ünnepeltnek a virágok és ajándékok mellé pénzjutalmat is adtak.

András bácsi jó ismerősként üdvözölte a vendégeket, hiszen tavaly ilyenkor, századik születésnapján szintén köszöntötték. De azóta sem szakadt meg a kapcsolata a Vasutasok Szakszervezetével, amelynek 54 éve tagja. A nyugdíjasok elnöke, *Gulyás Ferenc* fokozott figyelemmel kíséri életét, s még mint a többi nyugdíjast, rendszeresen tájékoztatják a nyugdíjasokat érintő kérdésekről. S aminek András bácsi a legjobban örül: rendszeresen megkapja a vasutas újságokat, így a Magyar Vasutast is. Korát meghazudtoló szellemi frissességgel beszél a vasútról, eleveníti fel a múlt 10 év eseményeit: ahogy tizenhat évesen Aradon a vasútra került pályamunkásnak, a békéscsabai gyakornoki éveket, a Dobozmegyeri hadikitérőben első forgalmista ténykedéseit, majd az erdélyi éveket. A 20-as évek elején munkahelye megszűnt, hazakerült, 1924-ben ismét visszavették a vasútra: előbb Kétegyházán forgalmi szolgálattevő, később Dévaványán és Kőrösladányban állomásfőnök volt. Innen ment nyugdíjba 1957-ben. De ezt követően sem pihent. Volt takarékpénztári főkönyvelő, majd 91 éves koráig dolgozott Szegeden a DÉLTEX-nél.

A mostani születésnapja is úgy indult, mint a többi nap. Hajnal négy órakor felkelt, 15-20 percet tornázott, hideg vízben megmosdott, majd a reggeli után megetette kedvenc apró állatait. S mire a család felkelt, Ő már elvégezte a házkörüli munkáit. Azután elolvasta újságját, hallgatta a rádiót és a TV-n keresztül megcsodálta a napfogyatkozást.

"101 évet megéltem, de ilyet még én sem láttam! Nagyon szép volt!" – mondta elismerően.

Gellért József

"Egy élet a vasútért"

FIALOVITS BÉLA EMLÉKKIÁLLÍTÁS A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBAN

A Közlekedési Múzeum 1999. július 9-én nyitotta meg új időszakos kiállítását, amellyel a legnagyobb magyar gőzmozdony szakértő gépészmérnökről és vasúti fotográfusról, *Fialovits Béláról* emlékezik meg.

Fialovits Béla 1885-ben született, és gépészmérnöki tanulmányainak végeztével 1908-tól a MÁV-nál kezdett dolgozni. Érsekújvár, Fiúme fűtőházaiban szerezte meg a vasútgépészeti gyakorlatot, és itt kezdte el készíteni a híres üveglemezes fotográfiát.

Tehetsége révén a vasúti ranglétrán gyorsan haladt előre, életének csúcspontja a Budapesti Északi Fűtőház főnökeként eltöltött évek voltak, itt készítette a mára már legendássá vált gőzmozdony felvételeit.

Élete főműveként áttervezte a 203 sorozatú gyorsvonati mozdonyt, amely a MÁV leggyorsabb mozdonya lett. Az 1940-es évektől élete végéig, 1968-ig vasúttörténeti tanulmányokat írt a magyar gőzmozdonyokról, amelyek a legjobb forrásmunkák a kutatók számára. 1945 és 1956 után is a rendszer ellenségeként tartották számon, de szakmai felkészültségét mindig elismerték és használták is.

A kiállítás bemutatja a teljes életművét, a kezdeti vasúti fotográfiáktól az érett korszakban készült mozdonyfotográfiákig és a mozdonytervezési és a vasúttörténeti munkáiból is válogatást kapnak a látogatók.

A kiállítást számos eredeti relikvia, fényképezőgépek, személyes használati tárgyak egészítik ki, melyeket lánya és örököse *Fialovits Margit*, a Köz-, és Vasúttörténeti Alapítvány támogatásával bocsátott a Közlekedési Múzeum rendelkezésére.

Közlekedési Múzeum

Fém biztonsági zárjukat levágni lehet, de nem ajánlatos

A Szabó és Fia Szolgáltató Kft. 1993-ban alakult. Először műanyagzárakkal foglalkoztak, majd 1996-ban kifejlesztettek egy fém biztonsági zárat is. A cég – e téren – mára egyedüli szállítójává vált a MÁV Rt.-nek és közel 130 magáncégnek. Jól tudják, hogy csak folyamatos fejlesztésekkel és a piaci igények kiszolgálásával maradhatnak fenn. Éppen ezért fontos, hogy 1999. július 5-én elnyerték az ISO 9002-es minőségbiztosítási tanúsítványt. Persze nem álltak le az új zárak fejlesztéséről sem.

A kft. egyik budapesti alvállalkozójának Budapest-árpádföldi kis műhelyében szépen dobozolva sorakoznak a különböző műanyag- és fémzárak. *Szabó Lászlót*, az egyik társtulajdonost hallgatom, büszkén meséli édesapja életútját. Az idén 76 éves *Szabó Lajos*, 30 évig volt a bajai Ganz Villamossági Művek és jogelődjeinek igazgatója. Autószerelőként kezdte 17 társával együtt, később esti tagozaton elvégezte a technikumot, majd a főiskolát. Sok mindent gyártottak: porszívókat, mosógépeket, centrifugákat, permetező készülékeket. Mikor *Szabó Lajos* 1983-ban nyugdíjba ment, egy közel 2000 fős gyárat hagyott hátra, melynek Baján kívül Gyulán és Csátalján is voltak üzemei. Mellesleg ő telepítette Magyarországon a mind a mai napig használt Integra Dominó típusú biztosító-berendezéseket.

Mikor a Szabó és Fia Szolgáltató Kft. 1993-ban megalakult, kifejezetten a vasúti fémmechanikák gyártására jött létre, így – a többi között – bakzárakat, halasi zárakat, jelzőlánc zárakat, soulavy rendszerű váltóállító dobokat és hófogó rácsokat gyártottak. Egy idő után azonban igény jelentkezett a MÁV Rt.-nél zárak készítésére, mivel a korábbi zárgyártó, a cseméri tsz megszünt. A kft. elnyervén a MÁV Rt. megrendeléseit 1995 óta szállít műanyag-, 1997 óta pedig fémzárakat a nemzeti vasúttársaság részére. Egyébként már akkor is vizsgáltatták termékeiket a MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóságának Anyagvizsgáló Laboratóriumában, ám 1999. július 5. óta, amikoris elnyerték az ISO 9002-es minőségbiztosítási tanúsítványt, még jobban ügyelnek minden apróságra. *Szabó Lajos* ezt azonnal alá is támasztja. Beszélgetésünk közben beletúr az előtte lévő dobozva s találomra kivesz két fém biztonsági zárat. Szemöldökét ráncolja. Később derül csak ki, finom kezével azonnal megérezte: a két zár közül az egyik bizony pár milliméterrel rövidebb!

Ma egyébként ebben a műfajban ez a kft. az egyetlen magyar cég, amelyik saját termékeket gyárt és fejleszt, tisztán magyar tulajdonú, s több, mint versenyképes a nyugati zárakkal.

A vékony kis műanyagzárak egyébként csak jelképesek, csupán arra voltak, hogy "megmondják": megdézsmálta-e valaki a konténert? Ezzel szemben az új fémzár biztonsági célokat szolgál. Sodronykötélből készül. Szakítószilárdsága olyan magas, hogy csak óriási fémollóval lehet levágni! Kérdés persze, hogy nem tűnik-e fel mondjuk nyáron a zakó alatt?

Lehetséges, hogy valaki szétszed és újra összerak egy "S"-es zárat. Ám az biztos, hogy nem képes működni többé.

Berta Sándor

A magyar vasút a szabadságharc idején

A magyar szabadságharc kitörésekor – 1848-ban – a hazai vasúthálózat még fejletlen volt, mindössze három vasútvonal volt üzemben. A vonalak nagyobb szállítási feladatok megoldására nem voltak alkalmasak, így kevés segítséget tudtak adni a szabadságharc vezérkarának a harci feladatok megoldásához. 1848-ban egyedül a Pest-Szolnok vasútvonal szerepe vált jelentőssé.

Lovakkal

Az országban üzemben levő három vasútvonal közül az első a Pozsony-Nagyszombat-Szered között 1839-1846. években megépített 60 km hosszúságú lóvasút volt. Ennek azonban a szállítási teljesítménye is alacsony volt, területileg is félreeső helyen feküdt a harcok szempontjából. Ezenkívül közel volt Ausztriához, az osztrák császári csapatok a téli hadjárat megindításakor hamar birtokukba vették.

Nem volt túl nagy jelentősége a szabadságharc szempontjából az 1846-ban üzembe helyezett 33 km-es Pest-Vác vasútvonalnak sem, rövid hossza és Észak-Dél irányú vonalvezetése miatt. Nagyobb szerepet kapott viszont a szabadságharc eseményeiben a harmadikként épített és 1847-ben üzembe helyezett Duna-Tisza közét átszelő 99 km-es Pest-Szolnok vasútvonal.

A szabadságharcot megelőző időkben a katonai egységek szállítása nem vasúton történt, hanem a seregtestek kisebb vagy nagyobb távolságokra általában gyalogmenetben közlekedtek, esetleg szekerekkel vagy lovon, a katonai anyag és felszerelés szállításához pedig kincstári vagy polgári járműveket vettek igénybe.

A magyar hadvezetés a szabadságharc idején a szállításban több korszerűsítést hajtott végre és a folyami szállítás is alkalmazta, a pesti első és második honvéd zászlóaljat a Dunán és a Széchenyi gőzössel szállította le a déli hadszíntérre, majd pedig a Mészáros hadi gőzöst is beállították a szabadságharc szolgálatába.

Megrongálták

Nagy segítséget jelentett a magyar hadvezetésnek a Pest-Szolnok vasútvonal, melyet katonai szállításokra felhasználtak, sőt, pontosan a vasút megléte miatt lehetett nagyobb katonai raktárakat és újonctelepet létesíteni Szolnokon.

Nagy szolgálatot tett a Pest-Szolnok vasútvonal, amikor 1848-ban a kormány Windischgraetz csapatai elől kénytelen volt a fővárost kiüríteni. Nemcsak a kormány és az országgyűlés tagjai, politikusok, polgári és katonai hatóságok, hanem a menekülők tízezrei is vasúton hagyták el a fővárost. A személyek szállításán kívül rengeteg katonai és egyéb anyagot, felszerelést, sőt a szent koronát és a bankjegysajtót is vasúton vitték Szolnokig, majd onnan szekereken Debrecenbe, a kormány ideiglenes székhelyére. A vasút a nagy szállítási feladatnak hiánytalanul eleget tett.

A vasútvonalat a fővárost gyalogmenetben utolsóként elhagyó Perczel Mór tábornok, a II. hadtest parancsnoka több helyen megrongáltatta, hogy az osztrák csapatok ne tudják később harcaikban felhasználni. Hasonló céllal a Pest-Vác vasútvonalat a Görgey-hadtest rongálta meg.

Az üzemen kívül levő két vasútvonal helyzetében a sikeres tavaszi hadjárat 1849. áprilisi isaszegi győztes csatája hozott változást. Az isaszegi csata után a vesztes osztrák fősereg a visszahagyott budai őrség kivételével egészen Győrig vonult vissza.

A magyar katonai alakulatok közül Aulich hadteste szállta meg Pestet, Damjanich tábornok és Kmetty ezredes csapatai a Duna bal partján vonultak Vác felé, hogy a Dunán átkelve elfoglalják Esztergomot, majd északról dél felé nyomulva érjenek Buda alá.

Helyreállították

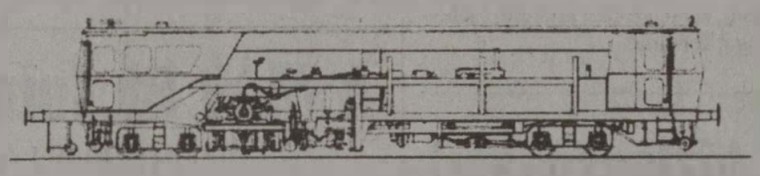
Damjanich tábornok a győztes váci csata után foglalta el Vácot. A harcok közti pihenőidőben Kmetty ezredes csapatai öntevékenyen helyreállították a Pest-Vác vasútvonal megrongált pályarészeit. Később megtörtént a Pest-Szolnok vasútvonal helyreállítása is, és így a vasútvonalat újra igénybe lehetett venni a korábban Debrecenbe elmenekített javak Pestre történő visszaszállításához.

Mindezek az események 151 évvel ezelőtt történtek, az 1848-as szabadságharc küzdelmeinek kis epizódjai csupán, de az utókor vasúti ismeretei szempontjából mégis jelentőségük van.

dr. Horváth Ferenc

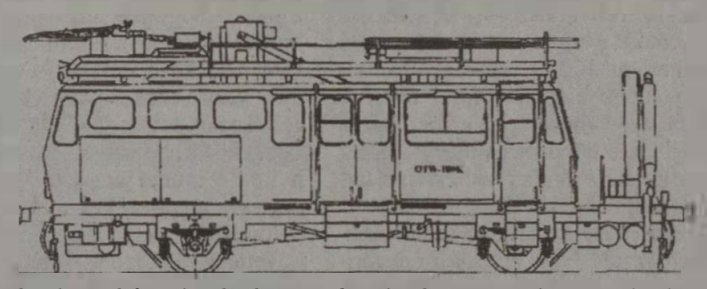
Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérő-szabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA



Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.

A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.

Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.

Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).

Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZABAD TÉR

Egy munkabaleset rövid története

FELLEBBEZÉSNEK TOVÁBB HELYE NINCS!

Még tavaly történt, *R. István* távközlőhálózat-szerelő feladatul kapta, hogy üzemen kívül távközlő légvezetékek és telített fenyőfa oszlopainak borítását végezze el két munkatársával. Munkavégzés közben az egyik 8 méter magas oszlop a sértettel együtt kiborult. Az oszlop 80 éve a földben elkorhadt. A borulás azután következett be, hogy a szerelőtárs az oszlopon lévő légvezetéket az oszlopról levágta. Az esés következtében a sérült töréseket, zúzódásokat és agyrázkódást szenvedett.

A balesetvizsgálat során megállapították, hogy a baleset előidézése több mulasztás következménye. Mulasztott a távközlőmester, mert tudatában volt annak, hogy a bontásba vett területen több légvezető tartóoszlop található, amelyek az előírt beépítésiévet meghaladják, így az ezeken a munkák balesetmentesen nem végezhetők el.

A sérült szerelő sem győződött meg a beépített oszlopok beépítési idejéről, és ennek ismeretében elvégezhette volna az előírt földkéreg eltávolítását, így következtetni tudott volna azok állékonyságára. Ezért a szakmai felelősség megosztott a szerelő és a távközlőmester között. Súlyosbította a távközlőmester felelősségét ez a mulasztás, mert a bontási területet elhagyta, a munka további irányításával nem bízott meg senkit. Súlyos személyi mulasztásának következménye, hogy munkaköréből felmentették.

Az ügy azonban ezzel nem zárult le. A vizsgálatba bekapcsolódtak a munkabiztonsági hatóságok. Vizsgálatuk megállapította, hogy a MÁV Rt. a balesettel összefüggésben megszegte a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény több rendelkezését. Emiatt a felügyelőség vezetője I. fokon a munkáltatóval szemben 200.000 forint munkavédelmi bírságot szabott ki. Az I. fokú határozatot, amit a MÁV Rt. megfellebbezett, az OMMF elnöke, mint II. fokú hatóság elutasította, s jóváhagyta az I. fokon hozott határozatot. További fellebbezésnek helye nincs.

A TEB Szakigazgatóság illetékesei okultak a balesetből. Felülvizsgálták a távbeszélő oszlopon és tetőtartón végzett munkákat szabályozó munkabiztonsági rendelkezéseket, kritikusan elemezve az előírásokat, követelményeket, végrehajtások feltételeit. Nem söpörték szőnyeg alá a problémákat. Új munkabiztonsági utasítást dolgoztak ki, ami rövidesen hatályba lép, s előírásait a Központi Munkavédelmi Bizottság szakértője is pozitívan véleményezte.

Tanulság, hogy a balesetnek több kárvallottja volt, de több nyertese is lesz, a hasonló balesetek megelőzésében. "Jobb később, mint soha!" – tartja egy magyar szólás-mondás.

Pásku Jenő

A záhonyi egyke

Dúlt a számháború. Úgy a MÁV Rt. Vezérigazgatósága, mint a VDSZSZ, seregszemlét tartott az augusztus 26-ra kikürtölt és általánosnak kikiáltott, már-már meghirdetett sztrájk előtt. A napi sajtó is megpróbálta kitapogatni a bérharc végső fegyveréhez nyúló VDSZSZ elszántságát. Vajon hányan lesznek, akik azon a napon nem veszik fel a munkát?

A lapokból az tűnt ki, hogy túl nagy a füstje a sztrájktűznek, vagyis csekély erők mozgósíthatók. Ezúttal valóban nem tévedett a sajtó. Sőt! Záhonyban csupán egyetlen egy VDSZSZ-tag írta alá, hogy ő bizony sztrájkba lép. Nem ravaszkodott, mikor nyíltan is színt kellett vallania. Ám, lássuk be, hogy ettől a demonstrálástól simán ment volna a vonat tovább Nyugatról Keletre, s a Keletről Nyugatra tartó vonalakon.

A kotorékhadviselés csődöt mondott. Csak egyirányba hátrálhatott ki az elsorvadni látszó fenyegetés. Nem bújhatott ki egy másik, saját, szabad kijáraton. Megadta magát sorsának.

Árgus

Fórum az időskorúak biztonságáért

(...folytatás az 1. oldalról)

Adatai szerint az időskorúak önvédelmi képességeinek korlátozottsága miatt az összes előforduló bűneset mintegy egytizedét szenvedik el. Ez általában évente ötvenezerre tehető. Néhány bűneset kategóriában a közismertté nem váló esetek száma a többszöröse is lehet. Az időskorúakat évente mintegy 70 esetben éri élet elleni, 1000 (!?) esetben bántalmazási, ennek felében rablási bűntett.

Ami az enyhébb fokú károkozást, a lopást illeti, a bűnözők mintegy 11 ezer esetben törtek be időskorúakhoz, antik tárgyakat, festményeket, "szalmazsákban" feltételezett, esetenként megtalált készpénzért. Igen sok időskorút ér csalási kategóriába sorolható bűntett a hiszékenység, a feltétlen bizalom miatt. Sajnos, könnyen hiszünk az álrendőrnek, a "segélyt hozó" csalónak, stb. Az időskorúak neveltetése, jóhiszeműsége áldozattá válásuk okozója lehet. Érdekes adat, hogy a férfiak nagyobb számban válnak áldozattá, talán mert időnként az alkohol miatt olyat is kifecsegnek, amit nem volna szabad.

Számos jó tanács is elhangzott. Az őrnagy szerint ezeket, ha naponta elmondjuk, sem sokat használnak. Ne viseljünk piacra menet annyi aranyat (már akinek van); ne vegyünk elő tízezreket, ha százas is elég kifizetni, amit vásárolunk, és így tovább. Az óvatlanság, az áldozattá válóság gyakorlata leginkább önhibából fordul elő. Az előadó elismerte, hogy a sérelmet szenvedettek fokozottabb védelemre szorulnak, és sajnos a bűnüldözés követő tevékenysége kevés eredménnyel jár, ezért is fokozni kell a megelőzést fiatalok és idősek védelmében.

A közömbösség ellen összefogással, nyitott szemmel járással, érdeklődéssel, segíteni akarással kell fellépnie a társadalomnak. Az előadást sok hozzászólás követte, bíráló, igényesebb munkát sürgetően, a rendőrség esetenkénti túlkapásait elítélő, de a fejlesztés irányába ható intézkedéseket elismerően.

A fórum zárszavaként *Mihalovits Ervin*, a NYOK elnöke hasznosnak értékelte az országos rendezvényt, felsorakoztatva a nyugdíjasokat érintő megélhetési-, és a még nyitott, megoldatlan gondokat, melyekre a civil szervezetek eddigieknél is jobban figyelnek.

Hegedűs Károly

Még sötétedés előtt!

Diószegi Gábor őrnagy (ORFK) érdekes s egyúttal igen kritikus előadására sokan reagáltak. Az egyik idős férfi például azt kérdezte az őrnagytól: mit tegyen az, aki védekezésre képtelen s kénytelen este útra kelni? *Diószegi Gábor* azt tanácsolta: ha támadás ér valakit, természetesen próbáljon meg védekezni. Ám a megelőzés ilyen esetben is sokat jelenthet. Például utazzon a tömegközlekedési eszközökön s kerülje a kihalt utcákat.

Szót kért s kapott egy idős hölgy is, aki ekképp' reagált az elhangzottakra: – Sajnálattal vagyunk kénytelenek tudomásul venni, hogy este, sötétedéskor már nem léphetünk ki az utcára, anélkül, hogy meg ne támadnának, ki ne rabolnának minket. Sajnos az ember már azon is elgondolkozik néha, vajon nappal ki merjen-e lépni az utcára?! Ugyanis már arra is volt példa, hogy valakit fényes nappal raboltak ki. A többi járókelő közönyös asszisztálása mellett! Nyugdíjas rendezvényeinket már kénytelenek vagyunk úgy megszervezni, hogy minden résztvevő még sötétedés előtt hazaérjen.

Mintha csak az idős hölgy szavait támasztották volna alá: nagyon sokan már a rendezvény vége előtt hazaindultak. Nem vártak meg a zárszót sem, így talán még a sötétedés előtt hazaérhetnek.

Berta Sándor

VASÚTNÉZŐBEN

Nem szívesen sztrájkoltak volna

A WESTEND CITY ÉPÍTKEZÉSE MEGÚSZTA...

A Nyugati. *A. De Serres* építész és a *Gustave Eiffel* iroda dolgozói (a múlt század végén) nem láthatták, hogy időtálló értéket alkottak. Sőt, a kor forgalmára szabott Nyugati olyan jól sikerült, s olyan hatalmasnak, hogy napjaink vasútüzemét is képes kiszolgálni. Még, egyelőre. Azonban ezúttal nem kerülhette el sorsát a Nyugati.

A 47 méter fesztávolságú Poloceau-kötős csarnoktető ma is figyelmet keltő. A jegyváltó csarnok belső architektúrájára a vasvázas megoldás a jellemző. Az érkezési oldalhoz illeszkedő egykori Királyi-váró pedig ma is ékszere az állomásnak. Az 1980-as években felújított pályaudvar megőrizte franciás jellegét. Finom rajzolatú, immár építészeti műemlék, ám napjainkban a rombolás-építés forgatta fel. A vasútüzem nyugalma tetszőleges. A *Westend City Center* monumentális hipermarket betontömbje tornyosul a pályaudvar felé. November 12-én adják át a bevásárló és szórakoztató központot, amely Budapest legkiemelkedőbb bevásárlóközpontja lesz.

Körösi József állomásfőnök-helyettes mégsem erről beszél most, inkább felvázolja a pályaudvar infrastruktúráját.

– A 19 érkező/induló vágányból 1-6 vágányt az építést végző Westend Kft. felszedte. Helyette a 20., 21. és 22. vágányt megépítette. Az eltávolított vágányokat az építkezés befejezésére visszahelyezik a Centrum tetőszerkezete alá. Fölötte sétálótér áll a látogatók rendelkezésére. Sok a gondunk. Egyidejűleg a Ferdinánd-híd is felújítás alatt. A munkálatok különleges gondosságot igényelnek, a felsővezeték megtartása miatt. Naponta új és újabb vágányzári megbeszéléseken "tolmácsoltunk" munkatársaink részére. Emiatt az egymást követő napok eltérnek egymástól. Az integrált feladatok gondjait enyhíti, hogy az esztergomi vonatok – átmenetileg – csak Rákosrendezőig közlekednek, de csatlakoznak a Duna-kanyari forgalmunkhoz. Ezáltal a napi 150 vonatpár 120-ra mérséklődött.

A főnökhelyettes szerint a menedzseri felfogás nélkülözhetetlen. Képzettségre kibővítette szemléletét. A napi 70-80 ezer utas "üzleti kiszolgálását" zavartalanná kell tenni. A menetjegyváltó mintegy 3 millió utas érték! Hiszen mögöttük 1 milliárd 35 millió forint "húzódik meg" az első hét hónapban. A 10 belföldi és a 4 nemzetközi pénztár 32 pénztárosa a korszerű utasszolgálatban érdekelt.

– A korábbi üzleti vállalkozásainkban pl. a Királyi-várót bérbe adtuk tárgyalásokhoz, az üzlethelyiségek a fővárosi önkormányzatokhoz (metró-aluljáró), részben a Resti Kft-hez kerültek. Mégis úgy vélem, hogy a Westend-Center nemcsak a megnyitáskor, hanem azt követően is újabb utasszám növekedéssel társulhat. Ám szórakoztató jellege miatt kissé aggályos, hogy az éjszakai vonatok nem kerülnek-e a diszkó-vonatok sorsára?!

A pályaudvart 4 tolatótartalék szolgálja ki. A szerelvény mozgatások, vonatfogadás és indítás időkeretei percre kidolgozottak. A 97.5 %-os menetrendszerűség elfogadható, amely a 8 pár InterCity és a 4 pár InterPici vonatoknál ettől is kedvezőbb. Jellemzi a változásokat, hogy míg korábban az üzemfőnökségi időben 1000 vasutas teljesített szolgálatot, mára ez 386 főre csökkent. Ám a munkateljesítmény a régi maradt!

Körösi József úgy vélekedik, hogy náluk mindezek ellenére a béke és a nyugalom a meghatározó. Nem is lehetne ez másképpen, hiszen nem engedhető meg semmi lazaság, tévedés. A vonatközlekedés rendje, a menetrendszerűség, a kocsihiány miatti éles szerelvényforduló, a mozdony és a vonatkíséret vezénylése globális egységet képeznek. Bármilyen külső közbeavatkozás ezt a rendet veszélyeztetné. Mi több, ellehetetlenítené.

– *Mekkora veszélybe került a Nyugati a VDSZSZ-sztrájk lebegtetésével?*

– Nálunk a vasút egyik nagy üzeméről van szó! A sztrájk mint közös megállapodás alapján történő együttes munkabeszüntetés a béralku és az érdekvédelem része. De a tárgyalás nem más, mint a munka védelme. Úgy gondolom, hogy tárgyalni kellett az eredményért. Még kompromisszum árán is. A munkához való jog állt a munkabeszüntetéssel szemben. És az erősebb igazságának kellett győznie. A kaotikus állapotokat így kerülhettük el. Az elmúlt ősszel felsővezeték-szakadás történt potenciális vágányokat érintően. A vasúti közlekedési káosz azonnal kialakult. Az érkezés, indítás, átállás, kihúzás és beállítás egy pillanat alatt megszűnt. Elveszett a rend. Mindaddig, amíg nagy erőfeszítéssel, összefogással sikerült visszaállítani. A bennünket ért bírálatok utassérelmekből fogalmazódtak. Pedig vétlenek voltunk. Az összefogást ügyeletes tisztek, forgalmi szolgálattevők, váltókezelők, kocsirendezők, mozdonyvezetők teremtették meg felsővezetői irányítással. Ez állapotváltozás volt. Kihatott a vonalakra: Szolnok, Debrecen, Nyíregyháza, Záhony, Kecskemét, Szeged megyeszékhelyek forgalmára. *Nem előzte meg szorongás.* Anyaghiba, és nem emberi közbeavatkozás váltotta ki. Mégis felejthetetlen hatást gyakorolt ránk.

– *A sztrájk (angol szó) azonban ettől jóval több! Nem állapot, hanem folyamat. Egyszerre cél és eszköz. Épít és rombol. Érdekek kerülnek egymással szembe (19 vasutas szakszervezet van). Sztrájkjog és munkajog. Meggyőzés és meggyőzettetés.*

Előztük és követtük a tárgyalás eseményeit. Tapintattal figyeltük. Érdeklődtünk. Érveket, ellenérveket, álláspontokat és állásfoglalásokat ismertünk meg. Tán azt is, hogy nem is annyira a szakszervezeti háttér, mint inkább a másik ember véleménye hatott a személyiségekre.

Körösi szerint is az utas érték! (Lásd a Nyugati bevételét.) Az utast tehát meg kell becsülni! A biztos szolgáltatást nem szabad bizonytalanná tenni, mert elpártol. Nem szívleli, ha felborítják közlekedésének rendjét. Ha késetten, zsúfolt vonattal utazhat. Ha nem kap választ kérdésére, mikor indul a vonata. Mert arra senki nem tud választ adni. *Szorongás jellemezte ezt az időt. A Nyugatiban nem szívesen sztrájkoltak volna.*

Szabó Béla

A MÁV Rt. lebontaná, a városvédők felújítanák

BIZONYTALAN A 111 ÉVES KELENFÖLDI ÁLLOMÁSÉPÜLET SORSA

A Budapest-kelenföldi pályaudvar állomásépülete 111 évvel ezelőtt épült, még az Osztrák-magyar Monarchia idejében. Tehát nem véletlenül védett. Ebből az épülettípusból több megmaradt Ausztriában, Csehországban, Szlovákiában és Szlovéniában. S ez az egy – az egyik legnagyobb az összes közül – Magyarországon. Ám most úgy tűnik: már nem illik bele a városképbe, a plazák és centerek sorába. A MÁV Rt. lebontaná, a városvédők felújítanák. A vasutasok pedig? Egyelőre várnak és bizakodnak!

Elsőként *Kovács Ernő* csomóponti állomásfőnököt keresem fel, aki a legújabb fejleményekről tájékoztat. Tőle tudom meg, hogy az idők folyamán az épület első emeleti födémszerkezete annyira rossz állapotba került, hogy a MÁV Rt. PHM Szakigazgatósága nem javasolta a további bennmaradást. Májustól egy hónap állt rendelkezésükre a költözésre. Az állomás dolgozóinak harmada maradt a földszinten (pénztárosok, információsok, stb.), a többieket a régi üzemépületben és a pft-laktanyában helyezték el. További problémát jelent, hogy beáznak és rozsdásak az utasperontetők. A csomóponti állomásfőnök mindenesetre abban bízik, hogy a földszintről nem kell kiköltöztetnie például a pénztárakat, a várótermet, vagy az információt.

Kiss Lajos állomásfőnök-helyettes szerint egyre növekvő tendencia, hogy a vasutasok maguk újítják fel munkahelyüket, mint azt tette nemrég két rendelkező forgalmi szolgálattevő (*Lajos István* és *Vadas Gábor*) is, akik festőket megszégyenítő tökéletességgel dolgoztak, ráadásul olyan precízen, hogy fel sem kellett utánuk takarítani. 1998-ban hasonlóképp' cselekedtek a Budafok-albertfalvai és nagytétényi vasutasok. Ám egy egész állomás felújítása már komolyabb szaktudást igényel.

A költözésre egyébként már régóta számítottak, csupán a pontos időpont volt kérdéses és az, hogy hová költöznek majd. A bizonytalanság azonban a költözés után is megmaradt. Mindenki azt találgatja ugyanis: mi lesz a sorsa a 111 éves vasúti épületnek. *Kiss Lajos* azt maga is elismerte: a jövőt illetően inkább pesszimista.

Szerinte Kelenföldnek, amelyet az utasok csak a "Dunántúl kapuja"-ként emlegetnek, reprezentálnia kellene nemcsak a MÁV Rt.-t és a magyar vasutasságot, hanem Budapestet és közvetve egész Magyarországot is. Az utas ehelyett ma mit tapasztal: leszáll a korszerű, európai színvonalú BKV-, vagy Volán-buszpályaudvaron és belép a lepusztult, balkáni nívót képviselő kelenföldi pályaudvarra. Ez utóbbi helyett Kiss Lajos el tudna képzelni egy szolgáltató vasútállomást is, amelyben bankok, posták, szállodák, éttermek, áruházak, orvosi rendelők működnek. Egy ilyen helyen újabb és újabb szponzorokat találhatna maga a MÁV Rt. is, s egy ilyen helyen rangot jelentene szolgálni és szolgáltatni.

Pados Imre VSZ szb-titkár szerint az egész költözést másképpen kellett volna megoldani, hiszen például az a dolgozó, akit a pft-laktanyába helyeztek el, több kilométert is gyalogol, míg beér az állomás területére. Egy helyre kellett volna költöztetni az embereket, s nem a szélrózsa minden irányába. Szomorúan állapította meg: az ügyben lényegi előrelépés nem történt, hiszen azt már 1987-ben tudták az illetékesek, hogy rossz a felvételi épület födémszerkezete. Akkor miért és legfőképpen mire vártak 12 évig? Nem érti a költözés mögötti logikát sem: a földszinten lévő helyiségekből miért nem költöztették ki a civileket és a vasutasokat? Mindenesetre azt maga a kritikus szb-titkár is elismerte: az ideiglenes irodákat frissen kimeszelten kapták meg. Ők ennek örültek, ám annak már korántsem, hogy még mindig nem tudják: mi lesz hőn' szeretett állomásuk matuzsálemkorú felvételi épületének a sorsa!

Berta Sándor

MÁV ADtranz VJD Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

• H • í • r • l • e • l • ő •

Jövedelemolló

Nőtt a szakadék a jövedelmek elosztásában a szegények és a jómódúak között. Tavaly az adóbevallók 38 százalékának jövedelme 250 ezer forint, vagyis az éves minimálbér szintje alatt maradt. Ez azt jelenti, hogy – legalábbis papíron – csaknem 800 ezer adózó családja él a minimálbérrel azonos szintű létminimum alatt. A jómódúak vagyona ezzel szemben látványosan gyarapszik. Erre utal, hogy az 1,1 millió forint feletti éves jövedelemmel rendelkezők adták az szja 52 százalékát. *(Magyar Hírlap)*

Tizenegyes

Lapértesülések szerint 11 ágazati szakszervezet, köztük a mozdonyvezetők, a közúti közlekedési, a művészeti dolgozók, a textilesek, a husosok, a villamosenergia-ipari, a vasutasok, a kereskedők és a közművelődési dolgozók szervezete írt alá szándéknyilatkozatot, amely rögzíti: a munkavállalók érdekében a jövőben együttműködnek. *(Népszava)*

Kényelmesen fel és le

A BKV Rt. október végéig forgalomba helyezi a világbanki hitelből vásárolt 60 darab alacsony padlózatú Ikarus autóbuszt. Az EU szigorú környezetvédelmi normáinak is megfelelő új buszok a mozgáskorlátozottak és a gyermekkocsival közeledők számára jelentősen megkönnyítik a le- és felszállást. A BKV tervei szerint a 4-es, az 5-ös, a 12-es, a 15-ös, a 16-os a 26-os és a 81-es vonalán közlekednek majd a buszok. (Magyar Nemzet)

Kelenföldi végeken

Augusztus 30-án megkezdődött Budapesten a Déli pályaudvar hat hétig tartó átépítése. Csaknem száz vonat menetrendjét módosították. A munkák ideje alatt a legtöbb vonat végállomása a Kelenföldi pályaudvar, emiatt naponta a korábbinál 15 ezerrel több utas veszi igénybe a BKV Etele térről induló járatait. *(Népszabadság)*

Ifjak a kasszában

Piaci információk szerint augusztusban több tízezren léptek be valamelyik magánnyugdíjpénztárba. Szeptember elsejétől csak a pályakezdő fiatalokkal gyarapodhat a kasszák létszáma, igaz, e korosztályoknak a törvény szerint kötelező a belépés a munkába állást következően. *(Magyar Hírlap)*

Megyeri dilemma

Peren kívüli megegyezésre törekszik a közlekedési tárca, a Levegő Munkacsoport és a Káposztásmegyeri Környezetvédők Egyesülete az M0-s autópálya káposztásmegyeri lehajtó ágának megépítése ügyében. Az egyeztetésen Katona Kálmán miniszter hangsúlyozta: szerinte a budapesti körgyűrű az ország legfontosabb környezetvédelmi beruházásai közé tartozik, de elengedhetetlen az M0-s káros környezeti hatásait csökkentő program – zajvédő falak, fasorok telepítése – megvalósítása. *(Magyar Hírlap)*

Otthon, édes otthon

Radikálisan átalakul a lakáshoz jutás támogatása 2000. január 1-jétől. A gyermekek után járó szociálpolitikai kedvezmény beolvad az új otthonteremtési támogatási rendszerbe. A rászorulóknak a jövőben az önkormányzathoz kell beadniuk az igényüket, s a pénzt használt lakás megvásárlásához, bővítéshez is felvehetik. Egy család számára legfeljebb kétmillió forintot hívhat le az önkormányzat az állami költségvetésből. *(Magyar Nemzet)*

Okosodó nemzedékek

1990 óta több mint két és félszeresére növekedett az egyetemisták, főiskolások száma. Az ország közel 400 szakán csaknem 250-260 ezer diák kezdte meg a napokban a tanévet. Becslések szerint jövőre 7-10 ezerrel növekszik majd a hallgatói létszám. Az előző tanévben a 19-23 éves korosztály 28,3 százaléka járt felsőoktatási intézménybe. Az oktatási tárca szeretné elérni, hogy az arány 2010-re 50 százalékra emelkedjen. *(Magyar Hírlap)*

Bűnök nyomában

Legalább 25-30 pályaudvaron létesít majd őrsöt a vasúti rendőrség, ha a belügyi tárca elfogadja az egység létrehozásáról szóló javaslatokat. A vonatokon, pályaudvarokon elkövetett bűncselekmények megelőzésével, felderítésével foglalkozó egység költségeit a rendőrség fedezné, a munkához szükséges infrastruktúrát pedig a vasút biztosítaná. *(Népszabadság)*

Siker, vagonszámra

A MÁV-Tiszavas Miskolci Járműjavító műhelyeinkből a napokban gördült ki az az ikervagon, amelyet angol rendelésre gyártottak. A százdarabos szériára megrendelését a cég üzleti sikerként könyveli el, mivel a MÁV-Tiszavas Kft. bizonyította, meg tud felelni az igényes nyugati biztonsági előírásoknak. A teherszállításra alkalmas, eltolható oldalfalú vagonokat nemzetközi együttműködés keretében gyártják. *(Magyar Nemzet)*

V. E.

Próbalövések után a közepébe!

A LÁNYOK IS JÓL CÉLOZTAK

Két hónapja rendezte meg az MTTSZ MÁV Lövész Klub Hatvan a városi MÁV-lőtéren vasutasnapi lövészversenyét, amelynek elsődleges célja az volt, hogy a 49. Vasutasnapról megemlékezzenek. Az egyéni versenyen a lövészklub által meghívott klubok versenyzői mérhették össze tudásukat bármilyen gyártmányú 0.22-es kispuskával. Csupán egyetlen feltételt szabtak a rendezők: a puskák legyenek nyílt irányzékkal ellátva. A versenyzők először 5 percig próbalövésekkel gyakorolhattak, majd következett a viadal. Mindenkinek 3x10 darab értékelhető lövést kellett leadni – 30 méteres távolságból és fekvő helyzetből.

Az ifjúsági lánykategóriában a Markaz Lövész Klub (LK) versenyzője, *Hornyák Éva* diadalmaskodott 260 ponttal, második *Vaka Emese* (Hatvan MÁV LK, 244 pont), harmadik pedig *Szekrényes Éva* (Markaz LK, 232 pont) lett.

Az ifjúsági fiúkategóriában a hat induló közül *Szabó Norbert* (Hatvan MÁV LK, 267 pont) végzett az első helyen, míg a második helyet *ifjabb Nagyváradi István* (Markaz LK, 255 pont), a harmadikat pedig *Godó Gábor* (Petőfibánya LK, 248 pont) szerezte meg. A felnőtt férfiak mezőnyében óriási versengés alakult ki a későbbi első (*Kiss Béla*, Feldebrő LK, 287 pont) és második (*Nagyváradi István*, Markaz LK, 283 pont) között. A dobogó harmadik fokára a Lőrinci LK versenyzője, *Petrő Zoltán* állhatott fel 270 pontos teljesítményének köszönhetően.

A felnőtt hölgyek körében magabiztosan végzett az első helyen *Godó Győzőné* (Petőfibánya LK, 282 pont). Második *Király Viktória* (Selyp LK, 263 pont), míg harmadik *Misi Anett* (Markaz LK, 256 pont) lett.

A győztesek, valamint a második és harmadik helyezettek oklevelet és érmet kaptak. A klubok és versenyzőik, ha egy kicsit megkésve is, de egyedi módon ünnepelték meg az idei, 49. Vasutasnapot.

B. S.

Egy különleges látogatás

Szeptember 2-án *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke látogatást tett a MÁV Rt. Forgalmi Szakigazgatóság Üzemirányító Központjában. Az elnök kíséretében volt *Varga Gyuláné*, a VSZ Közgazdasági és Jogi Osztályának vezetője, *Orosz Péter*, a VSZ Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottságának titkára és *Király Károlyné*, a VSZ Budapesti Területi Képviseletének titkára. A látogatás célja elsődlegesen az üzemirányító szervezet munkájának megismerése és az ott dolgozó, többségében a Vasutas Szakszervezethez tartozó munkavállalókkal történő személyes találkozás volt.

Berta János szakigazgató-helyettes, az Üzemirányító Központ vezetője részletes, mindenre kiterjedő tájékoztatójában elmondta, hogy országosan hat területi irodája közül öt a területi igazgatóságok székhelyén – tartozik a központhoz, a budapesti iroda egy épületében dolgozik a központtal. 1997 óta – amióta az új irodaházba költöztek, jelentősen javultak a munkakörülmények. Folyamatos javulást értek el a menetrendszerűség, a tehervonatok kihasználtsága, a kocsiforduló-idő, a mozdonyhaszonidő és az idegenkocsi tartózkodás területén. A minőségi színvonalú munkát mára megfelelően képzett munkaerő végzi EU-színvonalú munkahelyeken. A korszerű körülmények között folyó tevékenységről. – Magyarország NATO-csatlakozása – előtt a magyar vasútirányítás infrastrukturális fejlettségéről a brüsszeli szakértők is elismeréssel szóltak. A Vasutasok Szakszervezete képviselőit a korszerű munkahelyek látványa nagy érdeklődéssel töltötte el. A szolgálatban lévő munkavállalók részletes tájékoztatást adtak tevékenységükről.

Az Üzemirányító Központhoz 404 munkavállaló tartozik, többségük a Vasutasok Szakszervezete tagja. Közülük minden negyedik felsőfokú állami, közel 66%-a felsőfokú vasúti végzettséggel is rendelkezik. Ebben az évben induló mozdonyvezetői tisztképzőre 5 mozdonyirányítót beiskoláztak a munkáltató és a munkavállalók közös megelégedésére. Az átlagéletkor 46 év, ami magas és azt mutatja, hogy a fiatalok részére a jelenlegi bérbesorolás alapján nem vonzó e felelősségteljes munkakör. A Vasutasok Szakszervezete az őszi bértárgyalás során támogatja, hogy feladataihoz méltó besorolást kapjon e felelősségteljes, a MÁV Rt. számára is meghatározó munkakör – ígérte meg *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke.

A közgazdasági és jogi osztály vezetője elmondta, hogy az osztályhoz a munkavállalóktól érkezett kérés alapján a ruházati utasítás reformjánál képviselték a munkavállalók formaruhával ill. ruhautalvánnyal történő ellátását. Ezen kívül a tárgyalások során felvetődött a forgalomirányító munkakörben dolgozóknál a munkaidő-csökkentés lehetősége is.

A Vasutasok Szakszervezete tudja, hogy a vasútreform a jövőben még inkább előtérbe helyezi a vezetői felelősség kérdését és ebben jelentős szerepet játszanak az üzemirányítók. A pálya- és kereskedővasút tervezett szétválasztása a pénzügyi elszámolások pontos adatokat és előre nem látott felelősséget követel, melyhez a feltételek ezen munkahelyen adottak. A VSZ az ÜK-nál tapasztaltak alapján reális esélyt lát arra, hogy közös akarattal a MÁV Rt. részéről megteremthetők a mégjobb munkafeltételek a többi területi irodánál is – különösen vonatkozik ez a szegedi területi irodára –, ennek eredményeként javul a munka minősége és hatékonysága. Ehhez hozzátartozik az anyagi elismerés is, mely még kívánnivalót hagy maga után.

y

Átépítik a budapesti Déli pályaudvart

ESŐK UTÁN ISZAP FOLYT A VÁGÁNYOK KÖZÉ

Augusztus 30-án kezdődött és előreláthatóan október 9-ig tart a budapesti Déli pályaudvar átépítése. Azalatt a hat hét alatt, amíg zárva van a vasútállomás a MÁV Rt. szakemberei a 4 és 5. vágányhoz tartozó peront megmagasítják és perontetőt alakítanak ki, valamint sor kerül a Márvány utcai kereszteződésben, a híd alatt lévő pályaszakasz teljes rekonstrukciójára is. Az átépítés után lehetővé válik, hogy az eddigi 5-10 kilométer/órás sebesség helyett 40 kilométer/órás sebességgel közlekedjenek a vonatok.

Az 550 millió forintos beruházás a nemzetközi szabványok figyelembevételével valósul meg. A Márvány utcai kereszteződésben, a híd alatt lévő szűk szakaszon azért van szükség a vasúti pálya teljes rekonstrukciójára, mert a korábban a hegyoldalakról lezúduló eső ezen a területen visszaduzzadt és az így keletkező iszapréteg elöntötte a síneket, lényegesen rontva a vasúti pálya biztonságát. Hogy a vágánystabilitás megfelelő legyen, a szakemberek kicserélik a teljes altalajt, három zúzottkő alapot helyeznek el, erre a rétegre pedig aszfaltot öntenek. Erre kerül a vasúti pálya. Ugyanakkor lehetővé válik a korrekt vízelvezetés és a szivárgást is kiküszöbölik.

A 4. és 5. vágány közötti utasperont 30 centiméterről 55-re emelik és tetőt, két ivókutat és új utastájékoztató táblákat is kap.

A munkák során a vonatok Budapest-Kelenföldre, Budapest Keleti pályaudvarra, Budapest Józsefváros pályaudvarra és Kőbánya-Kispest vasútállomásra érkeznek, illetve onnan indulnak. A BKV Rt. a kelenföldi pályaudvartól több mentesítő busz- és villamos-járatot is indít.

Kép és szöveg: *Berta Sándor*



A "Drezinák" nagy ünnepe a Kecskeméti Kisvasút Napján

A Kisvasutak Baráti Köre és a Vasúttörténeti Alapítvány vezetői tavaly még csak próbálkoztak vele, de idén már óriási érdeklődéssel övezett különleges bemutatót szerveztek a Kecskeméti Kisvasút Napjára. A keskeny nyomközű, kézi és motoros pályamesteri hajtányokat gyűjtötték össze próbamenetre, illetve az augusztus 7-i "Bugaci Kispöfögő" által vontatott nosztalgiavonat kíséretére.

A zöld kézihajtány Városföldről, a piros pedig Budapestről (KBK) érkezett. A Vasúttörténeti Alapítvány tulajdonát képező "Ezüst Nyíl" és "Kék Hintó" után felsorakoztak a HM. Kaszó Erdőgazdaság Rt. "Benzines", a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút "Zöld Pillangó", valamint a KBK tagjainak: *Moór Attila* "Anonym", *Gróf György* és *Lovas Zsolt* "Villányi Hajtány" és *Oszter Vilmos* "El Toro" (azaz "Bölényke") motoros hajtányai. Magyarországon első ízben mutatkoztak be ilyen összetételben a hajtányok, mellyel szélesebb körű propagandát és bizonyos lehetőségeket mutattak be a szervezők a résztvevőknek a kisvasutak további népszerűsítésére.

Ez a célja továbbra is a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány által indított "Mentsük meg a kisvasutakat!" mozgalomnak, melynek a MÁV Rt. Szegedi Területi Igazgatóságával közösen szervezett Kecskeméti Napjára most mintegy 350 fő érkezett az ország minden tájáról és Németországból. Nagy érdeklődés és vidám, aktív közreműködés jellemezte a már itt megszokott programokat a nap során. A nagy létszámú "pillangózás" mellett a tiszteletbeli mozdonyvezetők segítették a menet útját Bugac felsőig, onnan gyalogosan folytatták az utat a vendégek a pusztába. A Bugac Tours finom ebédje után a pusztai csikósbemutató volt a nap attrakciója. A látványos és élménydús kirándulás után újból megfogalmazódott a résztvevőkben a kisvasutak turisztikai jellegének megerősítése és ezzel további fennmaradásuk lehetséges irányvonala.

Kep és szöveg: *Nagy József*



FIGYELŐ

Dánia hamarosan össze lesz kötve Svédországgal

A "LA VIE DU RAIL" C. FRANCIA FOLYÓIRAT 1999. MÁJUS 19-I SZÁMÁBÓL

Már 1991-ben elhatározta a dán és a svéd kormány, hogy állandó összeköttetést létesítenek a két ország között. Közel egy évszázada készültek az első tervek egy alagút elkészítésére azon a helyen, ahol a legkeskenyebb a tengerszoros, vagyis Elseneur és Helsingborg között (4 km). A kormányok azonban egy másik megoldást részesítettek előnyben, amely költségesebb ugyan, de szimbolikusabb, mert a dán fővárost Koppenhágát köti össze Malmövel, Svédország déli részének legjelentősebb városával. A híd-alagút műtárgy megvalósításának költsége 14 milliárd dán koronát (kb. 1,9 milliárd Euro-t) tesz ki és magába foglalja egy mesterséges félsziget építését a dán oldalon, valamint egy 4 km hosszúságú alagutat közúti járművek és vonatok számára, egy 4 km hosszúságú mesterséges szigetet, egy 7,8 km hosszúságú és két hozzávezető hidat.

Az alagutat 4 elkülönített pályával építik, kettőt a közúti járművek és kettőt a vonatok számára. Az alagút elemeit úszódokkra helyezték és kb. 20 méter mélyre süllyesztették a tengerszint alá, hogy szabadon hagyjanak egy hajózható utat.

Az Eurotunnelben (Anglia és Franciaország között) és a Mont-Blanc alagútban történt tűzesetek szomorú tapasztalatait felhasználva a legkorszerűbb biztonsági berendezéseket alkalmazzák. A vasúti alagútban 50 méterenként, a közúti alagútban pedig 100 méterenként átjárókat építenek, hogy szükség esetén megkönnyítsék az evakuálást.

Előreláthatólag 2000. július 1-én avatják fel a létesítményt II. Margit dán királynő és Károly Gusztáv svéd király jelenlétében. A pénzügyi és kereskedelmi körök szerint ez az összeköttetés elősegíti a két nemzet közötti kapcsolatok gyors fejlődését, beleértve azokat az előnyöket is, amelyek az egyik partról a másikra járó dolgozóknál mutatkozik.

Érdekes megemlíteni azt, hogy az utolsó, vasúti kocsikat szállító komphajó Gibraltár és Afrika északi foka között, nem egészen egy éven belül véglegesen el fog tűnni, hogy átadja helyét Európában egy új és szélesebb perspektívát nyújtó fejlődésnek.

Hajós Béla

Gyermekvasutas tanfolyam

A MÁV Rt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút várja a 10-12 éves tanulók jelentkezését **gyermekvasutas tanfolyamra**. A tanfolyamot sikeresen elvégzők a gyermekvasút különböző munkaköreiben végezhetnek érdekes és felelősségteljes tevékenységet. A vasúti tevékenységen túl, a Gyermekvasutasokért Alapítvány szervezésében különböző programokban való részvételre is van lehetőség (kirándulások, táborozások, stb.) Az alapítvány a gyermekvasúti szolgálat ideje alatt napi ötszöri térítésmentes étkeztetést biztosít.

IDŐTARTAM: 1999. szeptember - 2000. január
JELENTKEZÉSI FELTÉTEL: 10-12 éves életkor (4.,5. és 6. évfolyamok), legalább jó tanulmányi eredmény, egészségi alkalmasság.
JELENTKEZÉSI HATÁRIDŐ: 1999. szeptember 20.
TANFOLYAM KEZDETE: 1999. szeptember 25.
várható költség: 5000 Ft, mely tartalmazza a foglalkozások, a szombati étkezések, a tananyag, a jelvény, egy háromnapos kirándulás teljes költségét. Részletben is fizethető!

Jelentkezési lap az **iskolákban**, a **Gyermekvasút állomásain**, a **Gyermekvasutasok Otthonában** kérhető. BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS: Gyermekvasutasokért Alapítvány, 1021 Budapest, Hűvösvölgy; telefonon: 397-5393, vagy 394-2858.

Lente Lajos esete egy nótával

Amikor írnak róla, sokszor elfelejtik hozzátenni, hogy vasutas volt foglalkozása szerint, de igazából a nótázásnak élt. Se szeri, se száma rádiófelvételeinek, több kazettáját is hálásan fogadta a közönség. Ma már túl hatvanadik életévén Amerikában éppúgy ismerik, mint Magyarországon. Így hát a Magyar Vasutasban nem is annyira művészpályafutásának, inkább egy megtörtént esetnek adunk helyt, nyomdafestéket.



– Annak idején – mereng el *Lajos*, – *dr. Telek János* vezérigazgató telefonon, nagyon gyorsan Tarcalra hívott, mert az osztrák vasútminisztert látja vendégül a pincegazdaság csodálatos termében. *Erdőhegyi Gyuri* bácsi a figyelmembe ajánlotta a "Messze falu, kicsi templom"-ot. Mindenképp daloljam el majd, mert az a vezérigazgató legkedvesebb nótája. A debreceni igazgató-helyettes lelkemre kötötte, hogyha istent ismerek, menjek el. Úgyhogy, hiába szabadkoztam. Ráadásul rádiófelvételem volt aznap. "Sebaj,"– üzente *dr. Telek János*, – "Kocsival viszünk-hozunk, oda, ahova akarod. Nem lopjuk el tőled az időt."

Volt ám egy bökkenő! Bár legalább 2000 nóta szövegét betéve tudom, kívülről fújom, de ennek még hírét sem hallottam.

Mitévő legyek?

Azonban a tarcali hívás előtt, egy ÁFÉSZ házi ünnepségen, Mátészalkán odakérezkedett a mikrofonhoz egy nyugdíjas bácsika. Van ám neki egy nótája. Hadd dalolja ő el.

– Melyik az, kedves bátyám?

– A Messze falu, kicsi templom.

Azt az ördögét! Volt nagy öröm, mert ugye éppen ez után szaladgáltunk több napja. Ott rögtön lekottáztattam, magnószalagra vettem.

S mikor rázendítettem Tarcalon, *Telek János* vezérigazgató úr nagyot nézett: Te még ezt is tudod?

Szalai Csaba

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG

1898-1998

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmű@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209

TÜV CERT EN ISO 9002

Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel

- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Angolvizsla

Egészséges, jó étvágyú, kéthónapos pointer, világgyőztes kantól (a Sáregresi Lord Loyal leszármazottja) eladó. Cím: *dr. Dulai Sándor*, 2011 Szada, Széchenyi út 3.; Tel: 06/28/405-446, vagy 06/1/465-8559. (1133 Budapest, Visegrádi utca 116. Szabad Föld szerkesztősége)

Címváltozás

A Vasutas Nyugdíjas Alapítvány címe megváltozott, az új cím: 1068 Budapest, Benczúr u. 41.

In memoriam

1999. augusztus 21-én – életének 86. évében – meghalt

Bajcsi József

MÁV műszaki főtanácsos.

Temetése 1999. szeptember 11-én volt a Tokaji Római Katolikus temetőben.

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105

Mint a MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő **fém és műanyag jelképes** és **biztonsági zárak** gyártását és forgalmazását mint vasúti, mint közúti célra magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

Északi 1867

MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002

1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566



II. VSZ egyéni horgászverseny

A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Rt. Békéscsabai Gépészeti Főnökségének VSZ alapszervezetei meghirdetik a II. VSZ egyéni horgászversenyt a békéscsabai FÁS tavon

1999. szeptember 25-én, 8.30 órától 12.00 óráig.

RÉSZTVEVŐK: a Vasutasok Szakszervezete tagjai
JELENTKEZNI LEHET: 1999. szeptember 5-ig a Vasutasok Szakszervezete Területi Képviseletein a kitöltött jelentkezési lap leadásával
FELVÉTEL: érvényes állami horgászjegy és a VSZ tagsági igazolvány
VERSENY CÉLJA: a hagyományteremtés folytatása, szórakozás, egymás megismerése, a szabadidő hasznos eltöltése
VERSENY DÍJAZÁSA: A verseny győztese felkerül a VSZ központ által alapított vándorserleget elnyerők névsorába. Az 1.-6. helyezettek tárgyjutalomban részesülnek.
VERSENY LEBONYOLÍTÁSA: Érkezés Békéscsabára egyénileg. Azok részére, akik a verseny napján 7.30 óráig nem tudnak megérkezni, előzetes igénybejelentés alapján szállást biztosítunk. 7.30 órakor a versenyzők kiszállítása a verseny helyszínére. 8.00 órakor sorsolás és a helyek elfoglalása. 8.30 órakor a verseny kezdete. 12.00 órakor verseny vége, 12.30-ig mérlegelés, 13.00 órakor eredményhirdetés, díjátadás, 13.30 órakor ebéd, az ebédet követően szabadprogram, hazautazás.
FELSZERELÉS: legfeljebb 2 bot, 4 szem horoggal.
PONTOZÁS: kifogott hal grammja/pont.
ELVIHETŐ MENNYISÉG: országos horgászrend szerint. A méreten aluli nemeshalat mérlegelés után vissza kell engedni! Csali és etetőanyag a helyszínen vásárolható.
RÉSZVÉTELI DÍJ: **800 Ft/fő**, mely tartalmazza a reggeli, az ebéd és a területi engedély költségeit.

További információkat ad: *Bálint Lajos* 06/33-68, *Gonda József* 06/31-38, *Veres Tibor* 06/32-64

Kivilágos virradatig

címmel több mint 500 mulatós és kesergő dallal megjelent a Millennium nótáskönyve. Ára 1000,-Ft. Érdeklődni: 18 órától a 06-52-323-099-en. Postacím: Béres Róza, 4032 Debrecen, Nagyerdei krt. 72. 3/11.

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
»OBSERVER«
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

Keresztrejtvény

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa és a Központi Munkavédelmi Bizottság 1999 június 23-án együttműködési megállapodást kötött az Mt-ben és az Mvt-ben biztosított jogosítványaik hatékonyabb gyakorlása érdekében. Ebben – többek között – kiemelten szerepel ... **megfejtés függőleges 1.; vízszintes 1.; vízszintes 5. és függőleges 4. sorokban.**

VÍZSZINTES: 1) Megfejtés II. rész; 2) személyes névmás; görög ujjongó kiáltás; rabul ejtett személy; **3)** szökken; zavaros háta!; égtáj röv.; **4)** új (lat.); feszélyező; **5) megfejtés III. rész**; saját kezűleg; Etel; **6)** névelővel kutyafajta; **7)** elme; Ágnes; halfajta; **8)** tágas terem; tulajdonod (népiesen); **9)** 3,14; növény; bizalmas; **10)** öreg (röv.); csomag is lehet; keresztszülő jelzője (Kat.); **11)** ló jelzője; zavartalan kísér!; **12)** étkezne; edző; **13)** rendben (ang.); Itterbium v.j.; albán.

FÜGGŐLEGES: 1) Megfejtés I. rész; 2) szív közepe; Föld (gör.); római 500; dorgálá; az egyik nem; **3)** levegő (gör); el... (eltulajdonít); Ádám; szaladni; **4)** tonna; **megfejtés befejező része**; Edda része; **5)** nem kevés; felső oktatási kar; gépjárművez.oktató intézet; részben fest; **6)** mássalhangzó kimondva; szem. névmás; táplálja; ítéletet hozó; **7)** gázfajta; **8)** bútorfajta; **9)** római öt; fülessapka kis hibával!; Edit; ház(or.); Rebekában van; **10)** japán táncosnőkre.

Előző szám megfejtése: **A vasút helyzete mellbevágóan rossz; a MÁV reformjának tervezete.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Pál Zoltán Gábor* kedves olvasónk nyerte. (6400 Kiskunhalas, Kurucz Vitézek tere 38.)

Készítette: ***Bánszegi József***

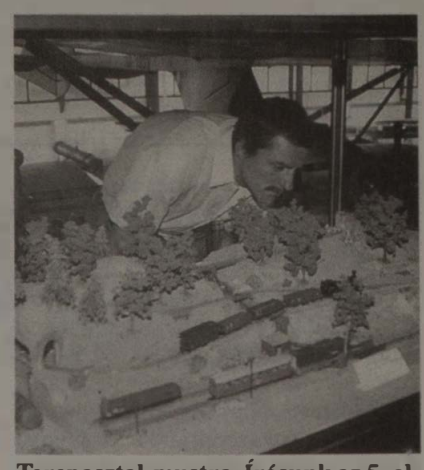
MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 12. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. OKTÓBER



Terepasztal-mustra. Írásunk az 5. oldalon. FOTO: G.SZŰCS

Emlékeztek az állomásfőnökök

Már hagyománynak számít, hogy korábban a szegedi igazgatóság területén dolgozó, ma már nyugdíjas állomásfőnökök évenként egyszer találkoznak. Idén, augusztus 25-én, immáron hatodik alkalommal jöttek el Szegedre, nemcsak a Dél-Alföldről, hanem az ország minden részéről. Mintegy száz állomásfőnök és volt forgalmi osztályos, ma már szintén nyugdíjas kollegák, közösen emlegették fel emlékeiket.

A helyszín, a gróf Széchenyi István kajak-kenu és evezőspálya kellemes környezetével megfelelő hangulatot teremtett. Fehér asztal mellett gyorsan teltek az órák, a sok régi ismerős megannyi közös élménye újra megelevenedett. A jelenlévő vendégek – *Szabó Gyula* területi igazgató, valamint két nyugdíjas társa: *Lovász Lázár* igazgató és *Sajtos Péter* igazgatóhelyettes – alig tudtak egyik asztaltól a másikig elmenni, mindenütt a régi élményeket mesélték. *Molnár Gábor* a Békéscsabán, *Simonek Gyula* a Kiskunhalason eltöltött éveket idézte fel asztaltársaságának. Pár asztallal odébb *Krauzer Gyulától* megtudtuk, hogy 42 évi szolgálatából 32 évig Szegváron volt állomásfőnök. A 81 éves *Szili Géza* még ma is úgy sorolja fel vasúti pályafutásának állomásait, mintha tegnap történt volna. Pedig már két évtizede is elmúlt, hogy Vésztőn 20 éves főnöki munkáját befejezte. De a "fiatalabbaknak" is volt mit visszaidézni. Ami maradandó élményt jelentett, hogy az idős emberek milyen nagy szeretettel beszéltek korábbi munkájukról és a kollegákról.

A késő délutánba nyúló baráti hangulatot még tovább emelte a volt kollégákból álló zenekar. A bográcsokban pedig rotyogott a finom sertéspörkölt.

Gellért József



Ha száz állomásfőnök összejön... FOTO: GELLÉRT

TEB értekezlet a többért

Szeptember 13-15. között Kőszegen tartotta a TEB szakszolgálat Intéző Bizottsága küldöttértekezletét, melyen 30-an vettek részt a szakágak képviseletében. A napirenden a dolgozókat leginkább érintő három fontos téma szerepelt: a Munka Törvénykönyve, a kollektív szerződés és a bértarifa-rendszer.

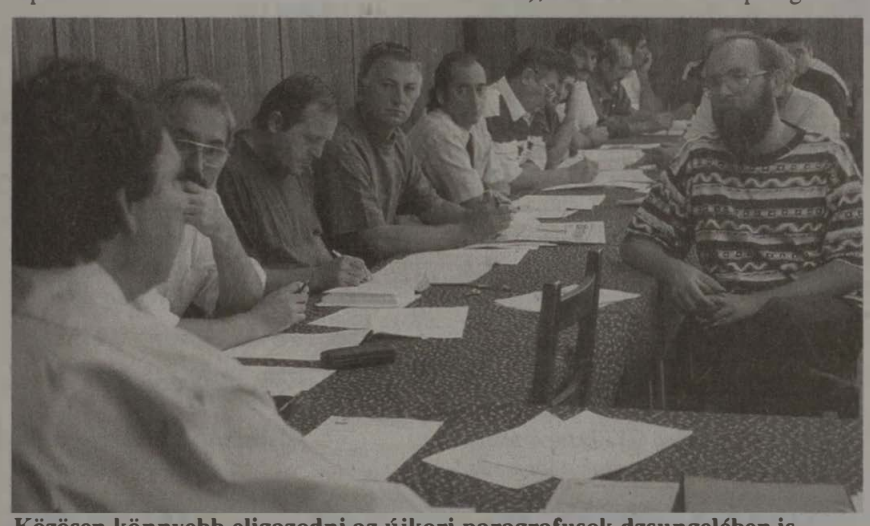
*Molnár Ákos*sal, a TEB Intéző Bizottság titkárával foglaljuk össze a három nap tapasztalatait.

– Először az 1999. augusztus 17-én életbe lépett új Munka Törvénykönyv változásai kerültek ismertetésre, illetve a szakszervezeteket közvetlenül érintő pontokat részletesebben is megbeszéltük. A második téma a 2000. évi kollektív szerződés módosításához javaslatcsomag összeállítása volt, melyben prioritásként a szakmánkat érintő legfontosabb kérdésekre tettünk javaslatot (pl. a készenlét), a második részben pedig az általánosan minden dolgozót érintő módosítások, új pontok szerepeltek. (ilyen volt pl. a 13. havi fizetés visszaállítása, a jubileumi jutalom, stb.) A paragrafusok dzsungelében *dr. Kotter József* a VSZ Ellenőrzési Bizottságának vezetője, TEB IB titkár-helyettes segített eligazodni:

– Mivel a MÁV által beterjesztett új bértarifa bevezetésére nem látunk reményt, ezért a jelenleg élőhöz az egyes munkakörökre vonatkozó módosító javaslatokat készítettük el. A küldöttek véleménye az volt, hogy nem tükrözi az új bértarifa a szakszolgálatunknak a vasúti hierarchiában elfoglalt helyét. A három fő témán kívül megvizsgáltuk az éjszakai munkára beosztott dolgozók (vágányzár) vezénylésének és elszámolásának gyakorlatát, és olyan állásfoglalás született, hogy a TEB Szakigazgatóság Szakági Függelékben egységesítve szabályozza ezt, mert területenként eltérő a gyakorlat. A különélés elszámolásának egységesítésére szintén szakági szintű egyeztetést kezdeményezünk.

Összességében hasznosnak ítélem háromnapos eszmecserénket, úgy érzem a területekről bejött javaslatokból minél több átkerül a KSZ-be és a bértarifába.

Orosz Tamás



Közösen könnyebb eligazodni az újkori paragrafusok dzsungelében is.

Nem titkolt szándék az Idősek Kartája

ELHANGZOTT AZ ORSZÁGOS NYUGDÍJAS FÓRUMON – 1999. SZEPTEMBER 7-ÉN

Tisztelt Országos Fórum!
Kedves Idős Barátaink!

Ismert, hogy az Egyesült Nemzetek Szervezete az 1999. évet az Idősek Nemzetközi Világévének nyilvánította. A mai fórumunk tárgya is ezzel függ össze. Miért született meg az Idősek Világévének gondolata, mi a célja, tartalma?

A világ népessége az utóbbi évtizedekben gyorsan növekedett. Ennek folyamataként nő az idős emberek száma. Az időskorú népesség növekedése jellemző hazánkra is. Az ország lakosságának egyharmada idős ember. Hárommillió nyugdíjasunk van. A népesség 20 %-a betöltötte a 60. életévét. A nyugdíjasok 42%-a több mint egymillió ember 70 éven felüli. A 70 éven felüliek közül a férfiak 26, a nők 52%-a egyedül él.

A világ demokratikusan gondolkodó részében ezt a tendenciát nem tekintik tragédiának. Ellenkezőleg: Az időskor meghosszabbodását a civilizált élet természetes következményeként az egészségügyi ellátás színvonala eredményeinek, a társadalom gazdasági, szociális és kulturális élete fejlődéseként fogják fel. A társadalom a család tudatos gondolkodása és tisztelete veszi körül az időseket. Építenek az idős emberek gazdag élettapasztalataira, és nem tekintik őket a társadalom terhének. Bekapcsolják őket a társadalom folyamataiba.

Nem mindenütt van ez így!

A különböző országok gazdasági és társadalmi helyzete és hagyományai jelentősen befolyásolják az idősek iránt tanúsított figyelmet.

(Folytatás a 2. oldalon...)

AKTUÁLIS

Vitafórum

Ebben a lapszámban, a harmadik oldalon *új rovat* indul Ütköző címmel, amelynek gazdája e sorok írója. Miből sarjadt az ötlet, mi hívta életre ezt a vitafórumot? –, mert az lesz: *társadalmi vita*. A valóság tényei, eseményei, dilemmái teszik szükségessé a párbeszédet. A szakszervezetek aggodalmakra okot adó helyzete, kondícióinak romlása, taglétszámának és társadalmi tekintélyének csökkenése, az érdekvédelem pozícióinak gyengülése, a jövő kérdéseinek megvitatása teszik *időszerűvé* a nyilvános véleménycserét. Tehát nem pusztán egy belterjes, szűk körű, formális, érdektelen és langyos diskurzusról lesz szó, hanem a Vasutasok Szakszervezetén, de még az MSZOSZ-en, mi több, magyar szakszervezetek keretein is *túlmutató* polémiáról. Minthogy a szakszervezetek mindig egy adott kor meghatározott társadalmi, gazdasági, szociális és kulturális feltételei között végzik érdekvédelmi, – képviseleti munkájukat, lehetetlen, hogy ne vegyék számba a – lehetőségeiket megszabó – hazai és nemzetközi körülményeket.

Van *miről és miért* vitatkozni. Kritikus áttekintést igényel az egész szakszervezet-politika jellege, tartalma, iránya, s kiemelten egyes részterületek. Olyanok, mint a mozgalom belső élete, a *tisztségviselők erkölcsi állapota*, különös tekintettel egyes szakszervezeti vezetők, országgyűlési képviselők etikai ügyeire, a kormányhoz való viszony, a szakszervezetek és pártok kapcsolata, a szakszervezetek és a baloldal problémaköre, együttműködése. Olyan csomópontok ezek, amelyek *újragondolása* kötelező az utóbbi idők fejleményeinek fényében. E kulcskérdések megvitatásának *célja* a tisztázás, az öntisztulás, az érdekvédelem hatékonyságának növelése, a szakszervezetek önbecsülésének és társadalmi tekintélyének, a bizalom visszaszerzése, megerősítése. Olyan módon, hogy a leleplezések korában, a botránypolitizálás, a sorozatos feljelentgetések időszakában is *elkerüljük a vádaskodást*, egyszersmind ne kerüljük meg a hibákat, a tévedéseket, a mulasztásokat, a vétségeket sem, hanem nevén nevezzük a negatív jelenséget, és azok megszemélyesítőit, hordozóit is.

Meddig folytatjuk a vitát? Amíg szükséges, amíg lesz érdeklődésre számottartó érdemi mondanivalónk. Azt tervezzük, hogy a vita anyagát *könyvben* is megjelentetjük. Kérjük ehhez a lap olvasóinak közreműködését, támogatását. Nem délibábos vállalkozásról van tehát szó. Kemény, nyílt beszédre, de felelősségteljes, kritikus magatartásra, toleráns nézetcserére, demokratikus szellemiségre lehet számítani. Legalábbis ezt szeretnénk. Azt reméljük, hogy a vita *aktív és színvonalas* lesz, hozzásegít az előremozdító, közös pontok kikristályosodásához, fejleszti majd a gondolati kultúrát, a vitakészséget és olyan érveket termel ki, mutat fel, amelyek generálják majd a mindennapi szakszervezeti munkát. Ha így lesz, akkor a Vasutasok Szakszervezete, a Magyar Vasutas a jelenlegi *válság* leküzdésének egyik szellemi központjává válhat, s ily módon jelentősen hozzájárulhat a szervezett dolgozók – nagy történelmi múlttal rendelkező – mozgalmának megújulásához.

Kárpáti Sándor

UTÁNAJÁRTUNK

A kál-kápolnai "gödör"

Felháborodottan kereste fel szerkesztőségünket *Kriston Lukács*, a VSZ kál-kápolnai területi nyugdíjas alapszervezetének elnöke. Szavaiból kiderült: példátlan esettel kell nap, mint nap szembenézniük a kál-kápolnai vasútállomáson le- és felszálló utasoknak. Az még csak hagyján, hogy az állomáson megálló személyvonatok 4-5 kocsiból állnak, ám az ezeket a szerelvényeket vontató mozdonyok szinte minden esetben az új magasperon közepén állnak meg, így csak két-három kocsiból tudnak az emberek a peronra le-, illetve arról felszállni. A többi 2-3 kocsi a környékbeliek által egyszerűen csak "gödör"-ként becézett töltésen parkírozik le, így a ki- és beszállás szinte csak négykézláb és különböző tornamutatványok árán lehetséges. A kialakult helyzetet főleg a nyugdíjasok sérelmezik. Az elnök szerint a dolgoknak pont fordítva kellene történi: azaz a mozdonynak illenék megállni a "gödör"-ben, s a kocsiknak a magasperonnál. Elvégre a peron az utasoknak épült, s nem a mozdonynak!

Nos' természetesen lapunk nem mehet, nem mehetett el szó nélkül az eset mellett. Afféle inkognitóban kiküldött tudósítóként, sajnos jómagam is tapasztaltam: a *Kriston Lukács* által ecsetelt helyzet valóságos, nem mindennapi! Ottlétem alatt, augusztus 5-én, csütörtökön délután egy személy-, egy sebes- és két gyorsvonatból három – a kocsik kisebb hányadát tekintve – a "gödör"-ben állott meg. Az utasok mindhárom esetben csak hatalmas nehézségek árán tudtak le- és felszállni.

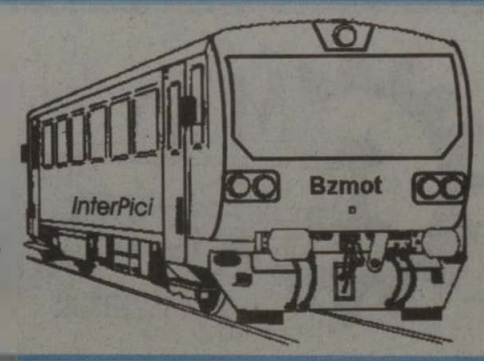
Az emberek nyűglődését elnézve azonban megfogalmazódott bennem egy kérdés is. Mi történne akkor, ha senki sem az első kocsiba akarna fel-, illetve onnan leszállni? Pont oda, az első kocsihoz esik ugyanis az ominózus mélyedés.

Berta Sándor

MVJ
TÜV
ISO 9001
CERT
DIN-EN 729-2

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700

• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés



A további nyugdíjemelés alapelvei

A jövő évi nyugdíjemelés előtt indokolt áttekinteni a korábbi évek nyugdíj színvonalának alakulását és az aktív dolgozók keresetével való összehasonlítását.

Ismeretes, hogy ebben az évben, az 1997-es törvény szerint járó 20%-os emeléssel szemben a nyugdíjasok összességében 14,2%-os emelést kaptak, de azt is differenciáltan. A júliusi második emelési ütem csendben, szó nélkül elmaradt, mintha az erre vonatkozó 1998-as törvénymódosítás – *Göncz Árpád* és *Áder János* aláírásával – meg sem jelent volna a Magyar Közlönyben.

Önmagában véve talán nem is a második emelési ütem elmaradása a sajnálatos – hiszen az országot ért természeti csapások, a kedvezőtlen nemzetközi körülmények, a beígért 7%-os GDP növekedés felére történő csökkenése, ezt többszörösen indokolják – hanem a tények agyonhallgatása. Bármennyire is hihetetlen, az emberek társadalmi közérzetét nemcsak anyagi helyzetük befolyásolja, hanem az is, hogy sorsukat érintő kérdésekben a politikai hatalom szóba áll-e velük, kapnak-e tisztességes, őszinte tájékoztatást.

Az illetékes érdekvédelmi szervezetek véleményének meghallgatása nélkül már hangzottak el kijelentések a januári 7,7-8%-os nyugdíjemelésről. Sok-e ez, vagy kevés?

Ha az egészségügyi dolgozók idei béremeléséhez viszonyítjuk, biztosan soknak tűnik, de a katonai kiadások jövő évi 40%-ot meghaladó emelkedéséhez, vagy a gyógyszerárak alakulásához képest valószínűleg kevés. Kétségtelen tény, hogy ha az átlagos nettó kereset 1989-es reálértékét 100-nak vesszük, akkor az 1998-ban a KSH adatai szerint 80,4 ponton álltak, és az idei terv 84,1 pontos színvonallal számol. Ugyanez az adat a nyugdíjak reálértékére vetítve ez idő alatt 76,6 pontra, illetve 80,3 pontra süllyedt. A "nyugdíjolló" tehát szélesebbre tárult.

Az idei átlagnyugdíj egyébként 30.688 forint, a nettó átlagkereset pedig 51.485 forint. Külön "magyar sajátosság", hogy a pénzügyi szféra átlagkereseti színvonala több, mint kétszerese az országos átlagnak. Ezt a HVG folyóirat is közölte.

Ezek után a 8%-os jövő évi nyugdíjemelés, a várható infláció függvényében csak a nyugdíjak vásárlóértékének megőrzését biztosítja. Miután a nettó bérkiáramlás minden valószínűség szerint eléri, vagy túlszárnyalja a 10%-ot, a nyugdíjasok relatív jövedelmi helyzete rosszabbodni fog.

A kormányprogram szerint a következő években a GDP növekedés 50%-ával emelkednek a keresetek. Indokoltnak látszana a következő évek során a nettó bérkiáramlással arányos nyugdíjemelést foganatosítani, mert ez a gazdasági növekedés idején hozzájárulna a tíz évvel ezelőtti nyugdíjak reálértékének visszaállításához.

A kisnyugdíjasok megélhetését biztosító differenciált anyagi támogatást, az özvegyi nyugdíjak korábbi 20%-os külön emeléséhez hasonlóan, ebben az évben is a nyugdíjalap terhére oldották meg.

A nyugdíjbiztosítás szolgálati időtől és keresettől függő járulékfizetés alapján szerzett biztosítási jog. A magasabb és alacsonyabb nyugdíj nem valami "múltbéli társadalmi igazságtalanság hatása", hanem annak következménye, hogy vannak magasabb szakképzettséget igénylő, több évtizeden át felelős munkát végző nyugdíjasok, és vannak, akik képzettséget nem igénylő munkát végeztek, rövid ideig, éppen csak megszerezve a résznyugdíjra való jogosultságot. Lehet, hogy saját hibájukon kívül. Ahogy az aktív dolgozóknál sem szociális szempontok alapján emelik a béreket, úgy az alacsony nyugdíjaknál sem a nyugdíjbiztosítási alapból, hanem a költségvetésből, szociális szempontok szerint kell javítani a helyzetet.

Időszerű tehát az 1997-ben elfogadott nyugdíjtörvény körültekintő felülvizsgálata, amelynél az elsődleges cél nem a költségvetés érdekeinek fokozott érvényesítése, hanem a biztosítási alapon felépülő nyugdíjrendszer aránytalanságainak, torzulásainak enyhítése.

Alapelvként pedig csak olyan emelési rendszer fogadható el, amelyben a nyugdíjasok nem kerülnek hátrányosabb jövedelmi pozícióba, a társadalom aktív kereső rétegeivel szemben.

dr. Kun Dezső

Nem titkolt szándék az Idősek Kartája

ELHANGZOTT AZ ORSZÁGOS NYUGDÍJAS FÓRUMON – 1999. SZEPTEMBER 7-ÉN

(...folytatás az 1. oldalról)

Egy gazdaság fejlődésében meghatározó az aktív munkaképes lakosság és a nyugállományba kerültek aránya.

Nem helyes azonban az, ha a gazdaság bajaiért az idős emberek növekvő számát kárhoztatják. Ésszerű gazdasági, jogi, szociális, kulturális, egészségügyi intézkedések helyett.

Az ENSZ 17 évvel ezelőtt 1982-ben a bécsi konferencián foglalkozott először a világnépesség idősödésének kérdéseivel és az ebből származó következetésekkel. Nemzetközi felhívást és intézkedési tervet fogadtak el, ajánlást tettek a világ kormányai számára, az idős népesség védelmében. A nemzetközi intézkedési terv 92 pontban foglalta össze az ajánlott tennivalókat. Az ENSZ felkérte a kormányokat, hogy ezek megvalósítása érdekében dolgozzanak ki nemzeti programot. A cél az volt, hogy az ezredfordulóra az idős emberek iránt érzett felelős gondolkodásban anyagi, szociális, egészségügyi helyzetükben és társadalmi elismerésükben mérhető eredmények legyenek. Mindenütt ápolják a generációk közötti barátságot.

Az ENSZ 10 év múlva 1992-ben ismét áttekintette, hogy mi történt a felhívás kiadása óta. Nem tartotta elég kielégítőnek az eredményeket, és úgy döntött, hogy az 1999. évet az Idősek Nemzetközi Évének nyilvánítja. Azzal a céllal, hogy a társadalmak, a kormányok, a civil szervezetek, a családok készítsenek mérleget, hogy mit tettek, vagy mit nem tettek, és mit kell tenniük a továbbiakban az idős személyek életkörülményei javításában.

Sajnos ez az ENSZ dokumentum az elmúlt 17 évben nem kapott elég nyilvánosságot nálunk. Mindezeket figyelembe véve az Idősek Nemzetközi Világéve igazi tartalmának azt tekintjük, hogy ismertté váljanak az ENSZ törekvései az idősügyi politikában, értékeljük, hogyan valósultak meg az ENSZ felhívásában és programjában szereplő alapelvek és a konkrét célkitűzések Magyarországon. Tisztázzuk mindazokat a tennivalókat, amit a közeljövőben az államnak, az önkormányzatoknak és a civil szervezeteknek e téren el kell végezni.

Milyen elveket határozott meg 1982-ben az ENSZ felhívása?

- A gazdaság célja, hogy eredményeiből az egész lakosság részesüljön, méltányos elosztás alapján.
- Az idősek a társadalom legsebezhetőbb rétegét alkotják.
- A törvényhozás vegye figyelembe a törvények megalkotásakor az idősek speciális igényeit és helyzetét az egészségügy, a táplálkozás, a lakás, a jövedelembiztonság, szociális, kulturális és a szabadidő tevékenység terén.
- Az idősek aktív részesei legyenek a róluk szóló törvények megalkotásának.
- A társadalom legyen toleráns, tartsa tiszteletben, segítse az idős embereket. El kell érni, hogy az idősek ne képezzenek passzív kiábrándult réteget a lakosságon belül.

Ezek az alapelvek az egyetemes emberi szabadságjogból indultak ki. Az embernek az idős ember iránt érzett erkölcsi kötelezettségét és felelősségét idézik. Az előttünk járó nemzedékek érdemeinek, munkájának tiszteletét hangsúlyozzák. A fiatal és az idős nemzedék összefogásának szükségességére, egymás tiszteletére hívnak fel. Azt hangsúlyozza, hogy nem mellőzhetők az idős emberek gazdag élettapasztalatai.

Tisztelt Kolleganők, Kollégák!

Hazánkban, ezekben a hónapokban sokféle rendezvény keretében szólunk az Idősek Nemzetközi Világévének céljáról, feladatairól, kulturális események, idősek és fiatalok bensőséges találkozói kísérik ezeket.

A Nyugdíjasok Országos Képviseletének 49 tagszervezete – közöttük a VSZ Nyugdíjas Szervezete is – sok tízezer idős ember számára nyújt fórumot, hogy eszmecserét folytassanak arról, miként élik meg az időskort hazánkban, napjainkban.

Együttműködünk az idősek világévének hazai programjában az állami szervekkel, intézményekkel, ahol a fórumokon az arra illetékes állami tisztségviselők kifejtik a témáról a hivatalos állami álláspontot. Tájékoztatunk, és meghallgatjuk az idősek véleményét, javaslatait.

Rendezvénysorozatunkhoz az állam az Idősügyi Tanács útján tartalmi segítséget is nyújt.

Engedjék meg, hogy eddig ezeken a tanácskozásokon és kisközösségekben is lezajlott beszélgetések, vélemények tartalmáról csak jelzés értékűen szóljak:

- Sok idős kortársunk az ENSZ álláspontját aktuálisnak és hazánkban is követendőnek tartja az idősügyi politikában.
- Igénylik, hogy a parlament, a kormány jobban építsen véleményükre a róluk szóló vagy őket érintő kérdésekben. Pl. az államháztartás reformja, az egészségügy, a szociális rendszer, az adóügyek, az energiaárak, stb.
- Ne a politikai pártok harcának függvénye legyen az idősügyi politika, a nyugdíjrendszer.
- A nyugdíj ne csak reálértékét őrizze, hanem reálértéke növekedjék a munkabérek növekedésével együtt.
- A civil közösségek működésének anyagi feltételei egyre rosszabbak. A kulturális élet, a klubélet tárgyi feltételei vészesen beszűkültek.
- A kórházak, szociális otthonok költségvetés hiánya az egészségügyi személyzet katasztrofális bérhelyzete, a magas gyógyszerárak negatívan befolyásolják az idős betegek gyógyulását, egészségügyi ellátását.

Az a határozott szándékunk, hogy a világév lezárása után összegezzük az idős emberek véleményét és javaslatait, és ezeket nyilvánosság elé fogjuk tárni. Kezdeményezni fogjuk illetékes állami szerveknél, hogy ezek megértésre találjanak és intézkedések kövessék.

A Nyugdíjasok Országos Képviseletének nem titkolt szándéka a magyarországi Idősek Kartájának elkészítése (ahogy ezt Nyugat-Európában civil szervezetek is kezdeményezik), a hatékonyabb idősügyi érdekegyeztetés szorgalmazása a kormánnyal és a törvényhozással, annak érdekében, hogy érvényesüljenek az ENSZ alapelvei a magyarországi időspolitikában.

Molnár György
VSZ ONYSZ elnök

DOKUMENTUMAINKBÓL

Házasság - Család - Eszmény?!

Nemzeti családpolitikai koncepció készül a Szociális és Családügyi Minisztériumban. A koncepció szükségességét kidolgozói azzal indokolják, hogy rendkívüli mértékben csökkent a házasságkötések, a születések száma, ugyanakkor növekedett a válások aránya. Úgy tűnik válságban van a család intézménye.

A VSz Nőbizottsága legutóbbi – szeptember 6-ai – ülésén foglalkozott a készülő családpolitikai koncepcióról a hozzá eljutott információkkal, s az alábbi állásfoglalást alakította ki:

ÁLLÁSFOGLALÁS a Kormány Családpolitikai Koncepció tervezetéről

"A Vasutasok Szakszervezete Nőbizottsága érzékelve hazánkban a lakosság jelentős mértékű elöregedésének folyamatát, a születések számának nagyarányú csökkenését, érdekvédelmi munkája során mindenkor szót emelt a családbarát törvényalkotás megvalósulásáért, a gyermekes családok védelméért.

Jóleső érzéssel fogadtuk mindenkor a kormány családokat támogató kinyilatkoztatásait, s örömmel értesültünk a készülő családpolitikai koncepcióról.

Egyetértünk a koncepció alapelveiként megfogalmazott célokkal ; mint a kedvezőtlen demográfiai helyzet befolyásolása, a gyermeknevelés feltételeinek biztosítása, valamint a családi élet biztonságának megteremtése.

Véleményünk szerint a célok jók, azonban azok megvalósítására tervezett intézkedések jelentős részét nem tartjuk elfogadhatónak.

– Miközben valóban kívánatos a család intézménye becsületének helyreállítása, illetve növelése, a kétszülős családmodell terjedésének segítése, ugyanakkor nem fogadható el, hogy a koncepciótervezet teljes mértékben elhatárolódik az élettársi kapcsolat társadalmi, jogi elismerésétől. Hiszen ma hazánkban nagyon sokan élnek élettársi kapcsolatban, s a gyermekek negyede származik ilyen kapcsolatból.

Nem szól a tervezet arról sem, hogyan kívánja támogatni a kormány a szintén nagyszámú egyszülős, ún. "csonka" családokat?

– Semmiképpen sem fogadható el az a javaslat, amely a házasságkötések számának növekedését úgy kívánja elérni, hogy a házasságkötéshez szükséges életkort 14 évre szándékozik leszállítani.

Pszichológusok által igazolt tény, hogy a lányok 16-18 éves korukig éretlenek az anyaságra.

– Egyetértünk a házasság eszményének megfogalmazásával, ugyanakkor nem tartjuk járható útnak a házasság élettartamának a válási rendszer jelentős szigorításával történő meghosszabbítását, illetve fenntartását. Valóban megromlott házasságok esetén nem szabad megnehezíteni a felek különválását, mert az ilyen házasságok fenntartása nem biztosítja a gyermekeke egészséges fejlődését, érzelmi biztonságát.

– Kérdés, hogy a GYED tervezett újbóli bevezetése, amely csak a jól kereső családok számára jelent rövid távú megoldást, vajon növeli-e a gyermekvállalási kedvet akkor, amikor a gyermekgondozásról visszatérő anyát sok esetben nem várja régi munkahelye, s amikor a gyermekes szülők munkajogi védelme nemhogy erősödne, hanem a legutóbbi Mt. módosítás alapján a táppénzes időszak alatti dolgozónak történő felmondási lehetőséggel még tovább romlik.

Nemzetközi tapasztalat, hogy a születésszám csökkenését csak azokban az országokban sikerült megállítani, ahol a reálértéküket megőrző gyermeknevelés támogatások mellett nem visszafejlesztették, hanem kiépítették a gyermekintézmények hálózatát, és segítették a nők munkába állását.

Ha a kormány valós szándéka a népességfogyás megállítása, a gyermeknevelés feltételeinek biztosítása, a családok védelme, úgy véleményünk szerint az alábbiakra van elsősorban szükség:

– A munka világát szabályozó törvényekben növekedjen a gyermekes szülők, az anyák munkajogi védelme. Rendkívüli indokra hivatkozással ne lehessen felmondani egyetlen gyermeket vállaló anyának sem.

– Rugalmas, a gyermeknevelést segítő foglalkoztatási formák / részmunkaidő, bedolgozás, távmunka végzés / lehetőségének hátrányos jogkövetkezmények nélküli megteremtése.

– A gyermek és oktatási intézmények költségvetés által kellően támogatott, garantált működtetése.

– Biztosítani kell, hogy a gyermeknevelés időszaka – a gyermek 6 éves koráig – megfelelő biztosítás mellett legyen nyugdíjszerző idő.

Elvárjuk, hogy olyan, ne csak egyes rétegek, hanem az egész nemzet érdekét szolgáló családpolitikai koncepció kerüljön kidolgozásra, amely a gyakorlatban is képes a kitűzött nemes célok megvalósítását a társadalmi közmegegyezéssel elfogadott eszközökkel biztosítani.

Nőbizottságunk véleménye, hogy ennek elérése érdekében az előzőekben jelzett észrevételek nem hagyhatók figyelmen kívül.

Budapest, 1999. augusztus 6.

Vasutasok Szakszervezete Nőbizottsága

A nőbizottság úgy határozott, hogy az állásfoglalást megküldi az MSzOSz Női Választmányának azzal a javaslattal, hogy az ágazati és szakmai nőszervezeteket tömörítő választmány is tűzze napirendjére a családok életét nem kis mértékben befolyásolni szándékozó koncepciótervezetet, alakítsa ki álláspontját, s küldje meg a szociális és családügyi miniszternek.

Kollár Sándorné
tagozatvezető-helyettes



Idejekorán kezdik. Egy kis felnőttes tanácskozás a MÁV-oviban.

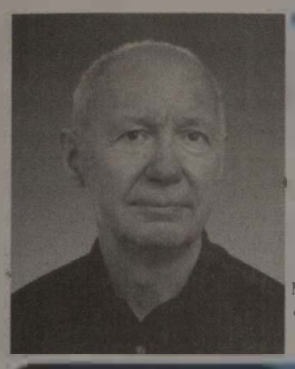
MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400



MOTTÓ:
"Merj gondolkodni!"
(Horatius)

Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ

***Kárpáti Sándor* rovata**

Miért félünk ellentmondani?

Ezt kérdezte *Montaigne*, XVI. századi francia remekíró Esszék című könyvének A vitatkozás művészetéről szóló fejezetében.

Válaszunk a legtöbbször ez: azért óvakodunk ellentmondani (a főnöknek és másoknak), mert bizonytalanok vagyunk saját véleményünkben, vagy kellemetlennek véljük azt. Tartunk a vitapartnerünktől, *félünk* a visszavágástól, a megtorlástól. Jobb a békesség (és a megalkuvás).

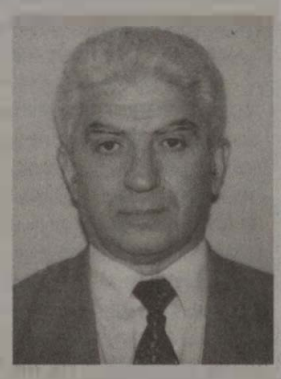
És mit mond a kiváló, népszerű francia gondolkodó, akit az amerikai Emerson, az emberi szellem legnagyobb képviselői közé sorolt, akit Anatole France és André Gide is követett? Azt írta: "Ha ellentmondanak, figyelmemet ébresztik fel, nem a haragomat. *Üdvözlöm azt, aki ellentmond nekem*, és megtanít az igazságra... *Ünneplem az igazságot*, bárkitől jön felém... *Szeretem a vitát*, a magvas beszédet." Montaigne szerint "a vitatkozás érleli a szellem legfőbb gyümölcsét. Ez a léleknek legtermészetesebb gyakorlata." Nem véletlen – tehetjük hozzá –, hogy a vitatkozás művészetét mind a rómaiak, mind az athéniek nagyra tartották, és az akadémiáikon gyakoroltatták.

Ne féljünk tehát a vitától, még ha kockázattal jár is, sérülhetünk és alulmaradhatunk benne. A bátor, érvelő, kultúrált polémia *érdekes és izgalmas* szellemi párbaj, a mindennapi demokrácia nélkülözhetetlen eszköze, a közélet szerves része, amely tanulásra, gyakorlásra, teljesítményre ösztönző és edzi az embert, maradandó élményekkel gazdagít. A toleráns dialógus, az értelmes replika a legfőbb módszere a különböző nézetek ütköztetésének, a legcélszerűbb megoldások kialakításának. *Mellőzhető-e* ez az érdekvédelmi csatározásokban, mondjuk bértárgyalások vagy sztrájkok idején, testületi üléseken és nemzetközi tanácskozásokon?

Amikor a szükséges termékeny vitáról beszélünk, akkor persze *nem* lebunkózó, a hangerővel operáló, a másik ember álláspontját semmibevevő, személyiségét becsmérlő vitára gondolunk. Az ilyen "párbeszéd" egyébként sem nevezhető vitának. Az valami más.

K. S.

Morál, érdekvédelem, megújulás



***KEMÉNY LÁSZLÓ* POLITOLÓGUS 6 PONTOS DIAGNÓZISA A SZAKSZERVEZETEK HELYZETÉRŐL**

– Mit szólsz ahhoz, hogy az utóbbi időben a szakszervezetek a sajtó érdeklődésének a középpontjába kerültek?

– Valóban úgy tűnik, hogy a különböző szakszervezeti tisztségviselők anyagi ügyei, amelyek etikai kérdéseket vetnek fel, a mozgalom egészére vonatkoztatva jelenítenek meg problémákat. Mégis úgy gondolom, ezek a morális ügyek elsősorban arra szolgálnak, hogy egyrészt *elfedjék* a szakszervezetek és a baloldal ellen indított politikai támadások lényegét, másrészt *megnehezítsék* a szakszervezetek szükségszerű megújulásának folyamatát. Jobb lett volna, ha a szakszervezetek megújulásuk saját jogán kerültek volna fókuszba. Mert egyébként nem az az elsődlegesen fontos, hogy melyik funkcionárius hogyan használta ki saját érdekében az átmeneti időszak lehetőségeit. Fontosabb az, hogy mi lesz a munkavállalói érdekvédelemmel?

– Ha nem az a lényeges, hogy ki mit és mennyit vágott zsebre, akkor szerinted mi a fő kérdés?

– Természetesen az érdekvédők morálja is beletartozik a szakszervezetek megítélésébe, de a munkavállalói érdekképviselet területén kialakult helyzetet és feladatokat *átfogóbb elemzés* alapján lehet értékelni.

– Hogyan?

– Én hat pontban foglalnám össze a látleletet.

– Tessék, lássuk a hat pontot.

– 1. A magyar szakszervezetek jelenlegi állapotát elsődlegesen az határozza meg, hogy 1989-90-ben a politikai rendszer átalakításának küzdelmében senki számára *nem volt érdekes*, hogy mi lesz a szakszervezetekkel. A hatalom átadására készülő MSZMP már nem foglalkozott velük, a hatalom megragadására törekvők pedig úgy gondolták, hogy azok maguktól is összeomlanak. *Nagy eredménye* a szakszervezeteknek, hogy ezt az időszakot túlélték. Ugyanakkor elszalasztották azt a lehetőséget, hogy a gyökeresen megváltozott körülményekhez *újrahangolják* az érdekvédelmi tevékenységet.

2. Azzal együtt, hogy az alapvetően megőrzött struktúrában voltak változások (például a konföderációkra osztódás), mégsem sikerült felhasználni a szakszervezetek legitimációjának megerősítésére azt a bizalmi tőkét, amelyet *tb-önkormányzatok* létrehozásával a választópolgárok nyújtottak. Az új politikai elit ugyanis ezt a választást kívánta felhasználni arra, hogy amit elmulasztott a hatalom megragadásakor – a szakszervezetek régi rendszerének likvidálását – azt a tb-választások kikényszerítésével pótolja. A társadalom azonban – a közhangulat szerint – az új hatalommal szemben –, mintegy önvédelmi reflexként – akkor már *felismerte* az érdekvédelmi szervezet létjogosultságát.

3. A szakszervezeteknek nyújtott legitimáció hosszú távú, biztos alapot jelenthetett volna az új társadalmi-gazdasági rendszer kiépüléséhez illeszkedő megújuló stabilitáshoz. A szakszervezetek vezetői azonban *elmulasztották* ezt az alkalmat. Egyrészt eltávoztak azok a munkatársak, akik konvertálható tudással rendelkeztek, másrészt a megmaradt vezetők közül néhányan – morálisan kifogásolható módon – *egyéni előnyszerzésre* használták ki a kínálkozó lehetőségeket. Mind emellett a 6 konföderáció is pozícióharcot folytatott, ahelyett, hogy egyesítették volna erejüket a munkavállalók érdekképviseletében.

4. A követelmények is alapvetően változtak a szakszervezetek számára. Egészen *más típusú munkára* volt szükség az egypártrendszerű, központi gondoskodású állam – szocializmusban, mint a magántulajdonra épülő, az öngondoskodást szorgalmazó, a nemzetközi tőkétől függő, periférikus kapitalizmusban. S ehhez járul még az is, hogy *új termelési forradalom* van kibontakozóban. Ennek lényege, hogy megváltozik a munka szervezeti rendszere. A sok embert, hosszú időre helyhez kötötten foglalkoztató nagyüzemek, hivatalok, stb. helyett feladatorientált, időszakos, távmunkaszervezésű, rugalmas szervezetek jönnek létre. A társadalom érdekviszonyainak meghatározó színtere már nem a kötött munkaviszonyt igénylő nagyüzem, hanem *az életviszonyok egész rendszere*. Ezért a szakszervezetek mellett létrejönnek a *civil érdekképviseletek* is. Mindezt a magyar szakszervezetek még nem ismerték fel.

5. Ezt a helyzetet is felhasználja a baloldal ellen a revansra vágyó, 1998-ban újra hatalomra jutott jobboldal. Amit elmulasztott a kilencvenes évek elején, azt most *totális támadásban*, fortélyos félelmet keltve igyekszik pótolni. Nincs már ÉT, s ezzel megszűnt az intézményes beleszólási lehetősége a szakszervezeteknek, felszámolták a tb-önkormányzatokat úgy, hogy visszájára fordították a korábbi legitimációs bázist. Az egyes tisztségviselők morálisan megkérdőjelezhető magatartásából kreált ügyekkel *szakszervezet-ellenes közhangulatot* teremtettek, s az egységhiányos mozgalomban egymással szemben alkalmazzák az "oszd meg és uralkodj!" gyakorlatát. A jelenlegi szakszervezeti vezetők érzékelhetően *nem képesek megvédeni a mozgalmat* a jobboldali hatalom támadásaival szemben.

6. A *tennivalók* a fentiekből adódnak. El kell fogadtatni a kialakult kapitalizmusban is, hogy – még a korábbinál is jobban – szükség van a szakszervezetekre. A mozgalom megmaradt vagyonát, infrastruktúráját *nem szabad felélni és átengedni* a hatalom kénye-kedvének. Éppen ellenkezőleg: a teljes szervezeti megújulás biztosítékaként kell fejleszteni. A megújulásnak át kell fognia az egész mozgalmat, *újragondolva* annak céljait, bázisát, szervezeti felépítését, eszközeit és módszereit, személyi feltételeit, kapcsolatrendszerét. Ezek nem egyszerű és gyorsan megoldható feladatok. Nagy és friss erőket kell mozgósítani ahhoz, hogy a magyar szakszervezetek betölthessék történelmi hivatásukat.

- kárpáti -

Erős az igény a nyílt, őszinte beszédre

INTERJÚ ***MÁRKUS IMRÉVEL*, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK (VSZ) ELNÖKÉVEL**

– Milyen a közérzeted mostanában?

– *Vegyesek* az érzelmeim. A változtatások szükségessége érződik a szakszervezetekben, a változás iránya is látszik, de ez még nem elég. Azon gondolkodom, *hogyan* lehetne és kellene megnyerni érdekvédő kollégáimat a szakszervezeti mozgalom megújításának.

– Az itt és most induló vitasorozattal sokat tehetünk ezért.

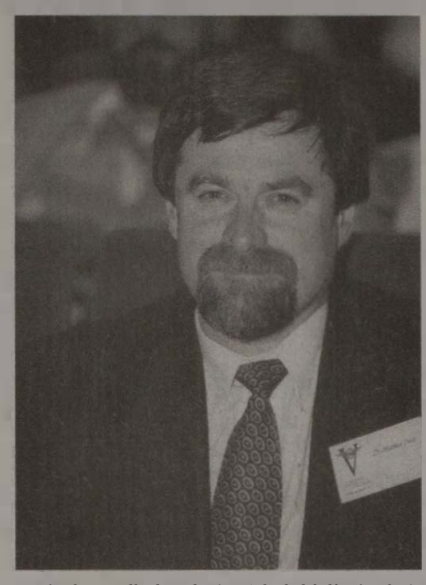
– Talán nem fölösleges emlékeztetni rá, hogy ennek a vitasorozatnak az ötlete abból az évek óta tartó, veled folytatott konzultációs beszélgetésekből sarjadt ki, amelyekben rendszeresen meghánytuk-vetettük a szakszervezetek ügyes-bajos dolgait. Ezek a közös, baráti töprengések érlelték meg azt az elhatározást, hogy – összefüggéseiben vizsgálva a dolgokat –, *társadalmi vitát* kezdeményezünk a szakszervezeti mozgalom jelenlegi helyzetéről, az érdekvédelem dilemmáiról, a fejlődés kívánatos irányairól, az ezredforduló követelményeiről. Arról, hogy *mi van és hogyan tovább*?

– Nézzük akkor: mi van?

– A rendszerváltás óta eltelt tíz év alatt *túléltünk* egy jobboldali – és egy szocialista-liberális kormányt, s most szenvedünk egy újabb jobboldali Orbán-Torgyán kormány politikájától. A szakszervezetek ez idő alatt – némi túlzással – abban látták legfőbb feladataikat, hogy szétszervezzék önmagukat. Miközben folyamatos önigazolás, útkeresés zajlott, aközben a taglétszám állandóan csökkent. *Bizalmat vesztettünk*. Mintha nem vettük volna észre, hogy közben *a tőke teret nyert* és egyre erőszakosabbá, szélsőségesebbé vált. A munkavállalók, a nyugdíjasok mind inkább érzik a *kiszolgáltatottság* méltánytalan terhét. A tőke globalizálódik, összefog, uralkodik és diktál, mi meg szétforgácsolódunk, széthúzunk, atomizálódunk, súlytalanná válunk. Hiányzik a szakszervezetekből a tudatos személyügyi marketing, az utánpótlás tervszerű kiválasztása, nevelése, menedzselése. A mindenkori kormány láthatóan a *megosztásra* törekszik, ezt erősíti. Ehhez – egyebek mellett – igénybe veszi az erkölcsileg támadhatóvá vált érdekvédelmi vezetők elleni nyilvános támadás fegyverét, amelynek következményeként árnyék vetül más tisztségviselőkre is, az egész mozgalomra. Kormánydiktátumokkal *megszüntetik* az érdemi érdekegyeztetés intézményét, ami a tripartit konszenzuson alapult.

– Problémák vannak a baloldalon is.

– Ez csak tetézi a gondokat. Már magával a baloldaliság fogalmának értelmezésével, a baloldali értékek alkalmazásával is baj van. *Nincs egység, összefogás a baloldalon*, hiányzik az eredményekkel kecsegtető együttműködés. Ami van, az a széttagoltság, a kölcsönös fenntartások, az elkülönültség. A baloldali pártok és szervezetek kapcsolatához hasonló a szakszervezeti konföderációk egymáshoz fűződő viszonya is. A *jobboldali pártoknak* is megvannak a maguk gondjai, mégis félre tudják tenni nézeteltéréseiket, és képesek összefogni közös céljaikért. A baloldal erői pedig képtelenek megtalálni a közös nevezőt, holott éppen a baloldali eszmeiségnek lényegi eleme a közösségi szemlélet, a szolidaritás, a kölcsönös segítségnyújtás.



– Közelítsünk a saját "háztájihoz", a vasúthoz.

– A MÁV Rt. területén működő három reprezentatív szakszervezet közötti viszony jelentős *változáson* ment át az elmúlt évben. A VSZ és a Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) kapcsolata a rendezés folyamatában van, eredményességét a konkrét ügyekben való kompromisszumok fogják meghatározni. A Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetéhez (VDSZSZ) való viszonyunk a VDSZSZ elfogadhatatlan, etikátlan magatartása miatt nagyon sokat romlott, olyannyira, hogy jelenleg nem is beszélhetünk róla. A megosztottságot a VDSZSZ részéről kifejezetten *személyi ambíciók* táplálják. Az MSZOSZ-ben is jelen van a széthúzás, amely az egy szakma több ágazati szakszervezetbe történő szerveződésétől az érdemi együttműködés hiányán keresztül a vezetői bizalom megrendüléséig terjed.

Kapcsolataink rendezetlensége, a belső feszültségek gyengítik az érdekérvényesítés hatékonyságát. Ez az ostor a tagság, a munkavállalók, a nyugdíjasok hátán csattan. Sokkal nagyobb súlyt kell helyeznünk *össztársadalmi felelősségünkre*. Ha igaz az, hogy minden országnak olyan kormánya van, amilyet megérdemel, akkor az is igaz: minden szakszervezeti tagságnak olyan vezetői és vezető testületei vannak, amilyet megérdemelnek. Mondjuk meg nyíltan, szembe: az állampolgár, a szervezett dolgozó *közönyével elősegíti*, hogy olyan emberek kerüljenek és maradjanak pozíciókban, akik nem a közérdeket szolgálják. A felelőtlen, passzív magatartás hátrányait pedig *együtt* szenvedjük meg.

– Megvolt az MSZOSZ szövetségi tanácsának ülése, amely bizalmat szavazott a VIP-listán szerepelt Sándor Lászlónak. Ezzel nyugvópontra kerültek az utóbbi hetekben, hónapokban felmerült problémák?

– A szövetségi tanács ülése nem okozott meglepetést. Az eljárási rend a bizalmi szavazás során, – a részvételi szavazás –, amelyet a vasutas érdekvédők javasoltak, új, szokatlan színfoltnak bizonyult, ám a többség mégis ezt támogatta. Ebből az a következtetés vonható le, hogy *igény van a nyílt, őszinte beszédre*. A testület ülésén szokatlanul *kritikus* légkör uralkodott. Talán elindult valami...

A fórum vitájában világosabbá vált az MSZOSZ helyzete, a platformok helye és szerepe.

– Mit jelent ez konkrétabban?

– Megkérdőjeleződött az MSZOSZ-ben működő politikai platformok szükségessége. Véleményünk szerint az idejét múlt, tartalmatlan, az MSZOSZ-nek és az MSZP-nek is terhet jelentő platformot *meg kell szüntetni*, mert kiüresedett formáról van szó. S ez nemcsak a szocialista-szociáldemokrata platformra vonatkozik, hanem a munkás – és a keresztény-demokrata platformra is. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy *új típusú együttműködési formákra* van szükség; olyanokra, amelyek eredményesen működtethetők, egyszersmind támogathatók. Véleményünk abból a csalódásból is táplálkozik, hogy nem sokat tudtunk az említett platformok tevékenységéről, hiszen róluk semmiféle értékelhető tájékoztatást nem kaptunk. Ezért a platformok vezetőinek *személyes alkalmassága és felelőssége* is felvetődik. Mindezek alapján a Vasutasok Szakszervezete *egy szélesebb körű baloldali választási szövetségben* gondolkodik.

Nem titkolt célunk, hogy *újra kell gombolnunk a felöltőt*. Annak érdekében, hogy az egyre rosszabb helyzetbe kerülő magyar munkavállalók azt kapják saját érdekvédőitől – persze aktív segítségükkel –, amit joggal elvárnak. Döntsük el végre: beletörődünk-e a jelenlegi állapotokba és passzív szemlélődők leszünk, vagy kellő bátorsággal, felelősséggel, közös akarattal, a baloldali erők egyesítésével felvesszük az arcunkba vágott kesztyűt?

- kárpáti -

Feddhetetlenül!

Debrecen. Járműjavító, vagy ahogy még mindig hívják: a Vagongyár. A kompresszorkezelő-fülke ajtaján *Juhász Józsefnél*, a főbizalminál kopogtatnék, aki sűrített levegő termelésért felelős. Kopogtatnék, mert nagy a zaj, így inkább benyitok. A középkorú munkás asztalán a Népszava. Kiterítve. Öles cím tudakolja, hogy merre tart a baloldal? Én meg azt kérdezem tőle:

– Merre tart most a szakszervezeti mozgalom?

– Erősen foglalkoztat minket is, a IX. alapszervezet több mint hetven tagját.

– Miért?

– Megosztották az embereket. Igen, a históriák. Már nem szeretik látni se a napi sajtóban, hogy hol *Paszternák*, hol *Sándor László* ügyével foglalkoznak. S nem is helyeslik, hogy ilyen ügyek kerülnek napvilágra.

– Azt se, hogy nyilvánosságot kaptak?

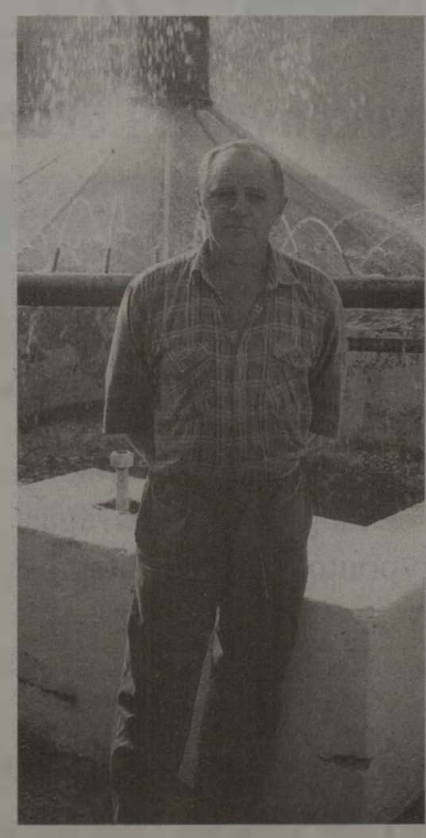
– Azt igen, csak benne a szakszervezeti vezetők szereplését nem.

– Na és hogyan is képzelik el az igazi vezetőt a mozgalomban?

– Föltétlenül feddhetetlen, s tisztességes legyen, mert egy morzsányi etikátlanság miatt (ahogy mondják) sokkal több sarat dobálhatnak rájuk, mint bárkire.

– Hogyan látja? Nem éppen a kormány szeretné maga alá gyűrni a szakszervezeteket?

– Mi úgy vesszük észre, hogy igyekszik szétfeszíteni a mozgalmat. Sikerült is neki. Egyszerre három vasutas szakszervezet? – Legyint. – No jó, tudom én, más oka is volt a bomlásnak, de már lehetne megint egy, mert a vasakaratú közös érdekvédelmet a kormány nem egykönnyen tudná szétrúgni.



A főbizalmi egészen Antall József kormányzásáig megy vissza abban, hogy mikor is kezdődött el a megosztottság. A taxisblokád dátumához köti. Szerinte akkor ocsúdott fel először a kormány ijedtségéből. Rájött, hogy belülről "érdemes" a kikezdhetetlennek tűnő egységet megbontani.

A legnagyobb kerékkötők közé az egykori mozgalomból sértődötten kivált funkcionáriusokat sorolja. Ők valóságos ellendrukkerekké váltak. A szájukból hallotta például, hogy a Népszava kommunista lap. No, ő meg külön is megrendeli a Népszavát saját pénzén, mert csak egy jár belőle ide a VSZ-nek. Másnap aztán, hogy elolvasta, kézen-közön viszik tőle, mert annyira érdekli a IX-sek tagságát egy-egy vitacikk. Főleg az. Annak sem örül *Juhász József* kompresszorkezelő, főbizalmi, hogy úgymond az üzemi kollektív szerződés javaiból azok is részesülnek, akik nem fizetnek tagdíjat. Vagyis nem VSZ-tagok, de tartják a markukat béremeléskor.

Jócskán volna még mit megírni. Egyvalamit a figyelmembe ajánl. Náluk a kft. ügyvezető igazgatója, *Kerékgyártó Imre* nemcsak be-beül a testületi tanácskozásokra. Nagyon is érdekli, hogy mi történik ott. Ezért is bíznak benne.

Reménykedik. Hogy mikor, azt nem tudja, de egyszer talán megáll a szétaprózódás.

Szalai Csaba

Holland módra új pénztársor Debrecenben

Hosszas, kígyózó sorok a jegypénztárak előtt, türelmetlen utazók, feszülten dolgozó pénztárosok, és az ezzel járó sok-sok kellemetlenség jellemezte a közelmúltban az állomási hangulatot az ország második legnépesebb városának, Debrecennek főpályaudvarán. Szerencsére mindez már a múlté, ma már megújult pénztársor fogadja az utazó közönséget, bennük mosolygós, kiegyensúlyozott pénztárosokkal és információs munkatársakkal. Hosszú út vezetett el idáig. Az aluljárók megépítése óta ez volt a legjelentősebb beruházás a Debreceni Nagyállomáson.

– Az elhatározás és a jószándék már régebben megvolt, de mindig az a fránya pénz hiányzott ahhoz, hogy a kor színvonalának megfelelően átalakítsuk a pénztársort. Embertelen körülmények között dolgoztak a vasutasok, és néha végeláthatatlan sorok alakultak ki. Ez az állapot nem volt jó senkinek. Tavaly év elején végre elhárultak a pénzügyi akadályok, és rövid idő alatt elkészült az európai színvonalon működő pénztársor, amely előnyösen megváltoztatta a csarnok arculatát is – kezdte el a beszélgetést *Gyökös Lászlóné* főpénztáros, aki már 22 éve szolgálja a MÁV-ot, és tagja a Vasutasok Szakszervezetének. Több mint hatvan ember munkájáért felelős, akik zömmel szintén tagjai a legnagyobb vasutas szakszervezetnek.


Gyökös Lászlóné

Tökéletesre sikerült

– A felújítási munkák mindössze másfél hónapig tartottak, utána birtokba vehettük új munkahelyünket. Az év végi csúcsforgalmat már innen bonyolítottuk le, nem is volt semmiféle fennakadás. A múltra nem mindig szívesen emlékszem vissza, pedig fiatal lánykorom óta itt dolgozom. Mit is mondjak. A régi pénztárfülkék szűkek, sötétek és cellaszerűek voltak. Nyáron a hőség, télen a hideg huzat kínozta a dolgozókat. Nem volt jó a hangulat, sokan kényszerültek táppénzre menni különböző meghűléses betegségek miatt. Az itt dolgozók kivétel nélkül hölgyek, amikor nincsenek szolgálatban, akkor családanyák, feleségek. Vigyázni kell az egészségükre, az ő érdekük is nagyban motiválta a beruházást. Amióta pontot tettünk a felújítás végére, nincs már annyi megbetegedés. De nemcsak a munkahelyek, a szociális helyiségek is új arcot öltöttek. A készenléti dolgozók kényelmesen pihenhetnek, étkezhetnek és tisztálkodhatnak. Gazdagítják a komfortot az új tea- és kávéfőző gépek, valamint a hűtőszekrények, a villanymelegítő és mikrohullámú sütő, de a bútorok is.

Ablakhoz igazítva...

– A jó hangulatú, gyors munkavégzéshez nem elegendő a munkahelyi kényelem. A munkarendet is át kellett ültetni. Eltűnt a sorbaállás, hogy ne alakulhassanak ki feszültséggócok. Én dolgoztam ki hosszadalmas gondolkodás után az új pénztárosi munkarendet, ami eleinte ellenállást váltott ki nemcsak a dolgozók, hanem a vezetők részéről is. A szakszervezettől is kaptam bírálatot. Szerencsére az idő engem igazolt, ma már senki sem akar a régi munkarend szerint műszakba járni. Az új munkarend szerint négy műszakban dolgozunk, ehhez igazítottuk a különböző számú ablakok nyitvatartását. Nyáron az idegenforgalmi szezonban hajnali fél hattól öt pénztár fogadja az utazókat, ezzel megszűntek a reggeli és a délelőtti sorban állások. Az év többi részében reggel hattól a negyedik és ötödik ablak van műszakban este 21 óráig. A hatodik, hetedik és nyolcadik ablaknál egész évben folyamatosan fogadják az IC telefonos helyfoglalásait. Itt korábban súlyos torlódások voltak, ami azóta szintén megszűnt. Az új munkarend létjogosultságát az igazolta legjobban, hogy minimálisra csökkent az utaspanaszok száma.

Németül, angolul és minden nyelven

– Nagyon előnyösen változtak meg a munkakörülmények, amióta átadták az új pénztárakat és a szociális részt. Ezelőtt szűkösen voltunk a pénztárfülkében, a klíma sem volt jó, gyakran megbetegedtünk. Amióta ilyen jó körülmények között dolgozunk, egészen más a hangulatunk, és az utasokhoz is türelmesebbek vagyunk. Számottevően javult a munkánk hatékonysága, ennek ellenére pihentebben, nyugodtabban fejezzük be a műszakot, mint ezelőtt. Munkába jövet is sokkal jobb a kedvem – adott információt lapunknak *Muszkáné Nagy Viktória* fiatal személypénztáros, aki már közel tíz éve dolgozik a MÁV-nál.

– Egyre több külföldi utas fordul meg nálunk, akik informálódni szeretnének az utazási lehetőségekről. Ma már legtöbben a nyugati országokból jönnek, hogy megismerkedhessenek városunk szépségeivel, kultúrájával. Én németül és angolul szolgáltatok információt, de szinte minden világnyelven rendelkezésére állunk az utazóközönségnek. A jegypénztárakkal együtt megújult az információs helyiség is. Mi is igen színvonalas munkahelyen dolgozunk, cseppet sem vágyunk vissza a régi körülmények közé – kaptunk tájékoztatást *Fülöp Györgyitől*, aki nemzetközi információs munkatársként dolgozik.

A zsebtolvajokat kiszűrik

– Nagyon körültekintően fogtunk hozzá a beruházáshoz, hiszen nagyon nagy volt a tét. A modernizálás mellett messzemenően figyelembevettük a dolgozók kényelmét és komfortos elhelyezését. A piacgazdaság ellenére nemcsak a pénzzel, hanem az emberekkel is törődni kell. Természetesen a külső esztétikai megjelenést is fontosnak tartottuk. Hálózati szinten pályázat alapján döntöttünk a holland pénztárpultok mellett, amelyek tükörfényes koracél burkolatúak és igen időállóak. Az indulási csarnok többi létesítménye is hasonló megjelenésű lesz. – avatott be a beruházás rejtelmeibe *Balla Károly* csomóponti állomásfőnök, akinek eltökélt szándéka az egész állomásépület belső felújítása és modernizálása. – És, hogy mennyibe került mindez? Nem titok. A személypénztárak felújítása 32 millió forint volt, a szociális részé 5.5 millió. Ezzel a beruházással megoldottuk a személy- és vagyonbiztonsági kérdést is. Minden pénztárban egyéni riasztóberendezés őrködik, ami a rendőrségre van bekötve. A pénztárak előtti részt és a csarnok nagy részét állandóan ipari kamerák pásztázzák. Ezek elsősorban a közbiztonságot szolgálják, azóta jó néhány veszélyes zsebtolvaj is rajtavesztett...

Kép és szöveg: ***Kellermann László***



Fülöp Györgyi

Gárdony után túl egy nagy szakaszon

EGY ÉLETEN ÁT TART A TANULÁS

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) képzésének és oktatásának jelentősége a vasúti közlekedés nemzetköziségével és a technikai-, technológiai folyamatok fejlesztésével mind nagyobb szerephez jut. E szerepvállalás nem más, mint az ismeretek elsajátítását meghatározó szellemi-értékfelhalmozás, amely mindig a munkavállalók érdekeit védi.

A vasúti szolgáltatás összjellegében változik. A szakszervezetnek ezen változáshoz kell igazítani társadalmi- és szociálpolitikáját. A nemzetközi vonatok növekvő száma és szolgáltatása; nemkülönben a multinacionális vállalkozások belépése a vasúti fuvarozásba teljes értékű: általános-, szakmai- és társadalmi ismereteket tételez fel. Nem feledve, hogy világnézeti változásoknak vagyunk tanúi és részesei. A tervutasításos rendszerről a piacgazdaságra való áttérés új kihívásokat jelent a szakma és a szakszervezet számára egyaránt.

A VSZ-tisztségviselőknek tehát minden korábbinál felkészültebben kell: közgazdasági-, pénz- és munkaügyi, érdekképviseleti, érdekérvényesítési ismereteket elsajátítani. Mindehhez érzelmi azonosulásra van szükség a helyi-, a területi- és a központi szakszervezeti törekvések megvalósítása érdekében. Olyan készségre és képességre van szükség, amely felismerteti a vasutas munkavállaló emberi kapcsolatainak (PR) rejtett és nem rejtett dimenzióit. Mindazonáltal e tudás birtokában a tisztségviselő jártasságra tesz szert. És ez segíti döntéseinél. Ezáltal a lehetőségek közül képes a megfelelőt kiválasztani és tagtársai részére a megnyugtató választ megadni.

A VSZ elnöke már 1994-ben felismerte, hogy e kihívásokra csak újszerű, pedagógiai elveknek megfelelő, tartalmában korszerű oktatással lehet és szabad válaszolni. Épp ezért *Németh Szilárd*ot kérte fel a szervezési osztály vezetésére. A tanári, közoktatás vezetői és könyvtáros oklevéllel rendelkező, elméleti és gyakorlati, pedagógiai és didaktikai tudással bíró osztályvezető állt a kérdések elé.

– Melyek azok az ismeretek, amelyek a ma szakszervezeti tisztségviselőjének segítségül szolgálnak?

– Hármas célnak kívánunk megfelelni! A tisztségviselők kiválasztása, az ismeretek bővítése és a közösség formálása. A bentlakásos képzés-oktatás célja: a szervezés, az érdekvédelem, a tagmegtartás, az információcsere és a közösségi tudat erősítése. Természetesen növeli a határozottságot, a vitakészséget és a meggyőző magatartást, ha eredményes a felkészítés. Olyan viselkedéssel ruházza fel a hallgatót, hogy azzal véleményének megfogalmazására és kimondására is bátorítja.

– A képzés és oktatás hasznát mennyire sikerült a változó világkép megismerésére fordítani?

– Alkalmazkodnunk kell korunk követelményeihez. Nem engedhető meg, hogy a tanulásban bárki is leálljon. *Az életen át tartó tanulás Európában jelszóvá vált*, amelyet a szakszervezeteknek is el kell fogadniuk, mert változik az élet, és abban mi is változunk. Módosul a Munka Törvénykönyve, az üzemi tanács-i munka, a kollektív szerződés is. Új elemekkel bővül vagy meghaladottá válik. Az alapeszmények újszerű felfogása, értelmezése, a fejlődéshez kapcsolódó reformok megfogalmazása szükségszerűvé vált.

– Jelentős változások várhatók a MÁV Rt. szervezetében és szervezésében 2000. január 1-el. Milyen új feladatokkal jár mindez a VSZ számára?

– A korszerű vasutak mintájára és követésére *szétválik a pálya- és a kereskedővasút.* Ehhez a szakszervezetnek (szerveződésnek) is illeszkednie kell. Új döntési pontok és helyzetek jönnek létre. A változó szerkezet változó üzemelést jelent. Nem lehetünk tétlen szemlélői, résztvevőként kívánunk ahhoz alkalmazkodni.

A szakszervezeti felépítés és szervezés közvetlenül érinti a vasutas kollégákat is! Célunk, hogy a középpontban álló vasutasság ténylegesen azt a helyet foglalja el, amely megilleti! Érdekvédelme minden továbbinál előbbre való számunkra. Megbecsülésével, korábbi arculatának visszaszerzésével jövőképet kell elé állítani. Vonzóbb távlatot kell számára megjelölni.

– A VSZ XIV Kongresszusának határozata szerint "az szb-titkárt és a gazdasági felelőst, a választási cikluson belül legalább egyszer a VSZ által szervezett oktatásra, továbbképzésre be kell iskolázni!" Mennyiben teljesült a határozat?

– Az 1998/1999. oktatási időszakban 378(!) VSZ-es tisztségviselő vett részt egyhetes oktatásban. A kor- és nem szerinti megoszlás példamutató a vasúton! Képzésben részesültek a gazdasági társaságok és a vasútegészségügy hivatott tisztségviselői is. Úgy vélem, hogy mindenképpen tovább kell haladnunk a megkezdett úton. Nem lehetünk részvétlen szemlélők. Az alap és emeltszintű tematika a képzés színvonalát növeli. Miként gondot fordítunk a legmegfelelőbb előadók felkérésére is. Alkalmazzuk a szimulációs képzést. Vitafórumokat és esetjátékokat vezetünk, hogy az elméletet a gyakorlathoz közelítsük. Ám szükségszerűvé vált a főbizalmiak és bizalmiak oktatása is. Ma csak jól felkészített, személyügyi és munkaügyi kérdésekben is jártasságra szert tett tisztségviselő képes a VSZ célkitűzéseit megvalósítani. A mozgalom megújulása csak az oktatáson keresztül érhető el.

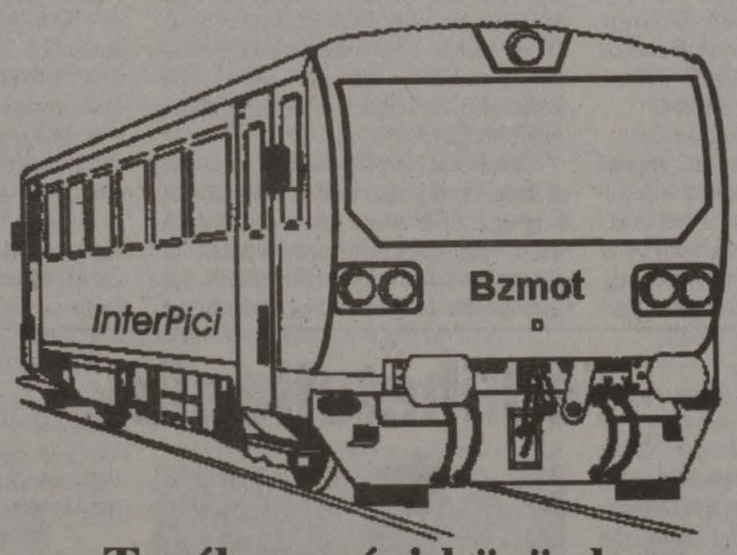
Azonban nehéz ma vállalni a bentlakásos oktatást – folytatja az osztályvezető. – Okai összetettek. Szakmai, családi korlátok akadályába ütközünk. A megbetegedés miatt mást kell küldenünk. Noha 30 nappal korábban kell a munkaidőkedvezményt kikérni, ennek ilyen esetben nem tudunk megfelelni. Sok múlik a területek, alapszervezetek "belügyi" kapcsolatain is.

– Hallgatóink elégedettek a komfortos ellátással. Az elhelyezés, az élelmezés és a tanulás feltételei szinte mintaszerűek. *A tanfolyamokon egyetlen dologra kell összpontosítaniuk: a tanulásra!* A körülmények ezen kedvezősége vonzó a tisztségviselők számára. Hiszen éppen az ott tanultaktól válhatnak szellemileg felvértezetté. Osztályunk egyetért, hogy a vasutat kedvezőbb helyzetbe kell hozni. Meg kell felelni az európai társulási követelményeknek, amelyre már most fel kell készülni. Ennek jelei az EuróCity, az InterCity és InterPici vonatok közlekedése. A korszerű kommunikáció, a SZIR és a GIR rendszer alkalmazása, a villamosítás folytatása, az üvegszálas-kábelek fektetése, a rugalmas tarifa- és kereskedelempolitika. De mindehhez jól felkészült, konvertálható ismeretekkel rendelkező, képzett munkavállalóra van szükség. Gondolkodó, problémamegoldó vasutasra a szakszervezeti oktatás által is, aki képessé válhat szakmáján túl az érdekvédelmi feladatokra.

Jövőben a határokon való átjárhatóság új szakmai színvonal elérését szorgalmazza. Ám *a szakszervezeti tisztségviselőnek ezzel együttjáróan arra kell törekednie, hogy e célok teljesülésével a rendszer középpontjában álló vasutas kolléga elégedett legyen!* Életkörülményei, életvitele megjavuljon. Bérezése közelítse és érje el a fejlett vasutak dolgozóiét. Mert nem lehet a korszerűt megvalósítani és elérni, korszerűtlen életnívón. A vasutasság képes erre, de elvárja a munka nyugalmát, a biztonságérzet teljesülését. Ígéretes jövőképben reménykedik! Ezek teljesülése, integrálódása teljesen új helyzetet teremt. Viszont garancia lehet a teljes értékű érzelmi azonosulásra a vasúttal és a valós szakszervezeti mozgalommal együtt.

Szabó Béla

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
• láng- és plazmavágás
• nagypontosságú fémmegmunkálás
• szemcseszórás
• alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

MŰVÉSZFÜLKÉBEN

Vasakarat alkot a billentyűzeten



Mindig is csodáltam azokat a kivételes képességű embereket, akik tehetségük és akaratuk révén kiemelkedőt alkottak a művészet sport vagy az élet egyéb területén. De mindig valami phisz megtiszteltetést érzek azok iránt, akik a természet mostoha gyermekeiként testi vagy szellemi fogyatékosságuk ellenére maradandót, az egészséges emberekhez képest is kimagasló dolgot csináltak.

Ilyen érzés fogott el akkor is, amikor szeptember 8-án Miskolcon a V. M. H. a Tiszai pu. "Olvasótermi tárlatok" sorozata keretén belül *Velok István* géprajzaiból nyílt kiállítás megnyitóján voltam. Egy ember, aki születése óta agyhártya-gyulladás miatt mozgáskorlátozott, megmutatta a világnak, hogyha önmaga ellátására nem is képes, tollat, ecsetet nem is tud megfogni, a talentum megtalálja a saját kifejezési formáját. Ő az írógépben lelt rá az alkotás eszközére, és immár 37 éve készíti előrajzolás nélkül az E, I, U, stb. betűk segítségével tájképeit, csendéleteit híres épületek élethű térbeli rajzait.

Amint azt *Pfrínt Andrea*, a miskolci Herman Ottó Múzeum művészettörténésze megnyitójában elmondta, *Velok Istvánt* művészi tehetséggel jó műszaki érzékkel rendelkező, sokoldalú emberként ismerte meg, aki rajzai mellett verseket ír, szaval, jól sakkozik, vidám, önmagával harmóniában élő ember. Szereti az embereket, nap, mint nap új ismerősökre tesz szert, hitet ad másoknak is a küzdelemhez.

Kitartását, akaratát bizonyítja, hogy egy-egy alkotása hosszú hónapok kemény munkájának az eredménye. Módszerét ma már a mozgáskorlátozott gyerekek tanításában is alkalmazzák. Kevéssel is beéri, örül az elismerésnek, a jó szónak, de ha valaki tud rajta segíteni, szívesen fogadja. Ő maga újságárusítással igyekszik az alkotáshoz szükséges feltételeket megteremteni.

Ezt a kiállítást mindazoknak ajánlom, akik a napi küzdelmekben eljutnak oda, hogy már nincs értelme a dolgoknak. Ilyenkor gondoljon mindenki egy írógéprajzra, és közülük nem egy talán még el is szégyelli magát, hogy egészséges ember létére ilyen könnyen feladja. Mert hit és akarat nélkül semmit nem lehet alkotni. Még hétköznapit sem.

Orosz Tamás

Hű társuk a kalapácsuk

"AZ ÁRU PÓTOLHATÓ, AZ EMBERÉLET NEM!"

A vasutasok népes táborában akad egy csoport, melynek tagjai szinte minden állomáson megtalálhatók: ők a kocsivizsgálók. Könnyű őket megismerni jellegzetes, hosszú nyelű kalapácsukról, melyekkel a vagonok kerekeit vizsgálják, nincsenek-e elrepedve? A Keleti pályaudvar 7.-8. vágányának végén megbúvó épületben, a lépcsőn felkapaszkodva legelőször is a kocsivizsgáló kalapácsok díszes sorfala tárul elém. Gazdáik éppen "mindenes" helyiségükben falatoznak, beszélgetnek. Mikor megmondom, kit keresek, kérges ujjukkal az ablaknál ülő, termetes férfira böknek.

Kuti István az asztal végében ül rezzenéstelen arccal szemléli az alant dübörgő forgalmat. Mikor bemutatkozom, a szemével int: tudja ki vagyok, már várt rám. – Nyugodtan üljön le – mondja és a mellette lévő székre mutat, majd lassan mesélni kezd. Szavaiból érdekes történet bontakozik ki elém. A kocsivizsgáló, VSZ-bizalmi 1977 óta vasutas. Előbb a hatvani pft.-nél dolgozott lakatosként, ám sok más szakmát is kitanult. Elvégzett egy-egy sínhegesztő, kisgépkezelő, kitérőlakatos és ív- és lánghegesztő tanfolyamot is, mielőtt a Keletibe jött volna, ahol 1988 óta szolgál. 1993-ban lett kocsivizsgáló. A váltás okairól *Kuti István* csupán annyit mond: nem akart megállni egy szinten, tovább szerette volna magát képezni és nem titkolja, nagyobb fizetésre is vágyott. A szakszervezeti szerepvállalása sem új keletű dolog, hiszen volt már főbizalmi a pft.-nél. Itt 1993 óta bizalmi.

– Mi, kocsivizsgálók kalapácsunkkal megkongatjuk a kerékabroncsokat, s a visszaérkező hangból állapítjuk meg azok állapotát. Ha például tompán cseng, akkor laza az abroncs, ha élesen, akkor feszes. A kalapácsunkon kívül segítségünkre van a rozsdakiverődés is és a kerekeken 45 fokonként összjelölések vannak. Ha ez utóbbiak elmozdulnak, akkor azonnal tudjuk, hogy laza az abroncs. Ilyen esetben ki kell sorolni a forgalomból a kocsit és vörös bárcát kell rárakni, mert balesetveszélyes. Az abroncsok által adott hangokat egyébként lehetetlenség összetéveszteni – avat be szakmája titkaiba a 46 éves turai férfi.

– Nehéz a kocsivizsgálói munka?

– Nyugodtan kijelenthetem: felelősségteljes! Észnél kell lennünk, ugyanis egy vasúti baleset után az áru pótolható, de az emberélet nem! Ismernünk kell a MÁV Rt.-nél forgalomban lévő valamennyi személykocsitípust. Egy forgóváz átvizsgálására 30, egy kocsi átvizsgálására 70 másodperc áll a rendelkezésünkre. Minden kocsit átvizsgálunk, függetlenül attól, hogy az adott vagon egy szolnoki személyvonatban közlekedik-e majd, vagy mondjuk a Bartók Béla EuroCity-ben.

Egy kocsivizsgáló átlagosan 25 érkező és ugyanennyi induló szerelvényt vizsgál meg egy 12 órás szolgálata alatt, ami azt jelenti, hogy a kalapácsolás mellett, mintegy 30 kilométert is gyalogol. A szolgálat tűző napban és dermesztő, metsző hidegben egyaránt reggel 6-tól este 6-ig, vagy este 6-tól reggel 6-ig tart. Egy kocsivizsgálóra általában 2-3 vágány jut. A "krampácsoló" igazából magányos vasutas. Vannak ugyan fordatársai, de a vágányok között csak a kalapácsában, a szemében, a fülében, a tudásában, a tapasztalatában, valamint – éjjel – a lámpájában bízhat. Nem is emlékszem olyan esetre, amikor egy kocsivizsgáló tévedett volna egy kerékabroncs állapotát illetően. Persze ez nem azt jelenti, hogy tévedhetetlenek vagyunk.

– Milyen a kocsivizsgálók anyagi és erkölcsi megbecsülése?

– Nekem például az átlagom nettó 60 ezer forint, 22 év vasúti szolgálat után. Ám, mint már mondtam, ezért keményen meg is dolgozom. Persze tudom: sok kollégámnak egy ilyen fizetés még mindig csak álom.

– Azért gondolom, nem "fenékig tejfel" a kocsivizsgálói élet?

– Ez így igaz! Legfőképpen azt fájlaljuk, hogy nekünk nem jár a negyedévenkénti 4%-os balesetmentességi jutalom, holott talán a miénk a legnagyobb felelősség a vasúton. Itt a Keleti-ben az bánt bennünket, hogy lassan 3 éve a helyiségünk félkör ablakának legnagyobb darabján nincs üveg! Nyáron majd megőrülünk a 40-50 fokos hőségben, télen meg... Végül, de egyáltalán nem utolsósorban: borzalmasan hosszú a munkaruháink kihordási ideje: a ruháké 3-3 és fél, a félcipőké 2-2 és fél év! Valójában, jó, ha mindkettő 4-5 hónapig bírja a gyűrődést!

Tisztán hallatszik a feszes abroncs éles kongása. Az InterCity azonnal indul. Kuti István miután végzett az utolsó IC-kocsival, egy személyvonat felé veszi az irányt. A kalapács és az abroncsok találkozásakor ismét felcsendül az éles, érces hang. Aztán ezt a furcsa melódiát váratlanul elnyomja az induló InterCity dübörgése...

Berta Sándor

CSÖPPSÉGEK KÖZÖTT GULLIVER MÓDJÁRA

Egy terepasztal soha nincs kész!

Negyvenhatodik alkalommal rendezték meg szeptember 17. és október 3. között a budapesti Petőfi Csarnokban a Nemzetközi Vasútmodell Kiállítást a Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete (MAVOE) és a Közlekedési Múzeum közös szervezésében. Az immár hagyománynak számító kiállításra idén is több ezren voltak kíváncsiak. Örömmel tapasztalhattuk, hogy a vasút kicsinyített világa semmit sem vesztett népszerűségéből.

Aki a rendezvényre "betévedt", különböző vasútmodelleket láthatott – az asztalnagyságútól a gyufásdoboz méretűig. Számtalan terepasztalon nyüzsgött a forgalom. Voltak gőzösök, dízel- és villanymozdonyok vontatta személy- és teherszállító szerelvények, de a nagyközönség láthatott például kisvasutakat is. A kiállítás vendégeként számos apróság "köszöntötte" az egykori budafoki HÉV 100 éves jubileumát.

Szűcs Zoltán, a társszervező MAVOE képviseletében elmondta, hogy egyesületük 1953-ban alakult, az akkori vasutasszakszervezet keretein belül. Feladata az volt, hogy itthon és külföldön "hivatalosan" is képviselje a magyar vasútmodellezők érdekeit és összefogja a magyarországi vasútmodellezést. Magyarországon egyébként napjainkban körülbelül 1500-2000-en foglalkoznak vasútmodellezéssel. A mostani kiállításon a magyar, a román, a cseh és a szlovák modelleken kívül láthatóak voltak az amerikaiak és a franciák is.

Sokan feltehetik magukban a kérdést: miért kezd el valaki vasútmodellezni? *Baky Marcell*, a budapesti ALOE Vasútmodellező Klub 19 éves vezetője szerint minden modellezőnek szüksége van egy "nagy adag" megszállottságra. Az sem árt, ha az illető pénzzel és idővel is rendelkezik, mert egy-egy modell – méretaránytól függetlenül – bizony' elég sokba kerül. A fiatalember behatóbban 8-9 éves korában kezdett el vasútmodellekkel, terepasztalokkal foglalkozni. Ez a két foglalatosság eddig 10 évébe és milliós nagyságrendű forintösszegbe került. *Baky Marcell* szerint a befektetett idő és pénz aligha térül meg, bár kétségtelen, hogy egy elkészült vasútmodell, vagy vasúti terepasztal gyönyörű – s igen drága is. Egy átlagos terepasztal ára – a befektetett anyagoktól, járművektől, felszereléstől függően – elérheti a 40-60, de nem ritkán a 150-200 ezer forintot is! Ennek több oka is van: a parány járműveken kívül, sokba kerülnek a kiegészítő kellékek is. A vagonokat, mozdonyokat például műszerolajjal kell lekenni, a síneket speciális radírral kell tisztítani, a festékek sem olcsók manapság. A vasútmodellező körökben egyébként divatos egy mondás, miszerint: "Egy terepasztal soha nincs kész, mindig tovább kell bővíteni, fejleszteni."

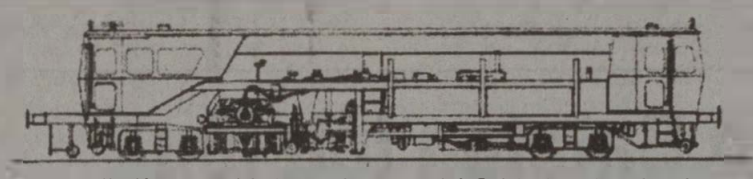
Vannak, akik nem parányi vasúti kocsikat, hanem apró villamosokat készítenek és gyűjtenek, mint például *Rudnai Béla*, aki több korabeli villamos modelljét készítette el és hozta magával a kiállításra.

A sok terepasztal között megbújt egy különleges darab, amely alapítványi pénzből épült, 5 szerelvény közlekedik rajta, 4 szinten és 5 állomáson keresztül. A páratlan remekmű két év alatt készült el. Valósághű, pedig "csak" egy elképzelt ország elképzelt vasúti közlekedését modellezi. A vonatok bevárják egymást, a gyorsvonat lassít a kisállomáson, de nem áll meg, a kis szemaforok is világítanak. S mindezt, például a váltók állítását is, egy számítógép vezérli, a világon egyedülálló módon! E remekmű "gazdája" és megalkotója egy súlyos beteg, oxigénhiánnyal küszködő fiatalember: *Fáy István*, aki okleveles programozó. Ám súlyos betegsége sem gátolta meg megálmodott tervének megvalósításában. Az egyedi terepasztalt először 1996 karácsonyán állították ki, igaz, kevesebb vonattal. Azóta már számtalan díjat nyert, kiállították például a tavalyi Compfair-en is. Talán nem véletlen, hogy a legtöbben itt álltak meg a leghosszabb időre, amikor végigmentek a különböző terepasztalok és vitrinek között...

Berta Sándor

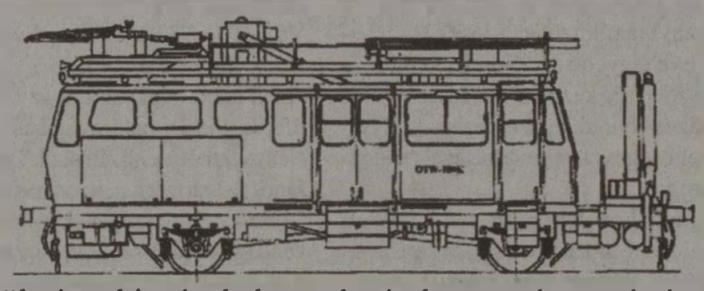
Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérő-szabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA



Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építő-szerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.
A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG
Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.
5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.
☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

EGÉSZSÉGÜGYEINK

Fájdalmas szülés előtt a MÁV

MSZOSZ BÁBA SEGÍT A KOMPLIKÁCIÓK MEGOLDÁSÁBAN

A MÁV reformja, profiltisztítása keretén belül a Területi Egészségügyi központoknak november 1-ig közhasznú társaságokká kell átalakulniuk. Ez a folyamat emberi sorsokat befolyásol, bizonytalanságot szül, hiszen mindezt pl. Miskolcon olyan gazdasági környezetben kell végrehajtani, amikor 22 millió forint az intézmény adóssága, két éve nem volt béremelés. Ennek a nehéz helyzetnek a megoldása fontos szakszervezeti feladat. A VSZ Miskolci Területi Bizottság ebben igyekezett segíteni a jogsegélyszolgálat ügyvédje, *dr. Rajsziné dr. Rakaczki Edit* által, aki a kezdetektől napi kapcsolatban állt az érintettekkel. *Szendrei Géza* tb-titkár felvette a kapcsolatot *Bazsányi Györgyné dr*-ral, az MSZOSZ B.A.Z. megyei képviseletének vezetőjével, aki e témakörben már rendelkezett tapasztalatokkal. Ő is szívesen tett eleget a felkérésnek. Két napon át ismerkedett az átalakulás helyi körülményeivel, és a szeptember 10-i közös megbeszélésen a következőkben foglalta össze a probléma lényegét:



Dr. Bencze Mária, Szendrei Géza, Bazsányi Györgyné dr., dr. Gyulai István, **igazgató főorvos nemcsak beszélgetőpartnerei voltak egymásnak.**

– Akik aláírják az új munkaszerződést, és átlépnek a KHT-be, a jelenlegi közalkalmazotti jogviszonyból munkaszerződéses munkavállalókká válnak. Az átalakulási megállapodás, – melyet a szakszervezetek közösen aláírtak – jól körülhatárolt, tartalmazzák mindazokat a feltételeket és garanciákat, amelyek a munkavállalók érdekeit szolgálják. Így pl. jogfolytonos a ledolgozott munkaviszonyuk, két évig garantáltan nem szüntethetik meg rendes felmondással a munkaviszonyukat, felmondás esetén pedig ugyanúgy megilletik mindazok a járandóságok (felmondási idő, végkielégítés, szabadságmegváltás stb.), amik a közalkalmazotti munkaviszonyukban. Nem utolsó sorban pedig van munkahelyük. Náluk a jubileumi jutalom és a 13. havi kifizetéssel van gond, ugyanis szerződéses munkaviszony esetén csak akkor adható, ha kollektív szerződésben rögzítették ezeket. Ezért erre a későbbiekben kell a szakszervezetnek odafigyelnie, és kiharcolnia ezeket. A nagyobb gond azoknál jelentkezik, akik nem lépnek át a KHT-ba. A munkáltató ugyanis azon a jogcímen szünteti meg munkaviszonyukat, hogy jogutód nélkül szűnik meg az intézmény, ezért nem fizeti ki a felmondási időre járó munkabért, csak a végkielégítést. Ez diszkriminatív lépés, hiszen az átlépők mindezeket megkapják egy esetleges felmondás alkalmával. A TEK hiánnyal küzd, ezért nem akar fizetni, viszont az vitatható, hogy így kell-e megszüntetni a közalkalmazotti jogviszonyt, hiszen maga a munkáltató nem szűnik meg, csak a tevékenység. Ezért azt javaslom szakszervezeti tagjainknak, hogy per útján érvényesítsék jogos igényüket, a jogi képviseletet mi vállaljuk, anyagi terhet ez részünkre nem jelent. Vannak példák hasonló esetekre területünkön, hogy megyei szintű bírósági döntésben a közalkalmazott kérelmének adtak helyet. Az átalakulást követően is nagyon oda kell figyelni, hogy az ott dolgozók közérzete, hangulata milyen, vannak-e gondjaik, megkapják-e a járandóságukat. Itt szeretném megemlíteni azt, hogy az emberek ilyen esetekben és helyzetekben érzik és értékelik azt, hogy a szakszervezet ingyenes jogi segítséget nyújt tagjainak, ami az anyagiakon túl a törődésben is megnyilvánul. Ezek a dolgok többet érnek üres frázisoknál, ígéreteknél.

A beszélgetés végén még szó esett arról, miként lehetne javítani – az egyébként jó, konstruktív – helyi szintű VSZ-MSZOSZ kapcsolaton.

Bazsányiné dr. szerint több időt kellene fordítani a különböző ágazati tisztségviselőknek a megyében meglévő problémák megbeszélésére, a közös álláspont kialakítására, amit a különböző bizottságokban egységesen képviselhetne a szakszervezet a megye munkavállalói érdekében.

Mindenesetre remélhető, hogy az átkeresztelés végén ráismerünk a gyerekre, és a fürdővíz is meglesz.

Orosz Tamás

Megelőzés az egészség kulcsa

Rengeteg szó esik manapság a médában az egészségügy átalakításáról, úgynevezett racionalizációjáról. Egyremásra jelennek meg a kormányzati törekvéseket taglaló cikkek, ugyanakkor sok hír szól az ellátórendszerben tapasztalható hiányosságokról, az érintettek aggodalmairól. Lapunkban már többször írtunk a vasútegészségügy átalakításáról, s mindannyiszor "ígértük": a vasúti dolgozók és családtagjaik olyan modellkísérlet részeseivé lesznek, amely eredményeképp ők – mint a szolgáltatás igénybe vevői – várhatóan magasabb színvonalú ellátást kaphatnak egyfelől a korábbi gyakorlathoz, másfelől az egyéb rendszerekben ellátott páciensekhez képest.

Dr. Uhrik Tibor orvossal, menedzserrel, a Vasútegészségügyi Kht. első számú vezetőjével most az egészség szinte legfontosabb kulcskérdéséről, a hivatalosan prevenciónak nevezett tevékenységről beszélgettünk.

– A vasútegészségügy e modellértékű átalakítása mennyiben képes a nyugati országokban már régóta elsődlegesnek számító megelőzést biztosítani?

– A strukturális átalakulással, vagyis a nonprofit, úgynevezett menedzselt egészségmegőrző biztosító/szolgáltató rendszer kiépítésével azt lehetne bizonyítani a magyar kormányzatnak, hogy jelenleg a magyar egészségügyben egy főre jutó évi 300-350 amerikai dollárnyi közfinanszírozási forrásból az ellátandó betegek illetve biztosítottak részére megfelelőbb és jobb összetételű szolgáltatási csomagot lehet fölkínálni. Mindez hosszú távon nagyobb egészségnyereséget termelhet, nem mellékesen pedig nagyobb megelégedettséget, biztonságérzetet nyújthat a betegek számára. Ennek szerves része a betegségmegelőzés. A célt a vasútegészségügyi rendszer úgy éri majd el, hogy a rendelkezésre álló forrásokat jobban igyekszik fölhasználni, a forrásokat elsősorban a prevencióra, a betegek lakhelyéhez közelebb lévő családorvosi és járóbeteg-szakellátásra igyekszik koncentrálni.

– Minden ember számára a saját egészségi állapota a legfontosabb. Ám sokszor nem tudja a beteg, hová és kihez érdemes és kell fordulnia.

– Így van, és ezzel mi is számolunk. Többek között ezt az alulinformáltságot és tanácstalanságot is meg akarja szüntetni a tervezett új rendszer úgy, hogy igyekszik majd az ellátottak részére megfelelő tájékoztatást adni a betegségek megelőzéséről, illetve a már kialakult betegségek gyorsabb és hatékonyabb ellátási lehetőségeiről, a gyógyítási munka megfelelő helyszíneiről. Ezzel a beteg olyan szakmailag fölkészült tanácsadói szolgálatot vehet igénybe, amely őt informálva, a mielőbbi gyógyulása érdekében tevékenykedik. Mindezzel jelentősen csökkenhet a beteg kiszolgáltatottság-érzése is, ami sajnos manapság még nagyon jellemző.

– Az elképzelés az orvosokat, a gyógyítókat is ugyanúgy érinti. Ők miféle információkat kapnak majd?

– Az egyes betegségek ellátása kapcsán terápiás szakmai útmutatókat adunk ki a számukra. Ezek az útmutatók a tudományos bizonyítékokon alapuló legjobb módszereket, algoritmusokat tartalmazzák majd, így nyilván a leghatásosabbak lesznek az egészség helyreállításában. Az Egészségügyi Világszervezet statisztikáinak tanúsága szerint a betegségmegelőzésben nemcsak az étrendnek, az életmódnak, az iskolázottságnak a jövedelmi helyzetnek és a környezeti állapotnak van jelentős szerepe, hanem az egészségügyi ellátórendszer hatékony működésének is. Ez utóbbi tényező javításában a felvázolt modell jelentős eredményt érhet el.

V. E.

A hullámzó Balaton tetején

A vasutas nyugdíjas klubok területi találkozóinak befejezéseként – a dunakeszi, szentesi és győri után – a közelmúlt napokban tartották a Kelet-magyarországi Klubok szolnoki és a Dunántúli Klubok tapolcai rendezvényeit.

Az ország egész területét felölelő valamennyi találkozót az Idősek Nemzetközi Éve jegyében a Vasutas Nyugdíjas Klubszövetség kezdeményezésére a VSZ Országos Nyugdíjas szervezete és a VOKE segítségével, támogatásával rendezték meg.

A találkozókon részt vett a területi művelődési házak vonzáskörzetébe és irányítása alá tartozó valamennyi nyugdíjas klub, Szolnokon és Tapolcán közel hatszáz klubtag a támogatók, a helyi területi és országos szervek vezetői, illetve képviselői.

A korábbi regionális találkozókról részletes tájékoztatást adtunk annak idején.

A szolnoki és a tapolcai találkozókat is számos intézmény szervezet kft. és egyéni vállalkozó anyagilag is – egyesek jelentős mértékben – támogatták. A teljesség igénye nélkül csak néhányat említek közülük a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériumát. A MÁV Rt-t, a VOKE-t, a VSZ Kulturális Alapítványt, a Bauxit bánya Kft-t, a Balatoni Hajózási Rt-t Siófokról, a Szentgyörgyhegyi MG Szövetkezetet és több magánvállalkozót. A támogatók nem csupán gesztus értékű hozzájárulása az időskorúak iránti társadalmi szintű elkötelezettségét bizonyítja. Köszönet érte.

Az öt nagyváros vasutas művelődési központjainak rangos, helyenként eseményszámba vett rendezvényei voltak a többmegyés találkozók.

Az ünnepélyes külsőséget sem nélkülöző – az idős korukhoz méltó fogadtatás az első percektől jó hangulatú egész napos együttlétet biztosított.

Szolnokon *Molnár Éva*, Tapolcán *Zentai Gábor*, a Művelődési Központok igazgatói fogadták meleg szavakkal a résztvevőket. *Kapitány István* klubszövetségi elnök megnyitó szavait követően a VSZ ONYSZ vezetői, *dr. Kun Dezső* alelnök illetve *Pallos György* ügyvezető elnök adott tájékoztatást az ENSZ 1982 illetve 1992-i határozatairól az Idősek Nemzetközi Éve alkalmából. Tapolcán Ács János polgármestere a vasutas települések Országos Szövetségének alelnöke, mint a vendéglátó is köszöntötte a város vendégeit, békés, boldog őszidőt kívánva.

A találkozó szónokai az ENSZ határozat leglényegesebb – az időskorúak helyzetének javítására irányuló – mondanivalóit elemezték. A határozat méltó, emberséges életfeltételeket életkörülményeket követel a kormányoktól.

Az előadók nyomatékkal hangsúlyozták az ENSZ 1992-ben végzett 10 év utáni értékelése azt mutatta, hogy igen sok adósság terheli a felelős szervezeteket a határozat elvárásai teljesítését illetően. Kiemelték, hogy hazánkban ezt nap mint nap érzékelik, főként a létminimum vagy alatta élő, nem kisszámú időskorúak. Nem kielégítő az egészségügy helyzete, megfizethetetlen a gyógyszerek ára, az áremelés rendszerré vált, többszáz százalékos gyógyszeremelés is előfordul. Nem kielégítő az időskorúak védelme, biztonsága, stb. sorolták az előadók az egyébként közismert gondokat.

A találkozók "hivatalos" szakaszát mindkét helyen a ház szellemének rendeltetésének megfelelő kultúrműsor követte a vendégek szórakoztatására, nagy sikert aratva. A szolnoki amatőrök produkciói ezúttal is derűre, kacajra fakasztották a közönséget. A zenés klubdélután jó hangulatát a fülbemászó magyar nóták, cigányda lok fűszerezték.

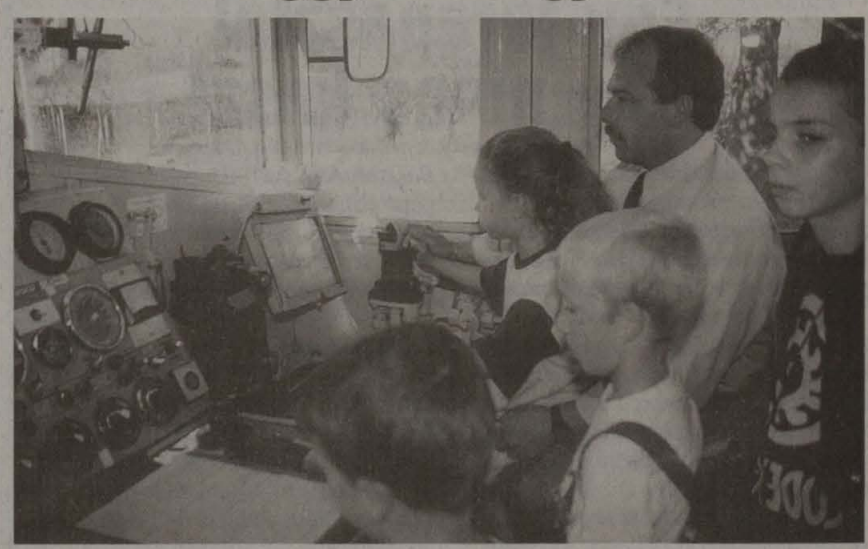
Tapolcán részletet láthattak a vendégek a "Valahol Európában" c. musical-ből, a kinizsi táncegyüttes produkciójában gyönyörködhettek és Veszprém megye legjobb nemzetiségi zenekarát hallgatták.

A jóízűen elfogyasztott közös ebéd után a vendégek megtekintették *Zentai Gábor*, Tapolcáról és környékéről készült fotókiállítását. Ezután városnézés keretében valamennyien a Petőfi emléktáblájához vonultak, ahol *Pallos György*, *Kapitány István* és *Zentai Gábor* koszorút helyezett el. Felemelő eseménye volt ez a találkozónak. A résztvevő sokaság Badacsonyban rövid borkóstoló után sétahajózásra indult. A hullámzó Balaton tetején még a hajó is "táncra perdült", és egy széles ívű óriáskörrel beszállt a fedélzeten keringőző lakodalmi hangulatú, cseppet sem öregeknek tetsző nyugdíjasok vidám mulatságába.

Számunkra bizonyára sokáig emlékezetes lesz az Idősek Nemzetközi Évének ez az egy napja.

Hegedűs Károly

Kicsi a naggyal – nagy a kicsivel



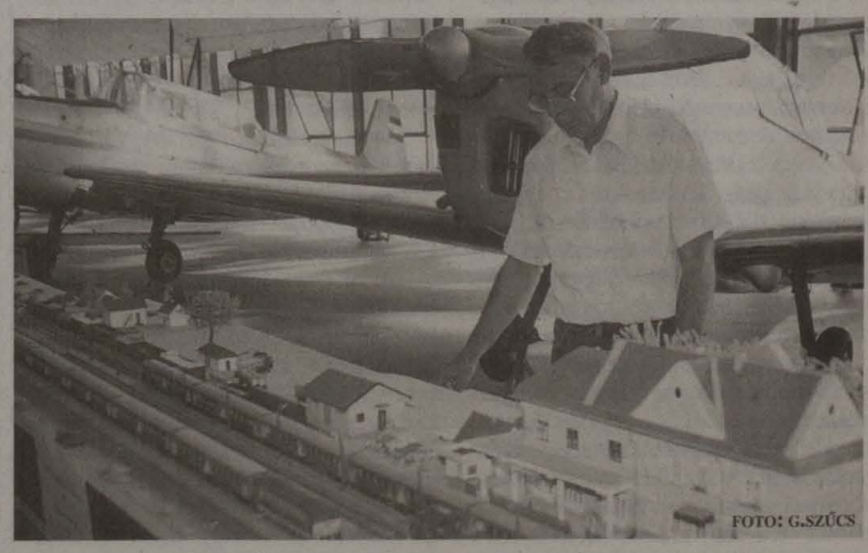


FOTO: G.SZŰCS

MÁV ADtranz VJD Kft.

ALAPÍTVA: 1926

2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.

Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.

Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Értékes gyermekek

A Szociális és Családügyi Minisztérium és az Oktatási Minisztérium munkája nyomán elkészült a nemzeti családpolitikai koncepció, amelynek végleges változatát hamarosan nyilvánosságra hozzák. A tárcák vezetőinek megbeszélését követő tájékoztatón elhangzott: a gyermekek értékalapú nevelése, a családi életre való felkészítés céljából közös pályázatot hirdetnek Magyarország közoktatási intézményei és a szülői közösségek számára. *(Napi Magyarország)*

Napszám nélkül

Másfélszeresére nőtt a nyilvántartott munkanélküli pedagógusok száma május óta. Több megyében szeptember elején kétszer, háromszor annyi volt a munkanélküli pedagógus, mint az előző tanév végén. A matematika-, informatika-, illetve · nyugatinyelv-tanárokból még mindig kevés van, a többi szakon tanítók azonban csak nehezen tudnak elhelyezkedni. *(Magyar Hírlap)*

Célpénzek

Jövőre a közlekedési tárca a központi beruházásokra fordítható forrásainak több mint 60 százalékát a közúthálózat bővítésére költi majd, így a fejlesztésre elkülönített 47 milliárd forintos keretből mintegy 30 milliárd forint jut majd az utakra, csaknem 17 milliárd forint pedig a vízügyi ágazat beruházásaira. Az ezredforduló évében a központi költségvetés 10,4 milliárd forint támogatást ad a minisztérium intézményi kiadásaira, és mintegy 85 milliárd forintot biztosít célprogramok megvalósításához. *(Népszava)*

Őt küldték

Tegnap visszahívta foglakoztatási bizottsági tagságából *Paszternák László* képviselőt, szakszervezeti vezetőt a Magyar Szocialista Párt országgyűlési képviselőcsoportja. *Kovács László* frakcióvezető közölte: a képviselőcsoport etikai bizottsága a frakció által megerősített döntésében megállapította, hogy *Paszternák László* etikai vétséget követett el, amikor részt vett a balatonlellei szakszervezeti üdülő privatizálásában. *(Napi Magyarország)*

Ő meg lemondott

Sándor László, az MSZOSZ elnöke lemondott a parlament foglalkoztatási bizottsának elnöki posztjáról, mert nem értett egyet azzal, hogy az MSZP-frakció visszahívta a bizottságból *Paszternák Lászlót*. *Sándor* szerint feszült a viszony az MSZOSZ és az MSZP között. A szocialista képviselőcsoporton belül többen is úgy vélekednek, hogy *Sándor László* postabankos VIP-hitelével is foglalkoznia kellene a frakció etikai bizottságának. *(Népszava)*

Bársonyos ügy

Lapinformáció szerint a Fővárosi Főügyészség július 30-án nyomozást rendelt el a Nyomdaipari Dolgozók Szakszervezetének ingatlanelidegenítési ügyével kapcsolatban. A szakszervezet elnöke, *Bársony András* és három másik személy ellen csalás, hűtlen kezelés, magánokirat-hamisítás és önbíráskodás gyanúja merült fel. Egyes számítások szerint hatvanmillió forint kár érte a szakszervezetet, ötmillió az államot. *(Napi Magyarország)*

Vasútjövő

Meg kell akadályozni, hogy a kívülállók pazarló vállalatnak tartsák a MÁV Rt-t – jelentette be *Kukely Márton* vezérigazgató a közelmúltban. Hozzátette: a társaság helyzete több mint nyugtalanító. Az eredetileg várt 6,9 milliárdos veszteség helyett a MÁV 8 milliárd forint deficitet volt kénytelen elkönyvelni az első fél évben. Ennek elsődleges oka, hogy a tervezettnél 3,2 milliárd tonnával kevesebb árut szállítottak. Bár a személyszállítás területén kedvezőbb a helyzet, meg kell értetni a vasutasokkal, hogy a fuvaroztató és az utas elégedettsége az egyik feltétele a munkavállalók és a cég jövőjének. *(Népszava)*

Többre kell a garancia

A Szakszervezetek Együttműködési Fóruma országos értekezletének állásfoglalása szerint ne 5, hanem 8,5-9 százalékos bértömeg-növekedésre vállaljon garanciát a közszférában a kormány. A szakszervezeti szövetség 2000-re a közszolgálati keresetek reálértékének 3,5 százalékos emelését követeli, a bértábla, illetve az illetményalap idén elmaradt emelésének korrigálását. A SZEF szerint a közszolgálat dologi kiadásainak legalább az infláció mértékével kell növekednie jövőre. *(Magyar Nemzet)*

Gulyásért Cser

Várhatóan új vezetője lesz az Egészségügyben Dolgozók Demokratikus Szakszervezetének. Az érdekvédelmi szervezet eddigi elnöke, *Gulyás Judit* úgy döntött, tíz év után megválik tisztségétől. Az októberi tisztújító kongresszust előkészítő jelölőbizottság három elnökjelöltet állított. Az EDDSZ budapesti szervezetének vezetője megerősítette: a fővárosiak egyöntetűen *Cser Ágnes* ügyvédet, az Országos Egészségbiztosítási Pénztár volt főigazgatóját támogatják. *(Népszabadság)*

Szabad nyűg lesz

Jövő decembertől megszűnik a kötelező kamarai tagság, a kormány ilyen értelemben javasolja módosítani a kamarai törvényt. A kormány álláspontja szerint a kis- és középvállalkozásokra csak teherként nehezedik a kötelező kamarai tagdíj, amiért cserében nem kapnak érdemi szolgáltatásokat. 2001 januárjától a Kereskedelmi és Iparkamarát, valamint a Kézműveskamarát törvényileg összevonják. *(Magyar Hírlap)*

Harmadnaposság

Az MSZOSZ a jelenlegi egymillió forintos éves keresethatárról 1,5 millióra kívánja felemelni az alkalmazotti adókedvezmény igénybevételére jogosultak körét, nyilatkozta *Wittich Tamás* alelnök. Hozzáfűzte: a béremelések hatására több tízezren lépik át ezt a határt, s az évközben megkapott, összességében 36 ezer forintos alkalmazotti adókedvezményt kénytelenek visszafizetni a következő évi adóbevalláskor. Az MSZOSZ nem támogatja, hogy megszüntessék a háromnapos, orvosi igazolás nélkül igénybe vehető betegszabadságot. *(Magyar Nemzet)*

Veszely Emőke

Az olimpia Ausztráliában nemzeti ügy

NEM SAJTÓTÁJÉKOZTATÓ, BARÁTI BESZÉLGETÉS VOLT

A kerületünkben és a fővárosban élők – Borsod-Abaúj-Zemplén megyéből elszármazottak – egy csoportja ez év elején megalapította Ausztrália Baráti Körét. Ötödik összejövetelüket Budán, a Magyar Kultúra Alapítvány székházában, Olimpia Sydneyben címmel szeptember 9-én tartották.

A vendégek *Babati Lajos*, a Magyar Olimpiai Bizottság (MOB) marketing- és szervezési igazgatója és *Csőke József*, a Magyar Olimpiai Érdemrend tulajdonosa, sportfilmrendező voltak.

A nagyszámú érdeklődő a következőket tudhatta meg. Sydney az olimpia rendezési jogát – Pekinggel szemben – mindössze két szavazattal szerezte meg. Az olimpiai létesítmények döntő többsége, így a 115 ezer főt befogadó központi stadion már most 90 százalékban készen van! Az olimpia Ausztráliában nemzeti ügy.

A kiemelkedő tudású magyar sportolók közül 573 reméli, hogy a jövő évi olimpiára eljusson. Tudni kell azonban, hogy úgy az érem, mint a pontszerző helyek figyelembevétele alapján Ausztráliába 200-210 sportolónk utazhat ki. Természetesen ők 2000 tavaszán, májusig nemzetközi versenyeken bizonyíthatnak, úgymond, kvalifikációs részvételi jogot szerezhetnek. A kiutazó csapat ezt követően alakul ki. A kísérők létszáma (vezetők, sportorvosok, edzők, gyúrók) eléri a versenyzők felét.

A magyar sportolók az olimpián Adidas szerelésben vesznek részt. A cég az előzsűrizés után a díszbemutatón mutatja be kollekcióit a kiutazó sportolóknak, akik a nekik legmegfelelőbbet – a legcsinosabbat választják ki.

A kiutazást az akklimatizálódás szempontjából célszerűen szervezik. Jelen pillanatban úgy tűnik, hogy a magyar olimpiai küldöttség a Lauda Airrel utazik ki. A magyar vezetők ahhoz ragaszkodnak, hogy az érmesek az úgynevezett aranygéppel 2000. október 2-án érkezzenek vissza Magyarországra.

Hogy a magyar olimpikonok milyen eredményre számíthatnak? *Babati Lajos* válasza a következő:

– Az eddig nyári olimpiai játékokon versenyzőink 143 érmet hoztak haza. Az atlantai, a barcelonai és a szöuli eredmények bizakodással töltik el a sportolókat, vezetőket és a sportszerető magyar társadalmat is. Az idei Európa-bajnokságokon, világversenyeken a magyar sportolók által elért eredmények azt sugallják, hogy legkevesebb 21 érmére számíthatunk. Az érmek megoszlására is van elképzelésünk. Reméljük, hogy a nemzetek nem hivatalos pontversenyében 180-200 pontot szerezve az első 15 közt leszünk.

A magyar olimpikon egy olimpiai pontért 800 ezer forintot kap. Az olimpiai bajnok – mostani elképzelés szerint – háromtól ötmillió forint juttatásra számíthat, természetesen kormányzati támogatást is figyelembe véve.

Babati Lajos nem tiltakozott, hogy elsősorban a kajak-kenusoktól, a kalapácsvetőktől, a sportlövőktől, az ökölvívóktól, a birkózóktól, a női úszóktól és másoktól is kiemelkedő eredményeket várnak.

Azt is megtudtuk, hogy Ausztráliában mintegy 60-65 ezer magyar él. A magyar olimpiai csapat előzetesen kiutazó vezető-szervezői igyekeznek összehozni az ausztráliai magyarokat. Az olimpia idején Magyar Házat szerveznek. Magyarországról műsorokat, így a Ki-Mit-Tud vetélkedő nyerteseit viszik ki. Az ausztrál-magyaroktól nem elsősorban anyagi támogatást, hanem buzdítást, támogatást, szeretetet várnak. A kérdések elhangzása után, *Csőke Józsefnek* az olimpiai előkészületekről készített filmjeiből részleteket tekintettek meg a résztvevők.

Babati Lajos arra tett ígéretet, hogy az olimpia után több érmet szerzett olimpikonnal együtt, az Ausztrál-Magyar Baráti Körben élménybeszámolót tartanak.

* * *

Ján Tamás, a Magyar Olimpiai Bizottság főtitkára 1999. szeptember 16-án a MOB székházában átvette a sydneyi játékokra szóló NOB-meghívót. A NOB az olimpiára kétszáz tagországot vár.

Széplaki Kálmán

Nem is ettek békát!

Persze mi sem tejfeles csirkét, pedig három hétig voltunk együtt franciák és magyarok. Számszerűen negyvenketten a tinédzsertől a negyvenesekig. Az együttlét célja az előbbieknek: üdülés, pihenés, ismerkedés a világgal és egymással az utóbbiaknak: hogy ez baj nélkül megvalósulhasson.

Igen, a Vasutasok Szakszervezete és az SNCF üdültetéssel foglalkozó részlegének szervezésében lezajlott gyermek csereüdültetésről szóló cikkecskét böngészi a kedves olvasó. Az Orient expressz percre pontosan fúródott a Keleti pu. forró augusztusi levegőjébe. Csomagjaikat vonszolva jönnek a francia gyerekek fiatal kísérőikkel. Csatlakozunk, vegyülünk aztán irány a Tatai úti szállás. Este egy kis frissítő séta a Duna parton és az ifjúság már le is mondana az alvásról.

Másnap vasárnap reggel indul az előre szervezett program: Szentendre, Visegrád, Gyermekvasút, János-hegy. Ez egy szép, de fárasztó vasárnap volt, de a következő nap programja sem unalmas: Mátyás templom, Országház majd egy kis lazítás a természet lágy ölén. A helyszín Halásztelek lovakkal, gulyással, palacsintával és szúnyogokkal. Esti városnézés a Citadelláról. Ezzel vége a fővárosi programnak, irány a Balaton. Balatonkenesén az új tábla alól, mely hirdeti, a MÁV Rt. Gyermeküdülőjében vagyunk, előkandikál a régi felirat: ...sok Szakszervezete Üdülője. Valóban sok üdülő került ide, de inkább oda.

A fogadtatás az idő és a váltás meleg.

A program: fürdés, napozás, kirándulás, buli. Miközben mi ismerkedünk Badacsony hegyével és annak levével az üdülőben egy Anyuka nagyon méltatlankodik! Hogy-hogy nem tudják percre pontosan mikor ér vissza egyetlen szemefénye? Miért nem parkolhat ott Ő, ahol senki sem?

Aztán intézkedik. No nem azt, hogy vonatunk ne késsen oda-vissza 75 percet, hanem, hogy parkolhasson.

Sebaj! A vacsora már a szokott időben és helyen.

Napfogyatkozási mizéria, majd séta Veszprémben. Közben elvesztem mobiltelefonom, de láss csodát, mire hazaérünk üzenet vár: a telefont megtalálták! Igen, vannak még becsületes emberek mindenhol, hisz az egyik francia kísérő elhagyott erszényét is hiánytalanul leadták a fővárosban.

Még egy dizsi Siófokon, aztán irány Párizs!

A fülke szűk, de a gyerekek élvezik. A zaj nagy, de a hálókocsi kalauz elégedett.

A fogadtatás és az idő hűvös. Mi tényleg egy vendégszerető nép vagyunk!

Persze nagyon nem lepődünk meg azok után, hogy ledöbbent fiaink már régen jelezték: bizony a deli francia legények térdígérő alsóban zuhanyoznak! Ezek a zárkózott franciák már nem azok a franciák? A szállás egyébként remek, a program bőséges: Eiffel torony, Louvre, Champ-Elysée, La Défense, Notre Dame, Sacré-Coeur.

Végén egy kis homokszem a szervezésben. A hasonló módon szerveződött cseh-francia csoport kissé korán érkezik a helyünkre. Gyors pakolás, időagyonütés egy közeli parkban aztán irány a tenger! A TGV tényleg gyors!

A tengerpart lenyűgöző, de a szállás csak árnyéka Balatonkeneseinek. Az intézmény Saint Mandrierben (Toulon mellett) a francia vasút családos és gyermeküdülője. (Később elnézést kértek az átalakítás előtti állapotokért.)

Rutinos elhelyezkedés után kezdődhet az élet!

A program magától adódik: fürdés, kirándulás, buli. Még műsort is adtunk egy este. Programunk nem volt Állami Népi Együttes szintű, de sokaknak tetszett. Többször hajóztunk. Egy alkalommal a feltámadó déli szél (misztrál) többeknek felkavaró élményt nyújtott. A csapat már összerázódott. A közös nyelv az angol. Segítségével alakulnak a nemzetközi kapcsolatok. Szövődtek barátságok és néha kirobbantak viták is. Több hét fárasztó együttlét után az utóbbi is érthető.

A nyerő (21.) napon ismét TGV és Párizs.

A francia szülők örömét még láthattam, mikor visszakapták csemetéiket, de másnap Budapesten már nem részesülhettem ebben az élményben. Lerövidítettem utamat: Győrből Szombathely fele vettem az irányt, erre a rövidítésre komoly okom volt.

Kísérőm azért akadt a VSZ alelnöke személyében. Tőle és másoktól is tudom, hogy a program legfontosabb részeként mindenki hazaért és én remélem, az érintettek akkor is most is azt gondolják: MEGÉRTE!

Papp Zoltán

MÁV képviselet nyílt Pozsonyban

A Szlovákia, Csehország és Magyarország közötti áruforgalom növelése a feladata a MÁV Pozsonyban megnyílt külképviseletének, amelyet *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója adott át szeptember 22-én, szerdán 14 órakor. Az ünnepségen részt vett *Andrej Egyed* a szlovák, és *Dalibor Zeleny*, a cseh vasút vezérigazgatója.

Az új képviselet feladata, hogy biztosítsa a kapcsolatot a MÁV, a szlovák vasút (ZSR), és a cseh vasút (CD) között. Érvényesítenie kell a magyar vasúttársaság érdekeit a szlovák és a cseh hatóságoknál, a közlekedési szerveknél, szállítási cégeknél, valamint a speditőröknél. A képviselet munkatársai információt adnak a MÁV vonalaira terelhető forgalomról, figyelemmel kísérik a konkurens vasutak tarifapolitikáját, javaslatot tesznek a szükségesnek vélt fuvarozási, díjszabási intézkedésekre, piackutató tevékenységet végeznek.

Szlovákia, Csehország és Magyarország között az 1998-as év első nyolc havi eredményéhez hasonlóan alakult idén is a vasúti szállítás.

Szlovákia és Csehország felé 746 ezer 649 tonna árut szállított a MÁV, onnan pedig 2 millió 67 ezer 336 tonna áru érkezett vasúton Magyarországra.

Az idei év azonos időszakában vasúton 685 ezer 782 tonna áru hagyta el az országot, és egy millió 899 ezer 567 tonna érkezett.

Onnan elsősorban motorbenzin, dieselolaj üzemanyag, fűtőolaj féleségek, nitrogénműtrágya érkezik hazánkba, míg Magyarországról alumíniumhidroxidot, alumíniumoxidot, szénhidrogéneket, nátriumhidroxidot, vasérceket, ócskavasat, szervetlen savakat exportálnak a cégek.

Richter Rita
MÁV Rt.
Kommunikációs és Sajtóiroda

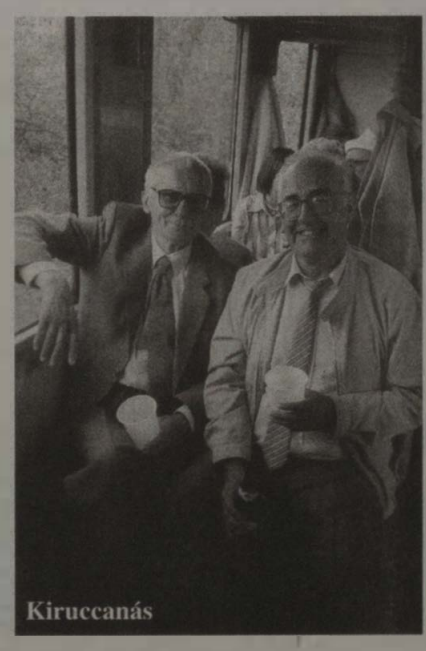
Anyagosok egy húron...

MÉG NÉMETORSZÁGBÓL IS PENGETIK

Az egymás iránti emberi, baráti tisztelet, továbbá a tényleges vasúti szolgálatuk, munkásságuk során kialakult megbecsülés a mozgatója az immár hagyománnyá vált összejöveteleknek, találkozóknak.

1985. évben, egy szűkebb, pécsi, emelkedett hangulatú anyagos összejövetel során *Bosznay Ferenc* szertári számadó, anyaggazdálkodó kezdeményezésére született meg a javaslat, hogy évenként találkozhassanak a pécsi nyugdíjas anyagos munkatársak. Kezdetben 20-25-en találkozgattak egy-egy jó hangulatú, közösen elfogyasztott ebéd (borozgatás, beszélgetés, kirándulás) keretében.

Évek múltával *Vezér Imre* beszerzési csoport vezető és *Párdi Ede* anyaggazdálkodási csoportvezető támogatására – az érdeklődő igények alapján – a nyugdíjas anyagosok köre kibővült, – egyre nagyobb számban – most már 80-90 fővel jönnek össze és találkozgatnak rendszeresen a pécsi igazgatóság minden területéről, sőt még Németországból is.


Kiruccanás

Ez évben szeptember 7-én 15. alkalommal a nagykanizsaiak "hívására" Balatonfenyvesen találkozhattak és kirándultak Buzsákra, Csisztafürdőre a GV. szolgáltatását igénybe véve.

Felemelő, szívet melengető érzés, minden alkalommal a baráti találkozás, de megemlékeznek egykori munkatársaikról is, akik már nem lehetnek közöttük.

A nyugdíjas anyagosok – akik több évtizeden át tették dolgaikat – résztvettek az újjáépítésben, a dízelesítési program, majd a villamosítás megvalósításában és belekóstolhattak számítógépes technikába is. Most azt remélik, hogy a folyamatban lévő átalakulásokban az ő szakszolgálatuk is konstruktív szerepet tud és fog produkálni a jövőben is.

Buzási József
Pécs

É la nave va...


FOTO: G.SZŰCS

És a hajó megy ... *Frederico Fellini* csodálatos filmje jutott eszembe, amikor szeptember 22-én *dr. Bíró Tibor alelnök* kíséretében beszállókártyám felmutatásával a Médiahajó fedélzetére léptem.

Immár tizedik alkalommal találkoznak a magyar politikai, gazdasági, szellemi és társadalmi életnek meghatározó alakjai saját maguk vagy szervezeteik képviseletében. Kormánytagok, képviselők, érdekvédők, bankárok, művészek, sportolók és természetesen a média gurui osztják meg egymással gondolataikat, cserélik ki véleményüket, névjegykártyáikat. Kulturált az érdek- és véleménykülönbség ütköztetése, nincs padlóba döngölés, vízbe fojtás, kommunistázás.

A jól szervezett, sokféle programból nehéz választani. Mi azonban már az elején döntöttünk: *Katona Kálmán, a KHVM első emberének* előadására és az azt követő fórumra tolakodunk be a Rákóczi szűkösnek bizonyuló gyomrába. A felvázolt jövőkép biztató, de mégis árnyalt: infrastruktúra és kereskedő vasút megfontolt szétválasztása, az elővárosi közlekedésbe bevont vonatok fejlesztése, az állomás-felújítási program felgyorsítása.

Dr. Bíró Tibor a MÁV szociális kiadásairól kérdezi a minisztert. A válasz hűvös és megfontolt: szükséges, támogatja, de át kell tekinteni felhasználásának a körülményeit. Hangsúlyozza, hogy felelős miniszterként nem fogja megengedni a pénz szétszórását. Ezzel mi is egyetértünk. A vasút ilyen jellegű kiadásai csakis a vasutas munkavállalók érdekeit, munka- és életkörülményeinek javítását szolgálhatják! **É la nave va...**

Németh Szilárd

Éleslövészet tanulóra?

Olvasom, hogy az egyik tankönyvkiadó honoráriumot ajánlott föl azoknak a pedagógusoknak, akik az ő könyvéből tanítanak az idén. Ezzel a cég – saját bevallása szerint – teszteltetni kívánja új kiadványát. A tanév végén a tanerőknek szakmai jelentést kéll benyújtaniuk, s a legjobb munkát végzők külön pénzjutalmat kaphatnak.

Első hallásra nincs ezzel semmi baj, hiszen jó, ha a tankönyveket kipróbálják, és aki többletfeladatot vállal, fizessék meg érte. Csakhogy rengeteg szülő tudja, hogy a dolognak lenne egy ezt megelőző lépése. Nem egy tankönyvben vannak a helyesírási, nyelvhelyességi, algebrai vagy esztétikai hibák, megkeserítve a békésen induló családi estéket. Több matek házi feladvány eredménye azért nem egyezik a megoldási kulccsal, mert a nyomtatásból kimaradt a zárójel, hibás a szám előjele, a nyelvtani kérdések egy része még az értelmiségi szülőnek is értelmezhetetlen, vagy ha mégis, akkor az arra kijelölt helyen nem fér el a megoldás. Szóval kell a teszt, de előbb a "vérprofi" korrektori, szerkesztői gyomlálás kell magas honoráriumért, hogy a kétszerkettő még néha se legyen öt, és csak utána jöhet az éleslövészet. A tankönyveseknek tudniuk kell, hogy ami egyszer a gyermekagyban összekuszálódott, többnyire jóvátehetetlenül úgy is marad. Ezekről a tapasztalatokról valószínűleg bármelyik szülő szívesen írna jelentést, ingyen.

A többi tankönyvkiadó nehezményezi a – finoman szólva – szemfüles társ eljárását, mondván: az kizárólag a cég érdekeit szolgálja. Van ebben igazság, mert mindnyájan a piacról élnek, és az a pedagógus, aki egyszer pénzért elkötelezte magát, a jövőben is hű marad az arra áldozni hajlandó kiadóhoz. Sajátos marketing ez egy olyan közegben, ahol minden a gyerek bőrére megy, ráadásul ő, mint a legfőbb teszter, ki van hagyva a buliból. És ki is kell hagyni, de nemcsak őt, hanem a tanárt, az iskolát is. Mert a pedagógiának nem lehet köze az efféle rövid távú üzleti akciókhoz. Amihez viszont rövid távon is köze kell legyen, arról most feledkeztek meg az érintett felnőttek.

Veszely Emőke

Öregdiák találkozó

"A Vasút a gyermekekért" Alapítvány szegedi diákotthona
(korábban MÁV Nevelő-Tápintézet; MÁV Fiúnevelő Intézet; MÁV Diákotthon)
és az öregdiákok **Bakter Baráti Köre**
október 9-én, szombaton, 14 órától kezdődően rendezi
az 1999. évi **Öregdiákok Találkozót**.

A rendezők minden külön értesítés és levelezés helyett – **ezúton hívják és várják sok szeretettel a diákotthon volt lakóit, dolgozóit és hozzátartozóikat.**

P R O G R A M :

- *a mostani diákok köszöntő műsora*
- *képzőművészeti kiállítás diákalkotásokból*
- *múltidéző, archív fotókiállítás*
- *ismerkedés, kötetlen beszélgetés, régi emlékeke, élmények felidézése*
- *esti szabadprogram a vendégek szervezése szerint*

A találkozóra érkezőknek a diákotthon szállást biztosít. A szállásigényt *Körösy Györgyné* gondnoknőnél kell megrendelni személyesen, levélben (6725 Szeged, Boldogasszony sgt. 44.) vagy telefonon: a 06/14-07, 06/18-20 vasúti, illetve a 06/62/420-361-es városi számon. *A találkozóval kapcsolatos kérdésekre* - hétköznap 14-19 óra között – *Zoltánfi László* igazgató-helyettes ad információt a 06/62/420-361-es telefonszámon.

Lakáscsere

Elcserélném 1086 Budapest, Fiumei út 24/c sz. alatti, 92 m²-es, komfortos, MÁV szolgálati lakásomat, legalább 2,5 szobás komfortos megvehető MÁV bérlakásra, Budapesten vagy vonzáskörzetében. Akár hármas csere is lehetséges, ha ettől kisebb lakásra van szüksége. Nyugdíjasokkal is lehetséges, külön engedély alapján. Érdeklődni a fenti címen (Kovács Erzsébetet keressék), vagy telefonon a 313-3861-es budapesti számon.

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV EN ISO 9002
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására
Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Karakter
Karakter Kiadványszerkesztő és Fordító Kft.
Tel./Fax: 322-04-26
VSZ központ: 322-18-91/139
Ha a VSZ-ben jár, egyúttal megtervezzük és elkészítjük kiadványait az I. emelet 7. szobában.
További szolgáltatásaink:
- *kiadványok*
- *prospektusok*
- *dokumentációk*
- *évkönyvek, tájékoztató füzetek*
- *plakátok, szórólapok*
- *meghívók*
- *névjegyek, levélpapírok*
- *reklám ajándékok*
- *reklám tasakok*
készítése

Köszönet

A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza köszönetet mond azon támogatóknak, akik az 1997. évi személyi jövedelemadójuk 1%-át részünkre ajánlották fel. A támogatásból származó bevételt, 148.163 forintot a MÁV Fúvószenekar formaruhájának vásárlására fordítottuk. (*Szabóné Nagy Júlia*, igazgató)

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt.
kizárólagos vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és biztonsági zárak
gyártását és forgalmazását
mint vasúti, mint közúti célra
magánfuvarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96

Északi 1867
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás
TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény

Természetes ellensége nélkül hatalmas mértékben szaporodott el Európában a 30-as évek végén **függőleges 5.** véletlenül ide került **függőleges 1.** Ősszel a **vízszintes 1.** szétszórva tömegesen okoz **vízszintes 5.** A védekezés leghatékonyabb módja a **függőleges 6.**

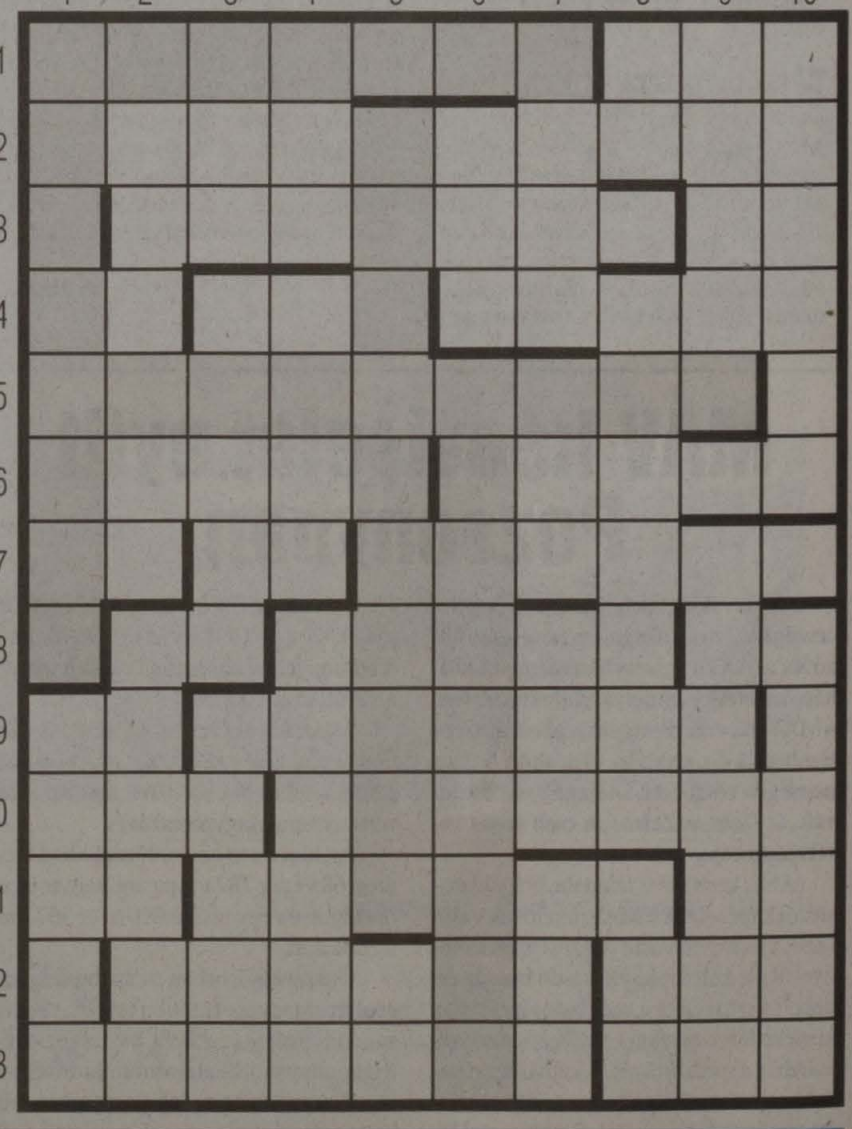
VÍZSZINTES: 1) megfejtés III rész; Balatonban van!; **2)** időszerűen; **3)** rádiusz; fúrógép része; fél part!; **4)** szolmizációs hang; férfi név; letilt; **5) megfejtés IV. rész**; Oxigén; **6)** kutyatulajdonos; fiatal (ang.); **7)** némán fonó!; három egyneműje; kézimunka szövet; **8)** üst harmada; feles erdő!; vasolvasztó; Olga, Hedvig; **9)** kiló, liter; bizonytalan; első betű; **10)** arcométerben van; kelleti magát; **11)** lajt töredék; mész és homok elegye; római ötven duplázva; **12)** atom; temetkezési domb; ... izmus(Kína)vallás; **13)** töltelékáru féle; enyhe kábítószer.

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés II. rész; fejfedő; **2)** tudatlan; eltevé; **3)** középen eltol!; fiókot kulcsol; kísértet (lat.); **4)** nyílás; óvoda; gyors; **5)** Elemér; **megfejtés I. rész**; néma Gizi; **6)** Nitrogén; betegséget jelez; **megfejtés V. rész; 7)** ... Turner; elektromos részecske; becézett Olga; Enikő becézve; **8)** osztrák, svéd gk.j.; Ittrium vj.; tetejére pattan; tv-csatorna; **9)** kártyában ... oszt; Nitrogén vj.; sáncolás (sakk); **10)** hasonló (gör.); Edit; veszed a hangot.

ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE: **... a munka és pihenőidő, az átszervezések, korszerűsítések vizsgálata.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Helfrich Zoltán* Kedves olvasónk nyerte. *(5055 Jászladány, Tó u. 11.)*

Készítette: ***Bánszegi József***



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 13. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. OKTÓBER



MERÁFI azt jelenti, hogy Mellékvonali Rádiós Forgalomirányító Rendszer. Átadták Kétegyháza és Újszeged között szeptember 21-én. FOTÓ: NAGY JÓZSEF



Szerteágazó készülődés előzte meg Debrecenben az Egyetértés Művelődési Központ centenáriumi évfordulóját a járműjavítóban 1999. október 15-én. Azt is mondhatni, még hosszú ideig emlékezni fognak a gálaestre, mert a kiállítások sokaságán túl aktív művészeti csoportok idézték fel Debrecen évszázados munkásintézményének művészeti életét. A jogelőd Egyetértés Önképző Dal és Segédegyletet kifejezetten megbecsülte a MÁV. Most sincs másképp, de hogy az Egyetértés, mint annyi más társa, nehogy jobblétre szenderüljön, a Debreceni Járműjavító Kft-n kívül más támogatókra is rátalált. *Müller Károly*, az intézet igazgatója egy valóságos családfát rajzolt föl köszöntőjében arról, hogy kik is voltak a déd- és a nagyszülők. Jó volt látni a nézőközönség soraiban, hogy *Kiss Tibor*, a VSZ debreceni területi képviseletének titkára videóra vette az utókornak a színpompás megemlékezést. Jó volt hallani a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériumának üdvözletét, a sok hasonló jókívánság mellett. Zenei élménnyel a felvételünkön is látható békéscsabai városi vasutas fúvósok ajándékozták meg a zsúfolásig megtelt színházterem hallgatóságát, nézőközönségét. FOTÓ: HORVÁTH KATALIN

AKTUÁLIS

A föld pedig forog, a világ állandóan változik. Egymással ellentétes irányú energiák működnek, amikből különféle eredmények születnek. Ezen következmények viszik valamilyen irányba az emberiséget. Több nemzetközileg is elismert gondolkodó a mikro- és makrofolyamatokat elemezve objektív következtetésre jutott pl. az érdekek – ellenérdekek vizsgálása során.

Az átalakuló közép-kelet-európai országok által bejárandó – a tőkeérdek által diktált! – útnak nincs sok új eleme. Újdonságot csupán a nemzeti sajátosságok, magatartások produkálnak. Egyszerűbben szólva: Megengedjük-e, hogy Dél-Amerikán keresztül vezethek bennünket Brüsszelbe?

Az akaratokat – amit meg akarnak velünk tenni, tetetni, és amit megengedünk tenni magunkkal! – befolyásolnunk kell. E tárgyban nyílt főpróba elé nézünk a MÁV reformja kapcsán. Az EU Fehérkönyv a nemzetek vasútjainak újjáélesztéséről önálló fejezetben ír. Előtérbe helyezi az energia felhasználást, a károsanyag-kibocsátást, a környezetvédelmet. És nem arról ír, hogy vasutakat KELL megszüntetni!

No persze ebből nem az következik, hogy nincs szükség racionálisabb, átgondoltabb, netán **gazdaságossági számításokkal** is igazolt olcsóbban működő közlekedésre.

Van még egy dolog, ami szükséges lett volna, lenne!? Megbeszélni közös dolgainkat! Igen. Az illetékesekkel, az önkormányzatokkal, a régiókkal és nem utolsó sorban a vasutasokkal. Mindenki tudja, hogy a mellékvonalak ügyéről van szó. A "téma" nemcsak gazdasági, hanem politikai kérdés is. Félelmeim vannak az "ügyletet" illetően. Ugyanis, ha a vasútreform is kormánypárti-ellenzéki önkormányzati szimpátia alapján dől el, nagy gondok lehetnek, sőt lesznek. A vasútvonalak megszüntetésére a forgalom szüneteltetésével, mint "lélegeztetőgéppel" kezdődik. Ez kevésbé fájdalmas módszer. Néhány év után pedig egyszerűen meg kell állapítani, hogy "már évek óta nem működik, nincs közlekedési gond és foglalkoztatási kérdést nem vet fel a vonalmegszüntetés." Lehet, hogy az az érem egyik oldala?

A másik oldalról nézve mást látni. Rövid távú szemlélet, felelősségérzet, hivatástudat hiánya a **nemzet**, Magyarország irányában. Széchenyi és Baross nem vasút felszámolásokkal lett naggyá. Akkor sem volt bővében az ország a pénznek, sőt!

Volt valami, ami most hiányzik, a hosszabb távú gazdasági érdekű (tőkeérdekű) megfontolás, amelyből hosszú évtizedeken át jól profitált az ország.

A politika leegyszerűsíti a jelen helyzetét és azt mondja: két út lehetséges. Az egyik sok-sok pénzt fordítani a vasútra, és az akkor EU-szintű lesz, – de az egészségügyre, a honvédségre, rendőrségre stb. nincs pénz (Szembeállít!) A másik út, a vonalbezárás – bocsánat: reform.

Ha figyeljük a jövő évi költségvetési vitát, látható, hogy sem pénz, sem posztó! Akkor mi van? Azaz mi kellene? Összefogás!

Szakmai érvek, számonkérés a felelőtlen döntésekért! A nép, a munkavállalók, a szakszervezeti mozgalom is ott ül a **felelősök** padján.

A nemtörődömség miatt, az önvédelmi szerveződési akarat hiánya miatt, a szakszervezeten kívüliség felelőtlensége miatt, a szakszervezetek megosztottságának való táptalaj szolgáltatás miatt.

Amikor az országot kiárusítják, és hallgatunk, amikor a vasutat felszedik és hallgatunk, tehetetlenségünket ismerjük el?

Nem a politikai pártok irányában megnyilvánuló szimpátiáról van itt szó. Ennél sokkal többről! A KÖZAKARATRÓL, amelynek meghatározó szeletét nekünk kell (kellene) odatenni az asztalra!

Nincs más út, csak az összegfogás és az EU-konform szakmai érvek nyilvánosságra hozása, és kőkemény képviselete a rövidlátó "saját zseb" szemléletű akaratokkal szemben.

Mi nyelte el a kétmilliót?

TANMŰHELYPÉNZ VOLT, NINCS

Se pénz, se posztó Dunakeszin. Mivel máshová már nem fordulhat, végső elkeseredésében az ottani MÁV tanműhely helyettes vezetője, *Antal János* lapunkat kereste föl, hogy nyilvánosságra hozza a tanműhelyfejlesztés körüli pénzügyi zűrzavar egy igen kényes és érdekes mozzanatát. Állítása szerint az történt ugyanis, hogy a szakképzési alapból címzetten járó kétmillió forintjuk valahol "elakadt", és hiába keresi hivatalos helyen a megoldást, a mai napig még csak válaszra sem méltatták őt.

– A kft-kel való együttműködésben az átadott pénzeszközök felhasználását a MÁV a GY68-40/1999-es dokumentumában szabályozza – nyilatkozta *Antal János*. – Az együttműködés alapján az ADtranztól kapott kétmillió forintunk bekerült az alapszámlaszámra, ám erről én sem felső szintről érkező írásos értesítést, sem a konkrét felhasználást tartalmazó utasítást nem kaptam hivatalosan. Az ADtranz tavaly november 30-án átnyújtotta nekem a bankkivonat másolatát, amiből lehet látni, hogy valóban utalta az összeget.

– *Mire költötte volna a pénzt?*

– Mivel az Országos Képzési Jegyzék szerinti engedélyezett szakmákat lehet oktatni, ráadásul előírt körülmények között és feltételekkel, beruházási feladatokat szerettünk volna megoldani. A 15 millió forintos beruházásból épület alatti rész beépítését, gépészeti jellegű korszerűsítést szerettünk volna megvalósítani. Ehhez megvannak az engedélyezési, beruházási okmányok. A teljes összegből kétmilliót fedezett volna tehát az ADtranz az együttműködési megállapodás értelmében, és ezzel biztosíthattuk volna három szakma korszerű oktatását, működését. Ám a pontos és részletes előkészítés ellenére az építkezés végül nem indult meg, mert a kezdet előtt leállították.

– *Miért?*

(Folytatás a 2. oldalon...)

Székházeladás

EGY RÉMHÍR MARGÓJÁRA

A Népszabadság 1999. október 11-én megjelent, Szakszervezeti adásvétel című írása azt az információt közli, amely szerint a Vasutasok Szakszervezete (VSZ) mintegy 300 millió forintot megvált Benczúr utcai székházától. A cikk szerint az ingatlant – amelyen a VSZ a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetével (VDSZSZ) "osztozik" – a Liga Szakszervezet vásárolná meg. (A Liga Szakszervezet, egyúttal a VDSZSZ elnöke egyaránt *Gaskó István*.)

Az írással kapcsolatban a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége nyilvánosságra hozza a következőket:

1) A Liga Szakszervezet tájékoztatás szintjén valóban megkereste a VSZ-t az ingatlanrész vétele ügyében, ám a konkrét feltételekről semmilyen ajánlatot nem tett, így semmilyen tárgyalás nem folyt le.
2) A VSZ-nek valóban szándékában áll a székház tulajdonában lévő részének eladása, de jelenleg sem a vevő, sem az eladási ár nincs tisztázva, ennek eldöntésére a VSZ választmánya jogosult.

Budapest, 1999. október 12-én

A "J und J Kft." mentőövet dob?

A LOKI-PÁLYA TALÁN MÁR NEM SOKÁIG KIADÓ

Újra komolyan érdeklődnek Debrecenben a Vágóhíd utcai, valamikori DVSC Sportingatlan iránt. A hír így önmagában aligha mond valamit, de azt is hozzátesszük, hogy lapunk már ismeri a "J und J Kft." ajánlatát, amit a vezérigazgató, *Kukely Márton* is megkapott. Bőven szemezgethettünk abból, hogy miként is gondolja (gondolná) üzemeltetni ezt a nagy értékű, tribünnel rendelkező Loki-pályát, s a hozzá tartozó létesítményeket *Kovács István*. Épp ezért személyesen is fölkerestem Galamb utcai irodájában, korszerű benzintöltő állomásán.

– Igen, így van – erősítette meg, – de ez nem jelenti azt, hogy valamilyen eget verő nagy üzlet reményében szemet vetettünk erre az egykor szebb napokat megért Vágóhíd utcai sportkomplexumra. A hely nagyon is ismerős, hiszen a terület egyik bérlője is mi vagyunk. Pontosabban a Koka Kft.

– Túl sok itt a probléma. Nem?

– Úgy igaz. Példának okáért alig őrzik, az áramszolgáltató pedig a nagy tartozás miatt az elektromos áramot kikapcsolta, s amíg azt vissza nem adja, a karbantartásról és az állagmegóvásról csupán beszélni lehet. Mi ezt az áramot garantáltan visszakapnánk, s ez nemcsak amolyan ígérgetés, hiszen a MÁV egyik ingatlankezelő vállalatának a mi cégünk biztosított ideiglenesen villamos energiát bizonyos állagmegóvási munkálatokhoz.

– *Hát ez bizony meglepő.*

– Nézze, mi az elmúlt években lehetőségeinkhez mérten kölcsönökkel, reklám igénybevételével, a labdarugócsapat szponzorainak tömörülését jelképező páholytagsággal, illetve az ezzel járó többszázezer forintos tagsági díjjal cégeink támogatták és jelenleg is támogatják a DVSC-t.

– *De miért jutottak arra az elhatározásra, hogy a haszonnal egyelőre aligha kecsegtető sportingatlant is kézbe veszik?*

– Azt hiszem, így helyes a megfogalmazás. A hasznosítás a mi dolgunk lenne, s ezért cserébe vállalnánk az épületek nem beruházás jellegű karbantartását, állagmegóvását. Ha a MÁV Rt. velünk kötne üzemeltetési szerződést, természetesen a mi gondunk volna a sporttelep őrzésvédelme, s az igénybe vett közüzemi szolgáltatások rendszeres kifizetése.

– *S mit vállalnának még?*

– Elsődlegesen a Debrecent reprezentáló DVSC Labdarugó Rt.-nek mentőövet nyújtva az utánpótlás ifik elhelyezését. Itt.

(Folytatás a 2. oldalon...)

Tények és tanúk

'56-RA EMLÉKEZVE

... A felkelők és a lakosság között példamutató együttműködés volt tapasztalható a Rákosi diktatúra megdöntésére és az ország függetlenségének biztosítására. Magam is tapasztaltam, hogy az összetört kirakatüvegek mögött az árukat nem lopták el és nem találkoztam rablással sem. Számos helyen újságárus hiányban az emberek maguk szolgálták ki önmagukat. Gyakran ezt tettem én is, minden korabeli újságot megvásároltam.

Egy délelőtt, séta közben tanúja lehettem a Rákóczi út és a Nagykörút kereszteződésében, tehát a Blaha Lujza téren a Sztálin szobor maradványai szétverésének. Többen nehéz kalapácsokkal és egyéb szerszámokkal igyekeztek egy-egy darabot letörni és emlékül eltenni. Jártam a Köztársaság téren is, amikor valóban markológépekkel keresték a budapesti pártház titkos földalatti börtönét, amelyben állítólag számtalan politikai fogoly szenvedett. A kialakult tűzharc miatt azonban sürgősen távoznom kellett.

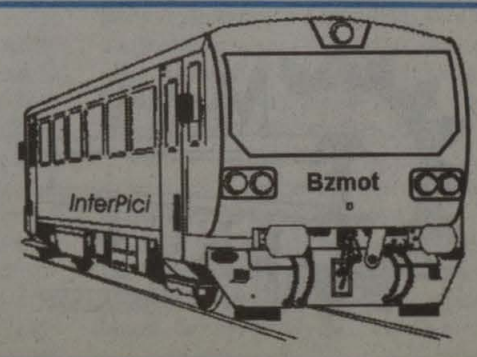
Igen döbbenetes látvány volt a Kilián laktanya és a Korvin-köz környéke. A megtépázott házak, a szétlőtt páncélosok, a mindenre elszánt felkelők félelmetes látványt mutattak és zaklatott lelkiállapotba hoztak. A város nemcsak fegyverropogástól, hanem a mentőkocsik állandó szirénázásától is visszhangzott. Visszafelé jövet kíváncsi voltam, hogy a mellékutcákban mi lehet a helyzet. Így tévedtem be a Práter utcába, amelynek az Üllői úthoz közel eső részén egy szörnyű jelenetnek voltam tanúja. A szűk utcaszakaszon szovjet tankok mozogtak az Üllői út irányába. Egyszercsak látom, hogy az utolsó tankra két 12-13 éves fiú egy kapualjból kiugorva, benzines palackot dob. A páncélos hűtőrendszere azonnal lángbaborult és rövidesen bekövetkezett az üzemanyag-tartály robbanása is. Ezt már én a kapualjban éltem át. A szovjet katonák szinte sértetlenül ugráltak ki és menekültek a kapualjakba. A gyerekek a palack eldobása után azonnal eltűntek, fegyver nem volt náluk. Sajnos nem egy esetben megégett szovjet katonák hevertek a tankok mellett, az irányítótoronyban, valamint a karosszéián....

Részlet: Veres István "Apám mellett, apám helyett".

MVJ
TÜV CERT
ISO 9001
DIN-EN 729-2

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700

•vasúti járműjavítás és gyártás
•fémmegmunkálás
•acélszerkezet gyártás és szerelés



Kőszeg valóban otthont pótol

EGY LEHETŐSÉG AZ ESÉLYEGYENLŐSÉGRE

Úgy hozta a jó sorsom, hogy a TEB Intéző Bizottsága küldöttértekezlete jóvoltából három napot tölthettem Kőszegen, a MÁV nevelőotthonában. Aki már járt Kőszegen, az tudja, hogy a kisváros az ország egyik ékszerdoboza, benne pedig a diákotthon az egyik gyöngyszem, gyönyörű környezetben, tiszta parkjával, hatalmas fenyőfáival, jó levegőjével. A park baloldalán gondozott füves focipálya, játszótér található, és egy – ma már műemléknek számító kis gőzmozdony áll egy személykocsival, jelezvén az itt megfordulóknak, ki a gazdája ennek az intézménynek.

A tantermek előtt kis cipők sorakoznak, mert oda csak papucsban lehet belépni. A kollégiumi hálószobákban nyoma sincs a hajdan megszokott emeletes sodronyos ágyaknak, a szoba inkább hasonlít egy nagy társalgóhoz, ahol mindenkinek van egy kis kuckója.



Az intézet igazgatója ***Kiss János***, aki 28. tanévét kezdte meg 1999-ben itt. Ebédidőben ültünk le egy kis beszélgetésre. Határozott, energikus, kedves, de nem nyájas, hamar kontaktust tud teremteni. Nem csoda, hogy szeretik őt. Talán legszívesebben egy nagydobbal összetoborozná az összes olyan gyereket, akinek nem adatott meg a nyugodt, gondtalan tanulás lehetősége.

– Hogyan indult az otthonnal való ismerkedése?

– 1971-ben pályakezdő általános iskolai tanítóként kezdtem, majd orosz-irodalom szakos tanári diplomát szereztem, később ezt szakmai, német felsőfokú nyelvvizsgával egészítettem ki, ami nem mellékes itt az osztrák határ közelsége miatt sem, ennek sok hasznát veszem a napi munkámban. 20 évig nevelőtanárként dolgoztam itt, 1991-től vagyok először megbízott, majd kinevezett igazgatója az intézménynek.

– Mikor és ki alapította az otthont?

– Eredetileg árvaház volt, a Magyar Királyi Államvasutak alapította 1913-ban. Mindig a MÁV volt a fenntartója. Annak idején sok volt a vasúti baleset és sok gyerek maradt árván. Ezeknek a gyerekeknek az elhelyezésére, az esélyegyenlőség megteremtésére hozták létre, klasszikus nevelőotthon volt. A kilencvenes évek elején történt változások kapcsán merült fel a kérdés, hogyan lehetne megmenteni ezeket a gyermekintézményeket (több is van az országban). Végül a MÁV Rt. létrehozta a "Vasút a gyermekekért" Alapítványt. Ebbe négy otthon (Kőszeg, Kaposvár, Békéscsaba, Szeged) és 13 óvoda tartozik. Ez a támogatás az alapja a működésünknek.

Svájcból is felkarolják

– Milyen forrásai, lehetőségei vannak még az iskolának a bevétel növelésére?

– Szerencsére ma már külföldi: német, svájci támogatóink is vannak, ezen kívül, mivel állami (iskolai) feladatot is ellátunk, állami támogatást is kapunk, a terembérletekből, a vendégszobák kiadásából egészítjük ki az anyagiakat. Ezekből a forrásokból sikerült felújítanunk a tantermeket, a lakószobákat, azok felszereléseit.

– Mit tud nyújtani ez az otthon az idejelentkező gyerekeknek?

– Nagyon fontos kihangsúlyoznom, hogy az országban egyedülálló szolgáltatást tudunk adni az ittlévőknek, ugyanis svájci mintára második éve működünk úgynevezett iskolaotthonos rendszerben. Az intézet óvoda, iskola, diákotthonként működik, 3-18 éves gyerekeket tud fogadni, ezért testvérek egyidejű ittlétére is van lehetőség, és ez nagyon fontos a család számára.

– Milyen módszerrel folyik a tanítás, van-e valami különlegesség benne?

– Nálunk az a különleges, hogy nincs. Eötvös Józseftől 150 éve kialakult klasszikus pedagógiai elveket követjük azzal kiegészítve, hogy az a tanár van a gyerekekkel délután is, akivel az órákon tanultak, és vele veszik át a másnapi leckét. Mindkét félnek az a célja, hogy minél jobban elsajátítsa az anyagot. A módszer eredményességét mutatja, hogy amíg a korábbi években a hagyományos módszerrel tanító iskolákban 60 bukás volt egy évben, addig nálunk az első félévben 30, év végén pedig csak 4, és ebből csak egy tanulónak kellett évet ismételnie. A célunk az, hogy a legtöbbet kihozzuk a gyerekből, hiszen a szülő azért bízza ránk. A tanítás mellett az sem mellékes, hogy a gyerekek állandó orvosi felügyelet mellett vannak itt.

Nem a tévét bámulják

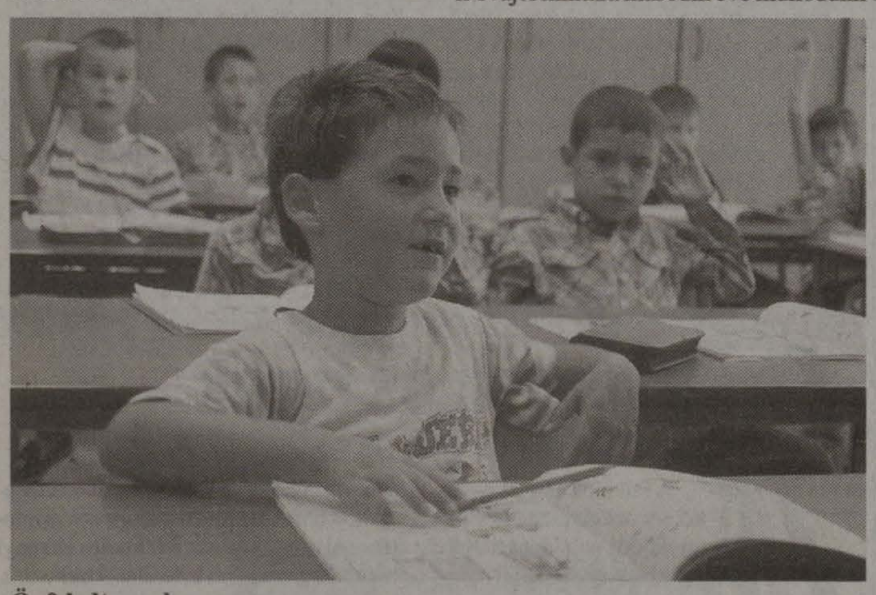
– Ennek az otthonnak sokkal vegyesebb az összetétele, mint egy normál iskoláé. Hogyan tudják ezeket a különbségeket úgy tanulmányi, mint viselkedési szempontból kezelni?

– Valóban nagyon vegyes a kép, de valószínűleg a környezet és a mi nevelési hatásunkra – idegen szóval – hamar szocializálódnak a gyerekek. Az ország minden részéből vannak különböző kultúrájú, perifériára szorult gyerekeink. Ám nálunk rövid időn belül meglelik a helyüket. Azokkal a gyerekekkel, akiket a pedagógusok javasolnak beszédhiba miatt, saját logopédusunk foglalkozik játékos formában, a gyerek észre sem veszi, hogy tanul. Az itt szervezett programok értelmet adnak a mindennapjaiknak, nem a TV-t bámulják órák hosszat, hanem értelmes elfoglaltságot találhatnak maguknak akár a sport, akár egyéb területeken. A nálunk tanuló gyerekek tapasztalhatják a közösséghez való tartozás semmihez sem hasonlítható érzését. Tanulhatnak fúvószenét, tagjai lehetnek az énekkarnak, járhatnak zeneiskolába, űzhetnek különböző sportokat. Nem utolsó sorban pedig, ha valaki a tanulmányi eredményein javít, a gyermeknapon motoros repülővel szállhat a város fölé. Az intézményünk nyitott, hiszen nem csak bentlakó tanulókat fogadunk, hanem helybelieket is – ha van hely – így a mi gyerekeink is kijárhatnak a városba a barátaikhoz. A gyerekek számára plusz ajándék még, hogy az évet egyhetes balatonkenesei táborozással zárja az iskola, amit az 1%-os adótámogatásból fedezünk.

– Hogyan és milyen anyagi feltételekkel lehet az otthonba bekerülni?

– Minden iskolaév kezdete előtt kiadunk a szolgálati helyeknek egy körlevelet, melyben rövid ismertetést adunk intézményünkről. Az egy főre jutó költség nem éri el a havi családi pótlék összegét sem (kb. napi 140 forint). Ezért szállást és napi ötszöri étkezést biztosítunk. Telefonon is szívesen adunk tájékoztatást, aki akar, személyesen is meggyőződhet a körülményekről, részükre szállást is tudunk biztosítani. Egyébként a gyerekek hétvégén – akiknek szülői meghatalmazása van, egyedül is – haza mehetnek. Aki itt marad, annak hétvégi programokat szervezünk. Nem árt, ha útlevele is van, mert lehetőség van a közeli Ausztriába is kirándulni.

Kép és szöveg: ***Orosz Tamás***



Önfeledt arcok

Mi nyelte el a kétmilliót?

TANMŰHELYPÉNZ VOLT, NINCS

(...folytatás az 1. oldalról)

– Pontosan nem tudom. Csak annyit hallottam idén márciusban informális csatornákon keresztül, hogy állítólag ezeket a szakmákat nem feltétlenül nálunk kell fejleszteni. Nem értem, mert minden feltétel megvolt, és a Kamara is ellenőrzi, milyen körülmények mellett gyakorolnak a gyerekek.

– Kitől várja a választ?

– A bankkivonat másolatának megérkeztekor jeleztem a szolgálati vezetőimnek a pénz eltűnését, majd idén május 19-én egy 8105-1 ragszámú ajánlott levélben fordultam *Benczédi Mihályné*hoz, a MÁV Rt. gazdasági vezérigazgató-helyetteséhez. Választ a mai napig nem kaptam.

Veszely Emőke

(Megjegyezzük: *Benczédi Mihályné* vezérigazgató-helyettes 1999. május 28-án a levelet a kézhezvételtől számított egy napon belül ügyintézésre kiszignálta, 1552/T. iktatószámmal ellátva *dr. Bajnai Gábor* személyügyi vezérigazgató-helyettesnek és *Gyuricza Gyula* osztályvezetőnek. A szerkesztőség természetesen helyt ad más, hivatalos magyarázatoknak is.)

Üzenet neki, az "okoskának"

A MÁV Rt. (is) elindította a Hangposta szolgáltatást. A Vasutas Hírlapban is megjelennek rövid összefoglalások a kérdésekről, felvetésekről. Nem rossz az ötlet, sőt kifejezetten jó dolog, hogy a MÁV ügyeiről, a különböző tárgyalásokról nem a VDSZSZ gyűlölet-hírmondója tájékoztatja félre a vasutasság egy részét.

Az egyik számban olvastam egy kérdésfeltevést, amelynek lényege a következő volt: mekkora a három reprezentatív szakszervezet munkaidő kedvezménye, illetve mennyi pénzbeli megváltást kapnak? Ez hány dolgozó foglalkoztatásával egyenértékű? Nagyon jó a felvetés! A kérdésből sok mindenre fény derül. Mégpedig:

1) Nem tudja a kérdező, hogy a munka törvénykönyve alapján járó juttatást nemcsak a reprezentatívok, hanem minden szakszervezet kapja az üzemi tanácsi választáson elért eredménye, támogatottsága arányában.
2) A munka törvénykönyve szabályozza a munkaidő kedvezmény meghatározásának módszereit is.
3) Valószínűleg nem szakszervezeti tag a kérdező, mert a MÁV-nál minden szakszervezet, amelyik aláírta a munkaidőkedvezmény igénybevételéről és részbeni megváltásáról szóló megállapodást, megismertette annak tartalmát a tisztségviselőivel illetve a tagjaival.
4) A kérdésfeltevő nincs tisztában azzal, hogy a szakszervezetek és köztük elsősorban a VSZ fellépésének köszönhetően hány munkahelyet sikerült megőrizni, és milyen mértékű bérfejlesztéseket sikerült elérni a vasutasok – beleértve a potyautasokat is – számára. Tájékoztatási segédletül közöljük az alábbi táblázatot:

Év:	Munkáltató bérfejlesztési ajánlata:	Elért eredmények:
1994.	12%	28,5%
1995.	2,5%	15%
1996.	12,5%	22,9%
1997.	15%	20%
1998.	13,5%	18,7%
1999.	10,5%	16% (I.-VIII. hó.)

5) A dolgozói foglalkoztatás felvetése szakmaiatlan – már bocsánat! Hozzá nem értést mutató kérdés. Ugyanis, ha a kolléga úr azt kérdezte volna, hogy hány váltókezelőt, forgalmista vagy netán főosztályvezetői munkakör bérét teszi ki, erre talán lehetett volna választ adni.

A munkaidő kedvezmény megváltásának összegéből szakértőket fizetnek a reprezentatív szakszervezetek: jogászt, közgazdászt, pénzügyi adószakértőt, stb. Ezt azért teszik, hogy a szakszervezeti tagoknak – meg sajnos a potyautasoknak is – KSZ-e, béremelése, szociális juttatása, meg ami még az előzőnél is sokkal fontosabb: foglalkoztatásbiztonsága legyen.

Tisztelt kérdező!

Azért tart ott kicsinyke hazánk, ahol tart, azért olyan a vasút, a mi munkahelyünk, amilyen, mert sajnos elég sok "okoska" van közöttünk, aki nem hogy a pályára nem mer kiállni focizni (szakszervezeti tisztséget vállalni), hanem még a nézőtérre sem mer bejönni és onnan bekiabálni. Az "okoskák" a stadionon kívülről, arctalanul kiabálnak be, vagy készítenek falragaszokat, mint az "igazság elsőszámú prófétái".

Megoldási javaslatom a következő: a kolléga próbáljon meg otthon (amikor más nem látja) a tükörbe nézni. Ha semmit nem lát, ne lepődjön meg.

mimi



A debreceni Egyetértés Művelődési Központ díszünnepségén megjelent minden rendű és rangú vasutas szervezet meghívottja. Középütt, elöl *Szombathy Géza* területi igazgató, arrébb helyettesével *Tasi Gáborral* együtt. FOTÓ: *HORVÁTH KATALIN*

A "J und J Kft." mentőövet dob?

A LOKI-PÁLYA TALÁN MÁR NEM SOKÁIG KIADÓ

(...folytatás az 1. oldalról)

Másodsorban megnyitnánk a nagy múltú sportlétesítmény ma még zárt ajtaját a MÁV tömegsportja előtt. Már meg is kérdeztük a MÁV reprezentatív szakszervezeteit erről. Harmadsorban fölélesztenénk a nagy hagyományokkal büszkélkedő, de eltűnt, elhalt birkózást, súlyemelést, kerékpározást, melyek Debrecen sportéletéből kiszorultak. Tudjuk, hogy e sportágak művelői nem az anyagi támogatás, hanem a helyiségek híján működésképtelenek. Mindent összevetve, a sportingatlan működtetési jogát vállalkozásszerűen szolgáltatóként szeretnénk elnyerni. A telep bérleti díját jelképes összegben akarjuk megállapítani, minthogy a MÁV jelenleg jelentős összeget fizet őriztetés címén, de állagmegóvás nélkül a sportlétesítmény együttesért.

– S kaptak-e már valami értesítést a MÁV Rt.-től, mondjuk dr. Bajnai Gábortól, a sportügyekért felelős vezérigazgató-helyettestől?

Kovács István egy eléggé friss levelet húz elő borítékjából. Hát a sorok nem éppen bíztatóak. Hogy miért? Erre még visszatérünk.

Szalai Csaba

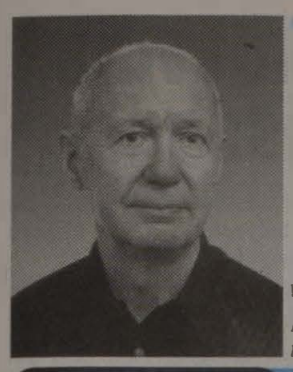
MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400



MOTTÓ:
Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.

Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ

***Kárpáti Sándor* rovata**

Tallózó

"Elgondolkodva közelmúltunk és jelenünk mindennapos botránykrónikáján, az a benyomásunk támad, hogy akár találomra is nyúlkálhatunk bárhová, a közszolgálattól a tömegkommunikáción és a bankügyleteken át a sportig és az egyházig, a bűnüldözőktől, az adónyomozóktól, tudós orvosoktól a természetgyógyászokig, mindig valami *ragadósba* ér a kezünk." *(Popper Péter, Népszabadság, 1999.09.13.)*

* * *

"Összesítve: *leginkább korrumpálhatók* a pénzintézetek, ezeket a politikai pártok követik, harmadik helyen az önkormányzatok állnak." *(Vásárhelyi Mária, Vasárnapi Hírek, 1999.10.03.)*

* * *

"Véleményem szerint nem hiteles a különféle részekre felosztott közember. Az ország színpadán időről időre más és más pofákat lehet vágni, különböző szerepeket lehet játszani, de a többféle figura mind-mind *egyetlen* emberé. Ezt minden ködösítés, magyarázgatás ellenére tudják az állampolgárok. Ezért aztán nem a magán, az írói, a szakszervezeti és mit tudom én, milyen énjeit, hanem a maga hús-vér egyéniségében szereplőt fogják dicsérni, szidni, értékelni." *(Rékai Gábor, Metro, 1999.09.16.)*

* * *

"A sárdobálás ugyan eredetileg azt jelenti, hogy valaki tiszta, csak ellenségei próbálják bepiszkítani, ám az is mindig kiderül vagy erősen gyanítható, hogy azért vannak szép számmal olyan közéleti emberek, akiknek *saját saruk* is van." *(Szále László, Magyar Hírlap, 1999.09.30.)*

K.S.

Szakszervezet-ellenes légkör van

FIGYELMEZTET ***DR. KUTI LÁSZLÓ***,
A TUDOMÁNYOS ÉS INNOVÁCIÓS DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKE

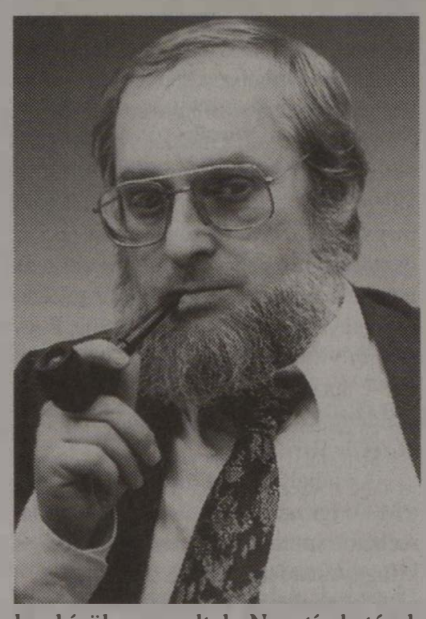
Amikor felkértelek, hogy készítsünk interjút a szakszervezetek helyzetének néhány kérdéséről, már a telefonban válaszoltál: mindenekelőtt az kellene, maguk az emberek higgyék el, hogy *nekik* van szükségük az érdekvédelmi szervezetre.

– Hogyan folytatnád ezt a gondolatot?

– A szakszervezet a tagság, és nem a vezetők érdekében jött létre. Tehát a munkavállalók *maguk* a szakszervezet, amelyre azért van szükségük, hogy közös érdekeiket megjelenítsék. Az egyén mindig gyengébb. A munkavállaló az egyéni munkaszerződésnél kijátszható, hátrányos helyzetbe hozható és kényszerhelyzetben kénytelen dönteni. De ahol van szakszervezet, amelyik *jó kollektív szerződést* köt, ott ezek a veszélyek minimálisra csökkenthetők.

– A mai magyar szakszervezetek ilyenek?

– Igen. Mindazok a szakszervezetek, amelyek szándékaiknál fogva munkavállalói érdekképviseletre jöttek létre, *megfelelnek* ennek a kritériumnak. Nyugodtan állíthatom, hogy a hat nagy konföderációt ilyen szakszervezetek alkotják. A gond az, hogy 1989-91 között szakszervezet néven alakultak olyan csoportosulások, amelyeknek egészen *mások* voltak a céljaik. (Napi politika, vagyonszerzés, a munkavállalói érdekek háttérbe szorítása, stb.) Szerencsére ezek a partvonalon kívülre szorultak. Negatív hatásuk azonban máig érezhető.



– Nem sok a hat konföderáció?

– Nem az a lényeg, hogy sok vagy kevés. Hanem az, hogy kulcskérdésekben képesek-e együttműködni? Meggyőződésem, hogy a szétforgácsolódás időszaka lejárt. *A jövő az integrációé.* Ám ezt a folyamatot nem szabad sürgetnünk, mert ez túl sok embert érint érzelmileg is, a szakszervezeti tagoktól a vezetőkig.

– Mit szólsz a vezető tisztségviselők etikai ügyeihez?

– Jelenleg szakszervezet-ellenes politikai légkör van, amelyben a kormánypártoknak érdekük, hogy *lejárassák* a szakszervezeteket. Ezt pedig legkönnyebben a vezetők lejáratásával lehet elérni. Mert ha nem is igaz, amit állítanak, a bizalom megrendül iránt uk. S az emberek többsége nem az egyes vezetők magatartásán kezd el gondolkodni, hanem *elfordul* a szakszervezetektől. Tehát ha gyengíteni akarom az érdekvédelmi szervezeteket, akkor kitalálok és felfújok valamit vezetőivel kapcsolatban. Ez a dolog egyik oldala.

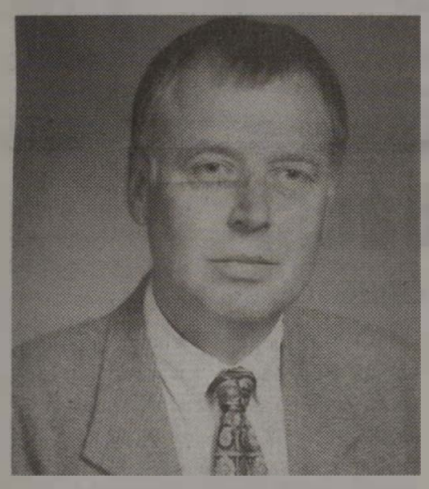
A másik: a szakszervezetet is, mint társadalmi szervezetet, emberek alkotják, akiknek különböző a véleményük, a habitusuk, adott esetben a céljaik is. Tehát harcolnak, rivalizálnak egymással, érdekeik érvényesítéséért. Ehhez viszont pozícióba kell kerülniük. A probléma az, hogy *nem mindig tudják megválasztani a megfelelő időnek megfelelő eszközt.*

Ebből következik: aki vezetésre vállalkozik, az számoljon azzal, hogy *kirakatban* éli le az életét, s adott esetben azt is ellene fordíthatják, amit az emberek többségénél abszolút természetesnek tekintenek. Következésképp, nem kell a labdát feladni, akkor nincs mit leütni.

- kárpáti-

Mi a megújulás iránya és tartalma?

VÁLASZOL: ***KAPUVÁRI JÓZSEF***, A HÚSIPARI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKE



– Kire és mire szavaztál az MSZOSZ szövetségi tanácsának azon az ülésén, amelyen Sándor László bizalmi szavazást kért és – mint ismeretes – meg is kapta a bizalmat?

– Szakszervezetünk képviselői – köztük magam is – *nem* szavazatot adtunk le, ami azt fejezte ki, hogy az MSZOSZ elnöke nem élvezi a bizalmunkat. Ami a kérdés másik felét illeti, vagyis azt, hogy mire szavaztunk, mi az MSZOSZ megújulására adtuk a voksunkat.

– Mi ennek a megújulásnak az iránya és tartalma?

– Egy szervezet megújulása elsősorban a személyek változását jelenti, hiszen a szervezet emberekből, a tagságból és a vezetőkből áll. Mert például a számítógép-park cseréje nem jelenti a szervezet megújulását.

A megújulás iránya, hogy a szakszervezetek *megtalálják helyüket és betöltsék szerepüket* a mai, gyorsan változó – divatosan szólva – globalizálódó világban. Azért kell megtalálniuk helyüket, mert léteznek és hatnak olyan elméletek is, miszerint nincs szükség szakszervezetekre.

E felfogás lényege, hogy a munka világának legfontosabb kérdéseit a parlamentek törvényekben elrendezik, amelyeket meg nem, azokban a munkavállalók polgári peres úton érvényesíthetik érdekeiket. Ebben a felfogásban valóban nincs szükség szakszervezetekre, ám a valóság ezt a nézetet cáfolja.

– Miért?

– Azért, mert 1990 óta újból létezik *a munka-tőke ellentéte*, s a tőke jelentős erőfölénnyel rendelkezik nemcsak a gazdaságban, hanem a törvényalkotás befolyásolásában is. A modern polgári társadalmak, az EU-országok éppen arról ismertek, hogy ezt az erőfölényt *törvényileg* próbálják ellensúlyozni. A jog érvényesítéséhez azonban *eszközök* is kellenek. A munkavállalók legfontosabb eszköze a szakszervezet, illetve a szervezkedés lehetősége. Ezért föl sem merül, hogy a szakszervezetek a polgári demokráciáknak nem ugyanolyan szerves részét képezik, mint a politikai pártok és a civil szervezetek.

– Tehát mi a megújulás tartalma?

– Olyan szakszervezeti szövetséget működtetni, amelynek van *stratégiája és taktikája*, amelynek rendezettek a viszonyai a politikai, gazdasági partnereivel, amely nincsen politikai karanténba zárva, amelynek vannak eszközei tagságának befolyásolására és a magáról alkotott kép alakítására. Ilyen eszközökhöz tartozik, hogy legyen szellemi háttere, *saját sajtója, képzési rendszere*, legyenek műhelyei, használja a modern kommunikációs eszközöket, a rádiót, a televíziót, az internetet. Mindehhez meg kell teremteni az anyagi forrásokat és a személyi feltételeket. Ezek ugyanis együtt képesek biztosítani a szakszervezetek nyomásgyakorló képességét, ha szükséges, a sztrájk szervezését.

– Valós gond a mozgalomban az utánpótlás kérdése is. Hogyan látod ezt?

– A szakszervezeti mozgalomban vissza kell hogy tükröződjék a *nemzedékváltás* is. Az elmúlt tíz évben megjelent a munkahelyeken és folyamatosan bővül egy olyan generáció, amely élményeit már a rendszerváltás után szerezte. Ehhez a nemzedékhez meg kell találnunk az utat, hiszen annak a mozgalomnak nincs jövője, amelyből hiányoznak a fiatalok.

– Hogyan lehet megtalálni ezt az utat?

– Meg kell szólítani, ismerni őket, tudni kell róluk, hogyan vélekednek a dolgokról, saját sorsukról, az őket körülvevő világról és megmutatni nekik, hogy a szakszervezet is lehet egy eszköz, egy keret, amelynek segítségével elérhetik céljaikat. Az egyén alkupozíciója egy dologban nem változott a globalizáció megjelenésével sem: aki nem rendelkezik specifikus, ritka s ennél fogva kiemelkedő szaktudással, az a piaci alkuban alulmarad a tőkével szemben.

– A megújulás része a stílus, a hangnem, a nyelvezet, a tisztségviselői magatartás is. Mit gondolsz erről?

– A szakszervezeti tisztségviselő kiválasztásához más társadalmi szerepekhez képest is nagyobb bizalomra, *elfogadottságra* van szükség. Szakszervezeti vezetőnek lenni nemcsak szakmai alkalmasság kérdése, de annak a képességnek a megléte is, hogy véleményformáló munkatársai körében *bíznak* a szóban forgó tisztségviselő ítélőképességében; abban, hogy a maga igazáról meg tudja győzni az általa képviselt közösséget. A bizalom megszerzése nem lehetséges *tisztesség, erkölcsi tisztaság* nélkül. Más szóval: a szakszervezeti vezető *ne legyen támadható*, zsarolható, megvásárolható.

- kárpáti -

Erős szervezetet, közös fellépést –

HANGSÚLYOZZA ***SCHALKHAMMER ANTAL***, A BÁNYÁSZSZAKSZERVEZET ELNÖKE



– Mi látszik jelenleg a fő kérdésnek a munkavállalók, a szakszervezetek számára?

– Az ezredfordulóra világossá vált, hogy a társadalmi, gazdasági berendezkedésben egy *új szakasz* indult el, melyet a globalizáció, a multik világméretű terjeszkedése, a liberalizált piac és a mindent szabályozni látszó versenyképesség jellemez. Bizonyára a történészekre vár a feladat, hogy a termelési viszonyok új típusát elemezzék, és a tudományos következtetéseket levonják.

A munkavállalókat és a szakszervezeteket nem a történelmi helyzet elemzése feszíti, hanem *a kiszolgáltatottság csökkentése*, az érdekek védelmének új, hatékony módszereinek a megtalálása. A kapitalizmus világméretében győzött, s általában egy konzervatív, jobboldali előretörés tapasztalható, amire a választ egyelőre – sem nemzetközileg, sem hazailag – a szakszervezetek nem tudták pontosan megfogalmazni. Ez a szervezeten belül *bizalmi válságot* alakított ki, hiszen a munkavállalókat ért közvetlen hatások kedvezőtlenek, s az érdekérvényesítés pedig kevés sikerrel jár. Ezért egyfelől a tőke, a tulajdonosi szorítás, másfelől a tagság igénytámasztása *új válaszokat* és működési feltételeket sürget.

– Melyek lehetnek az új válaszok?

– Ki kell munkálni azokat a módszereket, amelyek alapján a munkavállalók, a szakszervezetek erőt tudnak meríteni. Rá kell döbbennie a munkavállalóknak, hogy kiszolgáltatott helyzetüket kizárólag a szolidaritás, a szakszervezeti szerveződés, *a kemény munkaharc* enyhítheti. A magyar társadalmi viszonyok jelenleg, általában nem különböznek a nemzetközi méretű tulajdonosi és tőkenyomás következményeitől, de a nemzeti sajátosságok *egyedi és konkrét* magyar megoldásokat kívánnak a szakszervezetektől.

– Az előretekintés kötelező, ugyanakkor az sem kevés, hogy egyáltalán talpon maradtak a szakszervezetek.

– Az elmúlt tíz évben a szakszervezetek legnagyobb eredménye, hogy *egyáltalán vannak.* Bárnennyire meg akarta szüntetni őket a jobboldali hatalom, ki akarta üldözni a munkahelyekről a szakszervezeteket, napjainkra világossá vált: a politikai, gazdasági vezetésnek *számolnia kell* a munkavállalók érdekképviseletével. Hatalmas *válságon* ment át a magyar szakszervezeti mozgalom. Túlságosan pluralizálódott, az illúziók –, hogy a hatalom magától együttműködik a munkavállalók szervezeteivel – elmúltak, a vagyoni, a működési válságon az MSZOSZ túl van. Ezért itt az ideje, hogy a kihívásokra pontos válaszokat adjunk, olyan programot fogalmazzunk meg a tagságnak, amelynek alapján mindenki sajátjának érezheti a közösen létrehozott szakszervezeteket.

– A talpon maradás valóban eredmény, mindez azonban nem jelentheti az önkritika mellőzését.

– Önkritikusan be kell vallani, hogy nem találtuk meg azokat a megoldásokat, amelyek jelentős mértékben javíthatnák a munkavállalók helyzetét és politikai, törvényi garanciákat nyújtanának a tagságnak jogaik érvényesítéséhez. Ezért azok a kollégák, akik *progresszíven* vetik fel a problémákat és a *közös* megoldás útját keresik, nem járnak messze az igazságtól. *De nem az a megoldás, hogy kívülről támadjuk egymást és saját szervezeteinket*, mert az ilyen magatartás csak kiélezi a feszültségeket és az ellenfél malmára hajtja a vizet.

– Mi tehát a teendő?

– El kell indulnia egy intenzív, belső politikai párbeszédnek. A szakszervezeti vezetésnek és a tagságnak *azonos információs bázisra* kell kerülnie, s ennek alapján szükséges kialakítanunk új típusú módszereinket.

Ez a harc nem egyszerű. Tudomásul kell vennünk: a tartós kapitalista környezet csak akkor hajlandó engedményeket tenni a dolgozó emberek számára, ha azt ki tudjuk *kényszeríteni.* Ehhez azonban magas fokú szervezettség, erős szakszervezet kell. Enélkül nem megy. Félre kell tenni a személyi, ideológiai, világnézeti vitákat, s a szakszervezetek egyetlen klasszikus alapfunkciójára, az *érdekvédelemre* kell koncentrálni. Minden szakszervezetnek akkor van tekintélye környezetében – jobbra és balra egyaránt –, ha erőt tud felmutatni, és képes a munkavállalói érdekek érvényesítésére.

– Beszéljünk a szakszervezetek és politikai pártok kapcsolatáról, mert az utóbbi időben – az egyes szakszervezeti tisztségviselők etikai ügyei kapcsán - feszültség keletkezett az MSZP és az MSZOSZ között.

– A szakszervezetek és a munkavállalók érdekei összecsengenek a szociáldemokrácia eszmeiségével, a baloldaliság olyan értékeivel, mint a társadalmi igazságosság, az esélyegyenlőség, a szolidaritás, stb. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a szakszervezetek egyeneságú politikai szövetséget létesítenek a pártokkal.

Sok kritika éri az MSZOSZ-en belül működő *platformok* működését, s ezek a bírálatok nem alaptalanok. Úgy gondolom azonban, hogy az azonos világnézetet valló szakszervezeti tagoknak nem lehet megtiltani, hogy politikai platformokba tömörüljenek. A platformszabadság *lehetővé teszi* a pártokkal való együttműködést, de nem lehet egyenlőségi jelet tenni a platformok és a szakszervezetek közé. Akkor lesznek *hatékonyak* a szakszervezeti platformok, ha a piramis elv alapján, a munkahelyektől az ágazatokon keresztül hozzák létre országos képviseletüket, és nemcsak az MSZOSZ szövetségi tanácsába delegált néhány ember sajátítja ki azokat.

Markáns munkavállalói vélemény, hogy az elmúlt időszakban a munkavállalói jogok törvényekben és rendeletekben való megfogalmazását, megjelenítését a szakszervezetek nem tudták megvalósítani. Mi több, az 1994-től 1998-ig tartó baloldali hatalom sem oldotta meg ezeket a hiányosságokat. Nem pénzben kifejezhető törvényekre gondolok, hiszen a makrogazdasági válság kezelése ezt nem tette lehetővé. Hanem arra, hogy miért nem változtattuk meg az alkotmányban azokat a pontokat, amelyek alkotmányosan garantálták volna a munkavállalói jogok érvényesülését, az érdekegyeztetés kötelezettségeit? Tetézi a gondokat, hogy a jelenlegi kormányzat megszüntette a tripartitizmust – a nemzetközi konvenciókat megsértve –, a munka világának főszereplőitől, a munkaadóktól és a munkavállalóktól megvonták együttműködési jogosítványaikat, vétójogukat, együttműködési lehetőségeiket.

Ezekre a kihívásokra *közösen* kell reagálnunk. Válaszunk azonban nem lehet a begubózás, a szakszervezetek gyengítése, szétverése, az oktalan munkavállalói és szakszervezeti hitvesztés. A munkavállalók erejét mindig a szervezkedési szabadságból fakadó *erős szervezet, a közös fellépés* képezte. Erre van szükség ma és a jövőben is.

- kárpáti -

EMLÉKEZZÜNK RÉGIEKRE!

Orbán György

Székely családban fölcseperedett, egyszerű vasúti munkás volt. Egyike azoknak, akik segítettek abban, hogy munkástársaik öntudatos szervezett dolgozókká váljanak, s ezzel hozzájárultak hazánk munkásmozgalmának megalapozásához.

Az 1890-es évek derekán *Lukács Béla* kereskedelmi miniszter elgondolása alapján a MÁV vezetői székely tanoncokból akarták megszervezni "a szocializmus elleni testőrséget". Úgy vélték, hogy ha lecserélik velük a Nyugat-Európa fejlettebb országaiban tanult, a szocializmus eszméivel is megismerkedett szakmunkásokat és művezetőket, hatékony védgátat emelhetnek a nemzetközi munkásszolidaritás terjedése elé.

1894 januárjában a MÁV Gépgyárban kezdték meg 40 székely fiatal képzését, majd a MÁV Nyugati Főműhelyben rendeztek be jól felszerelt tanműhelyt 20 székely tanoncnak. A MÁV Északi Főműhelyben tanuló 43 fiatalból 20 ugyancsak székely volt 1894-ben. A szakma elsajátítása azonban rendszerint egybekapcsolódott az öntudatos munkássá fejlődéssel. Kitüntetett szerepük volt ebben a gépgyári és főműhelyi munkásközösségeknek.

Amikor a Háromszék vármegye főispánja által kiválasztott, 1881-ben Márkosfalván született *Orbán György* a fővárosba indult, nem sejtette, mire szemelték ki. 1896. szeptember 5-től a MÁV Nyugati Főműhelyében tanoncoskodott. Négy év alatt az üldözött szocialista munkásmozgalom vonzáskörébe került, kiváló vasesztergályos szakmunkássá vált.

1902. június 26-án, saját kérelmére a MÁV 100 főt foglalkoztató kis zólyomi műhelyébe helyezték. Oda, ahol a munkások – a műhelyfőnök korábbi jelentése szerint – "a hírlapok olvasásának befolyása alatt egymás közt a munkásügyeket megbeszélik, s ebből kifolyólag a hajlandóság megvolna bennük arra, hogy magukat a nagyobb ipartelepek munkásainak példájára viseljék, másrészről azonban mind ragaszkodnak keresetükhöz…", vagyis: az elbocsátástól félve nem mernek szervezkedni. *Orbán* rövid idő alatt kétszer kapott órabéremelést, mert *Szepesi Simon* műhelyfőnök igen elégedett volt a munkájával. Kezdetben arra is számított, hogy *Orbán,* ez a – jellemzése szerint – "csöndes, intelligens magyar ember" az ő szövetségese lesz az ösztönösen lázadó, többnyire szlovák munkások megregulázásában. Ám éktelen haragra gerjedt, amikor kiderült, hogy *Orbán* vitte Budapestről Zólyomba az 1904. április 15-én megjelenő első szociáldemokrata vasutas munkáslapot, a *Magyar Vasutast.*

A műhelyfőnök *Orbánt* július 13-án a MÁV Igazgatóság utasításának szellemében "tapintatosan", munkahiányra és kifogásolható munkájára hivatkozva, 14 napi felmondással a szolgálatból elbocsátotta. Szeptember 2-i jelentésében *Szepesi* keserűen írta: "A *Magyar Vasutasra* vonatkozólag jelentem, hogy tényleg ő volt az első, aki ezt a lapot Budapestről hozta és szétosztotta a műhelyben… Azóta a lap el is terjedt a vasúti munkások között."

A zólyomi műhelymunkások küldöttei ott voltak a vasúti munkások szervezkedésében határkőnek tekinthető 1904. június 26-i, majd a szeptember 11-i fővárosi gyűléseken. Az elsőn kimondták a *Vasúti Munkások Országos Szövetségének* megalakítását, a másodikon pedig elhatározták, hogy a vasúti munkások általános bérjavítása érdekében küldöttséget menesztenek a MÁV-elnökhöz, és a munkások jogviszonyának javítása céljából beadvánnyal fordulnak a képviselőházhoz. A mozgalom már feltartóztathatatlan volt, de a küzdelem újabb áldozatokat követelt. A *Szepesi* műhelyfőnök önkényét és korrupt voltát nyilvánosság elé táró *Gas-parik Ignác* gyalust és *Madluska István* géplakatost – több mint egy évtizedes szolgálat után – felmondás nélkül elbocsátották.

Amikor 1907. január 6-án megalakult az első legális vasutas szakszervezet, a VMOSZ *zólyomi* helyi csoportja, *Szepesi* már a sátoraljaújhelyi műhely főnöke volt. *Gasparik* a zólyomi Union vasgyárban, *Madluska* a HÉV cinkotai fűtőházában dolgozott. *Orbán György* a Schlick-Nicholson Gép-, Vagon- és Hajógyár munkása és főbizalmija lett. A szociáldemokrata párt erzsébetfalvai (ma: pestszenterzsébeti) pártszervezetének titkára és a helyi Nemzeti Tanács elnöke volt, amikor fiatalon, 1919 januárjában meghalt. Ezrek kísérték utolsó útjára.

Gadanecz Béla - Gadanecz Éva

Nyugdíjasok randevúja a vasútigazgatósággal

Szeptember 29-én, Mihály és a hajdanvolt fegyveres erők napján fórum jellegű rendezvényen találkoztak a Budapesti Területi Vasútigazgatóság egészén működő vasutas szakszervezeti nyugdíjas alapszervezetek képviselői az igazgatóság vezetőivel. A találkozóra az Idősek Nemzetközi Éve jegyében és az idősek napjának (október 1.) előestéjén került sor.

A fórum előadója *Baráth Ferenc* kabinet-irodavezető volt, aki Vizsy Ferencet képviselte. A nyugdíjasok szervezői mellett a rendezvényen részt vett az igazgatóság személyügyi osztályának vezetője, *dr. Nyíri Judit* és szociális szakértője *Pánti Gyuláné.* Az Országos Nyugdíjas Szervezetet *Kapitány István*, az elnökség tagja képviselte.

A hallgatóság feszült figyelmével kísért előadás keretében *Baráth Ferenc* meleg szavak kíséretében méltatta az ENSZ kezdeményezésére született idősek évenkénti Nemzetközi Világnapját, és 1999-et, az Idősek Nemzetközi Világévét.

A magyar időskorú társadalom helyzetét taglaló előadás részletesen utalt a nyugdíjas vasutasok sorsának alakulására. Az egykor volt "második hadseregben" fegyelmezetten, tisztességgel leszolgált évekkel korán sincs arányban a róluk való gondoskodás, annak ellenére, hogy a vasút sokat tesz értük, erejétől függően. Sok még az adósság az elődök, az idősek jogos elvárásait illetően össztársadalmi szinten is.

Az előadó részletes betekintést nyújtott a jelen idő vasútjának korántsem rózsás alakulásába. A hallottak egyáltalán nem nyugtatták meg a régen volt aktívakat, akik ma is érdeklődéssel figyelik a "vasútjuk" helyzetét, a maiak élet- és munkakörülményeit.

– "Más ez a vasút," hangoztatta többször is az előadó, "de sajnos nem jobb, mint az öregek idejében. A korszerűsítés jegyében végrehajtott eddigi át meg visszaszervezéseket megsínylette az irányítás éppúgy, mint a végrehajtás. Az örök változásban nem mindig volt zavartalan és jól áttekinthető, követhető a helyzet" – mondta nem túl derűsen, a jelenlévők sűrű bólogatásától kísérten.

A Budapesti Területi Vasútigazgatóság aktív dolgozóinak száma alig éri el a húszezret, míg a területen a nyilvántartott volt vasutasnyugdíjasoké ötvenötezer.

Az előadó nagy felelősségtudattal és érzettel, de a vezető aggodalmait sem nélkülöző helyzetelemzése hasonló hatással volt az időskorúakra, ami hozzászólásaikból, kérdéseikből segítő szándékú javaslataikból kiderült.

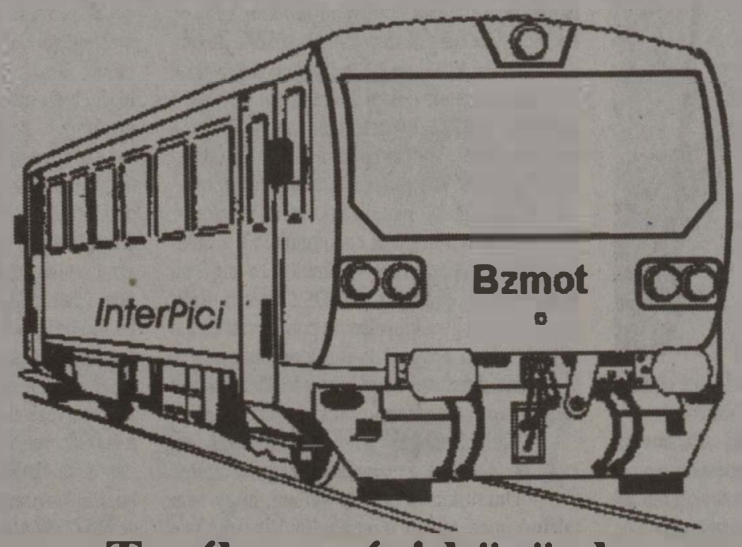
– A célok, a jobbítás megvalósításában segítői vagyunk a vasút vezetőinek, – fogalmazták többen is. A gazdátlanság látható állapotához, a létesítmények, területek leépüléséhez jelentősen hozzájárulnak a garázdák kézjegyeit viselő személykocsik, épületek. Nem feledtetik mindezt az európai színvonalú InterCity-k sem, hiszen az utasok zöme a helyenként siralmas képet mutató másik véglettel találkozik.

Mindezekben a kérdésekben elégedetlenségüket kifejező vélemények mellett igazi, tényleges korszerűsítést sürgettek a hozzászólók. Ezt várják az idős emberek egyetértve az ENSZ rájuk vonatkozó, értük fogalmazódott állásfoglalásával.

Hegedűs K.

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
• láng- és plazmavágás
• nagypontosságú fémmegmunkálás
• szemcseszórás
• alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Béla bácsi

BÚCSÚ AZ ÖREGTŐL

Búcsúzóul még egy történet *Béla bácsiról*, azután hagyjuk nyugodni, mint ahogy ígértük.

Öreg barátunk – mint megannyiszor – ezúttal is a nyílt vonalon bandukolt, szemmel tartva a vágányokat. Néha felkapaszkodott a kavicságyra és sínszálanként a távolba tekintve szemlélte az egyenes irányt, a hézagokat és általában amit látni kellett.

Haladtában elhagyva a hordozható síposzlopot, munkáscsapatot fedezett fel az árnyékos partoldal alján. A feléje áradó piruló szalonna illata eszébe juttatta táskájában lapuló vajas kenyerét, s hogy még nem is reggelizett.

Közeledve a csoporthoz, többször is rá-rátekintett karórájára, és fejcsóválgatva csodálkozott: rossz ez az óra vagy tán még az este megállt? Állandóan kilencet mutatott. A nap is egyre magasabbra hágott, egyre melegebben sütött, gyakrabban elő kellett vennie zsebkendőjét megtörölni erősen kopaszodó, izzadó üstökét.

Azon kapta magát, hogy léptei meggyorsultak, jusson ő is mielőbb a fák hűvösébe a szalonnázó brigádhoz.

A "Jó napot, emberek!" köszöntését többen "Adjon Isten"-nel fogadták, akik éppen akkor haraptak csöpögtetős zsíros kenyerükbe, fejbólintással üdvözölték a jövevényt, gondolván: magyar ember evés közben nem beszél.

Bálint, a fiatal előmunkás felismervén az öreget, hirtelen nem csak a nap és a tűz melegétől kipirultan, nem kis zavarában – és mert ő is éppen most harapott – se köpni, se nyelni nem tudott.

Béla bátyánk jó képet vágván a dologhoz, derűsen kérdezte a szalonnázókat:

– Mondják emberek, ez az a szalonna, amit a vasút adott maguknak? Mennyit kapnak egy napra?

– Mi bizony egy dekát se, otthonról való ez – mondta egy idősebb atyafi, le se véve szemét a parázs fölött forgatott jókora darab, piruló nyársról.

– Hát az meg hogy lehet? – "értetlenkedett" Béla bácsi. – Én bizony minden napra legalább akkorát adnék mindannyiuknak, mint az, ni! – mutatott az előbb szóló jókora szalonnájára. – Tán még cigarettát sem kapnak? – folytatta az öreg.

– De nem ám! Pedig sok fogy belőle, még akkor is, ha csak cigarettaszünetben gyújtunk rá. – nyilatkozott a reggelizést befejező, éppen cigarettáját morzsoló legényemberke.

– Látják, abból is legalább egy dobozzal adnék maguknak! – Ez utóbbi szavakat mintha különös hangsúllyal színesítette volna.

Szó esett még erről s arról, pénzről, egyebekről, és az öreg nem győzött "csodálkozni" a fukar munkaadó magatartása fölött, – ő bizony mindent adott volna, sőt, mindenből kétszerannyit.

Az emberek csak helyeselgettek: ez igen, ez az öreg tudja, ők megérdemelnék mindazt, ami szóba került. Kérlelték is az öreget, tegyen már valamit az érdekükben.

– No, no! – emelte fel a hangját Béla bácsi. – Van ám annak egy feltétele!

– Mi lenne az? Tessék mondani, s máris teljesítettük. – mondta a korábban nyilatkozó.

– Nekem csak egy feltételem lenne, mégpedig az, hogy maguk ezután csak eddig a partoldalig jöhetnek a vasúthoz, ennél közelebb nem! – fejezte be feltételét Béla bácsi.

Ezután ismét órájára tekintett és a falatját titokban eltüntető előmunkáshoz fordult.

– Mondd már fiacskám, nálad hány óra van? Az enyim úgy látszik, erősen siet, már fél tízet mutat. No, Isten áldja magukat, megyek, mert mindjárt ebédidő. Bár az étvágyam mintha elment volna.

Az öreg elvonulását néma csend kísérte, de mintha néhányan lekapták volna kalapjukat.

Hegedűs Károly

MŰVÉSZFÜLKÉBEN

Érdemkereszt a tangóharmonikás vasutasnak

Tíz kilométer óránkénti sebességgel zötykölődik vonatunk a Sárbogárd-Bátaszék vasútvonal Szedres utáni szakaszán, majd nagyot zökkenve megáll Tolna-Mözs állomásán.

Hamarosan már a főnökhelyettesi irodában diskurálok a 61 éves *Szekeres István* vonali tartalékossal, akit augusztus 19-én tüntettek ki a Magyar Köztársaság Bronz Érdemkeresztjével. Alig két napja van a nyugdíjazásig. A köpcös, tolnai parasztember le sem tagadhatná, hogy a munka, a vasút edzette meg. Erről árulkodnak a naptól barnára cserzett, kérges ujjai, ráncokkal telt homloka, ízes beszéde. Nem csodálkozom, hogy csak lassan nyílik meg, hiszen az elmúlt egy meg' aztán híre is ment a zenélő atyafiaknak. Zenekart alapítottam, de vigyáztam arra, hogy a vasút és a zenélés ne sértse egymást! Ezt egyébként negyvenegynéhány esztendeig sikerült is megvalósítanom. Az első zenésztársam *Budi Ferenc,* az ismert cigányprímás volt. Bálokon, lakodalmakon léptünk fel és a zenélés mindig nagy élményt jelentett számomra, függetlenül attól, hogy ki volt a zenésztársam. Általában én voltam a zenekarvezető. Mindig a lakásomon vagy a feleségem hivatalában próbáltunk, aztán szombat-vasárnap jöhetett az előadás. Némelyik fellépésünk 12-16, de nem ritkán 18-20 órán át is elhúzódott. Mi persze ezt nem bántunk, hiszen – mit



Vajon összeállnak még? A formáció neve: Hangulat Rt. Balról jobbra: *Szekeres István* – tangóharmonika, *Rafajlovics Péter* – gitár, *Sebestyén László* – szaxofon és *Götz János* – dob. (Szedres, 1986).

hónapban számtalan hatás érte: itt van maga a kitüntetés, amit *Göncz Árpád* köztársasági elnök aláírásával *Katona Kálmán* közlekedési, hírközlési és vízügyi minisztertől vehetett át, meg aztán a sok gratulációról sem szabad elfeledkezni...

– Vasutasdinasztiában nőttem fel – emlékszik vissza a későbbi pályafutását alapjaiban meghatározó momentumra a vonali tartalékos. Miközben beszél, lassan, szinte "megrágva" ejti ki az egyes szavakat. – Édesapám és nagyapám is korábban a Magyar Államvasutak és jogelődei szolgálatában állt. A családi hagyományok egyenes utat jelöltek ki nekem is a vasúthoz. A szekszárdi Közgazdasági Technikumban érettségiztem, 1958-ban kerültem a vasútra. Szedres lett a honállomásom. Később elvégeztem a Tisztképzőt, így lettem vonali tartalékos.

– Mit is jelent pontosan e fogalom? S egyáltalán miért ezt a munkát választotta?

– Vonali tartalékosként a csomópont területén lévő állomásokon forgalmi szolgálattevőként, váltókezelőként, vagy, ha a szükség úgy kívánja állomásfőnökként, állomásfőnök-helyettesként, személy- vagy árupénztárosként, málházóként, árukiadóként teljesítek szolgálatok. Magyarán szólva helyettesítek. Érdekes egyébként, hogy amikor én helyettesíteni mentem valahová, mindig olyasféle "lámpaláz" volt bennem, mint a színészben, mielőtt színpadra lép. Éppen ez, a változatosság volt ennek a munkának a szépsége. Nincs például két egyforma állomás. Minden állomáson más munkakörben dolgozót helyettesítettem és a "házi szokások" is mindenütt különböztek.

– A vasúton kívül, úgy hallottam még egy szenvedélye is van a zenélés. Igaz ez?

– Hát, hogy szenvedély-e, nem tudom. Tény, hogy közel 41 esztendőn át zenéltem, tangóharmonikáztam különböző zenekarokban. Az egész fiatal srácoromban kezdődött, amikor kaptam egy 12 basszusos harmonikát. Ezen kezdtem el tanulni. Pár év múlva édesapám – egy tehén áráért – vett nekem egy 120 basszusos Weltmeister harmonikát, amit ezután vittem magammal a zeneórákra. Idővel aztán észrevettük egymást a többiekkel, tagadjam – jól kerestünk, de az ember egy idő után fizikailag belefáradt. Ezért hagytam négy éve végleg abba a "nyilvános" harmonikázást. Most már csak az unokáimnak és a szeretteimnek játszok el néha-néha egy-két dalt.

– Mi volt a siker titka?

– Művelődési házakkal, éttermekkel, iskolákkal, presszókkal vettük fel a kapcsolatot. Mi menedzseltük magunkat. Arra mindig ügyeltünk, hogy az éppen divatos dalokon kívül eljátszuk az örökzöld slágereket is. Egyébként a legegyszerűbb zenei vizsgával, az OSZK-val (OSZK = Országos Szakmai Képesítés) rendelkezem, de itt nem csak a papír számított. A jó fül, a ritmusérzék, az ujjtechnika és a tehetség is meg kellett, hogy legyen az emberben. Ha megtetszett egy szám, megtanultam.

– Hogy fogadták a harmonikát a lakodalmakban, a bálokon?

– Jól. S ennek rendkívül egyszerű okai voltak: egyrészt vidéken a harmonika hagyományos zeneszerszám, másrészt önálló hangszer és bármit – a klasszikusoktól kezdve a pop-rockig – lehetett rajta játszani. Nekem is volt olyan esetem, amikor nem ugrott be egy dal, vagy nem ismertem, de akkor valaki a közönség soraiból segített, elénekelte, eldúdolta és utána már ment minden, mint a karikacsapás.

– S akkor eljött 1999. augusztus 19-e. Mit érzett, amikor Budapesten, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumban Katona Kálmán minisztertől átvette a Magyar Köztársaság Bronz Érdemkeresztjét?

– Először is azt kérdeztem magamtól: az 56 ezer vasutas kolléga közül, miért pont én kapom ezt a kitüntetést? A választ azóta is kutatom. Másodszor: egyáltalán nem számítottam ekkora megtiszteltetésre, bár igaz, gondoltam valamilyen elismerésre. De közel sem ekkorára! Azóta fogadom a kollégáim gratulációit és örülök annak, hogy nem változtam meg, nem lettem nagyképű, fennhéjázó. Vallom: az ember teremtse meg a tekintélyét, de ne a nagyképűségével, hanem sokkal inkább a munkájával, a tudásával, a viselkedésével.

Berta Sándor

Egyedülálló módon VSZ-hozzájárulást fizet

AKI NEM FARVIZEN EVEZ

Már rég szerettem volna összefutni *Kis-Böndi Jánossal*, aki most Nyíregyházán a PGF-en belső ellenőr. Tavaly az üzemi tanácsok választási hadjáratában, mint "hallgatóság" ült be a VSZ debreceni rendezvényére.

– Akkor is megkérdezhettem volna, hogy miután nem tagja a Vasutasok Szakszervezetének, mi érdekelhette annyira?

– A VSZ első embere miatt mentem el oda, s bár nem vagyok tagja a VSZ-nek, én már több éve fizetem az érdekképviseleti díjat.

– Mi fán terem az? Erről még nem hallottam.

– Márpedig én úgy döntöttem, hogy hozzájárulok, ha nem is egészen keresetem 1%-ával a VSZ helyi alapszervezetének gazdálkodásához.

– Miért?

Délidő. Közben már a bablevest kanalazzuk Nyíregyházán a vasútállomás magánebédlőjében. *Kis-Böndi János* ápoltbajusza alatt vékony mosoly fut át.

– Én nem akarok farvizen evezni. Úgy döntöttem, hogy ez a VSZ-nek jár, már csak azért is, mert akár akarom, akár nem, képviseli az érdekeimet, gondoljunk csak a kollektív szerződéskötésre.

– Így meg azt nem értem, hogy miért lépett ki a VSZ-ből?

Ezt se titkolja.

– Annak idején valamilyen iskolázási segélyt kaptam a VSZ-től, s nagyon elkeseredtem, hogy ezt a kis összeget megadóztatták. Szóval nem tudtam elfogadni, s nem is önmagában az adózás ténye háborított föl.

– No jó, kilépett. Azt tudja-e, több, mint valószínű, Ön az egyetlen ember, aki ilyen "költekezésre" vetemedett? Tehát önként is ad.

– Ez nem adakozás, több annál, Vasutasnapon egyébként meg is emelem a hozzájárulásom mércéjét. Azt hiszem, így illik.

Azon tűnődöm, hogy *Kis-Böndi János* különcködő ember-e, ám erről is lebeszél, még a szóhasználat sem tetszik neki. Inkább elmondja, hogy milyen ember ő. Egy idegen kifejezést szó hitvallásába: "*Proegzisztenciális felfogásom a valamiért és valakikért való létezés.*"

– Ez a sötétkék öltöny az egyenruhája lenne? – mutatok rá.

– Igen, így is mondhatnám, de én ezt saját pénzemből vásároltam mástól. Azt ne írjuk meg, hogy kitől, egyébként láthatja, hogy a MÁV szimbólumokat (jelvényeket) leszedtem róla, de van rajta egy kis csillag. Fehér mezőben aranyszegéllyel.

Közelre hajol, nézzem meg, mi az. Bevallom neki, nem tudom, melyik civil szervezeté.

Ismét mámorosan derűssé válik, halkan súgja:

– Ez? A betlehemi csillag.

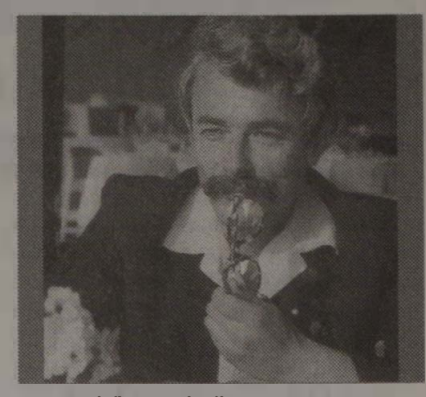
Visszatérünk öltönyének viseletére. Kiderül, hogy egyszer már a vezérigazgatóságon is megkérvényezte, még mint anyaggazdálkodási vezető, az egyenruha használatát. Ám udvarias válaszban térítették el engedélyeztetését, mert ugye az egyenruha a vasútnál nem minden munkakörben dukál. Végül a minisztériumhoz utasították kérésével. Egyébként igen nehezen ment a VSZ érdekképviseleti díjának (hozzájárulásának) elfogadtatása is, mert a helyi alapszervezet élére állította a kérdést: valaki vagy tag, vagy nem tag. Így fordult az akkori területi titkárhoz, *Eszenyi Lászlóhoz*, aki barátságosan szerette volna nyélbe ütni a dolgot: "Fizesd be komám nálunk!" No, de erre meg ő nem volt hajlandó. A területi központnak? Nem! Addig-addig, hogy végül a helyi szervezet csak beadta a derekát, megbékélve azzal, hogy létezik ilyen ember is a vasútnál.

– Nézze, én úgy veszem észre, hogy maga a végsőkig kifinomult igazságokat keresi. Szívesen veszik ezt öntől?

– Van, aki igen, van, aki nem. De ne dramatizáljuk. Mondanékerre egy példát. Minthogy belső ellenőr vagyok a PGF-nél, szóvá tettem, hogy mondjuk A és B vonalszakaszon, ha van rácsatlakozó vágány, ne csak két irányból fedezzük a pályamunkást, de egy harmadik pontból is.

Kis-Böndi János amolyan fogalomvesző. Nem találja szerencsésnek a bérharc kifejezést sem a parlamentáris demokráciában, hiszen szavazatával – mondja, az ő általa is "beiktatott" képviselővel kerül szemközt. Hát ennek ellenkezőjéről igen nehéz őt meggyőznöm, s rögtön eszembe is jut, hogy helyt ad-e annak a felfogásnak, miszerint ha a MÁV-nál mindenki betartana minden szabályt, nem indulna el a vonat.

– Tiltakozom! Ha mindenki betart minden szabályt, úgy nyugodtan közlekedhet minden vonat – állítja. – Tehát nekem ne beszéljen senki



agyonszabályozottságról.

Még egyszer meghányjuk-vetjük egyedülálló hozzájárulásának okait, s ebből az kerekedik ki végtére is, hogy aki nem a reprezentatív szakszervezetek tagja, annak mégiscsak illenék valamicskét fizetnie oda béremelés előtt, a kollektív szerződés megkötése után. Ha nem, úgy az sem volna idegen tanulság tőle, ha az illető egy-két százalékkal kevesebb béremelésnek örvendhetne.

Minden esetre a szakszervezeti önzetlenség egyszer előbb-utóbb véget ér. – gondolja.

Búcsúzóul kivallat, van-e engedélyem a váltók közé állnom, ha őt ott lefényképezem. Férfiasan beösmerem, nincs. Így a legszélső vágány mellé invitál, "az elsodrási határon túl".

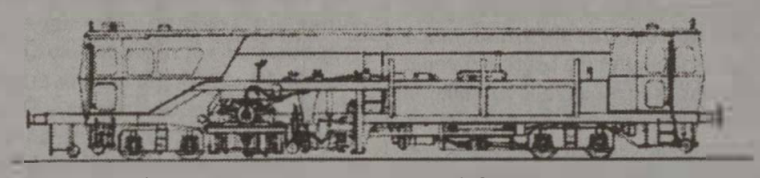
Egyszer már odahagyta a vasutat (no, ez régen volt). S hogy mi húzta vissza? Szerinte, a Moldova állításnak (Akit a mozdony füstje megcsapott) van egy párja is: a sínnek meg vas illata van. Egyébként három generációs vasutas családból származik, nagyapja pályaőr volt Biharkeresztesen, a Kalotaszentkirályról származó édesapja vonatot vezetett a nyíregyházi vonalon, ő meg volt már pályamester, a tiszti tanfolyam után anyaggazdálkodási vezető, s most 50 évesen belső ellenőr, emellett 5 évig környezetvédelmi ügyintéző. Volt. Kislánya debreceni diákként maturandus, de szavai szerint büszke áldott jó 12 éves kisfiára is.

Nagyon kéri, írjam meg, felesége őérte is nagyon sokat vállal, s némely dolgokat elnéz neki, hogy a vasútért való élete kiteljesedjék.

Szalai Csaba

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

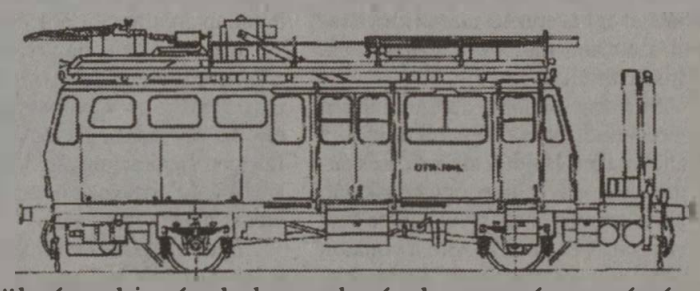
PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérő-szabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA

Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.



A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.
Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.
Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).
Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG
Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.
5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.
☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZABAD TÉR

SZEMELVÉNYEK A KÖZPONTI MUNKAVÉDELMI BIZOTTSÁG PANASZLÁDÁJÁBÓL

"Patyomkin falu"-ban szomszéd a csótány, a bolha!

Korábban már sokszor írtunk a Keleti pályaudvaron dolgozók problémáiról. Azóta felújították ugyan a múlt századi, patinás, műemléki épületet, ám az alagsor szintjén lévő személypénztárak és információs "kuckók" esetében továbbra is megoldatlan egy s más.

Az alagsori pénztárakban és az információnál körülbelül ötvenen dolgoznak, szinte csak és kizárólag nők. Átlagéletkoruk 35-40 év. A legnagyobb gondot számukra a légköri viszonyok jelentik. Nem megoldott ugyanis a 14 pénztárfülkében a szellőztetés, így magas a páratartalom. A pénztárak mögötti gépházban megbújik ugyan egy szellőző berendezés, ám az eredeti funkciójának már nem felel meg. A kialakult helyzetet tovább rontja, hogy gyakran betörnek a pénztárablakok. A lányok, asszonyok egyébként már szinte névről ismerik és ismerősként üdvözlik a környezetükben meglehetősen gyakran előforduló csótányokat és bolhákat. Műszakonként egyébként 12-13 órát dolgoznak a pénztárosok és az információsok, az étkezést, tisztálkodást a forgalomtól függően felváltva tudják csak elvégezni.

Mindezen adatok birtokában nem is csodálkozhatunk azon a tényen, hogy csak idén augusztusban és szeptemberben 11 dolgozó került betegállományba. Arról már ne is beszéljünk, hogy a pénztárfülkék alapterülete körülbelül 4 négyzetméter, ami ugyebár rendkívül szűkös mozgási lehetőségeket tesz csak lehetővé, ráadásul a bútorok állapota is rossz.

A munkáltató sajnos véglegesen nem, csupán átmenetileg tudott megoldásokat találni a felmerült problémákra. Mindenképpen szükséges lenne légkondicionáló berendezések beszerelése és a pénztárablakok fóliázása, hiszen csak ez utóbbi nyújthatna kellő védelmet az üvegtörésből származó balesetek ellen. Keret mindenesetre lenne, lehetne a legszükségesebb teendők elvégzésére, hiszen a K.8606-3/1999. számú megállapodásban a MÁV Rt. vállalta, hogy 1,7 milliárd forintot különít el és használ fel a munkakörülmények javítására. A tragikomikus szituációban azt azért örömmel tapasztaltam, hogy a Keleti pályaudvar személypénztárosai és információsai legalább humorérzéküket nem vesztették el. Elnevezték ugyanis hőn' szeretett munkahelyüket "Patyomkin falu"-nak.

No comment.

Berta Sándor

Így is lehet! Dicsérni jöttem, nem panaszkodni!

Nagy csomagokkal idősebb úriember lépkedett a debreceni igazgatóság lépcsőin felfelé, amikor összefutottam vele. Tétovaságát látva kérdezem: – Segíthetek-e? Milyen ügyben jár itt? – A panaszügyekben illetékest keresem – mondja lihegve, hiszen magasak a lépcsőfokok, a fiatalabbak is megérzik. – Te jó ég! – futott át az agyamon. Mi történhetett? Aki ennyi pakkal veszi a fáradtságot, hogy bejelentést tegyen, ott valami komoly sérelem, vagy bosszúság történhetett.

Tovább együtt haladva mutatom az irányt az illetékesnek. Próbálom kipuhatolni az úr jövetelét kiváltó okokat.

Gondolatban elkalandozok, mit tehetnék a mundér becsületének érdekében? Az életben gyakran ér sérelem embereket, de ritkán tesszük szóvá, hiszen az újabb energiákat igényelne, és gyakran visszafordíthatatlan a folyamat.

Hamarosan kiderül, most nem panasztevésről van szó!

Az úriember fáradtságot nem kímélve, háláját és köszönetét akarta kinyilvánítani, azért, amit utazása során tapasztalt.

Íme a történet:

V.M. budapesti lakos a közelmúltban a Debrecenből 14 óra 45 perckor induló vonattal utazott Hajdúhadházra. Leszállás után vette észre, hogy egyik táskáját, melyben számára rendkívül fontos személyes iratok és pénz is volt, a vonaton felejtette, amely tovább ment Téglás felé.

Hajdúhadházon aggódva mondta a személypénztárosnak, *Tóth Sándornénak*, hogy egy csomagja a vonaton maradt. *Tóthné* gyorsan szólt a szolgálattevőnek, *Rezes Csabának*, hogy a vonaton maradt egy csomag. Ő azonnal intézkedett. Közölte a Tégláson és Újfehértón szolgálatot teljesítő kollégáival, hogy keressenek egy a vonaton maradt csomagot. A vonat ekkor már Téglásról is tovább indult, hiszen a menetidő kevesebb, mint öt perc.

Újfehértó állomáson *Szabó Lajos* forgalmi szolgálattevő a beérkező vonat jegyvizsgálóit kérte meg, hogy a vonaton végigmenve keressék meg a táskát. A kutatás eredményes volt. *Makula József* vonatvezető és *Nagyősi Tibor* jegyvizsgáló megtalálták az ott felejtett csomagot, amit leadtak a szolgálattevőnek, aki azt hamarosan visszaküldte Hajdúhadházra.

Utasunk a meghatottságtól, az örömtől áthatva fejezte ki köszönetét a helyi vasutasoknak, akik azzal adták át a csomagot, hogy ez természetes, és örülnek, hogy meg vannak a bácsi számára pótolhatatlan dokumentumok és a pénze is.

Így a történet "happy end"-del végződött. Mindez úgy derült ki (és válhat ismertté), hogy V.M. később erre járva, eljött Debrecenben a MÁV Rt. Területi Igazgatóságára, hogy itt is megköszönje a MÁV dolgozóinak önzetlen, gyors és eredményes segítségét.

Ilyen egyszerű és természetes módon is lehet a MÁV jó hírnevét öregbíteni.

Seress István

UTÁNAJÁRTUNK

Vízfejadag vagy vízfej-adag?

A MÁV Rt. vezetői ismét gondban vannak. Kitört ugyanis az újabb "H_2O-háború". Hiába rögzítette már szinte mindenféle rendű-rangú megállapodás a MÁV-nál, hogy minden vasutasnak jár a friss, vagy legalábbis ásványvíz, a vízellátás frontján ismét gondok vannak. Ezúttal szeptember 30. az emlékezetes dátum. Ekkor ütött be ugyanis az újabb "vízkrach". S hogy pontosan mi is történt?

Sebestyén Attiláné, a kaposvári állomásfőnökség szb-titkára szerint szeptember 30., csütörtök óta náluk a forgalmi utazók nem kapnak szolgálati vizet. A közel 100 fős forgalmi utazói réteg – élükön a jegyvizsgálókkal – rendkívüli módon felháborodott a történteken. A MÁV Rt. Forgalmi Szakigazgatósága a problémára állítólag csupán annyit válaszolt: "Azért nincs víz, mert nem lett kiegyenlítve a számla". Ez a rövid, tömör, lényegre törő mondat azonban nem csillapította a felborzolt kedélyeket. A vasút vezetői mindenesetre ígérik: hamarosan megnyugtatóan rendeződik a kialakult helyzet. Addig is, minden érintett vasutas kolléga bányássza újra elő és a szolgálatba vigye magával korábban félretett szörpös, üdítős vizesüvegét. Mindenesetre az szb-titkárasszony nem értette, hogy ha a MÁV Rt. megállapodásban vállalta a forgalmi utazók szolgálati vízzel való ellátását, akkor ezt miért nem tudja teljesíteni? Mi akadálya van ennek?

Erdős Gábortól, a VSZ Pécsi Területi Képviseletének területi titkárától megtudtam azt is: a kaposvári probléma nem egyedülálló eset. Hasonló gondokat jeleztek feléjük szeptember 30-án a Dráva-völgyi Regionális Vasúttól és Siófok térségéből is. Bár a területi titkár szerint a probléma már hálózati szintű, azért reméli: a kialakult helyzet hamarosan megoldódik. Tudomása szerint a MÁV Rt. a felmerült likvidítási gondjai miatt nem tudja teljesíteni a megállapodásban foglaltakat

Berta Sándor

Még mindig vonzó a tömegsport

12 FOCICSAPAT MÉRKŐZÖTT DEBRECENBEN

A debreceni *Lokomotív TSE. mikrosporttelepére* éppen, hogy befért az a 12 focicsapat, amely a Vasutas Sportközpont a *XIX. Országos Vasutas Kispályás Labdarúgóbajnokságára* érkezett 1999. október 9-én.

A torna megnyitóján *Szemők Béla*, a Vasutas Sportközpont elnöke hangsúlyozta a vasutas tömegsport fontosságát és elmondta, hogy a MÁV Rt. a jövőben is igyekszik támogatni és segíteni a dolgozók sportigényeit. A közeljövőben vezetői értekezlet elé viszik a MÁV Rt. Sportkoncepcióját, amelyben a tömegsport egy külön fejezet.

A buzdító szónoklat után elkezdődtek az összecsapások.

A végig sportszerű, de kemény küzdelmekben az alábbi eredmények születtek:

I. Záhony - Gépészeti Főnökség
II. Szombathely - Vasjármű Kft.
III. Debrecen - Gépészeti Főnökség
IV. Miskolc - Területi Igazgatóság
V. Szeged - Területi Igazgatóság



A kapus már elfeküdt. A labda tíz láb között táncol. FOTO: PILTZ GYULA



Szemők Béla a mikrosporttelepen megnyitja az országos tornát (Mellette házigazdaként *Vida Péter*)

VI. Szolnok - Tömegsport SE.
VII. Záhony - Gépesített Rakodási Főnökség
VIII. Budapest - Területi Igazgatóság
IX. Budapest - MÁV Egészségügy
X. Pécs - Területi Igazgatóság
XI. Debrecen - Lokomotív TBF.
XII. Miskolc - Mozdonyvezetők Szakszervezete

A torna gólkirálya *Pokol Zsolt* (Záhony GRF.), legjobb kapusa *Rácz László* (Záhony Gépészeti Főnökség), legtechnikásabb játékosa *Palaticz László* (Pécs, Területi Igazgatóság) lett.

Vida Péter

"Nem félünk attól, hogy félnek tőlünk"

A hajdani kultúrdiktátor, Révai mondása szerint a párt és az állam nem egy – de nem is kettő. Valahogy így van ez a VSZ-szel és annak Ifjúsági Tagozatával is. Mert ezek a 35 év alatti fiatal szakszervezetisek már számos munkavállalót nyertek meg a szakszervezeti ügynek, értették meg velük a szervezettség lényegét és fontosságát. És annak ellenére teszik a dolgukat, hogy lendületük, életkoruk nem mindenütt vált ki osztatlan hurrázást az idősebb generációk körében. (Bár eme tényt *Pálmai Zsolt*, a tagozat elnöke egy sztoikus bölcs aggastyán nyugalmával veszi tudomásul.)

– Az érdekvédelmet szoros értelemben nem mi csináljuk – mondja. – De meg akarjuk tanulni a szakszervezetet. Sokszor kerülünk szembe azzal a jelenséggel, hogy a tag a mi kezdeményezésünkre belép a VSZ-be, majd egy idő múlva kilép onnan. Ez persze a munkáltatónak nagyon jól jön. Sok munkahellyel kapcsolatban azt látjuk, hogy ott agyonhallgatják az érdekképviseletet. A szervezettség kérdése mélyen személyes dolog szerintem, hiszen rengeteg múlik a titkáron, az ő rátermettségén. Elméletileg nem az a baj, ha a titkár képzetlen ember, mert attól még lehet a szerevezettség magas szintű. A baj ott van, hogy ez nem jellemző, tehát valahol mégis személyi okok keresendők a tagvesztésben.

– Ezek szerint ti a személyes varázsotokkal is akartok hatni?

– Miért ne tennénk, ha nekünk van ilyen? És gondolom, hogy van, különben nem okoznánk annyi riadalmat. Közöttünk nincs egyetlen függetlenített aktivista sem, mégis rengeteg időt szánunk a szervezésre. Igaz, ezért időnként szó éri a házunk elejét, pontosabban a hátulját, mert ritkán mondják a szemünkbe, mi bajuk van velünk. Inkább üzengetnek. De ez van, nem is érdekes, azonban tény, hogy a kilépő tag ugyanabba a szakszervezetbe már nem lép vissza. Vagy hátat fordít az egésznek, vagy átmegy egy másik érdekképviseletbe. Ezt nem szabad hagyni.

– Van-e valami stratégia ennek megakadályozására, a szervezettség fokozására?

– Igen. Mára megtörténtek a tagozaton belüli szigorú személycserék a területeken. Gondoskodtunk a helyettesíthetőségről is. Az a házi feladat, hogy mindenki találjon a saját területén legalább egy embert minden szakágból, és rajta keresztül építse a szervezetet. Fájó, hogy a VSZ-ben megszűnt a rendszeres ifjúsági képzés, mert így nehezebb megismerni az igazán alkalmas személyeket, akik a későbbiekben sokat tehetnek a szakszervezetért, az építkezésért.

– Úgy tűnik nekem, mintha vészharangot kongatnál.

– Abból a szempontból igen, hogy a MÁV-nál az átlagéletkor elég magas. A fiatal vasutasok kiképezik magukat, tanulnak, majd úgymond jobb helyekre, leginkább az üzleti világba távoznak. Ez érthető valahol, de nem segít a szakszervezeten. Az idősebbek pedig nehezen ösztökélhetők. Ezért kell megbecsülni a meglévő fiatal dolgozókat, akiken nagyon sok múlhat, ha tudatában vannak a saját jelentőségüknek.

– Legutóbb az IT területi ügyvivői Gárdonyban töltöttek el három napot. Miért, és mi volt a lényeg?

– Tulajdonképpen okulni mentünk oda tizenegyen, s ezúton is köszönjük a lehetőséget Márkus Imrének és a Képzési és Oktatási Bizottságnak. Az első napon a Vasutas Fiatalokért Alapítvány kuratóriuma ülésezett, merthogy olyan is van. Másnap *Katona János*, a MÁV Rt. személyügyi főosztályának osztályvezetője tartott előadást a cég humánstratégiájáról. Aztán jót beszélgettünk *Molnár Gyulával*, a szocialista párt alelnökével. Kemény kérdéseket kapott tőlünk, és nagyon jól állta a sarat. Fölkészült volt, higgadt és jó humorú. Az utolsó napon *Kuna Tiborral*, az Ifjúsági és Sportminisztérium projektigazgatójával folytatunk eszmecserét. Hasznos volt Gárdony, mert mind kormányzati, mind ellenzéki, mind pedig helyi oldalról megismerhettük az ifjúságpolitika egy-egy szeletét. Most először tapasztaltuk igazán, hogy a MÁV végre odafigyel a fiatal generációra, és megosztja gondolatait az ifjú dolgozókkal. A három nap tanulságát hasznosíthatjuk a munkánkban. Mert igaz, hogy életkorunk miatt mi némileg kilógunk a sorból, ám mi is a VSZ szerves része vagyunk.

Veszely Emőke

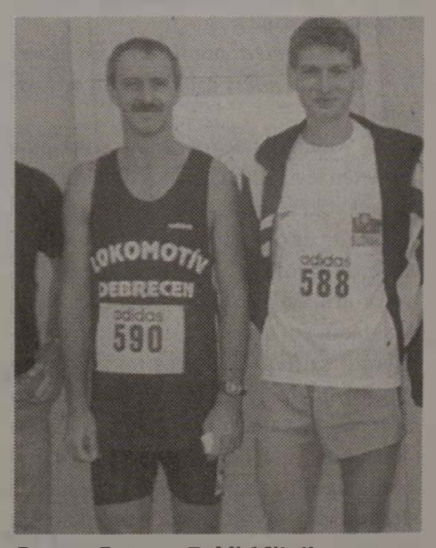
Lokomotívval Franciaországban

Öt nemzet (francia, portugál, belga, holland és magyar) vasutas sportolói vettek részt szeptember 12-én a Bordeaux melletti Croignonban rendezett nemzetközi, hegyi, félmaraton futóversenyen, az egyik rendező-főszponzor, az SNCF meghívására.

A magyar vasutat a debreceni **Lokomotív Tömegsport Egyesület** amatőr futói képviselték.

A vasutasok különversenyében: *Bartos György* (Ferencváros Gépészeti Főnökség) 1. helyezést, *Földi Mihály* (Békéscsaba Anyaggazdálkodási Főnökség) 2. helyezést ért el.

Az összetett versenyben is kiváló idővel érkezett célba a két magyar atléta: Bartos György 6., míg Földi Mihály 7. lett.



Bartos György, Földi Mihály

MÁV ADtranz VJD Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

• H • í • r • l • e • l • ő •

Kemény kereskedelmiek

Sztrájkalap létrehozását tervezi a Kereskedelmi Alkalmazottak Szakszervezete. A KASZ több mint 50 ezer tagot képvisel, tagjai között elsősorban a kis- és nagykereskedelemben dolgozó eladók, pénztárosok, raktárosok, de krupiék, őrző-védő szolgálatok alkalmazottai is vannak. *Sáling József* elnök szerint megvárják, milyen eredményt hoznak az év végi bértárgyalások, a KSZ módosítása. Ha a helyzet kedvezőtlenül alakul, tavasszal megfontolják a keményebb lépéseket. *(Magyar Hírlap)*

Érdekes lépések

Az MSZP és az MSZOSZ szocialista-szociáldemokrata platformja októberben aktualizálja azt az együttműködési megállapodást, amelyet a szocialista párt másfél évvel ezelőtt kötött a szakszervezetekkel. Az MSZOSZ szerint a bérből és fizetésből élők politikai aktivitása egyre csökken. A szakszervezet a jövőben ezeknek a csoportoknak az érdekében lép fel, mondta *Sándor László*. *(Népszava)*

Igazolatlan nebulók

Mind a mai napig nem kapta kézhez diákigazolványát 150 ezer idén új iskolába iratkozott diák. A késlekedés oka, hogy a nyomda nem készítette el határidőre az okmányokat. A közlekedési tárca ezért megállapodott az Oktatási Minisztériummal, hogy az utazási kedvezmények igénybevételéhez október 31-ig elfogadják a lepecsételt diákigazolvány-kérő lapot vagy az intézmény által kiadott iskolalátogatási igazolást is. *(Népszava)*

Közúti demonstráció?

A közúti fuvarozók nem a költségvetést terhelő többlettámogatásokat igénylik, hanem működési feltételeik, az egyenlő bánásmód és életben maradásuk biztosítását követelik a kormánytól. A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének elnöke szerint mivel a kormány nem veszi figyelembe a szakma segélykiáltásait, az MKFE az érdekérvényesítés minden eszközét igénybe fogja venni, beleértve egy esetleges közúti demonstrációt is. *(MTI)*

Több az igény

Az Országos Munkaügyi és Módszertani Központ adatai szerint szeptember végén 397 ezer regisztrált állástalant tartottak nyilván, számuk 344 fővel emelkedett az előző hónaphoz képest. Az országos munkanélküliségi ráta 9,4 százalék. A bejelentett új munkaerőigények 20 százalékkal emelkedtek, a rendelkezésre álló álláshelyek száma 93 ezer volt, ebből 56 ezer maradt betöltetlen. *(Magyar Nemzet)*

Nők hátrányban

A szociális tárca nőképviseleti titkárságának vezetője szerint a munkáltató nemritkán jogellenesen válik meg a női munkaerőtől. A nők gyakran kisebb fizetést kapnak, nincs lehetőségük a munkahelyi előmenetelre. *Szita Erzsébet* jelezte: a közeljövőben próbapert kezdeményeznek a nők munkahelyi diszkriminációja miatt. EU forrásból képzési programot indítanak bírák, munkaügyi felügyelők és szakszervezeti vezetők számára az esélyegyenlőség megvalósításáért. *(Magyar Nemzet)*

Se pénz, se szövetség

A közlekedési tárca és a fővárosi önkormányzat egyaránt szeretné, hogy működjön a tarifaközösség, majd a közlekedési szövetség Budapesten és az agglomerációban, az ehhez szükséges pénz azonban sok éve sehol nincs. A KHVM csaknem napi rendszerességgel egyeztet a Pénzügyminisztériummal, lobbizik a tarifaközösségért, de sikertelenül. A szövetség létrejöttének egyik alapfeltétele a nagyvárosi tömegközlekedés normatív finanszírozásának visszaállítása. *(Magyar Hírlap)*

Lehajtók perben

Eredménytelenül végződtek az egyeztető tárgyalások a környezetvédelmi miniszter és a Levegő Munkacsoport között az M0-ás autóút káposztás-megyeri csomópontja ügyében. A minisztérium nem tudja teljesíteni a zöldek legfőbb kérését, a lakótelep mellett vezető lehajtóutak építésének megakadályozását, ezért az M0-ás északi szakaszának továbbépítése ellen indított per folytatódik. *(Népszabadság)*

Gyerekkel kevesebb

A gyed felső határának a minimálbér háromszorosára emelését javasolja a nemzeti családpolitikai koncepció legújabb változata a parlamenti ciklus végéig. E szerint a gyermek kétéves kora helyett kettő és fél éves koráig folyósítanák az ellátást. A gyermekvédelmi támogatás növelése mellett a családi pótlék életkor szerinti differenciálására is javaslatot tesz a koncepció. A tervek szerint tovább nőne a gyermekek után járó adókedvezmény összege is. *(Magyar Nemzet)*

Ezredfordulós vonatok

Nem állnak le a vonatok az ezredforduló estéjén – mondta *Sárdi Gyula*, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese. Több európai vasúttársaság ugyanis a 2000. év informatikai problémája miatt az új év fordulóján húsz percre leállítja járatait. A MÁV Rt. 1997-ben kezdte meg az informatikai rendszer dátumváltással kapcsolatos problémáinak megoldását. A munkálatok költsége megközelíti a 600 millió forintot. *(Napi Magyarország)*

Sztrájkra készen

Novemberben akár utcai demonstrációra is kész a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma, ha a közszférában dolgozók reálkeresete nem emelkedik. A SZEF követelése a bruttó átlagkereset 12 százalékos növelése. A szervezet a társadalom széles körében meg kívánja ismertetni gondjait, ezért levelet küldött minden országgyűlési képviselőnek és parlamenti frakciónak, illetve valamennyi, a közszférában érintett minisztériumnak. *(Napi Magyarország)*

Elnehezült kapcsolatok

Ha nem változik a kormányzati magatartás a szakszervezetekkel kapcsolatban, nehezebbé válik a kollektív szerződések megkötése, romlanak a munkaügyi kapcsolatok és sérülnek a munkavállalói jogok Magyarországon – hangzott el az MSZOSZ és az Autonóm Szakszervezeti Szövetség tanácskozásán. *Herczog László*, a Gazdasági Minisztérium helyettes államtitkára szerint kölcsönös bizalomerősítő lépésekre van szükség. A munkavállalók 40 százalékát védi ma KSZ. A versenyszférában az 1264 szerződés egymillió 60 ezer dolgozóra, a közszférában a 2018 szerződés 260 ezer alkalmazottra terjed ki. *(Népszabadság)*

Fehér köpenyes erők

Országos méretű demonstrációt kezdeményez felhívásában a Semmelweis Orvostudományi Egyetem Szakszervezete az egészségügy helyzetének javítása érdekében. Az egészségügyi dolgozók között tartott véleménynyilvánító szavazás alapján a SOTESZ ugyanis tudomásul vette a 13 százalékos bérfejlesztést júliusra visszamenőleg, ám nem fogadta el bérmegállapodásként. Emiatt további bértárgyalásokat kezdeményez az egyetem vezetésével, amelyre meghívja a kincstári biztost és az illetékes szaktárcákat is. *(Napi Magyarország)*

Veszely Emőke

Egy lépéssel közelebb a reformhoz

XI. PÁLYAFENNTARTÁSI, ÉPÍTÉSI ÉS GÉPESÍTÉSI KONFERENCIA

A MÁV Rt. Pálya-, Híd és Magasépítményi Szakigazgatósága, a KTE Vasúti Tagozatának Vas megyei Területi Szervezete és a MTESZ Vas megyei Területi Szervezete közösen rendezte meg Szombathelyen 1999. szeptember 28-30. között a címben szereplő konferenciát, aminek védnökei *Takácsy Gyula* a MÁV Rt. Igazgatóságának elnöke és *Pál József* pályavasúti vezérigazgató-helyettes voltak.

A résztvevőket megtisztelte jelenlétével *Katona Kálmán* (KHVM) miniszter is, aki hozzászólásában az alábbiakat hangsúlyozta:

– A vasútnak mintegy 800 milliárd forintra van szüksége a korszerűsítéshez, mely összeg 60%-át a pályavasút, 40%-át a kereskedővasút igényelné. (Ez meghaladja a közúti-gyorsforgalmi út-program költségigényét).

– A vasút adósságállományát a kormánynak át kell vállalnia (ez időközben 35,9 milliárd Ft adósság elengedésével részben megtörtént (A szerk.), de ennek előfeltétele a vasútreform, illetve egy olyan korszerű vasút, ami nem adósságot termel a jövőben!

– A MÁV Rt-nek erőteljesebben kell betörnie a kelet-európai vasutakhoz a fuvarozás-részesedésben. (Az Európai Unióról a vasúti szállítás részaránya 15%, Magyarországon ez ennél több.)

A miniszter néhány pontban összegezte a vasút korszerűsítésével kapcsolatos legfontosabb állami feladatokat:

1. Gazdasági stabilizáció
2. Az Európai Unió jogrendszeréhez való illeszkedés (jogharmonizáció, az Országos Vasúti Szabályzat módosítása,stb.)
3. A vasúti intézményrendszer átalakítása (pályavasút és kereskedővasút szétválasztása),
4. A pálya és a járműpark 2006-ig történő összehangolt rehabilitációja, IC-hálózat fejlesztése, elővárosi forgalom, közlekedési szövetségek,
5. Az amortizáció megreformálása (a jelenlegi mesterségesen alacsony szinten tartott amortizáció csak "álmegoldás".)

A miniszter elmondta még, hogy a vasútreform 1-2 héten belül némi átdolgozásra kerül, de utána megy a kormány elé döntésre.

Pál József: hozzászólásában az 1996-ban megalakult pályavasúti igazgatóság eddigi munkájáról és eredményeiről szólt, kiemelve, hogy a 300 Md Ft-os eszközállománnyal gazdálkodó pályavasút már rendelkezik a 2007-ig prognosztizált vasútipálya-programmal.

A résztvevők szekcióüléseken is megvitatták a speciális szakmai kérdéseket és szakmai program keretében az építés helyszínén megtekintették a magyar-szlovén vasúti összeköttetés kivitelezési munkáit.

A konferencián a Vasutasok Szakszervezetét *dr. Bíró Tibor* alelnök és *Vida Péter*, a Pályagazdálkodási Intéző Bizottság titkára képviselte.

V. P.

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON VI. RÉSZ

"Tanár úr, hogy néz ki az állomás?!"

Vége van a nyárnak, hűvös szelek járnak, és a gyerekek ismét bezúdultak a MÁV Rt. tanműhelyeibe. A tanévkezdés kavalkádjában nem akartuk a vezető oktatókat zargatni, de mára rendeződtek a sorok, így folytathatjuk sorozatunkat. Ezúttal a frekventált Szegedet szemeltük ki, ahol három szakon folyik érettségi utáni vasúti képzés, az OKJ szerint.

– A vasúti gyakorlati képzés egy részét kabinetrendszerben kapják a gyerekeink – mondja *Cseh Ferenc*, a regionális oktatási központ vezetője. – A forgalmi kabinetben olyan szimulációs rendszer működik, amellyel modellezhetjük a vonatközlekedést. Az elméletet a diákok a szaktanártól sajátítják el, teljes létszámos osztálymunka keretében, a kereskedelmi és forgalmi gyakorlat viszont már csoportbontásban történik.

A "tanoncok" szerint a szegedi oktatás igen szigorú, ezt a beiskolázottak és a végzettek közötti arány is tanúsítja. Az elmúlt tanév végén a húsz vasútüzemvitel-ellátó szakos diák közül 14-en végeztek.

– Májusban a gyerekek házi vizsgát tesznek – folytatja *Cseh Ferenc* –, és ha nem ütik a megfelelő szintet, nem mehetnek képesítő vizsgára. Ám még ott is meg lehet bukni. A húsz diákomból kettőt nem engedtünk vizsgázni, a képesítőn pedig négyen elvéreztek. Ám a végzett tizennégy fiatalnak biztos helye van, mindegyikük szakirányú munkahelyre került augusztustól, persze nem mindenki dolgozik Szegeden, lévén a velünk együttműködő iskola országos beiskolázású intézmény. A beilleszkedésükben nem volt semmi zökkenő, megbecsülik őket. A huszonöt végzett szállítmányozóról valamivel kevesebb az információm, mert közülük többen más területre kerültek, szétszóródtak. Az biztos, hogy nem mindegyikükkel kötött a MÁV ösztöndíjszerződést. Ám, ha nem lenne munkájuk, ha kallódnának, tudnék róla. Nálunk is jellemző, hogy már a végzés előtt jelentkeznek különféle vállalkozók, hogy a legtehetségesebb diákjainkat úgymond magukhoz édesgessék. Tulajdonképpen igazuk is van, hiszen ezek a gyerekek magas szintű, menedzser szemléletű képzést kapnak az európai hírű, világbanki oktatási intézményben. Kulturáltak, nyelvet beszélnek, és hozzászoktak a kitartó munkához.

Paradox módon azonban éppen a kulturáltságuk, a nívóhoz való ragaszkodásuk okozza a későbbi elkeseredést.

– Az a probléma, hogy nálunk a gyerekek hozzászoknak a jó körülményekhez. Ám sokszor igen rossz tárgyi környezetbe kerülnek. Elkeseredve szólt az egyik fiú nekem: "Tanár úr, hát nézze meg, hogy néz ki ez az állomás!" Nagy az ellentét a suli és az élet között, ami vagy a kedvüket szegi, vagy ami még rosszabb, igényszintben magához idomítja a fiatalt. De remélem, sok múlik a jövőben rajtuk is. Többek között a munkahelyek kulturáltságának megteremtése.

Veszely Emőke

Önkormányzatiakkal beszélgetve

A Központi Üzemi Tanács munkatervének megfelelően rendszeresen beiktat egy-egy látogatást, amikor a KÜT tagjai az adott térség, illetve területi igazgatóság megválasztott ÜT elnökeivel, megbízottaival személyesen találkozik. Legutóbb, szeptember 14-16-án Szegeden került sor ilyen látogatásra.

Horváth István, a KÜT elnöke kérdésünkre elmondta:

– A szegedi kihelyezett ülésnek aktualitását az adta, hogy a vasút átfogó reform előtt áll, ezzel összefüggésben a kormány részére készített anyag véleményezéséhez a helyszíni tapasztalatokat is felhasználjuk. Így tájékozódtunk a Dél-Alföldön lévő mezőhegyesi, szentesi és vésztői regionális vasutak helyzetéről és működéséről. Lehetőségünk nyílott arra is, hogy a tanácskozáson jelenlévő *Kassai Béla* mezőhegyesi polgármesteren keresztül információt kapjunk a régió önkormányzatainak a mellékvonalak további sorsával kapcsolatos véleményéről. Arra is kerestünk választ, hogy az önkormányzatok a kormányanyagban felvázolt új szerepkörre mennyire vannak felkészülve, mennyire látják annak jelentőségét.



***Horváth István Kassai Bélával* tanácskozik.**

Horváth István elmondta azt is, hogy *Kassai Bélával*, aki egyben a Vasutas Települések Szövetségének alelnöke, egy szándéknyilatkozatot fogadtak el a KÜT-VTSZ együttműködésére, amelynek aláírása még ez évben várható.

Kassai Béla elmondta: a tanácskozás meggyőzte arról, hogy a KÜT célja egybeesik az önkormányzatok és a MÁV erőfeszítéseivel. Örömmel nyugtázta, hogy nem a mellékvonalak megszűnésén, hanem annak további működtetésén volt a hangsúly. A KÜT-tel kötendő együttműködés kapcsán kifejtette: a VTSZ arra törekszik, hogy minél több önkormányzat tagjuk legyen és azok minél jobban átérezzék feladatukat a vasút fenntartásában, a vasúttal való együttműködésben.

Gellért József

Lelki intézet Párizsban az erőszakot szenvedettekért

Ennek a szervezetnek az a célja, hogy segítséget nyújtson mindazoknak, akiket bántalom ért, elsősorban olyan, ami kihatással van az áldozatok szakmai vagy családi környezetére. Az intézet létesítésekor egy 1998-ban és 1999-ben készült tanulmányt vettek alapul, amelynek címe: "Segítségnyújtási javaslatok a lélektani és fizikai agressziót ért alkalmazottak megsegítésére." A szervezet 1999 augusztus 31-én hivatalosan megnyitotta kapuit Párizsban, ahol már néhány hónap óta 17 pszichológus tevékenykedik. Ezek a munkatársak bátorítást és reményt nyújtanak, amelyről már két példa is tanúskodik.

1999. március végén felsővezeték-karbantartás közben a vezetéket tévedésből áram alá helyezték. Az öt áramütést ért alkalmazotton kívül erős lélektani sokkhatás érte a vezetéket tévedésből áram alá helyező alkalmazottakat is, akiket a pszichológusok egyénenkénti kezelése segített át a lelki megrázkódtatáson.

1999. június 1-én egy alkalmazott halt meg, rutinszerű ellenőrzés során. A pszichológusok nagy segítséget nyújtottak ahhoz, hogy az alkalmazott kollégáinak és családjának vigaszt nyújtsanak a haláleset miatti lelki fájdalmak enyhítésében.

Az intézet már létesítése előtt bebizonyította életképességét. Az igazgató kijelentette: "Mi tudomást szerzünk arról is, ami csak egy korlátozott területet érint. Az utasokat ért súlyosabb baleset ritkább, egymillió utasra számítva 1.5 eset, míg a vasúti alkalmazottakat ért bántalmak szinte mindennaposak, mint például sértegetések, kődobálások, fenyegetések, heves szóváltások, stb." Az év első hat hónapjában 1300 agressziót jegyeztek fel, amelyek az alkalmazottakat érték, az 1998 év folyamán előfordult 2000-el szemben. Az intézet a legszélesebb partnerkapcsolat kiépítését tervezi a jövőben ezen a téren.

Hajós Béla

A kulturális örökség napjai Magyarországon

Országos rendezvénysorozat nyitó ünnepség volt szeptember 24-én, 25-én, 26-án a *Kulturális Örökség Napjai Magyarországon* címmel Budapesten és a Hűvösvölgyben. A nagyszabású ünnepséget *dr. Visy Zsolt*, a nemzeti kulturális örökség minisztériumának helyettes államtitkára nyitotta meg. Ünnepi beszédet *Menyhért László*, a BKV Rt. ügyviteli igazgatója és *Nagy Lajos*, a gyermekvasút vezetője mondott. Az ünnepségen megjelent *Andrea Schuhler*, az EUROPA NOSTRA zsűri díjátadó elnöke is. A megnyitó után mindenki a Gyermekvasút fűtőházába igyekezett, ahol volt mit megtekinteni a kiállított járművekből. Erre az alkalomra a MÁV Rt. a többi között megnyitotta a gödöllői királyi várat, valamint Debrecen, Miskolc, Pécs és Szeged hajdan szebb napokat látott igazgatósági épületeit is.

Kép és szöveg: ***Bertalan János***



***Nagy Lajos*, a Gyermekvasút vezetője a gyermek vasutasokkal egy sorban állva.**

POSTALÁDÁNKBÓL

Tisztelt Szerkesztőség!

Somogyszobban mi, a Jókedv, Egészség, Kultúra Férfikör (JEK), a szabadságharc mártírjaira való megemlékezés alkalmából kopjafát állítottunk. Sikerült nagy tömeget mozgósítani. Bár a klub vegyes, a hagyományőrző férfikör magját a vasutas nyugdíjas szakszervezet képezi. A klub vezetője, kultúrosa, a fafaragó is nyugdíjas vasutas szakszervezeti tag. Kérem, ha lehet, írjanak rólunk pár sort a lapban!

***Tóth János** vasutas tag, a klub felelőse*
Somogyszob

Tisztelt Tóth János Úr!

A legnagyobb örömmel teljesítjük kérését, ezúttal levelének közlésével. Megbecsülést vált ki belőlünk a kör által kezdeményezett megemlékezés, amellyel a vértanúk előtt tisztelegtek. Mivel Ön verset is írt a tömeges megmozdulás alkalmára, abból is közlünk néhány sort.

"Kopjafát állítottunk hősöket tisztelve,
Az aradi vértanúk méltó emlékére!
százötven éve már a gyászos eseménynek,
Haynau tábornagy szörnyű gaztettének! (...)

A kopjafa tetején faragott tulipán,
Árpád-házi királyaink kedvelt virága tán.
Hétszer vágott mező magyar tragédiánk,
Ez is jól látható lejjebb a kopjafán."(...)

További jókedvet, egészséget és sok kulturált elfoglaltságot kíván mindnyájuknak:

***Veszely Emőke** rovatszerkesztő*



A gőzmozdony, mint pöfögő masina, több, mint érdekes, ha útra kel. Márpedig szeptember 25-én a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány jegyében az idén Győr-Sopron-Moson megyében a Széchenyi Múzeumvasút napjának alkalmából utazhattak kisvonatán (igaz pár kilométeres hosszon) a vasútbarát érdeklődők. Az ember csak azon tűnődik ilyenkor, hogy vajon meddig lehet még életben tartani ezt a nagy kéményű csühögőt. Merthogy ápolják, az nem kérdés.

Kép és szöveg: ***Bertalan János***

Közgyűlést tart az Egészségpénztár

A Vasutas Egészségpénztár a májusi határozatának megfelelően október 29-én 10 órai kezdettel küldöttközgyűlést tart a BEIG konferenciatermében. A küldöttek megtárgyalják a rendes közgyűlés óta végzett munkát, meghallgatják az igazgatótanács és az ellenőrző bizottság beszámolóját. Az igazgatótanács október 4-i ülésén vitára alkalmasnak tartotta a beszámolót, valamint az alapszabályt módosító javaslatot. Az IT örömmel nyugtázta, hogy a májusi küldöttközgyűlés szolgáltatási szabályzatát módosító javaslata eredményt hozott, a taglétszám havi száz fős növekedése szeptember hónapban négyszeresére nőtt, és a taglétszám meghaladta a 2700-at.

T.P.

Versenykiírás

A 2000. évben a Költészet napja tiszteletére ismét megrendezésre kerül a

József Attila Országos Vasutas Versmondó Verseny

A verseny elődöntőit a területi igazgatóságok székhelyein lévő művelődési házak bonyolítják. A Budapesti Igazgatóság területéről a területi elődöntő

a VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Házában

(Székesfehérvár, Kaszap István utca 6.) kerül megrendezésre.

AZ ELŐDÖNTŐRE KÉT VERSSEL:

egy József Attila + egy szabadon választott
XX. századi magyar költő versével kell készülni.

A területi elődöntőre **1999. november 17-én** kerül sor.
Az elődöntők I.-III. helyezettjei jutnak az országos döntőbe.

Jelentkezni **1999. november 10-ig** lehet a fenti címen, **írásban.**
Felhívjuk figyelmét arra, hogy
a döntőn csak tényleges vasutas dolgozók vehetnek részt!
Várjuk a líra kedvelőinek jelentkezését.

Lakáscsere

Elcserélem Szeged Igazgatóság területén, Mezőtúr állomás épületében lévő, 1,5 szobás, gázfűtéses, összkomfortos lakásomat Budapest, vagy Budapest környéki 1 szobás, gázfűtéses, komfortos vagy összkomfortos szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet Budapesten az 51-12-es üzemi, valamint a 355-7249-es telefonszámokon.

* * *

Nyugdíjassal vagy nyugdíjasokkal elcserélném Csopakon lévő 42 m²-es, összkomfortos, teraszos, szép lakásomat – magas ráfizetéssel – nagyobb budapestire, esetleg megvásárolhatóra! Érdeklődni lehet a 322-8905-ös vagy 06/20/9506-107-es telefonszámokon.

* * *

Elcserélném 1086 Budapest, Fiumei út 24/c sz. alatti, 92 m²-es, komfortos, MÁV szolgálati lakásomat, legalább 2,5 szobás komfortos, megvehető MÁV bérlakásra, Budapesten vagy vonzáskörzetében. Akár hármas csere is lehetséges, ha ettől kisebb lakásra van szüksége. Nyugdíjasokkal is lehetséges, külön engedély alapján. Érdeklődni a fenti címen (Kovács Erzsébetet keressék), vagy telefonon a 313-3861-es budapesti számon.

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
»OBSERVER«
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV CERT EN ISO 9002 Zertifikat: 75.100.7345 TÜV Rheinland EUROQUA
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt.
kizárólagos vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mint vasúti, mint közúti célra
magánfuvarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96

Köszönet érte!

A Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben alapítványunknak felajánlották. Az APEH által átutalt összegből fedeztük a MÁV Szegedi Igazgatóságának területén három vasútvonal centenáriumi ünnepségeinek egy részét és a vasúttörténeti relikviáink felújítását. Továbbra is köszönettel fogadjuk vasútbarátaink, támogatóink felajánlásait.

Eladó

Miskolchoz 40 km-re, a Hernád folyóhoz közel, Hernádbűdön építésre, gazdálkodásra alkalmas 1240 négyszögöl telek eladó. Közmű, villany, víz a telken van. Irányár: 490 ezer forint. Érdeklődni lehet a 01/2561-295, vagy 06/46/385-972-es telefonszámokon.

Északi 1867-
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény

1999. november 16-án az 1995-99. közötti években folytatott **függőleges 5.** és **vízszintes 3.** módosítás témáiról értekeznek a területi küldöttválasztó közgyűléseken októberben megválasztott küldöttek a **függőleges 1., vízszintes 5.** és **függőleges 6.** küldöttértekezletén.

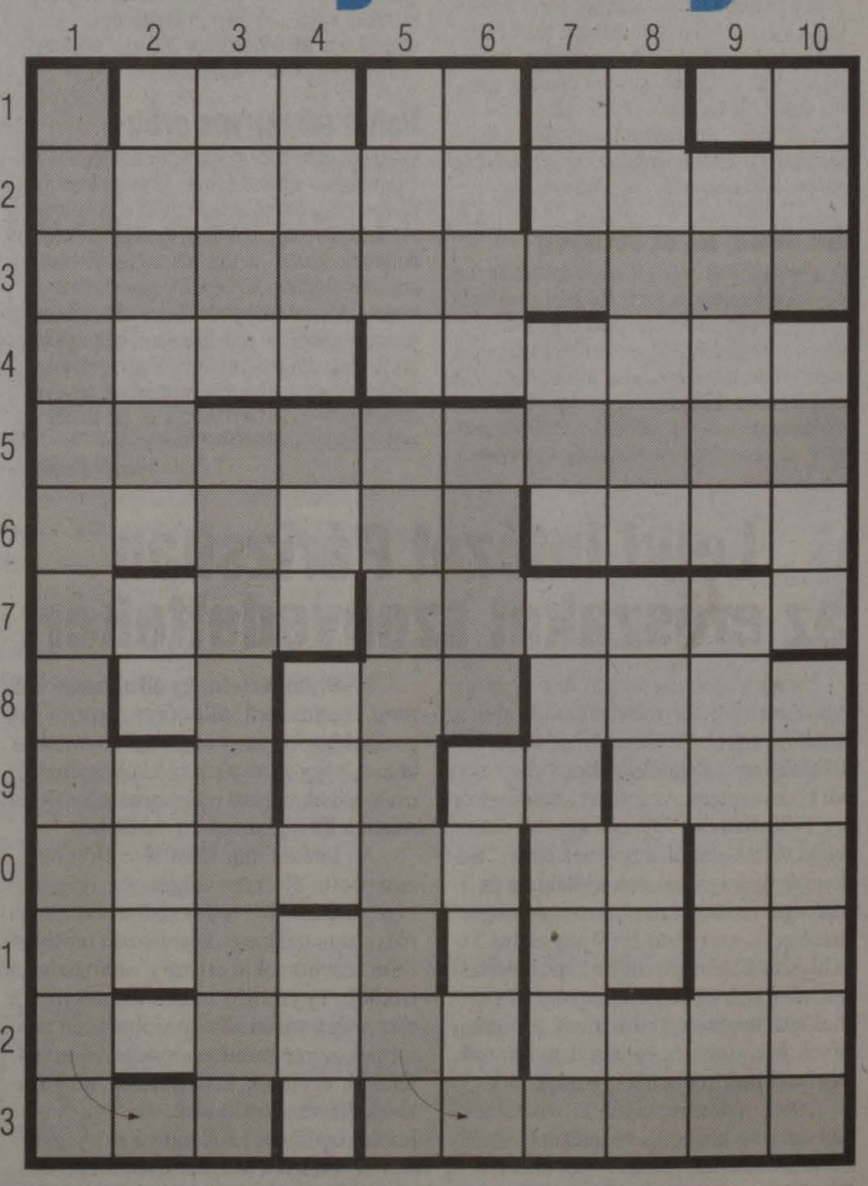
VÍZSZINTES: 1) római öt; olaj (ang.); nem valódi; bánat; testnev. főiskola; **2)** .... St. Ferenc; norvég főváros; **3) megfejtendő**; **4)** utcára; szögletes; **5) megfejtendő**; **6)** földlazítóval; néma averzál!; **7)** ... Ferenc pinpong világbajnok; nehezítő; **8)** személyes névmás; kiütéses győzelem; baloldali párt volt; libeg; **9)** tehát; agár hangzói; néma hahó!; baszk terrorszervezet; **10)** korsó (ném.); fél atak!; néma óhaj!; **11)** felfogják; római szám; részvénytársaság; részesít; **12)** júniusban; hígító; **13)** Oxigén v.j.

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtendő; **2)** aprózás; sikerben van!; szaglószerv; Ittrium v.j.; spanyol (au.j.); **3)** mellékfolyója a Rot; **megfejtendő**; **4)** házi szárnyas; védő; csiraház; lélek mérnöke; **5)** földforgatás; **megfejtendő**; **6)** egyik szín; **megfejtendő**; Ide szólítaná; **7)** fiú (ang.); TV-újság; nagyon szeles; **8)** kutyafajta; női név; László, Rezső; **9)** tempus; Vietnam szomszéda; bűzösen oszló; **10)** gyermekváros; terméktárló; óbégat.

ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE: **Amerikából; parlagfű; pollent; allergiát; gyomirtás.**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Csintalan Bálint* kedves olvasónk nyerte. *(1045 Budapest, Nyár u. 77.)*

Készítette: ***Bánszegi József***



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 14. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. NOVEMBER

A tartalomból:

Westend City a magasban	2
Állítsuk meg a süllyedést	3
Istvántelki monológ	4
Ki is volt hát a Könyves Pályamunkás?	5
Gáz vagy szángáz?	6
Csizmások és pestiek	7

Türr István nevét vette fel a bajai híd



Szalagvágók: *Orbán Viktor* miniszterelnök és *Katona Kálmán* a KHVM minisztere FOTÓ: GELLÉRT

A fehújított bajai Duna-hidat – amely ezentúl *Türr István* szabadságharcos nevét viseli – október 21-én *Orbán Viktor* miniszterelnök avatta fel. Mint mondotta: ahhoz, hogy a Dunántúlon tapasztalható sikeres fejlődés más vidékre is jellemző legyen, a válasz az utakban és hidakban keresendő. Ezért is van jelentősége a bajai híd átadásának.

Katona Kálmán közlekedési miniszter a híd történetéről és korszerűsítési munkák jellemzőiről adott tájékoztatást. 1911-ben a forgalomba helyezett híd eredetileg kizárólag vasúti célra épült. Majd 1937-ben a pályát lefedték, s attól kezdve a híd közúti forgalom számára is használhatóvá vált. A hidat 1944-ben bombatámadás érte, az acélszerkezet a Dunába esett. Az újjáépített hidat 1950-ben adták át, a későbbi szélesítésének lehetőségét már akkor biztosították, majd 1988-ban indult korszerűsítés során nyerte el mai keresztmetszeti elrendezését. A jelenlegi szerkezeti megoldás ötletadója Szatmári István egyetemi docens volt, aki javaslatot tett a könnyű közuti forgalom számára felszerelt konzolok megerősítésére, ami lehetővé teszi a vasúti és közúti forgalom teljes szétválasztását. A korszerűsített híd szinte teljesen új hídnak számít, a különálló kétoldali közúti sávján halad a teher- és személyforgalom, míg a középső részén a vasút. A beruházás első üteme teremtette meg a feltételeket a vasúti pálya átépítéséhez is. Ez utóbbi munkák idén június 30-án kezdődtek, s a bontási és építési munkák idejére teljes vonatkizárásos vágányzárat biztosítottak. A vágányzárat kihasználva a híd átépítésével egyidőben új vasúti pálya létesült a Duna-híd előtt és után 800 méter hosszban, a közúti forgalom vasút alatti átszervezésére pedig két vasbeton műtárgy is épült. S ami a legfontosabb: a korábbi 5 helyett 80 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

* * *

A híd ünnepélyes átadását követően a bajai Honvéd Kaszinóban rendezett rövid, bensőséges ünnepségen *Kukely Márton*, a MÁV vezérigazgatója méltatta a beruházás előkészítésében, lebonyolításában és kivitelezésében résztvevők munkáját. Majd kitüntetéseket, jutalmakat adott át: A "Vasút Szolgálatáért" ezüst fokozatát kapta *Kiss Józsefné*, a PHMSZ Hídgazdálkodási Divízió főmunkatársa, e kitüntetés bronz fokozatát kapta *Kádár Pálné*, a Fejlesztési és Beruházási Főosztály szegedi, beruházás lebonyolító osztályának vezetője. Pénzjutalomban tízen részesültek.

Gellért József

Juttatás vagy jutalom

A TOLATÁSVEZETŐKKEL KITOLTAK

Több forgalmista kolléga örömmel nyugtázta, hogy az októberi fizetéssel megkapta a negyedévre járó balesetmentességi juttatást. A havi négy százalékos keresetnövekedés több családban jól jött az iskolakezdés után és a téli hónapok előtt. A baj csak az, hogy a forgalomnál dolgozók közül nem mindenki részesült a juttatásból, ezért több munkahelyen feszültséget okozott a vasutasok között.

Molnár Tiborné már több mint két évtizede dolgozik a Nyugati pályaudvaron, jelenleg ügyeletes tisztként Elfogadhatatlannak tartja azt, hogy a MÁV csak bizonyos munkakörökbe besorolt vasutasnak adja a 4 százalékos balesetmentességi juttatást. A forgalmi naplózók kapják, ugyanakkor az ügyeletes tiszt, aki vonatot meneszt, nem. A balesetveszélynek leginkább kitett tolatásvezetők sem részesülnek a juttatásból. Szintén igazságtalan, hogy a négy menesztőből csak kettő vett fel magasabb bért, mert a munkáltató a másik kettőt vonatmenesztő térfelvigyázónak sorolta be, de már hónapok óta ugyanazt a munkát végzik

Vadász György, a MÁV Rt. szakigazgatóhelyettese azt mondja:

– Azért nem szerencsés az ilyen pozitív diszkriminációs juttatás, mert biztos marad ki belőle olyan dolgozó, aki megérdemelné. A balesetmentességi jutalmat első körben csak a forgalmi szolgálattevőkre terjesztettük ki, ezért nem kerültek be az ügyeletes tisztek. Így állapodtunk meg két reprezentatív szakszervezettel. Biztosan nem esne jól egyik ügyeletesnek sem, hogy megkapja a balesetmentességit, de visszaminősítenénk forgalmi szolgálattevőnek, ami ugye egy fizetési osztállyal alacsonyabb besorolás. Egyébként novembertől a négy százalékot kiterjesztjük a váltókezelőkre, valamint a térfelvigyázókra, vonatmenesztő térfelvigyázókra és már most megjósolhatom, hogy lesz olyan speciális munkakör, amelyik kimarad belőle. Nem lehet úgy adni, hogy az mindenki megelégedésére szolgáljon. Hogy jövőre, mely munkakörök kerülnek be a balesetmentességi körbe, az majd az őszi tárgyalásokon derül ki.

T. P.

Közös nevezőt keresve

KÖZLEMÉNY

A MÁV Rt-nél működő három reprezentatív szakszervezet egyeztette a vasutas munkavállalókat érintő őszi bér- és foglalkoztatáspolitikai tárgyalásokon való együttes fellépés lehetőségét. A felek megállapodtak arról, hogy a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban folyó tárgyalásokat közvetlenül megelőzően a közös állásfoglalás (vélemény) kialakíthatóságának érdekében rendszeresen egyeztetik álláspontjaikat az alábbi témákban: javaslatok a bérfejlesztésre és a foglalkoztatáspolitikai kérdésekre; ugyancsak javaslatok a MÁV Kollektív Szerződés módosítására és vele együtt a munkakörülményekre.

Budapest, 1999. november 2.

Vasutasok Szakszervezete

AKTUÁLIS

Az ESC Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Szállítás, Energiaügy, Infrastruktúra és Információs Társaság Szekciója 1999. október 25-29. között Budapesten a MÁV Rt. Vezérigazgatóság konferenciatermében ülésezett.

A megtárgyalásra kerülő napirendi pontok a társelnökök bevezető szavai után az alábbiak voltak:

1) Az EU-magyar csatlakozási tárgyalások helyzete. ELŐADÓ: *Gottfried Péter* államtitkár, KÜM; *Eckhard Jaedtke* ügyvivő, EU delegáció
2) Vita: Szállítás a magyar EU csatlakozás tükrében. Raportőr: *Szűcs György, J. Kielmann*. A határozattervezet vitája, elfogadása
3) A szociális párbeszéd helyzetének áttekintése a magyar EU-csatlakozás fényében
4) Az "Agrárpolitika az EU-csatlakozás fényében" téma továbbvitele
5) A konzultatív vegyesbizottság új összetétele, munkájának további iránya
6) A következő ülés témája, időpontja
7) Egyebek

A bizottság munkavállalói oldala az MSZOSZ-ben tartott ülést, amelyen a bizottság társelnöke, *dr. Sándor László* elnökölt. Az oldalértekezlet áttekintette a napirendekkel kapcsolatos feladatokat, megfogalmazta a szociális párbeszéd külső EU-Bizottsági és belső-magyarországi hiányosságait.

Szakértői tárgyalások folytak a IV. folyosó ügyéről, ahol a Vasutasok Szakszervezetét *dr. Bíró Tibor* alelnök képviselte. A szakértői tárgyalásokon kialakításra kerül a záródokumentum szövegtervezete is.

Ugyanezen rendezvénysorozat részeként 1999. október 29-én került sor az EU Magyar Konzultatív Vegyesbizottság 5. plenáris ülésére. Az értekezletet a MÁV Rt. Vezérigazgatóságán tartották meg. Az ülésen jelen voltak az EU-képviselői, a kormány oldal, a munkaadói és munkavállalói oldal képviselői és szakértői. A konzultatív vegyesbizottság ülésén is szerepelt a szociális párbeszéd magyar intézményrendszere és működése, és a "Közlekedéspolitika és Magyarország belépése az EU-ba" című téma.

Az MSZOSZ elnökétől érkezett felkérésnek szakértőként, úgy is mint résztvevő, úgy is, mint hozzászóló, a bizottsági ülésen örömmel tettem eleget.

A Magyar Köztársaság Országgyűlése 68/1996. OGY. sz. határozata rendelkezik a Magyar Közlekedéspolitika stratégiai irányairól 2010-ig. Az öt fő stratégiai irány (1) az EU-ba integrálódás elősegítése, (2) együttműködés javítása a szomszédos országok (3) az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlesztésének elősegítése; (4) az emberi élet és környezet védelme; (5) a közlekedés hatékony, piackonform működtetése. E főelvekre alapozva mondtam el hozzászólásomat.

Kiemelnék a hozzászólásomból néhány gondolatot: "A 3-4-5 főelv egyaránt érinti a vasúti és közúti közlekedést. Támogatjuk a kooperációt, a kombinált fuvarozást."..."A folyamatosan haladó átszervezéseknek a hatékonyabb foglalkoztatás mellett a munkahelyek biztonságát is szolgálni kell. Alapvető célunk az EU-csatlakozás során a jövedelmek jelentős emelése úgy a vállalkozások, mint a munkavállalók oldalán. Elengedhetetlen a munkahelyeken a foglalkoztatás-biztonság növelése, a jó munkahelyi körülmények megteremtése..."

"...A munkavállalói oldal az EU-csatlakozáshoz szükséges átalakításokat csak abban az esetben támogatja, ha azok a régiók fejlesztésére is pozitívan hatnak. Így a vasúti mellékvonalak felülvizsgálatát követően mi nem bezárásokban, hanem rehabilitációban gondolkodunk. Minden esetleges mellékvonal-bezárást gazdaságossági számításoknak kell megelőznie, amely világosan megmutatja, hogy a vasúti EU-közlekedés rehabilitálása vagy annak megszüntetése a célszerű. A közvetlen gazdasági eredményeken túl a (3) fő stratégiai elemmel együtt az EU Fehérkönyvére is tekintettel kell lenni, amely a vasutak újjáélesztéséről beszél Európából.

Elengedhetetlen a környezeti hatások vizsgálata is!..."

"...Hosszabb idő alatt valósítható meg a MÁV Rt. és a GYSEV termelői árkiegészítésének csökkentése ill. megszüntetése. Az intézkedések nem lehetetleníthetik el a vasúti szállítást (személy, áru) és nem okozhatnak belső munkakonfliktust sem..."

"...Az EU 91/440-es számú határozatot be kívánjuk tartani (pályavasút, kereskedő vasút szétválasztása). A könyvviteli, gazdálkodási, irányítási szétválasztás 2000. január 1-től megoldódik. Támogatjuk az önálló gazdálkodás kialakítását (önálló költségvetési soron jelenjen meg a pályavasúti állami támogatás!)

A szükséges ésszerű szétválasztást támogatjuk, de ellenezzük minden újabb bürokratikus irányító szervezet létrehozását...."

Felhívtam a bizottság figyelmét a biztosítóberendezések fontosságára. Megemlítettem az újabb angliai vasúti tömegszerencsétlenséget, amelynek egyik fő okául a szakértők a privatizáció miatti szélsőséges tulajdonosi takarékosságot jelölték meg. Kiemelten szóltam az EU-csatlakozás foglalkoztatási hatásairól is. "A vasút átalakítástól azt várjuk, hogy munkahelymegtartó legyen, majd a fejlesztések hatásául munkahelyteremtő szerepet is töltsön be..."

Óvatosságra intettem a bizottságot a vasuti mellékvonalak tulajdonosváltásának fontolgatására tekintettel - az önkormányzati szerepvállalás lehetőségeinek vizsgálata kapcsán.

"...A vasút EU-konformmá tételének szükséges következményeként elvárja a magyar vasutasság a munkabiztonság növelését, a foglalkozás egészségügyi helyzet javulását, a munkaidő csökkenését, a pihenőidő biztosítását, a munkaerő folyamatos képzését, tovább- és átképzését..."

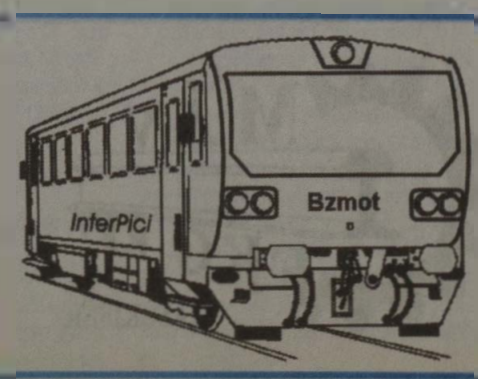
" A munkavállalók és családjaik számára biztonságot adó jövedelmi viszonyokra van szükség "

Magyarország érdekelt az EU-csatlakozásban, amelynek a folyamatosan javuló szociális helyzetet kell eredményeznie...."

A IV. folyosó kapcsán kiemeltem a GYSEV illetve a soproni terminál jelentőségét az áruszállításban. A meglévő és működő infrastruktúra, a logisztikai központ, a konténerterminál és a jelentős forgalom alapvető gazdasági hatással bír a nyugat-magyarországi régióra. Nem elhanyagolhatók a GYSEV és egy EU-ország, Ausztria gazdasági, tulajdonosi kapcsolatai és tapasztalatai sem. A GYSEV-nek kiemelkedő a térségben a foglalkoztatáspolitikai hatása is.

A hozzászólás végén kiemelésre került a tripartit párbeszéd fontossága Magyarországon belül. A jelen állapotok elfogadhatatlanok, ezeken sürgősen javítani kell! Intenzívebbé kell tenni a magyar aktivitást a konzultatív vegyes bizottságban is.

A vegyesbizottság az ülésen állásfoglalást alakított ki a napirendről, amelyről később tájékoztatjuk olvasóinkat.

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés


DOKUMENTUMAINKBÓL

Westend City a magasban

SZOCIÁLIS IGÉNYEK LAPOSKÚSZÁSBAN

Van az úgy, hogy a VSZ figyelmeztető, riasztólövések sorozatát adja le egész éven át. Ám végül mégis bottal ütheti a nyomát az ígérgetéseknek. Ugyanis szeretett volna valamit kapni.

Most, amikor újra olvasom a VSZ levelezését a nyugati-pályaudvari nagy átépítések tárgyában (örökös címzett a Vezérigazgatóság), csak az aggódó türelmetlenség maradt a tarsolyban, mert – úgy tűnik – hiába kényszerült annyiszor szót emelni a VSZ a pályaudvariak szociális ellátottságáért.

Vegyük sorra a követelések nagyját: 1998. február 23-án a VSZ tájékoztató fórumot szervez a Nyugati üzemi étkezdéjében. A hozzászólások, mint valami ütközet dúlnak a biztosító berendezések cseréjéről. *Vajda Kálmán*, ingatlangazdálkodási főosztályvezető és munkatársa *Urbán Lajos* korszerűséget ígér, jobb munkakörülményeket.

1999. május 4-én *Dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató helyettesnek szól egy feltáró jellegű levél együttműködést várva.

1999. május 14. *Urbán* nemhivatalosnak nyilvánítja a helyszíni bejárást, hiába volt ott *Dr. Bajnai Gábor*. Azon nyomban fölágaskodik egy VSZ kérdés: mikor is volt hát az új szociális épület átadása-átvétele? Mert, ha volt, úgy bizony nemcsak jelképesen, a munkavédelmi törvény egy-két paragrafusa is szeretett volna ott lenni. Épp ezért május 18-án ismét íródik egy levél a VSZ-től *Kukely Márton* vezérigazgatónak a hiányokról. Egy terjedelmes lista az. Így hát *Dr. Márkus Imre*, VSZ elnök kéri elrendelését egy vizsgálatnak. S lassan közeleg a Westend City átadásának bizonyára egetverően nagy napja. Újra serceg a VSZ-toll. Nem vitriolba mártva. E sorokat örök tanulságul tesszük közzé, hogy amíg a gigantikus épületegyüttesről már "hozsannák" jelentek meg, s az újrakapitalizálódás fellegvárának láttán elakad a szó, fennakad a szem, addig a dolgozó vasutasembernek az irdatlan építmény tövében jócskán lesrófolták a szociális igényeit. Holott övék is (volt) a Nyugati.

S most lássuk a VSZ legfrissebb reklamációját!

(a szerk.)

MÁV RT. Vezérigazgatóság

Kukely Márton úr
vezérigazgató

Budapest
Andrássy út 73-75.

Tisztelt Vezérigazgató úr!

A Vasutasok Szakszervezete 1999. május 04-én a 449/99. I. számú levélben a Bp. Nyugati pályaudvaron folyó építkezéssel összefüggésben "rendkívüli üzemszemlét" kezdeményezett, melyre 1999. május 14-én és 26-án került sor. Az itt felvett jegyzőkönyv és az 511/99. I. számú levelünk tanúsítja, hogy a VSZ képviselője több hiányosságot volt kénytelen megállapítani:

- nem kapott helyet az épületben sem a konyha, sem az ebédlőhelyiség, amelyet az állomány az elmúlt időszakban egyéb rendezvényekre is használt,
- a laktanyai elhelyezés kevés (az eddigi 252 vel szemben 52 fekhely),
- az oktató termekben az asztalok és székek régiek és elhasználtak,
- a laktanya szobáiban az ágyak elhasználódottak, új lenne szükséges, vagy legalább újra kellene kárpitoztatni,
- a forgalmi öltözőben a három zuhanyozó kevés, az öltözőszekrények elavultak.

A különböző egyeztetések során ígéretet kaptunk, hogy az illetékesek érdemben kezelik a problémákat. Ígéret volt arra, hogy az építkezés vasúti része is a Westend City Centerrel egyidőben befejeződik. Sajnos ezzel szemben mind a vágányok, mind a bizber építése alaposan lemaradt, a szociális körülményekre vonatkozó ígéretek többsége nem teljesült. Napjainkban a vasutas az új bevásárló központ átadásának közelgő dátumával szembesül és azzal, hogy a munkát végző ember, a Magyar Államvasutak alkalmazottja héttérbe került.

Ismételten jelezzük Önnek, hogy a forgalmi utazók laktanyai melegítő konyháját sem rendezték be, holott a csomóponti üzemi konyhát is felszámolta a vasút. Az új épület oktatójába kellene 45 db tanulóasztal és 3 db tábla, az irodákba 4 db íróasztal.

A II. toronyba – a fűtés megoldatlansága miatt – olajradiátor lenne szükséges.

Meg kell jegyezni, hogy az építkezés megkezdése előtt a Nyugatiban a szociális színvonal elfogadható volt. A vasút ingatlangazdálkodás címen értékesítette a Nyugati pályaudvarhoz tartozó területek jelentős részét – sajnos üzemi és szociális épülettel együtt. Az átépítés alatt a csomópont dolgozói nagyon sok kényelmetlenséget, az építkezéssel járó port, piszkot és zajt voltak kénytelenek elviselni. A vasúti helyiségek és irodák többségében szükséges lenne egy tisztasági festés. Az itt dolgozók fegyelmezett munkájukkal az építkezés ideje alatt is biztosították a pályaudvar üzemképességét.

Szakszervezetünk úgy gondolja, hogy a jelentős haszonnal járó ügyletből a vasutasok annyit megérdemelnek, hogy legalább ne romoljanak körülményeik.

Tisztelt Vezérigazgató úr! Kérem az ügy vizsgálatát, a felelősök megnevezését és a szükséges intézkedések azonnali megtételét.

Budapest, 1999. október 29.

Tisztelettel:

dr. Márkus Imre
elnök

VISSZATÉRÜNK RÁ!

EU / Magyar Konzultatív Vegyes Bizottság

TÁJÉKOZTATÓ

Az EU / Magyar Konzultatív Vegyes Bizottság létrejöttének előzményei

Az Európai Unióban a közösségi politikákról folytatott társadalmi párbeszéd egyik igen fontos színtere a Gazdasági és Szociális Bizottság (GSzB, angol rövidítéssel ESC). A GSzB-ben gazdasági és szociális érdekeltségű csoportok (munkaadók, munkavállalók és egyéb érdekeltségű társadalmi csoportok, mint pl. mezőgazdasági, fogyasztóvédelmi, kézművesek érdekképviseleti szervezetei) foglalnak helyet. Feladatuk, hogy az Európai Közösségek Alapszerződéseiben meghatározott területekre vonatkozóan, az EU Bizottsága és a Tanács által rendelkezésükre bocsátott dokumentumokat hivatalosan véleményezze, vagy akár saját kezdeményezésére is ilyen hivatalos Véleményt készítsen A GSzB számos Európai Unión kívüli ország gazdasági és szociális érdekképviseleti csoportjával tart fenn kapcsolatot.

A GSzB és a magyar szociális partnerek kezdettől fogva ösztönözték és támogatták egy paritásos bizottság létrejöttét. A Kormány 3109/1994. I. sz. határozatában támogatását fejezte ki a magyar nemkormányzati érdekvédelmi szervezetek és a GSzB közötti kapcsolatok felvétele, és az intézményes kapcsolatok létesítése iránt. A Konzultatív Paritásos Bizottság létrehozására az Európai Megállapodás 109. cikke ad lehetőséget. A Társulási Tanács 1996. július 18-ai ülésén határozatot hozott egy Konzultatív Vegyes Bizottság létrehozásáról, amely egyrészt a GSzB, másrészt a magyarországi Érdekegyeztető Tanácsban résztvevő munkaadói és munkavállalói oldalnak a képviselőiből áll. E bizottság feladatáról az Európai Közösségek és Magyarország gazdasági és társadalmi érdekcsoportjai között párbeszéd és együttműködés előmozdításával segítse a Társulási Tanácsot. A Konzultatív Vegyes Bizottság alakuló ülésére 1997. február 18-án, Budapesten került sor.

Az EU / Magyar Konzultatív Vegyes Bizottság összetétele, feladatai, munkamódszere

Az Európai Megállapodás 109. cikkelye szerint létrehozott Konzultatív Vegyes Bizottság 12 tagból áll, amelybe a GSzB és a Magyarországi Érdekegyeztető Tanács tagszervezetei 6-6 főt delegálnak. A vegyes bizottság élére mindkét fél egy-egy társelnököt jelöl ki. A bizottság tagjainak szabály szerinti megbízatása 2 évre szól.

Szétválás pálya- és vállalkozóvasútra

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) Forgalmi és Értékesítő Intézőbizottsága titkára, *Orosz Péter* felkérésére adott tájékoztatást *Sárdi Gyula* vezérigazgató-helyettes a tisztségviselők részére a VSZ székházában október 27-én.

– Ebben a körben először találkozom vasutas munkatársaimmal – jelentette ki.

Elöljáróban tényszerű adatokat sorolt fel, amely szerint 155 millió utas szállításával, és mintegy 48 millió tonna áru fuvarozásával számolnak 1999-ben. A mérséklődő forgalommal csökken a bevétel, emiatt működési hiányok léptek fel. Hitelfelvételekre kényszerült a vasút, állami kezességvállalással.

– Célunk a versenyképesség megóvása! Nemcsak a közúti-, és a légfuvarozással szemben, hanem nemzetközi viszonylatban is. 1980 óta relatíve 500 milliárd forinttal vagyunk önmagunkkal szemben lemaradásban. A műszaki fejlesztés elhagyása miatt a pályák állapota, a kocsipark állaga, a vonóerő túlkorossága esélyeink gátjává vált. Az 1999. évi szanálással segített ugyan a Kormányzat a vasúton, de kikötötte szervezetének korszerűsítését, üzemeltetésének reformját. Mint ismert a menetrendet az állam rendeli meg, és nekünk annak megfelelően kell szolgáltatnunk. S noha a személyszállítás finanszírozását pénzügyileg támogatják, az árufuvarozásnak önfinanszírozást kell megvalósítani. Olyan határozatot hoztak a vasúttal szemben, amely nem tűri annak teljesíthetetlenségét. A jövőben a magyar vasúttársaság Európa más vasúttársaságaival szemben azonos pozíciók elérésére törekszik, azok műszaki-, szakmai és humánpolitikai szintjét kívánja elérni. Mivel a pályahasználati díj megfizetése lehetővé teszi, a vonatok átjárhatnak egymás vasútjaira! Tehát számítanunk kell idegenforgalom ilyen megvalósulására is.

– A vasút teljesítményorientált üzemeltetést, és teljes körű szolgáltatást akar megvalósítani. Ez a kormányprogramban



Sárdi Gyula

is szerepel. Célunk olyan struktúra kialakítása, amely pénzügyileg átlátható, ahol kettéválik a szervezeti egység: pályavasútra és vállalkozó vasútra. Ennek időpontja 2000. január 1. Az üzemi és üzemeltetési teljesítményeknek versenyeznie kell a közúti árufuvarozással. Közben olyan környezetvédelemről kell gondoskodnia, amely részleteiben és egészében megfelel az euró normáknak. A vasút jövőképének nélkülözhetetlen kelléke, hogy jól felkészült, kereskedelmi ismeretekkel is felvértezett vasutasok irányítsanak, vezessenek és végezzék a munkát.

A vezérigazgatóhelyettes úgy véli: a személyszállítás tarifapolitikáját úgy képezzük, hogy a jegyárak infláció követése +5% többlete, tegye lehetővé a bevételt kiegészítő állami támogatás folyamatos mérséklődését. Kérdés: mekkora vasútra lesz szükség? Ezen belül milyen személyszállításra? Bár évenként 1%-os teljesítményjavulással számolunk, érzékelhetően kapacitásfeleslegek halmozódnak fel a vonalakon, állomásokon és más létesítményeknél.

Végezetül *Sárdi Gyula* elmondta, hogy a Kormány a mellékvonalaknak – 1000 km – más módon történő üzemeltetését kívánja elérni. Ám *Sárdi Gyula* szerint nincs szó a korábbi értelemben vett vonalmegszüntetésekről. A MÁV Rt. vezetősége nem dobja sutba a Magyar Tudományos Akadémia vizsgálati anyagát. Figyelembe veszi! Partnereket, vállalkozókat, önkormányzatokat győznek meg arról, hogy a lakossági érdekekre való tekintettel támogassák e kezdeményezést. A pályavasút finanszírozásáról pedig az állam gondoskodik.

Az előadás után sorra emelkedtek a kezek a magasba. A többi között arra kérdésre, hogy a Budapest Déli pályaudvar és Kelenföld közötti többletmunkát miért nem díjazzák megnyugtató válaszként hangzott el, kifizetik. Szó esett még arról, hogy a "rendezői" technológiákat a jelenlegi forgalom nagysága szerint vizsgálják felül. E technológiát hitelből újítják fel és átdolgozzák. Rákosrendező, mint rendező-pályaudvar egyébként megszűnik, odatelepítik a Budapest-Nyugati műszaki kocsiszolgálatot és a közlekedési skanzent.

Dr. Bíró Tibor alelnök beszámolója (az aktualitás okán) következő számunkban lát napvilágot.

Szabó Béla

Nem mellékes címmel következő számainkban megpróbáljuk nyomon követni hazai, már-már halálra ítélt mellékvonalaink sorsát. Megszólal majd a MÁV Rt. vezérigazgatója, *Kukely Márton* is. Kérdéseinket már jóelőre megküldtük. Összeállításunkban helyet kapnak a polgármesterek, az utasok és a vasutasok. Természetesen nem hallgatjuk el a vonalak veszteségét aládúcoló ún. gazdasági számításokat sem, de kontrolláljuk is egynémelyiket.

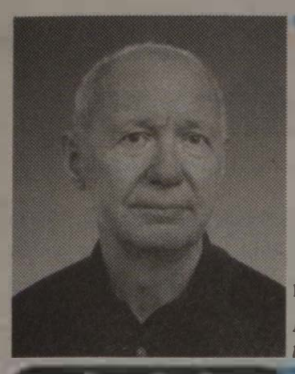
MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400



Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ VITA A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

MOTTÓ:
Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.

ÚTKÖZŐ

KÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉGE

Gondolkodóba ejtő

A sajnálatra méltó dolog nem az, hogy az emberek mily nagy figyelmet fordítanak saját javukra vagy érdekükre..., mivelhogy ezt nem teszik eléggé; hanem hogy mennyire *kevés* figyelmet fordítanak *mások* javára. *(J. Butler)*

* * *

Míg a pénz, a hatalom és a hírnév szeretete *kártékonnyá* tehetik és teszik is gyakran az egyént a társadalom többi tagjára nézve, semmi sincs, ami olyan áldásos lenne a többiek számára, mint *az erény* önzetlen szeretetének ápolása. *(J. S. Mill)*

* * *

Nem szabad *mindent* elhinnünk, amit az emberek mondanak, de azt se véljük, hogy azt *alap nélkül* mondják. *(Immannel Kant)*

* * *

Senki sem lehet igazán erkölcsös ember *okosság* nélkül, sem pedig okos ember *erény* nélkül. *(Arisztotelész)*

* * *

Ne a tükröt okold, ha a képed ferde. *(Gogol)*

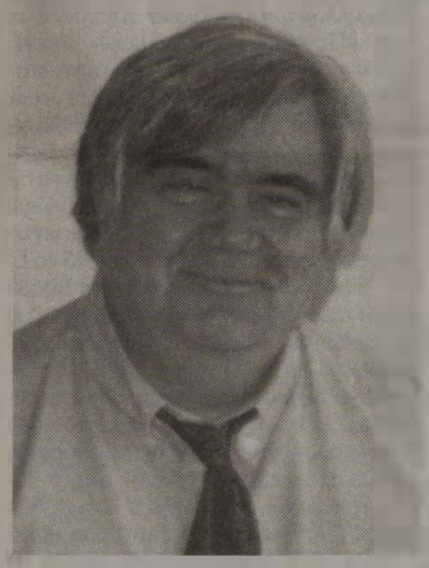
* * *

A mások kritikája a *magunk* kritikájával kezdődik. *(Octavio Paz)*

K.S.

Megszólaltatni a "néma érdektörekvéseket"

NYOLC KÉRDÉS *DR. TÓTH ANTAL* SZOCIOLÓGUSHOZ



– Ha egytől ötig osztályozhatnád a magyar szakszervezetek tevékenységét, milyen jegyet adnál nekik?

– Hármast.

– Látsz-e különbséget – ha igen milyet – az egyes konföderációk teljesítményében, stílusában?

– Nem jó a kérdés. Az igazi kérdés az, hogy egyes konföderációk *adekvát érdekvédelmi eszközökkel harcolnak-e* a képviseltjeik érdekeiért vagy sem. A válaszom: nem. Azért nem, mert a nyugat-európai szakszervezeti tömörülések munkastílusában, céljaiban, érdekvédelmi eszköztárában az alapvető rendezőelv mindig az, hogy a szóban forgó konföderáció a közszférában vagy a versenyszférában szerveződik.

– Melyek a szakszervezeti munka, az érdekvédelem gyenge pontjai?

– Nem könnyű kiemelni azt a néhányat a sok gyenge pont közül. A legnagyobb problémának azt tartom, hogy *hiányzik* a szakszervezetek szakértői, kutatási, oktatási háttérbázisa. Gondoljunk csak az osztrák és a német tapasztalatokra.

– Milyennek ítéled azt a hazai és nemzetközi légkört, közeget, amelyben a szakszervezeteknek dolgozniuk kell?

– Válasszuk ketté a kérdést. *Más* a helyzet Nyugat-Európában és megint más Kelet-Közép Európában és Magyarországon. Nyugat-Európában manapság a kistulajdonosi ideológia és fejlesztési gyakorlat az uralkodó eszmeáramlat. Ez nem kedvez semmiféle szakszervezeti szerveződésnek, s ennek megfelelően a nyugati szakszervezetek bizonyos fokig a *létnemlét* dilemmájával küszködnek.

A kelet-európai és a magyarországi helyzet nagyjából megfelel a hatvanas évek nyugateurópai gazdasági gründolási szakasz társadalompolitikai válaszútjainak. Vagyis: ma még a magyar szakszervezeti mozgalom – mint minden klasszikus kapitalista fejlődés érdekképviseleti mozgalma – *bármilyen irányba* elágazhat.

– Mi a véleményed az érdekegyeztetés jelenlegi állapotáról?

– Mint szakmai körökben köztudott, én mindig a neokorporatizmus hívének tartottam magam. Ehhez képest az érdekegyeztetés jelenlegi állapotát több mint *tragikusnak* látom, hiszen "sikerült" az elmúlt egy esztendőben teljesen szétverni a korábban kiépített intézményrendszert.

– Kellenek-e platformok az MSZOSZ-ben, legyenek-e országgyűlési képviselők a szakszervezeti vezetők, milyen legyen a szakszervezetek és a pártok kapcsolata?

– A szakszervezetekben az ideológiai kérdések *megkerülhetetlenek*. Ugyanis az érdekvédelem egész filozófiája különféle társadalmi csoportok érdekpluralizációjára épül. Ehhez képest plasztikusan ki kell fejeződnie annak, hogy *melyik* érdekcsoport *milyen* politikai, ideológiai érdekprioritásokat állít fel a maga számára. Ha ez nem derül ki egyértelműen – ezt bizonyítják a nyugati országok tapasztalatai is –, akkor a munkáltatói oldalon álló tárgyalópartnerek is paradox módon állandó "identifikációs zavarban" szenvednek, mert maguk sem tudják felmérni, hogy valójában *kikkel* állnak szembe. Ezért már gyakorlati szempontból is az a legjobb, ha a szakszervezeti partner is kinyilvánítja, hogy *milyen* társadalmi fejlődési ideológia, politikai célrendszer és szociális ideálok alapján áll.

– Hogyan értékeled egyes szakszervezeti tisztségviselők etikai ügyeit?

– Társadalomkutatói tapasztalataim arra figyelmeztetnek, hogy a magyar lakosság leginkább az etikai kérdésekre "ugrik". Ha a szakszervezeti vezetőket ebből a szempontból egytől tízig terjedő skálán helyeznénk el, és mondjuk az egyes érték egy korrupt vidéki kiskirály lenne, és a tízes érték egy magas erkölcsi szinten álló népművelő, akkor egy szakszervezeti vezetőnek kb. a *nyolcas* körül kellene elhelyezkednie, a tömegek erkölcsi követelményrendszerében.

– Mit ajánlanál a mai érdekvédőknek?

– Próbálják megismerni a társadalmilag érvényes, szociálisan igazolt *valóságos* érdekeket. Semmit sem ér az olyan érdekvédelem, amely nem a társadalom mélyén húzódó érdekkifejezést kívánó érdektörekvésekből származik. Vagyis a "néma érdekek" hiteles és a gyakorlatban is megvalósítható megszólaltatása az érdekvédőnek nemcsak alapvető feladata, de *kötelessége* is.

- kárpáti-

Padlón vagyunk? Létezünk!

BŐVEBBEN KIFEJTI: *FŐCZE LAJOS*, AZ AUTONÓM SZAKSZERVEZETEK SZÖVETSÉGE ÉS A VDSZ ELNÖKE



– Mint régóta vezető tisztségeket betöltő tapasztalt érdekvédő, milyennek látod a magyar szakszervezetek mai helyzetét?

– A rendszerváltás óta eltelt egy évtized számunkra ismeretlen kihívásokat, az út- és válaszkereséseket, az érdekképviselet és -védelem eszközrendszerének kikínlódását jelentette; olyan körülmények között, amikor szüntelen szorításban dolgoztunk.

Túlzás nélkül állíthatjuk: a magyar szakszervezeti mozgalom *szétrobbant, atomizálódott*. A szabad szervezkedés, az önálló döntések lehetősége, az új utak keresése, egyszersmind a bizalmatlanság, a kiérlelt szolidaritás hiánya, az egyéni ambíciók túlzott előtérbe kerülése és több más tényező együttes hatása vezetett idáig.

– Ez lehet az egyik serpenyőben, de gondolom, van másik is. Mi van abban?

– Az elmúlt tíz év azt is megmutatta, hogy minden belső gyengeség, számos külső, durva hatás ellenére a szakszervezetek talpon maradtak, *léteznek*, működnek. Igaz, nagy vesztességekkel. Ám igaz az is, hogy sok dolgot megtanultunk, nem kevés kérdésre, dilemmára megtaláltuk az elfogadható választ, megoldást, s mindeközben *mi is átalakultunk*. Ha nem is tudtunk mindent elvégezni, de sokat tettünk azokért, akik minket megválasztottak. Ez akkor is igaz, ha azoknak, akik kikerültek a munkahelyekről, nem vagyunk rokonszenvesek. Érezzük, hogy a munkavállalók, a szakszervezeti tagok is sokszor elégedetlenek, jóllehet kritikus esetekben mégis a szakszervezetekhez fordulnak. Nagy a veszély, hogy a *kiszolgáltatottság*, az esetenkénti megfélemlítés miatt számottevő a beletörődés, a "majd csak lesz valahogy" felfogás térhódítása.

– Mit lehetne és kellene tenni?

– Meggyőződésem, hogy generációk sora után alakul ki a valós szolidaritás. Nem éltük át, nem tanultuk meg a valós szolidaritást. Azt meg lehetett tanulni, hogy milyen kollektív szerződésre van szükség, vagy mit kell tenni a jobb munkakörülményekért. De az nem alakul-(hatot)t ki az emberekben – ebben az individualizálódott világban –, hogy nemcsak rólam, az egyéni érdekről van szó, hanem a kisebb-nagyobb *közösségekről*, mindannyiunkról. Nekünk, tisztségviselőknek, ebbe nem szabad beletörődnünk, még ha az illúzióktól óvni is kell magunkat. Példákra, *szüntelen párbeszédre*, következetes érdekvédelmi munkára van szükség, de gyors sikerben nem reménykedhetünk. Mégis végezni kell a dolgunkat a szakszervezeti tagsággal, a munkavállalókkal. Velük, értük, értünk.

– Nem sok ez a hat szakszervezeti konföderáció?

– De sok. Kívánatos az egységesülés. Ez azonban csak erősödő, kölcsönös bizalmon alapuló, céltudatos, őszinte szándékokon nyugvó, körültekintő lépésekkel érhető el. A társadalom, a munkavállalók, a szakszervezeti tagság elvárja, hogy *tettekkel* üzenjünk.

– Hogyan, milyen megoldásokkal?

– A korábbi tapasztalatok felhasználásával ki kell alakítanunk a konföderációk közötti szorosabb kapcsolatot és azt *együttműködési megállapodásban* kell rögzíteni. Az együttműködés kiterjedhet a közös fellépések feltételrendszerére, a szociális párbeszéd fórumán a munkavállalói oldal kölcsönösen elismert szociológiai, politikai legitimitásának erősítésére, az Európai Unió által elvárt szakszervezeti követelmények kialakítására, a munkavállalók és a tisztségviselők ezirányú felkészítésére, a szövetségek működése során keletkezett esetleges feszültségek, ellentétek csillapítására. E megállapodásra építve tovább lehet lépni *a már működő* közös szerveződések – a szakszervezetek oktatási bizottsága, a Magyar Szakszervezetek Európai Integrációs Bizottsága, az Integráció című közös lap – mellett újak létrehozásában. Ilyen lehet például a közös hírlevél, esetleg *közös újság*, együttes szolgáltatások, egymásnak átadott képviselet a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban, és így tovább. A lényeg az, hogy az összefogásra törekvés *jelenjen meg* a szakszervezetek, a munkaadók és érdekszerveik számára, váljék nyilvánvalóvá a kormány előtt is.

Létkérdés a munkahelyi, ágazati, térségi *szervezkedés* és tevékenység. Szükség van azon "fehér foltok" visszahódítására, amelyek a munkavállalók szervezettségében keletkeztek. Meg kell nyerni azokat a munkavállalói csoportokat, amelyek az elmúlt években kiestek, nem kerültek a szakszervezetek látókörébe. S szükség van további munkahelyi ágazati összekapaszkodásra, értelmes fúziókra.

Fontos tennivaló az együttműködési megállapodásokon alapuló, rendszeres kapcsolat fejlesztése a *munkaadókkal* és érdekképviseletekkel. Tudomásul kell venni, hogy a verseny- és a közszférában a piacgazdasági körülmények között az érdekek döntően a munkavállalók és a munkaadók között feszülnek. Természetesen változatlanul szükség van a *szociális párbeszéd* háromoldalú intézményeire is, de mindenekelőtt a politikai szándékokon alapuló hatékony működtetésükre.

Az Európai Unió kollektív tárgyalás és megállapodás párti. Ezért is kívánatos *a kollektív tárgyalások és megállapodások* intézményes megerősítése. A javuló gazdasági teljesítmény, a fenntartható GDP növekedés idején jogos igény a tartós reálkereset-növekedés, a kollektív megállapodások nyújtotta biztonság.

– Vannak, akik úgy vélekednek, hogy padlóra kerültek a szakszervezetek. Mit szólsz ehhez?

– Mégis léteznek! Igen, elemeznünk kell a helyzetünket, kíméletlenül *le kell vonni a konzekvenciákat*, legyenek azok tartalmi, szervezeti, stílusbeli, vagy személyi természetűek. De csatába csak úgy mehetünk, ha a tagság, a "hadsereg" követ bennünket. Úgy viszont nem lehet harcba hívni senkit, hogy a vezérkar szidja legjobban a "hadsereget". Meg kell mondani, mi a helyzet. Ki kell nyilvánítani, hogy *változtatni akarunk* a dolgokon és ehhez ezt megtesszük közösen. Védeni és képviselni kell a munkavállalók, a nyugdíjasok érdekeit ésszel, szívvel, erővel, konok következetességgel. A költő szavaival: "Csak az út sejti, hogy hová megyünk." De menni kell – sokszor utat is csinálva, – haladni.

- kárpáti -

Két pert is megnyert a VASAS főbizalmi

A lakatosműhely szőlővel befuttatott udvarán műanyag hordókban forr a must. Hajdúhadházon azonban mai napság a kertészkedés sem gyümölcsöző foglalkozás, de, mint nagyon sokan, *Czibere Sándor* többszörös szakszervezeti főbizalmi is kétlaki életet él. Érdes kézszorítással köszönt.

– A Hajdúsági Iparművek Rt. munkáslétszáma alaposan megfogyatkozott. – ültet le odabenn. A rendszerváltozás óta a közepesen nagy vállalat munkásgárdája 3200-ról úgy 1030-1090-re apadt.

– S ebből hányan szakszervezeti tagok?

– 390-en.

– Van-e még erejük bárminek is ellent állni?

– Mire gondol?

– Ismét csak a létszámhelyzetre.

– Állítom, rosszabb lett volna, ha nem lennénk. Tavaly előtt több tisztségviselő talpa alá is útilaput akartak kötni.

– Nem sikerült?

– Megvédtük őket, de most, hogy lejárt a védettségük, mennek. Szóval "a gyár nem a miénk".

– Tudtommal MRP-sek, tehát részvényük van.

– Van, de az csak úgy jelentene szavazatokat, ha a 900-1000 dolgozó, mint kisrészvényes egyet is akarna. Külön-külön töredékké oszlanak szét a szavazataik.

– S miben gyengült a szakszervezet?

– Túl sok embert engedtünk elbocsátani, nem azért mondom, de a feleségem az egyik legjobb raktáros volt, mégis elküldték. Annyi bizonyos, hogy nem ragaszkodtak a szakma kiválóságaihoz. Kettős a nyomás, az egyik a munkáltató, a másik a kormány részéről érezhető.

Czibere Sándor nem kéreti magát, amikor azzal rukkol ki, hogy két bírósági peren is képviselte a munkások érdekét tavaly. Méghozzá személyesen, mert a titkár nem mert a bíróságon is szembe szállni az igazságért.

– És mi volt a per tárgya?

– Az egyiknek az, hogy aki munkaidő letelte után 10 percen belül blokkol (megy ki a kapun), annak a havi keresetéből 20%-ot levonnak.

– Vagyis?

– Vagyis, aki a megadott 10 percen túl hagyja el a gyárat, attól már nem vonnak le egyetlen forintot sem.

Gondolkodóba esek, tán mégis van valamilyen oka ennek a tőkés szigornak, amely mármár a kezdeti kapitalizmus megaláztatásait idézi föl. Az idősatu, mint sajátos megszorítási agyszülemény azt feltételezi, hogy minden munkás az első perctől az utolsóig egyforma intenzitással húz, fáradhatatlan igavonó termelőerőként. Tehát, ha 10 percen belül blokkol, úgy bizony meggyanúsítható, hogy lopva még le is zuhanyozott a mosdóban. Sőt! Átöltözött.

A másik per tárgya már inkább egyedi jellegű, a selejtkártérítés tematikájába fér el. Arról van szó, hogy a zománcozáshoz se technológiai utasítást, se mintadarabot nem kaptak kézhez a dolgozók, holott az "etalon" nélkülözhetetlen.

– Túl a rossz közérzeten, mi az, ami elkeseríti a szakszervezeti főbizalmit lassan 22 évi munkája után?

– A nagy szakszervezetek országos vezetőinek ügyecskéi, meg aztán az, hogy ők csak akkor jönnek hozzánk, ha az csak nekik áll érdekükben. Ám, ha nagyon hívjuk, "akkor jönnek ők". A GÖCS-ben (Debreceni Gördülő Csapágygyárban) két éve *Sándor Lászlóval* is beszélhettem.

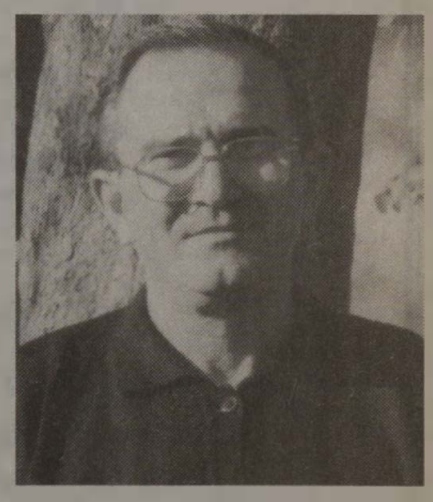
– S mit mondott neki?

– Nehogy *Nagy Sándor* legyen belőle! Ne hagyja cserben a tagságát. Sose!

– Mi az, amit furcsáll? Szakszervezetileg.

A szemét most veszi le rólam először, de nem azért, mintha szégyenlené, amit most mond.

– Végül is nem értem, hogy például Csepelen, ahol egy tömbben él legalább 10 ezer volt



vagy nem volt munkás, csendben tűr. Annak idején meg Lenin szobrának "zsírozta a talpát". Még nagyon kevesen fogják fel, hogy össze kell fogniuk. Az is igaz, hogy mindenki sajnálja, félti azt a nyomorult 24 ezer forintját is. Nálunk, vasmunkásoknál a megélhetés nagy úr. Talán ezért is késtünk el a vitával, a hozzászólásokkal, s *Paszternák* mint egy csönde zugban üldögélt a parlamenti padban. Vajon miért?

– Újabban azt hirdetik, hogy a hagyományos szakszervezet már idejétmúlt, fegyverei berozsdásodtak, a sztrájkot el lehet felejteni.

No, erre felkapja a fejét *Czibere Sándor*.

– Én meg azt hirdetem, hogy hiszek az országos megmozdulásokban, mert a tőkés önként nem ad, attól el kell venni, azt, ami a mienk.

Azért olykor büszkélkedik is a főbizalmi. A fia műanyaghegesztő. Nemrég öntötte ki több mázsa gipszből egy általa megálmodott versenyautó formáját kisműhelyükben. Ő biztosan sokra viszi még.

Szalai Csaba

VASÚTNÉZŐBEN

A nógrádi lavórcsendélet

Kevés olyan település van Magyarországon, amelynek vasútállomása fölött vár magasodik. A megye névadó községe, Nógrád azonban éppen ilyen. Számtalan turista és diák érkezik ide vonattal, nem ritkák a többszáz fős különvonatok sem. Rengeteg a látnivaló a közelben, gondoljunk csak a kis völgy sziluettjét uraló várra és a gyönyörű, vadregényes tájra.



Ahogy belépek a parányi szolgálati helyiségbe, azonnal megérzem a szeneskályhából áradó meleget. Vidáman pattognak, ropognak a fahasábok a "kandallóban". *Hesz Ferencné* személypénztáros és hölgytársainak birodalma ez. Ő 1986-ban lett vasutas. Kilenc évig volt a lakóhelyén, Bánkon sorompókezelő, majd miután itt megszűnt a szolgálat, két évig Tolmácson dolgozott személypénztárosként. Miután 1997-ben itt is megszűnt a vasúti szolgálat, átkerült Nógrádra. Azóta, immár harmadik éve ő kezeli a sorompót, ő állítja a jelzőket, ő ad jegyet az utasoknak, ő takarít. Mivel szereti a vasutat, zokszó nélkül végzi munkáját, csupán egy-két dolog "csípi a szemét".

Az állomáson szénnel fűtenek, bár a gázcsonk a közelben van. Lavórban mosdanak, a közeli kútról hozott vízzel. A mosdást mindig úgy időzítik, hogy ne legyen a közelben se utas, se vonat. Ha pedig befagy a kút, ami ilyenkor telente bizony gyakran megesik, a környékbeli csurgóból vesznek vizet. Ez pedig néha félórába is beletelik. Az utasok és vasutasok kényelmét szolgálják a fapados vécék, igaz itt nem zavarja senki a keresztes pókok nyugalmát. Az utasok és vasutasok már megszokták az itteni állapotokat, mindenki másképp védekezik: az utasok általában a vonaton intézik kis- és nagydolgukat. A vasutasnők meg? Ők ahol és ahogy tudják. Pedig a felújítás költségeit lenne, lehetne miből fedezni. Nógrád állomás bevétele ugyanis közel 500-600 ezer forint havonta! A diákok és turisták mellett sokan járnak Vácra dolgozni. A rendszertelen Volán-forgalomból még profitálhatna is a vasút, bár nem ilyen pálya- és szociális állapotok mellett. A menetrendi anomáliák pedig csak tetézik a kialakult helyzetet. *Hesz Fe-rencné* például, ha éjszakás lenne és nem nógrádi kolléganője váltaná másnap reggel, bizony' csak aznap délután (1 órára) érne haza. Az ok prózaian egyszerű: elvettek egy korábbi csatlakozást. De hát ugye ezek csak nüánszok, apró homokszemcsék a nagy vasúti fogaskerék útjában? Meg' hát, amíg "zakatol a vonat", miért kellene rájuk az Andrássy úton az illetékeseknek akár távcsővel is odafigyelni. Csak hát tessék mondani: meddig "zakatolhat" így a vonat? Vagy úti célunk inkább a Balkán, mint az EU és Nyugat-Európa?

Berta Sándor

A bánya bezár, a vasút megáll

VAGY OROSZLÁNYBAN MÉGSEM?

***Barasevich Jenő* oroszlányi állomásfőnököt beosztottjai néha túlzottan pesszimistának tartják. Holott rövid beszélgetésünkből kiderült: a főnök inkább óvatos ember. Személyes élményei azonban alátámasztják pesszimizmusát, s az általa festett jövőkép sem túl biztató. Bár azért reménykedik. Csak hát minden olyan bizonytalan.**



– Igaz "csak" 2004-ben szűnik meg az oroszlányi bánya, de a leépítés végső fázisa már 2000-ben elkezdődik: jövő június elsejei hatállyal ugyanis bezár a lakossági szenet termelő 20-as számú majki bányaakna. Hogy a 7800 bányásszal és a bányára épült vasúttal mi lesz, azt még senki sem tudja megmondani. Pedig nem mindig volt ez így – mondja tűnődve *Barasevich Jenő*. Rögtön múltbéli tényekkel is alátámasztja előző gondolatát.

A fénykor idején, azaz az 50-es, 60-as, 70-es, 80-as években is naponta mintegy 10 ezer tonna árut, főleg szenet rakodtak Oroszlányban. Olyannyira tele voltak akkoriban az oroszlányi vasútállomás vágányai, hogy a nyolc kocsiból álló személyszállító szerelvényeknek már úgy kellett helyet szorítani. Közvetlen személyvonatok futottak Budapest-Keleti pályaudvarra is. Aztán szép lassan megváltozott minden: átadták az új tatabányai felüljárót, a buszok is egyre sűrűbben kezdtek közlekedni és a vasúti személyszállítás mértéke is – ezzel párhuzamosan – egyre kisebb lett. Az évek alatt az elszállított áru mennyisége 200 tonnára esett vissza és a személyvonatok is ma már csupán két kocsiból állnak. A személyforgalom visszaesésének a főnök szerint az az egyik legfontosabb oka, hogy az emberek elkényelmesedtek, utazásaikhoz inkább a lassabb és drágább buszt választják a vonat helyett. A busz ugyanis a megyeszékhely, Tatabánya központjában teszi le őket. A vasúti menetrend és a szociális körülmények (utasvécé használhatatlansága stb.) csak súlyosbítják a kialakult helyzetet. Persze arról sem szabad megfeledkezni, hogy a fénykor idején itt szolgáló 100 vasutasból, mára 23 maradt.

Barasevich Jenő állítja: a magyar vasút egészen addig nem fog tudni előrejutni, amíg a MÁV Rt. nem változtat az évtizedek alatt beidegződött vaskalaposságán. Szerinte vissza kell(ene) adni az állomásfőnökségeknek az önálló gazdálkodás lehetőségét és akkor a vasutasok szolgáltatni tudnának. Ám úgy nehéz bármit is tenni, hogyha az Oroszlányban már használhatatlan parkettáról, vécéről Budapesten, az Andrássy úton valaki(k) eldönti(k) egy irodából, hogy az még igenis jó, használható. Az idős állomásfőnök tovább sorolja a problémákat. – A 21 ezer lakosú Oroszlány vasútállomásán szénnel, olajjal és villannyal fűtenek a vasutasok, holott az állomástól körülbelül 150 méterre van a városi távhővezeték. Így a központi fűtés árának a dupláját is kifizeti a vasúti, így télvíz idején. Az oroszlányiak keserűsége csak tovább nőtt, amikor nemrég megtudták: 2000. január elsejétől III. csoportú lesz az állomás. Az indokok az oroszlányiak előtt egyelőre ismeretlenek. A főnök mindenesetre bizakodik. Reménykedésének alapja egy jövőbeni beruházás. Félig-meddig a bezáró bánya helyére létesít majd telephelyet ugyanis egy kanadai-magyar vegyes vállalat, amely a környékbeli öcskavasból gyárt majd gépkocsialkatrészeket. A főnök mindenesetre eltökélte: fuvart szerez az új szomszédtól. Mert lehet, hogy a bánya bezár, de a vasút nem áll(hat) meg. Vagy mégis? A válasz egyelőre még a ködbe vész...

Berta Sándor

Istvántelki monológ

HÁBORÚS DÍSZLETKÉNT FEDEZTÉK FEL A FILMESEK

A budapesti Északi Gépészeti Főnökséget október elsejei hatállyal összevonták a szintén budapesti Nyugati Gépészeti Főnökséggel. Az ilyen intézkedéseket általában már megszokhattuk – főleg az elmúlt 2-3 évet tekintve. Azt is megszokhattuk már, hogy ezek az átszervezések mindig felháborgatták az érintettek kedélyeit. A dolgozók, a vasutasok – jogos félelmükben – rejtett létszámleépítésekről beszéltek. Nem történik ez másként most sem, ám ezeket a félelmeket ebben az esetben még jó néhány valódi "bakicsemege" is fűszerezi.

Viola János, az Északi Gépészeti Főnökség (ÉGF) szb-titkára előbb körbe kalauzol a hatalmas területen elterülő Istvántelken. A VII. osztályi, háromszintes, 1800 négyzetméter alapterületű szociális épület az évtizedek alatt olyannyira lerobbant, hogy az egykori "munkáskastély"-nak már csak a második emeletét használják a vasutasok. Ennek ellenére az üres, földszinti, valamint első emeleti helyiségeket is fűtik – méghozzá nem is akárhogyan! Műszakváltáskor viszont hideg van. A "szociális" épületben a csapok fele eltűnt, a zuhanytálcák zöme algás, a többi sárgás-barnára rozsdásodott. Zuhanyrózsa is csak minden második-harmadik "zuhanykabin"-ban akad. Sok helyen nincs ablak – Így legalább nincs szükség "légkondi"-ra – mosolyog kényszeredetten *Viola János*. Az egész épület rohad szét, pedig a MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóságának 1996. évi telephely-racionalizálási programja már tovább nem halaszthatónak ítélte a felújítását. (Ide kellett volna ugyanis kiköltöznie 1997-ben az ÉGF funkcionális egységeinek.)

Ezután a raktárak felé vesszük az irányt. Itt-ott előbukkan egy-egy rozsdásodó gőzmozdony, motorkocsi, vagy tolópad kitéve a természet erőinek játékszeréül. Az épületek többségén alig van tető. A villamos motorvonatszín azonban minthaegy más világ lenne. Gyönyörű tisztaság és rend fogad minket, hogy aztán pár perc múlva ismét a rideg, magyar valóságba csöppenjünk. Kísérőm meg is jegyzi útközben: – Itt tavaly második világháborús filmet forgattak. Hát, mit mondjak, nem kellett túl sok díszlet. Nem vonom kétségbe szavait.

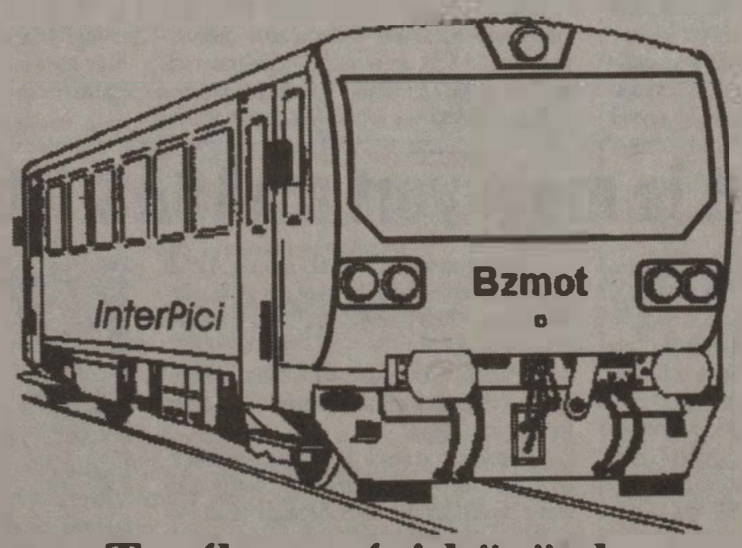
Az ideiglenes szb-titkári irodában – a valódiban éppen a fűtést szerelik – arra a kérdésemre, hogy mit is nehezményeznek voltaképpen, *Viola János* igen részletes választ ad: – Egyrészt az áldatlan munkakörülményeket. Másrészt az elhamarkodott intézkedéscsomagot, amit illusztrálok is néhány példával. Már a kezdetekkor kifogásoltuk a két főnökség összevonásának előkészítettségét. Az akkori terv ellen mindhárom reprezentatív szakszervezet (VSZ, MOSZ, VDSZSZ) és a helyi üzemi tanács is tiltakozott. A gépészeti szakigazgató úr ígérete ellenére a funkcionális egységek azonban még ma is ugyanott vannak, ahol az összevonás előtt. A Nyugati pályaudvaron lévő a vasutasok által csak Új Fehér Ház-nak nevezett új szociális épület tetőtere ugyanis még mindig nem készült el. Talán jövőre. Bár az istvántelki öltöző sem készült el a mai napig. Kitogásoltuk azt is, hogy a régi főnökünket, *Nagy Miklóst*, aki szintén indult az új gépészeti főnökség vezetői posztjára kiírt pályázaton a bíráló bizottság nem hívta be személyes elbeszélgetésre. Levél levelet követett, egészen *Kukely Márton* vezérigazgatóig jutott az ügy, aki levelünkre írt válaszában – többek között – kifejtette: "A jelenleg hatályos rendeletek és MÁV utasítások szerint sehol nincs előírva, hogy a pályázókat a bíráló bizottságnak személyesen is meg kell hallgatnia... *Nagy Miklós* esetében azonban a bizottság eltekintett a személyes meghallgatástól, tekintettel arra, hogy pályázati anyaga igen részletes, mindenre kiterjedő volt."

Viola János szerint a korábbi Északi Gépészeti Főnökséget is elhamarkodottan darabolták szét és költöztették ki a budapesti, Tatai úti telepről. Az előre kiszámított bevételi számítások sem jöttek be, de nem látható a jelen összevonásból származó előny sem, éppúgy, mint a korábbi összevonások gazdasági és szakmai haszna. Nincs továbbá egy, a tervezett változások bevezetését indokló hatástanulmány sem és nem állnak rendelkezésre a megtérülési számítások sem. Legalábbis az érdekvédők még nem találkoztak velük. Ha szóltunk a korábbi vagy a mostani szervezeti változások miatt, mindig azt vágták a fejünkhöz, hogy ez szakmai kérdés, ami a szakértők dolga, azaz a szakszervezetek az érdekvédelemmel törődjenek. Kérdezem én, az nem érdekvédelem, ha egy kellően át nem gondolt intézkedés árát végül is velünk, a mi zsebünkből fizettetik ki? A mi zsebünk bánja azt is, hogy a Tatai úti telep őrzéséért és az energia-felhasználásért az ÉGF fizet még ma is havonta 4-5 millió forintot annak ellenére, hogy két éve kiköltöztünk onnan és azóta a területet a Nosztalgia Kft. használja. Máig nincs garancia arra, hogy az összevonás nem fog létszámleépítéssel járni, a jelenlegi 902 fős vasutaslétszám megmaradásáért ugyanis eddig még senki nem vállalt kezességet az újdonsült gépészeti főnökön kívül. Az olyan "nüánszok"-ról pedig már jobb nem is beszélni, bár ez nem az összevonás következménye, hogy például az ÉGF anyagcsoportjának földszintjén megbújó selejtraktárban irodai minőségű fűtés van, míg a szakanyagraktárban, ahol némely alkatrész ára meghaladja a százezer forintot is, egyáltalán nincs fűtés! Érdemes lenne kiszámolni, az ebből várhatóan következő károkat. Ez az átgondolt fűtéskorszerűsítés. Valószínűleg ez az oka, hogy a TMK-ban sincs megfelelő fűtés.

Búcsúzás közben így fordul hozzám kísérőm: – Tudod, már 31 éve elmúlt, hogy vasutas vagyok. Sokat megéltem már ennél a cégnél. Az utóbbi három évben az ÉGF-et immár másodszor szervezték át. Mindkétszer előkészületlenül, "erőből" végrehajtva. Eddig úgy tűnik, hogy másodszor is igazolódnak az érdekvédelmi szervezetek aggodalmai. Hidd el, nem örülök ennek, inkább szomorú vagyok miatta. Az utóbbi időben ezért már elkezdtem szurkolni a "szakértőknek". Hátha akkor egyszer ők is eltalálnak valamit. De ez már, egy másik történet...

Berta Sándor

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
• láng- és plazmavágás
• nagypontosságú fémmegmunkálás
• szemcseszórás
• alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Megbeszélés a KHVM miniszternél!

1999. október 29-én 15 órakor megbeszélésre került sor a KHVM-ben, melyet *Katona Kálmán* miniszter úr vezetett *Császár Judit* miniszteri biztos asszony jelenlétében és amelyen részt vettek a MÁV vezetői mellett a vasútegészségügyben reprezentatív szakszervezetek és a Vasutas Egészség Pénztár Vezető tisztségviselői is. A Vasutasok Szakszervezetét *dr. Márkus Imre* elnök és *Kiss Tamás* alelnök képviselte.

A miniszter úr elöljáróban kifejtette, hogy a 127 éves vasútegészségügy érdekében tett lépések sorában egy állomás a Kht. megindulása. A működőképesség érdekében a KHVM is belépett a tulajdonosok sorába, a miniszteri rendeletet aláírta. A háziorvosok szerződései és az ANTSZ engedélyek rendezve lesznek.

A Vasutasok Szakszervezete felvetette Kht. működésével kapcsolatban a menetkedvezmények ügyét, a munkaszerződések vonatkozásában az egyeztetések fontosságát, az aktuális munkaköri leírások egyidejű átadását és a működőképességhez szükséges 3 havi cash biztosítását, továbbá a Budapesti MÁV Kórház-Rendelőintézet összevonása körüli problémákat, valamint a Szolnoki MÁV Kórház megvételére vonatkozó és nyilvánosságra került Megyei Önkormányzati szándékot.

A Vasutasok Szakszervezete tiltakozását jelentette be a vasútegészségügy bármilyen intézményeinek a vasutasok egészségügyi ellátási rendszeréből történő esetleges kivonása ellen.

A válaszokból kiderült, hogy a menetkedvezmény a Kht.-be átvételre került munkavállalók részére biztosítva van, a munkaszerződések vonatkozásában készség mutatkozott további egyeztetésekre, illetve fontosnak tartják a munkaköri leírások elkészítését. A Budapesti MÁV Kórház és Rendelő összevonását az érintetteknek kell megoldani figyelemmel bizonyos finanszírozási gondok rendezésére is. A tárca is az újságból értesült a Szolnoki MÁV Kórház megvételére vonatkozó Megyei Önkormányzati elképzelésről. A tárca az eladást nem tervezi.

A megbeszélésen kívül már előzetes megállapodás született arra vonatkozóan, hogy *Császár Judit miniszteri biztos asszonnyal 1999. november 2-án délután a Vasutasok Szakszervezetével egyeztetetni fog* a vitás kérdések rendezése érdekében.

Vasutasok Szakszervezete

Időszerű füstölgés az InterCityn



– Még jó hogy a nem dohányzóba vettünk jegyet!

MAGYAR VASUTAS

Alapítva: 1904-ben

1999. november MELLÉKLETE

Fókuszban az egészségügy

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS VÍZÜGYI MINISZTÉRIUM

Budapest VII., Dob utca 75-81. Telefon: 351-0354, 461-3501 Telefax: 351-0354
Postacím: Budapest Pf. 87, 1400

Dr. Márkus Imre úrnak
elnök
Vasutasok Szakszervezete

BUDAPEST

Tisztelt Elnök Úr!

az 1963/99. számú levelére hivatkozva, a vasútegészségügyi intézmények átalakításával kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom.

A vasútegészségügyi intézmények átalakításával kapcsolatos jogutódlásról szóló miniszteri rendelettervezet 1999. szeptember hónapban elkészült. A tervezet közigazgatási egyeztetése az 1999. szeptember 28-án megtartott vezetői szintű egyeztetéssel bezárólag megtörtént. Az egyeztetést követően, október hónap utolsó heteiben azonban törvényértelmezési vita alakult ki a KHVM Jogi Főosztálya és a Pénzügyminisztérium között, amely témában állásfoglalást kértünk az Igazságügyi Minisztériumtól, akik törvényértelmezésükkel a Jogi Főosztályunk álláspontját támasztották alá. Miniszter úr a témában 1999. október 27-én végső egyeztetést tart *Járai Zsigmond* pénzügyminiszter úrral, s reményeink szerint ezután a miniszteri rendelet aláírásra kerülhet.

Tájékoztatom arról, hogy a MEH részéről *dr. Szerdahelyi Péter* helyettes államtitkár úr 1999. október 20-án jóváhagyta a TEK-k kezelésében lévő kincstári vagyon elidegenítésért és a Vasútegészségügyi Kht.-ba történő apportálását. A tőkeemeléssel egyidejűleg a Magyar Állam képviseletét ellátó KHVM 81%-os tulajdonjogot szerzett a Vasútegészségügyi Kht.-ban (A vagyonértékelés alapján az apport értéke 529 875 000 Ft.)

Tájékoztatom továbbá arról, hogy tárgyalásokat folytattam az OEP illetékes vezetőivel (főigazgató helyettes, finanszírozási főosztályvezető).

A finanszírozás tekintetében a vezetők megerősítették azt a korábbi álláspontot, hogy mivel a Kht.-ban a feladatok ellátása változatlan feltételekkel folytatódik tovább, a működtető szerepének változásával, a finanszírozási feltételek is változatlan formában állnak fenn.

Az ÁNTSZ engedélyekkel kapcsolatban tájékoztatom, hogy levélben kerestem meg az országos tisztifőorvost és az illetékes ÁNTSZ intézetek vezetőit. Az országos tisztifőorvos asszony telefonbeszélgetésünk során megerősítette, hogy az engedélyek kiadásának hatásköre a területi szervek kezében van, de Ő támogatólag segíti az átalakulást és a további működést.

Az ÁNTSZ intézetek zöme rugalmasan és készségesen áll az ügyhöz, néhány esetben felesleges bürokratikus akadályokkal találkozunk.

(Megjegyzem, hogy az átmeneti időszakban várható volt, hogy nem fog minden engedély a Kht. rendelkezésére állni, de ez – az országos tisztifőorvos asszony állásfoglalása szerint – nem veszélyezteti a működést.)

A háziorvosok rendelő használati engedélyének a MÁV Rt. részéről történő megszüntetéséről nem volt tudomásom.

Dr. Uhrik Tibor ügyvezető igazgató úrtól kapott információk alapján, tájékoztatom arról, hogy a Kht. folyamatos tárgyalásban áll a háziorvosokkal, azonban nem jött létre minden esetben megegyezés.

Hangsúlyozom, hogy ebben az esetben is az a cél, hogy a háziorvosok vagy a Kht. keretein belül alkalmazottként, vagy a Kht.-val vállalkozói szerződést kötve minél zökkenőmentesebben tudják tovább folytatni tevékenységüket. Megjegyzendő azonban, hogy a Kht. nem köthet magára nézve előnytelen szerződést, és azokban az esetekben, ahol még nem jött létre megegyezés, a háziorvosoknak is – egyéni érdekeiket a szervezeti érdekekkel összehangolva – kompromisszumkészséget kell tanúsítaniuk.

A munkaszerződésekkel kapcsolatban már korábban kifejtettem azt, hogy véleményünk szerint a munkaszerződés megfelel az azzal szemben támasztott jogi követelményeknek.

Ezúton is köszönöm, hogy a Vasutasok Szakszervezete felelősséget érez egy működőképes Kht. létrehozásáért.

Mivel Miniszter úr hasonló felelősséget érez a minél zavartalanabb átalakulás lebonyolításáért, a munkavállalók körében meglévő feszültségek feloldásáért, ezért Miniszter úr 1999. november 1-jéig személyes megbeszélésen kívánja tájékoztatni a szakszervezeteket.

Budapest, 1999. október 26.

Üdvözlettel

Császár Judit
miniszteri biztos

VSZ erőfeszítések a MÁV Kórházban

1999. július 11-én elindult egy lavina a Budapesti MÁV Kórházban. Az intézet vezetése felmondta a MÁV Kórház Kollektív Szerződését. A felmondás alapját az a miniszteri döntés képezi, melynek értelmében a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet összevonásra kerül. De valóban ez az indok? Nem értettük, – ma sem –, miért ez a gyors intézkedés, holott az összevonás konkrét időpontja és miléntje még mindenki számára ismeretlen, az intézetek vezetői külön-külön ezután kezdenek neki elképzeléseik kidolgozásához. Több fórumon elhangzik, hogy a vasútegészségügy átalakításával tovább már nem lehet várni, a "sóhajok hídjának" két oldalán a párhuzamosságokat meg kell szüntetni. Nem is lehet ez ellen semmi kivetni való. Mégis az intézetek összevonásának hallatán aggodalmaknak adnak hangot az egészségügyi dolgozók. "Néhány évvel korábban a hatékony működés érdekében váltunk szét, és most újra egyesülünk, de milyen áron? A kevés a pénz, az egészségügy alulfinanszírozott, a kórház évek óta injekciókra szorul, a rendelőnek kevésbé van erre szüksége…." Ilyen körülmények között a Vasutasok Szakszervezete tárgyalásokat kezdeményez az intézet vezetésével. Sikerül megállapodnunk, hogy **a Kollektív Szerződés felmondása visszavonásra került.**

A két intézmény vezetése, valamint az intézmények területén működő reprezentatív szakszervezetek megállapodást kötnek, hogy folyamatosan tárgyalnak az összevonást követő új Kollektív Szerződéssel összefüggésben. A tárgyalások rendkívül nehezen haladnak. A Vasutasok Szakszervezete igyekszik minden tőle telhetőt megtenni, annak érdekében, hogy a KSZ-ek eddigi vívmányai lehetőleg az összevonást követően is megmaradjanak. Rendkívül furcsálljuk, hogy a VEDOSZ annak ellenére, hogy a vállalta a tárgyalásokon való aktív részvételt, a tárgyalásokon nem, vagy csak megfigyelőként vesz részt.

Miközben a tárgyalások folynak a kórházban olyan munkáltatói intézkedésekről szóló utasítások jelennek meg, melyek a hatályos KSZ, bérezést, pótlékokat érintő rendelkezéseinek jogcímeit és mértékét érintő a munkavállalókat érintő súlyosan hátrányos intézkedésekről szólnak. A Vasutasok Szakszervezete benyújtja kifogását, sajnos azonban megállapodás nem születik, az egyeztetések tovább folytatódnak.

Október elején ismertté válik az egyesülés konkrét időpontja. A Vasutasok Szakszervezete követeli az intézet vezetésétől a továbbfoglalkoztatással kapcsolatos elképzeléseinek átadást. A kórház vezetése azonban ennek nem kíván eleget tenni az intézkedések megtétele előtt. **Miről is van szó?** A munkáltató csoportos létszámleépítést kíván végrehajtani miközben a Munkatörvénykönyve idevonatkozó rendelkezéseit be nem tartva akadályozza a szakszervezetek jogainak gyakorlását. **A Vasutasok Szakszervezete 1999. október 28-án benyújtja kifogását a jogellenes munkáltatói magatartás ellen. Ugyanezen a napon a munkáltató ismételten felmondja a Kórház Kollektív Szerződését. A felmondás értelmében a MÁV Kórház Kollektív Szerződése 2000. január 31-ig van érvényben. Az intézmények összevonási dátuma: 2000. január 1.!**

A Vasutasok Szakszervezete a felsorolt problémák megoldása érdekében készen áll az azonnali tárgyalásokra, melyeken konkrét javaslatait elő fogja terjeszteni.

Budapest, 1999. november 1.

Vasutasok Szakszervezete

Oldaljegyzet:

1999. június 11. *Felmondásra kerül a MÁV Kórház Kollektív Szerződése*

1999. június 16. *VSZ tárgyalásokat kezdeményez e KSZ felmondásával összefüggésben*

1999. június 21. *ismételt kifogás benyújtása a KSZ felmondásával összefüggésben*

1999. június 22. *Az intézet vezetése ismerteti a KSZ felmondásával kapcsolatos állásfoglalását*

1999. június 29. *Soron kívüli egyeztető tárgyalás kezdeményezése a KSZ felmondásával kapcsolatosan*

1999. július 5. *Kifogás a Közlekedési Miniszternek a közalkalmazottak nagyobb csoportját érintő döntésének döntést megelőző véleményezésével összefüggésben*

1999. július 8. *Megállapodás a KSZ felmondás visszavonásáról*

1999: július 20. *Újabb megállapodás a KSZ tárgyalások folytatásáról, bevonva a Rendelőintézetet is*

1999. szeptember 29. *Kifogás benyújtása a bérezést, pótlékokat érintő munkáltatói intézkedések ellen*

1999. október *Miniszteri döntés a MÁV Kórház és a Központi Rendelőintézet összevonásáról*

1999. október 28. *KSZ tárgyalások felmondása*

1999. október 28. *VSZ vétó a szakszervezeti jogok gyakorlásnak akadályoztatása tekintetében*

1063/99. I.
KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS VÍZÜGYI MINISZTÉRIUM
CSÁSZÁR JUDIT
miniszteri biztos asszony

1077 BUDAPEST
Dob utca 75-81.

Tisztelt Miniszteri Biztos Asszony!

A Vasutasok Szakszervezete 1999. október 26-án megtartott Elnökségi ülésén a megszüntetésre kerülő vasútegészségügyi költségvetési intézmények feladatainak a Vasútegészségügyi Kht. részére történő átadásával kapcsolatos jelenlegi helyzetet megtárgyalta és az alábbi problémák soron kívüli rendezését tartja szükségesnek:

- A vasútegészségügyi rendszer átalakításával kapcsolatos vasútegészségügyi tevékenység folytatására vonatkozó és az ellátási felelősséget is tartalmazó KHVM miniszteri rendelet a mai napig nem került kihirdetésre. (Munkajogi megállapodás 1. pont.).
- A tevékenységet átvenni szándékozó Vasútegészségügyi Kht. nem rendelkezik megfelelő ANTSZ engedélyekkel, amelyek alapján a foglalkozás egészségügyi tevékenységet folytathatnak.
- Az átvételre kerülő munkavállalók nem rendelkeznek aktuális munkaköri leírással, valamint jogi szempontból aggályosnak tartjuk a munkaszerződés tervezetét is.
- Az alapellátásban dolgozó háziorvosi feladatokat is végző vasútorvosokkal a rendelő használatát illetően még elvi szinten sem jött létre megállapodás.

Az 1999. augusztus 13.-án kelt munkajogi megállapodás 5. pontja értelmében a munkaszerződés megkötésére akkor kerülhet sor, ha a működés feltételei biztosítottak.

A fentiekben ismertetett problémakör alapján a Vasutasok Szakszervezete állásfoglalása szerint a működési feltételek jelenleg nem állnak fenn, így az új munkaszerződések megkötésére jelenleg nem kerülhet sor és mindez veszélyezteti a Kht. 1999. november 1-i beindulását és a vasutas munkavállalók egészségügyi ellátását és az üzembiztonságot is.

Tisztelt Miniszteri Biztos Asszony! A Vasutasok Szakszervezete felelősséget érez egy működőképes Kht. létrehozásáért. A munkavállalók megnyugtatása és a zökkenőmentes tevékenységátadás érdekében a működési feltételek megteremtését soron kívül kérjük biztosítani. Kérem, hogy a fentiek szellemében megteendő soron kívüli intézkedéséről a határidő rövidségére való tekintettel (Kht. 1999. november 1-i beindulás!) tájékoztatni szíveskedjen.

Budapest, 1999. október 26.

Üdvözlettel:

Dr. Márkus Imre
elnök

Vasutasok Szakszervezete taggyűlése a MÁV Központi Rendelőintézetben

1999. október 27-én a VSZ rendelőintézeti alapszervezete taggyűlést tartott, melyen részt vettek MÁV Kórház főigazgató főorvosa, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke és alelnöke, továbbá a VSZ szakértői, a VSZ MÁV Kórházi alapszervezet tisztségviselői is.

Dr. Kamuti Jenő főigazgató főorvos úr tájékoztatást adott az MÁV Kórház és a MÁV Központi Rendelő Intézet integrációnak szükségességéről és helyzetéről. Kiemelte, hogy a két intézet vezetése között egyetértés van a gazdasági és diagnosztikai rész integrálódásában. Az egyetértés a klinikumok integrálódását illetően nincs meg, de eltekinteni nem tud tőle, mert a különálló működésnek különálló gazdálkodási mozzanatai is vannak, illetve a progresszív betegellátásban duplikálást nem lehet megengedni. A gondozók függetlensége megmarad. Állítása szerint a létszámleépítés nővért, asszisztenst nem érint. Az orvosok vonatkozásában legfeljebb 10 fő jöhet számításba a rendelőintézet részéről, ahol leépítésnek elsődleges szempontja a nyugdíjkorhatárt elértek nyugdíjazása. Gazdasági területen is várható leépítés. Ígéretet tett arra, hogy a kiválasztást tekintve figyelembe veszi a taggyűlésen elhangzottakat, miszerint a korábban volt kórházi, jelenleg rendelőintézeti gazdasági területen dolgozók esetében ezen körülményt figyelembe veszi (munkaviszony kezdete, folyamatossága). Az 1999-ben az átszervezés folytán történő leépítés esetén végkielégítéssel járó kötelezettségeket az OEP átvállalja. A főigazgató főorvos úr az "egyebekben" röviden tájékoztatott arról, hogy a kórháznak 60 napon túli lejárt tartozása nincs.

Több hozzászóló fontosnak tartotta az információáramlás gyorsítását, valamint az optimális gép és eszközbeszerzést, továbbá hangot adtak az integrációval, létszámleépítéssel kapcsolatos aggodalmaiknak is.

Dr. Márkus Imre úr beszélt a vasútegészségügyi reformfolyamatokról. Kiemelte VSZ felelősségét egy jól működő vasútegészségügyért. Az integráció elkerülhetetlen, de ez nem járhat rendelőintézet "lenyelésével". Hozzászólásában kiemelte, hogy az integráció egzisztenciális sérelmek nélkül valószínűleg nem lehetséges, de egzisztenciális jövőképpel kell, hogy megtörténjen (pl. aki eddig osztályvezető főorvos volt ezután helyettes lesz. stb.). A létszámleépítés szempontjait meg kell határozni. Az elnök szólt arról is, az információáramlásban jelentkező hibák kiküszöbölése sürgős feladat. A VSZ továbbra is figyelemmel kíséri az összevonást és arra kérte a tagságot, hogy a számukra elfogadhatatlan intézkedéstervezetekről haladéktalanul tájékoztassa a VSZ vezetőségét.

Dr. Tandari Magdolna a MÁV Kórház VSZ alapszervezet titkára felszólalásában kihangsúlyozta, hogy a Vasutasok Szakszervezete folyamatosan részt vesz az új összevonást követő KSZ-tárgyalásokon. A tárgyalások eredményessége kétséges, de a VSZ mindent megtesz azért, hogy a két kollektív szerződésben rögzített egyes vívmányok továbbra is megőrződjenek. A VSZ a tárgyalásokon nemcsak az orvosokat, mindenkit képvisel. Ezt a tárgyalócsoport összetétele is biztosítja (egy fő orvos, egy fő ápoló, 1 fő szakértő). Sajnálatát fejezte ki, hogy tárgyalások kimenetelét nagymértékben nehezíti, hogy **a KSZ tárgyalásokon a VEDOSZ érdemben nem vesz részt, csak megfigyelőként van jelen. Történik ez annak ellenére, hogy a tárgyalásokról szóló megállapodást VE-DOSZ is aláírta. A VSZ ismételten nyomatékosan felhívta a munkáltatót, hogy adja át a továbbfoglalkoztatással kapcsolatos javaslatát.**

Budapest, 1999. október 27.

Vasutasok Szakszervezete

Soron kívül a "HÉT" ülésről

A szakszervezetek rendkívüli "HÉT" ülés összehívását kérték a munkáltatótól. A "HÉT" ülés napirendi pontjaként tárgyalni kívánták a Kórház és Rendelő Intézet integrációjának ütemét.

A napirendi pont keretében *dr. Kamuti Jenő* főigazgató főorvos úr beszámolt arról, hogy a Kórház és a Rendelő Intézet osztályvezetői összeültek és megbeszélték a további működéssel kapcsolatos teendőket. A integrációtól pénzügyi megtakarítást remélnek.

E pont keretében tájékoztatást adott a 3%-os létszámleépítéssel összefüggő előkészületekről, mely elképzelés nem került egyeztetésre az érdekvédelmi szervezetekkel.

Az érdekképviseletek nem ismerik az Orvosi Kamara és a Közalkalmazotti Tanács véleményét sem. Főigazgató főorvos úr jelezte, hogy a mulasztások oka a későn született miniszteri döntés.

A Vasutasok Szakszervezete alapszervezetésen titkára *Dr. Tandari Magdolna* megköszönte főigazgató főorvos úrnak a délelőtt folyamán a rendelőintézeti taggyűlésen tartott tájékoztatóját. Egyben jelezte, hogy a további munkamenetben az alapszervezet vezetősége partner szeretne lenni. Ugyanakkor nehezményezte, hogy a szakszervezetek csak utólag értesültek a létszámleépítésre kerülő dolgozók számáról, ezért a Vasutasok Szakszervezete rendkívüli érdekegyeztetést kér a munkáltatótól.

Keresztes Lászó gazdasági igazgató úr jelezte, hogy a létszámleépítés végrehajtása során igyekszik minden létszámleépítésben érintett dolgozónak képzettségének megfelelő munkakört biztosítani.

A választ 1999. november 1-jéig kérik az érintett dolgozóktól. A munkáltató és a szakszervezetek megállapodtak abban, hogy a továbbiakban a "HÉT" munkarendjének megfelelően fognak tárgyalni.

Vasutasok Szakszervezete
MÁV Kórház Szakszervezeti Bizottsága

Arcátlan ajánlat volt

A MÁV szolnoki kórházának szb-titkára 1999. október 28-án a budapesti területi képviselet titkári testületi ülésén sürgősen jelezte a területi képviselet titkárának, *Király Károlynénak* – aki a Szolnoki MÁV Kórház Felügyelő Tanácsának elnöke – azt a hírt, hogy a szolnoki Néplapban a vonaton olvasta azt a cikket, amelyben a szolnoki önkormányzat elnöke és Szolnok polgármestere kijelentik egy sajtótájékoztatón, hogy esetleg megvennék a MÁV Kórházat. *Dr. Lőke Miklós* főigazgató is az újságcikkből értesült az önkormányzat szándékáról, és azonnal értesítette a vasútegészségügy átalakításával foglalkozó miniszteri biztos asszonyt és minden, az ügyben érintett intézményt.

Fölháborítónak tartjuk, hogy az önkormányzati vezetők felelőtlen kijelentésükkel bizonytalanságot keltenek a kórház 400 munkavállalójában. Azt meg visszautasítjuk, hogy egy ISO 9002 minőségbiztosítással és 32 éves tradíciókkal rendelkező intézményt, mely a vasutasokat és családtagjaikat valamint a környező terület, Törökszentmiklós és környéke lakóit is kimagasló színvonalon kezeli, meg akarják vásárolni.

A Vasutasok Szakszervezete naponta, személy szerint a VSZ elnöke és alelnöke foglalkozik az ország valamennyi vasút-egészségügyi létesítményének a vasutas munkavállalók részére történő megmentésével. Úgy gondoljuk, hogy a szolnoki MÁV Kórházban dolgozó kiváló orvosok és szakképzett asszisztensek alkalmasak arra, hogy az önkormányzat kórházára háruló feladatokat is ellássák, erre a kórház felszerelése és berendezései is megfelelőek. Szeretnénk az önkormányzat vezetőinek a figyelmét felhívni arra, hogy a szolnoki vasutas munkavállalók és családtagjai által befizetett adományokból fejlesztett vasút-egészségügyi intézmény továbbra is a KHVM által kiadott 35/1999. (X.30.) rendelettel a vasútegészségügy szolgálaton belül maradó intézményként kezelendő.

Egy óvoda bezárta kapuit...

Szeged egyik új lakótelepén 1980. szeptember elején nyílt meg a Posta-MÁV új, közös óvodája. Az első évben 120 vasutas gyermeknek adott otthont az óvoda, amelynek működtetésére a MÁV mindenkor kiemelt figyelmet fordított. A 90-es évek közepétől a postánál végrehajtott szervezeti változások hatására egyre csökkent a postás gyerekek száma. Emiatt a Postaigazgatóság 1997-ben már nem kötött megállapodást a szegedi igazgatósággal, hanem kezdeményezte az óvoda megszüntetését. A különböző tárgyalások sem vezettek eredményre, így a közös óvoda húszéves működése után idén augusztus 31-én bezárta kapuit. Bezárásával az utolsó szegedi vállalati óvoda is megszűnt. A vasutas szülők gyermekeinek elhelyezése a körzeti óvodákban, illetve a MÁV meglévő Alapítványi óvodájában megoldódott.

Az óvoda bezárt, de a MÁV Igazgatóság nem feledkezett meg az ott dolgozókról. Az óvoda valamennyi volt dolgozójának október 14-én az igazgatóság épületében *Szabó Gyula* igazgató ünnepélyes keretek között köszönte meg azt a lelkiismeretes és odaadó munkát, amelyet a jelenlévők a vasutas gyermekek nevelése érdekében tettek az elmúlt két évtizedben.

A jelenlévő óvodai dolgozók meghatódva köszönték meg a vasútigazgató elismerő szavait, ajándékait, a MÁV ilyen irányú hozzáállását. Közülük négyen lapunknak is lemondták érzéseiket, emlékeiket.

Mihály Nándorné óvónő 1966-tól dolgozott a postás óvodában, majd az új óvoda megnyitásakor itt folytatta munkáját. Neki biztonságérzetet adott az óvoda, ahol öröm volt dolgozni. A Posta és a MÁV mindent megtett annak érdekében, hogy a gyermekeknek minél jobb körülményeket biztosítsanak.

Dr. Benke Zsoltné óvónő húsz évvel ezelőtt úgy jött ide, hogy innen megy nyugdíjba. Büszke volt, hogy a város egyik legjobb óvodájában lehet nevelő. Ez pedig akkor rangot jelentett, mivel 17 vállalati óvoda működött Szegeden, így nem volt könnyű az élvonalban lenni. Szomorúan említi, hogy ma üresen, árván áll az épület, s ő személy szerint Szeged területén nem tudott elhelyezkedni.

Pamukné Kürti Anikó óvónő hét évet töltött el itt. Lényeges körülményként említette, hogy munkájukba saját egyéniségüket tudták belevinni úgy, hogy kifelé mégis egységes képet mutattak.

Darázs Endréné az utóbbi tíz évben vezette az óvodát. Mint mondotta, a megnyitáskor 200 gyerekkel indultak, s az idén már csak 130-an jártak hozzájuk. A felnőtt létszám viszont állandó volt, így többet tudtak foglalkozni a gyerekekkel. Megalkották saját pedagógiai programjukat, de mire az megvalósításra került volna, az óvodát bezárták.

Sajnálják, hogy erre sor került, hiszen ez létbiztonságukat is megingatta. Elismerő szavait a MÁV-ról, amely mindenkor magas szinten biztosította az anyagi és tárgyi feltételeket. – Meghatódtunk az ünnepségen, ilyen fogadtatásra nem számítottunk, az igazgatóság munkánkat méltó módon köszönte meg – mondta búcsúzóul.

Gellért József

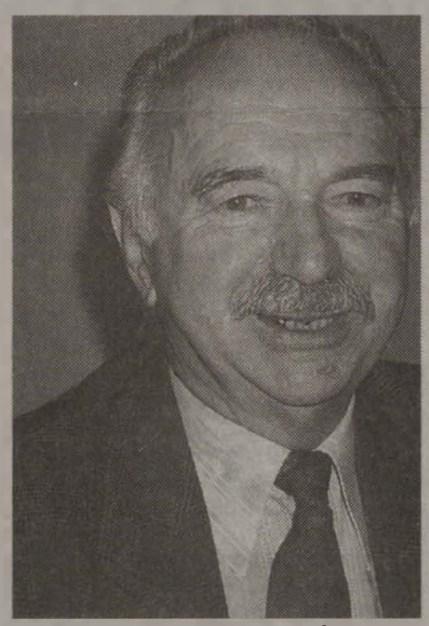
MŰVÉSZFÜLKÉBEN

Ki is volt hát a Könyves Pályamunkás?

SZÜLŐFALUJÁBAN MEGTAGADTÁK A NEVÉT

Olykor azokkal is igazságtalan az élet, akik "csak" országban és nemzetben tudtak gondolkodni. Most már közéjük sorolható (elszomorodom emiatt) Veres Péter, a kétszeres Kossuth-díjas író is. Őt saját szülőfalujában egy idei önkormányzati döntés "írta le" a róla elnevezett gimnáziumról. Nevének betűit a bejárat fölül még nem merték eltávolítani.

Fia, *István* – akik Budapesten él – a napokban szerkesztőségünk vendége volt. Tőle próbáltam megtudni, hogy miért fundálták ki ezt a "névmérenyletet" apja ellen, mert azt nem merték nyíltan ráolvasni, hogy egy baloldali parasztírónak a jobboldal kormányzása idején végleg leáldozott a napja. Széthajtja a régi Remingtonnal pötyögtetett önéletrajzot. Kezembe adja a Segédmunkások Országos Szövetsége igazolványát. A tagszáma 127. Neve Veres Péter, de a szociáldemokrata párti tagsági igazolvány is megvan még.



Fia, *István* se érti, mi történt Újvároson

Próbált ő már szemrehányó levélben protestálni. Ostromolta az önkormányzatot apja nevének visszavételéért. Már csak azért is, mert az épülő balmazújvárosi gimnázium költségeinek javarészét éppen a sohasem kilincselő Veres Péter járta ki a Művelődési Minisztériumnál. S íme, most ő meg így járt. Iskolaösszevonás okán, hivatali bűvészkedéssel tüntették el a nevét. Nem viselheti többé a gimnázium. Alul maradtak az érte kardoskodó balmazújvárosi önkormányzati képviselők.

– Pedig – mondja – talán egy író sem örökítette meg úgy és annyiszor szülőhelyét, mint az apám.

Közbevágok.

– Nem is akárhogy, gondoljunk csak a Kossuth-díjat kiérdemelt Pályamunkások című alkotására. Szereplői közt helybéliek, tiszacsegeiek, egyekiek. Tudtommal a mű 51-ben jelent meg, de mikor is volt ő pályamunkás?

– 16 éves korától majd később még egyszer, miután hazatért a brassói fellegvárból. Az ellenforradalmi román hadsereg fogta el, másfél évet ült összesen. Bűnéül rótták fel, hogy a községi munkástanács, a községi direktórium, majd a helyi földosztó bizottság tevékeny tagja volt.

– No és hogyan bírta a megerőltető testi munkát?

– Apám jókötésű parasztemberként eléggé könnyedén vette a krampácsolást is, de kevesen sejtik, hogy szellemi munkásként is alkotott valamit a királyi vasutaknál. Tervezte és saját kezével építette is a Hortobágy-halastói ipari kisvasúti pályát. Politikai okokból 32-ben már menesztették a vasúttól.

– Vajon miért írta meg a Pályamunkásokat?

– Először 1950-ben avatták Kossuth-díjassá elbeszéléseit. Azoknak címéül a Próbatételt adta. Külön is törődött egy sajátos figurával, a tarisznyahitű Suli Kis Vargával, akik hogy úgymondjam mindig azt kereste a közösben, hogy hol kerülheti el a munkát.

– És a Suli Kis Vargáknak váltak ellenpárjaivá a pályamunkások.

– Apám a pályamunkások és a hétköznapi fizikai munka világának megörökítésére nem csupán vállalkozott. Ilyen hűen eddig még senkinek sem sikerült ábrázolnia a pályamunkást, egyáltalán a munkát. Még ma is emlékszem, hogy a MÁV valamelyik főosztálya javasolta, vegyenek föl egy-egy részletet belőle az iskolai tankönyvekbe. A mű értékét akkor egy újabb Kossuth-díjjal honorálták.

Még mindig az döbbent meg, hogy mi történhetett ezzel a félrebillent, értékmorzsoló, magát rendszerváltoztatónak kikiáltott társadalommal. Hisz – ahogy böngészem – külön érdekes olvasmány Veres Péter írásainak címlistája is. Hiteles pecsét, korlenyomat mindaz a 35 könyve, amely közül újabban ismét csak a Püski Kiadó adott ki egy nagyobb összegzést a Számadás jogán. S talán azon a jogon is, hogy Balmazújvároson tessék csak visszavonni-visszavenni a Veres Péter nevét előző rendelkezést. Egyébiránt országos szervezkedés indult emlékének megőrzéséért, megmentéséért, s halálának 30. évfordulóján, jövő év áprilisában írók, politikusok, költők, s országszerte ismert tisztelői föl kell, hogy világosítsanak egyeseket arról, ki volt hát a Könyves Pályamunkás. Védnökséget a nem mindennapi rendezvényért a Magyarországi Szociáldemokrata Párt elnöke, *Kapolyi László* akadémikus vállalt.

szalai

EMLÉKEZZÜNK RÉGIEKRE!

Szőcs Áron



Székelyföldön, az Udvarhely megyei Szentegyházas-oláhfalun látta meg a napvilágot 1879. február 14-én. Géplakatos szakmunkássá a MÁV Nyugati Főműhelyében vált, ahová tanoncként került 1894. november 14-én. A XX. század kezdetétől aktivistája az illegális vasutas szakszervezeti mozgalomnak. 1904. május 15-én csatlakozott a szociáldemokrata párthoz.

Az első legális vasutas-szakszervezet 1908-as kongresszusától az országos választmány tagja. A világháború előtt főbizalmi a MÁV Istvántelki Főműhelyében. A *Magyarországi Vasutasok Szövetségének* 1919. januári kongresszusán alelnökké választották. Februártól Csanád megye kormánybiztosa, majd kormányzótanácsi biztosa. Miután a románok elfoglalták Makót, elhagyta a várost és istvántelki munkástársaival együtt jelentkezett a Vörös Hadseregbe. A III. hadtestben a forradalmi katonai törvényszék elnöke, majd a Vasúti Direktórium tagja lett. Bármilyen funkciót töltött be, tevékenységére érvényes az a jellemzés, amit egy 1919. augusztus 8-i vasúti feljelentés tartalmazott őróla: "Szőcs józan, értelmes, túlzásoktól ment szociáldemokrata volt". A tanácsköztársaság leverése után mégis 4 évi és 9 hónapi börtönbüntetésre ítélték. 1922-ben büntetésének egy részét kormányzói közkegyelem folytán elengedték.

Szabadulása után a Népszava könyvkereskedés alkalmazta. A rákospalotai szociáldemokrata pártszervezet vezetőségi tagja, majd elnöke lett. Vezető szerepe volt a illegális szociáldemokrata vasutasmozgalom szervezésében. Amikor 1924 májusában a rendőrség feldúlta a Vasutas Szervező Bizottság helyiségét a Népszava székházában, újra letartóztatták. 1926-tól az MSZDP kongresszusain a vasutasok küldötteként hangot adott a vasutas követeléseknek, szót emelt elkobzott politikai jogaikért. Otto Bauerral folytatott tárgyalására hivatkozva is követelte, hogy a pártvezetőség az osztrák szociáldemokratákhoz hasonló gondot fordítson a vasúti alkalmazottak szervezésére, mert akkor a mi pártvezetőink is elmondhatják, amit Otto Bauer: "Legerősebb várunk: a vasutas-szakszervezet." Az 1930-as évektől a németek bevonulásáig, illetve a lap 1944-es betiltásáig *Szőcs* a Népszava szerkesztőségi titkára.

1945. februártól Rákospalota polgármestere. E munkájában hasznosította azokat a tapasztalatokat, melyeket 1913-tól szerzett – megszakításokkal ugyan – a város képviselőtestületének munkájában való részvétele, a dolgozó emberek érdekeinek képviselete során. Az 1932. évi képviselőtestületi választáson például a szociáldemokrata és liberális polgári egységblokk – mely a szavazatok 25%-át nyerte el – jelöltjeiként a szociáldemokraták az addigi 7 mandátumukat 10-re gyarapították. *Szőcs Áron* mellett két istvántelki főműhelyi munkás volt közöttük.

A közel 50 ezer lakosú Rákospalota – más peremvárosokhoz viszonyítva is – elmaradott volt. Az ország bombakárt szenvedett városainak rangsorában a 9. helyen állt. Az újjáépítés mellett *Szőcs* sürgetőnek tartotta városa korszerűsítését, olyanná fejlesztését, amelyben mindenki jól érzi magát, s az emberek közelebb kerülnek egymáshoz.

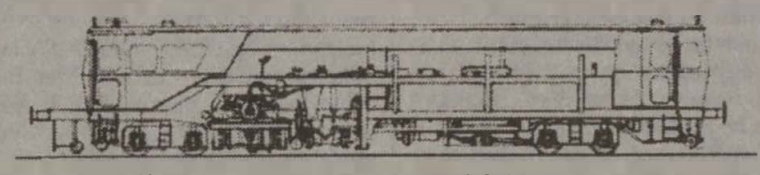
A Rákospalota megyei város képviselőtestületi közgyűlése által 1946. december 10-én elfogadott városfejlesztési terv megjelölte a város fejlődési irányát: iparosítani kell, hogy a lakosság helyben találjon munkaalkalmakat; meg kell teremteni a vízvezeték- és csatornahálózatot; be kell vezetni a gázt; belterjessé kell tenni az építkezést. Kijelölték az új városközpontokat, tervbe vették játszóterek, parkok, zöldterületek létesítését; sportstadion, strandfürdő, népfürdő, központi egészségház, szülőotthon, kórház, színház építését, valamint a szakszervezetek, kulturális és népi szervek állandó otthonának, a "Dolgozók Palotájának" felépítését.

Rákospalota élen járt az újjáépítésben: középületeit önerőből építette újjá, s 3500 sérült lakóházból 1947 tavaszára már 3000-et helyreállítottak. A 67-es villamos vonalát meghosszabbították a HÉV vonaláig. Elkészült a vízvezeték első 10 kilométeres szakasza. Elfogadták a város 3 éves tervét is, de megvalósításukat már nem ő volt a polgármester. A nagypolitika szólt közbe. Nem csinált titkot abból, hogy a munkáspártok együttműködését csak úgy tudja elképzelni, ha pártja, az SZDP "úgy az újjáépítés munkájában, mint a hatalom gyakorlásában egyenrangú partnerként szerepel az MKP mellett". A két párt egyesítése után, 1948 őszén megromlott egészségi állapotára hivatkozva lemondott tisztségéről. 1956. március 2-án hunyt el.

Gadanecz Béla – Gadanecz Éva

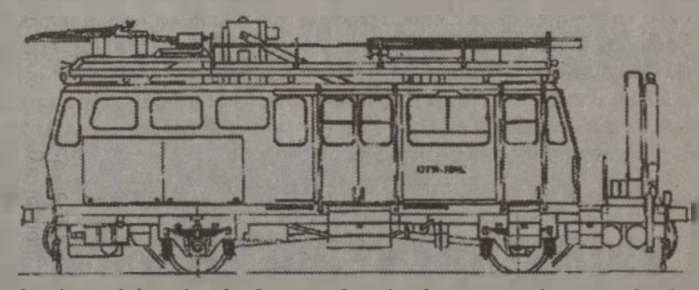
Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérő-szabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA



Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építő-szerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.

A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.

Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata.

Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).

Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZABAD TÉR

Gáz vagy széngáz?

Miközben a Vasutasok Szakszervezete Ellenőrzési Bizottsága végzi a munkáját és az ellenőrzések tapasztalatai akár egy Magyar Vasutas is megtölthetnének, mégis két olyan kirívó esetet szeretnék bemutatni, amelyek során az első esetben nagyfokú nemtörődömség és figyelmetlenség tapasztalható, a második esetben pedig ehhez még hozzácsatlakozik a szakszerűtlenség, a kollektív szerződés és ezzel együtt a szakszervezeti jogosítványok durva megsértése.

Gáz van

Már mint széngáz Pusztaszabolcs állomáson. Ezen egyébként senki sem csodálkozik, hiszen megkezdődött a fűtési szezon. Persze lehetne földgázfűtés is, de ez a MÁV-nál már sikertörténetnek számítana.

A történet még 1992-ben kezdődött, amikor is megérkezett a földgázvezeték Pusztaszabolcsra. Valljuk be őszintén a Budapesti Területi Igazgatóságon előre gondolkodtak, mert összekaparták a 3,7 millió forintot a közműtársuláshoz. Arra gondolván majd a későbbiekben lesz pénz a fűtéskorszerűsítésre, és ezzel együtt az élet és munkakörülmények javítására is. Az előrelátás következményeként 1996-ban megtörtént az újabb csoda, elkészítették a fűtéskorszerűsítés terveit, amelynek kivitelezéséhez a kincstártól 11,8 millió forintot nyert a MÁV pályázaton.

Terv is van, a pénz is rendelkezésre áll a beruházáshoz, így hát nincs akadálya annak, hogy az álmok valóra váljanak. A fűtéskorszerűsítéssel egyszerre javul az utazóközönség komfortérzete és kényelme, valamint a vasutasok élet- és munkakörülménye.

Mi vasutasok már megszoktuk, a pokolba vezető út is jó szándékkal van kikövezve. 1992-ben senki sem gondolta, hogy a földgázvezeték és a gázcsonk soha sem fog az állomás épületig eljutni. Mert, hogy a kivitelezés nem történik meg, pedig a közműtársulásnak a pénzt átutalták. Márpedig ha nincs gázcsonk, akkor a pályázaton nyert pénz is elvész. Természetesen nem tagadhatjuk le azt a tényt sem, hogy Budapesti Területi Igazgatóság illetékesei sűrű levélváltásokba kezdtek annak érdekében, hogy a gázvezeték és gázcsonk megépüljön, a fűtéskorszerűsítést elkezdhessék, illetve megvalósíthassák.

E sorok írójaként nem feladatom a felelősök keresése, de azt érdemes megjegyezni, hogy a fenti beruházás 1999-es áron meghaladja a 30 millió forintot. Bízom abban, hogy a cikket többen is elolvassák és a pusztaszabolcsi utasokat, vasutasokat megnyugtatják, hogy nem lehet e szűkös időkben 15,5 millió forintot elkótyavetyélni büntetlenül. Jó lenne az is, ha megtudnánk, mikor lesz földgázfűtés Pusztaszabolcs állomáson.

Amíg a választ megkapjuk addig is a fűtésszezon folytatódik, persze szénnel és széngázzal.

- kotter -

Szervezni csak pontosan, szépen...

Ebben az esetben a vasút szervezésének egyik csodájával találhatjuk szembe magunkat. A Gépészeti Szakigazgatóság vezetése fejébe vette, ha törik ha szakad, akkor is összevonják a Nyugati és az Északi Gépészeti Főnökséget, valamint a Déli és a Keleti Gépészeti Főnökséget. Habár az Ellenőrzési Bizottság az Északi Gépészeti Főnökségnél az ellenőrzését majd 1999. november 05-én folytatja, de az eddig tapasztaltak mindenképpen arra kényszerítenek, hogy e csodálatos szervezés néhány momentumát bemutassuk. Az első kérdés mindjárt az lenne, vajon miért egy hónap különbséggel történnek az összevonások, az egyik esetben október 1-jével, a másik esetben november 1-jével hajtják azt végre. De ha már első határozatként döntöttek az összevonásokról, vajon miért nem látunk több határozatot, ütemtervet, netán valamiféle gazdasági számítást arról, hogy ezek az összevonások ésszerűek-e? S vajon a szakigazgatót mi készteti arra, hogy a szakszervezeti és üzemi tanácsi testületek véleményét figyelmen kívül hagyva, kérdéseit nem megválaszolva mégis csak áterőltesse ezt a szakmai körökben is ésszerűtlennek tartott összevonásokat. Miközben a Nyugati és az Északi Gépészeti Főnökség összevonásánál pályáztatnak szolgálati vezető munkakörére, addig a Keleti és Déli Gépészeti Főnökség összevonása során a Kollektív Szerződés 17.§-ának durva megsértésével a pályáztatás elmarad, és a szakszervezetek sem gyakorolhatják az e paragrafusban megszerzett jogosítványaikat. A fenti két szervezés annyira előkészítetlen, hogy egyes munkavállalók még azt sem tudják, hogy valójában lesz-e helyük a főnökségen belül, illetve pontosan mi is lesz a telephelyük címe, mely irodában fognak dolgozni, és egyáltalán milyen feladatot kell ellátniuk. Erre a legegyszerűbb példa az, hogy az Északiban a volt gazdálkodási vezető problémáját két perc alatt az új főnök elintézte azzal, hogy eszi, nem eszi, nem kap mást, így aztán a dolgozó más főnökségre távozott.

Talán megengedhetem azt magamnak, hogy tegyek egy javaslatot. Ezt az egész szervezést és annak végrehajtását ahhoz, hogy előkészített legyen, és minden elemében megfeleljen az elvárásoknak, jobb lett volna elhalasztani 2000. január 1-re és így talán pontosan és szépen, korrekten tudtak volna szervezni.

A két eset kapcsán a MÁV vezetése által hangoztatott két szlogen jut eszembe. Az egyik "Kell a vasút Európában!" az az érzésem, hogy ezzel a felfogással, ezzel a mentalitással és hozzáállással, szakértelemmel messze, túlságosan messze van tőlünk Európa. A másik, hogy más ez a MÁV, de vajon mitől? A pusztaszabolcsi szeneskályhák láttán egy dolog jut eszembe, és az a lapát, amire azért néhány embert érdemes lenne felültetni és ...

- kotter -

A választott vasút választ előtt

Hűen nevemhez: jó pap(p) holtig tanul, vájtfülűeknek: nomen est omen, az utóbbi időben országot átszelően (Szombathely-Szeged) veszem igénybe régóta szeretett és szolgált cégünk InterCity szolgáltatásait.

Sajnos egyre szomorúbban, mert nem csökken a magyar átok. Egykori kedvelt nagyfőnököm, *Nagy Róbert* mondta: "tudjátok nálunk egy-egy éves üzem olyan, mintha 10 éves lenne a szomszédban (Nyugat Vas megye, most Burgenland) meg a 10 éves mintha egy éves lenne. Nem tudjuk a szintet tartani: elültetjük a szép fákat, aztán nem öntözzük, nem gondozzuk, sőt elpusztítjuk őket.

Ennyi költői kitérő után nézzük büszkeségünket, az IC vonatot. Nem kutattam, kerestem a problémákat, csak utaztam. Szombathelyről indulva az olvasólámpámat nem tudtam használni, valószínű kiégett a neon. Budapest Nyugati pályaudvaron a beállított IC szerelvény I. osztályú kocsijában szundikáló egy sajátos kulturális mikroklímához tartozó (etnikumok tudományos meghatározása) polgártársunk megelégedett szundikálására már megadja a kezdő hangot. Ez a probléma a vonat indulása előtt önként megszűnik, viszont az egyik automata ajtó megmakrancosodik. Nyitáskor még néhányszor megpróbál visszazárni és sajátos masszásban részesíti a meglepett úri közönséget. A vonat pontosan indul és hamarosan jön a személyzet. Kellemes, kedves, de egy olvasólámpát ő sem tud felkapcsolni. Elnéző mosoly, tovább. Később egy izgalmas mellékhelyiséghasználat színesíti a reggelt: az ajtó belülről nem zárható ! A fekete cipőnyomok mutatják az ajtón zárvatartásának lehetőségét. Akrobaták előnyben, izgulósaknak marad az agykontroll. A kézmosó lefolyója eldugulva. Benne szappanos, szennyes lé jelzi a Balkán széle és szele által megcsapott népünk tisztaságmániáját, vagy valami mást.

Végül a választott vasút szerelvénye (az IC-én kívüli többi szerelvényre csak azért száll fel még utas, mert nincs más lehetősége) pontosan megérkezik és az utasok elégedetten leszállnak

MEDDIG?

Papp Zoltán

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON

"Megértem, hogy elcsábulnak..."

Sorozatunk folytatásaképp ezúttal egy kicsiny és egy igen "testes" tanműhelyt választottunk ki. Nagykanizsán jelenleg két szakmában folyik képzés, két oktató eszmei és gyakorlati irányításával.

– Most mindössze kilenc gyerekünk van – magyarázza *Kovács Imre* tanműhelyvezető. – A fiatalok egy része kötöttpályás járművillamosság-szerelést tanul érettségi után nálunk, néhányan pedig hagyományos szakmunkásképzésben vesznek részt járművillamosság-szerelő szakon. Rajtuk kívül itt van még tizenhét, úgynevezett pályaorientációs gyerek, akik a középiskola harmadik osztályába járnak. Műhelygyakorlaton vesznek részt, és ismerkednek a vállalattal, a munkával. Felhatalmazást kaptunk azonban további három-négy szakma oktatására is a jövőben. Sajnos a Nemzeti alaptanterv bevezetésekor volt két év átfedés, amikor nem jöhettek hozzánk tanulók, az érettségire épülő képzés jogát pedig most kaptuk meg. Pillanatnyilag mélyponton vagyunk, de remélem, jövőre több gyerekünk lesz. Különféle pályázatokon is nyertünk, a pénzből modern berendezéseket vásárolhatunk.

A tanműhely nagyjából ötven éve működik. Kovács Imre tapasztalatai szerint sokáig kiegyensúlyozott volt a színvonal, ám az elmúlt néhány évben a gyerekek tudásszintje csökkent.

– Amikor általában csökkent a tanulólétszám az iskolákban, mi is megsínylettük. A szakmunkástanulók alulmúlták az addig megszokott színvonalat, mert még a közepes tanulókat is elszívták a középiskolák, és nekünk maradtak a gyengécskék. Ez a folyamat szerencsére megszakadt, és most már azt mondhatom, meg vagyok velük elégedve. Volt olyan tanulóm, aki tőlem ment vissza az iskolájába szakmát tanítani. A maszekok is előszeretettel pályáznak rájuk. Pár éve nagyon jól szerepeltünk a szakmai versenyen, az én tanulóim vitték el az első két helyet.

A végzett kanizsai fiataloknak általában nincsenek elhelyezkedési gondjai.

– Tavaly hét szakmunkás került ki tőlünk, néhányat a vasút fölvett. A többiek középiskolába mentek tanulni, így senki nem kallódik. Az a véleményem, hogy aki akar, talál magának munkát.

Celldömölkön 77 tanuló gyakorol. Három szakmát: villamos gép- és készülékszerelőit, géplakatosit, illetve az OKJ szerinti géplakatosit már az új fölállás szerint oktatnak, az OSZJ szerinti vasúti villamosszerelői szak most fut ki, nyolc fős létszámmal. A lemorzsolódásnak két alapvető oka van.

– Enyhén szólva kívánni valót hagy maga után a hozzánk érkező gyerekek tudásszintje – mondja *Kiss Zoltán* tanműhelyvezető –, ezért vannak, akik nem képesek elvégezni az iskolát. Többen pedig menet közben más szakokra mennek át, mert az jobban megtetszik nekik. Most mind a négy évfolyamon van gyerekünk, a kép vegyes.

Az elhelyezkedési lehetőségeket illetően érdekes a helyzet.

– Aki elmehetett volna a MÁV-hoz dolgozni, nem tette végül, ugyanis elcsábította egy nyugati cég képviselője. Valahol megértem, hiszen kétszer annyit keres ott, mint amennyit a vasútnál kapna, ráadásul saját vállalati busszal szállítják a munkába és onnan haza, háztólházig. Másoknak meg nem jutott hely a vasúton. Pillanatnyilag stagnáló létszám van a MÁV-nál, de talán ez is oldódik, és a jövőben több fiatal maradhat berken belül. A villamossági szakmát végzettek közül nyáron fölvette a cég néhány tanítványomat, mert a Székesfehérvár-Szombathely vonal villamosítása miatt szükség lesz rájuk. Ezért próbálom meg ezt a szakmát úgymond nyomni, népszerűsíteni.

Veszely Emőke

Vissza a fakanálhoz?

EGYES SZÁM, NŐI SZEMÉLY

Mint már hírt adtunk róla: a Szociális és Családügyi Minisztérium nőpolitikával foglalkozó szakemberei szerint a hölgyek a hátrányos megkülönböztetés számtalan módját szenvedik el a munkahelyeken. A tervek szerint próbapereknek is elébe nézünk a közeljövőben. Vajon nagy vonalakban hogyan látja a nőkérdést, az okokat és a következményeket *Herczeg Mária*, a VSZ Nőtagozatának vezetője?

– A mai politikai és képviseleti kultúrában – mondja – kevés a levegő a szebbik nem számára, ezért átmenetileg igenis alkalmazni kellene a pozitív diszkriminációt a munkahelyeken is. Meglátásom szerint a nőknek azért kevesebb a fizetésük az azonos végzettség, szakmai előélet és tudásszint ellenére, mert a jól fizető pozíciókra azonnal lecsapnak a férfiak. A kormány azt szorgalmazza, hogy a nők menjenek vissza a fakanálhoz, és éljék ki magukat a családban. Ezzel csupán az a gond, hogy egy nő nem választhatja meg a szerepét! A kétkeresős családmodellben, ha tetszik, ha nem, neki is dolgoznia kell, hiszen a legtöbb férj nem keres annyit, hogy eltarthassa a családot, a sikertelen férfi pedig nem kell senkinek. Ha pedig a nő úgy dönt, karriert akar építeni, könnyen falakba ütközik. Ha mindkettőt választja, nincs hová tenni a gyereket, mert a gyermekintézményeket sikeresen tönkretettük. A részmunkaidős foglalkoztatás pedig olyan, mint a fehér holló, és a tb szempontjából sem jelent megoldást. Hol itt a szabadság? Olyan torz világban élünk, amelyben a nőnek nem osztottak szerepet, a kevés koncon pedig a férfiak marakodnak. Maradnak az egérutak.

– És vajon miért van az, hogy a nők előbbre jutása ellen éppen a hölgytársak tiltakoznak leginkább?

– Igen, ez tény. Én is megfigyeltem, hogy például egy-egy szolgálati helyen a hölgyek harcolnak leginkább az ellen, hogy a főnök közülük választódjon ki. Azért, mert a nők egymással kínosan kritikusak, így nem lobbiznak egymásért. A férfiak sokkal inkább összetartanak, sőt takargatják egymás hibáit.

– Ha már a hibáknál tartunk, volt-e arra példa, hogy a Nőtagozat ezzel a férfi dacszövetséggel találta magát szemben?

– Igen, nehéz volt a dolgunk egy esetben, amikor pedig nyilvánvaló szexuális zaklatás ügyében kért egy beosztott vasutas nő segítséget. Tavaly az egyik állomáson dolgozó hölgyet az szb-titkár kiemelte, és megtette titkárnőjének. Persze nem győzte hangoztatni, ez mekkora tisztesség. Majd hatalmánál fogva megalázta őt nőiségében. A kolléganőre iszonyú lelki teher nehezedett, hiszen nem merte elmondani a dolgot sem a férjének, sem a kollégáinak. Ám végül kitálalt otthon, és az én segítségemet is kérte. Egyúttal visszahelyeztette magát az előző munkakörébe. Megmondtam a titkárnak, hogy nyilvánosságra hozom az ügyet, mert nekünk nincsenek más eszközeink. Az eset nyilvánosságot kapott, és nagyon érdekes volt a férfitársak hozzáállása. Azonnal bezártak a védőgyűrűk, a fiúk elbagatellizálták az ügyet, és úgy tettek, mintha a hatalmi visszaélés egy nővel szemben nem létező ügy lenne. A titkárnak azonban végül le kellett mondania. A nőben volt tehát kurázsi, és ez segített neki a nem könnyű döntés meghozatalában. A dolog pikantériája viszont, hogy a lemondott titkár újra jelöltette magát. Több tárgyalásába került, míg végre elállt a szándékától.

– A hatékony eszköz ezek szerint a nők kurázsija?

– Pontosan. Az ilyen ügyeket nehéz jogi úton elrendezni. A társadalomnak le kell vetkőznie a tabukat, hogy a szexuális zaklatásról nem szabad beszélni. Nem hogy nem szabad, de kell beszélni ezekről! Ha majd a képviseleti demokráciát fölváltja a részvételi, és abban minél több nő szerepet vállal, nagyon sok, eddig agyonhallgatott ügy kerülhet felszínre. De minden nőnek magának kell megtennie az első lépést, segítségért kell kiáltania, ha sérelem éri. A vasutas nőknek itt van a Nőtagozat.

Veszely Emőke

A SZERKESZTŐSÉG MEGJEGYZÉSE: Az illető titkár önként mondott le tisztségéről, mert a testülete úgyszólván életképtelenné vált. A lemondási okok sorrendjében ezt a cáfolhatatlan okot nem volt nehéz belátnia.

A tagok jövőre többet kapnak

Rendkívüli közgyűlést tartott október 29-én a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztár. Mint tavasszal írtuk: a májusi közgyűlésen *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke kezdeményezte a késő őszi összehívást, mert akkor a pénztár beszámolóját a küldöttek igen, ám az Ellenőrző Bizottság nem fogadta el.

Az eltelt néhány hónap alatt tehát két feladat is hárult a pénztárra: egyrészt meg kellett "találnia" az ügyvezető igazgatóját, másfelől az Ellenőrző Bizottságnak folyamatos munkával föl kellett tárnia az ügyviteli rendben tapasztalt hiányosságokat. A 29-i összejövetelen kiderült, a pénztár mindkét feltételt teljesítette. A szervezet ügyvezető igazgatójának feladatait szeptember elsejétől *Deák Zoltán* látja el, aki nem szakszervezeti kikértként végzi a munkát a pénztár élén, hanem a MÁV Rt. rendelte ki a testülethez. Beszámolójában az Ellenőrző Bizottság megállapította, hogy lényegi hiányosságot nem talált, a májusi közgyűlésen említetteket pedig a pénztár apparátusa részben fölszámolta, részben folyamatosan dolgozik azok orvoslásán. A májusi gyűlésen problémaként az is fölmerült, hogy a tavalyi befektetések hozamai nem feleltek meg az elvárásoknak. Tény, hogy akkor részvény alapú befektetési jegyekbe tették a pénzt, és a transzakció a sajnálatos tavalyi tőzsdei összeomlás miatt nem volt igazán sikeres. Ám ha ezeket a jegyeket most eladnák, 10-12 százalékos hozamot lehetne produkálni, igaz, csak másfél évre. Most a befektetésben változás történt, mert a pénztár vagyonát államilag garantált értékpapírokba fektették, amelyek minimális hozama is 14 százalék.

Fölvetődött a szolgáltatások bővítésének igénye is. Az igazgató tanács azt tervezi, hogy minden olyan gyógyszertári számlát kiegyenlít a pénztár, amelyet a tag a várakozási időn belül bemutat, orvosi igazolás és recept hiányában is. Ez a törekvés egyébként egybecseng a Pénztárfelügyelet állásfoglalásával. Több szolgáltatást illetően a szolgáltatási szabályzatból kikerülne az úgynevezett egyösszegű korlát, így akár 70 ezer forintos szemüveget is kifizetnének a tagnak, természetesen mindenkinek csakis a saját számlája erejéig. A módszer a fogászati ellátásban már működik. A kérdést a jövő tavaszi közgyűlés dönti majd el.

Veszely Emőke

MÁV ADtranz DVJ Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDOSÍTASOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Több a hajléktalan

Magyarországon megközelítőleg hárommillió szegény él. Jelenleg 160 ezren kapják munkájukért a 22 ezer 500 forintos minimálbért, miközben a szakértői számítások szerint az év első felében 28 ezer 236 forint volt a megélhetési minimum. Mezei György szociológus szerint a jelentős társadalmi rétegeket érintő elszegényedés az 1983 óta tartó folyamatos reáljövedelem-csökkenés következménye. Súlyos társadalmi probléma a hajléktalanok számának emelkedése is. *(Népszabadság)*

Együtt könnyebb

A közös célok megvalósítása érdekében harmarosan együttműködési megállapodást köt az Egészségügyben Dolgozók Demokratikus Szakszervezete és a Semmelweis Orvostudományi Egyetem Szakszervezete. A tárgyaló felek úgy vélték, hogy a betegellátás szinten tartása, javítása érdekében teendő lépések kidolgozásába be kell vonni az intézmények tulajdonosait, a betegek érdekvédelmi szervezeteit, az egészségügyben működő szakmai érdekképviseleteket és további szakszervezeteket. *(Népszava)*

Ki a szegény?

Ellenzéki politikusok folyamatosan tiltakoznak az önkormányzatok tervezett támogatása miatt úgy gondolják, a címzett támogatásokból szinte csak kormánypárti politikusok által vezetett települések részesülhetnek. Lapinformációk szerint már nemcsak az ellenzék kifogásolja a különböző címeken juttatott támogatások elosztásának módját, hanem kormánypárti képviselők is elégedetlenek. A legnagyobb kormánypárti frakcióban és a Független Kisgazdapártban is visszatérő téma, hogy a párt meghatározó politikusai saját választókörzetüknek több milliárdos támogatásokat szereznek meg. *(Népszava)*

Felvillanyozva

Elkerülhetetlen, hogy a MÁV villamosítsa pályahálózatát, állítják egybehangzóan a szakértők. A jövő a villanyvonaté, még akkor is, ha a nagyfogyasztói kedvezmény megvonása miatt jelentősen többet kell a MÁV-nak fizetnie a vontatási energiáért. A villamos energia ugyanis még emelt áron is jócskán alatta marad a dízelolaj árának. A MÁV járműparkjában ennek ellenére a múlt év végén összesen 944 dízel- és csak 493 villanymozdony rótta a síneket. Egy korszerű villamoskocsi ára akár egymilliárd forint is lehet. *(Népszava)*

Emeletes bérek

Az MSZOSZ a gazdaság növekedésével és a teljesítményekkel arányos reálbér-növekedést tart indokoltnak, mondta *Wittich Tamás* alelnök. Szerinte reális az a követelés, hogy a versenyszférában 2000-ben 3,5 százalékkal emelkedjen a bérek reálértéke, amihez 12,5 százalékos átlagos bruttó jövedelemnövekedés szükséges. A konföderáció szakértői többelemes bértarifa-táblázatot dolgoztak ki. E szerint 27 ezer forint lenne a kötelező minimálbér. *(Népszabadság)*

Nem kergülnek

A MÁV vezetősége nem tart attól, hogy az évváltáskor megkergülnek a cég számítógépei, és emiatt leáll a hazai vasúti közlekedés. A vasutasok amúgy is rutinosak a zavarelhárításban. A MÁV-nál mintegy 110 informatikai programrendszert tesztelték, és ha kellett, javítottak ki. A vasút vezetői szerint a forgalomirányítás számára legfeljebb a rendkívüli események esetleges halmozódása okozhat nagyobb feladatot. Nem indokolt, hogy a szilveszterkor menetrend szerint közlekedő néhány vonat útját megszakítsák. *(Népszabadság)*

KIÉT nélkül

Ellenkezik az európai gyakorlattal, hogy a kormány szándékai szerint megszüntetnék azt az érdekegyeztető fórumot, amely a költségvetési intézményekben dolgozók béreiről és helyzetéről tárgyalt, mondta *Szabó Endre*, a Szakszervezetek Együttműködési Fórumának elnöke. *Herczog László*, a Gazdasági Minisztérium helyettes államtitkára ugyanis úgy nyilatkozott: határozat született arról, hogy a jövőben sem a Költségvetési Intézmények Érdekegyeztető Tanácsát, sem a közalkalmazotti, köztisztviselői és szolgálati jogviszonyban álló állami alkalmazottak szektoriális fórumait nem kívánják működtetni. *(Magyar Hírlap)*

Gyereknyomor

Húszezer gyermek éhezik, 130 ezer pedig egészségtelenül, egyoldalúan táplálkozik ma Magyarországon. Szakértők szerint a probléma nem minden esetben a szegénységgel függ össze. Olykor a kifejezetten jómódú családok is megelégszenek azzal, hogy uzsonna, meleg ebéd helyett pénzt adnak a gyerekeknek, ők pedig édességre, üdítőre költik azt. A Gyermekétkeztetési Alapítvány szerint az északkeleti országrészben a legsúlyosabb a helyzet. Sok hátrányos helyzetű, gyakran enyhén értelmi fogyatékos szülő képtelen gyermekei ellátására. *(Népszabadság)*

Gépesített Matuzsálem

Nemritkán munkavégzésre alkalmatlan állapotú gépekkel dolgoztatnak a munkáltatók. Az Országos Munkabiztonsági és Munkaügyi Főfelügyelőség tapasztalata szerint egyes cégek 25 évesnél is korosabb munkaeszközöket használnak, ráadásul elmulasztják a szükséges ellenőrző vizsgálatokat. Az építő-, a faiparban és a mezőgazdaságban dolgoznak a legtöbb olyan munkagéppel, ami munkavégzésre alkalmatlan, sőt életveszélyes. *(Magyar Nemzet)*

Tőkepárton

A magyar szakszervezeteknek rá kell döbbenniük, hogy tagságuknak csak annyit tudnak nyújtani, amennyit kiharcolnak számukra – hangzott el a hajdúszoboszlói szakszervezeti szemináriumon október 27-én. *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke kijelentette: mára gyakorlatilag minden tárgyalásos lehetőség kimerülőben van a kormány és az érdekképviseletek között. Szerinte az elmúlt tíz évben minden kormány picit eltérő intenzitással ugyan, de tőkepárti politikát folytatott. *(Napi Magyarország)*

Embermentő töltés

Mintegy 280 millió forintos beruházással elkészült a szekszárdi-bátai árvízvédelmi öblözet védelmi szakaszának leggyengébb pontján található 9,5 kilométeres töltés, amely hét települést és 17 ezer ember van hivatva megóvni az árvíztől. Az 1995-ben kezdődött beruházás során 116 ezer köbméter földet használtak fel töltéserősítésre, valamint 30 kutat és vízgyűjtő aknát létesítettek. *(Magyar Nemzet)*

Átképzősök előnyben

A szakszervezetek elutasítják azt a kormányzati szándékot, hogy 2000. február 1-jétől a jelenlegi egy év helyett legfeljebb kilenc hónapig járna a munkanélküli járadék. A munkavállalói érdekképviseletek szerint kiszolgáltatottá válnak a huzamos ideje állástalanok, ha 2000. májustól a jelenleg maximum két évig igényelhető jövedelempótló támogatást az önkormányzatok által szervezett közcélú foglalkoztatás váltja fel. A kormány javaslata szerint az átképzésben részt vevő munkanélküliek helyzete kedvezőbb lesz. *(Magyar Nemzet)*

Veszely Emőke

110 éves a szegedi MÁV Hazánk Énekkara

Kettős jubileumot ünnepelt október 16-án a Szegedi Hazánk Énekkar létrejöttének 110., vegyes karrá alakulásának 50. évfordulója alkalmából.

Az énekkart "Hazánk" Dal- és Olvasókör néven alapították 1889-ben a MÁV Szeged-Rókusi főműhelyének dolgozói. A Hazánk férfikar az akkor szokásos dalárdaversenyeken számos díjat nyert. 1945 óta a Vasutasok Szakszervezete támogatásával működik, az elmúlt év decemberig a Vasutas Művelődési Házban. 1949-ben vegyes karrá alakultak át, bár a férfiak még jó ideig önállóan is szerepeltek. A hatvanas évektől kezdve számos országos találkozón vettek részt, a Kórusok Országos Minősítésén 1964 óta többször is elnyerték az Aranykoszorú és a Fesztiválkórus fokozatot. Legutóbb 1977-ben Aranykoszorú és a Fesztiválkórus fokozatot. Legutóbb 1977-ben Hangverseny kórus címet, míg 100 éves évfordulójukon Kiváló Együttes címet szereztek.

Az utóbbi évtizedekben külföldön is sikerrel képviselték a magyar kóruskultúrát. Jártak Jugoszláviában, Romániában, Németországban, Hollandiában, Olaszországban, Franciaországban és Dániában.

A Vasutas Művelődési Ház megszűnése után az énekkar rövid ideig próbaterem nélkül maradt, de a területi igazgatóság támogatásával a Rókusi-pályaudvar egyik épületében kaptak helyet, és folytatódhatott a 110 éves énekkar munkája. A működésükhöz szükséges anyagi támogatást a békéscsabai Vasutas Művelődési Ház közvetítésével (jelenleg ide tartoznak) a VOKE biztosítja.

A kettős jubileum alkalmából október 16-án Szegeden, a Bartók Művelődési Központ nagytermében jubileumi hangversenyt rendeztek. Ezen közreműködött a Brassói Magyar Dalárda. A két énekkar egymásután mutatkozott be, majd közös műsoruk következett, *Erdős János* szegedi és *Klára Mária* brassói karnagyok vezényletével.

G.J.

Idősek világéve – elismerések, oklevelek

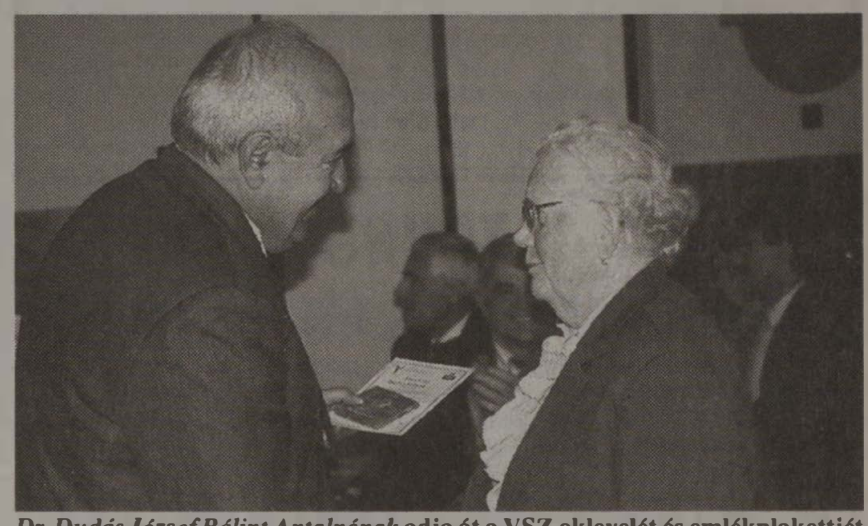
50 éves vasutas szakszervezeti tagsága alkalmából 16-an részesültek oklevél és emlékplakett elismerésben október 14-én a miskolci Vörösmarty Művelődési Házban rendezett, az idősek világévével egybekötött rendezvényen.

A kitüntetéseket *dr. Dudás József*, a MÁV Rt. miskolci területi igazgatója adta át, aki tájékoztatót tartott a vasút jelenlegi helyzetéről, jövőjéről.

Márton László felolvasta az MSZOSZ nyugdíjas választmányának petícióját, melyben az idősek tarthatatlan helyzetére hívják fel a kormány figyelmét.

A rendezvényt *Kóbor Györgyné* szavalata, és az Aranyalkony-dalkör amatőr énekegyüttes műsora színesítette.

Orosz Tamás



***Dr. Dudás József Bálint Antalnénak* adja át a VSZ oklevelét és emlékplakettjét 50 éves tagságáért.** FOTO: OROSZ TAMÁS

Csizmások és pestiek

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata éves felkészítő tanfolyamot szervezett a tagozati tanács tagjai részére. A fiatalok előadásokat hallgattak a MÁV Személyügyi Főosztályának osztályvezetőjétől, valamint az Ifjúsági és Sportminisztérium projekt-igazgatójától. Szerda délutánra elfogadta a meghívást *Molnár Gyula*, a Magyar Szocialista Párt alelnöke.

A kötetlen, nyakkendő nélküli eszmecsere láthatóan feldobta a fiatal hallgatóságot, mert a kezdeti passzivitás után kemény kérdésekkel ostromolták a politikust. Többen felvetették, hogy a képviselők teljes lelkiismerettel nyomják-e le a szavazógombot az adótörvények meghozatalakor? *Molnár Gyula* szerint ilyenkor a döntéshozónak mérlegelnie kell, mert ha nem szavazza meg a bevételi oldalt, akkor a kiadásokon kell lefaragni és lehet, hogy az éppen a MÁV-nak nyújtott állami támogatást érinti. Egyébként a képviselők sem szeretnek adót emelni, hiszen maguk is adófizetők.

Mások azt feszegették, hogy túl nagy a 386 tagú magyar parlament. Az MSZP alelnöke szerint félő, hogy még sokáig megmarad a jelenlegi rendszer, hiszen a képviselőknek a saját létszámleépítésükről kellene szavazni. Már több kormány foglalkozott az üggyel, de úgy "lepattant" róla, mint az egészségügyi reformról. Túl sok érdeket sért, ezért nehezen keresztül vihető.

A hallgatóság nem maradt híján az anekdotáknak sem. A parlamentben a kisgazda frakciót két részre osztják a politikusok: csizmásoknak hívják a vidékieket és pestieknek azon képviselőket, akik nem tudják megkülönböztetni a zabot az árpától. A "csizmások" délutánra már nagyon elfáradnak, ezért többször előfordult, hogy a szomszédos SZDSZ frakciótól kérdezték meg, hogy most mire kell szavazni. Így fordult elő az előző ciklusban, hogy a Kisgazdapárt a saját módosító indítványát leszavazta. *Torgyán* egyébként egy aranyos ember, csak az a baja, hogy ha meglát egy mikrofont, rögtön átváltozik politikussá, ezért nem egyértelmű a politikai kimenete a köztársasági elnökválasztásnak. Az sem jó, ha egy ellentmondásos személyiség lesz a köztársaság elnöke, de a Fidesz ellenállása miatt viszont borulhat a koalíció. Akár előre hozott választásokra is sor kerülhet – tette hozzá *Molnár Gyula*.

Érdeklődtek a fiatalok az MSZP miniszterelnök-jelöltje iránt. Az alelnök szerint már csak két név jöhet szóba: az egyik *Kovács László*, a másik *Németh Miklós*.

Még sokáig elhallgattuk volna a mesélőkével megáldott politikus szavait, de a négy órás eszmecsere már elfárasztotta őt is. *Csáki Zsigmond* meginvitálta a vendéget vacsorára, de ő udvariasan visszautasította, mondván – bírna enni, de egy politikusnak a súlyára is vigyáznia kell.

T.P.

Nyolc országból adtak találkozót Balatonbogláron

A KÖR ÍGY ÉRT VISSZA

Az Európai Vasutas Szakszervezetek konferenciája évről évre összeül. Az idén hetedszer, s mint hogy Magyarországon tartották meg első tanácskozásukat is, "a kör így ért vissza". A megfogalmazás *Simon Dezsőé*, a VSZ alelnökéé.

– Tulajdonképpen kik voltak ide hivatalosak?

– A konferencián Magyarország, Szlovákia, Ukrajna, Bulgária, Csehország, Jugoszlávia, Lengyelország, Macedónia vasutas szakszervezeti küldöttségei vettek részt, akik a VSZ-szel már régóta ápolják kapcsolataikat. Egyébként most *dr. Márkus Imre* köszöntötte a résztvevőket.

– S a munkáltató, vagyis a MÁV Rt. vezérigazgató helyettese, Sárdi Gyula csupán érdeklődőként, pusztán kíváncsiságból jelent meg?

– A regionális vasutak problémáiról, s a vasutak finanszírozásáról tartott előadást, de ez is volt az első napirendi pontja az állandó konferenciának, amit még Prágában fogadtunk el tavasszal. A második téma: az egyes szakszervezeti szövetségek felépítése, rendszere és kapcsolata a nemzeti és nemzetközi központokkal és szövetségekkel.

– Tehát ezek szerint van valamilyen ideális struktúra, amit követni "illik"?

– Azt kell, hogy mondjam, eltérő, s különböző felépítésűek a szakszervezetek, de a csehek markánsan megindokolták azt, amiben közösen gondolkodunk. Vagyis nem szerencsés, ha egy vállalaton belül túl sok a szakszervezet. Nem szerencsés az, ha nagyon sok a szövetség. Persze senki sem csak egy szakszervezetben akart gondolkodni. Abban viszont igen, hogy miként léphet az egyik a másikkal szövetségre. Mert így nem tudná egyikőjüket sem kijátszani a munkáltató. Nem oly régen Bécsben jártam és azt tapasztaltam, hogy még az ágazati szakszervezetek is szövetségre lépnek egymással. Ausztriában éppen most zajlik ez a folyamat. Példának okáért a vasasok a textilesekkel fogtak össze. Konkrétan ausztriai vendéglátóim sem tudták megmondani, hogy miért, de az integrálódás ott ezt lehetővé teszi. Szövetségbe tömörülve próbálják az erejüket összevonni. Nálunk sajnos még mindig az ellenkezője figyelhető meg.

– Ilyenkor szokásos megkérdeni, milyen eredménnyel zárult a konferencia?

– Látva, hogy hogyan válnak a nemzeti vasutak európaiakká, csak természetes, hogy kimondtuk: "A foglalkoztatást érintő döntések kizárólag az érdekképviseletek bevonásával és véleményének figyelembevételével születhetnek meg. Az egyes régiók vasutjának átalakítását foglalkoztatási, munkaügyi megállapodások megkötésével kell rendezni. Ugyan csak szükségesnek tartjuk a meghatározó állami szerepvállalás meghatározását a vasúti működés kereteinek jogszabályi rendezését..."

– Jövőre hol tartják a konferenciát?

– Bulgáriában.

csalai



***Dr. Márkus Imre* köszöntötte a résztvevőket. Mellette balról *Imrich Sedláček*, jobbról *Sárdi Gyula*.**



Balról: *Jerzy Kedzierski* lengyel alelnök, *Anatolij Csernomaz* ukrán elnök, *Imrich Sedláček* szlovák elnök, *Stojčič S. Vladan* jugoszláv elnök, *Simon Dezső* magyar alelnök, *Pucto Anactacobcku* macedon titkár, *Tibor Rujder* cseh titkár, *Kiril Tzvetkov* bolgár elnök a Európai Vasutas Szakszervezetek konferenciáján.

Érdekképviselet könnyebben, gyorsabban, hatékonyabban

A Raabe Klett Könyvkiadó hamarosan megjelenő cserelapos kézikönyve gyakorlati tanácsokkal és ismeretekkel látja el a szakszervezeti tisztségviselőket. Az

Érdekképviselet felsőfokon

című kiadvány sok szempontból újdonság: összehangolja a jogi, szervezési, munkavédelmi, tárgyalási ismereteket, bírósági döntéseket.

Egyszerű, gyakorlatias felépítés

A Cserelapos jelleg lehetővé teszi a fejezetek, cikkek könyvtől független használatát és a folyamatos aktualizálást. Az egyszerű, letisztult nyelvezetnek köszönhetően így gyors és pontos információk segítik a napi munkát.

Kiváló szakmai háttér

Szerzőink az adott területek szakértői, így olvasóink nyugodtan hagyatkozhatnak tanácsaikra. Kiadónk a szakszervezetektől függetlenül, de velük együttműködve foglalja össze a magyar és nemzetközi tapasztalatokat. A VSZ részéről *Dr. Márkus Imre* és *Németh Szilárd* is segítséget nyújtott a könyv megírásában.

Ajándék CD jogszabálygyűjtemény

A könyvhöz ajándék CD is tartozik, amely lehetővé teszi a munkához szükséges jogszabályok azonnali megtekintését.

A cserelapos kézikönyv ára 4800 Ft+áfa, a kiegészítő kötetek lapára: 23 Ft.
TOVÁBBI INFORMÁCIÓ: *Ábel Attila*, **Raabe Klett Kiadó** 1134 Bp., Lehel u. 23.
Tel.: (06-1) 349-9338/131, fax: (06-1) 349-8773, e-mail: abel raabe.hu

U-TOURS,

a MÁV Utasellátó Rt. utazási irodája

A MÁV Utasellátó Rt. utazási irodája, az **U-Tours** szeretettel várja Önöket a Keleti pályaudvaron, a 13-as vágánnyal szemben. Az iroda kocsival is könnyen megközelíthető a Kerepesi út felől.

Irodánk az idei szezonra két katalógust jelentetett meg: belföldi programfüzetünkből hegyvidéki, vízparti és gyógyturisztikai ajánlatok közül válogathatnak utasaink. A nászutasok, a gyerekek és a nyugdíjasok külön kedvezményben részesülhetnek. A jövő évben speciális vasutas kedvezmény kialakítását is tervezzük.

Külföldi katalógusunkban az olasz és horvát nyári ajánlatok kapták a főszerepet a ciprusi és máltai üdülések mellett. 2000. évi katalógusunkban pedig az említett desztinációkon kívül görög ajánlatok megjelentetését is tervezzük.

Irodánkban könnyen lefoglalhatja szállását Párizsba, Prágába, Bécsbe, Velencébe, Londonba, akár egyszerűbb, akár magasabb kategóriás szállásról legyen szó. Utazásához lefoglaljuk repülőjegyét is. Irodánkban többfajta biztosítás közül választhatja ki a számára legmegfelelőbbet.

Iskolák részére összeállítottuk az Osztálykirándulások nevű programcsomagunkat, melyben belföldi programokat kínálunk kedvező ifjúsági áron, de természetesen a környező országokból szintén rendelkezünk ifjúsági ajánlatokkal.

Irodánk rendezvényszervezéssel is foglalkozik, terembérléstől a komplett lebonyolításig. Önök közül már bizonyára sokan tudják, hogy a vasúti különkocsik igénylése, szervezése, lebonyolítása is irodánkban zajlik.

Íme néhány ajánlatainkból:

Hajdúszoboszló, hotel***	2 ágyas szobában, félpanzióval	25.500Ft/fő/hét
Sopron, hotel**	2 ágyas szobában, reggelivel	17.150Ft/fő/hét
Gyula, hotel*	2 ágyas szobában, reggelivel	13.410Ft/fő/hét
Szilvesztер Győrben, hotel***	2 ágyas szobában, reggelivel	20.000Ft/fő/2 éj
Szolnokon, hotel***	2 ágyas szobában, félpanzióval	23.900Ft/fő/2 éj
Szekszárdon, hotel**	2 ágyas szobában, félpanzióval	17.900Ft/fő/2 éj
Párizs, hotel*	3 ágyas szobában	4.300Ft-tól/fő/éj
Prága, panzió**	4 ágyas szobában, reggelivel	5.100Ft/fő/éj

U-TOURS MÁV UTASELLÁTÓ RT. UTAZÁSI IRODÁJA

U-TOURS: Keleti pu., a 13-as vágánnyal szemben
Tel: 343-0273, 343-6463, vasúti: 23-19
utours@utasellato.hu

Szívből jövő...

A **Törekvés Művelődési Központ** (1101 Budapest, Könyves K. krt. 25.) szeretettel meghívja Önöket

"SZÍVBŐL JÖVŐ JÓKÍVÁNSÁG"

című magyar nóta műsorára

1999. november 20-án, 15.00 órai kezdettel.

A MŰSORBAN FELLÉPNEK: *Dani István, Fibecz József, Hegyi Margit, Káel Ági, Kovács Marika, Nagy Sámuel, Papp Judit, Szalay Piroska, Varga László.*
KÍSÉR: *Molnár József és népi zenekara.* ZONGORÁNÁL: *Csényi Ferenc*

A műsor után tombola, zene, tánc **21.00 óráig**.

Jegyek **300 Ft**-os egységárban kaphatók az előadás előtt a helyszínen.
Információ telefonon a 263-0299-es, vagy a 26-79-es vasúti számokon.

I. Országos Vasutas Ultibajnokság

A vasutasok körében legnépszerűbb kártyajáték az ulti. Ezt a tényt felismerve kerül megrendezésre **1999. november 27-én 9.30-tól 16.00 óráig** a Vasutasok Szakszervezete Budapest, Benczúr u. 41. sz. alatti székházának II. emeleti tanácstermében az

I. ORSZÁGOS VASUTAS ULTIBAJNOKSÁG

A versennyel kapcsolatban bővebb felvilágosítást ad és nevezést elfogad:

• Ambrus István	Szombathely	Tel: 07/19-84
• Dömötör István	Pécs	Tel: 05/61-03
• Mári Gábor	Szeged	Tel: 06/15-23
• Pöhacker Attila	Záhony	Tel: 03/33-49
• Szendrei Géza	Miskolc	Tel: 04/12-73
• Kiss Tibor	Debrecen	Tel: 03/29-70
• Bezzeg István	Budapest	Tel: 02/22-06

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG

1898-1998

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmű@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209

TÜV CERT EN ISO 9002 Zertifikat: 75 100 7345 TÜV Rheinland EUROQUA

Vállalkozik:

az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel

- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105

Mint a MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő **fém és műanyag jelképes** és **biztonsági zárak** gyártását és forgalmazását mint vasúti, mint közúti célra magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

Karakter Kiadványszerkesztő és Fordító Kft.

Tel./Fax: 322-04-26
VSZ központ: 322-18-91/139

Ha a VSZ-ben jár, egyúttal megtervezzük és elkészítjük kiadványait az I. emelet 7. szobában.

További szolgáltatásaink:
- *kiadványok*
- *prospektusok*
- *dokumentációk*
- *évkönyvek, tájékoztató füzetek*
- *plakátok, szórólapok*
- *meghívók*
- *névjegyek, levélpapírok*
- *reklám ajándékok*
- *reklám tasakok*

készítése

ELADÓ Miskolchoz 40 km-re, a Hernád folyóhoz közel, Hernádbűdön építésre, gazdálkodásra alkalmas 1240 négyszögöl telek eladó. Közmű, villany, víz a telken van. Irányár: 490 ezer forint. Érdeklődni lehet a 01/2561-295, vagy 06/46/385-972-es telefonszámokon.

Északi 1867-

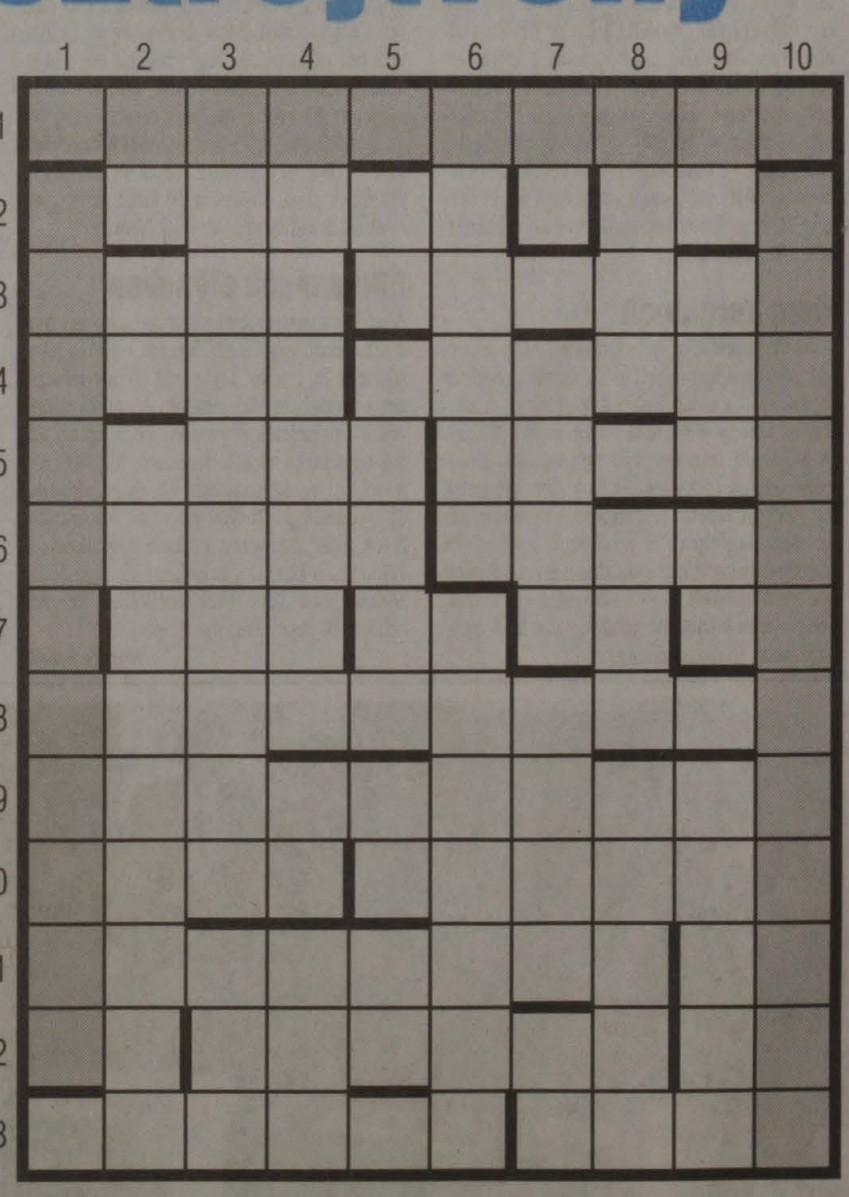
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002

1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Keresztrejtvény



1517 október 31-én tűzte kis 95 pontból álló tézisét a ... **függőleges 1.** vártemplom ajtajára ... **függőleges 10.** Ezzel vette kezdetét az egyházat a társadalmat, kultúrát megváltoztató... **vízszintes 1.**

VÍZSZINTES: 1) **Megfejtés III. rész** 2) gabonapálinka; Gábor; nyakbavaló 3) vizet ad; kellemes szagú 4) Joszif Broz ...; frószert 5) pápai korona; argentin farm 6) eltulajdonít; éke 7) Norbert; sérült kalóz!; védő; fél kupa!; termékérték 8) sárba tettem 9) kiegyenlítené 10) hirtelen húz; tetejére; rovatba jegyez 11) átfogó; némán etet! 12) római szám; ókori kincses uralkodó; román gkj. 13) Éva anyánk; fénycső gáz

FÜGGŐLEGES: 1) Rádiusz; **Megfejtés I. rész**; szem.névmás 2) indulatszó; mi, ..., ők; törvénytelen 3) ifjan; arra 4) ütlegelé; némán lát!; helyhatározó rag 5) Rezső; nem be; bárzongorista; betűt vet; cipészszerszám; Ittrium 6) uram (ang.); női név 7) gally; római 50; részben laikus!; törvénytelen gyerek (rég.); kun része 8) hamisan cselekszik; Norbert; kályhazug; nézze titokban 9) csacsihang; tacepao töredék; Záhony eleje!; első betű; higító fajta 10) Oxigén vj.; **Megfejtés II. rész**

ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE: **gazdálkodásról, vasutas önkéntes, támogatási alap szabályzat módosítás**

A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Bilszky Lászlóné* kedves olvasónk nyerte. *(1161 Budapest, Rákosi út 99.)*

Készítette: ***Bánszegi József***

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIII / 15. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. NOVEMBER

A tartalomból:

Ha nem veszik át... 2
Állítsuk meg a süllyedést! 3
Az a bizonytalan sorsú 64 kilométer 4
Az alacskai VSZ-bizalminál jártunk 5
Ürmöt volt a kizsákmányolóknak 5
Az idősek világéve ne csupán szólam legyen! 6
Kudarcok szakmunkásfronton 7

Nyolcországos konferencia Bogláron

HÁZIGAZDA A VSZ VOLT



Balról: *Borzsák László*, tolmács - Lengyelország; *Döme Lászlóné*, VSZ; *Simon Dezső*, VSZ-alelnök; *Moniowski Adam*, elnök - Lengyelország; *Movesán Ilona*, tolmács - Ukrajna; *Kedzierski Jerzy*, alelnök - Lengyelország; *Lukasenko Mykola*, elnök - Ukrajna; *Kosztov Jordan*, Bulgária; *Rujder Tibor*, titkár - Csehország; *Schmidt Jozef*, titkár - Szlovákia; *Osmanovičová Silvia*, tolmács - Szlovákia; *Csernomaz Anatolij*, elnök - Ukrajna; *Stojčić S. Vladan*, elnök - Jugoszlávia; *Sedláček Imrich*, elnök - Szlovákia; *Anastasovski Risto*, főtitkár - Macedónia; *Tzvetkov Kiril*, elnök - Bulgária; *Spasovski Petar*, titkár - Macedónia; *Marinka Ivan*, titkár - Csehország; *Nestorov Milan*, titkár - Macedónia; *Szegő Pálné*, tolmács - Csehország; *Antić Zoran*, elnök - Jugoszlávia; *Lazić Mirko*, elnökségi tag - Jugoszlávia; *Hrisztov Aszen*, tolmács - Bulgária; *Marjanov Stevan*, titkár - Jugoszlávia

Két éve még a közép-európai országok vasutas szakszervezeteinek állandó konferenciájáról beszélhettünk, de az ötödik nagy találkozón már úgy döntöttek a tagországok, hogy csak európaira keresztelik át a nagy rendezvényt. Sőt, 1999-ben Prágában már – minthogy az európai események is vágtázni kezdtek a vasutakon –, úgy határoztak, hogy évenként kétszer adnak egymásnak találkozót. A kezdeményező annak idején Magyarországról a VSZ volt, pontosabban *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke. Ez a hetedik, a balatonboglári, október 18-21. között visszatérőnek is nevezhető – *Simon Dezső* szavaival élve.

Köszöntőt, megnyitót a nyolcországos konferencián Bulgária, Csehország, Jugoszlávia. Lengyelország, Macedónia, Szlovákia, Ukrajna küldöttségei előtt *Márkus Imre* VSZ-elnök mondott.

Két megvitatásra kész téma került az asztalra. Az első a regionális mellékvonalas vasutak problémáit és azok finanszírozását ölelte fel. Előadója: *Sárdi Gyula*, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese alaposan felkészült a vitaindítóra s az utána várható kérdésekre, hozzászólásokra.

Simon Dezső, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke "Az egyes szövetségek szervezeti felépítése, rendszere, kapcsolata a nemzeti és nemzetközi központokkal és szövetségekkel" címmel tájékoztatta a delegációkat.

A konferencia a vasutak helyzetével és jövőjével kapcsolatban természetesen állást foglalt, amit a tagországok delegációi el is fogadtak, hiszen e konferencián résztvevő vasutas szakszervezetek ugyancsak érdekeltek az összeurópai és ezen belül a nemzeti vasút fejlesztésében. Kimondták, hogy az általuk képviselt vasutas munkavállalók érdekében aktív részesei kívánnak lenni annak a modernizációs folyamatnak, amelynek eredményeként korszerű, hatékony és kulturált vasút jön létre; olyan, amelyik szolgáltatási színvonalának jelentős javulása végett biztos jövőt jelent a vasutas munkavállalóknak. Épp ezért elvárják, hogy a vasútkorszerűsítés során a nemzetközi és hazai egyezményekben és törvényekben biztosított jogok érvényesüljenek, azt a szociális partnerek tiszteletben tartsák. A korszerű vasút megteremtésével járó nehézségek ellenére érdemi együttműködés esetén esélyt látnak az egymás iránti bizalom, a jó munkahelyi légkör megőrzésére.

(Folytatás a 2 oldalon...)

AKTUÁLIS

1999. november 12-én a Magyar Tudományos Akadémián az Országos Környezetvédelmi Tanács, az M.T.A. Elnökségi Környezettudományi Bizottság és a Magyar Természetvédők Szövetsége egésznapos fórumot rendezett az EU-csatlakozás környezetvédelmi feltételeiről. A fórum elnöki tisztét *prof. Láng István* látta el. Az EU-csatlakozás jelentőségéről *dr. Szili Katalin*, az OGY alelnöke beszélt. Az EU környezetpolitikája, a bővítéssel kapcsolatos környezetvédelmi elvárások címmel bevezető előadást tartott *Mr. Hans von Nieuwkerk*, a Holland Királyság Nagykövetsége részéről.

Ms. Tanja Jaaskelainen, finn nagykövetségi munkatárs az EU-bővítéssel kapcsolatos aktuális ügyekről, és a finn EU-elnökségből adódó lehetőségekről és feladatokról szólt.

Magyarország környezetvédelmi felkészüléséről, a közeli feladatokról *Medgyesy Balázs úr*, a Környezetvédelmi Minisztérium közigazgatási államtitkára tartott előadást.

A társadalmi érdekvédelmi csoportok hozzászólásai a tudósok és műszaki értelmiség, szakszervezetek, önkormányzatok, vállalkozók csoportosításában hangzottak el.

A szakszervezetek képviseletében szólt hozzá *dr. Zsíros Sándor* titkár (Vízügyi-közszolgálati Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége), *dr. Cser Ágnes* elnök (Egészségügyben Dolgozók Demokratikus Szakszervezete), *dr. Márkus Imre* (Vasutasok Szakszervezete), *Borhídi Gábor* (Mezőgazdasági Dolgozók Szakszervezete).

Minden hozzászólás a környezetvédelemmel kapcsolatos legégetőbb kérdéseiről szólt.

A Vasutasok Szakszervezete képviseletében elmondott hozzászólás többek közt:

- a közlekedési struktúra átalakításának fontosságáról,
- a kombinált fuvarozás racionális, a gazdaság érdekét előtérbe helyező, a környezetvédelmet a magyar nemzeti érdekek elsődlegességével szem előtt tartó megteremtéséről,
- az EU-s régiópolitika és a hatályos magyarországi régiófejlesztési jogszabályok (68/1996.(VII.9.)OGY határozat) alapulvételével történő közlekedés-fejlesztésről, átalakításról,
- a Vasúti törvény módosításának önkormányzatokra gyakorolt hatásáról, (1200 költségvetés-hiányos önkormányzat hogyan működteti a vasúti mellékvonalakat?),
- a vasúti reform és a regionális politika összefüggéseiről,
- vasúti mellékvonalak megszüntetésének gazdasági, foglalkoztatási és szociális közvetlen és közvetett hatásai az adott térségekben, témakörökről szólt.

Hangsúlyoztam, hogy a magyar környezet védelmének ügyében csak mi segíthetünk önmagunkon. Belső, társadalmi kompromisszum kell! A hosszabb távú jövő érdekében, háttérbe kell szorítani a rövidtávú lobby-érdekeket. A döntéseknek gazdaságossági és környezettanulmányi alapokon kell nyugodniuk.

Javaslatként hangzott el a károsanyag-kibocsátás csökkentése érdekében az áruszállítás kilométer és tonna határának korlátozása, illetve meghatározott paramétereken túl vasúti, vízi, légi útra terelése.

Javasoltam a fővárosban lévő körvasúti pálya városi tömegközlekedési célokra történő hasznosításának vizsgálatát, továbbá a világ más országaihoz hasonlóan a Ferihegyi repülőteret gyorsvasúti közlekedés kösse össze a pályaudvarokkal, pl. a Nyugati pályaudvarral.

A hozzászólás során nyomatékosan hangzott el, hogy a vasút ügyének rendezése az évtizedek alatt kispórolt közel 500 milliárd forintos hiány pótlása, amely nemcsak egy kormányciklus időtartamára határoz meg feladatokat. A vasútreformhoz társadalmi konszenzus kell, amelynek kialakítása során világossá válik az EU-hitelek, a kormányzati szerepvállalás, a MÁV Rt.-re háruló finanszírozás és az önkormányzatok anyagi megterhelhetősége is. Világossá kell tenni azt is, hogy mit vár el a tulajdonos a holnap vasutasaitól.

A fórumon az állásfoglalás tervezethez is több javaslat hangzott el. A VSZ nevében javasoltam, hogy a közlekedési kérdéseket a "Kritikus környezetvédelmi témakörök és teendők" című fejezetbe helyezzük el. A "Közlekedés, szállítás, közlekedési infrastruktúra, úthálózat" című alponthoz pedig az alábbi állásfoglalási normaszöveg javaslatot csatoltam be:

A közlekedés átalakítása és fejlesztése során minden döntés, intézkedés előtt a döntés előkészítés során környezeti hatástanulmányt kell készíteni az EU-előírások szem előtt tartásával. A döntések, határozatok alternatívákban készüljenek, amelyek gazdaságossági számításokra épülnek. A közlekedés átalakítása, a kombinált (kooperációs) fuvarozás megszervezése elsődleges szempontként kezelje a káros környezeti hatások elkerülését, a meglévő károsanyag-kibocsátás csökkentését. A közlekedésfejlesztés, átalakítás legyen tekintettel a hatályos régiópolitikára. (68/1996. (VII.9.) OGY. határozat)

Húri Valéria

A választmány hangja



A Vasutasok Szakszervezete Választmánya november 17-én sajnálattal állapította meg, hogy a MÁV Rt-vel folyó bér- és létszámtárgyalások a korábbi éveknél nehezebbnek ígérkeznek. A választmány ennek okát abban látja, hogy a Vasutasok Szakszervezete 14%-os bérkövetelésével szemben a MÁV Rt. csak 5,88%-os bérfejlesztésre tett javaslatot.

A Vasutasok Szakszervezete elfogadhatatlannak tartja, hogy a MÁV Rt. a bérfejlesztési javaslatát a jóléti és szociális juttatások 15%-os csökkentéséhez köti, amely óvodák, kulturális intézmények, üdülők, sportlétesítmények bezárását eredményezheti.

A Vasutasok Szakszervezete nem ért egyet azzal, hogy a bérfejlesztést létszámleépítéshez kössék. A tervezett létszámleépítésnek az utazóközönség látná kárát, mivel ezen intézkedés a szolgáltatások színvonalát veszélyeztetné, és ennek következtében mind többen fordulnának el a MÁV szolgáltatásaitól, és ez sértené a vállalat és a nemzetgazdaság érdekeit is.

A VÉT-en tettük szóvá

A Vasutasok Szakszervezete Miskolci Területi Képviseletétől kaptuk a jelzést, hogy a november 1-jén Szegeden indított vezető jegyvizsgálói tanfolyamot nem a jól felszerelt Szegedi Oktatási Központban – ahol a hallgatók elszállásolása is megoldható lenne – szervezték meg, hanem Kiskundorozsma állomáson, ahol a lehetőségek korántsem nevezhetők ideálisnak. Nem is beszélve arról, hogy a hallgatók nem Szegeden, hanem Kiskunfélegyházán vannak elszállásolva, onnan járnak be naponta a foglalkozásokra.

A Vasutasok Szakszervezete szóvá tette a VÉT-en, hogy elfogadhatatlannak tartja a "költségcsökkentésnek" ezt a fajta módját, amely nincs összhangban sem a foglalkoztatáspolitikai sem pedig a munkakörülmények javítására vonatkozó megállapodással.

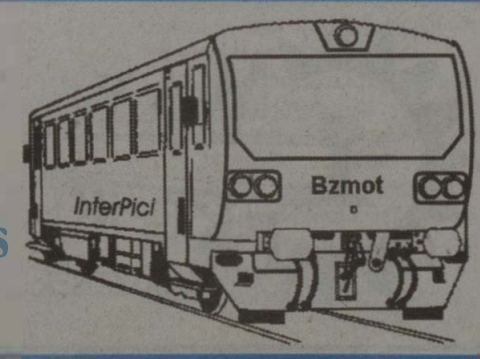
A MÁV személyügyi vezérigazgatóhelyettese egyetértett a VSZ tiltakozásával és a hasonló esetek elkerülése érdekében azonnali intézkedést ígért.

Mártír vasutasok

Több mint hétezer embert hurcoltak el ötvenöt évvel ezelőtt szovjet katonák Nyíregyházáról. Köztük több száz, akkori időkben igen nehezen nélkülözhető, fontos beosztásban lévő vasutas volt. November 2-án a nyíregyházi pályaudvaron megemlékeztek a vasúti dolgozók az elhurcoltakról, s a többé már haza nem térőkről.

Smid János csomóponti állomásfőnök, s őt követően két túlélő, *Kalocsai Imre* és *Horváth József* mondott beszédet. A MÁV-állomás falán elhelyezett emléktábla megkoszorúzásában Nyíregyháza város polgármestere, *Csabai Lászlóné* is részt vett.

Húri Valéria

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés


Ha nem veszik át, 2000-en túl is az állam gondja...

SÁRDI GYULA VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTES A MELLÉKVONALAK JÖVŐJÉRŐL

Balatonboglár az európai vasutak szakszervezeti delegációinak nemcsak azért volt emlékezetes, mert gyönyörű környezetben fekszik. A résztvevők még sokáig beszélni fognak *Sárdi Gyula* szakmai vitaindítójáról, már ami Magyarországon a mellékvonalak és a regionális vasutak sorsát illeti. Csak természetes, hogy történelmi tablót festett előadásában a régebben helyi érdekeltségű vasútként emlegetett mellékvonalak mai helyzetéről, s arról, hogy már az Antall-kormány is megindította vizsgálatát e vonalak mentén. Akkor a vizsgálat többezer km megszüntetését célozta meg. Ami a dologban állandó tényező, hogy a lakosság életszükséglete vagy kívülrekedtsége azóta sem változott, hogy ugyanúgy ragaszkodik vasútjához, mint régebben. Nos, ezt az evidenciát a nyolc országból összeült szakszervezetek vezetői is tudták.

– Miről kellett hát meggyőzni őket?

Sárdi Gyula előbb egy mosollyal válaszolt.

– Semmiről – mondta. Majd így folytatta: – Az is köztudott ma már, hogy a személyszállításban nálunk 30-40%-os, az áruszállításban 60%-os visszaesést jelentett a kelet-európai piacok összeomlása. Ez a tendencia hasonlatos más vasúttársaságokéhoz, úgy Romániában, mint Ukrajnában. A szakszervezeti vezetők jó ismerői a lezajló folyamatoknak. S ami őket nagyon aggasztja, az a vasútból élő dolgozóinak sorsa.

– Ám Te olyan elszomorító gazdasági helyzetet mutattál be ott, amivel igazán nem lehet mit kezdeni.

– Egyértelmű. A szakszervezetek tisztában vannak ezzel is.

– Szerinted mi lesz a jövője a vasúti pályáknak egyáltalán?

– Nézd, aki ki tudja fizetni a pályahasználati díjat – és jobb szolgáltatást tud biztosítani –, az szabadon használhatja majd az EU vasúthálózatát. Csakhogy, igazán nem ez a kérdés, hanem az, hogy a MÁV, mint Nemzeti, Vállalkozó Vasúttársaság, kedvezőbb helyzetbe kerüljön ebben a piaci versenyben. Így a magyar kormány többféle intézkedést tervez. Egyrészt tehát megszabadítaná a magyar vasúttársaságot az országos hálózatra rányehezedő regionális jellegű mellékvonalak üzemeltetési terhétől. Ezt elvenné tőle, hogy csak arra tudjon koncentrálni, ami az európai versenyben szereplőként lépteti elő. Épp ezért kategorizáltuk mellékvonalainkat. Három szempontból is sorrendet állítottunk föl. Így választottuk ki elsőként azokat, amelyek a fővonalak üzemeltetéséhez feltétlenül hozzátartoznak. Ráhordanak, átkötnek, bizonyos tekintetben intenzív forgalmúak. Ez a háromezer kilométernyi vonal egyharmada. A második csoport lényegében nem tartozik a nagy hálózathoz, de a térségben élő lakosság (bejáró dolgozók, diákok) számára nélkülözhetetlen. Ezeknek hossza is kb. egyezer kilométernyi. S van egyharmad (1000 km) vonalszakaszrész, amely inkább turisztikai, idegenforgalmi érdekeket szolgál, vagy csupán egyetlen települést és körzetét köti a fővonalhoz (Murony-Békés, Somogyszob-Nagyatád, Balatonfenyves, Nyírvidék).

– Tehát mit szeretne a kormány?

– Azt, hogy a MÁV-hoz kizárólag csak a fővonal és a hozzájuk szorosan fűződő mellékvonalak üzemeltetése tartozzék.

– De az EU-csatlakozási kritériumok között nincs ám leírva, hogy a mellékvonalakat ott kell hagyni.

– De az sincs leírva, hogy ne üzemelhetne másként. Nyugaton már megkezdődött a nem a fővonalakhoz tartozó mellékvasútvonalak regionalizálása. Így alakultak meg Németországban és Franciaországban is a regionális hálózati társaságok. Az állammal kötött megállapodások alapján biztosítják a helyi lakosság utazási igényeinek kielégítését. Nincs kizáró feltétel, hogy az adott országban milyen alapon működjön a mellékvonal. Pontosabban szólva azonban az új cég nálunk is önálló lesz, s nem az Andrássy útról, a vezérigazgatóságról kormányozzák.

– Túl azon, hogy a vasúti dolgozók foglalkoztatásáról van szó, ez Balatonbogláron is mélyen szakmai kérdés. Mit profitál ebből egy vasutas szervezet?

– A helyzet alapos ismeretét. Legalább is erre törekedtem előadásomban. El ne feledjem, a VSZ is készített elő anyagot a konferenciára. Az is igaz persze, hogy a jugoszláv delegáció nem tudott hozzászólni, most kisebb gondjuk is nagyobb ennél. Ukrajnában pedig még ez ügyben nem is történt semmi. Ám a csehektől igen tanulságos "leckét" hallottam. Azt, hogy ebben a mellékvonali átalakulási rendszerben nagyon is ügyelnünk kell majd arra a tételre, hogy az ellátási felelősség végső soron az államé. A csehek ugyanis úgy adták bérbe másnak e vonalakat, hogy a felelősséget saját vasútjuk nyakán hagyták. Mikor az üzemeltető tönkrement, a cseh vasútnak adta vissza (nem az államnak) a "leharcolt" vonalat. Mondhatom kiraboltnak is. A cseh példa nagy tanulság számunkra. Adja csak a kormány másnak üzemeltetésbe ezt az 1000 kilométernyi vonalhosszt. Mi mindaddig üzemeltetjük.

– No itt vetődik fel, hogy mi történik, ha nem kell neki a vasutas?

– Nem egy társasági átalakuláson mentünk már át. Száznál is több született. Többségük életképes, virul. Még az is lehetséges, hogy a MÁV-dolgozó örömmel és dalolva megy át az új társaságba, mert ott jobb lesz neki. Nem kell éppen ellenérzéssel fogadni minden új indulást.

– S hogyan fogadták Bogláron?

– Érdeklődéssel. Persze a kérdések arra utaltak, mi lesz majd az ott dolgozókkal? Nos, ha nem kell a vállalkozónak, majd mi gondoskodunk róla. Azért vagyunk, hogy megoldjuk a problémát, átképezzünk, új munkahelyeket teremtsünk, s tudtommal még a korengedményes nyugdíj lehetősége is fennáll.

– Ne haragudj, nem akarok provokálni, de vajon nem a könnyebb ellenállás irányába menetel a MÁV Rt.? Vagyis enged annak, amit a kormány nagyonnagyon akar tőle, s az Rt. szívfájdalom nélkül teszi a dolgát.

– Ebben az évtizedben már a harmadik reform készül. Sikere azonban függ attól, hogy a kormányzat megérti-e a magyar vasút gondjait? Felújíttatja-e a korridorokon lévő nemzetközi fővonalakat? Nehogy végül elkerüljenek bennünket. Igen, a fuvarozásra gondolok. Már jelezték Romániából, hogy az onnan nyugatra induló faküldemények esetleg nem Magyarországon át tartanak majd Németországba. Nagy fakereskedők figyelmeztettek erre bennünket. Egy alacsonyabb tarifadíjjal próbálnak majd odaátról kiütni bennünket. Mit lehet ez ellen tenni? Egyáltalán ne legyen indok se arra, hogy Szlovénián, Horvátországon keresztül induljanak Dél-Európába majd a fuvarküldemények. Ismétlem, nem rajtunk keresztül. Tehát ezért istápolja a kormány mindenáron a vállalkozó vasút gondolatát, hogy legalább versenytársakká váljunk, s MÁV ne a 20 km-es sebességű, szerencsétlen, toldozott, foldozott mellékvonalak gondjai közt vergődjön.

– Még egy kérdést engedj meg. A vonalvizsgálatokra szerintem más okból is szüksége van a MÁV-nak, mintsem hogy kimutassa csupán egyik vagy másik mellékvonal gazdaságtalanságát, vagy éppen még gazdaságosságát. Vagyis, találkoztál-e már vevővel?



– Akár hiszed, akár nem, igen. Kettővel is. De velük szerződést majd csak a szükséges törvénymódosítás után lehet kötni. Nem győzöm hangsúlyozni.

Szalai Csaba

UTÁNAJÁRTUNK

A szomjadban bízhatsz!

DE MI FOLYIK A CSAPBÓL?

Újabb vízgond borzolja a vasutas kedélyeket. Ezúttal a Dunántúl egyik legnagyobb vasútállomásán, Sárbogárdon fogyott el október 29-én a palackos ásványvíz. A kialakult helyzetet csak tetézi, hogy szintén október 29-én a MÁV Rt. Ingatlankezelő Kft.-jének II-es számú, dombóvári ingatlankezelősége a vasútállomáson található "MÁV-termelésű" ivóvizet bakteriálisan fertőzöttnek nyilvánította.

Az utasokat erre az állomás falán lévő kút felett egyszerre két "Nem ivóvíz" feliratú cédula is figyelmezteti. A vasutasoknál pedig újra előkerültek a különböző vizesflaskák. *Szabó Attila* VSZ-főbizalmi, a VSZ Pécsi Területi Képviseletének referense és a VSZ dombóvári forgalmi utazói tagozatának vezetője kérdésemre válaszolva elmondta: a vasutasok igencsak felháborodtak az újabb vízproblémán és igazság szerint már unják az ivóvíz körül mindennapossá vált hercehurcát. Mindenki másképp igyekszik szomját enyhíteni. Sok vasutasnak a málházó hoz vizet az állomástól 1-1,5 kilométerre lévő városi közkútról. Persze vannak olyanok is, akik már a városi víz minőségében sem bíznak és inkább naponta, saját pénzükön szódát vesznek. A főbizalmi felháborítónak tartja azt is, ahogy a kollégái türelmével játszanak.

November 11-én, csütörtökön például már úgy tűnt, hogy végre elintéződik a legújabb vízügy, mert az állomáson dolgozó 99 vasutas kapott 20 liter(!) ásványvizet, ami persze a hétvégére elfogyott. Így újra előkerültek a bevált "hazai" vizesflaskák. Aztán november 15-én, hétfő estére érdekes módon újra lett ásványvíz. Persze azt még egyelőre nem lehet tudni, ez az adag meddig fog kitartani. *Szabó Attila* azonban úgy gondolja: hogy ha ez "játék", akkor jó lennek ennek minél hamarabb véget vetni. Végleg!

* * *

Lapzártánk előtt röviddel érkezett a hír: Sátoraljaújhelyen is gondok vannak a forgalmi utazók ásványvíz-ellátásával. Szabó Zoltánné állomásfőnökségi VSZ szb-titkár kérdésünkre elmondta: október utolsó napjaiban már csak alig-alig, novemberben pedig már egyáltalán nem kaptak ásványvizet a sátoraljaújhelyi forgalmi utazók. A körülbelül 50 fős csapat eleinte zúgolódott, ám mostanra már megszokták az ásványvíz-nélküliséget. Igaz, azért még most is naponta megkérdezik az szb-titkárasszonytól: van-e már ásványvíz? – Még mindig nincs – hangzik a válasz. Az utazók ezt tudomásul veszik és mit tehetnek mást? Isszák a munkavédelmi teát, s bizakodnak: előbb-utóbb ők is megkapják a korábban kiharcolt jussot.

Berta Sándor

Nyolcországos konferencia Bogláron

HÁZIGAZDA A VSZ VOLT

(...folytatás az 1. oldaról)

Az érdekegyeztetések helyszínének a munkaügyi kapcsolatrendszer fórumait tekintik.

Az állásfoglalás kitért a vasúti modernizáció sarokpontjára, – a mellékvonalak kezelésére. A tanácskozó testület abból indult ki, hogy minden egyes mellékvonal társadalmi, gazdasági és a településekre gyakorolt hatása eltérő, a döntés-előkészítés körültekintő, tényfeltáró elemzéseire igényt tart. Az ügyben az egyszerű, gazdasági számításokon túl, gazdaságossági, környezetvédelmi és lakosságmegtartó hatástanulmányok elkészítését javasolja, sőt, mi több, ezt el is várja. A döntés mérlegén pedig az állam, a vasúttársaság és a térség érdekei mellett a munkavállalói érdekek is ugyanolyan súllyal kell hogy megjelenjenek. A foglalkoztatást érintő döntések ráadásul és kizárólag az érdekképviseletek bevonásával és azok véleményének figyelembe vételével születhetnek meg. Az egyes régiók vasútjának átalakítása csak a foglalkoztatási és munkaügyi megállapodások megkötésével rendezhető.

Az Európai Vasutasok Szakszervezetének hetedik konferenciája szükségesnek tartja a meghatározó állami szerepvállalás fenntartását és a vasúti működés kereteinek jogszabály rendezését. A konferencia nyomatékosan hívta fel az "illetékesek" figyelmét, hogy a vasút korszerűsítését csak a vasutasok megnyerésével lehet sikeresen megvalósítani.

A nyolcadik állandó konferencia főrendezője 2000. tavaszán Bulgária, a Bulgár Vasutas Szakszervezet. A nyolcadik konferenciának témáit Balatonbogláron jó előre megfogalmazták. Tehát már Bulgáriában tárgyalják meg a vasút szerkezetének átalakítása címszó alatt az európai korridorok és azok hatását a vasutas foglalkoztatottak létszámára, valamint szociális helyzetére. Igen időszerűnek ígérkezik a második témakör is, hiszen a kollektív szerződésbe foglaltak be nem tartásából adódó szakszervezeti feladatokról szól. A balatonboglári delegációk megegyeztek abban is, hogy legkésőbb egy hónappal a nyolcadik konferencia megtartása előtt a szervező országok részére megküldik az előzetes szempontok alapján elkészített anyagokat és a soron következő konferenciára javasolt napirendi pontokat. A témakörök egységes feldolgozására szolgáló szempontokat a hetedik állandó konferencián elnöklő VSZ küldi meg a résztvevők címére a szervező ország nyelvén. E konferencia máris javasolja, hogy a szófiai tanácskozásra készítsék el a konferencia logójára vonatkozó javaslatukat. Az elképzelésről csupán annyit, hogy a jugoszlávok Balatonbogláron a földgolyóra gondoltak, melyen a csillagok jeleznék a tagországokat, s az volna igazán az örvendetes, ha annyi csillag volna rajta, hogy már nehezen találnának helyet a csatlakozó vasutas szakszervezetek rajta.



Legközelebb Szófiában találkoznak

Mi jellemezte igazából a háromnapos, nyolc országra szóló, balatonboglári találkozót? Elsősorban az, hogy abszolút politikamentes volt, noha a jugoszláv vasutak képviselői átadtak a VSZ-nek egy videófilmet vasútjaiknak a NATO-bombázás okozta megrongálásáról. Tekintsék meg! Abban is különbözött ez a konferencia a többitől, hogy miután kitöltve megkapták egymás tesztjeit, már ismerősebben ülhettek asztalhoz, mint bármikor. Beletekintve e kérdőív lapjaiba, nem is vitás, hogy egymás hasznos feltérképezéséről beszélhetünk. Így tudta meg mindenki egymásról a többi között, hogy pl. egy-egy országban mennyi a vasúti társaságok alkalmazottjainak létszáma? Ebből hányan szakszervezeti tagok, ki milyen összegű tagdíjat fizet, hány napot tesz ki a kiszabott alapszabadság, van-e kollektív szerződés? Ezek nélkül az információk nélkül akár el is beszélhettek volna egymás mellett. Így viszont mindenki megtalálta a közös hangot a közös témákon belül.

Szalai Csaba

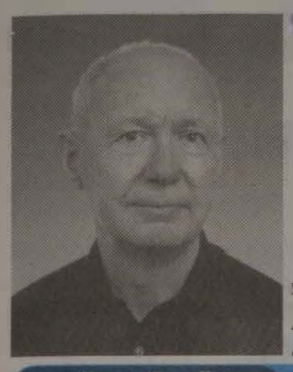
MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400



MOTTÓ:
Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.

Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ — KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

"Nem lehetünk üzenetrögzítős szakszervezet"

VALLJA ***KELETI TAMÁS***, A TEXTILIPARI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK FŐTITKÁRA

– A szakszervezetek házatáján mostanában hallani reformer és konzervatív érdekvédőkről. Te melyikhez sorolod magad?

– Sehol a politikában nem létezik tisztán konzervatív és reformer vezető, miért lenne színtiszta polarizáció a szakszervezetekben? A hagyományosan gondolkodó embereket is belekényszeríti az élet korszerű módszerek alkalmazásába. Nem ismerek olyan, magát reformernek tartó szakszervezeti tisztségviselőt, aki megtagadna, vagy nem gyakorolna klasszikus szakszervezeti feladatokat az érdekvédelemben. Ebből következik, hogy én *konzervatívnak* tartom magam a klasszikus szakszervezeti tennivalók ellátásában, a gyakorlati munkában, de *reformernek* érzem magam a célok eléréséhez szükséges eszközök igénybevételében és módszerek alkalmazásában.

– Tudjuk, hogy sokat jársz vidékre, rendszeresen látogatod az alapszervezeteket. Milyen a tagság véleménye általában a szakszervezetekről?

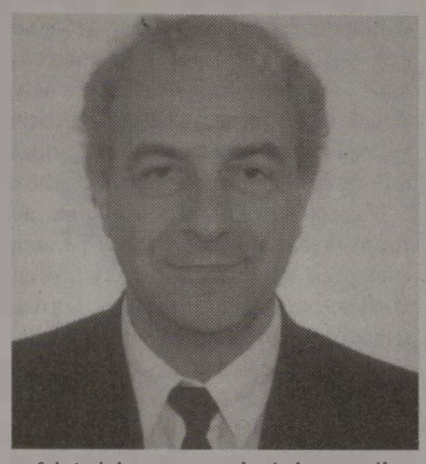
– A tagság s általában a közvélemény megítélése a szakszervezetekről – és bármely más szervezetről – a saját ismereteiknek a visszatükröződése. Ezen lehet fanyalogni, de tény. Azoknál az alapszervezeteknél, ahol *rendszeres* a szervezeti élet, ott van lehetőség informálni a tagságot a szakszervezetek által vallott nézetekről, érdekekről, a végzett munkáról. Ahol nincs rendszeres szervezeti élet, ott nem is alakulhat ki hiteles kép a szakszervezetek tevékenységéről. A vegyes kép mellett léteznek jól informált, a szakszervezetek szerepével tisztában lévő alapszervezeti vezetők és tagok, ugyanakkor megtalálható ennek az ellenkezője is. Nehéz elképzelni, hogy egy szakszervezeti tag pozitív véleményt mond a szakszervezetről, ha nincs kellően informálva. Ám az informáltak körében is tapasztalható ismerethiány. Igaz, nagyon sok környezeti, társadalmi hatás éri az embereket, s bizony nem könnyű eligazodni a hallottak-látottak szövevényében. Mindent egybevetve: általában *nem túl jó* a tagság véleménye a szakszervezetekről.

– Egy másik interjúban azt mondtad, hogy "mi nem lehetünk üzenetrögzítős szakszervezet". Ez érdekes megfogalmazás. Szerinted milyen a jól működő, erős szakszervezet?

– Olyan, amelyik az alapfunkcióit és az ún. "kötelező gyakorlatokat" is képes teljesíteni.

– Mit értesz ezen?

– Létező és működő szervezeti struktúrája, tagsága van. Kellően képes artikulálni a rétegek, a csoportok, a szakmák sajátos érdekeit, s ezekkel együtt képes az ágazati és országos szintű problémák felvetésére, kezelésére, megoldására. Ehhez szervezetpolitikai tevékenységet kell végeznie, *jól felkészült szakértői gárdával*, tettre kész, – ha kell – harcolni is tudó tagsággal kell rendelkeznie. Szakmailag képzett, emberileg elismert, *rátermett tisztségviselőkre* van szükség minden szinten. S talán a legfontosabb, hogy a szakszervezet rendelkezik-e a tevékenységéhez szükséges infrastruktúrával, anyagi javakkal, *pénzzel*, vagyonnal; képes-e a döntési pontokon, a vitás terepen kellő időben megjelenni és hatékonyan részt venni, közreműködni? Az elszánt, de szegény szakszervezeteknek kevés az esélye a sikeres érdekérvényesítéshez, miként a jó anyagi kondíciókkal rendelkező, ám emiatt kényelmes szakszervezeteknek is. Tehát azt tartom jól működő, erős szervezetnek, ahol *ezek*



a feltételek megvannak, és harmonikus egységben erősítik egymást.

– Olvastam tőled egy nyilatkozatban, hogy "mindig az adott körülmények határozzák meg a cselekvés módját". Most milyenek az "adott körülmények"?

– Úgy ítélem meg, hogy most minden épelméjűnek nevezhető szakszervezeti vezetőnek félre kell tennie a felhalmozódott, feszülő, egymás közti ellentéteket. A szakszervezeti szolidaritás mentén kötelező *gyakorlatnak tartom az együttműködést*, az eredményes akcióegység megvalósítását. A jelenlegi helyzet ismeretének teljes hiányát tükrözné az, ha valaki a mostani körülményekről azt állapítaná meg, hogy azok kedvezőek a szakszervezetek számára. Arról van szó, hogy nem a nyílt, korrekt, európai értelembe vett demokrácia és szociális párbeszéd uralja a társadalmi viszonyokat, hanem tartalmatlan látszatstruktúrával és a demokrácia fontosságáról hangoztatott üres szónoklatokkal kívánják pótolni a tartalmat. Mi sem fejezi ki ezt jobban, mint az, hogy a kormányzat családbarátnak minősíti magát, miközben csak *egy baráti család*.

– Hogyan látod a szakszervezetek és a pártok kapcsolatát?

– A szakszervezetek és a politika viszonya nem más, mint a szakszervezeti tevékenység egyik terepe. Ennek nem kell sem kisebb, sem nagyobb hangsúlyt adni annál, mint amennyit megérdemel. Noha az is ostobaság és struccpolitika lenne, ha azt gondolnánk, van Magyarországon olyan személy, szervezet, falu és város, amely politikamentes környezetben, inkubátorban képes működni.

Ha ezt belátjuk, akkor le kell vonni a következtetést: a politika *jelentős*, egyes esetekben döntő befolyást gyakorol a szakszervezetekre, az általuk képviselt tagokra, a működési feltételekre, a megélhetési viszonyokra. Márpedig ha ez igaz, ha a szakszervezetek hatással akarnak lenni az általuk képviseltek életkörülményeire, akkor minden ezt befolyásoló eszközt, lehetőséget igénybe kell venniük. S ez kapcsolatokat jelent, beleértve a pártkapcsolatokat is.

Ennek a viszonynak azonban a szakszervezetek oldaláról *különleges minőségűnek* kell lennie. A szakszervezeti értékek *elfogadtatását*, megvalósítását kell elvárni az egyes pártoktól, nem pedig a pártok politikai hitvallását kell beépíteni a szakszervezetek tevékenységébe. A szakszervezeti értékeket pedig – a történelmi tapasztalatok szerint – általában *a baloldali*, a szocialista, szociáldemokrata pártok képviselik és vállalják fel leginkább. Nyilvánvaló, hogy ezekkel a pártokkal – több elvi és gyakorlati kérdésben –, szorosabb együttműködési lehetőség kínálkozik. Ez azonban nem zárja ki a közös fellépést – egy-egy esetben, akcióban – más irányultságú pártokkal sem.

- kárpáti -

Sorakozó a termelési folyamatok mentén

KAPOLYI LÁSZLÓ AKADÉMIKUS, AZ MSZDP ELNÖKE

– Ön szerint a szakszervezet követhet-e bármilyen Nyugat-európai túlélési mintát a jóléti társadalom felbomlásakor? Ha nem, akkor miért? Ha igen, akkor miért?

– A Nyugat-európai jóléti társadalmak számunkra modellértékűek sajnos még mindig. A munka és érdekvédelmi szövetségek az átállást nem feltétel nélkül, mint amolyan szükséges rosszt kell, hogy elfogadják. Érvényt kell szerezniük egy kipróbált objektív értékrendnek, amely a jóléti társadalmak sajátja. Mind a mai napig! Vagyis, a tudáselvű társadalom az, amit nem csupán hangoztatni illik. Küzdeni fog érte az érdekvédelem minden lehetséges és megengedett eszközzel. Azért a feltételes mód, mert egyelőre még mindig csak jövő időben beszélhetünk erről. Ha a tudáselvet tekintjük elfogadhatónak, úgy ez megköveteli a gazdasági szerkezet átalakulásának, az oktatásnak s a képzésnek állandó dinamikáját. Természetesen, az oktatásból és képzésből nem vonulhat ki az állam, ez az ő feladata. A meglévő képzettség és a munkahelyek szerkezete egyirányban fejlődhet tovább, összhangban egymással. Ezt mindenképp hangsúlyoznám. Szorosan hozzá tartozik az egészségügy, mert a dolgozók egészségének karbantartása nem lekicsinylendő, de igenis mentális cél.

– Az MSZDP hogyan látja, mi az, ami feltétlenül a szakszervezetek kompetenciája még a kormány tárgyalóasztalánál? Vagyis vannak-e olyan tárgyalási területek, ahol még megvetheti a lábát?

– A véleményem a szakszervezetek kompetenciájáról az, hogy maga az érdekvédelmi szervezet ne a statikus munkahelyszerkezetet védelmezze, hanem a humán emberi tőkét képviselje a kormány asztalánál. Beleértve azt a tényt, hogy az emberi erőforrásokba történő beruházás mindig a



leghatékonyabbak közé tartozzon. Pontosabban szólva erről a statikusságról, nem szabad, hogy az érdekvédelem csak bányászatra, csak kohászatra, csak a vasútra... tagolódjon, külön-külön. A tárgyalásoknál együtt érnek valamit, s így a szakszervezet ki is tud kényszeríteni olyan tárgyalási felségterületet, amelybe egyértelműen, s ismét csak e fogalmat használom, hatékonyan beleférhet a nemzetgazdaság érdeke is.

– Vajon mitől olyan magabiztos a jelenlegi Orbán-Torgyán kormányzat, ha a szakszervezetek erejének lekicsinyléséről van szó?

– Miután az érdekvédelmi szervezetek nem ebben a modern felfogásban közelítik meg az alapkérdést, tagoltságukkal az aprózódással nem képviselnek modernebb koncepciót. Nem integrálódtak a termelési folyamatok mentén. Ma is úgymond horizontális a szervezettségük, (lásd. a MOL-t, a bányászatot, a vegyészetet), ahelyett, hogy volna például egy petrolkémiai szakszervezet. Igen, nyugati példára. Szóval, volna egy alapanyag-ipari szerveződés, ebbe tartozna a kohászat, a petrolkémia, az energetika.

– Előállhat-e olyan helyzet, hogy a szociáldemokráciát hirdető baloldali pártokat megkerülve a jelenlegi hatalom még tovább gyengítheti a széttagozódott szakszervezeti mozgalmat?

– Valójában tovább gyöngíti a szakszervezetek föllépését a koncepciótlanság, mert csak egyik lábukról a másikra állhatnak (egy helyben topognak) bizonyos szakszervezetek vezető testületei. Mi több! Háttérbe is szorul nem egy érdekvédelmi szervezet a gyárkapukon belül a külföldi tőkéssel, tőkével szemben. Erre is akad jócskán hazai példa. No, meg a helyzetet drámaian súlyosbítja egyes tisztségviselő vezérek gazdasági botránya. Nem így volna, ha egyesek nem kerültek volna be, mint platformisták a parlamentbe. Vagyis, ha nem ott lennének, úgy lehetőségük, alkalmuk sem lett volna bármilyen gazdasági ügyecskéjük lebonyolítására. Az ő társadalmi fogadtatásukat még élesebbé teszi az a tény, hogy e meggazdagodási manipulációk sohasem "sikerültek" volna, vagy mondjuk úgy, nem jöttek volna létre jelentős kormányzati, állami hivatali, külsős segítség nélkül. Ez is indukálja azt a megállapítást, hogy bizony nem célszerű semmilyen összefonódás.

Nagyon nagy kár, hogy (tisztelet a kivételeknek) több szakszervezeti vezető konfliktusa tovább darabolja a mozgalmat. A hatalom mindezt jó szemmel veszi észre, mert e jelenségeket mind élesebben exponálja.

– Konkrétan, kézzel foghatóan mit tud tenni az MSZDP októberi kongresszusa után a szakszervezetekkel történő összefogás érdekében?

– Az MSZDP annyi év után, megszabadulva a kerékkötőktől, a hangoskodóktól, tartósan rendezte sorait. Egységesen politizál. Legutóbbi kongresszusán elsőként a modern érdekvédelmi szakszervezetekkel való együttműködést hirdette meg, azzal, hogy keresi őket.

Szalai Csaba

Radikális személyi változásokat

SZORGALMAZ ***FEHÉR JÓZSEF***, A MAGYAR KÖZTISZTVISELŐK ÉS KÖZALKALMAZOTTAK SZAKSZERVEZETÉNEK FŐTITKÁRA

– Mit szólsz a vitához, amely a szakszervezetek megújulása érdekében folyik a Magyar Vasutasban?

– Szerintem pontatlan az a célkitűzés, amely a magyar szakszervezeti mozgalom megújulását hangsúlyozza.

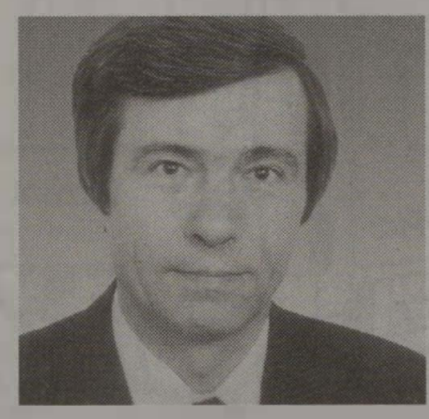
– Miért?

– A szakszervezetek munkavállalói érdekképviseleti feladata több, mint egy évszázada változatlan. Ennek lényege: harc a foglalkoztatás biztonságáért, küzdelem a bérek, a keresetek, az életviszonyok javításáért és felelős részvétel, közreműködés a szociális (ellátó) rendszerek működtetésében, ellenőrzésében. Ebből kiindulva számomra a megújulás az előbbi feladatok vállalását jelentené. Azt hiszem, a megújulás pártiak sem gondolják, hogy a szakszervezetek lemondhatnak a fentiekről.

A *folyamatos változás* elkerülhetetlen, de feltétlenül kormány- és hatalom függő. Az érdekvédelmi harc konkrét módszereit és eszközeit, taktikai elemeit mindig az adott helyzethez, a társadalmi realitásokhoz kell igazítani (miközben a stratégiai feladat változatlan). Az a kényszer, amelynek alapján azt érezhetjük, hogy megújulásra van szükség, az az érdekvédelem elégtelen eredményességéből fakad. Tehát nem új utat kell keresni, hanem bátrabban haladni a jelenlegi úton.

– Ez vitatható lehet, miként vitatott a pluralizmus is.

– Én nem kárhoztatom a szakszervezeti pluralizmust. Ugyanis egy versengő (nem egymást lejáratóan, rivalizáló) pluralizmus eredményekre ösztönöz. A magyar szakszervezeti mozgalom pluralizmusával az a baj, hogy *ahány szerveződés, annyi féle motiváció* alapján jött létre. A politikai indíttatású szerveződés nehezen találhat kapcsolatot a szakmai alapon létrejött szervezetekkel. S nem kell félni annak kimondásától sem, hogy igen jelentős tényezőként játszott szerepet az *egyének ambíciója*. Te-



hát a különböző rendező elvek hatása pedig tisztázatlan értékorientációt eredményezett. A pluralizmus léte és értelme a teljesítmények versenyeztetése. Ezek összemérésében elengedhetetlen – az alapvető kérdésekben – az azonos értékrend vállalása.

– Mi minden következhet ebből?

– Némi öniróniával – talán magamra is vonatkoztatva – jó néhány szakszervezeti vezetőt *el kellene tiltani* az érdekvédelmi munkától. Éppen a változások érdekében. Ha megújulásról beszélünk valamilyen összefüggésben, én azt mindenekelőtt a *radikális személyi változások* szükségességében látom. Ugyanis az elmúlt tíz év érdekvédelmének szerény eredményei részben szembefordították a szakszervezeti vezetőket. Ezért az új szereplők belépése oldhatná a görcsöket.

– Eszerint te a személyi változásokat tartod elsődlegesnek?

– Szerintem a személyi változások minden szervezetben elengedhetetlenek, de nem elegendőek.

– Mire lenne még szükség?

– Az összetartó, közös értékrendre, mint a vízválasztó meghatározására.

– Mit jelent ez kicsit konkrétabban?

– A mindenkori hatalommal való viszony meghatározását, mert szerintem *nincs szakszervezet-barát kormány*. Annak tudomásul vételét és nyílt vállalását jelenti, hogy a szakszervezet a mindenkori kormányhoz viszonyítva *a másik oldalon* áll. A magyar demokratikus berendezkedés ugyanis nem teszi lehetővé, hogy egyszerre két lovon üljünk. Saját portánkon is rendet kell csinálni.

– Miben, hogyan?

– Úgy, hogy *a tagság* is akarja a szakszervezet létét, igényelje folyamatos, eredményes működését és *anyagilag is járuljon hozzá* erősítéséhez. Ki kell mondani, hogy a hatékony érdekvédelemhez pénz, nagyon sok pénz kell. Ez is befektetés. Kockázatos, de kockázat nélkül még esély sincs. Meg kell értetnünk a tagsággal, hogy helyben maradó, néhány ezer forintos segélyre elegendő tagdíjbevétel-rész semmit sem old meg. Ugyanakkor az ágazati vagy az országos szintű érdekérvényesítéshez rendkívüli módon hiányzik.

Bátrabban kell vállalni *a tömeges, mozgósító erejű akciókat*. Ma erőteljesebb a szkeptikusok hangja, mint a kockázatokat vállalóké. Aki a lehetetlent nem próbálta, az a lehetségest sem ismeri. Tehát vállalnunk kell – a bukás kockáztatásával is – azokat a látványos, közös harci élményt nyújtó eseményeknek a szervezését, amelyek a munkavállalók, a tagság, a mozgalom erejét hivatottak demonstrálni. Közös, országos tüntetést szervezni például a szociális párbeszéd teljes megszüntetése, a szociális ellátó rendszer, a társadalombiztosítás totális államosítása miatt, hangot adni, bemutatni az elszegényedés riasztó folyamatát.

Az elmondottakkal együtt is határozottan *bizakodó* vagyok. A magyar szakszervezeti mozgalom meg fog erősödni.

– Mire alapozod ezt az optimizmust?

– Arra, hogy a munkavállalóknak *nincs más* önvédelmi lehetőségük. Ma már világos: a munkavállalói érdekvédelmet egyedül és kizárólag a szakszervezeti mozgalom vállalja. És képes is erre.

- kárpáti -

NEM MELLÉKES!

Az a bizonytalan sorsú 64 kilométer

HOGYAN LÁTJA A VONATVEZETŐ, A JEGYVIZSGÁLÓ, A PESTI ÉS A TANYAI UTAS... NO ÉS A POLGÁRMESTER?



Ha nem is taposták egymást, Tiszacsegén szálltak fel a legtöbben

Szürke, ködös a novemberi hajnal. 4 óra 50 perc. Tiszalök vasútállomás váróterében néhány fiatalból álló csoport. Szórakozást követő, álmos hangulatban, nyújtózkodva várják az Ohatpusztakócs felé közlekedő vonatot.

Begördül a hat kocsiból álló BZ Nyíregyháza felől. Az utolsó három "leválva" kecsesen visszaindul Nyíregyházára. Az első három halad tovább Tiszacsege felé.

Igyekszik, mert várják, hiszen emberlakta parányi tanyákat, kisebb-nagyobb településeket köt össze írd és mondd 64 kilométeren át Tiszalöktől Ohatig. Munkába igyekvőket hoz-visz, turistákkal ismertet meg egy szebb és még szebb vidéket, esetleg utolsó kenetével siet vele egy haldoklóhoz a pap.

Ám, mind többször hallani hivatalból: "felmentésre javasolt" ez a szakasz is. Az emberek aggódnak, ugyanis az elszigeteltség óriás fallá nőhet.

Amikor híre kelt, hogy több mint húsz vonal léte kétséges, s ezek egyike – a turisták által egyre jobban felkapott – a Tiszalök és Ohatpusztakócs etap, vonatra ültem.

Nos, Tiszadada, Tiszadob úgy látszik, még álmos e korai órákban, mert itt még csak szállingóznak a motorvonatba. Van alkalmam pár szót váltani a vonatvezetővel, aki 15 éve hű szolgálója a MÁV-nak.

– Ami az utasforgalmat illeti, Tiszalök és Polgár között minimális, viszont Polgár-Ohat között 70-80 százalékos az utasforgalmi tapasztalatom – tájékoztat *Lakatos Vilmos* vezető jegyvizsgáló. Hétvégeken maximális e vonatok kihasználtsága, sőt 100% feletti. Hétköznap kevesebb, olyan 50-60% kihasználtságú.

– *Úgy általában, a vonalbezárásokról illetve forgalom-szüneteltetésről mi a véleménye?* – érdeklődöm.

– Nem, nem szabad embereket arra kényszeríteni, hogy kényelmetlenebb utazási eszközt vegyenek igénybe. Nem is beszélve azokról, akik egészségi problémák miatt nem bírják a buszon való utazást. A buszon sem fűtés, sem illemhely nincs. Sokszor zsúfolt – mondja meggyőzően.

Újtikoson egy idős házaspár cihelődik fel, pakkjuk szinte visszahúzza őket. Majd elhelyezkednek, velem szemben. A fonott vesszőkosárkából finom, hazai falatok illata csapódik föl. Egy táskában konyharuhával letakart, hízott kacsa indul utolsó útjára. Természetesen mezítelenül, s narancssárga lábai néha-néha kibujkálnak.



***Lakatos Vilmos*, aki egyszemélyben pénztáros is "odafönn"**

Már a levegőt is

– *Tudják-e, hogy sokan már halálos ítéletet szeretnének mondani erre a vonatra?* – kíváncsiskodom.

– Ugye nem mondja komolyan?! Erre még gondolni is szörnyű! Az lehetetlen... Tudja, erre a vonatra nekünk nagyon szükségünk van. Mondja már, – néz rám kétségbeesetten idős *Sándor Gábor* – még a levegőt is elveszik már tőlünk?! Most is Egyekre utazunk, ahová szombat és vasárnap a vonaton kívül csak ha nem gyalog lehet eljutni.

– Mivel mennénk be Polgárra? Ha be is jutnánk Polgárra, akkor is csak Csegéig megy a busz. Hogyan mennénk tovább? Teljesen kilátástalan lenne a helyzetünk, hiszen mi nem tehetjük meg, hogy autóval jöjjünk s menjünk – panaszolja a feleség csatlakozva beszélgetésünkhöz.

Középkorú hölgyhöz fordulok, aki éppen a kabátját veszi le. Megvárom, amíg letelepedik. A témához fűződően így fejti ki véleményét: – Budapesten élek, így nem fontos és értelmetlen a nevemet említenie. Szüleimet látogattam meg. Arról már hallottam, hogy vannak olyan vonatok, amelyek közlekedését meg akarják szüntetni. Megbotránkoztatónak tartom még a gondolatát is.

– Durván fogalmazva, de az igazat megvallva, etnikai – szegényebb réteg elleni – tisztogatás egyik formájának nevezném az efféle külvilágtól való elzárást – fejezi ki fölháborodását *M. Antal* MÁV-nyugdíjas.

Ohatpusztakócs állomáson *Virágh Zoltán* forgalmi szolgálattevőt szólítom meg, aki éppen a kedvezőtlen csatlakozás "örömét" élvezi, útban szolgálati helye, Hortobágy állomás felé. Röpke bemutatkozás után, ő sem rejtette véka alá véleményét.

– Tiszacsegén lakom, ahol forgalmi szolgálattevő voltam. A vasútnál 1993 óta vagyok. Hallottam azokról a vonalakról, amelyek veszélyben vannak, rajta szerepelnek a listán. Bár még írásban nem láttam sehol... Tiszacsege lakosságát a listázás igen hátrányosan érintené, úgy őket, mint a környező településeket is. Ésszerű menetrenddel elérhető lenne szerintem, hogy minél többen válasszák utazási eszközként a vonatot. Nemcsak a vasutas dolgozók, hanem az érintett települések lakosainak érdekében is nagyon szeretnénk, ha megmaradna ez a vasút. A bizonytalanság ténye is szerepet játszott abban, hogy áthelyezésemet kértem egy olyan állomásra, ahol biztosabbnak érzem a jövőmet... Hiszen van két gyermekem. A menetrendre visszatérve megjegyezném, hogy túlzottan Budapest-központúságú. Vasúti hat évem alatt menetrendtervezetet nem is láttam! Illetve most láttam először! Sajnos a mellékvonalakon ritka vendég. No, és amikor találkozhatunk vele, véleményünk csak pusztába kiáltott szó. A hosszas csatlakozásra várást igen nehezen viselik el az utasok.

Tiszacsegén aláírást gyűjtöttek

– *Jómagam sem szívesen várnék, – november elejét mutat a naptár! Ilyen fűtetlen, jéghideg váróteremben, drága vonatjeggyel a zsebemben* – jegyzem meg a nyirkos ködben vacogva. Melegebb helyre húzódva folytatjuk beszélgetésünket.

– A jobb csatlakozások érdekében indítottunk el Tiszacsege lakosaival, a település polgármesterével egyetemben egy beadványt. Több, mint 200 ember írta alá – meséli tovább a csegei kötődésű forgalmi szolgálattevő. – Bárkivel beszélgetek, mindannyian a rossz csatlakozásra hivatkoznak, azzal magyarázzák a busszal utazásuk okát. Nagyon sok beteg ember, a számukra kedvezőtlenebb busszal való utazást vállalja inkább, mert így nem kell órákat várakoznia. Holott egyre többen – köztük sok gyermek – egészségileg nem bírja a buszozást.

Visszatérve a településeket érintő témánkra, elmondanám, hogy egyre többen fedezik fel az idegenforgalmáról egyre ismertebb Tiszacsegét is. Ez a gyönyörű fekvésű település a Hortobágyi Nemzeti Park egy része, van termálvize is. Többen és többen érkeznek vonattal és még többen érkeznének kedvezőbb csatlakozás mellett!

A Tiszalök-Ohatpusztakócs vasútszakasznak van egy úgynevezett szakaszossága, amely alatt azt értem, hogy Tiszalöktől Polgárig gyérebben veszik igénybe a vasutat, de Polgártól Ohatig igenis van létjogosultsága a vonalnak.

Pár nappal később *Benkő Béla* vonatvezetővel beszélgettünk az esetleges vonalfelszámolások következményeiről: Bízik abban, hogy a forgalomszüneteltetést körültekintő felülvizsgálat előzi meg, s nem dönthetnek hibásan akár a MÁV-dolgozók, akár az érintett települések lakói sorsát illetően. Félelmét fejezi ki azokkal az állomásépületekkel kapcsolatban, amelyekben szünetel a szolgálat.

Jogos az aggódása, mivel a pusztulás jelei és az idegen "élelmes" kezek nyomai szomorú látványt nyújtanak. Már most is...

– A döntés meghozatala előtt mindenképpen figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a mellékvonalak adják a fővonalak utasait – hívja fel a figyelmet *Turóczi József* vonatvezető, beszélgetésünkhöz csatlakozva.



***Virágh Zoltán* mindent elkövetne, csakhogy...**

Oda a munkahely is?

Tiszalök MÁV-állomás állományában dolgozik *Ráduly Sándor* kazánfűtő és a felesége, akik Tiszadobról járnak a betevő falatot megkeresni. Kérdésemre, hogyan képzelnék el vonat híján a munkába járást, már mint családfő válaszol:

– Igen nagy gondot okozna, talán a munkahelyünk elvesztésének eshetősége is fennállna. Ugyanis az állomás épületében lakunk, a busz kb. négy kilométerről érhető el. Képzelje csak, mit jelent ez a távolság télen-nyáron a kora reggeli és késő esti órákban! Arról nem is beszélve, hogy a munkaidőnk nem alkalmazkodhat a busz menetrendjéhez. És fordítva sem!

Elkeseredettségük nem indokolatlan. Volt már nekem is alkalmam az említett kietlen távot megtenni. Ember legyen a talpán, aki a jelenlegi közbiztonságunkat ismerve útnak indul, akár nappal is. A téli letakarítatlan, csúszós útról vagy éppen a térdig érő hótaposásról nem is beszélve.

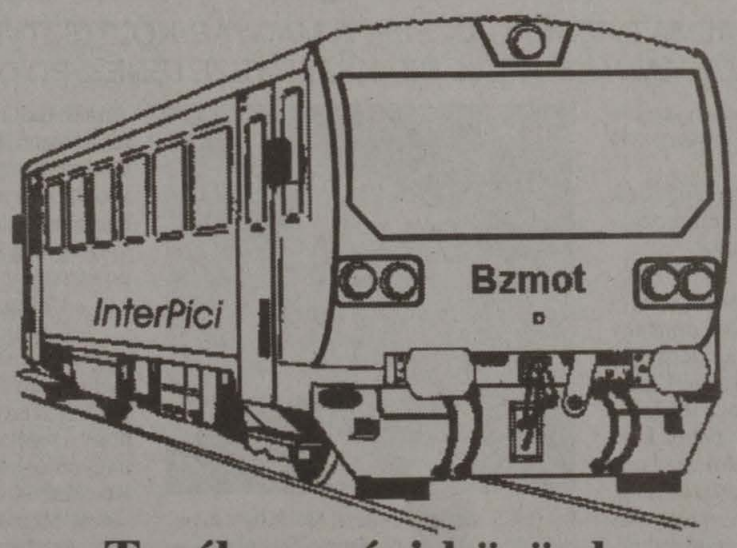
Epilógusként *Drótos Vince*, Tiszalök polgármesterének őszinte szavaiból idézek:

– Minden ember egyforma. Éppen ezért ugyanazt az esélyt kell mindenkinek megadni az élethez. Úgy a periférián élő Ohatiaknak, mint a Debrecen vagy Nyíregyházán élőknek. Akihez nem jut oda a vasút, azt kirekesztik az élet vérkeringéséből, ezáltal megfosztják nagyon sok lehetőségtől. S amelyet nem magától tesz egy ember, egy közösség, hanem kényszerítik rá, az a demokrácia visszanyirbálását, az ember elértéktelenedését jelentené. Sajnálatos lenne, amennyiben a pénzügyi szempont győzedelmeskedne!

Kép és szöveg: ***Húri Valéria***

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
• láng- és plazmavágás
• nagypontosságú fémmegmunkálás
• szemcseszórás
• alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Új 6. pont: "A hivatásos gépjárművezetők és üzemi gépjárművet megállapolás alapján vezető munkavállalók részére a MÁV Rt a jogosítvány érvényesítésének díját megtéríti."

64. §. 1 és 3. pont: A jutalmakat nettó összegben javasoljuk meghatározni

3. pont második mondat helyett: "A közúti gépjárművezetők és a megállapodás alapján gépkocsit vezetők részére a balesetmentes közlekedésért az alábbi jutalmakat kell kifizetni:"

A közúti gépjárművezetők balesetmentességi jutalmát a 10%-al javasoljuk felemelni.

Új 4. pont: A vasutas életút elismeréseként a nyugdíjjogosultságot elért munkavállalókat – ha legalább 30 (nők esetében 25) év MÁV-munkaviszonnyal rendelkeznek, egyszeri, egyhavi átlagkeresetüknek megfelelő elismerésben kell részesíteni.

65. §. 1. pont: A napidíj összege 200 Ft.

4. pont: A felsorolást kiegészíteni javasoljuk az alábbiakkal:

- egyéb vasúti járművezető,
- gépjárművezető,
- vállalati gépjárművet rendszeresen vezetők (KSZ 63.§),
- a szatelit kiszolgálási rendszerben rendszeresen résztvevő állomási dolgozók

Új 6. pont: "A napidíjon felül a kiküldetés miatt a munkavállalónál felmerülő, az aznapi munkaidején túli időráfordítás-többletet a távolléti díj 50%-ával kell díjazni.

68. §. A munkabér-előleg felső határa 60.000 Ft.

69/A. §. A szabadság átlagkeresettel számolandó el.

69.§. 1. pont: A pont kiegészítendő: "Vonatkozik ez a kirendelt dolgozókra is."

71.§. Javasoljuk a szociális és jóléti juttatásokra fordítandó összegeket 10%-kal, a lakáscélú támogatás 1999. évi keretét pedig 20 %-kal megemelni.

Új pont: A szociális és jóléti létesítményeket a KSZ új 10.sz.melléklete tartalmaza.

75.§. 9. pont: Az 5.000 Ft-ot 7.000 Ft-ra javasoljuk emelni.

77.§. A 3. pont első bekezdése szerinti temetési segélyt 30.000 Ft-ban javasoljuk meghatározni.

5. pont: A leszerelést követő segély mértéke 10.000 Ft.

4. sz. melléklet: A MÁV Rt. a munkavállalói részére 500 Ft/hó nettó összegű, ruhatisztítási célú térítést biztosít.

5. sz. Melléklet: Kiegészítését javasoljuk: A hitelezett jegyek kezelése után a személy- és utánfizetési pénztárosok is jogosultak a jutalékra.

Az MM CARGO forgalomban közreműködő MÁV Rt. munkavállalók részére a MÁV Rt. Forgalmi Szakigazgatósága a társ szakigazgatóságok bevonásával köteles olyan jutalékrendszert kidolgozni és a szakszervezetekkel egyetértésben Szakági Függelékben rögzíteni, amely a többlet munkavégzést elismeri. Bevezetési határidő 2000. április 1.

8. sz. Melléklet: Kiegészítését javasoljuk az előmunkás, pályamunkás, gépjárművezető, felsővezeték-szerelő betanított munkás, felsővezeték-szerelő szakmunkás, kábel- és hálózatszerelő (légvezetékes), biztosító-berendezési betanított munkás, biztosító-berendezési lakatos munkakörökkel.

10. sz. Melléklet: Szociális és jóléti létesítmények jegyzéke.

11. sz. Melléklet: Megváltozott munkaképességű munkavállalók részére fenntartott munkakörök jegyzéke.

Egyéb javaslat: A vasutas pénztárakra vonatkozó munkáltatói kötelezettségvállalásokat a KSZ-be fel kell venni.

Az új vállalati bértarifa

5.1. Az új vállalati bértarifa-tervezeten – felhasználva a próbabesorolások tapasztalatait és végrehajtva a 6806/6/1998. megállapodás 2. pontját – tovább kell dolgozni. A 2000. évi bérfejlesztést az új bértarifa-rendszer elfogadása esetén annak alapján kell végrehajtani.

5.2. Abban az esetben, ha az új tarifa bevezethetősége késik, akkor a még hatályos tarifa alapján kell a 2000. évi bérfejlesztést végrehajtani úgy, hogy az új tarifatervezetből az eddig konszenzussal kialakított szabályozásból – azokat amelyek feszültségeket oldanak – 2000. évben alkalmazni kell.

5.3. Az állomások besorolásának átmeneti szabályozását 1999. december 1-ig ki kell alakítani.

Balesetmentességi jutalom

6.1. A 6808/10/1998. számú megállapodásban foglalt 4%-os teljesítmény és balesetmentességi jutalmat ki kell terjeszteni valamennyi forgalommal közvetlen összefüggő és az üzemvitel zavartalanságát biztosító munkakörökben foglalkoztatott munkavállalókra 2000. január 1-től.

6.2. A forgalommal közvetlen össze nem függő munkakörben foglalkoztatott valamennyi MÁV-alkalmazottra a vállalati működést elősegítő 4%-os jutalmat kell bevezetni 2000. január 1-től.

A munkakörülmények javítása

7.1. Munkavédelem, munkabiztonság: A Vasúti Érdekegyeztető Tanács 2000-ben külön figyelmet kell, hogy fordítson a MÁV Rt. munkabiztonsági, munkavédelmi helyzetére. Ezen belül 2000. március 31-ig – együttműködve a MÁV Rt. Központi Munkavádelmi Bizottsággal – felül kell vizsgálni a munkabiztonsági helyzettel összefüggő juttatások rendszerét.

7.2. A munkakörülményeket közvetlenül érintő felújításokra és karbantartásokra fordítható vállalati költség felhasználásának tervezése során nagyobb szerepet kell biztosítani a reprezentatív szakszervezeteknek.

Elkülönítetten kell meghatározni: a szociális létesítmények, munkahelyek, és a munkahelyi környezet javítására fordítható összegeket.

Az összegek konkrét felhasználásának tervezéséről és megvalósításáról a szakági érdekegyeztetés dönt.

A hálózati teljesítést a VÉT kíséri figyelemmel, félévente tárgyalja.

7.3. A vasút területén szükséges ivóvíz ellátás biztosítására készült ütemterv teljesülését a VÉT-en félévente értékelni kell.

7.4. A nyílt vonalon dolgozó munkavállalók palackos vízzel történő ellátását és annak hűtését 2000-ben meg kell oldani.

Ruhaellátás

8.1. Az új egyen-, forma- és munkaruhaellátás végleges – a KSZ mellékletét képező – szabályozási munkáit folytatni kell és 2000. február 15-ig be kell fejezni.

8.2. Azon munkavállalók, akik egyen-, és formaruha ellátásra nem jogosultak, azokat évente 30.000 Ft ruhapénz illeti meg (esetleg ruhautalvány formájában, illetve max. 3 éven belüli ütemezett ráállással).

8.3. A MÁV Rt. a munkavállalói részére 500 Ft/hó nettó ruhatisztatási díj összeget biztosít.

A vállalati jóléti és szociálpolitikai rendszer

9.1. A béren kívüli juttatási rendszer feltárása, elemzése és korszerűsítése tovább nem halogatható. A rendszer korszerűsítéséről részletes megállapodást kell kötni 2000. szeptember 30-ig.

9.2. Az utasokkal, ügyfelekkel közvetlen munkakapcsolatban foglalkoztatott dolgozókat fogászati térítés illeti meg 2000. január 1-től.

9.3. A kiegészítő pénztárak munkáltató tagi támogatása – béren kívüli juttatásként – 2000. évben minimum 3%.

Vasútegészségügy

A vasútegészségügy helyzetét valamennyi fél számára elfogadhatóan kell rendezni.

A foglalkozás egészségügyi ellátás színvonalát emelni kell.

Az Európai Uniós csatlakozás MÁV Rt-t érintő kérdésköreiben való együttműködésről

A 6806/19/1998. évi megállapodást az Európai Unióba történő felvételig szóló határidővel újra kell kötni.

Budapest, 1999. november 9.

Vasutasok *Szakszervezete*

Alapítva: 1904-ben

1999. november

MAGYAR VASUTAS MELLÉKLETE

VSZ tárgyalási csomag

MUNKAHELY, BÉR, KSZ, SZOCIÁLIS VÍVMÁNYOK

A korábbi évek gyakorlatának megfelelően a Vasutasok Szakszervezete a Magyar Vasutasban ezúttal is közzé teszi javaslatait az év végi tárgyalásokra. Amint az a javaslatok gondos áttanulmányozása után megállapítható, a VSZ a fő hangsúlyt a munkahelyek megőrzésére helyezte. Ezt az indokolja, hogy a mellékvonalakat érintő kormánydöntést követő menetrendváltozás következtében várhatóan több, mint 500 kollégánk munkahelye kerülhet veszélybe. Ennek megakadályozására a tavalyihoz hasonló tartalmú megállapodást kívánunk kötni a felszabaduló létszám elhelyezésére.

Bérkövetelésünk meghatározásánál abból indultunk ki, hogy a jövő évi várható infláció mértéke – a korábbi évek tapasztalatait és az előrejelzéseket figyelembe véve – 8% fölé emelkedik. Számításaink szerint a 4%-os reálbér-növekedés eléréséhez 14%-os alapbérben szükséges megállapodni.

A Kollektív Szerződés szabályozási körébe tartozó kérdések közül meghatározó jelentőséget tulajdonítunk a jóléti, szociális vívmányok megőrzésének, a lehetőségeket figyelembe vevő bővítésének. A korábbi évekhez képest az eddigieknél konkrétabb tartalmú, nagyobb részletezettségű, az egyes szakágakra lebontott, ütemezett megállapodás megkötését javasoljuk nagyobb szakszervezeti beleszólással a munkakörülmények javítására.



A Vasutasok Szakszervezete tudatában van: javaslatainak sorsa nagyban függ attól, hogy a MÁV-nál működő három reprezentatív szakszervezet mennyire lesz képes közös célokat megfogalmazni, azokért együttesen fellépni. Bátran kijelenthetem: a közös szakszervezeti álláspont megfogalmazása, valamint a közös szakszervezeti fellépés lehetősége a Vasutasok Szakszervezete szándékán nem fog múlni.

Dr. Bíró Tibor



PG IB

Nagy várakozás előzi meg a közelgő vasútreformot, mivel a pályavasút és a vállalkozó vasút szétválasztása a pályavasúti szakág munkavállalóinak teljes körét érinti. A kormánydöntés előtt még sok a nyitott kérdés és nagy a bizonytalanság a dolgozókban és vezetőikben egyaránt. Ez kedvez a hamis ideológiák meghirdetésének, az elérhetetlen célok beígérésének és azoknak a törekvéseknek, amelyek próbálják megosztani, gyengíteni a pályavasútnál eredményesen tevékenykedő VSZ erejét.

E nehéz helyzetben a Pályagazdálkodási Intéző Bizottság – maga mögött érezve a VSZ tagságának több évtizedes erejét – igyekszik továbbra is következetesen és határozottan képviselni a pályavasúti munkavállalók érdekeit. Az IB. vezetőinek minden törekvése az, hogy az 1999. évi megállapodások további folytatásaként (ahol az IB javaslatára az átlagnál magasabb bérfejlesztést kaptak a szakág legrosszabban kereső dolgozói), a 2000. évre szóló megállapodásokban is tükröződjön az a folyamat, mely szerint a pályavasúti munkavállalók bérezésében és munkakörülményeiben tapasztalható – a többi szakághoz viszonyított – lemaradás fokozatosan felszámolódjon. Ez a szándék jelent meg az IB által összeállított pályavasúti tárgyalási csomagban, amihez kérjük a szakág dolgozóinak támogatását.

Vida Péter
IB-titkár

TEB IB



Ismét eltelt egy év, és ismét szembe kell néznünk egy, az előző évekhez hasonló hosszú és kemény csatával. Intéző bizottságunk szeptember közepére elkészítette és végleges formába öntötte azokat az elvárható igényeket, amelyek a TEB szakszolgálathoz tartozó munkavállalók jövő évi bérezési és munkakörülményi helyzetének javítását célozzák meg.

Mindenekelőtt nyilvánvaló, hogy e célok megvalósítása – ismerve a MÁV Rt. a jövő évi tárgyalási csomagját és bérfejlesztési ajánlatát – csak igen nehéz és küzdelmes tárgyalássorozat eredményeképpen jöhet létre.

A TEB Intéző Bizottságnak továbbra is kiemelt szándéka az, hogy a távközlő, erősáramú és biztosító-berendezési szakszolgálatnál foglalkoztatott munkavállalók a vasút biztonságos üzemeltetésében betöltött helyüknek és szerepüknek megfelelően magas szintű szakmai tudásuk alapján, az őket megillető elismerésben részesüljenek.

Fő törekvésünk az, hogy a jelenlegi értékítélet és gondolkodásmód alapvetően megváltozzék és számolódjanak föl azok a meglévő aránytalanságok az egyes szakmák és szakszolgálatok között, amelyek jelenleg a bérezésben és a kollektív szerződésben tükröződnek.

Fel kell készülni arra, hogy a MÁV Rt. szervezeti felépítésében rövidtávon alapvető változások következnek be. E változásokra már most meg kell kezdeni a felkészülést. Olyan szervezeti struktúrát kell kialakítani, amely az érdekvédelem magas szintű ellátását kezeli az átmeneti és a véglegesen kialakított szervezeti felépítésben is.

Fő stratégiánk a hiteles és valós tájékoztatás. Nem célunk a döntés előtti hiteltelen információs, mert ez csak az önös érdek előtérbe helyezését eredményezheti. Sajnos vannak olyanok, akik a pályavasútnál ma ezt teszik.

Molnár Ákos
IB-titkár

KHI IB



A Vasutasok Szakszervezete 1999. november 9-ei tárgyalási javaslataiba az Intéző Bizottságunkhoz tartozó azon alapszervezetek többségének véleménye megtalálható, amelyek azt részünkre megküldték.

A tárgyalási javaslatok közül a foglalkoztatáspolitika területén kiemelten kezeljük azt a pontot, mely szerint a MÁV Rt. 2000 évi foglalkoztatási létszáma nem lehet kevesebb, mint az 1999. évre előirányozott.

A keresetek alakulása 2000-ben című fejezetben, abban vagyunk elsődlegesen érdekeltek, hogy lehetőség szerint az alapbérek átlagos mértéke minél magasabb legyen, még olyan áron is, hogy egyes kisebb jelentőségű pontok nem teljesülnek. E fejezeten belül még kiemelten kezeljük a szakoktatók bérezésének a szakképzési alapból történő rugalmasabb finanszírozását, továbbá a KSZ pótlékainak és díjainak legalább infláció mértékű megemelését.

A KSZ módosítása szakaszában a jelenleg is hatályos vívmányokat meg kell őriznünk, különös hangsúlyt fektetünk arra, hogy az egyen-, forma- és munkaruhából nem részesülők belátható időn belül megfelelő ütemezésben részesüljenek ruhapénz ellátásban.

Az új vállalati bértarifával kapcsolatban véleményünk változatlan, ellenezzük annak bevezetését. Amennyiben a tárgyalások során visszatérünk a jelenleg hatályos bértarifához, feltétlenül kezelnünk kell a KPSZH besorolását, a központi üdülők egyes munkaköreinek besorolását.

dr. Imrédy Gyuláné
IB-titkár

GIB IB

Kedves Kolléganők és Kollégák!

Nehéz érdekegyeztetési időszak előtt áll a Vasutasok Szakszervezete. Az őszi tárgyalási csomag több követelést tartalmaz, mint amit a kormány a MÁV Rt. részére mozgástérként engedélyezett. A kormány több téren is (munkanélküli ellátás, nyugdíjak, stb.) elrettentő politikája nem szabad, hogy a vasutasságot legyűrje és félelemben tartsa. Eredményt csak akkor tudunk elérni, ha a tárgyalások látszólag eredménytelensége nem letöri, hanem erővel és elszántsággal tölti el a vasutasságot. Számítani kell viszont a Kormánynak és a MÁV Rt.-nek a szakszervezetek és a követelések elleni médiahadjáratára. Azok a torzítások, elírások, szövegkörnyezetből való kiragadások, és a társadalom különböző rétegeit szembe állítani akaró cikkek mind-mind az uralkodó és az akaratát ránk kényszerítő hatalom eszközei. Mindenki, mielőtt elhisz vagy tudomásul vesz valamit, gondolja végig a kormány és a tárgyaló felek korábbi, valamint a tárgyalások idején tanúsított magatartását.



Pszota Árpád
IB-titkár

Lássuk, mi van a tárgyalási csomagban?

Bevezető

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Rt. munkavállalók 2000. évi foglalkoztatási, jövedelmi és szociális helyzetére vonatkozó javaslatait a vasutasság rövid és hosszútávú érdekeire alapozva állította össze.

Prioritása a hármas követelménynek együtt van:

- foglalkoztatási biztonság,
- tisztességes díjazás,
- humanizálódó munkakörülmények.

Az elmúlt tíz évben a vasutasság folyamatos létszámleépítést élt meg, a foglalkoztatottak száma a felére csökkent.

A reálkeresetek folyamatosan, időnként drasztikusan csökkentek.

A munkakörülmények helyenként az elviselhetetlenségig leromlottak.

A vasút működőképességét mindeközben a vasutasság biztosította.

Napjainkban napirenden van a vasút korszerűsítése.

A Vasutasok Szakszervezete álláspontja, hogy az Európai Uniós felzárkózás jó lehetőséget teremt, de egyben igényt is egy olyan korszerű vasút kialakítására, amely munkavállalóinak

- foglalkoztatási biztonságot,
- tisztességes díjazást, és
- humanizálódó munkakörülményeket jelent, ha az Európai Unió Európai Közösségek Bizottsága által kiadott Fehér Könyvben foglaltakat figyelembe vesszük.

Foglalkoztatáspolitika

2.1. A 2000. évre szóló foglalkoztatási megállapodás alapja a 6806/1/1998. számú megállapodás.

2.2. A 2000. évben a központilag előirányzott létszámcsökkentés nem indokolt.

2.3. A MÁV Rt. 2000. évi foglalkoztatási létszáma nem lehet kevesebb, mint az 1999. évre előirányzott.

A szakigazgatósági tervekre épülő - a szakági érdekegyeztetési fórumon egyeztetett - létszámtervet a munkáltató 2000. január 31-ig egyeztérésre a VÉT elé terjeszti.

2.4. Év közben az esetlegesen felmerülő foglalkoztatási problémákat természetes létszámcsökkenéssel, más munkakörbe helyezéssel és átképzéssel kell feloldani és megoldani.

2.5. Az év folyamán a MÁV Rt. üzemeltetési köréből esetlegesen kikerülő vonalak, állomások és szolgálati helyek munkavállalóinak foglalkoztatását az e megállapodásban foglaltak szerint kell biztosítani, a Vasúti Érdekegyeztető Tanács bevonásával.

2.6. A szociális partnerek továbbra is irányadónak tekintik a 106029/1996. szám alatt létrejött megállapodást.

A munkáltató vállalja, hogy a 2000. évben átszervezésre, vagy létszámleépítésre történő hivatkozással csak annak a munkavállalónak szünteti meg a munkaviszonyát, aki a számára írásban kimutathatóan felkínált megfelelő munkakört a MÁV Rt-nél történő továbbfoglalkoztatási, átképzési vagy – amennyiben a jogszabályi feltételek adottak – korengedményes nyugdíjazási, vagy előrehozott öregségi nyugdíjazási lehetőségét elutasítja.

2.7. Az e megállapodás vonatkozásában megfelelő munkakörnek minősül azon munkakör, amelybe történő áthelyezést vagy átképzést követően a munkavállalót korábbi beosztására, megszerzett képzettségére, életkorára, valamint egészségi állapotára tekintettel aránytalanul nagy sérelem nem ér, továbbá a munkavállaló munkába járásának, ill. hazautazásának együttes napi időtartama – feltéve, hogy a munkavállalóval történő megegyezés mást nem tartalmaz – legfeljebb 60 perccel növekszik meg, és összességében nem haladja meg a 3 órát. A munkavállaló új átlagkeresete nem lehet kevesebb, mint a korábbi munkaköréhez kapcsolódó átlagkereset 80%-a.

2.8. A foglalkoztatási feszültségek megelőzésére és feloldására a munkáltató 2000-ben is elkülönített képzési alapot hoz létre az átmenetileg felszabaduló munkaerő átképzése, továbbképzése megvalósítása érdekében.

2.9. Munkáltató különös gondot fordít a gyermekgondozási, nevelési szabadságról visszatérő szülők, a sorkatonai szolgálatból leszereltek védelmére, ill. tovább foglalkoztatására, valamint a megváltozott munkaképességűek foglalkoztatására.

A munkáltató a munkavállalót a továbbfoglalkoztatás megkezdése előtt legalább 3 hónappal írásban értesíti az alkalmazásának lehetőségeiről.

2.10. A munkáltató a jogi létszámban lévő munkavállalók átmeneti pótlására – figyelembe véve az Mt. vonatkozó rendelkezéseit is – határozott időre szóló munkaszerződéseket köt.

2.11. A létszámhiányos munkakörök utánpótlásához szükséges intézkedések megtétele előtt a munkáltató negyedévenként a VÉT-en egyeztet (előképzettség, képzés, munkába állítás).

2.12. Megtárgyalásra kerül 2000. június 30-ig az ideiglenes rokkant nyugdíjasok vasúti újrafoglalkoztatási esélye, ezzel egyidőben fel kell tárni és rögzíteni kell a KSZ-ben (11. sz. melléklet) azokat a munkaköröket, melyekben megváltozott munkaképességű dolgozó foglalkoztatható.

2.13. A MÁV Rt. foglalkoztatási helyzetét a felek negyedévente áttekintik és értékelik.

A keresetek alakulása 2000-ben

3.1. A MÁV Rt. munkavállalók reálkeresete 2000-ben legalább 4%-al kell, hogy növekedjen, különös tekintettel azon munkavállalókra, akiknek a reálkereset növekedése 1999. évben nem érte el az átlagos növekedési szintet.

3.2. A vállalati minimálbér 2000. január 1-től havi 28.000 Ft.

3.3. Az alapbér-fejlesztés mértéke 2000. január 1-től 14%.

3.4. A vasutasnapi jutalom összege a munkavállaló egyhavi alapbére.

3.5. A távolléti díj mértéke feleljen meg az átlagkeresetnek.

3.6. A 6806/8, 11, 12, 17/1998. számú megállapodásokon túl újabb szakterületekkel és munkakörökkel szükséges bővíteni a céljutalomba bevontak körét a céljutalom keretösszegének növelésével együtt.

3.7. A 6806/13/1998. számú megállapodás alapján kifizetett keresetek 2000. január 1-én kerüljenek alapbéresítésre.

3.8. A szakoktatók bérezése a Szakképzési Alap MÁV Rt-nél képződő keretből történjen, figyelembe véve az 1996. évi LXXVII. tv-t.

3.9. A KSZ-ben lévő pótlékok és díjak összege legalább az infláció mértékével kerüljön megemelésre.

KSZ módosítási javaslatok a 2000-ik évre

5.§.2. Javasolt új szöveg: "A regionális profitcentrumoknál és a csomóponti főnökségeknél a szervezetükbe tarozó telephelyekre is vonatkozóan helyi függeléket lehet kötni, melyben a profitcentrum vezetője (a csomóponti főnökség vezetője) és az ott képviselettel rendelkező szakszervezetek (együttes szerződéskötésük lehetetlensége esetén a reprezentatív szakszervezetek) állapodnak meg."

14.§. kiegészítés új 6. pont: Az 5. pontban meghatározott térítés illeti meg az üzemi tanács tagjait (elnökét) és az üzemi megbízottat, valamint a munkavédelmi képviselőket is.

15.§. 11. pontjának javasolt új szövege: "A VÉT-en kívül hasonló célból szakági, területi és helyi szintű érdekegyeztető szerveket kell működtetni. Működtetésüknél a VÉT szabályait kell alkalmazni."

21.§. 1 pont : Javasoljuk a pontban lévő felsorolást kiegészíteni:

- a sorkatonai szolgálattal és a
- a beteg gyermek, valamint a beteg közeli hozzátartozó ápolása miatti, legalább 6 hónap időtartamú fizetés nélküli szabadság esetkörrel. A védettség mindkét esetben az állapot megszűnését követő egy évig álljon fenn.

Új 2. pont: "Az e §-ban említett munkavállalókat a munkáltató a várható munkába lépési időpont előtt 3 hónappal írásban köteles tájékoztatni a munkába állás lehetőségeiről."

A jelenlegi 2. pont pedig 3.-ra módosul.

25.§. f. pont kiegészítés: "Az ebben a pontban foglaltak akkor alkalmazhatók, ha a munkáltató a munkavállalóval előzetesen, (dokumentáltan) ismertette, hogy milyen információkat kell üzemi titokként kezelni."

26.§. 2000. január 1-től a teljes munkaidő legfeljebb 7,8 óra a MÁV Rt. valamennyi munkakörében, az állandó nappalos munkavállalóknál pedig 7,6 óra. 2000. június 1-től a teljes munkaidő 7,6 óra a végrehajtó szolgálat fizikai munkaköreiben.

28.§. 6. pont: A "menetrendváltozás" a felsorolásból törlendő.

30.§. 2. pont: Javasoljuk az átvezénylési díj kiterjesztését minden munkavállalóra, ha az átvezénylés a munkáltató kezdeményezésére egy héten belüli munkaidő beosztás módosítást valósít meg.

32.§. 2. pont új szövege: "A várakozási idő az egy szolgálaton belüli forduló, illetve közbeeső állomáson az előre vezényelt forda folytatásáig, illetve az újabb vezénylésig terjedő az az időtartam, – amelybe nem számítanak bele a normaidők és a pihenőhely megközelítésének az ideje – amely a 6 órát eléri, vagy meghaladja, feltéve, hogy a munkavállaló laktanyai vagy vendégszobai elhelyezése ezeken az állomásokon biztosított."

3. pont: Az 5 órát 6 órára javasoljuk emelni

3. pont második mondata törlendő, új második mondat: "20 óra felett a személyi alapbér 110%-ának megfelelő összegű díjazás illeti meg a munkavállalót."

32.§. 5. pont helyett: "A munkavégzéshez kapcsolódó előkészítő és befejező munkákat (pl.: a vonat, illetve vontatójármű átvételére és átadására vonatkozó időnormákat), ezek időtartamát, valamint a szolgálat kezdetéhez (a forda első vonatához) való feljelentkezés és a szolgálatból (a forda utolsó vonatától) való lejelentkezés helyét, ha ez nem a munkavállaló honállomása, Szakági Függelékben kell meghatározni. Más esetekben a fel- és lejelentkezés helyét a Helyi Függelékben kell szabályozni."

6. pont a.: A szolgálat legrövidebb tartamát legalább 6 órában kell meghatározni.

36.§. 2. pont második mondata helyett: "Ebben az esetben a pihenés feltételeit biztosítani kell, elsősorban pihenőszobában, vendégszobában, laktanyai szobában, vagy helyi függelékben rögzített egyéb módon."

3. pont: A 40 óra 30-ra módosítandó.

7. pont második mondata helyett: "Ha a tervezett megszakítás időtartama alatt a munkavállalónak munkát kell végeznie, úgy a tervezett megszakítás teljes ideje munkaidőnek minősül."

40.§. 1. pont: A 4 órát 6 órára kell módosítani.

Kiegészítés: az első mondatba az időszakos vizsga után felveendő "a munkáltató általi kötelező kijelölés alapján való tanfolyami részvétel ideje"

3. pont második mondatában a következő kiegészítést javasoljuk: "a munkavállalóval előzetesen egyeztetve".

43.§. Új szöveg: "A munkavállalót az egy naptári évben teljesített túlmunkáért az alábbi mértékű pótlékok illetik meg:

- 20 óráig 50%
- 21-100 óráig 75%
- 101-200 óráig 100%"

44. §. A 3. pontban a "pályafenntartási" szót "pályagazdálkodási"-ra indokolt kicserélni

8. pontban javasolt módosítások:

a) A munkanapon lakáson töltött készenlét a személyi alapbér 35 %-a,

b) Munkanapon elrendelt munkahelyi készenlét a személyi alapbér 60 %-a.

c) A pihenőnapra illetve munkaszüneti napra elrendelt

- lakáson töltött készenlét a személyi alapbér 50%-a
- a munkahelyen töltött készenlét a személyi alapbér 75 %-a

45.§. 4.pontban az első mondat helyett: "Az ügyeleti szolgálatért elsősorban ügyeleti díj illeti meg a munkavállalót, szabadidő csak a dolgozó írásbeli kérésére adható helyette."

Az 5.pont módosítását javasoljuk: "A munkahelyen töltött ügyeleti szolgálatért a személyi alapbére 85%-ának megfelelő díjazás illeti meg a munkavállalót."

49. §. Új pontként javasoljuk: "A KSZ 44.§-ban meghatározott, évi 800 órás munkahelyi készenlétet elérő munkavállalókat 2 nap rendkívüli szabadság illeti meg."

50/A. §.1. pontjához fel kell venni az első francia bekezdésbe az "egyéb vasúti járművezetői" munkakört, továbbá a pont egészüljön ki egy harmadik francia bekezdéssel "– a fordulószolgálatos munkavállalókat egy munkanap..."

3. pont: A javasolt szövege: "A rendkívüli szabadság idejére személyi alapbér jár."

4. pont módosul: "A munkáltató az ebben a §-ban meghatározott rendkívüli szabadságot a munkavállaló írásbeli kérelmére a havi, illetve a két havi munkaidőkeret teljesülése érdekében is kiadhatja."

54. §. Új szövegezést javasolunk: "A MÁV Rt. munkavállalóit a 2000. június havi bérfizetéssel egyidőben vasutasnapi jutalom illeti meg, ennek mértéke a munkavállaló egyhavi személyi alapbére."

A jutalomra való jogosultság feltételeit is a KSZ-ben kell rögzíteni.

59. §. Az első bekezdés helyett: "A betanítást (felügyeletet) külön megbízás alapján ellátó munkavállalót a betanítás felügyelet idejére személyi alapbére 15%-ának megfelelő pótlék illeti meg."

Új 59/B.§-t kell felvenni "Magassági és veszélyességi pótlék" címmel.

"Magassági és veszélyességi pótlékban kell részesíteni a hálózatszerelő (lég-, kábel-, felsővezeték-szerelő), térvilágítási villanyszerelő, alállomás-karbantartó munkakörű és a TEB szakághoz tartozó festő munkavállalókat, a pályagazdálkodási szakszolgálatnál a forgalom alatt lévő pályán dolgozókat, a kétvágányú pályán szolgálatot teljesítő vonalgondozókat, a vibrációs- és a zajártalomnak kitett pályafenntartási gépkezelőket, a magasban hídfenntartási tevékenységet végzőket.

A pótlék mértéke a személyi alapbér 4%/hó."

Új 59/C.§. "Rendkívüli hóeltakarítási pótlék"

Rendkívüli hóeltakarítási munkában résztvevőket bérpótlék illeti meg. Mértéke 6 órától 20 óráig 35 Ft/óra, 20 órától 6 óráig 50 Ft/óra.

Új 59/D.§. "Vállalati tűzoltók veszélyességi pótléka"

A vállalati tűzoltókat veszélyességi pótlék illeti meg. A pótlék mértéke a személyi alapbér 10 %-a".

60.§. A különélési pótlékot 10%-al meg kell emelni.

61. §. A 2.bekezdésre új szövegjavaslatunk: "A helyettesítési díjat a helyettesítés időtartama, a többletfeladat mértéke, valamint a helyettesítést végző munkavállalók számának figyelembevételével, a munkavállalóval egyetértésben, az elvégzendő munkával arányban kell megállapítani, oly módon, hogy annak mértéke a helyettesítést végző munkavállaló személyi alapbérének legalább 25%-a legyen. A helyettesítési díj megállapításának nem feltétele az, hogy a helyettesített státusz betöltött legyen."

63.§. 2. és 3. pont: A pótlékot 10%-kal meg kell emelni.

A VSZ-levél célba ért!

ÜZENET VOLT A KIZSÁKMÁNYOLÓKNAK

Nem mindennapi esetről tudósított közel egy héten át az Észak-Magyarország című lap. Történt ugyanis, hogy az ózdi EL-CO Rt. farkaslyuki videotekercselő üzemének dolgozói 22%-os béremelést követeltek, ám a tulajdonossal nem sikerült egyezségre jutniuk. Ezért november 4-én (csütörtökön) sztrájkbizottságot alakítottak.

Illés József, az rt. elnök-vezérigazgatója a szakszervezeti kezdeményezésre válaszul azonnali hatállyal elbocsátotta az üzem nem függetlenített szakszervezeti titkárát, *Czudarné Varga Erzsébetet* és az üzem üzemvezetőjét, volt szakszervezeti bizalmit, *Kubinyiné Medve Klárát*. A durva jogsértést felháborítónak találta mind *Balogh Béla*, a Vasas Szakszervezeti Szövetség BAZ megyei területi titkára, mind *Szőke Károly*, a Vasas Szakszervezeti Szövetség alelnöke is. *Balogh Béla* 1998-ban már egy ugyanilyen ügyben képviselte az EL-CO dolgozóit és akkor sikerült megegyezésre jutnia a cégvezetővel, bár az akkori megállapodásnak csak egy kis része teljesült az eltelt egy év alatt, így például – a korábbi ígéretekkel ellentétben – kollektív szerződést sem kötöttek a dolgozókkal.

Az üzemben az emberek rendkívül alacsony fizetésért dolgoznak. A három műszakos munkarendért kapott 26-28 ezer forint *Balogh Béla* szerint egyenlő a kizsákmányolással. *Illés József* a 22%-os szakszervezeti bérkövetelésre válaszolva 15%-os bérfejlesztést üzent vissza, amit keveseltek a dolgozók. Az eltávolított vezetőkkel a kollektíva természetesen azonnal szolidaritást vállalt, és nem riadt vissza a munkabeszüntetéstől sem. – "Ha ez bekövetkeznék, igyekszünk a törvények szerint eljárni" – fogalmazott a vidéki napilap november 6. (szombati) számában *Balogh Béla*. *Szőke Károly* pedig azt nyilatkozta: – "Ha szükséges, akár országos akciót is szerveznek az alapvető szakszervezeti jogok védelmében". Másnap, vagyis november 7-én (vasárnap) este sürgősséggel ült össze az EL-CO Rt. sztrájkbizottsága, hogy megelőzze a dolgozók szolidaritási sztrájkját. *Balogh Bélának* csak nehezen sikerült lebeszélnie a dolgozókat arról, hogy az általuk megítélt jogtalanságra jogtalansággal, vagyis szabálytalan sztrájkkal válaszoljanak. A két elbocsátott dolgozó egyébként november 8-án (hétfőn) megpróbálta felvenni a munkát, ám a helyi EL-CO-igazgató ehhez nem járult hozzá, mivel nem kapott ilyenirányú engedélyt a cégvezetőtől.

A nem mindennapi ügyben november 10-én (szerdán) újabb fordulat következett be: visszavonták ugyanis *Czudarné Varga Erzsébet* és *Kubinyiné Medve Klára* felmentését. A korábbi munkáltatói intézkedés ellen egyébként a Vasas Szakszervezeti Szövetség vétót emelt, sőt november 6-án feljelentést is tett, mivel a törvényben előírt három napon belül a munkáltató nem kezdeményezett egyeztetést. A felmentés visszavonásáról *Kőváry Tamás* cégvezető tájékoztatta telefonon *Balogh Bélát*, aki ugyan ezt tudomásul vette, de egyúttal közölte azt is, hogy a cégvezető által felajánlott 15%-os béremelést nem fogadják el.

Nem lenne hiteles és tényszerű beszámolónk, ha figyelmen kívül hagynánk két, a felmentések visszavonását nagymértékben előmozdító momentumot. Egyrészt egy levelet, melyet *Szendrei Géza*, a VSZ Miskolci Területi Képviseletének titkára írt meg november 10-én (szerdán). Másrészt viszont már november 9-én (kedden) ülésezett az MSZOSZ BAZ megyei Ügyvivő Testülete, amely szintén a VSZ területi titkárának kezdeményezésére elutasította az EL-CO Rt.-nél "uralkodó" munkáltatói magatartást, sőt egy külön állásfoglalást is készített a testület. A VSZ-titkár levele tehát célba ért...

Berta Sándor

A Hajdúsági Körzet nem kivált, csak "másként" akar

A DEBRECENI CSOMÓPONTON MÁR HÁROM VSZ-ALAPSZERVEZET VAN



– A januári sztrájk idején sokan úgy láttuk, hogy a csomóponti főnökség szakszervezeti bizottsága nem foglalt határozottan állást sem a munkabeszüntetés ellen, sem mellette. Hallgatott csöndben, pedig vétkesek közt cinkos, aki néma. A vezérigazgató halála mélységesen lesújtott. Nem csak engem, tudom, hogy sok kollégámat is. Akkor úgy éreztem, ki kell lépnem a szakszervezetből.

Ma is meggyőződésem, hogy a tragikus eset és az értelmetlenül túlhajszolt, kompromisszumra képtelen sztrájk között szoros összefüggés van.

Az élet azonban nem áll meg, áprilisban huszonhat társammal együtt alakulógyűlésen határoztuk el, hogy VSZ Hajdúsági Körzet néven új alapszervezetet alakítunk – így vall megalakulásukról *Ortutay Kázmérné*, az azóta 42 tagúra nőtt új debreceni érdekképviseleti csoport október végén megválasztott titkára.

Az 52 éves bérelszámoló, munkaügyi előadó 1967-óta dolgozik a vasútnál, jelenleg a MÁV debreceni csomóponti főnökségén társadalombiztosítási vezetőként. A férje is vasutas, a területi igazgatóság debreceni személyszállítási osztályának helyettes vezetője. Egy gyermekük van.

– Mi volt a céljuk a kiválással?

– Mi nem kiváltunk, csak új alapszervezetet hoztunk létre és továbbra is a VSZ-en belül kívánjuk erősíteni a dolgozói érdekképviseletet. Biztos vagyok abban, hogy a VSZ országos és helyi vezetősége nagyon komoly erkölcsi és szellemi tőkével rendelkezik. Ugyanakkor sok mindent másként szeretnénk, mint a csomóponti szakszervezet és nem akarjuk azt a kompromisszumképtelen vonalat tovább vinni, amelyet sok esetben képviselnek. Nem véletlen, hogy a forgalmi utazók, a jegyvizsgálók, vonatvezetők, vonatfékezők már 1997-ben létrehozták külön alapszervezetüket.

– Igen, de így a debreceni csomóponton az országban egyedülálló módon már három alapszervezete is van a VSZ-nek. Sokan ezért félnek a szakszervezeti erő gyöngülésétől, a mozgalom már amúgy is erősen kikezdett egységének szétaprózódásától. Ön nem tart ettől?

– Az esetleges egyetnemértésnek kétség kívül megvannak a veszélyei. Ám a látszólagos szétválás éppen a "tisztább kép" kialakulását segítheti. Ha a VSZ-en belül sikerül egyetértésre jutnunk – és erre szerintem megvan minden esély – akkor a versenyhelyzet a szakszervezet erősödését, a dolgozók érdekeinek hatékonyabb képviseletét eredményezheti a munkaadóval folytatott tárgyalásokon és egyéb területeken is.

– Mire gondol?

– Mi a magunk részéről első lépésként stabilabb nő- és ifjúságpolitikát szeretnénk folytatni. Az alapszervezet tagjainak többsége ugyanis nő. Szeretnénk őket hozzásegíteni ahhoz, hogy olyan munkahelyeken is dolgozhassanak, ahol eddig csak a férfiak. Bár meg kell jegyeznem, hogy e tekintetben már elindult egy kedvező folyamat a főnökségen, hiszen vezénylőtisztek, csoportvezetők lettek nők. Ezt a tendenciát szeretnénk tovább erősíteni.

A fiatalokkal pedig azért kell többet foglalkozni, mert sajnos nagyfokú közömbösséget tanúsítanak a szakszervezeti élet iránt. Fel kell ébreszteni az érdeklődésüket, be kell vonni őket a munkába, hiszen nemsokára nekik kell átadnunk a stafétabotot.

Ezért már a szakszervezeti bizottság megválasztásakor is odafigyeltünk erre a szempontra. Az elnök 34 éves, de például a forgalmi dolgozók bizalmija is mindössze 30 éves fiatalember.

Ezen túlmenően szeretnénk a szakszervezeti üdültetés dolgaiba is jobban belelátni, mert úgy érezzük, túl kevés a dolgozók üdülési lehetősége a valóságos lehetőségekhez képest.

– Néhány hónap alatt csaknem kétszeresére nőtt a létszámunk. Mit vár a jövőtől?

– További létszámnövekedést. Mindenek előtt azonban azt, hogy sikerül valóban hatékonyabban képviselnünk a munkavállalók helyi érdekeit úgy, hogy kölcsönösen elfogadható kompromisszumon alapuló megoldásokat találunk a munkáltatóval.

Nagy Mihály

Az alacskai VSZ-bizalminál jártunk

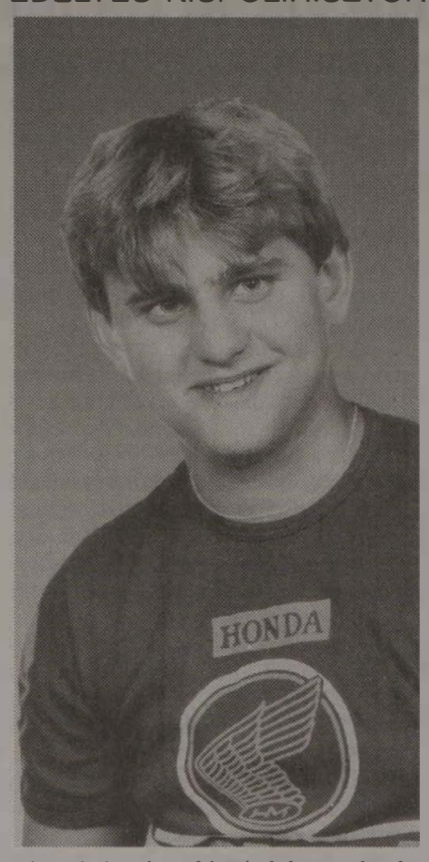
EGY SZENVEDÉLYES KISPOLIHISZTOR PORTRÉJA

Kézfogása erőteljes, tekintete melegséget sugároz és emberszeretetet. Igazi egyéniség. Ha nem lenne szerény, úgy is jellemezhetném: *Nagy Gábor*, az alacskai polihisztor. Eddigi munkásságát már számtalan oklevéllel és a Nemzetközi Ifjúsági Kamara 1997-es kitüntetésével ismerték el, annak ellenére, hogy a kétgyermekes családapa még csak 32 éves.

– A vasútra 15 éve, véletlenül kerültem, épp munkát kerestem ugyanis. Azóta vagyok váltókezelő Sajószentpéteren. Szerencse, hogy a feleségem is az állomáson dolgozik, így több időm jut a "hobbijaimra". Az állomáson szakszervezeti tisztségviselőként is tevékenykedem, VSZ-bizalmi vagyok. Civilben pedig immár második ciklusomat töltöm független önkormányzati képviselőként szülőfalumban és lakóhelyemen, Alacskán. Én szerkesztem a helyi újságot, az Alacskai Hírnököt is. Ide kapcsolódik, hogy két pályázati tanulmányomra is oklevelet kaptam. 1995-ben a helyi természetvédelmi területet, 1997-ben pedig az Alacskához közeli fás-legelő természetvédelmi értékeit mutattam be.

– Mióta érdekli szülőfaluja múltja?

– Már fiatalkoromban foglalkoztatott Alacska története, a helyi szokások, tárgyi emlékek feltérképezése. Végül ez az érdeklődés odáig "fajult", hogy gyűjtögetni kezdtem a különböző, Alacskával kapcsolatos tárgyakat, írásos emlékeket, sőt még az alacskai lakodalmas nótákat is. Keresgéltem levéltárakban, kutakodtam régi házak padlásain. Kutatásaim során derült ki például, hogy 818 évvel ezelőtt említik először egy okiratban Alacska nevét. A falu egyébként az Alacskay-család birtoka volt, innen kapta a nevét is. Szintén helytörténeti kutatásaim közben derült ki az is, hogy egy mérnök, bizonyos *Miklós Ödön* – feleségének révén – igen kiterjedt kapcsolatokkal rendelkezett a múlt század nagyjaihoz. Felesége keresztapja *Deák Ferenc* volt, míg a hölgy édesapja *Kossuth Lajos* titkáraként dolgozott. *Miklós Ödön* egyébként 1856-ban Finkén született. Mérnök lett, beutazta a fél világot, majd a megyei gazdasági társaságot, a lóegyletet és a vasúti társaságot vezette. Később megválasztották Szirma országgyűlési képviselőjének és bekerült a főrendi házba. Munkásságát sok más kitüntetés mellett a francia Becsületrenddel is elismerték. Életének azzal állítottunk emléket, hogy róla neveztük el az alacskai általános iskolát. Az általam évtizedek alatt összegyűjtött tárgyak, iratok a két éve megnyitott falumúzeumban tekinthetők meg. Vallom ugyanis, hogy méltón kell bánni az emlékekkel. S csak akkor igaz ez, ha mindenki számára megadjuk a tárgyi emlékek megismerésének lehetőségét. A múzeumot én vezetem, de még a takarítást is én csinálom, nehogy valamelyik féltve őrzött tárgynak lába keljen.



– Ha jól tudom, van még egy szenvedélye?

– Igen, valóban. Ez pedig nem más, mint a régészet. E szenvedélyemnek is már jó néhány éve hódolok. Találtam ugyanis egy helyet Alacskán. Ott régészkedem, s bizony' már jó néhány cserépedény-darabot találtam.

– A szavait hallgatva az jut az eszembe, hogy egy boldog és elégedett emberrel beszélgetek, akinek nincsen semmi problémája...

– Ez a kép részint igaz. Másfelől viszont nagyon is sok gond nyomaszt. Például nagyon szomorú vagyok, hogy a közel 1000 lakosú Alacskán 20%-os a munkanélküliség és közel 80-an részesülnek jövedelempótló támogatásban. Az is aggaszt, hogy a faluban lakók többsége közömbös a jövője iránt és nagyon sokan követnek el öngyilkosságot. Ezek a gondok foglalkoztatnak leginkább. Fel akarom rázni az embereket az apátiájukból, és be akarom bizonyítani nekik, hogy az öngyilkosság nem megoldás a problémákra!

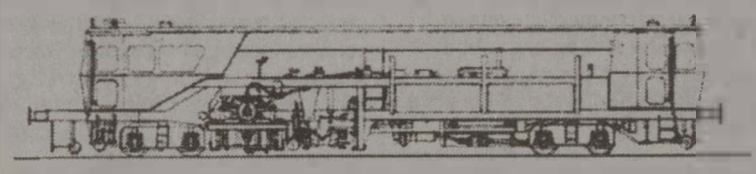
– Megtérül a szenvedélyeibe fektetett rengeteg idő, energia és pénz?

– Erkölcsileg mindenképp! Anyagilag meg? Hát elég, ha annyit mondok: épp, hogy megélünk. A képviselői tiszteletdíjam például 5400 forint! S hogy akkor miért is csinálom az egészet? Egyrészt nem a pénzért és nem is a kitüntetésekért. Talán a véremben van...

Berta Sándor

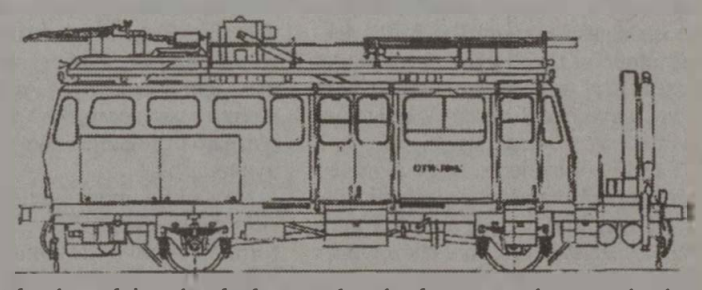
Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérő-szabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA



Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építőszerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.

A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.

Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata. Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).

Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

AZ IDŐSEK VILÁGÉVE NE CSUPÁN SZÓLAM LEGYEN!

Az ifjak kormánya vállat rándít

HARRACH MINISZTER ATYAI JÓTANÁCCSAL SZOLGÁLT

Október közepén, Debrecenben mintegy 1500 nyugdíjas tanácskozott az ország minden részéből, hogy az Idősek Nemzetközi Évében számba vegye az 1982-es és 1992-es ENSZ-határozatok teljesítésének hazai tapasztalatait.

Erről ugyan a jelenlévők keveset tudtak mondani, mert az idős emberek társadalmi, politikai, gazdasági és jogi helyzetét mérlegelő ENSZ-felhívás eredeti szövege a magyar napilapokban a mai napig nem látott napvilágot. Így azután nem csoda, hogy sokak elképzelése szerint a nemzetközi év az idős emberek ünneplését szolgáló, kultúrműsorokkal fűszerezett klub összejövetelekké szelídül.

Pedig az ENSZ határozatok – amelyeket magyar részről mindig pozitív szavazat támogatott a közgyűlésen – 62 pontos akciótervet írtak elő a tagországok kormányai számára, és a nemzetközi év kijelölése a végrehajtás helyzetét hivatott számbavenni.

Sajnálattal kell megállapítani, hogy *Harrach* miniszter úr tízperces ünnepi beszédében nem tett említést erről. Jó tanácsát, miszerint az öregek ne legyenek magányosak, nemes gesztusként még el is lehet fogadni, de az már nehezen képzelhető el, hogy ha a nyugdíjasok találkoznak, akkor a megfizethetetlen gyógyszerárakról, az egészségügyi ellátásban erősödő esélyegyenlőtlenségről, a 31 ezer forintos átlagnyugdíj mellett a 100 ezer forintos átlagos temetési kiadásokról ne essék szó.

A tanácskozás első napján – ahol a kormány érdemben nem képviseltette magát – a nyilvános fórumon ezek a gondok kerültek előtérbe. A jelenlévők elfogadtak egy hosszabb terjedelmű állásfoglalást az idős korosztály magyarországi helyzetéről és az érdekvédelem feladatairól. Az elvi célkitűzések közül érdemes 3 mondatra odafigyelni.

"Az időskorúak aktív részesei legyenek azon törvények és rendelkezések kidolgozásának, amelyek sorsukat lényegesen érintik."

Éleshangú bírálatok jellemezték a jelenlegi helyzetet, mert a nyugdíjasok elfogadhatatlannak tartják, hogy helyzetüket csupán szociális és gerentológiai kérdésként kezeljék, az Idősügyi Tanácsot egyetlen minisztérium mellé rendelve működtessék. Többen kifogásolták, hogy az érdekvédelmi szervezetek vezetőivel érdemben nem tárgyalnak. A több százmilliárdos nyugdíjalap felügyeletét a járulékfizetők társadalmi ellenőrzése nélkül, egy pénzügyi államtitkár döntéseire bízzák, a törvényes szabályozás figyelmen kívül hozásával, a mindenkori költségvetési helyzetnek megfelelően. A magyar valóság ezen a területen távol van még az "eurokonform" megoldásoktól.

"Alkotmányos jogunk, hogy megőrizhessük egész életünk munkájával megalapozott életszínvonalunkat."

A világ nyugati felén ez magától értetődő dolog és nem "célkitűzés". Mindenesetre a debreceni résztvevők körül kevesen gondoltak arra, hogy ez a követelés hasonlít a vasutasok háború előtti nyugdíjazási előírásaihoz. Akkor a vasutasok 35 évi szolgálat után a beosztásuknak megfelelő utolsó fizetésük 100%-ával mehettek nyugdíjba. Inflációmentes viszonyok között ez félig-meddig ma is megfelelne eme elvi célkitűzésnek.

"Kerüljön kidolgozásra és elfogadásra, még ebben a kormányzati ciklusban az ENSZ elveit és az ország reális gazdasági helyzetét figyelembe véve az Idősek Magyarországi Kartája."

Kevesen tudják, hogy létezik egy Európai Szociális Karta, amelynek elfogadása az Európai Unióhoz való csatlakozás egyik feltétele. Ezt Surján volt népjóléti miniszter úr Rómában még 1993-ban aláírta, de a magyar országgyűlés csak idén nyáron parafálta. A kartának 19 cikkelye és egy, az idősek helyzetének javításáról szóló külön jegyzőkönyvi része van. Egyelőre mi csak 12 cikkelyt fogadtunk el. Elmaradt többek között a társadalombiztosítási jogra, a bérekre vonatkozó cikkely, valamint az időskorról szóló jegyzőkönyv parafálása.

A debreceni állásfoglalás utóbbi célkitűzése részben megfelelne az Európai Unió gyakorlatának, másrészt az ENSZ határozat azon előírásának is, melyben felkérik a kormányokat saját Intézkedési Tervük kidolgozására. Az ENSZ külön szervezet felállítását ajánlja a feladatok végrehajtásának ellenőrzésére. Ebben felkérik a tagországokat, hogy jelöljék ki a saját helyzetükből adódó prioritásokat a megvalósításba vonják be az egész társadalmat és különösen az idősekkel működjenek együtt. Rendszeres időközönként értékeljék az ENSZ, illetve a nemzeti intézkedési terv megvalósulását.

Ezt szolgálja a világ nagyobbik részén az 1999-es év. Debrecenben már mi is eljutottunk a legfontosabb célkitűzések megfogalmazásáig.

dr. Kun Dezső

Tisztelt Idős Kollégák, kedves Nyugdíjas Barátaink!

Az ENSZ 1999-et az ***Idősek Nemzetközi Évének*** nyilvánította. A **Vasutasok Szakszervezete Elnöksége** ebből az ***alkalomból külön tisztelettel és őszinte megbecsüléssel köszönti*** a vasút, illetve a vasúthoz kapcsolódó gazdasági társaságok nyugdíjasait.

A több mint 135 ezer idős vasutas ezer szállal kötődik a sínek világához. Közülük sokan résztvevői voltak annak a hősies küzdelemnek, amely a II. világháború után az ország újjáépítéséért, a vasúti szolgálati helyek és vasútvonalaink újbóli életre keltéséért folyt.

A **Vasutasok Szakszervezete** álláspontja szerint az időskorról való gondoskodás nem korlátozódhat egy évre, ezért az ***ENSZ határozat*** legfontosabb elvi célkitűzéseinek azt tartja, hogy

- ***valóban garantálva legyenek alkotmányos jogaik, és azokat szabadon gyakorolhassák,***
- ***az időskorúak választott képviselőik útján aktív részesei lehessenek azon törvények és rendelkezések kidolgozásának, amelyek alapvetően érintik sorsukat,***
- ***megőrizhessék életük munkájával megalapozott életszínvonalukat,***
- ***az ENSZ-határozat alapelveire építve a Kormány dolgozza ki, és terjessze az Országgyűlés elé a Magyarországi Idősek Kartáját.***

A Kormányprogram "méltóságteljes időskort", a nyugdíjak vásárlóértékének megőrzését ígérte. Ezek a célkitűzések önmagukban ellentmondásosak. A **Vasutasok Szakszervezete** éppen ezért nem tartja elfogadhatónak a csökkent értékű nyugdíjszínvonal megőrzését! A döntéshozók az évenkénti nyugdíjemeléseket a nettó bérkiáramláshoz igazítva, a nemzedékek szembeállítása nélkül gondoskodnának hazánk idős állampolgárairól.

Azonban örömmel állapíthatjuk meg, hogy a vasútnál a gazdasági vezetés a vasutas társadalom teljes jogú tagjainak tekinti idősebb kollégáinkat. Sokoldalúan segítik a nyugdíjasokat szociális gondjaik megoldásában, valamint közösségi életük megszervezésében.

A **Vasutasok Szakszervezete** felismerte annak jelentőségét, hogy az idősek ne passzív, befelé forduló, magukat feleslegesen érző tagjai legyenek a társadalomnak, *ezért – a vasutas-szakszervezetek közül egyedüliként – nemcsak erkölcsi, de jelentős anyagi támogatást is nyújt az* **Országos Nyugdíjas Szervezetnek és a vasutas nyugdíjas kluboknak!** A **Vasutasok Szakszervezete** *tisztában van a nemzedékek közötti szolidaritás fontosságával!*

Külön köszönetünket és elismerésünket fejezzük ki annak a 30 ezer vasutas nyugdíjasnak, akik továbbra is szakszervezetünk tagjaként vállalnak közösséget még aktív kollégáinkkal!

A jövőben is arra törekszünk, hogy a vasutas nyugdíjasok szerzett jogai ne csorbulhassanak, s ehhez megkapjanak tőlünk minden gondoskodást és segítséget!

Budapest, 1999. november 11.

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

Általuk köszöntve tízezreket

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke november 11-re találkozóra hívta meg az Országos Nyugdíjas Szervezet elnökségét, területi szervezőit és más vezető tisztségviselőket. A találkozón *Feleky Pál* tiszteletbeli elnök, *dr. Márkus Imre* elnök, *dr. Bíró Tibor* alelnök és *Bottlikné Gajda Julianna* pénzügyi osztályvezető képviselték a VSZ vezetőségét.

Az Idősek Nemzetközi Éve tiszteletére rendezett találkozón dr. Márkus Imre köszöntötte az Országos Nyugdíjas Szervezet képviselőit és általuk a vasutas nyugdíjasok tízezreit.



Budapest FOTO: SZALAI

Dr. Márkus Imre az elnökség nevében elismerően méltatta az Országos Nyugdíjas Szervezet sok száz vezető tisztségviselőjének eredményes munkásságát kiemelten az Idősek Nemzetközi Éve során a nagyjelentőségű eseménysorozat szervezéséért. Az elnök biztosította az Országos Nyugdíjas Szervezet vezető testületét, hogy mint eddig, azután is – a VSZ lehetőségei szerint – segítő támogatást nyújt a sajátos autonóm szervezet fontos munkájához.

Mindemellett – állapította meg – a szervezet hatékony és eredményes működése nem nélkülözheti a nyugdíjas alapszervezetek anyagi hozzájárulását, a feltételek biztosítása, javítása érdekében.

Ez alapvető közös érdek – hangsúlyozta az elnök. Elismerően szólt az ONYSZ és a MÁV vezetősége között kialakult, és a nyugdíjasok érdekeit jól szolgáló együttműködésről. Kifejezésre juttatta, hogy erősíteni kell a különböző érdekvédelmi és politikai szervek közötti kapcsolatépítést, elsősorban a szociáldemokrácia értékrend figyelembevételével. Szükségesnek tartja a nyugdíjasok minden lehetséges fórumon történő megjelenítését, ideértve a helyi, megyei lapokat is.

Molnár György, az ONYSZ elnöke utalván az ENSZ határozatára megszervezett, egész évre kiterjedő munkára megállapította, hogy a tagság nagy érdeklődést tanúsított az abban foglaltak iránt. Túlnyomó többségük először találkozott ilyen részletességgel az alapdokumentummal. Saját helyzetüket összevetve azzal, amit az ENSZ elvár jogos elégedetlenségüknek adtak hangot nem mindig a leghiggadtabb hangon.

Molnár György a szociális juttatások jövőbeni megmaradásának érdekében határozott fellépést kért a VSZ-től, miután az Idősek Nemzetközi Éve ellenére az idei kedvezőtlen nyugdíjemelési intézkedések mellett e tekintetben sem kedvezőek a kilátások.

H.K.

Területi vasútigazgatók a nyugdíjasok körében

Ismeretes, hogy századunk utolsó évében az ENSZ-határozatok alapján előtérbe került az idősügyi politika. A részleteiben kevésbé ismert, ENSZ által deklarált alapelvekből egyetlen mondatot emelünk ki: "Az időseket a társadalom szerves, egyenrangú részének kell tekinteni minden területen."

Ezért is örvendetes, hogy a területi vasútigazgatók mindenütt meghívták a választott nyugdíjas tisztségviselőket olyan baráti beszélgetésekre, ahol tájékoztatást adtak a vasútigazgatóság feladatairól, gondjairól és a terület szociális helyzetéről.

Sorrendben a miskolci nyugdíjas fórum volt az első, ahol *Dudás József* területi igazgató adott tájékoztatást a vasút helyzetéről és annak elképzelt jövőjéről.

A budapesti területi vasútigazgatóság fórumán *Baráth Ferenc*, a kabinetiroda főnöke tartott rendkívül érdekes és sokoldalú előadást, majd válaszolt a közel 100 főnyi hallgatóság kérdéseire.

A szegedi területi vasútigazgatóságon, a közismert "fiúnevelő intézet" tanácstermében, több mint kétszázan, ünnepi taggyűlés keretében hallgatták meg *Szabó Gyula* igazgató úr előadását, illetve az ENSZ határozatokról szóló részletes tájékoztatót.

November 19-én a szombathelyi nyugdíjas fórumon, ahol *Szabó Imre* igazgató úr, majd december 1-jén Debrecenben, ahol *Szombathy Géza* igazgató úr, illetve Pécsett december 3-án *Sülle Ferenc* igazgató úr fogadja a meghívott vasutas nyugdíjasokat.

Az eddigi megbeszélések a rendezvény külsőségeit, illetve a vendéglátás formáit tekintve sokszínűek voltak. De mindegyik rendezvényben van valami közös vonás: a vasútigazgatók a vasutasok nagy családjához tartozóknak tekintik volt beosztottjaikat, munkatársaikat, esetleg korábbi tanítómestereiket. Nemcsak ők tartottak tájékoztatást a vasút jelenlegi helyzetéről, de szívesen meghallgatták az idős vasutasok javaslatait is.

November 25-én *Kukely Márton* vezérigazgató úr 300 vasutas nyugdíjassal találkozik a budapesti Törekvés Művelődési Házban. Ez a fórum is, az Idősek Nemzetközi Évének jegyében született. Következő számunkban erről a rendezvényről külön is beszámolunk.

- sz.h.-



Szeged FOTO: NAGY JÓZSEF

Nyíregyházán sem találkára jöttek

Vasutasok Szakszervezete nyíregyházi nyugdíjas bizottsága 1999. november 4-én év végi taggyűlést tartott, a MÁV művelődési házban. A közel 150 résztvevőt *Korondán Gábor*, a bizottság elnöke üdvözölte. Tartalmas beszámolóját *Bukovinszky Györgyné* gazdasági felelős, *Beke József* pénzügyi ellenőrzési bizottsági elnök, *Veres Géza* ÖTA választmányi tag beszámolója követte.

Nyíregyháza állomásfőnöke a vasút jelenlegi, nehéz helyzetéről tájékoztatott.

– Szeretnénk megőrizni a vasutas üdülőket, a vasutas művelődési intézményeket, a több mint 100 éves sporthírünket. Szeretnénk, ha megmaradnának a vasutas bölcsődék, óvodák, iskolák. Tudom, nem lesz könnyű ezeket megvalósítani az őszi tárgyalások során sem – fejtette ki beszédében *Kiss Tibor* VSZ területi titkár.

– Személyes véleményem: nagyon örülnék, ha nem kerülne sor sztrájkra. Senkinek sem használ az a káosz, amelyet a vasút megállása okoz! Mi nem ebben vagyunk érdekeltek, hanem abban, hogy megegyezés jöjjön létre. Természetesen, ez csak akkor érhető el, ha mindhárom reprezentatív szervezet ugyanazt akarja!



Nyíregyháza FOTO: HÚRI VALÉRIA

Az Idősek Nemzetközi Évének jelentőségét kiemelve, értékelte az ENSZ-határozat hátterét *dr. Kun Dezső*, a Vasutas Nyugdíjas Országos Szervezet alelnöke.

– Ebben az évben számos rendezvényre került sor. Ezek közül kiemelkedő volt a debreceni háromnapos konferencia, amelyet a kormány, az Országos Nyugdíjas Képviselet és az Országos Nyugdíjas Szövetség szervezett közösen. Ezerötszázan voltunk jelen – tájékoztatta az érdeklődőket az alelnök, s arra figyelmeztetett, hogy

– Hárommilliós társadalmi rétegről van szó, egyre fogyatkozó népesség mellett, ez az arány egyre nagyobb. Egyetlen kormány sem kerülheti meg az ország eme társadalmi rétegével való, érdemi foglalkozást.

Húri Valéria

MÁV ADtranz VJ Kft.
ALAPÍTVA: 1926
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.
Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Mágneses vita

Noha a Transrapid mágneses függővasút Hamburg és Berlin közötti megépítése körül még folynak a viták, egy konzorcium már Berlintől Prágán és Bécsen át Budapestig tervezi a vonalat. A megvalósíthatósági tanulmány szerint az összesen 1250 kilométer hosszú vonalat 2013-ig lehetne megépíteni. Ha kiépítik a Transrapidot, Berlinből Budapestre az út a jelenlegi 12 óra helyett nem egészen három órát tartana, a bécsi Südbanhofról pedig 41 perc alatt lehetne eljutni. *(MTI)*

Iskolázott bérek

A kormány is támogatja a szakszervezeteknek azt a javaslatát, hogy a jövőben a végzettségnek megfelelően különböző minimálbér legyen érvényben. Jövőre a segédmunkások minimálbére 27 ezer forintra emelkedne, a betanított munkásoké 28 ezerre, a szakmunkások 32 ezret kapnának. A középfokú végzettségűeknek 34, a főiskolaiaknak 40, az egyetemi végzettségűeknek pedig 50 ezer forint lenne a minimálbére. A munkaadók e kérdésben sem foglaltak állást, de ígéretük szerint megvitatják a többelemű minimálbért. *(Magyar Hírlap)*

Feltételes járadék

Jövőre 910 millió forinttal kevesebb jut a költségvetésből aktív foglalkoztatáspolitikai eszközök finanszírozására. Várhatóan így kompenzálják majd a nyugdíjalap ugyanekkora mértékű járulékkiesését, amelyet 2000-ben a jövedelempótló támogatás rendszerének átalakítása okoz. A kormány tervei szerint jövőre 12 hónap helyett 9 hónapban állapítanak meg a munkanélküli-járadék maximális idejét, emellett megszűnik a kétéves jövedelempótló támogatás megállapítása. A 9 hónapos munkanélküli-járadék rendszerét 2000. február 1-jével vezetik be, és jogosulttá azok válnak, akiknek az elmúlt 4 évben legalább 200 nap munkaviszonyuk volt. *(Népszava)*

Fővárosi jegyvalcer

A pénzügyi tárca zsarolásnak tartja és nemet mond a főváros 14 százalékos BKV-áremelési javaslatára, amelyről a napokban döntött a főpolgármesteri kabinet. A pénzügyi tárca a BKV problémáinak megoldását nem a tarifaemelésben látja, hanem abban, ha megkeresik a gazdálkodásában azokat a pontokat, ahol csökkenteni lehet a veszteséget. A közlekedési vállalat viszont úgy véli: 2,43 milliárd forint hiány keletkezik, ha a kormány nem fogadja el a javaslatot. A kisebb mértékű jegydrágulásnál járatritkításokat jelentő teljesítménycsökkentésre kell számítani. *(Népszava)*

Kereset a kormány ellen

A kormányzat szakszervezet-ellenes magatartásának megtörésére a közalkalmazottakat és a köztisztviselőket összefogó szakszervezetek együttes és összehangolt fellépését indítványozza a Közművelődési és Közgyűjteményi Dolgozók Szakszervezete (KKDSZ), és keresetet nyújtott be a kormány ellen a szakszervezeti jogok sérelme miatt. Nem peres eljárásban azért kérik a bíróságot ítélethozatalra, mert a kormány szerintuk elmulasztotta teljesíteni a közalkalmazotti törvényben előírt egyeztetési kötelezettségeit. *(Népszabadsag)*

Munkáltatói nem

Több szakszervezet szerint mihamarabb be kellene vezetni a szakmacsoportonkénti országos bértarifa-rendszert Magyarországon. A versenyszférában ritka az olyan munkahelyi vagy ágazati kollektív szerződés, amelyben az országosan kötelező mértéknél magasabb összegű minimálbért állapítanak meg. A közalkalmazotti bértábla több fizetési fokozata nem éri el a jelenlegi, 22 ezer 500 forintos minimálbért. Az érdekegyeztetésért felelős helyettes államtitkár elképzelhetőnek tartja, hogy a háromoldalú megállapodásban rögzítsék a szakmák szerinti országos bértarifarendszer alapjait, a munkáltatók azonban elutasítják a szakszervezeti javaslatot. *(Magyar Nemzet)*

Hat órás sugárzás

Látásvizsgálat, ingyenes szemüveg, óránként tíz perces pihenő: a számítógép előtt dolgozók többek között ezt várhatják el munkaadójuktól a jövőben. Jogszabály rögzíti azt is, hogy a dolgozók naponta hat óránál többet nem tölthetnek el a monitor előtt. A jogszabály a naponta legalább négy órát képernyők ülőkre és munkaadóikra vonatkozik. 2001. január elsejétől már csak a jogszabályban meghatározott biztonsági feltételek mellett lehet munkahelyet létesíteni, a régebb óta működő irodáknak pedig 2001. december 31-étől kell megfelelniük az elvárásoknak. *(Népszabadság)*

Fiatalok záloga

Nagy valószínűség szerint januárban változatlan marad a szociálpolitikai rendszer, mert az önkormányzatok nem tudják vállalni a rájuk háruló többletfeladatokat. A támogatások felhasználásának ellenőrzése azonban szigorúbb lesz, mondta Orbán Viktor miniszterelnök. A kormány hamarosan kidolgozza azt a jelzálog-rendszert, amelynek eredményeként a fiatalok lakásvásárlásra hosszú futamidejű, 5-6 százalékos hitelkamatokhoz juthatnak. *(Napi Magyarország)*

Építünk vagy fenntartunk?

Több mint hétmilliárd forintot akar átcsoportosítani a kormány az útalap közútfenntartást szolgáló keretéből az autópálya-építések támogatására. A környezetvédők, akik az autópálya-beruházások támogatását alkotmányellenesnek tartják, az Alkotmánybírósághoz fordultak az általuk kifogásolt költségvetési tételek miatt. A Levegő Munkacsoport szerint inkább az útfenntartás érdemel kiemelt támogatást. A zöldek egy világbanki tanulmányt idéznek, amely megállapítja, hogy gazdaságilag fontosabb a meglévő utak karbantartása. Egy dollár, amelyet a karbantartáson megtakarítunk, 3-6 dollárral növeli a gépjármű-üzemeltetők költségeit. *(Népszabadság)*

Több feldolgozó

A jövő év első felében megközelítőleg 45-50 ezer fővel is növekedhet a foglalkoztatottak száma. Az emelkedésre az egész országban számítani lehet, de legnagyobb mértékben a fejlettebb területeken. A megkérdezett cégek 28 százaléka létszámbővítést tervez, s a vállalatoknak csak 11 százaléka nyilatkozott a dolgozói létszám csökkentéséről. Az előrejelzések szerint elsősorban a pénzügyi és a szolgáltató szektorban, illetve a feldolgozóiparban nőhet az alkalmazásban állók száma. *(Népszabadság)*

Jogos Magyarország

A Magyar Közlönyben megjelent az Európai Szociális Charta és függelékének szövege. A dokumentumot az Európai Unió a szociális normák alapjaként ismeri el. A magyar kormány 1991-ben írta alá az Európai Szociális Chartát, kifejezve szándékát a jövőbeli megerősítésre. A legfontosabbnak megjelölt hét cikk közül Magyarország azokat erősítette meg, amelyek a munkához való jogra; a szervezkedési jogra; a béralkuhoz való jogra; a szociális és egészségügyi segítségre való jogra vonatkoznak, valamint vállalta azt a cikket is, amely biztosítja a családok lehetőségét a szociális, jogi és gazdasági védelemhez. *(Népszava)*

Hírszerkesztő: Veszely Emőke

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON

"Megfenyegettek, ezért aláírtam."

A TEHETSÉGES VÉGZŐSÖKRE LECSAPNAK

A tanműhelyeket bemutató sorozatunk lassan a vége felé közeledik. Most egy vidéki és egy fővárosi szakmai szentélyt kerestünk föl, hogy az ottani tapasztalatokról kérdezzük a tanulók első számú szakmai mesterét.

Dombóvárott jelentős tanulói létszámmal és repertoárral folyik a képzés, zömében az új fölállás szerinti OKJ-szakmákban, kisebb részt kifutóban lévő OSZJ szerinti mesterségekben. Pillanatnyilag 214 gyerek tanul itt. A tanműhely két sulival: egy szakközépiskolával és egy szakképzési intézménnyel működik együtt.

– Hét szakmát oktatunk – mondja *Tamási Zoltán* tanműhelyvezető –, a tanulóink java már nagykorú, hiszen érettségi után jött ide. Érdekességünk, hogy mi felügyeljük és mi adunk helyet a szakács szakmának is, amely szintén kifutóban van. Tavaly 31 végzősünk volt, és fegyvertény, hogy a 14 szállítmányozási ügyintéző közül többen egyetemre, főiskolára mentek, egy tanuló tovább képezi magát, a többieknek pedig kivétel nélkül sikerült elhelyezkedniük. Az OSZJ-végzősök az iskolában maradtak, érettségire készülnek.

Dombóvár (mint a pécsi üzletigazgatóság beiskolázási körzete) szerencsés helyzetben van, mert a tanműhelyben kiokosított gyerekek jó eséllyel pályázhatnak a MÁV Rt-nél.

– Erre példaként egy korábbi adatot mondhatok – folytatja *Tamási Zoltán*. – Százöt vasútgépész-technikus közül hetvennyolc volt tanulónk most itt van a MÁV alkalmazásában. A többiek Győrben végeztek, és mint gyakorló mérnököket, szintén látom őket a gépészeti főnökségen. Országos viszonylatban jó a helyzetünk, mert a végzőseink jelentős részét fölveszi a MÁV. Vannak persze lemorzsolódások is, de nem számottevő mértékben, illetve évről évre több a továbbtanuló fiatal. Az OKJ-re épülő kötöttpályás, illetve a vasútüzemvitel-ellátó szakmában tanulók 60 százalékának van tanulmányi szerződése, és a gyerekek tudják, hogy anyagilag is megéri tanulniuk.

A tanműhelyvezető – szemben sajnos más, kevésbé előnyös helyzetű vezetőtársával – a felszereltségre sem tud panaszkodni. Csak a kétezredik évvel kapcsolatban vannak gondjai.

– Viszonylag frissen átépített műhelyben oktatunk, és a gépparkkal, az eszközökkel sincs semmi baj. Persze folyamatosan nyújtunk be sikeres pályázati munkákat is a Tolna megyei munkaügyi központhoz. Bizonytalan azonban, hogy mi lesz a következő tanévben, tekintve a nemzeti alaptantervben előírt, úgynevezett alapvizsgára épülő OKJ-rendszerű képzést. Ez még nem forrta ki magát. Általában egyébként az érettségire épülő szakmában tanulók jó előképzettséggel jönnek, az OKJ-bemenetű gyerekek alapozásában viszont vannak hiányosságok.

A MÁV Rt. Kőér utcai tanműhelyében a szó szoros értelmében nem folyik vasúti képzés, bár a végzett gyerekek egy része a MÁV különféle gazdasági társaságainál helyezkedhet el.

– Hét, a gépjárművekkel kapcsolatos szakmát oktatunk. Most több mint kétszáz tanulónk van – nyilatkozta *Oravecz Tamás* tanműhelyvezető. – A végzősök közül a MÁV-nál sajnos csak azok tudnak elhelyezkedni, akiknek jó ismeretségük van. A többiek általában tovább tanulnak. Tavaly például hatvan gyerek végzett, húsz bent maradt az iskolában, a többiek pedig itt-ott vállaltak munkát. Találkoztam például olyan volt tanítványommal, aki most az Opel márkakereskedésben, illetve a Schiller Opelnél dolgozik. Előbb-utóbb mindenki talál magának helyet valahol a szakmán belül, mindössze két ügyetlenebb végzősöm volt kénytelen pályát módosítani. Nem tudok arról, hogy bárki céltalanul kallódna.

A merítés nagy, hiszen a tanműhely öt fővárosi oktatási intézménnyel tart kapcsolatot. Ám a bőség nem jelenti azt, hogy *Oravecz Tamásék* válogathatnak a jó képességű gyerekek közül.

– Szerintem az iskolareform csupán arra volt jó, hogy a gyerekek ne zúduljanak ki a munkaerő-piacra, hanem bent maradjanak a rendszerben. Mivel mindenütt csökkent a tanulói létszám, nem válogathatok, hiszen az oktatókat csak úgy lehet megtartani, ha meghatározott számú gyerek is van, függetlenül a minőségtől. Igaz, hogy a neveléssel sok mindent el lehet érni. Még a csibészek is összekapják magukat sokszor, erre jó a mi viszonylag zárt közösségünk. A munka pedig olyan, ami szintén nevel, mert a behozott autókat a srácok élesben javítják, nincs mellébeszélés. Tudják, hogy egy apró hibába végzetes balesetet okozhat. Keresett a műhelyünk, mivel teljes körű autóvizsgáztatási jogunk van. A tanműhelyben a vasutas dolgozók autóit is vizsgáztatjuk és javítjuk, nyolcvan százalékban. A többi vasutas "belső" autóit is mi javítjuk nagyrészt, főképp az anyagellátás, a kórház és a villamosfenntartás esetében.

Az már megszokott dolog Pesten is, hogy a tehetséges végzősökre sokszor lecsapnak a vállalkozók. A legtöbbször ajánlatot kérnek a mestertől, ezzel nincs is semmi baj. Ám sajnos vannak más módszerek is. *Oravecz Tamás* elsőként a mi olvasóinkkal osztja meg két évvel ezelőtti ügyét.

– Négy igen ügyes és jó eszű végzősöm volt akkor. Két vállalkozó szemet vetett rájuk, a gyerekeknek pénzt adtak, és további összeget ígértek. A srácok persze elkábultak, és kértek, hogy írjam alá a kikérőjüket. Mondtam, nem mentek ti sehová, itt fejezitek be a tanulmányaitokat. Másnap, mikor bementem a műhelybe, már várt a két úriember. Igen keményen megfenyegettek, hogy írjam alá az iskola kikérőjét, amit szintén fenyegetésel csaltak ki az igazgatóból. Mit tehettem mást, aláírtam. Szerencsére ilyen eset nem fordult elő többé.

Veszely Emőke

Bezárják, hogy eladják?

A Vasutasok Szakszervezete Záhonyi Területi Képviselete 1999. november 18-án összehívta sztrájkbizottságát Fényeslitkei Északi Rendező-pályaudvar bezárása elleni munkavállalói válaszlépések meghozatalára.

A Vasutasok Szakszervezete és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete záhonyi alapszervezetei és területi szervezetei által november 16-án kötött együttműködési megállapodást üdvözli a területi képviselet, egyetért a közös fellépéssel, a közel 120 munkavállalót érintő törvénysértő munkáltatói intézkedések hatálytalanítására. Felkérte a területi képviselet vezetőjét, hogy a munkáltató mulasztása ellen azonnali hatállyal emeljen kifogást.

A sztrájkbizottság megkezdte a Vasutasok Szakszervezete sztrájkmodelljének aktualizálását a fényeslitkei rendezőpályaudvarokra koncentrálva.

Az egyeztető tárgyaláson a Vasutasok Szakszervezete delegációja elvárja, hogy a munkáltató részéről a tárgyalásokon döntésre jogosult vezető vegyen részt.

A munkavállalók gazdasági, szociális érdekeinek érvényesítésére a sztrájkbizottság megkezdte a nyomásgyakorlás eszközeinek kidolgozását. Végső esetben a sztrájk megtartásától sem riadnak vissza.

A területi képviselet nyomatékosan felhívta az üzletigazgatóság vezetését, hogy együttműködési kötelezettségének eleget téve normalizálja a munkaügyi kapcsolatait a Vasutasok Szakszervezetével.

A parázs vitával fűszerezett sztrájkbizottsági ülésen a résztvevők értetlenül fogadták a munkáltató magatartását az üggyel kapcsolatban. Az érintettek elmondása szerint munkaszervezési intézkedések következtében balesetveszélyes helyzet alakult ki Fényeslitke állomáson, mert a munkálatokat a megmaradó Déli rendező-pályaudvaron gyakorlatlan munkavállalókkal végeztetik.

Többen tudni vélik, hogy a bezárásra ítélt rendező pályaudvart ipari parkká kívánják alakítani. A nagy értékű ingatlant eredeti értékének töredékéért, 300 millió forintért árulják.

Záhony, 1999. november 18.

Pöhacker Attila
TK-titkár

Felemás a kép a gépészetnél

A MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága élve a Munkavédelmi törvényben biztosított jogával, tájékoztatást kért a MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóságának vezetőjétől a szakigazgatóság 1999. I-III. negyedévi munkabaleseti helyzetének alakulásáról, az 1999. évi munkavédelmi intézkedési terv részarányos teljesítéséről, továbbá a vontatójárművek vezetőállásaiban a munkabiztonsági és ergonómiai hiányosságok felszámolásáról. Az írásos tájékoztatókhoz Juhász Gyula szakigazgató szóbeli kiegészítést is fűzött.

A szakigazgatóság három negyedévi munkabaleseti helyzete a számszerű adatok és ezzel összefüggő ok-okozati, valamint körülményi tényezők rendkívül kedvezőtlenek. A munkabaleseti helyzetre jellemző, hogy a szakigazgatóság területén az ezer főre eső balesetek száma 17,8-ról 27,1-re emelkedett. (A MÁV Rt. átlaga ezer főre 17,1.) A munkabalesetek alakulása a szolgálati főnökségeknél rendkívül eltérő. Például amíg a MÁV Rt. Celldömölk Gépészeti Főnökségénél "csupán" 2 munkabaleset következett be, addig a Miskolci Gépészeti Főnökségénél ez a szám 82. A bizottság szerint feltárást igényel, hogy a beszámolási időszakban milyen körülmények váltották ki 121(!) mozdonyvezető sérülését. Közülük egyébként 32-en szenvedtek lelki sérülést.

Dicsérendő viszont, hogy a szakigazgatóság felismerte: a kedvezőtlen munkabiztonsági helyzet miatt szigorítani kell a munkavédelmi ellenőrzéseket, a szolgálati főnökök beszámoltatását, az oktatások hatékonyságának javítását, a baleseti okok-okozati összefüggések feltárását, s az erre épülő intézkedések végrehajtásának számonkérését.

Hiányolta viszont a testület, hogy a tájékoztatóban nem vették számba a szakigazgatóság területén megválasztott 154 munkavédelmi képviselő közreműködésének értékelését, vagy mondjuk jövőbeni szerepvállalásukat a munkáltatóval való együttműködésben.

Pásku Jenő

SZABAD TÉR

Ismét Gárdony után

ÚJ ISMERETANYAG, SZÉLESEBB LÁTÓKÖR

A Vasutasok Szakszervezete XIV. Kongresszusa határozatának megfelelően folyamatosan végzi az alapszervezeti tisztségviselők szakszervezeti felkészítését. A képzési-oktatási bizottság ütemtervéből kitűnik, hogy az alapszintű oktatáson 70-80% vett részt ezidáig.

Ebben az évben ezért már továbblépve második alkalommal szervezte meg az alapszervezeti titkárok emeltszintű tanfolyamát. Ennek helyszíne a MÁV Rt. gárdonyi üdülője a késői nyár egy emlékezetes hete volt még szeptember végén. A kölcsönös bemutatkozás után elhangzott, ki mit vár el? A változások és az átalakulások folyamata érdekelte a többséget. Négy csoportban gyakorlati feladatokat, jogi eseteket kellett megoldani, kisegítve egymás munkáját. Az előadó érdekvédelmi alelnök kiegészítve a jogi háttérmagyarázatokkal, jónak minősítette a kiscsoportok munkáját. Az első napi ismerkedés, a vélemények ütköztetése jól tükrözte a heterogén összetételből adódód nézetkülönbségeket. Aztán a kommunikációs tréningen az előadó dinamizmusa magával ragadta a hallgatóság nagy részét. A tárgyalástechnika gyakorlatának az előadó a közelmúlt egyik legvitatottabb témáját dolgoztatta fel. Az egyeztetés szerepjáték formájában állította nehéz feladat elé a résztvevőket. Azért megoldották.

A harmadik napon az alapszervezetek gazdálkodása, pénzkezelési-segélyezési szabályzat a legfontosabb pontjait vette górcső alá az előadó. Rávilágított az elmúlt időszak ellenőrzései során felszínre jutott kisebb hibákra, és azok elkerülésének módjaira. Intenzív elméleti képzés során a tanfolyamvezetőnek kellett időnként megkeresni a lehetőséget a szabadidő hasznos eltöltésére. Élve az üdülő és a tó adta lehetőségekkel, valamint a gazdaságfelelősök aktivitásával, itt is volt versengés.

Egy teljes napot töltöttünk el a szervezeti élet kérdéseivel, ahol a hallgatóság a változások, változtatások mellett tette le voksát! Hasonlóan ítélték meg a tag, a tisztségviselők és a munkaszervezetben dolgozók jogait és kötelességeit. Az előadó osztályvezető magával ragadó előadásmódja, lelkes tenni akarása – úgy érezzük –, pozitív irányba mozdítja a folyamatokat.

Az utolsó napra is nagyon fontos témák maradtak, mivel elemezni kellett az Mt. módosításait, a KSZ-t, a vasutasságot érintő változások részeit. Szólt az előadó az aktuális kérdésekről, az új bértarifa állásáról, a MÁV reform elképzeléseiről.

Jó csapatmunka volt. Új ismeretanyaggal, szélesebb látókörrel vágtunk neki a hazaútnak, az újabb kihívásoknak.

Bodnár József
KOB-tag
tanfolyamvezető

Lerakták a Vasúttörténeti Park alapkövét

Katona Kálmán közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter helyezte el, (*Kukely Márton* MÁV-vezérigazgató és *Takácsy Gyula* MÁV-elnök jelenlétében) a MÁV Rt. Északi Gépészeti Főnöksége területén, november 22-én a Magyar Vasúttörténeti Park alapkövét. Ide kerülnek majd a 150 éves vasúti múlt megmaradt korabeli és működőképessé tett mozdonyai, kocsik, jelzőberendezések, hidak és egyéb vasúti tárgyak. A megjelentek a budapesti Nyugati pályaudvarról a MÁV Nosztalgia Kft. korabeli, felújított gőzmozdony-vontatta szerelvényén utaztak az alapkőletételre. *Katona Kálmán* beszédében kiemelte: – A 150 éves múltra visszatekintő vasút megérdemli, hogy méltóképp megőrizzék fejlődésének főbb állomásait. Minden szakmának, így a vasútnak is meg kell őriznie a maga értékeit. Úgy vélem, a vasút egy újabb sikeres évtized előtt áll. Az alapkőletételkor elhelyezett hengerbe tették a park alaprajzát és alapító okiratát. Érdekességként megemlíthetjük, hogy az alapkő helyén állt valamikor az Északi Gépészeti Főnökség egykori névadójának, Hámán Katónak mellszobra. A nosztalgiaszerelvényen ezen is sokan eltűnődtek útban visszafelé.

B.S.

Nem félreértés!

VENDÉGSÉGBEN A VDSZSZ IV. KONGRESSZUSÁN

Az Autonóm Szakszervezeti Szövetséghez tartozó Villamosenergia-ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége 1999. november 11-12-én Tatabányán tartotta IV. kongresszusát. A kongresszusi küldötteket látványos lézerbemutató után a házigazda *Téglás József*, a DUVISZ elnöke köszöntötte.

Takács Károly vezérigazgató a Vértesi Erőmű Rt. tevékenységét, céljait mutatta be. Ezt követen *Gál Rezső*, a VDSZSZ elnöke, *Petke László* és *Major Gábor*, a VDSZSZ elnök-helyettesei tartották meg kiegészítő beszámolójukat, melyet életszerűvé és színessé varázsolt a videotechnikai kiegészítés. A beszámoló egyértelművé tette, hogy az elmúlt négy évben a VDSZSZ vezetősége keményen dolgozott, és "szolgálta" a tagságát. Ennek bizonyítéka a növekvő szervezettség, az üzemi tanácsi választásokon elért országosan is kiváló eredményeik, a magas színvonalú szakértői-, szakmai munkájuk. A VDSZSZ tisztségviselői és tagjai felismerték, hogy a szakszervezetek közötti együttműködés az egység és a szolidaritás alapvető jelentőségű, az ágazati kollektív szerződés megkötése szükségszerű.

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében gratulálunk az elért eredményeikhez. Az elkövetkezendő időszakra eredményes munkát kívánunk az újból megválasztott tisztségviselőknek, *Gál Rezső* elnöknek, *Petke László* és *Major Gábor* elnök-helyetteseknek.

Kívánom, hogy megkezdett munkájukat a jövőben is eredményesen végezzék, maradjanak hűek önmagukhoz, jelszavukhoz, hiszen igaz: EGYÜTT ERŐSEBBEK VAGYUNK!

Simon Dezső
VSZ alelnök

Az ÖTA bevételi nagyhatalom

2,2 MILLIÁRDDAL SZÁMOLTAK EL

November 16-án a BEIG Nyugati téri konferenciatermében tartotta III. országos tisztújító küldöttgyűlését a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA).

A küldöttgyűlésen részt vett – *Katona Kálmán* hírközlési, vízügyi és közlekedési miniszter képviseletében – *Császár Judit* főosztályvezető-helyettes, miniszteri biztos, *Horváth Lajos*, a KHVM főosztályvezetője, *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója, *Sárdi Gyula*, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese, *Bononai Károly*, a Szociális és Családügyi Minisztérium képviselője, *dr. Tábori György*, a GySEV Rt. képviselője, *Molnár György*, a VSZ ONYSZ elnöke, *Pallos György*, a VSZ ONYSZ ügyvezető elnöke, *Molnár László*, a VASE elnöke, *Kotczauerné Bor Katalin* főkönyvelő, *Holler Gusztávné*, a VKBIE főkönyvelője, *dr. Szabó Katalin*, a Vasutas Nyugdíjas Biztosító Pénztár igazgatója, *dr. Magos György*, a Vasutas Egészségbiztosítási Pénztár elnöke és *Domokos Lajos*, a MÁV Rt. Kommunikációs és Sajtóirodájának vezetője.

A küldöttgyűlés megtárgyalta és elfogadta az ÖTA ötéves munkájáról szóló írásos és szóbeli előterjesztéseket, a felügyelő bizottság jelentését, az alapszabály és az eljárási szabályok módosításait, valamint a segélyek fejlesztésére tett javaslatokat.

Az 1995-1999 között végzett munkáról szóló jelentés részletesen elemezte a taglétszám és a tagdíjbevétel, -felhasználás alakulását, a testületek munkáját. A jelentés megállapította, hogy a 204 ezer tagot számláló egyesület több, mint 2,2 milljárd forint összegű bevételét különböző szolgáltatások formájában teljes egészében visszajutatta a tagoknak.

A küldöttgyűlés a következő öt évre megválasztotta az ÖTA vezetőit és testületeit. Az ÖTA elnöke *dr. Kurucsai László*, alelnökei *dr. Kun Dezső* és *Majoros Imre*, ügyvezető elnöke *Tivald Attiláné* lett. A küldöttek 5 tagú felügyelő bizottságot, 7 tagú elnökséget, 24 tagú választmányt és 10 választmányi póttagot is választottak.

A küldöttgyűlés keretében tíz ÖTA-tisztségviselőt tüntettek ki az ÖTA-ért díjjal.

Az elfogadott 9 határozatról bővebben karácsonyi számunkban tájékoztatjuk olvasóinkat.

Hegedűs Károly

"Szívből jövő jókívánság"

Az országra hirtelen rázúduló hó és a csípős hideg ellenére közel 200-an gyűltek össze november 20-án, a budapesti Törekvés Művelődési Központban, hogy meghallgassák a Törekvés "Pacsirta" Dalkör által szervezett "Szívből jövő jókívánság" című Katalin és Erzsébet napi magyarnóta műsort. *Bakos Ilona* műsorvezető köszöntötte a közönséget, bemutatta a 100 tagú cigányzenekar tagjait: *Molnár József* prímást és népi zenekarát. Az első előadó *Papp Judit* pedig, aki mellesleg a "Pacsirta" Dalkör vezetője, miután elénekelte a műsor címadó dalát, jelképesen egy-egy szál virággal köszöntötte a Katalinokat és Erzsébeteket nevenapjukon.

Jó volt látni, hogy a műsorban fellépő *Dani István*, *Fibecz József*, *Hegyi Margit*, *Káel Ágnes*, *Kovács Marika*, *Nagy Sámuel*, *Szalay Piroska* és *Varga László* által előadott magyar nótákat nemcsak végighallgatta a nagyérdemű, de a refrént végig is tapsolta, majd a számok után minden előadót percekig zúgó vastapssal honorált. A nótákhoz és a későbbi tánchoz a talpalávalót *Molnár József* prímás és népi zenekarra, valamint *Csényi Ferenc* zongorista szolgáltatta. A jó hangulat feledtette az emberekkel a kinti csípős hideget, s a mai világban potom pénznek számító 300 forintért egy nagyszerű előadást láthattak. Aki nem volt ott, az bizony már bánhatja.

Berta Sándor

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV CERT EN ISO 9002
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására
Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Mint a MÁV Rt. kizárólagos vasúti kocsizár gyártója örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő fém és műanyag jelképes és biztonsági zárak gyártását és forgalmazását mint vasúti, mint közúti célra magánhuzarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96

Karakter
Karakter Kiadványszerkesztő és Fordító Kft.
Tel./Fax: 322-04-26
VSZ központ: 322-18-91/139
Ha a VSZ-ben jár, egyúttal megtervezzük és elkészítjük kiadványait az I. emelet 7. szobában.
További szolgáltatásaink:
- kiadványok
- prospektusok
- dokumentációk
- évkönyvek, tájékoztató füzetek
- plakátok, szórólapok
- meghívók
- névjegyek, levélpapírok
- reklám ajándékok
- reklám tasakok
készítése

Északi 1867
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás
TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

ELADÓ Miskolchoz 40 km-re, a Hernád folyóhoz közel, Hernádbűdön építésre, gazdálkodásra alkalmas 1240 négyszögöl telek eladó. Közmű, villany, víz a telken van. Irányár: 490 ezer forint. Érdeklődni lehet a 01/2561-295, vagy 06/46/385-972-es telefonszámokon.

Párbeszéd a MGYOSZ-szal

KÖZLEMÉNY

Együttműködési megállapodást készített elő a versenyszféra két meghatározó szakszervezete a Munkaadók és Gyáriparosok Országos Szövetségével. A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége, az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége és az MGYOSZ azért döntöttek így, hogy az eddigi alkalomszerű egyeztetéseket és megbeszéléseket rendszeres, kölcsönös előnyökön alapuló együttműködés váltsa fel, összhangban az európai uniós gyakorlattal és hogy javuljanak a hazai munkaügyi kapcsolatok.

Mind a munkavállalóknak, mind a munkáltatóknak közös érdeke, hogy javuljon a munkából élők jövedelmi helyzete, bővüljön szociális ellátásuk, emelkedjen képzettségük szintje. Ennek hátteréül a vállalkozások fejlődése, munkahelyteremtő és megtartó képességük, jövedelmezőségük javítása szolgál.

A folyamatos párbeszéd a munkahelyi konfliktusok megelőzését, a munkabéke megőrzésének alapvető eszközeként újabb kollektív megállapodások megkötését célozza mind országos, mind középszintű-szakmai, mind pedig munkahelyi szinten.

A szervezetek előzetes szakmai konzultációkat folytatnak a makroszintű érdekegyeztetés fórumain napirendre kerülő kérdésekről és törekednek álláspontjuk közelítésére.

Az MSZOSZ, az ASZSZ és az MGYOSZ szükségesnek tartja, hogy egységes, valamennyi ágazatban január 1-jétől életbe lépő országos megállapodás szülessen a 2000. évre szóló bérajánlásokról és a minimálbérekről. Felhívják tagszervezeteiket, hogy készüljenek szakmai-középszintű és munkahelyi megállapodásokra az országos megállapodások bázisán.

A megvitatott javaslatokat az érintett szakszervezetek és az MGYOSZ vezető testületei véglegesítik.

Budapest, 1999. november 17.

CSILINGEL A SZÁN
1999. dec. 4-én, szombaton 10[00] órakor
MIKULÁS MŰSOR
A KINCSES SZÍNHÁZ ELŐADÁSÁBAN
a Törekvés Művelődési Központ-ban
(1101 Budapest, Könyves Kálmán krt. 25.
Telefon: 263-0299, vasúti: 26-79.)
BELÉPŐDÍJ: vasutas gyerekeknek ingyenes;
vasutas szülőknek 100,-Ft
nem vasutas gyerekeknek 100,-Ft;
nem vasutas szülőknek 200,-Ft.
Kérjük felmutatni a vasúti jegyet!
Az előadást
a Nemzeti Kulturális Örökség
Minisztériuma támogatta.

A közlekedés szépségei

Szívet-lelket melengető kiállításnak lehetnek szemtanúi a Közlekedési Múzeumban mindazok, akik a gépmatuzsálemek, a korabeli állomásépületek, vagy a modern kor közlekedésének újszerű, félelmetes műszaki adatokkal rendelkező csodáit akarják látni. A hatalmas épület egy részében "szereptárlat" nyílt, szó szerint kromoszómaalapon. A gyűjtemény a szebbik nem és a közlekedés kapcsolatát mutatja be az idők tükrében.

A kiállítás anyagát fürkészve szembetűnő,. hogy a MÁV több szempontból is "viszi a pálmát". Miután 1874-ben az akkori közmunka- és közlekedésügyi miniszter általános jelleggel áment mondott a szebbik nem munkavállalására, a MÁV nem tétlenkedett, és széles körben hirdetni kezdte az elsősorban pénztárosi munkakört a nők számára. Paradox módon a világháború hozta el a nők iránti keresletet: a MÁV ekkor feltűnő plakátokon szólította meg a nőket, ezzel a szöveggel: "Katonai szolgálatra bevonult kalauzok pótlására kalauznőket keresünk". Az I. Világháború után nagyobb arányú női foglakoztatás kezdődött a közlekedésben. A következő világégést követően sok szakma megnyílt a nők előtt, a szocializmus időszaka pedig a valós egyenjogúságot hozta el: a hölgyek lassacskán hivatásos vezetőként is elfoglalták helyüket a tömegközlekedési járművek volánja mögött. Míg 1949-ben 29 százalékban részesedtek a nők a közlekedési szakmákban, addig húsz évvel később az arány 41 százalékra emelkedett. Ma már nemcsak buszvezetőket, hanem női pilótákat is láthatunk az utasszállítókon (a Malévon is!).

Végezetül pedig szintén hízelgő adat a MÁV-val kapcsolatban: a vezető pozícióban lévő nők itt 21 százalékban látják el feladatukat, míg a BKV-nál csak 11, a légiközlekedésben pedig mindössze 7 százaléknyi hölgyet találunk.

Veszely Emőke

ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE: **Wittenbergi, Luther Márton, reformáció**
A könyvjutalmat helyes megfejtőink közül *Téglás Mária* kedves olvasónk nyerte. *(1133 Budapest, Kárpát u. 42. IX/34.)*

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest, Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

MAGYAR VASUTAS

Ára: 56.- Ft XLIII / 16-17. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1999. DECEMBER

A tartalomból:

Állítsuk meg a süllyedést	3
Karácsonyi melléklet	5
Egy orvos legyen jó ember!	6
Vasúti tragédia...	7
Sínpallos fenyegeti az ormánsági vicinálist	8
A járatokat megszüntetik, ugye?	9
Levélváltás: Mi az igazság?	10
Egy világjáró vasutas a kamerával	11
A padláson leltek rá	12

A rendkívüli választmányi ülés döntése:

SZTRÁJK december 20-án!

A 8.5% SZEMFÉNYVESZTÉS



A közös sztrájknyilatkozat aláírása előtt: *dr. Márkus Imre* a VSZ, *dr. Borsik János* a MOSZ és *Gaskó István* a VDSZSZ vezetője

Tekintettel arra, hogy a vasutas-szakszervezetek és a MÁV Rt. között folyó bértárgyalások nem vezettek eredményre, a Vasutasok Szakszervezete rendkívüli ülésre hívta össze választmányának tagjait 1999. december 9-én.

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke kijelentette: a szakszervezet nem hajlandó asszisztálni a MÁV Rt. öncsonkító tervének megvalósulásához. Ellenzi a mellékvonalak "fölmentésére", illetve a vonatjáratok ritkítására vonatkozó munkáltatói elképzeléseket. (A több ezer kilométeres vonalcsonkítással kapcsolatban olyan érvek hangzanak el a sajtóban, hogy az a MÁV dolgozóinak érdekében is történik.) Rendkívül szerencsétlen dolog lenne az is, ha Magyarország lakossága első- és másodosztályú állampolgárokra tagozódna a vonalmegszüntetések miatt.

(Folytatás a 2. oldalon...)

AKTUÁLIS

Már megint helyzet – sztrájkhelyzet – van a MÁV Rt-nél. A vezetés szerint azért, mert a három reprezentatív szakszervezet nem fogadja el a diktátumot. Igen, diktátumot, mivel az 5, 88 százalékos alapbérfejlesztés a munkáltatói ajánlat eleje és vége, vagyis mindössze ennyi a mozgástér. A KSZ-nél is ugyanez a helyzet. A régitől, ami, javíthatósága ellenére működőképes volt, nem hogy előrelépni nem lehet, hanem vissza kell venni a fránya vasutasoktól a már megszerzett jogokat. A szociális ellátási rendszernél persze más az ábra. A MÁV-nak konkrét javaslata van. Mármint az éves ráfordítás 15%-os csökkentése. Hogy a keret mennyi? Jó kérdés! Ezt szerette volna megismerni a vasutasság 1998-ban az 1997-ben kötött megállapodás, 1999-ben pedig az 1998 végén kötött megállapodás alapjául. Az a "halovány" probléma, hogy a MÁV-nál valaki(k) azt a megállapodást (is!) rendszeresen elfelejtik teljesíteni. Tehetik! Azért tehetik, mert a felelősségre vonás, a számonkérés rendre elmarad. Más cégnél ezért már többen mentek volna. Szerintünk itt is menni kéne! Annak, aki ezért felelős. Már a KHVM is forszírozza az ügyet. Pedig a jó megoldás az, ha a saját ügyeket magunk rendezzük.

Nincs új a Nap alatt! A hivatalos politika, az aktuális hatalom azt várja a hű alattvalóktól, hogy kiszolgálják. Gondolkodás nélkül. Nem úgy, ahogy Descartes mondta: "Gondolkodom, tehát vagyok", hanem magyar módra: Nem gondolkodom, tehát leszek – talán.

A szakszervezetek felelnek mindenért! Igen, mert ha elfogadnának mindent, milyen jó lenne. Munkabéke lenne! Jönne az áru meg az utas, dőlne a bevétel. Most meg elverik a háztól a fejőstehenet! Ez már tűrhetetlen.

Kollégák! Ilyen és hasonló irgumburgum megközelítéseket hallunk, olvasunk. Mi nem engedhetjük meg magunknak az álmodozást, a realitásokra kell tekintettel lennünk. Azok pedig a szigorú tények alapján állnak, amelyek az alábbiak:

1. A vasút-átalakítás, a reform eddig nem volt más, mint a vasút öncsonkítása, vonalbezárás, létszámcsökkentés.
2. 74 ezer fő munkahelye szűnt meg, közel 15 ezer ember került át gazdasági társaságokba.
3. Nem fejlődött a járműállomány (mozdony-, kocsipark).
4. Romlott a pályák állapota.
5. Csökkent a szállítási kapacitás, szállítási teljesítmény.
6. Gyengék, romló tendenciát mutatnak az üzleti tervek.

Ezekről mi, a vasutasok, és a szakszervezetek nem tehetünk! Ha az elmúlt években nem lettek volna sztrájkok, mi lett volna a vasutas családokkal, miből élnének? Hány vasutas lenne a 2000. évben? A harmadik évezred küszöbén egy dolog ugyan hiányzik a tulajdonosi, munkáltatói oldalon. A bölcsesség! Az a megfontoltság, amely egy könnyű helyzetűnek igazán nem mondható MÁV-nál kellene ahhoz, hogy az átalakításokhoz megnyerje a munkatársakat (munkatársak = vasutas-munkavállalók). Pedig a kormány is azt mondta a 2258/1999. (X.14.) Kormányhatározatának 3.c) pontjában, hogy:

"A MÁV Rt. az érdekképviseletekkel egyeztetve koncepciót dolgoz ki a foglalkoztatási, bérezési és jóléti juttatási rendszerekre" (...).

Mi ezt komolyan gondoltuk. Eddig. A tárgyalás, az egyeztetés, a megállapodás mindkét fél érdemi közreműködésével jön létre, és nem diktátumok mentén. Persze nem rossz ez a tulajdonosi és vezetői magatartás abból a szempontból, hogy közelebb hozta egymáshoz a három reprezentatív szakszervezetet, közelebb kerültek egymáshoz a munkavállalók. Elindult valami piciny országunkban, amiből kinőhet az együttes fellépés, a szolidaritás gyakorlatban való megjelenése. A hatalmi gőgnek, a diktátumoknak, a parancsuralomnak csak így tudunk ellenállni akkor, amikor kenyérre megy a "játék"!

Kedves Kollégák!

A fentieknél jobbakat, szebbeket szerettem volna írni így karácsony, szilveszter táján. De nem tehettem, mert "helyzet" van a MÁV-nál. A kérdés most az előző éveknél keményebben vetődik fel: munkahely? Kollektív szerződés? Béremelés?

A választ közösen adjuk meg: Igen! Igen! Igen!

Békés, boldog karácsonyt és eredményekben gazdag Új Esztendőt kíván minden tagjának, olvasójának, a vasutas családoknak

a VSZ elnöksége és választmánya

Abszolút VSZ győzelem

December 8-án, 9-én és 10-én rendezték meg a budapesti Északi Gépészeti Főnökségnél az időszakos ÜT választásokat, mely abszolút VSZ győzelmet hozott. Az új választásokra azért volt szükség, mert október elsejei hatállyal összevonták az EGF-et és a Nyugati Gépészeti Főnökséget (NYGF). Így megszűnt a korábbi egyenként 7-tagú ÜT jogosítványa. A választásra jogosult 877 munkavállalóból 700-an mentek el szavazni, ami közel 85%-os részvételi arányt jelent! A 25 jelöltből (10 MOSZ. 9 VSZ, 5 VDSZSZ és 1 független) végül 8 VSZ-es és 1 MOSZ-os jelöltet választottak be az ÉGF új, 9-tagú üzemi tanácsába. *Váradi Lászlóné, Valika* szb-titkár nem számított ekkora sikerre, ám mint megjegyezte: – Az emberek átérezték e választás fontosságát, s ennek köszönhető, hogy végül 700-en eljöttek szavazni. Az pedig külön öröm számunkra, hogy a 9 üzemi tanácsi tagból 8 VSZ-es volt. Igazság szerint hatalmas munkánk van ebben a sikerben...

Berta Sándor

A karácsonyfa ágáról...

Minden nap figyelem, visszaköltözik-e szívembe a béke, elhalkul-e a zaklatottság, – tudunk-e még *addig* jót tenni. A családos, de az egyes-egyedüli ember is ilyenkor megpróbál azért szeretetreméltónak látszani. A legnagyobb közösségből, a társadalomból, mint valami messzi bolygóról küldött pislákoló jeleket vesz észre: *"Igyekezz, van mit bepótolnod! Egész évben csak a megélhetési hadjárat harcosa voltál."* A politika, (a nagy éppúgy, mint a kicsi) azonban szemforgató most is. Jézus születése napján az orra alá dörgöli a dolgozónak, hogy ő a felelős, ha felemeli hangját, vagy ha netán sztrájkol. Ő felel az inflációs dominójáték fölborításáért, s annak végeláthatatlan, szomorú következményeiért. Így hát az emberfia az ünnepre készülve csak szorong, mert most kinek higgyen? El akarják hitetni, hogy élhet ugyan rosszul, ám ettől még sikeres az ország gazdaságpolitikai Jézuskája, aki az aranyágat hozza. Ti meg nem engeditek már a vonatra sem felszállni?! Ugyanígy csalfán csillognak a kivilágított villanykörtés üzletek, szállodák. Szép-szép, akár el is lehet vakulni tőlük.

Ó, tág az emberi lélek, pár napra megint elnyeli a hivatal packázásait, a kenyér, és pártharcot, az elbocsátások fájdalmát, keserűségeit, a vállalkozói kudarcokat. A nominálbér is fényeskedik neki. Az áhítat apró gyertyákat gyújt majd, s odaülteti a fához a jóságot, a türést, a szeretetet s talán a megbékélést egymás iránt.

Szalai Csaba

UTÁNAJÁRTUNK

Igazságát kereste – behívták

Hivatalosan még mindig nem tudni: mi lett a sorsa annak a kétmillió forintnak, amelyet a dunakeszi MÁV tanműhelynek kellene megkapnia fejlesztésre. Emlékeztetőül: Antal János tanműhelyvezető-helyettes időben megtudta, hogy a helyi ADtranz egy bizonyos összeget szán a műhelynek. A pénz felhasználásáról régen elkészültek a tervek, azokat jóvá is hagyták.

Ám a kétmillió nem érkezett meg időben, sőt az infornáció sem arról, mi lett a pénz sorsa. *Antal János* ősszel a MÁV Vezérigazgatóságát levélben kereste föl válaszért. Ezt Olvasóinkkal is tudattuk, egyúttal szerkesztőségünk kiderítette: Antal úr levelét egy másik osztályra irányították, ám erről sem értesítették őt a mai napig. Most se pénz, se posztó, ezzel szemben:

– A cikk megjelenését követő héten – meséli *Antal János* – behívattak *Bartos* igazgató úrhoz, a szolgálati főnökömhöz. A beszélgetés lényege az volt, hogy felelősségre vontak, miért kellett a nyilvánosság elé tárni az ügyet, miért kellett a Magyar Vasutasban szétkürtölni a gondot. Merthogy ezzel én állítólag megkerültem a szolgálati utat.

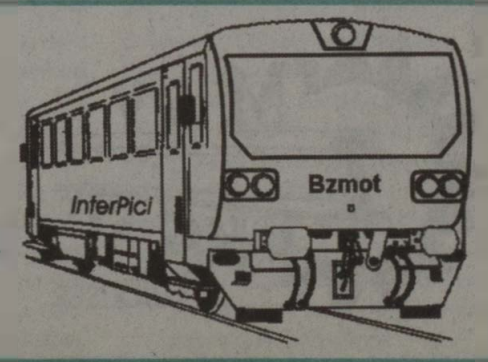
– *Valóban megkerülte?*

– Nem, mert először nyilván a közvetlen illetékesekhez fordul az ember. Miután sehol nem mondtak semmit, az idő pedig telt, tollat ragadtam, és írtam *Benczédi Mihályné* titkárságára. Akkor a Magyar Vasutas derítette ki, hogy a levél egy másik főosztálynak lett kiszignálva. Az önök által kapott információ volt az utolsó, ami eljutott hozzám, és amit a nyilvánosság is ismerhet. Csakhogy a műhely üzemeltetésében talán nekem többet kéne tudnom a dologról.

– *Mit gondol, hogyan folytatódik a történet?*

– Fogalmam sincs. Azt sem tudom, miért állították le a beruházást, bár be kell vallanom, nem is vártam mást, többet. A helyzet érdekessége, hogy nemrég a jövő évi beruházási elképzeléseket is kérték tőlem írásban. Mit tehettem mást, beadtam az előzőt, vagyis a hónapok óta szóban forgót, amire a pénzt meg kellett volna kapnom. Itt tartok.

V. E.

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés


Szolidaritási táviratok, nyilatkozatok a sztrájk mellett

Egyre-másra érkeznek a vasutas bérharc jogos igazságossága nyomatékául a VSZ központjába a legkülönbözőbb szakszervezetektől a szolidaritást tanúsító táviratok és nyilatkozatok. Ezekből adunk közre jónéhányat, természetesen a lapzártáig. Szinte mindegyikből kisugárzik, hogy ebben közös bérharcban nem csupán a vasutasság érdekei jelennek meg. Mintahogy azt *Mundruczó Kornél*, a Postás Szakszervezet elnöke megfogalmazta: a teljes magyar munkavállalói kör érdekeit is szolgálja ez a vasutassztrájk. A nyomásgyakorlás – derült ki a táviratokból – elkerülhetetlen volt. A Liga Szakszervezetek ügyvezető elnöke, *Horváth Lajos* még ennél is továbbmegy, azt írja: példaértékű lesz minden magyar szakszervezet számára. Az ifjúság sem maradt néma az "ügyben". A Hallgatói Ifjúsági Szakszervezet, s vele együtt a Szociáldemokrata Ifjúsági Mozgalom a SZIM átérzi a bérből és fizetésből élők problémáját.

Kedves Kollégák!

A Postás Szakszervezet tagsága kitűntető figyelemmel kíséri a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban zajló bértárgyalásokat. Megdöbbenve tapasztaljuk, hogy többszöri tárgyalás után sem sikerült elmozdulni a kiinduló pontról. Meggyőződésünk, hogy a vasutas szakszervezetek együttes sztrájk felhívása eredményre fog vezetni.

Ezúton fejezzük ki a tagságunk szolidaritását a MÁV Rt. munkavállalóinak bérharcához.

Hisszük, hogy az együttes vasutas szakszervezeti fellépés a teljes magyar munkavállalói kör érdekeit is szolgálja.

Budapest, 1999.12.13.

Üdvözlettel:

Mundruczó Kornél
elnök

Tisztelt Kolléga, Kedves Barátom!

A Miskolci Tömegközlekedési Dolgozók Szakszervezete nagy érdeklődéssel figyeli bértárgyalásaitokat. Tudjuk, hogy ezeken a tárgyalásokon nem csupán a vasutasok érdekei jelennek meg.

Ezért a Miskolci Tömegközlekedési Dolgozók Szakszervezetének tagsága szolidáris veletek, támogatja sztrájkotokat és bízik abban, hogy elétek céljaitokat.

Miskolc, 1999. december 13.

Baráti üdvözlettel:

Sólyom Dániel s.k.
Miskolc Tömegközlekedési
Dolgozók Szakszervezetének elnöke

A KKDSZ szolidáris 20-i figyelmeztető sztrájkotokkal, amelyhez sikert és nyomás gyakorláson keresztül eredményt kívánunk. Tudjuk, hogy nem csak rólatok van szó, s amikor a sztrájk eszközéhez nyúltok, egyúttal az egész magyar szakszervezeti mozgalom érdekében is cselekedtek.

Barátsággal:

Vadász János
KKDSZ elnök

Tisztelt Elnök Úr!

A Vasutasok Szakszervezete teljes mértékben egyet ért és támogatja a magyar vasutas munkavállaló kollégák érdekében megfogalmazott bérköveteléseket. Sztrájk készültségetekkel, sztrájkotokkal szolidárisak vagyunk, és bízunk abban, hogy bérharcotok eredményes lesz.

Bratislava, 16. 12. 1999

Odborové združenie železničiarov
Generálna rada
Vajnorská 1, 815 70 Bratislava
-2-

Tisztelettel:

Imrich Sedláček
Odborové Združenie Železničiarov
elnöke

Tisztelt Elnök úr!

A korábbiakhoz hasonlóan most is figyelemmel kísérjük a vasutas dolgozók bérharcát.

Úgy ítéljük meg, hogy mindenképpen szükség van a vasúti dolgozók jövedelmének emelésére is, ezért egyetértünk azzal, hogy jogos követelések megvalósítása érdekében a sztrájk eszközét is alkalmazzátok.

Számos tagszervezetünk jelezte, különösen pozitívnak tartja, hogy a három vasutas szakszervezetnek sikerült összefognia és közösen fellépnie a dolgozók érdekében.

Reményeink szerint ez az összefogás nemcsak a vasúti dolgozóknak segít elérni kitűzött céljaikat, hanem példaértékű lesz minden magyar szakszervezet számára és elősegíti a konföderációk közötti együttműködés erősödését is.

Harcotokhoz sok sikert kívánok.

Budapest, 1999. december 16.

Üdvözlettel:

Horváth Lajos
LIGA Szakszervezetek
ügyvezető alelnök

A rendkívüli választmányi ülés döntése:

SZTRÁJK december 20-án!

A 8.5% SZEMFÉNYVESZTÉS

(...folytatás az 1. oldalról)

A munkáltató által kínált 8, 5 százalékos béremelést sem fogadhatja el a VSZ, mert az megtévesztő: praktikusan csupán 5,88% alapbérfejlesztést jelent. Az érdekképviselet szerint a vasutas-jövedelmek vásárlóértékének pedig legalább 4%-ot kell erősödnie. Az elnök latolgatta az összefogó VSZ, MOSZ és VDSZSZ direkt akciójának következményeit. Fölmerült a kérdés: mi lesz, ha kudarccal zárul az első fejezet, a december 20-ára meghirdetett 9 órán át tartó közös munkabeszüntetés. Ezek után a választmányi tagok szóltak. Abban mindenki egyetértett, hogy az egységes fellépés nagyobb biztonságot ad, abban viszont már különböztek a vélemények, hogy mi történjen, ha a munkabeszüntetés nem hoz elfogadható eredményt.

Orosz Péter (FÉIB), *Szabadi László* (GIB) ellenkező nézetet vallott. *Orosz Péter* nem tudott teljesen azonosulni az úgynevezett nullamegoldással (hogy egyetlen vonat se menjen). *Király Károlyné* (Budapest) üdvözölte a hármas szövetséget, egyúttal kifejezte óhaját, hogy ez a szövetség 2000 után is életben maradhatna. A miskolci *Szendrei Géza* – a mellékvonalak megszüntetésének egyik leghevesebb ellenzője – arra hívta föl a figyelmet, hogy a MÁV Rt. nem mutatta meg a szakszervezeteknek a november 15-re ígért valós helyzetelemzési dokumentumot. *Suszter Csaba* Nyíregyházáról úgy vélte, hogy a MÁV radikális intézkedéseivel kapcsolatban a polgármesterek révén is mozgósítani lehetne a helyi sajtót. *Mári Gábor* (Szeged) ugyancsak üdvözölte a három vasutas szakszervezet együttes fellépését, s arra szólított fel: ne legyünk kishitűek. A záhonyi *Pöhacker Attila* a hármas megállapodást olyan jelképes cselekedetnek is értékelte, amely az egész szakszervezeti mozgalomban példaként jelenhet meg. *Kiss Tibor* (Debrecen) arra kérte a vezetőséget, hogy minden, a közös sztrájkról szóló tájékoztató anyagon ezentúl mindhárom érdekképviselet aláírása szerepeljen. Talán dr. *Kotter József*, az ellenőrző bizottság titkára találta leginkább fején a szöget, mikor azt mondta: most az a kérdés, mit mond a MÁV Rt. s mit válaszolunk mi! Dombóváron például 130 teherkocsi helyett a MÁV Rt. csak 35-öt tud kiállítani fuvarszezonban.

Értékelve a kialakult helyzetet, a Vasutasok Szakszervezete Választmánya úgy döntött: az eddigi tárgyalásokat eredménytelennek ítéli. Hogy követeléseinek nyomatékot adjon a foglalkoztatás, a bér, a kereset ügyében, a három reprezentatív szakszervezet (VSZ, VDSZSZ, MOSZ) sztrájkot hirdet december 20-ára 3 és 12 óra között, ha december 19-én 16 óráig nem vezetnek eredményre az egyeztetési tárgyalások. Ha ez sem használ, a hármas egység erejére támaszkodva január első felében még hosszabb időtartamra hirdetnek munkabeszüntetést.

A MOSZ budapesti székházában *dr. Márkus Imre* a VSZ, *Borsik János* a MOSZ, *Gaskó István* a VDSZSZ vezetője közös sajtótájékoztató keretében, széles sajtónyilvánosság előtt írta alá az erről szóló nyilatkozatot. December 15-én az ismét összehívott VSZ Választmány sajnálattal állapította meg, hogy a VÉT-en érdemi eredmény még mindig nem született.

Mivel "A vasutas munkavállalók 2000. évi foglalkoztatására vonatkozó megállapodás-tervezet" nem alkalmas aláírásra, a meghirdetett sztrájkot a három reprezentatív szakszervezet kénytelen lesz megtartani. A VSZ választmányának december 9-én született határozatában felkarolták a MÁV Rt.-nél gazdasági társaságokban, intézményekben foglalkoztatott tagok követeléseit is. A VSZ a tulajdonostól elvárja, hogy legalább hasonló mértékű béremelést kapjanak ők is, mint amilyet a MÁV Rt.-nél dolgozó tagtársai számára követel – természetesen foglalkoztatási biztonságuk szavatolásával.

Szalai Csaba

Egységes munkavállalói javaslat a GySEV Rt.-nél a 2000. évre vonatkozó alapbéremelésre

A GySEV Rt.-nél működő 3 reprezentatív szakszervezet oldalegyeztetés során a következő egységes álláspontot alakította ki a 2000. évre vonatkozó bérfejlesztéssel kapcsolatban:

Figyelembe véve a 2000 évre prognosztizált inflációt, a GySEV Rt. működését, az itt alkalmazásban lévő munkavállalókkal szembeni minőségi és teljesítménnyel kapcsolatos elvárásokat, valamint az országos EU-hoz való csatlakozás során felmerült aktuális kérdéseket és elvárásokat, az itt működő reprezentatív szakszervezetek az alapbér emelés mértékét – figyelembe véve a MÁV-val szemben 1999-ben történt elmaradást is – 13%-ban határozzák meg.

Sopron, 1999. december 7.

Mozdonyvezetők Szakszervezete
Vasutasok Szakszervezete
GySEV Dolgozók Szabad Szakszervezete

Bérköveteléseteket indokoltnak és jogosnak tartjuk. Szolidárisak vagyunk Veletek.

A keményebb érdekérvényesítést, a sztrájkot is indokoltnak tartjuk, hiszen más lehetőséget partnereink (!?) nem hagytak, megszüntették a társadalmi párbeszédet, szétverték az országos érdekegyeztetés intézményét, ellehetetlenítették az érdekvédelmi munkát.

Budapest, 1999. december 17.

Harcotok sikeréhez kitartást, erőt, egészséget kíván a

BŐRIPARI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETE Budapest, VI., Bajza u. 24.

Bőripari Dolgozók Szakszervezete
Intéző Bizottsága
nevében

Lajtos Tamás
elnök

Tisztelt kollégák, kedves barátaink!

A Hallgatói Ifjúsági Szakszervezet (HISZ), és a vele együttműködő Szociáldemokrata Ifjúsági Mozgalom (SZIM) szolidaritásáról biztosítja a Vasutasok Szakszervezetét a hétfői figyelmeztető sztrájk ügyében.

Bár mi még tanulók vagyunk, és nem érezzük át kellőképpen a bérből és fizetésből élők problémáit, konfliktusait a munkaadókkal. Mélységesen felháborít bennünket azonban a Kormány a munkavállalókkal szemben tanúsított arroganciája, ezért, mint a közép- és felsőoktatási hallgatók érdekvédelmi szerve, szeretnénk felkínálni Önöknek együttműködésünket, segítségünket.

Eger, 1999. december 17.

Kulcsár György
HISZ egri szervezete

Godó Antal
SZIM országos alelnök

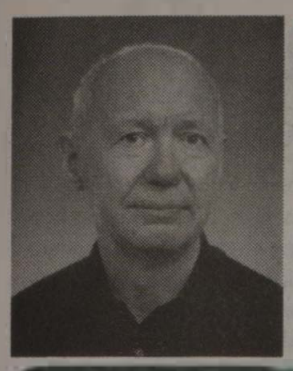
MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

Jászkisér, Jászladányi út 10. Tel./Fax: (57) 450-945, Vasúti telefon: (02) 14-62

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400



Állítsuk meg a süllyedést!

MOTTÓ:
Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

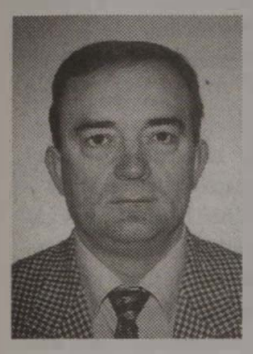
KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÚTKOZÓ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

"Megkérdezném a miniszterelnököt..."

RÉSZLET ***CSURGÓ SÁNDORNAK***, A VASAS SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉG TAGOZATI TITKÁRÁNAK, SZAKCSOPORTVEZETŐNEK, A VASASOK KONGRESSZUSÁN ELHANGZOTT FELSZÓLALÁSÁBÓL



Ha itt lenne a miniszterelnök, én nem bántanám, nem kritizálnám. Csak szeretném elmondani neki, hogy egy kormány felelős az összes állampolgárért. Még azokért is, akik *munkavállalókként* "csak előállítják" a nemzeti össztermék legnagyobb részét, akik "csak fizetik" az átlag hatvanezer forintos jövedelmükből mindazt a járulékot, adót, amit minden más élelmes vállalkozó nem fizet. Ezen keresztül "csak fenntartják" a többpárt rendszert és a parlamenti demokratizmust, "csak elmennek szavazni" a hitük és a lelkiismeretük szerint."Mindezeken túl" eltartják családjukat, nemes célokat tűznek ki gyermekeik elé és segítik őket ezek elérésében.

Ha itt lenne a miniszterelnök, én nem bántanám, csak megpróbálnám elmagyarázni neki, hogy ezeknek a munkavállalóknak nem csak azt az alapvető jogot kell biztosítani, hogy szakszervezetet alakíthatnak, hanem azt is, hogy ezek érdemben működhessenek. Megkérdezném, hogy lehet-e jogkövető magatartást elvárni a polgártól, ha az állami szervek sem tudnak ilyen módon eljárni? Csak kérdezném, hova tűnik a magyar népért és azok legnagyobb csoportjáért, *a munkavállalókért érzett felelősség*, amikor arcul csapják önszerveződéseiket, az érdekegyeztetés rendszerét, a munkajog legelemibb betartását? Éreznek-e csak egy fikarcnyi felelősséget az ország vezetői azért, ha az ő magatartásukat lemásolva, a munkáltató megfélemlíti a szakszervezeti tagokat, elbocsátja a szakszervezet tisztségviselőit, elutasítja a kollektív tárgyalásokra vonatkozó javaslatot?

Ha itt lenne a kormány felelős vezetője, "csak" megkérdezném tőle: érez-e felelősséget a kormány abban, hogy állampolgárait megvédje? Kiterjedhet-e a védelem azokra az esetekre is, amikor a munkavállaló hónapokig nem jut a munkaviszonya után járó béréhez? Tudjuk, hogy fontos gazdasági érdek fűződik ahhoz, hogy az emberek hozzájussanak a bankbetétjeikhez. Az állam ezt még – bizonyos korlátok közt – szavatolja is, de a ki nem fizetett bérek esetében nem megtakarított pénzekről, hanem *egyedüli megélhetési forrásról* van szó; olyan pénzről, amiért már megdolgoztak. Mégis az általunk befizetett bérgarancia alapból csak egyszeri alkalommal hitelezhető meg a bér. A következő hónapban *miből tartsák el a családjukat* azok, akik ilyen helyzetbe jutottak? Csak kérdezném, hogy van-e válasza erre?

Nem bántanám, csak kérdezném a miniszterelnököt, hogy az amúgy is nyomorúságos munkanélküli ellátás – szándékai szerint rövidítendő – idejét követően, a megszüntetendő jövedelempótló támogatás nélkül *hogyan éljen meg*, és miként tartsák el a családjaikat, neveljék gyermekeiket hasznos és jó magyarnak azok, akik ilyen helyzetbe kerülnek? És még sok mindenért nem bántanám, csak kérdezném a miniszterelnököt...

- kárpáti -

Mitől lettünk ilyenek, amilyenek vagyunk?

KÉRDEZI ***SZÖLLŐSI ISTVÁNNÉ***

– Hol s hogyan élsz, mióta nem vagy a Pedagógusok Szakszervezetének főtitkára?

– Kaposváron élek és szervezem a Magyarországi Biztosítottak Szakszervezetének (MOBE) tevékenységét. Ez egy közhasznú szervezet és kőkemény érdekvédelem.

Nem véletlen, hogy a kaposvári újrakezdés is az érdekvédelem folytatása. Ezért nem lehet elvárni, hogy az ember ne élné meg lélekben *a szakszervezetek erodálását* ugyanúgy, ahogy azt aktív és főállású koromban megéltem. Azt hiszem, az elmúlt tíz év sem alkalmat, sem lehetőséget nem adott arra, hogy tárgyilagosan szembe nézzünk magunkkal. Pár év ugyanis rövid idő ahhoz, hogy objektívek lehessünk. Egy évtized tehát szükséges és talán elégséges is ahhoz, hogy most már elkerülhetetlenül így fogalmazzunk: *nem azt kell kérdeznünk, kik vagyunk; hanem azt, mitől lettünk ilyenek, amilyenek vagyunk?*

– Milyenek?

– Most egy nagy igazságot mondok, amiben semmi különös nincs. *Olyanok vagyunk, amilyen a mai társadalom.* Ebben a társadalomban jelen van *a csodavárás*. Úgy tűnik, a szakszervezetek a tökélyre fejlesztették ezt. Nem tudnak vagy nem akarnak szembenézni a rendszerváltás következményeivel, *a kapitalizmus lényegével*, amely nem emberbarát, nem munkásbarát, nem ismeri el a munka kizárólagosságát az értékteremtésben, hírből sem ismeri a munka szerinti elosztás elvét. Miért éppen a szakszervezetekről venne tudomást? Tényleg csodának kellene bekövetkeznie ahhoz, hogy minden megváltozzék. De csodák még a kapitalizmusban sincsenek.

– A csodavárás mellett mire gondolsz még?

– A semlegesség, *a politikamentesség* zavaros ideológiájára. Ez a tévhit igazán 1989-ben jött divatba, amikor már politikailag kellemetlen volt az agonizáló MSZMP-hez tartozni. Az un. semlegesség elve aztán kapóra jött a többpártrendszer élharcosainak is. 1999-től kezdve a baloldaltól való elhatárolódás szervezetileg tovább bomlasztotta az un. állampárti szakszervezeteket. Különösen sokan hangoztatták pártatlanságukat az Antall-kormány idején.

Ezen a magatartáson az 1994-es választási eredmény csak látszólag változtathatott. Ugyanis mire nyilvánvalóvá vált, hogy a szakszervezeteknek végre színt kellene vallaniuk, addigra jött a Bokros-csomag, amelyet éppen a magát baloldalinak nevező kormány dobott a munkavállalók közé. Ilyen körülmények között persze *nehéz* megőrizni a baloldaliság maradékát. Ezzel akarva-akaratlanul éppen az MSZP erősítette fel a politikai semlegesség iránti illúziót.

– Szerinted milyennek kell(ene) lennie a szakszervezetek és a pártok kapcsolatának?

– A szakszervezeteknek a tíz év tapasztalatai és tanulságai alapján le kell vonni a megfelelő következtetéseket. Az egyik: csak azzal a párttal kell együttműködni –, de azzal valódi kapcsolatokra kell törekedni –, amelyik *a szakszervezetek által képviselteket*, tehát a munkavállalókat, a nyugdíjasokat állítja programja középpontjába. Ez legyen a meghatározó. Az érdemi együttműködéshez el kell felejteni a régi, rossz beidegződéseket; azt, hogy nem elég a közös programalkotás helyett a párt és a szakszervezeti csúcsokon kötött paktum. Ez a módszer már megbukott.

– Milyennek tartod az erkölcsi értékek jelentőségét a szakszervezeti mozgalomban és a tisztségviselők tevékenységében?

– Csak azt tudom mondani, amit a beszélgetésünk elején említettem: olyanok vagyunk, mint a társadalom. Ez pedig botrányoktól hangos. Persze mondhatnám, hogy a szakszervezetek készítsenek maguk számára szigorúan betartandó *etikai kódexet*, talán segítene ez a módszer valamit. Talán, de nem biztos.

A baj –mélyebb. Ezt nem lehet sem ráolvasással, kiátkozással, sem leváltással elintézni. A valódi értékek belső meggyőződéssé válásáig irdatlan hosszú még az út. Ehhez azonban egy *másik társadalomra* van szükség.

- kárpáti -

Kell a platform, ha...

– MONDJA ***FARKASNÉ BITA ANNA***, AZ MSZOSZ BALOLDALI MUNKÁSPLATFORMJÁNAK VEZETŐJE



– A szakszervezetekről szóló vitában téma az MSZOSZ-ben lévő platformok helye és szerepe is. Hogyan kommentálnád ezt a tényt?

– Ez teljesen természetes, hiszen ilyen széleskörű eszmecserében a platformokról is beszélnünk kell; néhány dolgot újra kell gondolnunk. Emlékeztetnék rá: 1989-90-en környékén a szakszervezetek úgy gondolták, hogy a leghelyesebb magatartás a semlegesség. Később azonban kiderült, hogy ez nem járható út, a szakszervezetek nem lehetnek politikamentesek.

– Hogyan, mikor és miért vetődött fel a platformok – a Baloldali Munkásplatform – létrehozásának szükségessége?

– Az MSZOSZ 1991-ben megtartott rendkívüli kongresszusa felismerte, hogy *politikamentes szakszervezet nem létezik*, módosította a szövetség alapszabályát, megadva a platformok alakításának lehetőségét. Ezzel biztosította olyan szerveződések működési feltételeit, amelyek képesek *kifejezni a szakszervezeti tagság ideológia, politikai különbözőségeit.* Az MSZOSZ-en belüli platformok – a szocialista-szociáldemokrata, a kereszténydemokrata-kereszténységi és a baloldali munkásplatform – 1993 júniusától kezdődően jöttek létre. A Baloldali Munkásplatform *1993. november 24-én* alakult meg 65 fővel, elsősorban a megyei, de jó néhány budapesti szakszervezeti tisztségviselővel.

– Hogyan vonnád meg az eltelt hat esztendő mérlegét?

– A Baloldali Munkásplatform tevékenysége elsősorban a parlamenti és önkormányzati választások idejére koncentrálódott azzal a céllal, hogy minél több dolgozói érdekeket képviselő jelöltet juttasson a parlamentbe, illetve az önkormányzatokba. Ehhez arra volt szükség, hogy folyamatosan tartsuk a kapcsolatot a Munkáspárttal, kölcsönösen részt vegyünk egymás rendezvényein. Ilyen események voltak például a május elsejék, a különböző demonstrációk, az MSZOSZ által meghirdetett aláírásgyűjtési akció. Az 1994-es, illetve az 1998-as parlamenti választásokra a Munkásplatform és a Munkáspárt írásos *választási megállapodást* kötött, amelyben rögzítettük azokat a feladatokat, amelyeket közösen vállaltunk.

– Milyen problémákkal találkoztatok, milyen nehézségek merültek fel?

– Két alapvető tényezőről szólnék. Az egyik a platform helyzete az MSZOSZ-en belül. Az igazsághoz tartozik, hogy nem mentek simán a dolgok, voltak *ellenérzések* a platformmal kapcsolatban. Ez hűvös fogadtatást és távolságtartást jelentett az MSZOSZ részéről. Húzódott a platform felvállalásától. Ezekkel függött össze, hogy a platform léte és munkája nem is kapott kellő nyilvánosságot.

A másik probléma az volt, hogy a *Munkáspárt nem jutott be a parlamentbe*. Vagyis, mindazok a célok, amelyeket közösen kitűztünk, nem valósultak meg, s ez a tény kedvezőtlenül hatott a platform további működésére.

– Hogyan tovább?

– Elsősorban azt húznám alá, hogy *kell* a platform. Most talán – a jelenlegi társadalmi, politikai környezetben – még jobban, mint korábban. A platformnak van jövője, de csak abban az esetben, ha az MSZOSZ és a Munkáspárt megtölti tényleges tartalommal, és megtalálja ennek a korszerű formáját. Ha formává válik a kölcsönös tájékoztatásnak, az érdemi párbeszédnek, ha *műhelye* lesz a baloldal összefogását segítő nézetek és cselekvéssel összehangolásának, megvalósításának. Ellenkező esetben nincs rá szükség.

– Te személyesen hogyan vagy a platformmal?

– Akik ismernek, tudják rólam, hogy elkötelezett baloldali vagyok, ezért szívesen vállalom ezt a munkát, és őszintén hiszek benne, hogy – ha jól csináljuk – van értelme.

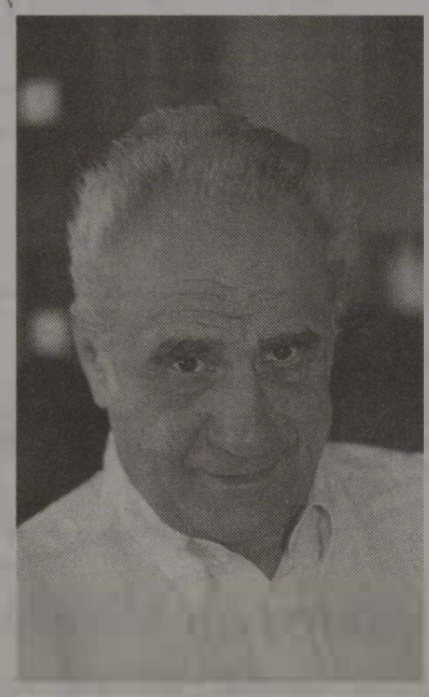
- kárpáti-

Ellenállni a kísértésnek

BESZÉLGETÉS ***MOCSÁRY JÓZSEF*** KÖZGAZDÁSSZAL, A TULAJDONOS MUNKAVÁLLALÓK ÉS TÁRSASÁGAIK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE ÜGYVEZETŐ ELNÖKÉVEL

– Mi a véleményed a szakszervezet és a politika viszonyáról?

– Régi vitatéma az – hasonlóan az egyházakhoz –, hogy politizálhatnak-e, politizáljanak-e a szakszervezetek? Korábban az Antall-kormány, most pedig az Orbán-kabinet gyakorlata bizonyítja, hogy a jobboldali kormányzás szociálisan érzékelten, s ebből eredően *szakszervezet-ellenes*. Ezt különösen veszélyessé teszi az, hogy a magyar gazdaságban hagyományosan – és most különösen – *túlsúlyos az állam szerepe*, tehát érvényesíteni is tudják akaratukat. Mindezt szemléletesen példázza a társadalombiztosítás államosítása, az érdekegyeztetés rendszerének felszámolása, a munkavállalói, szakszervezeti jogok megnyirbálása.



Régi tapasztalat, hogy az egyes munkás védtelen a tőkével szemben, *csak összefogva* képezhet ellenerőt, s válhat vitaképes partnerré. S most, a munkanélküliség idején, a vadkapitalista viszonyok közepette, amikor fokozódik a munkavállalók félelme, kiszolgáltatottsága, csak *sikeres politikai szerepvállalással* vívható ki az európai színvonalú munkaügyi törvényhozás. Ezzel egyébként – választási ígéretei ellenére – *a Horn-kormány is* adós maradt. A tanulság: nem a politikától való tartózkodás, hanem a részvétel a biztosíték a szakszervezeti célok elérésére.

– Hogyan látod a szakszervezetek és a pártok kapcsolatát?

– A bérből és fizetésből élők, a szakszervezeti tagság fő tömegükben baloldaliak. Ám *a baloldalon belül is* több párt között oszolhat meg a szervezett dolgozók rokonszerve. A pártok és a szakszervezetek kapcsolatának olyan *rugalmas formáit* kell megtalálni, amelyek nyilvánosak és – kölcsönös biztosítékokkal – alkalmasak megegyezésre, megállapodások megkötésére. Ez azonban ne legyen akadálya a más pártokkal való kapcsolattartásnak. Lehetnek *párhuzamos platformok* is egyes szakszervezeteken belül, miként az egyes szakszervezetek párhuzamos együttműködése is elképzelhető több rokon baloldali párttal. S az élet még kitermelhet számos más variációt is.

– Milyen legyen a szakszervezeti konföderációk együttműködése?

– A szakszervezetek hatékony politizálásának a feltétele: *közös fellépésük*. Az, hogy ne különüljön el a munkavállalói érdekek képviselete pártérdekek szerint. Más kérdés, hogy ennek mi a megjelenési formája. Ez a mindenkori konkrét körülmények függvénye.

– Lehetnek-e, legyenek-e parlamenti képviselők a szakszervezeti vezetők?

– Nem mellékes, hogy a támogatott párt valóban munkavállalóbarát-e, szociálisan érzékeny-e és komolyan veszi-e saját elveit, programját. Az, hogy a szakszervezeti képviselők esetleg nem a munkavállalói érdekeket képviselik a pártban, hanem a pártelit külön érdekeit a szakszervezetekben, nem a szakszervezeti vezetők képviselősége ellen szóló érv. Ez gyáva meghátrálás a feladattól és a felelősségtől. Ezért olyan szakszervezeti képviselőket kell kiválasztani, akik *elkötelezettek és szakmailag felkészültek.*

– Mit gondolsz a szakszervezeti vezetők erkölcsi magatartásáról?

– A rendszerváltás hangosan ki nem mondott, de közismert üzenete: most dől el nemzedékekre, kik lesznek a gazdagok? Ez *nagy kísértés* minden vezetőnek. A baloldali pártok, a szakszervezetek vezetői azonban nem vehetnek részt az osztozkodásban, mert ők a saját munkájukból élő nagy többségnek, a rendszerváltás veszteseinek a védelmét, képviseletét vállalják. A szakszervezeteknél hasonlóan merül fel a kérdés, mint a baloldali pártoknál. A válasz sem lehet más, mint például a szocialistáké: *vezető nem vehet igénybe olyan előnyt, amihez más, egyszerű állampolgár, szakszervezeti tag nem jut hozzá.*

A vezetővel a szakszervezete szolidáris, ha megrágalmazzák, ami az egyre inkább sárdobáló demokráciában úgy látszik, elkerülhetetlen. Tegyük hozzá, azzal is számolnia kell, más az elit megítélése és az egyszerű szakszervezeti tagé. A sok százmilliós, milliárdos privatizációs ajándékcsomaghoz, a tízmilliós és nagyobb végkielégítésekhez hasonlítva a két-, vagy ötmilliós, 20% helyett 10%-os kamatú VIP-hitel jelentéktelen. Tulajdonképpen azt bizonyítja, aki erre rászorult például telekvásárlásra építkezéshez, a lakása rendbetételére, az nem vett részt a nagy rablásokban, mert azok résztvevői egy ilyen ajánlaton jót nevetnének. Egy szakszervezeti tag szemével azonban *másképpen* néz ki a dolog, és erkölcsileg neki van igaza; egy baloldali vezetőnek, politikusnak más, *magasabb erkölcsi színvonalon* kell állnia.

- kárpáti -

EMLÉKEZZÜNK RÉGIEKRE!

Virág Sándor

A két hold földjén gazdálkodó és napszámosként is doglozó *Virág Sándor* és *Molnár Julianna* gyermekeként a Borsod megyei Hejőpapin született 1897. december 22-én. 1914-től pályamunkás a MÁV-nál. Ott került kapcsolatba az illegális vasutas szakszervezeti mozgalommal. 1919-ben, az intervenciós csapatok támadásakor fegyvert fogott Miskolc védelmében. A kommün leverése után bányamunkás Herbolyán. 1923. januártól újra pályamunkás a MÁV ómiskolci osztálymérnökségén. 1939. február 11-től vonatfékező a miskolci pályaudvaron.

1923. március 1-jén csatlakozott a Szociáldemokrata Párthoz. Szervezte a vasutasokat, terjesztette a Népszavát, 1930-tól a dél-borsodi községi pártszervezetek kiépítését is segítette. A párt miskolci központjában jól ismerték és becsülték az aktív, s az elméleti, szociológiai témák iránt is behatóan érdeklődő vasutast. Miskolcra költözése után bevonták a pártvezetésbe is. 1944 decemberében *Rónai Sándor* lakásán ő is részt vett az SZDP Szervező Bizottságának megalakításában. A párt vidéki titkára lett, és a vasutasokat is szervezte. 1945. januártól Miskolc Törvényhatósági Bizottságának; áprilistól pedig Borsod vármegye Törvényhatósági Bizottságának is tagja. Mivel 1945. májustól az SZDP függetlenítette, a MÁV-tól illetmény nélküli szabadságot kapott.

Miután júliusban *Rónai Sándor* közellátási miniszter lett, *Virág Sándor* lépett örökébe: 1948 márciusáig ő volt az SZDP Borsod megyei titkára. Jármű hiányában gyakran gyalogszerrel járta a vármegye községeit, "ennek ellenére 183 községből 172-ban működő pártszervezetünk van"– jelentette 1946 tavaszán. Az 1946. július 11-én megalakult Baloldali Blokk Végrehajtó Bizottságának tagja lett. Ám az MKP KV Szervező Bizottságának 1946. decemberi határozata után, mely szerint a Borsod megyei nagyüzemekben el kell érni, hogy a kommunista szervezetek legyenek a legerősebbek, még akkor is, ha az erősödés az SZDP rovására megy, rendkívül megromlott a két párt viszonya. Mivel az SZDP térnyerése 1947-ben is folytatódott – a vármegyében 33%-os tagszaporulatot ért el, s a miskolci MÁV-műhely szakszervezeti vezetőségébe 4 kommunistát és 15 szociáldemokratát választottak –, az MKP az ÁVO-t is bevetette a szociáldemokraták megfélemlítésére. *Virág* vb-üléseken, az országos pártválasztmányon szóvá tette az SZDP-tagok elleni terrort; bírálta saját pártvezetőségének határozatlan állásfoglalását, amely az 1947-es választások előtt nem oszlatta el a fúziótól való félelmet, megkönnyítve ezzel az MKP-nak a szociáldemokrata tagok egy részének átcsábítását; s kifejtette, hogy nem tartja időszerűnek az egyesülést az MKP-val. 1948. március 1-jén megyei titkári posztjáról eltávolították, 3-án jobboldali szociáldemokrataként pártjából kizárták.

Amíg elhelyezkedni nem tudott, házhelyén krumplit és zöldségfélét termelt. 1949-től egy malomban kisegítő éjjeliőr lett. Időnként saját helyzetükről és politikai kérdésekről beszélgetett néhány szociáldemokrata barátjával. Valamennyien azt óhajtották, hogy a világpolitikai helyzet kedvező alakulásának eredményeként polgári demokratikus rendszer legyen Magyarországon, s az SZDP újra önállóan működjön. *Virág* néhány levelet váltott az edelényi járás nyugatra szökött volt titkárával, aki tájékoztatta a szociáldemokrata emigráció helyzetéről. Két levelet felolvasott társainak és a fővárosban megmutatta azokat *Kéthly Annának* is.

1950. június 21-én letartóztatták. Virág Sándort a katonai bíróságok 1950. augusztus 18-án és 29-én a népi demokratikus államrend megdöntésére irányuló szervezkedés vezetésének bűntette és hűtlenség bűncselekményének vádjával mindkét fokon életfogytiglan tartó börtönre ítélték. 1956. március 29-én szabadult.

Az Északmagyarország 1956. október 31-i számában az MSZDP Miskolci Intézőbizottságának hét tagja – köztük *Virág* és elítélt társai – a párt újjászervezésére hívták fel a párt volt tagjait és szervezeteit. Hívó szavukra a miskolci és diósgyőri üzemekből százak keresték fel megyei és városi központjukat. November 1-jei felhívásukban hangsúlyozták: "...azt a szerepet akarjuk betölteni a magyar életben, amit a nyugati szociáldemokrata pártok töltenek be nemzetük életében: demokratikus eszközökkel szolgálni a haladást, a dolgozó nép ügyét."

1957. július 2-án a Legfelsőbb Bíróság perújítási tárgyaláson *Virágot* bizonyíték hiányában felmentette az 1950-es vádak alól. Izgatás bűntette miatt azonban 3 és fél évi börtönre ítélte, de ezt a büntetést addigi fogvatartásával kitöltöttnek vették. 1964. augusztus 21-én az Elnöki Tanács mentesítette e büntetés következményei alól. 1976. november 27-én Miskolcon hunyt el.

Gadanecz Béla – Gadanecz Éva

A fordulat éve 1999 volt,

DE A VASÚTEGÉSZSÉGÜGYET NEM LEHET KOCKÁRA TENNI

Januárban még nem tudtuk, de sejtettük, hogy a vasútegészségügy átalakításával kapcsolatosan lesz bőven feladatunk. A hosszú hideg telet a természet törvényeivel dacolva forró nyár, forró ősz követte és a tél is forrón köszöntött be. Egész évben folyamatosan át, meg át kellett ugranunk a legkülönbözőbb akadályokat. A nyár eleji szabadságok kezdetekor még azt reméltük, hogy a legnagyobb kihívás a MÁV Területi Ellátási Központok, mint költségvetési intézmények megszüntetése lesz, illetve a tevékenységük átadása a már korábban megalakult Vasútegészségügy Kht.-ba. Az előzetes tárgyalásokon, egyeztetéseken mindig felmerültek a már-már megszokott kérdések: mikor, milyen feltételek mellett, kiket vesz át a kht. Végre eljött 1999. augusztus 13. – a munkajogi megállapodás aláírásának napja. 1999. október 30-án pedig aláírásra került a miniszteri rendelet. Az átvett közalkalmazottakból munkavállalók váltak, a munkaviszonyra vonatkozó szabályok tekintetében az érintettekre vonatkoztatva a Kjt. helyett az Mt.-t kell alkalmazni, érvényben maradnak a KSZ-ek.

A munkajogi megállapodás aláírása ellenére azonban nem csökkentek a feladataink. Az új munkáltató már a munkaszerződések megkötésekor igyekezett kibújni a vállalt kötelezettségek alól.

Az 1999. évi események előre vetítik, hogy 2000-ben is lesznek a Vasútegészségügyi Kht. vonatkozásban feladataink. A Vasutasok Szakszervezete kiemelkedően fontos eseménynek tartja a kht. üzemi tanácsának megválasztását. A VSZ célja, hogy az eddig elért eredményeit megőrizze, ezért mindannyiunknak mindent meg kell tenni reprezentativitásunk megőrzése érdekében. A tét nem kevesebb, mint a kht. kollektív szerződésének megkötése.

A vasútegészségügy reformjának történetében azonban van egy másik fejezet is, amely a Budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet integrációjáról szól. A jogutód továbbra is megőrzi a költségvetési státuszát, a munkaviszonyokra azonban továbbra is a Kjt. vonatkozik. A Vasutasok Szakszervezetének feladata és felelőssége azonban itt sem kevesebb. Mára már minden érdekelt számára ismert, hogy a MÁV-kórház kollektív szerződését a munkáltató felmondta. Az új kollektív szerződés megkötésének érdekében a tárgyalások folytatásáról megállapodást írtak alá a felek. A tárgyalások azonban rendkívül nehezen haladnak. A Vasutasok Szakszervezete a KSZ tárgyalások 100%-án részt vett és fontosnak tartja a munkarend, a készenlét, az ügyelet, a helyettesítés, a túlmunka, az illetménypótlékok, az érdekeltségi rendszer, a fegyelmi felelősség, a kártérítési felelősség, a leltárfelelősség, a munkaügyi kapcsolatok és minden egyéb fontos témában a korrekt szabályozást és ezért erre vonatkozó javaslatait folyamatosan előterjeszti. Nem tapasztaltuk az elszántságot, akarást az érintett VEDOSZ részéről, pedig a folyamatok a feladat és ütemterv szerint zajlanak, mint ahogy, azt az 1999. december 10-én a KHVM-ben a MÁV Központi Rendelőintézet megszüntetéséről szóló miniszteri rendelet egyeztetésén is megerősítették. A Vasutasok Szakszervezetének tárgyaló delegációja a témára vonatkozó szakmai véleményét átadta és kifejtette, hogy jelentős létszámleépítés nem fogadható el, mert ez a folyamatos betegellátást akadályozhatja. A VSZ külön felhívta a figyelmet a munkavállalók helyzetének integráció előtti korrekt jogi rendezésére. A megszüntetésre kerülő intézmény közalkalmazottai az Mt. 209.§. (2) bek. alapján "a jogszabályon alapuló jogutódlás" miatt kerülnek folyamatosan továbbfoglalkoztatásra, melyről a munkavállalót értesíteni kell 1999. december 31. előtt. A jogutód munkáltató a jogelőd munkáltatót terhelő összes kötelezettségéért felel, a szervezésből adódó változás a munkavállaló jogainak csorbításával nem járhat.

Összefoglalva! A vasútegészségügy átalakításának folyamata során az 1999-et a fordulat évének tekinthetjük. A VSZ munkája során mindvégig felelősséget érzett a vasútegészségügyért. Köszönetet mondunk mindazoknak, akik hozzájárultak munkánkhoz, sikereinkhez. A feladatokat, a kihívásokat tekintve a 2000. év sem lesz könnyebb számunkra. Reménykedünk, hogy az újesztendő is tartalmazza majd sikereinket. Ehhez mindnyájunknak erőt, egészséget és kitartást kívánunk.

A fejekben zakatol a kérdés:

"KI VESZ MEG BENNÜNKET?"

A MÁV Rt. által alapított gazdasági társaságok életében a kívülálló szemszögéből 1999. átlagos évnek tekinthető. De vajon így van ez a munkavállalók részéről is? A válasz egyértelműen nem. Az év első napjai, a MÁV Rt.-nél lezajlott többnapos VDSZSZ-sztrájk is közvetten érzetette hatását a gazdasági társaságok életében. A sztrájk miatti bevételkieséssel számoló amúgy is alultámogatott MÁV Rt. a beruházási, fenntartási, karbantartási költség kereteinek lefaragására kényszerült. Aztán jött az árvíz, majd a belvíz. A természet által okozott károk a MÁV Rt.-nél további bevételkiesést okoztak. Így nem csoda, ha az egyre nehezebb körülmények között működő gazdasági társaságok felé irányuló MÁV megrendelések csökkentek, a tulajdonos likviditási nehézségei miatt a leányvállalatok egyre hosszabb ideig álltak sorban pénzükért. Esetenként előfordult, hogy a munkabérek kifizetése veszélybe került. Egyes gt.-kben évközi termelési szünetekre, kényszerszabadságolásra is sor került. Végül minden szerencsésen elrendeződött. Ez idő alatt a VSZ-nek is megvoltak a maga feladatai.

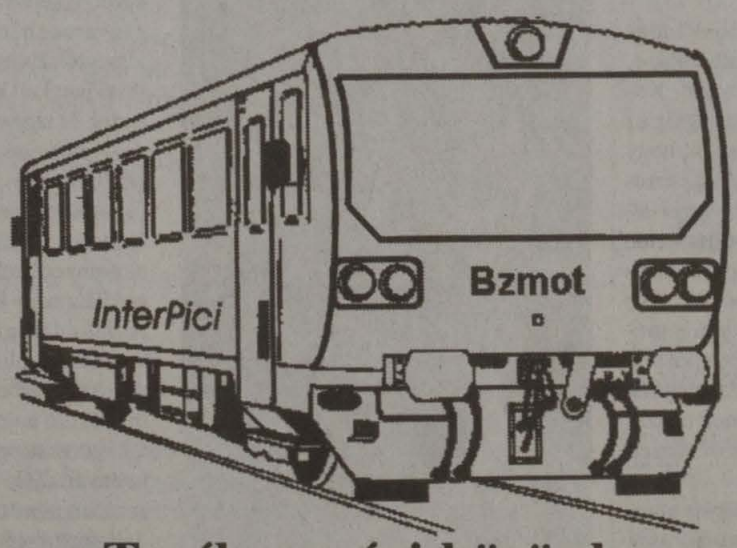
A Vasutasok Szakszervezete a gazdasági társaságokban foglalkoztatott munkavállalókat érintően olyan kiemelkedő fontosságú kérdésekkel foglalkozott, mint a munkaellátottság, béremelések ügye, a jóléti és szociális intézmények ügye, a menetkedvezmény megtartásának ügye, a MÁVFAVÉD Kft. szétválásának ügye, a gazdasági társaságok értékesítésével kapcsolatos problémahalmaz, belső szolidarítás kérdése, a vasútegészségügy reformfolyamatainak ügye, és így tovább. A VSZ többször kezdeményezett tárgyalásokat a MÁV Rt.-vel, mint tulajdonossal. Sajnos, azonban – nem a VSZ hibájából! –, érdemi tárgyalásokra nem került sor. A munkavállalók szerzett jogai ugyan még nem sérültek, de a problémák nem kerültek megoldásra. Nagy a bizonytalanság. Új a menedzsment, újak az arcok, új tervek készülnek. A munkavállalókat leginkább az üzletrészek értékesítésével összefüggő jelenségek aggasztják. Mit hoz a vasút átalakulása és reformja? Aggodalmuk jogos. Nap, mint nap tűnnek fel az újabb és újabb vevők. A fejekben a kérdés szinte mindig zakatol. Mikor vesznek meg bennünket? Ki lesz az új tulajdonos, stb.?

A VSZ 1999-ben mindezen kérdéseket kiemelkedő fontosságúnak minősítette és ennek megfelelően kezeli. Így tervezzük ezt 2000-ben is. A Vasutasok Szakszervezete bízik abban, hogy problémákat tárgyalásos úton lehet kezelni.

Dióhéjban ez történt 1999-ben. Köszönet mindazon tagtársunknak, akik munkánkat segítették. Mindnyájunknak erőt, egészséget, és sikerekben gazdag, boldog újévet kívánunk.

A Vasutasok Szakszervezete

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
• láng- és plazmavágás
• nagypontosságú fémmegmunkálás
• szemcseszórás
• alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313 Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

A MAGYAR VASUTAS
Karácsonyi melléklete
TÁRCA • VERSEK • NÉPRAJZ



A fa alól:
Váróterem az otthona 6
Mosolyogva is lehet szegénynek lenni 6
Tatus, a legnagyobb család tagja 100 éves 7
Vonatfelvevőből takarítónő 9
Zsirai László: Emlék ez is (vers) 12

SZABÓ BÉLA

...és te hol voltál akkor?

Márczi Zoltán a November 7. (Oktogon) téren találkozott a leányával. Finoman szitált az őszi eső, melytől az úttest fényesen csillogott. A csúcsforgalom autóáradata elárasztotta a körutat. Az emberek egymást kerülgetve siettek esernyőik alatt. A lány önfeledt mozdulattal karolt az apjába.

– És most? – kérdőn nézett rá.

– És most elmegyünk valahova! – felelte az apa, és az ernyője alá engedve lassan elindultak a Marx (Nyugati) tér felé.

– Mondd apa, hova megyünk? – kérdezte másodszor is.

– Nézd a Skálát – mondta – olyan, mint egy ékszerdoboz –, aztán a feltett kérdésre váltott.

– Ivett! Tudok itt a közelben egy jó kis helyet. Ott van a Vígszínház mögött. Nos, ha akarod...

A lánynak tetszett az ajánlat, még inkább az étterem.

– Olyan, mint egy régi vitorlás – mondta, amikor belépett.

Márczi Zoltán az étlap gondos tanulmányozása után ételkülönlegességet rendelt, mellé egy üveg Villányi merlotot.

– Most mi itt kettesben megünnepeljük a te teljes jogú állampolgárságodat. – Kissé sután hangzottak szavai, de ebben a környezetben semmi sem tűnt rendkívülinek.

– Rendben van, apa! Te pedig elmondod, hol voltál tizennyolc évvel ezelőtt azon az éjszakán, amikor én megszülettem.

Márczi jellegzetes mozdulattal gyufáért nyúlt, lángra lobbantotta a gyertyát, és mesélni kezdett.

– Abban az évben Katalin-napkor esett le az első hó, s reggelre megváltozott minden. A tárgyak új formát vettek fel. Napokig havazott, majd észak felől dermesztő hideg áramlott és nem engedte, hogy olvadjon. A hó vastagon fedte be a földeket, a háztetők gerincét és tömött csónakban ült a fák ágain.

Anyával otthon ültünk. A cserépkályhában égtek a fahasábok és a homályt átfényesítették a lángok. Azokban a napokban már vártunk téged. Késtél. De elő volt készítve minden a jöttödre. Ingek, kabátkák megfoghatatlan tisztaságot árasztottak. Hallgattuk, mint támad fel a szél. Sehova sem kívánkoztunk. Egyszer csak kopogtak. Köntösbe bújtam és az ajtóhoz mentem, ahol ott állt Fekete Sándor, az értesítő. Kezében jókora bot a kutyák ellen. Bajuszán leheletének nyomai deresedtek.

– Kutya időnk van! Azonnal indul a hóeke. Menni kell forgalmi kísérőnek – mondta ki egy szuszra, s mosolygott, mint aki ezzel a küldetését befejezte. A többieket már értesítette.

Az állomáson azt mondták, csak végigszaladunk a vonalon és éjfélre otthon is leszünk. Így indultam el otthonról élelem nélkül.

A két háromhetvenötös gépen a legjobb mozdonyvezetők szolgáltak. Felvettük a Klima hóekét, aztán menesztettek bennünket.

A szél a Bakony alján szinte viharossá erősödött, megdobta a Klimát és fémes zörejjel rázta az ablakokat. Hóviharba kerültünk.

– De hiszen az esztelenség volt – szólt közbe a lány.

Még nem tudhatod, mi az esztelenség! – mondta és folytatta: – Öten álltunk a vezérlőálláson. A külvilággal alig volt kapcsolatunk. A síneket az utolsó vonatok óta vastagon befedte a hó. Néha áthatolt rajtam egy kényszerképzet, hogy már nem a síneken, hanem a földön gurulunk.

Kővári sovány arcát komorrá rajzolta a feszült várakozás. Ő kezelte az ekelapokat. Konrád bundás sapkája alól figyelte a pályát és szólt, ha a hófúvásos helyhez értünk. Mint a tenyerét, ismerte a vonalat. Benne, a kis alacsony vontatási tiszt adta az utasításokat Kővárinak. Én a jelzőkürtön adtam a mögöttünk levő mozdonyvezetőknek a jelzést. Minden hordalékos hely előtt "féket ereszd meg"-et, mely azt jelentette, hogy nyissák rá jobban a gőzszabályozót.

– Hosszú, két oldala hófúvás – szólt Konrád, és máris csattant Bense parancsa: – ekelapokat le! Én tovább adtam a parancsot hátra, és nekiindultunk a hófalnak. A fűtők szüntelenül tüzeltek.

Nagy figyelem kellett ehhez. Azzal az érzéssel érkeztünk S. állomásra, hogy a pálya mögöttünk szabad. Megfordultunk, hogy induljunk vissza. Kiálltunk a negyedikre. Fiatal főtiszt volt a menesztő. Hozta a rendelkezést, hogy tovább kell mennünk P.-be egy másik vonalra, mert a hóban elakadt egy személyvonat. A dízelmozdony egy tengellyel kisiklott, és a segélymenetnek utat kell törni. Az egész csak egy köpésnyi távolság – mondta, és megvillantotta lámpája zöld fényét.

Az átfúvásos helyek sűrűsödtek. A hó magassága egyre nőtt, helyenként már-már bent maradtunk. Noha fűtötték a vezérlőállást, a hideg utat talált a réseken. Egyszer megálltunk. Nem tudtuk áttörni a havat. Azonnal indultunk visszafelé. De a gépek maguk alá gyűrték. Az erőfeszítésben megfutottak a kerekek. Nem gondoltam, hogy kieshetünk, csak az járt mindannyiunk eszébe, át kell törni az akadályt.

– És mit tettetek, amikor sikerült?...

– Vad örömmel felüvöltöttünk. Még Kővári pogány arca is fénylett.

– P.-ben köpcös, mokány forgalmista fogadott bennünket. Bensé-vel az első pillanatban összevesztek, hogy később megbékélve tárgyalják meg a tennivalókat. Feszült idegállapotban éltünk.

– A segélymenet útban van Ferencből – mondta – addig behozzák az üres személykocsikat. A vonat felét már visszahozták és azzal időben elvitték az utasokat.

Rég túl voltunk már éjfélen. A távíródrótok különös hangot adtak a szélben. A Klima olyan belülről, mint egy búvárnaszád. Az acélhengeres részben padok és a padokon puha betétek. Vártuk a hajnalt.

Reggel újrakezdtünk. A nyílt pályáról odalátszott a vonat. Táj csata után. A hósivatagban parányi szürke folt. Egy gyorsvonat maradványa. A Klimát leakasztottuk és a két géppel mentünk, hogy behozzuk a kocsikat, felszabaduljon az út a mozdonyhoz. Volt velünk egy Csertán nevű mozdonyfelvigyázó is. Nagy Gáborral, a fiatalabb mozdonyvezetővel ők kapcsolták le a gépeket. Olyanná váltak, mint Amundsen emberei. Hason csúszva bújtak a leakasztáshoz. A dermedt vas ragadt a hidegtől. Próbálták lazítani a csavarcsapot, de az összehúzódva nem engedett. Fáklyázni kellett. És ez így történt a kocsiknál is.

Bense kezét lerántva adott jelt az indításra. És megkezdődött egy felejthetetlen küzdelem. Centiről-centire nyertünk teret. Előre...hátra. A hó feltorlódott a kerekek közé, a hajtórudakat eltömte. Mi lapáttal, szítóvassal, kézzel takarítottuk a havat, hogy egy kicsit is haladjunk előre. A gépek erőlködésétől hullt a szénpernye, és végtelennek tűnő idő múlásával egy métert haladtunk előre. Aztán a gépek visszatoltak és újak indultak. Egyszer csak valaki felordított örömében: megy... megy... megy! Cserhán állt legelöl. Ő vette észre a bajt: – állj, állj ... az úristenit, hadd álljon. – Mire mi észbe kaptunk, kisiklott.

Döbbenetes lett a csönd.

– Emberek, mi megtettünk mindent – mondta valaki. – Nincs más hátra, bemegyünk. Az első gépet leakasztottuk, és vert hadként, vonultunk vissza.

A segélymenet a késő délutáni órákban érkezett meg. A közeli laktanyából katonák, a faluból férfiak jöttek lapáttal és kezdték szaggatni a havat. A szél alább hagyott, de a hideg csontig hatolt. Nagyon éhes voltam. Konráddal átléptünk a közeli üzletbe. Csak nápolyiuk volt. Fél kilót vettem.

A második éjszaka a ferencvárosiak dolgoztak. Vatelinos ruhákban, mackósan mozogtak.

Reggelre megállt a havazás és a szél elcsendesedett. A gépeket behúztuk és félretettük az első vágányra. A felhők eloszlottak és tisztán ragyogott a hó.

Eltelt már több mint harmincöt óra, hogy eljöttem tőletek... Fáradtak voltunk és megtörtek. Amikor visszaérkeztünk és hazaértem, nem találtam otthon senkit. Anya érezve, hogy magára maradt, az első jelekre telefonon kért segítséget. Már kórházban volt és te megérkeztél. Üzenet várt az asztalon. Gyorsan megfürödtem és siettem utánatok...

Eddig a történet.

Ivett nézte a gyertyacsonkot, melyen furcsa alakzatokat rajzolt a lefolyt viasz. Végül felemelte tekintetét és azt mondta:

– Én meg azt hittem, hogy te soha egy szeget sem tudsz beverni a falba.

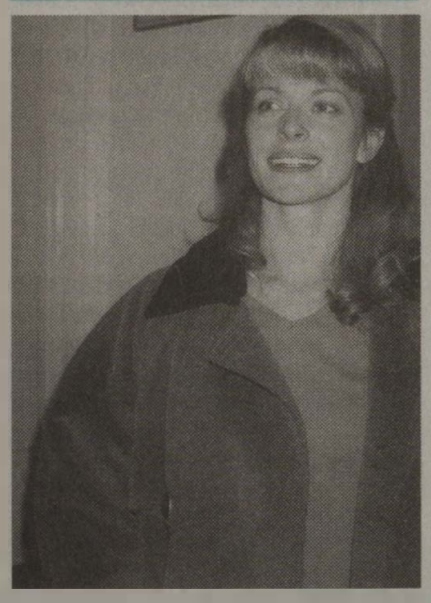
Márczi órájára nézett:

– A mindenségit, hogy elszaladt az idő. Igyekezzünk, mert otthon meglepetés vár.

Felsegítette lányára a bundát, és előre engedte maga előtt...

Az ereszcsatornából még mindig folyt a víz. A körúti fákról lehullt levelek ázottan simultak az aszfalthoz, és olyanná tették, mintha különös tapétát ragasztott volna valaki a lábuk alá.

* * *



SZALAI CSABA

Nastassja sminkje

Egy utcát foglalt le a stáb,
Nastassja Kinski forgatott,
ott élő volt a félhalott,
valaki épp hajnalt csinált,

majd éjszakát alkalmasint,–
a fényszóró daru nyögött,
tíz rendező küldöncködött,
de nem készült el még a smink.

A nyál a szájban összegyűlt,
Andrew szivarja megdagadt,
az idegesség átragadt.

S mint denevér, ha kirepült,
már ott cikázott szinte mind,
de nem készült el még a smink.

Annak emlékére, hogy az "Amerika rapszódiát" a Benczúr u. 41. sz. alatt is filmezték.



Az adventi koszorú

Az egyházban az advent a várakozást, az Úr eljövetelének várását jelenti. A gyertyagyújtás ötlete egy protestáns árvaházi lelkészé az 1860-as évekből. Ezzel akarta gyermekei számára a karácsony előtti várakozást kézzelfoghatóbbá és szebbé is tenni. Eleinte nem is koszorúra helyezték a gyertyákat, hanem csillárra. Idővel a koszorú díszítése vált szokássá, főleg az időtálló szárazvirágok, tobozok, örökzöldek kerültek az adventi gyertyák szomszédságába. A Néprajzi Múzeum minden év novemberének egyik hétvégéjén adventi koszorúkiállítást és kötési bemutatót rendez, ahol nemcsak vásárolni, hanem tanulni is lehet, hiszen sokan ragaszkodnak ahhoz, hogy maguk készítsék el az adventi koszorút.

Mészáros Mária

HAJÓS TAMÁS

Fekete fák

A temetőt senki sem látogatja.
Föld alá bújt a délután
Egy sírkövön: Élt 23 évet.
Egy eltévedt hang ágak közt megáll.

A hétköznapok megszokott
egyenruhája.
Ijesztő, milyen feketék a fák!
Finom homokszemcsék lassan
peregnek
szemüregen a fülkagylóig át.

Két sárcipőbe gyömöszölve
minden
menetel, s homlokomba vág.
A csönd tele van tébolyult
jelekkel.
Kenyérhéj, megskalpolt világ.

TÖRÖK ISTVÁN

Faluvégen

Anyám, itt vagyok megint,
meghozott a kis motorvonat,
kutyák ugatnak, s gőzölgő
ruhában járkál a fagy,

számon a szó is céltalan,
s gondom,
mely naponta küszöböd járja,
csak messzeséged villant
mosolyt az almafákra,

és aki jön nem tudja,
hogyan éltek haragvó hajnalon,
csak a remény, hogy megjövök,
tapos ösvényt a friss havon.

SZALAI CSABA

Országistálló, 1999

A léha múlton húspréda hever,
a csörtetőkre tárt karokkal várnak,
gyűl az éhes morgás. Leteper.
A csűrtetőn is varjak.
Rút magánhad.

Kifoszt a szél is. Nem fél, ha fél is
egy két tolvaj félisten,– az ég zeng.
Öklöd ím csak zord proletár fétis,
a dúlt tömeg még
munka nélkül lézeng.

Még nem pofázik vissza a vihar se,
elsötétült képpel ül,
magába hallgat.
Anyánk fillért rakosgat:
jaj, kitart-e?,

s az ország pőre testét úri talpak,
mint a trágyát újra megtapossák,
kitáncolják győzedelmük hosszát.

SZALAI CSABA

Ezredéves hazánk

Hajós Tamásnak, a költőnek

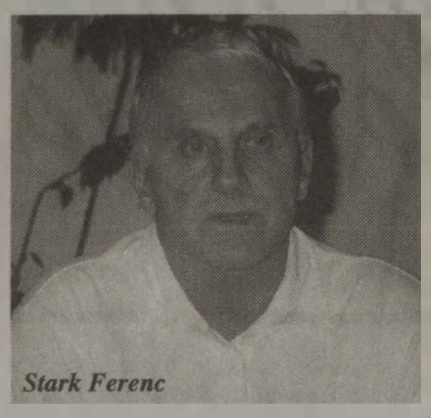
Mindig megírlak
s nem írok egy sort se,
a Tiszáról se tudom,
hogy folyó-e?
Csak medret ás valami ős,
ki nem talált foglalkozás.
Ám egyszer mint finom fövenyt
leraklak én is,
nem hordalak tovább.
Jön egy kotróhajó, s elád.
Avagy sziget leszel, sziget,
hol szabadsággal szédíted,
ki elvadult, kire ujjal mutathatnak
tanuk:– Vérzik a málnás,
ő a tettes,
iszonyatmedvénk újra megles.–
Az is lehet, hogy majd a játszó,
homokbástyát aláaknázó
balsors-nép fedez föl. Néhány
ütött-kopott aranylemezkét
nagyúri Bánk bán jellemedből.
S nemzeti kis történetünk
Vereckén úgy sillámlik át,
hogy a kövült közöny
fogságából kivált.

SORSOK, ARCÉLEK, EMBEREK

Egy orvos legyen jó ember!

AZ OTTFELEJTETT DOKTOR

Gyermekorvosnak készült, aztán megkérték: helyettesítsen valakit négy napig a reumatológián. Majd szó szerint ott felejtették. Így lett a négy napból negyven esztendő. A gyerekek nem tudják, mit vesztettek *Stark Ferenc* doktor úrral, ám a vasutas betegek nagyon jól jártak. Nyugdíjba vonulásának alkalmából kerestük föl a MÁV hévízi gyógyintézetének igazgatóját.



Stark Ferenc

– Gyerekkorom óta készültem az orvosi hivatásra. Nehezen sikerült bekerülnöm az egyetemre, mert nehéz élet volt akkor is, nem oda mehetett az ember, ahová akart. A középiskolai igazgatóm és az osztályfőnököm a műegyetemre akartak orientálni, hogy gépészmérnök legyen belőlem. Én ellenálltam, és emiatt két évig nem vettek föl az orvosira. Elmentem marós szakmunkásnak a csepeli gépgyárba, és onnan, mint munkásnak, már támogatással sikerült bejutnom az orvosira. Nagyon sokat küzdöttem a minél jobb eredményért, mert mindenképp bizonyítani akartam. Húsz évet az ORFIban dolgoztam, utána jöttem át a MÁV-hoz. A szakrendelésen voltam egy évig, utána kerültem ide Hévízre. Ennek huszonhárom éve. Hatvannégy munkatárssal, és akkor még 120 betegággyal kezdtük a munkát. Nagyon jól éreztem magam a MÁV-nál. Az államegészségügyben egészen más viszonyok vannak. A MÁV világa sokkal bensőségesebb, kifejezetten családias. Itt mindig közelebb érezte magához az ember a többieket. A budapesti ORFI például hatalmas kórház volt, majdnem kétezer ággyal, ezért ott inkább az osztályokon volt intim légkör. Itt viszont a munkatársak is sokat segítettek abban, hogy a hivatásomat úgy gyakorolhassam, ahogy hitem szerint kell.

– Érdekes az élet. Amikor az ember azt hiszi, hogy valami rossz történik vele, kiderül, hogy abból lesz a legjobb. Eredetileg belgyógyászaton kezdtem a pályámat, és gyerekgyógyász is akartam lenni. Akkor még nem tudtunk arról, hogy létezik reumatológia. Az egyetem után elmentem katonának, és amikor visszajöttem, a kórház főigazgatója szólt, hogy négy napig helyettesítenem kell valakit egy osztályon. Ebből a négy napos vendégszereplésből lett több évtized, egy reumatológus-fizikoterápiás szakorvos. Megszerettem ezt a területet, de az eleje borzalmas volt. Két évig nem tértem magamhoz a kábulatból, hogy szabályosan ott felejtettek. Aztán megtapasztaltam, hogy a reumatológia milyen színes, sokrétű szakma. Nemcsak a belgyógyászatot, hanem az ideggyógyászatot és a konzervatív ortopédiát is kell hozzá tudni. Ismerni kell a gyógyvizek összetételét, az iszappakolásokat, a masszázsokat, és sorolhatnám. Akkoriban egyébként nagyon lenézték a reumatológiát, azt mondták, ez amolyan fürdőorvosi szakma. Később kiderült, hogy bizonyos reumatológiai kórképek hátterében az immunrendszer betegsége áll. Az immunológia végül is a mi szakterületünkből nőtt ki.

– 1963-ban szereztem szakvizsgát, 1967-ben, 32 évesen már főorvos lettem. Ketten voltunk ilyen fiatal főorvosok az egész országban, egy pécsi doktor és én. Félállásban a minisztériumba kerültem, és az egész ország reumatológiai szakellenőre lettem. Jártam az országot.

– Be kell vallanom, a MÁV-hoz nem önként jöttem. Amikor napirenden volt a kórházi-rendelőintézeti egységek létrehozása, összehívtak egy értekezletet a minisztériumban. Kérték a véleményemet, én meg elmondtam, ha ezt végrehajtják, nem sül ki belőle semmi jó. Ez persze nem tetszett a felettesünknek, ezért azt tanácsolta, változtassak minisztériumot. Így kerültem a közlekedéshez. Nagy trauma volt mindent otthagyni, ráadásul semmit nem tudtam még akkor a vasútegészségügyről, csak néhány főorvossal volt kapcsolatom. Egészen addig csak kívülről láttam szakrendelést, ám hamarosan megtudtam, mit jelent 6 óra alatt ellátni 60 embert. Hát az nem olyan, mint az ellenőrzés! De örültem, hogy megtanulhattam, miként kell a betegeket válogatni, melyikükre mennyi időt kell fordítani. A nyavalyák jellege is más itt. Az államegészségügyben mindenféle foglalkozású beteg megfordul, itt pedig sajátos betegségek vannak. A nehéz fizikai megterhelés, az időjárási tényezők miatt jellemzőek a gerinc- és ízületi elváltozások. Hévízen már ennek tudatában kezdtem működni. Volt tapasztalatom, koncepcióm. Kidolgoztuk a betegségekhez, az általános kezelési időt. A vezetőség teljesen megbízott abban, kit milyen sorrendben, hogyan, mennyi ideig kezelünk. Hagytak gyógyítani bennünket, hagyták élni a szakmát.

– A legszembetűnőbb az volt számomra, hogy a MÁV-egészségügy sokkal magasabb színvonalon volt ellátva eszközökkel, és a szervezettségi szint is magasabb volt. A rendszer 500 ezer embert látott el, és ez meg is látszott a rendelők, a kórházak magas színvonalán. Ám ha valamire szükségem volt, kőkemény csatákat vívtam érte. Azt mondták, olyan vagyok, mint a bulldog. Van is benne valami. Az első időben nehézséget jelentett a betegbeutalási rendszer megszervezése úgy, hogy a lényeget megértsék a területi egészségügyi központok. Meg kellett szervezni a kórházakkal a betegátvételeket is. Arra törekedtem, hogy itt helyben jó kapcsolatot építsek ki a többi intézménnyel, például a keszthelyi, a zalaegerszegi kórházzal. Azt akartam, hogy ha bármilyen gond van, a vasutasokat úgy fogadják, mint a saját betegeiket. Nálunk is előfordulhatnak olyan súlyos állapotok, amelyeket nem tudunk megoldani, mert a szaktudás ellenére nincs hozzá eszközünk, technikánk. Jó lett a kapcsolat, sokat tehettünk mindnyájan a betegekért.

– Aggódom, mert sehol az egészségügyben, így a vasútegészségügyön belül sincs pénz. Ha összerakják tíz szegény ember pénzét, abból sem lesz több. Néhány éve teljesen váratlanul átkerültünk az állami ágylétszámba a 120 ágyunkkal. Mit sem sejtve elmentem Zalaegerszegre az értekezletre, két óra alatt elvettek tőlünk 45 ágyat. Azt mondták, hogy tíz százalékos ágycsökkentés lesz, ez meg, akárhogy is számoltam, 38, 5 százalék, évi 20-25 milliós veszteség. Majdnem infarktust kaptam, mert nem tudtam mit tenni. Napokig csak jártam, mint egy eszelős, aztán elkezdtük szép lassan, 3 év alatt átalakítani az intézményt, hogy ésszerűbben gazdálkodhassunk. Egyre több lett a bevételünk, és idén már augusztusban 10 milliónk maradt, minden költséget leszámítva.

– Mindent papíromat elvittem már, épp ma, hogy ön jött. Kipakoltam a szobámat. Negyven év munkáját látom viszont a dokumentumokban. Már el is felejtettem, mi mindent csináltam. Rossz érzés elbúcsúzni a betegektől. Sohasem vágytam arra, hogy elismerést vagy jó szót kapjak. De mindig jöttek visszajelzések, hogy a betegek és a vezetők is meg vannak elégedve, és ez nagyon sokat jelentett. Nyugodtan megyek el, mert úgy érzem, megtettem, ami tőlem elvárható.

– Több olyan kedves eset van, amire szívesen emlékszem. Egyszer például utaztam a vonaton idefelé. Egy férfi véletlenül nekem panaszkodott, hogy nagyon fáj a lába. Mondtam, az enyém is szokott itt-ott fájni. Elmesélte, hogy éppen a MÁV-szanatóriumba tart, és figyelmeztetett, ha véletlenül engem is beutalnának oda, vigyázzak mert a főorvos irgalmatlanul szigorú. Megköszöntem, és megígértem, hogy óvakodni fogok, nehogy összetűzésbe kerüljek a Starkkal.

– Amióta vasutas vagyok, VSZ-tag is vagyok. Most is ezt a szakszervezetet választanám, mert nagyon reálisak az elképzelései. Ismerik a lehetőségeket, tudják, hogy nem szabad túllépni bizonyos kereteken. Mert egy szakszervezet, hasonlóan egy kórházhoz, olyan, mint a hajó. Mindennek meg kell lennie, megfelelő mennyiségű víznek, energiának, tudni kell, hova tart, mennyi emberrel miféle feladatot végez. Mert ha egyszer elindultunk, nyílt vízen evezünk.

Veszely Emőke

Neki a váróterem az otthona

LAKÁST MÁR KAPOTT, KULCSOT MÉG NEM

Megmaradt vasutasnak. Még akkor is, amikor immár közel másfél éve a százhalombattai vasútállomás várótermének lakója több hajléktalan társával együtt. Szakadt pulóverében és ütött-kopott nadrágjában fogad, de a fejéről nem hiányzik a MÁV-logós sapka. Mert azt azért még hordja. Neki a magyar vasútból ennyi maradt. Hiába, a megszokás nagy úr. Ahogy ott ül és dadogva beszél, az ember szíve megfájdul.

Ahogy mindenki szólítja *"Dadogós" Nagy Lajos* 1961. január elsején állt a Magyar Államvasutak szolgálatába. A porcsalmai születésű férfi előbb pályamunkásként dolgozott Érden, majd átkerült a helyi szertárba, ahol 36 évet "húzott le". 1998-ban azonban, egy nap többet emelt a kelleténél. Hamarosan kiderült: bal szívbillentyű-tágulása van. Táppénzre került. A bajt csak tetézte, hogy amikor 1998 őszén jött haza egy érdi, orvosi kivizsgálásról, vasvillával megtámadták és megszurkálták. A sérült férfi visszavonszolta magát a százhalombattai rendőrőrsre, ahol a rendőrök azonnal bevitték a helyi SZTK ügyeletére, majd onnan már mentővel szállították a budapesti Jávor utcai kórházba. Itt ellátták a sérüléseit, majd a mentősök visszavitték a százhalombattai SZTK ügyeletére. Atáppénze időközben lejárt s *Nagy Lajos* egy 1999. július 20-i keltezésű levél szerint – a MÁV Orvosszakértői Intézetének szakvéleménye alapján – II. csoportba tartozó rokkant nyugdíjas lett. A vasvillás támadás óta fél hazamenni érdi őrházlakásába, így azóta a százhalombattai váróterem lakója.

A férfi egyik szeme sír, a másik nevet. Kapott ugyanis a MÁV Rt.-től egy (szükség)lakást, egy nagytétény-érdligeti őrházat. Sőt! A MÁV Ingatlankezelő Kft.-je még egy "lakás-helyreállítási költségvetést" is készített a számára, melynek a végösszege 82 ezer 469 forint, azaz a 60 éves férfi ennyit költhet majd lakásának rendbetételére! Azért csak majd, mert a lakást október 4-én bérbe adó MÁV Ingatlankezelő Kft. "elfelejtette" a szerződéshez mellékelni a lakás kulcsát! Így szegény *Lajos bácsi* mit sem ér a kiutalt lakással. Mindenesetre már beszélt egy fiatal, százhalombattai festő-mázolóval, aki vállalná a lakás felújítását. Az egykori vasutas azt mondja, meglenne a felújítás fedezete, hisz' már a végkielégítését is megkapta, csak a kulcsra vár. Az pedig csak nem akar előkerülni! A rokkant nyugdíjasnak egyébként a MÁV Rt. október 1-től december 31-ig lakbérmentességet szavatolt.

Addig is, míg lakásának kulcsa előkerül, *Lajos bácsi* felkészül a télre és hajléktalantársaival már otthonosan berendezkedett a százhalombattai vasútállomás várótermében. Igaz időnként megverik őket a diszkóból hétvégente hazaigyekvő fiatalok és az utasok is keresetlen szavakkal illetik a "csöveseket". *Lajos bácsi* azonban tűr és bízik abban: hamarosan már lakása falai között ünnepelheti az idei karácsonyt. Még szerencse, hogy általában, éjszakánként új otthonáról álmodik, így könnyebben elviseli a sorozatos nappali megpróbáltatásokat. A helyi vasutasok pártfogolják, ahogy tudják, megvédik. Ő ezt munkájával hálálja meg: a legutóbbi télen is már hajnal fél ötkor talpon volt, felsózta az utat, hogy ne csússzanak el a jégpáncélon az első utasok és a szolgálatban lévő vasutasok...

Berta Sándor

"Mosolyogva is lehet szegénynek lenni"

A NYOLCTAGÚ CSALÁD KARÁCSONYI ÚJ OTTHONA



Már a csupasz falak közt is jó érzik magukat... FOTO: ÓDRI

A vasútvonallal párhuzamos, mégis csendes kis utcában december elején a betonkeverő, a téglakupacok, valamint az épülőfélben lévő ház által festett kaotikus kép jelzi, hogy tavaszig nem várhat a család. A karácsonyt már az új otthonukban szeretnék tölteni. A kert végében álló ideiglenes lakrész picike helyiségeiben összezsúfolva, de sugárzó vidámsággal körülölelve él most a Bordohányi família.

Két esztendeje talált egymásra a két félcsalád, s azóta a férj *Gábor*, a feleség *Gabriella*, s a hat gyermek *László* (19 éves), *Gábor* (18), *András* (16), *József* (14), *Mónika* (8) és *Gábor* (3) közös terveket sző, melyeket lassan, sorjában valóra váltanak. Közös örömük, büszkeségük, s persze energiájuk falója is félkész otthonuk, mely a pénzintézeti késedelmes ügyintézések ellenére pár hónap alatt tető alá került. Ha az időjárás kedvező marad, a karácsonyfának már a friss falak között örülhetnek a gyermekek. A 157 négyzetméternyi terület elegendőnek bizonyul ahhoz, hogy a négy nagyfiú külön-külön félszobába költözzön a tetőtérben, ahol fantáziájuk szerint alakítgathatják majd fészkeiket. A földszinten pedig a közös helyiségeken kívül a picik és a felnőttek ugyancsak külön "birodalomhoz" jutnak.

"A gyerekek korábban ismerték egymást, mint mi. Együtt játszottak. Laci és Gabi egy osztályba jártak. Mivel közel laktunk egymáshoz, a fiúk barátsága révén egy üveg pezsgő bontásával kezdődött a kapcsolatunk. Ugyanis kiderült, hogy mind a ketten október 3-án ünnepeljük a születésnapunkat. S a Gabi becenevünk is közös. Bolondozó kedvünk szintén azonos jegyeink közé tartozik. Elhatároztuk, hogy csak is 13-án és pénteken lehet az esküvőnk. Így kivártuk azt a napot, s két évvel ezelőtt március 13-án keltünk egybe" – mesélték.

Pályamunkás volt, Irakba ment

Gábor vasutas dinasztiából származik. Édesapja nyugdíjas mozdonyvezető, az egyik bátyja szintén. Legidősebb testvére pedig a járműjavító kft.-nél dolgozott. Ő 1973 óta tartozik a MÁV kötelékébe, s a rövid iraki munkavállalását kivéve, hűséges a vállalathoz. Géplakatos szakmával pályamunkásként kezdte a dolgos mindennapokat, mint oly sokan a cégnél, majd a vontatási szolgálat gyártó-újító műhelyébe került. Később laktanyagondnok lett. Akkori vágyáról, a mozdonyvezetői pályáról édesapja lebeszélte, így került a kocsivizsgálókhoz, ahol immáron 18. éve hóban, szélben, kánikulában a kerekek revizora. Kalandvágyó.

– Irakba is a kíváncsiság vonzotta? Külföldi munkásként miként hatott Önre az ottani légkör?

– A kőolajvezeték építésnél nehézgépszerelőként dolgoztam. A busás fizetség miatt vállaltam a kockázatot, hisz amikor 1982 áprilisában megérkeztünk, még dúlt a háború. A határ mentén kezdtük a kivitelezést, s az országot átszelve Bagdadon túl vertünk utoljára tábort. Munka után szabadon barangolhattunk, de mindig csoportosan közlekedtünk. A táj, a városok belső magjai, az úri rezidenciák csodálatosak, ugyanakkor az utcákat, lakótelepeket elárasztó szemét és mocsok az európai szemnek irritáló. A döglött tehén tetemét például a vadkutyák hordták szét.

– Azóta is csaknem két évtized eltelt? Meglátása szerint milyenné formálódott a MÁV?

– Munkaszemlélet és hozzáállás szempontjából hatalmas a változás. Sajnos a mögöttünk hagyott évek a járműpark műszaki állapotán szintén nyomot hagytak. A létszám ugyancsak megcsappant. Az a helyzet állt elő, hogy nem a cégtől, hanem egymástól kapjuk a szabadságot, hisz az előírt ötfős csapatból, ha valaki kiesik, ugyanazon vonatforgalom mellett a többiek végzik el a munkáját. Helyettesítőt nem kapunk. Az időjárás viszontagságainak kitett tevékenységünkért sem munkaidő-kedvezmény, sem negyedévi balesetmentességi pótlék, sem korkedvezmény nem illet meg bennünket, s ezt méltánytalannak tartjuk. Pedig, ha megered az eső, naponta 3-4 alkalommal vizesen szárad meg rajtunk a ruha. Emberpróbáló a 12 órás éjszakai műszak. Egyetlenegy munkatársunk vonult normál módon nyugdíjba. A többiek rokkant vagy előnyugdíjasok lettek, mert nem bírták a megpróbáltatásokat.

– Veszélyes is ez a szakma...

– Teljesmérvű koncentrációt kíván az, ha az ember a szerelvények között mozog. A kocsirendezőknek szintén figyelniük kell, hogy ne történjen velünk baleset. Mindenesetre veszélyességi pótlék sem jár nekünk.

Éhkoppon még nem maradtunk

– Ha december, akkor bértárgyalások. Ez a megszokott menetrend a MÁV-nál. Milyen a hangulat a kollégák körében?

– Mindenki csak a jogos járandóságát kéri. Bár megértjük a vasút nehéz anyagi helyzetét, családunkkal a XXI. századba lépvén emberhez méltó, normál körülmények között szeretnénk élni. Ehhez a munkák értékét minden hónapban meg kell kapnunk. Néha úgy látjuk, a MÁV-nál milliókat osztogatnak szét nélkülözhető dolgokra, például a vezetők egymás közötti jutalmazgatására, csak a jutányos béremelésre nem akad fedezet. A mi kocsivizsgálói csapatunk zöme harminc éve hűséges a vállalathoz. Ide tettük le a voksot, s a nehézségek ellenére kitartunk. Bennünket is megilletne a megbecsülés.

– A gondokról is derűs nyugalommal, mosollyal az arcán beszél...

– Nálunk a családban a vidámság az úr. Ha kétségbe esünk, nehezebben oldjuk meg a problémáinkat. Szeretünk viccelődni, hisz mosolyogva is lehet szegénynek lenni.

– Hogyan készülnek a karácsonyra?

– Ajándék gyanánt az egyébként is szükséges tárgyakat vettük meg, hisz pénzünk jelentős részét a házra költjük.

– Mi lesz az ünnepi menü?

– A hal és a pulyka biztosan nem hiányzik majd az asztalról. Kocsonyát is főzünk. Én is besegítek a konyhában, hisz imádok főzni. Az ételben dúskálni azonban nem fogunk, mivel a nagyfiúk étvágya hatalmas, a pénztárcánk pedig vékony. Szerencsére azért éhesen még soha sem maradtunk.

– Ha elkészül a ház, mi lesz a következő álom?

– Virágzó kertet, rendezett környezetet szeretnénk magunk körül. Imádunk kirándulni, túrázni. Remélem később, jut rá idő. S tán végre ismét horgászhatom. A vízparti csend, a nyugalom, a kikapcsolódás csodálatos élmény.

- ódri -

VSZ-tag, túl a 90-en

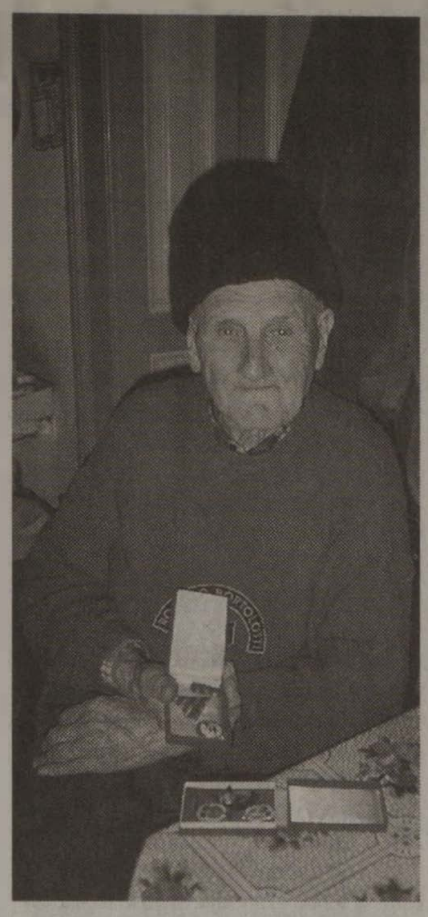
– Életemet mindig a sín közelében tudtam elképzelni. Ezelőtt is, most is sínközelben lakom – vallja magáról özvegy ***Szentesi Mihály Lajos***, vasutas múlttal rendelkező, egykor aktív szociáldemokrata, miközben Hajdúböszörményben lakásába invitál.

– Békéscsabán 1936-ban, kocsirendezőként kezdtem dolgozni. Később tolatásvezető lettem, Debrecenbe kerülve kocsimester. Onnan jöttem nyugdíjba. Megalakulása óta tagja vagyok a VSZ-nek – meséli huncutkás mosollyal, több mint 90 év bölcsességével. Korát cáfolóan pergeti az eseményeket, de szerényen, kevés az, amit a nyilvánosság elé szán. Hosszú, mozgalmas életútján, hajdanán részt vett munkaversenyben, ahol oroszlánrészt vállalva, országos második helyezettként vezette szorgos, kis csapatát. Előkeresi, majd büszkén mutatja a kitüntetéseit.

– Voltam én ám B-listán is! – jegyzi meg kis szünetet követően, – hamis vád alapján. Beszélgetésünk közben kiderül, szeretne még most is hitelesen tájékozódni, lépést tartani, a vasút létét illetően. Mégis csak valódi vasutasvér csörgedezik az ereiben!

Sajnos, bánatára nem jut el hozzá lapunk... *(A szerkesztőség ígéri: címére küldi meg 2000-ben.)*

Húri Valéria



FIGYELŐ

Vasúti tragédia London külső részén, Paddington állomásnál

(LA VIE DU RAIL 1999. OKTÓBER 13.)

1999. október 5-én a Thames Trains vasúttársaság egyik helyi érdekű vonata Paddington állomásnál összeütközött a Great Western Train Company vasúttársaság egyik Intercity-vonatával. A halálos áldozatok számát mintegy 120-ra becsülték, a sebesülteket pedig több mint 300-ra. A katasztrófa bekövetkezése ismét előtérbe állította a Brit Vasúttársaság erősen vitatott privatizációjának kérdését.

Hogy is történt a baleset? Az Intercity-vonat 6 óra 03-kor indult Cheltenham állomásról Londonba. A szerelvényen kb. 500 utas tartózkodott. A vonat 8 órakor érkezett London körzetébe. A helyi érdekű vonat mintegy 200 utassal 8.06-kor hagyta el Paddington állomást Bedwyn irányába. Kb. 3 kilométerre az állomástól kitérőn kellett áthaladnia, hogy egyenes irányba tudjon érni. Mint ahogyan az angol vasútnál ez többször előfordul, kereszteznie kell az Intercity-vonat útvonalát. Ebben a pillanatban az Intercity-vonat mozdonya nekiütközött a helyi érdekű vonat első kocsijának. Mindkét vonat több kocsija felborult és tűz keletkezett az Intercity-vonat első két kocsijában.

Három perccel a baleset után már a helyszínen volt az első mentőalakulat és 8.30-tól a közeli kórházak már fogadták a sebesülteket. Az áldozatok száma egyre növekedett, a mentőcsapatok elszenesedett holttesteket emeltek ki az egyenként 60 személyes, kiégett kocsikból.

A mozdonyvezető emberi mulasztása vagy műszaki hiba? Harminchat órával a baleset után a Railtrack, a vasúti pálya tulajdonosa, valamint a Great Western és a Thames Trains vasúttársaság közös nyilatkozatot adott ki: "Most már világos az, hogy a jelzők kifogástalan állapotban voltak. A vizsgálat ki fogja deríteni a 109. sz. jelző helyzetét is, mivel egy korábbi baleseténél is meghaladták ezt a jelzőt, annak ellenére, hogy megállj állást mutatott". A vasúttársaságok szakértői egyetértettek abban, hogy a mozdonyvezető emberi mulasztásáról van szó.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete visszautasította ezt a magyarázatot és a helyszínen bizonyította a következőket: "A 109 sz. jelzőt bizonyos szögből nehéz meglátni és emiatt már nyolc baleset történt 1993 óta." A vonalon szolgálatot teljesítő vasutasok már többször kifogásolták, hogy az oszlopok és a villamos kábelek miatt nem lehet egyértelműen észlelni a jelzők állását.

Három órával a katasztrófa után *John Prescott* miniszterelnök-helyettes a helyszínre érkezett és azonnali vizsgálat megkezdését rendelte el. Kifejezte megdöbbenését a drámai helyzet miatt és részvétét nyilvánította az áldozatok hozzátartozóinak. Ez az időpont nem volt alkalmas arra, hogy kritikát gyakoroljon a brit vasutak új szervezetéről a privatizáció óta. A média vitát indított a konzervatív kormány által elindított privatizáció következményeiről, nem kímélve azonban a munkáspárti kormányt sem a két és fél év óta végzett tevékenysége miatt. *John Prescott* nyilatkozatai után – aki rendszeresen reformokat ígér – a közvélemény tetteket vár.

A Brit Vasút erősen bírált privatizációját igen gyakran közvetett felelősnek tartják a balesetekért, mivel elhamarkodott módon hajtották azt végre. Emlékezni kell arra, hogy a Brit Vasút leromlása régóta tart és bizonyára ez adott ürügyet a privatizálásra. Azóta semmi sem történt és a brit mozdonyvezetők szokásai és magatartásai sem változtak alapvetően. Ha az állam privatizálja is a vasutat, nem mentesítheti magát teljesen a felelősség alól, ami a biztonságot illeti.

Hajós Béla

Magánvállalatok a vádlottak padján

(LA VIE DU RAIL 1999. OKTÓBER 13.)

Nem megfelelő a kiképzés a mozdonyvezetők számára, túlfeszített a munkaidő. Nyomásgyakorlás a túlóra teljesítésére, sokszor a biztonság rovására. Ilyen vádak záporoznak a brit vasúttársaságokra a London környékén történt legutóbbi vasúti katasztrófával kapcsolatban.

A vizsgálat első megállapítása szerint a helyi érdekű vonat mozdonyvezetője nem vette figyelembe a jelző megállj állását. A 31 éves kétgyermekes apa, aki az InterCity vonat mozdonyvezetőjéhez hasonlóan életét vesztette a balesetben, tizenegy hónapi kiképzés után két hónapja kapta meg mozdonyvezetői képesítését. Ennek tudatában a brit sajtó azzal vádolja az új magánvállalatokat, hogy gyorsítják a mozdonyvezetői személyzet kiképzését és feszített munkatempónak teszik ki őket.

A "The Mirror" c. napilap idézi egy magát megnevezni nem kívánó mozdonyvezető szavait, aki elmondja, hogy sokszor kell egyfolytában 18 órás munkaidőt teljesíteni. El lehet gondolni, hogy mi szárnazhat ebből. A mozdonyvezető szakszervezete a baleset másnapján kijelentette, hogy sztrájkot hirdetnek, ha rövid időn belül nem gondoskodnak a biztonsági szabályok betartásáról. Ők már régebben leleplezték azt a nyomást, amelynek a mozdonyvezetők ki vannak téve. 1996 végén a személyforgalom első vállalkozói önkényesen olyan menetrendeket adtak ki, amellyel csökkenteni tudták az üzemeltetési költségeket. Több mozdonyvezető inkább végkielégítést kért és elhagyta a szakmát. Így például a South West Train-nél, az első magánkézbe került társaságnál 1997-től kezdve a mozdonyvezetők 10%-a kérte idő előtti nyugdíjazását. A többi vasúttársaság is felismerte ezt a problémát és munkaerőtoborzásba kezdett. A British Railwaynél saját kiképzőközpontot létesítettek és a mozdonyvezető jelölteket egy éven át felügyelet alatti szolgálatra osztották be.

A személyzethiánnyal egyidejűleg növekedett a forgalom. A személyforgalmat lebonyolító társaságok 1995 és 1999 között 8,4%-kal növelték szolgáltatásaik számát. A vonatkilométer 14,1%-kal nőtt.

"A londoni hálózat telítve van" jelentette ki a főváros délkeleti részére két hálózatát üzemeltető társaság szóvivője. Elmondta még, hogy a mozdonyvezetők hiányát rendezni tudták. "1998 évben 800 mozdonyvezetőt képeztünk ki és ebben az évben 400 további mozdonyvezető kiképzése van folyamatban" erősítette meg. A "DAILY MIR-ROR" című lap egyik munkatársának elmondták, hogy a mozdonyvezetők mindent vállalnak a menetidő pontosságának betartására, mivel ettől függ keresetük. A vasúttársaságoknak előírták, hogy 2000 év márciusig 12,7%-kal kell csökkenteni a késéseket. Amennyiben ezt a kötelezettségüket nem tudják teljesíteni, 400 millió frank bírságot kell fizetniük. Az üzemeltetők tudnak-e vajon nyomást gyakorolni személyzetükre a késések csökkentésére a biztonság rovására is? Ez itt a kérdés.

Hajós Béla

GÖNCZ ÁRPÁD GRATULÁLT

Tatus, a "legnagyobb család" tagja 100 éves

Ezúttal olyan emberről szólunk, aki átélte e századot, aki 1999. szeptember 3-án betöltötte a 100. életévét. A szolnoki *Ungvári András* nyugdíjas vasutas 1917-ben kezdte a vasúti munkát. Fizikai munkásként indult, aztán vonatfékező és széntéri vigyázó, de előbb csak papíron nyugdíjas, hiszen további húsz évet dolgozott. Munkahelyei: állomás, fűtőház, szertár, műhely. E napon Őt köszöntötte a város polgármestere. Őt követte az ÁFÉSZ, amelynek 54 évig tagja volt.

S 11 órakor érkeztek a vasutasok. Elsőként *Orosz Péter*, a Vasutasok Szakszervezete elnökének személyes képviselőjeként adta át *dr. Márkus Imre* ajándékát, és a szakszervezet emléklapját. A VSZ képviselője közvetlen szavakkal köszönte meg évtizedes szakszervezeti tagságát, s kívánt további jó egészséget és nyugalmas napokat. Az ünnepelt, távolba néző tekintettel hallgatta a hozzá szóló szavakat. Aztán következett a VSZ nyugdíjas szervezete és Szolnok állomás csomóponti főnöke *Retkes Károly*. Ők egy hatalmas, szépen díszített tortát tettek az asztalra. Meggyújtották a rajta lévő csillagszórót, amely bearanyozta e kedves aggastyán arcát. A budapesti területi igazgatóság igazgatójának személyes megbízottjaként *Rácz Alpár* tolmácsolta *Vizsy Ferenc* jókívánságait, adta át annak ajándékát. S telt az asztal. Virágcsokrok, kosarak, sütemények, pezsgő. Minden, ami ilyenkor illik! Nem maradt távol a gépészeti főnökség vezetője sem. Szakszervezeti munkatársaival, mozdonyvezetőkkel együtt kívántak egészséget, és erőt a további évekhez.



A *Tatus* – már ahogy a család szólítja – megérintette kis dédunokáját, mintha csak az mondta volna: "ezt nézd végig!"

Kérdések özöne indult: hol kezdte, kikkel, kik voltak a főnökei, munkatársai. Nevek rémlettek fel a múltból. Visszaidézett személyek jelentek meg a tűnő időből. Bandi bácsi "megbántva érezte magát", hogy nem fogadták el a szakszervezeti bélyegre szánt pénzét. Tárcájából elővett szakszervezeti tagkönyvével igazolta szavait. Soha nem maradt el. "Kaptam 3.500 forint segélyt, de abból levontak adóra 1.850 forintot. Az illetékesek ígérték, hogy jövőre másképpen lesz."

Tatus nem is oly régen még fát aprított. Szelleme friss. Követi az eseményeket. Jónak tartja, hogy a szombathelyi vasútvonalat villamosítják. Legszebb mozdonynak a 327-est és a 328-ast tartotta. Érdekli a napi politika, a hírek. Meghallgatja a rádiót, nézi a TV-t. Noha arról kedvezőtlenül nyilatkozott: "túl gyorsan beszélnek, nem tudom megérteni."

Bandi bácsi pár nap múlva átlép az új évezredbe. Levél az asztalán: "A Magyar Köztársaság Elnöke. *Ungvári András* úrnak, Szolnok. Kedves Uram! Örömmel értesültem arról, hogy 1999. szeptember 3-án betöltötte életének 100-ik esztendejét. Engedje meg, hogy ezen a neves napon szóvivőként szívből gratuláljak, és kívánjak jó egészséget és boldogságot. Budapest, 1999. december. *Dr. Göncz Árpád*, a Magyar Köztársaság Elnöke."

Megcsendültek a poharak. A jó kívánságokra válaszolt az ünnepelt: "Ne kívánjanak annyi jót, – mondta – hiszen ez is sok, amit kaptam."

Szabó Béla

KÖNYVSZEMLE

Hazai és külföldi vasúti balesetek

Dr. Horváth Ferenc nyugdíjas mérnök főtanácsos *"HAZAI ÉS KÜLFÖLDI VASÚTI BALESETEK"* (1846-1975) 480 oldalnyi tanulmánya azoknak állít emléket *"akik szolgálatuk teljesítése közben vasúti baleseteknél áldozták életüket, vagy szenvedtek súlyos sérülést"*. A litográfiák, grafikák, fotók, műszaki rajzok száma 273! A felhasznált irodalom jegyzékszáma: 69! A könyv nem csak a 150 éves vasút döbbenetes tragédiáit tárja az olvasó elé, hanem a tanulságok levonásával gondolkodásra is késztet. *Kötelező olvasmányként ajánlható a vasútüzemi képzéshez és oktatáshoz.*

Bevezetőben felvázolja a vasút sajátosságait: a világ vasútainak nevezetességeit. Foglalkozik az összeütközésekkel, többek között: Balatonfenyves-Máriafürdő; Buda-Császárfürdő; Mende, Herend; Zebegény; Vác eseteivel. Leírja a kisiskolásokkal, elemi eseményekkel kapcsolatos tragédiákat. Lektor: *Bencsik László*. *(Vasúthistória könyvek, kiadó a Közdok Rt., szerkesztő Mezei István.)*

Szabó Béla



Ez is vasúti megálló lenne? FOTÓ: HÚRI VALÉRIA

NEM MELLÉKES!

Sínpallos fenyegeti az ormánsági vicinálist!

68 KILOMÉTER VASÚT HALNA EL

Az Ormánság első lakói a Dráva árterében lévő vizes, mocsaras, lápos vidéken a vizenyős területekből kiemelkedő "Ormákra" építkeztek. E falvak együttese alkotta meg az Ormánságot, melynek lakói főleg református magyarok, baranyai horvátok és cigányok. Határ-mentisége elzárta e térséget a gazdasági fejlődéstől, ugyanakkor viszont megmaradtak a táj természeti, kulturális, építészeti értékei, ősi mesterségei (teknő- és fafaragás, kosárfonás, vályogvetés). A több tíz négyzetkilométernyi terület településeit egyetlen vasútvonal köti össze, amelyet a MÁV-nál a "62-es" számmal jelölnek. Villányból indul, érinti Nagy-harsányt, Siklóst, Harkányt, Vajszlót, Sellyét, Középrigócot, s végül Barcsnál végződik. E vonal, mint láncra fűzött gyöngyszemeket köti össze a nagyobb településeket, az apró falvakat és az eldugott tanyákat. Több éve napirenden van már, hogy megszüntetnék a "62-es" Harkány és Középrigóc közötti, 68 kilométeres szakaszt. Ám eddig még elkerülte az ormánsági vicinális a sínpallost. Félő, hogy az új évezredet már e vasút nélkül fogja "ünnepelni" az Ormánság mintegy 50 ezer lakója.

Kis Bz-motorkocsi furakodik elő a hajnali ködben a pécsi állomáson. Tágra nyitott ajtajai mögött feltárul a fűtött utastér, szinte csalogatja, csábítja az embert. Alig, hogy helyet foglalunk, máris felbereg a motorja és suhan velünk Villány felé a kis Piros. A baranyai dombok között megbúvó kis falvak állomásain, megállóhelyein meg-megáll, hogy a felszállhassanak rá a diákok és a munkába igyekvők. Mire Villányba érünk, már zsúfolásig megtelt a "Piroska"-nak becézett járnű.

Steyer Józsefné siklósi állomásfőnök finoman szólva sem örülne a vonalszakasz felszámolásának. – Siklóst ugyan közvetlenül nem érintené ez a lépés, ám mivel itt van az ormánsági vonalakon dolgozó jegyvizsgálók telepállomása, biztos adódnának bejárási gondok. Tudjuk, hogy ráfizetéses e vonalszakasz üzemeltetése, ám úgy gondolom az Ormánságnak "végleg betenné a kaput" egy ilyen döntés. Mit sem ér a vasutas szív, ha a fuvarozók a drága vasúti díjszabás, a speciális vasúti teherkocsik hiánya és a pályaállapotok miatt inkább a katasztrófális állapotban lévő közutakat választják...

Ez lenne a vidékfejlesztés?

András bácsit (76) és feleségét, *Judit nénit* (72) már Vajszló felé zötykölődve szólítom meg. Egy Dráva-menti kis tanyán élnek. – Nagyon szomorúnak találom – mondja könnybe lábadt szemmel András bácsi –, hogy még mindig rágjuk, mint az üres szalmát ezt a kérdést. Nem értem, hogyan lehet veszni hagyni évszázados kulturális, építészeti értékeket. Azt pedig már végképp nem értem, hogy milyen erkölcsi, etikai jogalapon dönt egy politikus, miniszter, vagy kormányfő nagyapáink és édesapáink vérrel-verejtékkel megalkotott munkájának, azaz a vasútnak a lerombolásáról? Vagy netán ez lenne a korábban beharangozott vidékfejlesztés? Amikor ügyes-bajos dolgainkat el kell, hogy intézzük, hajnal 1 órakor kelünk fel, kigyalogolva a legközelebbi (körülbelül 8-10 kilométerre lévő) állomásra (!) – mert a buszt már rég megszüntették – elérjük az első vonatot! 25 ezer forint a kettőnk nyugdíja, ebből már biciklire sem telik. A vasút meg a mi korunkban már legalább ingyen van.

Judit néni így összegzi a gondolatait: – A vasutat, a vasutasokat tisztelem, becsülöm. Minden egyes utazáskor, minden egyes zökkenésnél eszembe jut, hogy ezt a vonalat – többekkel együtt – még az én édesapám építette a saját két kezével. Aki tehát most fölszámolja ezt a vonalszakaszt, még ha "csak" az aláírásával teszi is ezt, az az én szememben "lepöki" az ő és társai munkáját. Ez a gondolat egyébként mindenképp hibádzik, kérem szépen.

Szentesiné Garzó Ibolya vajszlói vezető állomáskezelő inkább szolgálatkezdés előtt három órával bejön az állomásra, csak, hogy beszélhessünk. Ő megélt már egy vonalmegszüntetést: a Nagyharsány-Beremend-Baranyavár-Pélmonostor közötti szárnyvonalat számolták fel. – Tíz éve folyik már ez a huzavona az ormánsági vasútvonal körül. Eleinte még kiborultunk az újabbnál újabb híreken, mára már megszoktuk ezt a "gyilkos rulettet". Mindenesetre nagyon remélem, hogy a vonalon legalább az árufuvarozás megmarad, ezt a vajszlói árufuvarozási adatok is alátámasztják: a pécsi MEFA Rt. vajszlói erdészet kft-je egymaga 20 ezer tonna fát rakodik. Az utasforgalom minimális, ám úgy gondolom, ha Kovácshida és Vajszló közötti 17 kilométert, háromszori közbenső megállással nem 55 perc alatt tennék meg a vonatok, hanem mondjuk 30 perc alatt, máris dupla-, sőt triplaennyi utas lenne, mint most. Ehhez a mostani 20-as pályát elég lenne 40-esre felújítani.

A kormány kitaszít

Bozsits József 59 éves, sellyei önkormányzati képviselő, nyugdíj előtt álló forgalmi szolgálattevő szintén átélt már egy vonalbezárást. Akkor a Sellye-Drávasztára-Zaláta vonalat csukták be. Ezután mind Drávasztára, mind Zaláta pusztulásnak, hanyatlásnak indult. – Az Ormánság társadalmilag, gazdaságilag és kulturálisan is elmaradott térség. Az itt élőknek fontos lenne, hogy ha már munkahelyük nincs, legalább, mint kitörési lehetőség a vasútjuk megmaradjon. Azzal egyetértek, hogy ez a vonal veszteséges, ám ha már a MÁV Rt.-nek nincs is, de a kormánynak legalább lehetne akkora felelőssége, hogy ezeket a településeket nem taszítja még a mostaninál is rosszabb helyzetbe. Sellye térségében a vasút a meghatározó közlekedési eszköz. Az okokat ismerjük: olcsóbb, kényelmesebb, mint a Volán, viszonylag gyorsabb. A vonaton, ha akarok cigarettára gyújtok, ha rám jön a szükség, vécézek. De ehetek is. Ezek a lehetőségek hol vannak meg egy buszon? Ha áldoznának egy kicsit erre a 17 kilométeres szakaszra, állítom, hogy pár hét, vagy hónap múlva újra lenne utasforgalom. Ám úgy nem lehet gondolkodni, hogy adni sosem adok, viszont mindig sarcolok! Egy idő után elfogy ugyanis az elvehető! Úgy érzem, ha itt megszüntetnék ezt a vonalszakaszt, akkor visszaélnének az ormánságiak bizalmával és türelmével.

A községházát keresve egy fiatalasszonyba botlok. Ő is a polgármesteri hivatalba igyekszik a dérrel borított úton. Miután útbaigazít, szóba elegyedünk. – Úgy gondolom az Ormánságban a vasút az egyetlen olcsó, kényelmes közlekedési eszköz. A Volánbusz-járatok – pláne télen – gyakran kimaradnak, sokszor el sem indulnak. A vasút még a legnagyobb télvíz és havazás idején is, ha késve is, de jár. Ha bármit el kell intéznünk vonaton megyünk, legyen az járási, vagy megyei dolog, iskolába vagy orvoshoz járás. Ha már vasútunk sem lesz, nyugodtan kitehetjük majd az Ormánság határain a "Zárva" táblát.

12 éve küzd a vasútért

Noráné dr. Hajós Klára sellyei polgármester-asszony immár 1987 óta küzd az ormánságiakkal együtt a vicinális megmaradásáért. Akkoriban a Sellye-Szentlőrinc vonalat akarta fölszámolni a MÁV Rt. Ezt lakossági összefogással, fórumok megtartásával és tv-rádió kampánnyal sikerült megakadályozni. A MÁV Rt. elállt a megszüntetési tervtől, sőt felújította a vonalat. Ám ettől a perctől kezdve az állami vasúttársaság a "62-es" megszüntetését kezdte egyre nyomatékosabban forszírozni.

– 1993-ban tizenöt ormánsági önkormányzat részvételével megalakítottuk az Ormánságfejlesztő Társulást, melynek ma már 52 önkormányzat a tagja. Az öt munkacsoport közül az egyik a telefonhálózat, egy másik a közlekedés fejlesztésén dolgozik. A közútjaink kritikus állapotban



András bácsi és *Judit néni* a Dráva mentén. Ők lesznek majd a másodosztályú állampolgárok? FOTO: BERTA

leledzenek, eddig az volt a szerencsénk, hogy legalább vasútunk volt. Most meg ezt is el akarják venni? Itt, ahol a vasút létfontosságú, annak megszüntetése, nem is hiba volna, hanem már egyenesen bűn! Aki pedig ismerné a térségbeli útviszonyokat, abban fel sem merülne a vasút "lefejezése". Nem tudom, hogy ezek a tervek miként fogják felzárkóztatni a hátrányos helyzetű térségeket az ország többi részéhez. Hol itt a vidékfejlesztés? S ráadásul van még egy érdekes dolog.

Az Ormánságban 29,5 százalékos a munkanélküliség. Ez több mint háromszorosa az országos átlagnak! Sellyén viszont egy-két éven belül létesül egy ipari park, ami több száz új munkahelyet fog teremteni. Megindul tehát majd a fejlődés. Eddig egy fűszer- és gyógynövény-feldolgozó, illetve egy könnyűipari cég jelezte: biztosan betelepül! Számolnak a vasúttal, sőt lehet, hogy iparvágányokat építtetnének majd! S akkor a MÁV Rt. eldönti: megszünteti az ormánsági vasútvonalat. Ez már, úgy vélem cinizmus! Egy pár év múlva meg majd azon fognak keseregni a MÁV Rt. vezetői, hogy ugyan miért nincs itt egy fránya vasútvonal? Lenni mondjuk lesz, de mire újra forgalomba helyezik, a cégek közúton szállítják majd el az árujukat. S sajnos ez nem egy lehetetlen jövőkép. A MÁV Rt. eljátszotta ezt már egy pár térség és vasútvonal esetében.

Összel kapcarongy dívik!

A községházáról kijövet Ormánságról szóló kis kiadványt lapozgatok. Az ajtóban cigányasszony áll. – *Mit szól ahhoz, hogy meg akarják szüntetni a Középrigóc-Harkány közötti vonalszakaszt és több vonatot is megszüntetnek?* – tudakolom tőle.

– Hát finoman szólva is elég nagy baromság lenne – mondja, majd kiköpi a szotyola héját. – Mi is Sámodról vonattal járunk be Sellyére. A Szentlőrinc-Sellye közötti vonalon pedig a múltkor azt láttuk a férjemmel, hogy legalább 40-en vettek jegyet a kalauznál. Kasszírozott is, vagy 3400 forintot 25 perc alatt. Másnap hazafelé jöttünk Pécsről s ugyanezt tapasztaltuk. Akkor, hogy lehet ez a járat ráfizetéses?

– *S a szegénység, amit itt látok* – bökök a könyv lapjára, – *megvan-e még?*

– Meg bizony. Nini, de hisz ez a szomszéd faluból a Kovácsék lánya. Persze megnőtt már, de ő az. Ugyanilyen szegények még ma is. Ősszel még most is kapcarongyban járnak, az egyetlen cipőjüket télire és az olyan különleges alkalmakra tartogatják, mint például a munkanélküli segély felvétele a polgármesteri hivatalban.

– *Munkájuk nincs ugye?*

– Nincs hát. A férjem traktoros volt a közeli tsz-ben. De a rendszerváltás után megszűnt a tsz, a földet hiába vettük meg kárpótlási jegyekért, művelni nem volt hozzá pénzünk. Így újra eladtuk.

Az ingázó sem érti

A szentlőrinci vonaton egy középkorú, szemüveges férfi mellé telepedem le. – *Mit szól a vonatjáratok megszüntetéséhez és a vonalszakasz-felszámolási tervekhez?* – kérdezem tőle.

– Postás vagyok, immár tíz éve Pécsre járok dolgozni, tapasztalatom van tehát bőven – mondja *Barics Kálmán*. – Nem örülök egyiknek sem. A vasút bevált, nem értem, hogy akarnak buszokat közlekedtetni, mikor alig van járműpark. Ráadásul épp azokat a vonatokat akarják megszüntetni, amivel mi is be-bejárunk Szentlőrincre, hogy onnan tovább utazzunk Pécsre. Eddig a Pécsre beutalt betegek délre hazaértek, most meg, jó, ha majd délután háromra itthon lesznek – mondja felháborodottan. Szinte meg sem várja reagálásomat, már mondja is tovább monológját. – Sellye járásilag Siklóshoz tartozik. Ha megszüntetik a Középrigóc-Harkány közötti vonalszakaszt, nem tudom, hogy fogjuk elintézni a járási ügyeinket. Tán gyalogoljunk? Azt sem tudom, hogy ha beutal majd valakit Harkányba az orvos, akkor mit fog csinálni? Tán oda is gyalogoljon?

Berta Sándor

Egy interpelláció nyomában

AZ ORMÁNSÁGI NEM ADJA MEG MAGÁT!

***Kékkői Zoltán* (FKgP) az Ormánság 98 településének és az ott élőknek a parlamenti képviselője. Eddigi honatyai munkásságát 9 önálló képviselői indítvány és 36 felszólalás jelzi. Legutóbb éppen a 62-es vasútvonal Középrigóc-Harkány közötti szakaszán tervezett forgalom-szüneteltetés ellen interpellált. Az Ormánság lakói egy emberként állnak mögötte, most már csak az a kérdés: vajon a MÁV Rt. vezetőit sikerül-e meggyőznie? Készséggel válaszolt a Magyar Vasutas kérdéseire.**

– *Hogyan jutott tudomására a MÁV Rt. forgalom-szüneteltetési terve?*

– A megválasztásom után polgármesterek és vasutasok is megkerestek, hogy veszélyben van az ormánsági vasútvonal. Azonnal felvettem a kapcsolatot a MÁV Rt. Pécsi Területi Igazgatóságával. Közös vonalbejárást szerveztünk augusztus 24-re. A meghívást elfogadó polgármesterek közül többen is csak ekkor szembesültek először a borzalmas pályaállapotokkal. Egységesen elutasítottuk a MÁV Rt. forgalom-szüneteltetési tervét. Kinyilvánítottuk, hogy az Ormánságnak igenis szüksége van a vasútra! Az itt élőknek fontos a vasút. Az egyik polgármester például azt mondta: a jugoszláv háború befejeződésével 2-3 éven belül fejlődésnek fog indulni az Ormánság és vele együtt a vasút is. Ez a jövő! Az európai Vc jelű korridor kijelölése is azt bizonyítja, hogy a keresztirányú közlekedésnek igenis van jövője. Persze kérdés, hogy a MÁV Rt. ismét hagyja-e, hogy leelőzze a körút, vagy munkahelyteremtő szerelvényekkel felveszi a kesztyűt?

Úgy gondolom, hogy véget kellene vetni a MÁV Rt.-nél jelen lévő Budapest-központúságnak, és az Eszékről Pécsre, Budapestre tartó vonatok mellett szükség lenne olyan szerelvényekre is, amelyek Eszéket, Dél-Baranyát és Szlavóniát összekötnék az Ormánság és a Dunántúl településeivel (Siklóssal, Harkánnyal, Vajszlóval, Sellyével, Barccsal, Gyékényessel, Nagykanizsával, Zalaegerszeggel, Szombathellyel, Sopronnal). De ne feledkezzünk meg az apróbb falvakról sem! Ha ránézünk a térképre, láthatjuk: szinte ez maradt az egyetlen vasútvonal, amely a trianoni döntés után követi a déli országhatárt. A keresztirányú közlekedéssel újra bekapcsolódhatna a nemzetközi vérkeringésbe az Ormánság. Balgaság lenne tehát a forgalomszüneteltetés mellett dönteni, az európai felzárkóz-(tat)ás helyett.

Tény, hogy kevesen utaznak vonattal. Az okok azonban elsősorban a pályák állapotában keresendők és nem az ormánságiak "vasút-gyűlöletében"! Sőt, épp ellenkezőleg! Itt szeretik az emberek a vasutat, s olyan nagy az ellenszenv egy esetleges forgalom-szüneteltetéssel szemben, hogy az itt élők hajlandók lennének "ellenakciók" (demonstráció, útblokád stb.) szervezésére is.

– *Ön szerint egy esetleges forgalom-szüneteltetés esetén a Volánbusz képes lenne-e pótolni az ormánsági vasutat?*

– Talán. De csak nyáron és csak több tízmilliós fejlesztések árán. Új megállókat, buszfordulókat, esőbeállókat kellene építeni, új buszokat beszerezni és ami a legfontosabb: több milliárd forintot kellene költeni a katasztrófális állapotban lévő utak felújítására. Összességében tehát többe kerülne a leves, mint a hús! Télen, közúton az Ormánságban lehetetlen közlekedni. Jó pár betelepülni vágyó mezőgazdasági és ipari cég számol az ormánsági vasúttal, sőt iparvágány(oka)t is építtetnének. Feléjük tehát finoman szólva igen barátságtalan lépés lenne a forgalom-szüneteltetés. A vasút közel 100 családnak ad kenyeret, biztos megélhetést, munkahelyet. Ez pedig itt, az Ormánságban, ahol gyakoriak a 60-80, de nem ritkán 90-100 százalékos munkanélküliséggel küzdő falvak, nagy szó. A busz előnye kétségtelenül az, hogy a település központjában teszi le az embert. Ám a vasúton van vécé, mosdó, kinyújtozhat az ember, s ha akar, rá is gyújthat egy cigarettára. Ezek pedig olyan utascsalogató- és marasztaló előnyök, amiből profitálhatna a vasút. Ezek hol vannak meg a buszokon? Egy forgalom-szüneteltetés az utolsó szög lenne az évtizedek után végre magára találó, éledező Ormánság koporsójában.

– *Ön szerint, akkor mi lehetne a mindenki számára elfogadható megoldás?*

– Az önkormányzatok itt olyan szegények, hogy némelyik faluban telefonra és közvilágításra sem telik. Ám szeretik a vasutat és hajlandóak lennének áldozni is rá. Rendbe tennék az állomásokat, gondoznák a parkokat. Később, 5-10, netán 15 év múlva már akár pénzzel is támogathatnák a vasutat.

– *Önkormányzati, polgári üzemeltetésről miért nem lehetne szó?*

– Mert egy önkormányzatnak elsősorban nem ez a feladata. Ezenkívül a vasutasmunka mint olyan, egy rendkívül szép és rendkívül nehéz, de ugyanakkor rendkívül összetett szakma is. Azt nem végezheti akárki, mert akkor, elvészne a vasutas szakma becsülete. Az eke szarvához sem állítunk oda akárkit! Minden szakmát meg kell becsülni. A gépészet, az üzemeltetés tehát soha sem lehet "civil" ügy. Az adminisztratív, kisegítő dolgok, már inkább. Az állomások és környékük rendben tartása ezek közül csak egy lehetőség. A jövő útja egyértelműen a regionális vasutak intézményének továbbfejlesztése, kiterebélyesítése. Ebbe már be lehetne vonni önkormányzatokat, vállalkozókat, helyi- és térségbeli üzemeket. Más tehát a tulajdonlás és az üzemeltetés.

– *Mit szándékozik még tenni a 62-es vasútvonal Középrigóc-Harkány közötti szakaszának megmentése ügyében?*

– Személyesen szeretnék még beszélni *Manninger Jenő* KHVM-államtitkárral és több interpellációt is be kívánok nyújtani. Terveim között szerepel egy ormánsági fórum összehívása is, amelyre meghívnám a lakosság, a polgármesterek és a helyi vasutasok mellett, a MÁV Rt. területi vezetőit is. Mindenkinek, de legfőképpen a MÁV Rt. vezetőinek tisztában kell lenniük azzal, hogy a forgalom-szüneteltetés, mint fogalom ugyan rendkívül jól hangzik, de egy ilyen gazdasági mutató-javító intézkedésnek komoly ára is van. A Magyar Köztársaság Alkotmánya kimondja: senki sem kényszeríthető olyan dolgok véghezvitelére, amit nem akar. Így egy ormánsági ember sem kényszeríthető arra, hogy szeretett, megszokott vasútja helyett buszra üljön! Ott pedig kiváltképpen nem, ahol nincs is ilyen alkalmatosság. A MÁV Rt. a va-sút egyik gazdája. Jó lenne, ha ezentúl a vasút felvirágoztatásán munkálkodna és mozdonyok, valamint vasúti kocsik helyett nem buszokban gondolkodna. Arra ugyanis, már ottvannak a Volánbusz-társaságok...

Berta Sándor

NEM MELLÉKES!

A járatokat megszüntetik, ugye?

SIRALMAS, TÉNYFELTÁRÓ KÖRÚTON A BÓDVA-VÖLGYÉBEN

Bár meglepetést nem, de felháborodást kiváltott a MÁV Rt. egyeztetés nélküli intézkedése, hogy 136 járatot megszüntet a menetrendből. A közlekedési tárca először visszadobta a látszat kedvéért az első beterjesztést, a második, némileg csökkentett listára áldását adta. Információ alig jutott ki, a nagyobb nyilvánosság csak a legutolsó időkben tudhatta meg a megszüntetendő vonatok és vonalak konkrét helyét.

A minden egyeztetést és tájékoztatást nélkülöző döntés nem csak a vasutasokat, de az érintett települések vezetőit, a lakosságot is váratlanul érte. A szakszervezetek természetesen felháborodva vették tudomásul a gazdasági vezetés gazdaságossági indokokkal magyarázott döntését, és a kész helyzetben megpróbálta a vasút vezetése által elbagatellizált következményeket feltárni, világossá tenni. Ezért döntött a VSZ Miskolc Tiszai pu. alapszervezet vezetősége, akihez a Gömöri Regionális Vasutak szervezetileg is hozzátartozik, hogy a Miskolc-Sajóecseg-Tornanádaskai vonalat, amely járatcsökkentté vált, hogy végigjárja, és tájékozódik az ott dolgozó vasutasok, a lakosság véleményéről, reakciójáról. Ennek az útnak az is apropót adott, hogy a márciusi vonalbejárás alkalmával feltárt tarthatatlan ivóvíz ellátásban történt-e előrelépés? Azután ugyanis sikerült 500.000 forintot kicsikarni a központi alapból ennek a kérdésnek a megoldására.

A 8 órakor elinduló mikrobuszban a tényfeltáró csapat tagja volt *Papp Józsefné* szb-titkár, *Sz. Nagy István* a forgalmi utazók szb-titkára, *Stehlik Péter* a Gömöri Regionális Vasút üzletvezetője, és jómagam, aki elkísérte a stábot.

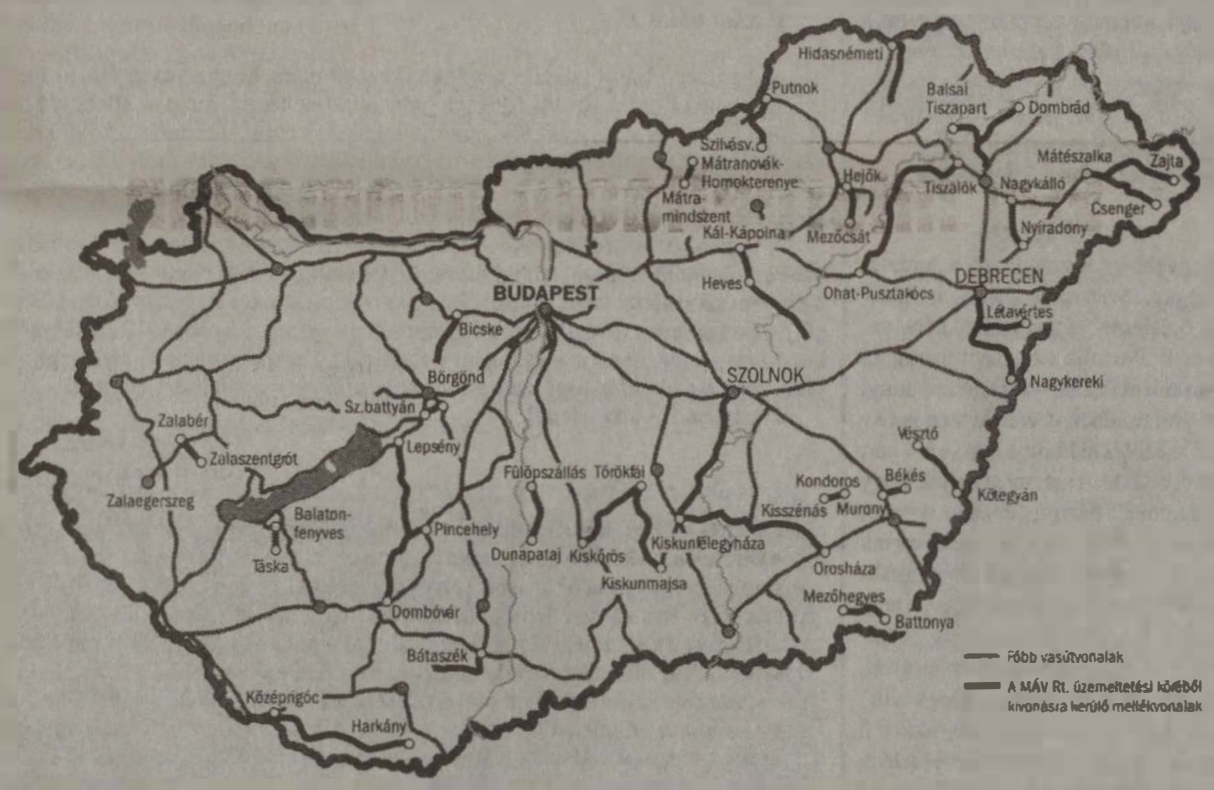
Tornanádaska felé haladva – ez volt uticélunk első és legtávolabbi pontja – Sajószentpéteren felvettük *Madarász György* szolgálattevőt, a terület főbizalmiját. Edelényt elhagyva a kanyargós út egyre inkább belevisz minket a Bódva völgyét körülölelő dombok, hegyek közé. A földet még mindig majdnem összefüggő hótakaró borítja, a hegyek jobban megvédték téli takarójukat a nap harapó sugaraitól, mint a védtelen sík földek. Ahogy a vasút mellett haladunk az úton, a hideg ködös táj mellett az elárvult sürgönypóznák mint megannyi felkiáltójel kísérik a sínpárokat, a levágott légvezeték darabjait a szél lengeti meg néha. Itt már a telefon sem él. Az oszlopok már csak a postának viszik a hírt a kábelen. A vasút erről is lemondott. Olyan ez, mint amikor az ifjú izomtól dagadó karjából öregségére elsorvadt, lankadó kéz válik. Csökken a vérkeringés, nincs ami vigye az oxigént, aztán jön az elmúlás. Vajon ez vár erre a vasútra is?! Az első lépéseket már megtette a vasút vezetése. Ha megszüntet járatokat – elvonja az oxigént – előbb-utóbb magától elsorvad az egész. Míg magamban ezen morfondírozom, megérkeztünk Tornanádaska állomásépületéhez. *Stehlik Péter* és *Pappné* érdeklődik a szolgálatban lévő *Tóth László* forgalmistától és *Greszmájer Istvánnétól*, mi történt a vízbevezetés ügyében. Máris mutatják, hogy a cső vége valahol az épület falánál van a frissen ásott földkupacból ítélve, de tovább nem haladtak.

Az épületen belül konstatálhatjuk, hogy a "szociális", öltöző és tartózkodó helyiségben a lavóros tisztálkodás továbbfejlesztett változata, az utántöltő tartályos folyóvízes mosdó üzemel, *Fábry Sándor* designcenterének méltán lehetne egyik gyöngyszeme. Ez már majdnem Európa, csak az alsóbbik fele. – Mindenesetre a tervek szerint a váróteremből leválasztva tavaszra szeretnénk egy angol WC-t és egy kézmosót is kialakítani – mondja *Stehlik Péter*. *Pappné* arról érdeklődik, hogyan érinti az itt dolgozókat a járatcsökkentés. – Mit számít egy takarítónő véleménye? – mondja *Greszmájerné*. Az úgysem nyom a latban semmit. Az biztos, hogy egyre feszültebb a légkör, egymást marják az emberek, senki sem szeretné elveszíteni az állását. – Azzal, hogy megszüntetik az első és az utolsó vonatot, lehetetlenné teszik, hogy beérjenek időben a munkába az emberek, a késői vonat miatt meg nem tud vonattal hazajönni, aki három műszakban jár – egészíti ki *Tóth László*. Hétvégeken pedig az iskolába járókat is érinti ez az intézkedés. A vonalon sok a kollégista. Aki pedig átmegy a Volán buszra, megveszi a bérletet, az nemcsak a reggeli, meg az esti vonattal nem fog utazni, de napközben sem. Két helyre nem fog fizetni senki. Ezzel tovább fog csökkenni az utasok száma. Pedig – különösen az üdülési szezonban – sok turista jár errefelé. Utunk a helybéli polgármesterhez, *Takács Tiborhoz* vezet. Tőle aziránt érdeklődünk, mit szól ehhez a lakosság? Én magam is csak tegnap értesültem a dologról, az emberek talán még nem is tudják, így a magam véleményét tudom most elmondani. Szerintem ezzel a döntéssel még jobban elszigetelik az itt élőket a külvilágtól, és ezzel az esélyeik tovább romlanak. A munkanélküliség így is nagy gond, aki pedig nem tud időben beérni az könnyen elveszítheti az állását. Azt is furcsállom, hogy semmiféle tájékoztatást nem kaptunk előzetesen a MÁV-tól. Tavasztól őszig sokan megfordulnak itt, a szállások, a vendégszobák mindig tele vannak. A két vonat elvétele azt is jelenti, hogy aki messzebb akar utazni – pl. Budapestre – nem éri el a reggeli vonatot. Hiába indít a MÁV több IC-t, ha nem teszi lehetővé, hogy elérjük.

Ezek után Perkupán álltunk meg, ahol a körjegyző fogadott minket, de rövidesen előkerült *Tóth Lajos* polgármester is, aki már értesült a dologról. Kezében egy frissen nyomtatott tiltakozást lobogtatott, melyet a Bódva-völgyi Terület és Településfejlesztési Társulás – az érintett települések – polgármestereinek egyetértésével küldenek el a vasút vezetésének. – A vasút nem kezeli partnerként az önkormányzatokat, a Volán pl. minden menetrendi változtatás előtt kikéri a hivatal véleményét. Az önkormányzat segített annak idején az állomások parkosításában, a szénkérdésben, de arra gondolni sem lehet, hogy az önkormányzatok vegyék a nyakukba a vasútfenntartás, működtetés terheit. Az önkormányzatok 90%-a forráshiányos, örülnek, ha a helyi problémákon úrrá tudnak lenni. Nekünk plusz 10 munkanélküli is számít, márpedig a bejárókat érzékenyen érinti ez a rendelkezés.

Utolsó színhelyünk Szendrő állomás volt. *Turán György* állomásfőnökségi elhibázott lépés így kiemelni vonatpárokat a menetrendből, jobb lett volna a menetrendet az igényekhez igazítani, így is meg lehet ám vonatot spórolni. Így viszont senkinek sem jó, sem az éjszakásnak, sem a reggelesnek. A csökkenő utasszám tovább fog apadni. Hova vezet ez így? Az 1995 évi menetrendváltás hibái miatt évek kellettek, míg az emberek visszaszoktak a vasútra. Egy-egy ilyen intézkedés csak később érezteti a hatását. Az nem megoldás, hogy a Volán majd elszállítja a kieső utasokat. Az utak terhelése egyre nő, lásd a kőszállítmányok nagy része is többtonnás kocsikkal történik – romlik az állapotuk, amellett egyre több az olyan baleset, rongálás, amikor ezek a nagy kamionok, nyergesvontatók egy-egy lakóházat tesznek tönkre. És hol van itt a környezetvédelmi szemlélet? Az emberek megvették a decemberi bérleteket. Most azt kérdezik: vegyek egy másikat majd a Volánra is? Nem érezni a KHVM-nél a vasút iránti lojalitást, túl erős a közúti lobbi. *Pappné* ehhez hozzáteszi, hogy ez a menetrendi változtatás bércsökkenéssel is jár, mivel belép a nyújtott műszakos foglalkoztatás, ez pedig a műszakpótlékból farag le. Az utolsó vonat személyzetét pedig altatni kell, amire ugyan készenléti díjat kapnak, de ez nem pótolja a kieső bért és időt. Még váltunk néhány szót a szolgálatban lévőkkel, azután hazafelé vesszük az irányt. Az úton megegyezünk abban, hogy ha minden településen megkérdeztük volna az ott élők véleményét, a reakció hasonló lenne. A Bódva-völgyi emberek úgy érzik, ők nem közelebb kerülnek Európához. Életfeltételük, esélyük romlik. Nem segélyre vágynak, hanem LEHETŐSÉGRE a boldoguláshoz.

Orosz Tamás
Miskolc
1999. december 10.



NÉPSZABADSÁG INFORMÁCIÓ: **December 17-én a Népszabadságban jelent meg, hogy a Bódva-völgyi önkormányzatok polgármesterei tiltakozással fordultak a MÁV Rt. vezetőihez, a KHVM illetékeseihez, a terület országgyűlési képviselőihez az érintett mellékvonalak tervbe vett megszüntetése miatt. A települések elsőszámú vezetői (mintegy félszáz polgármester) elfogadhatatlannak tartják a vonatjáratok leállítását, mert Bódva-völgye mintegy 60 településéről mással, mint vonattal nem lehet a térség "fővárosába" Miskolcra vagy más városba eljutni.** *(Népszabadság, december 17.)*
K.J.E.

Vonatfelvevőből takarítónő?

ÁTKÉPZÉS, VAGY AHOGY TETSZIK



Elárvult a modern technika – mutatja *Pöhacker Attila*, Záhonyban

Egészen nyugodt, ám látszik rajta, hogy nem "igazán boldog", mert újságíróhoz kellett fordulnia azért, amit helytelenít. Több mint kilenc éve szakszervezeti titkár, igazi vasutas. Lenne veszteni valója, de úgy látszik, a mai Magyarországon ismét vannak, akik elsősorban a többiekért felvállalják azt, hogy szólni mernek.

Fényeslitkén november 14-én éjszaka óta nem fogad vonatokat a rendező pályaudvar. Egyes szakértők szerint nem csak Kelet-Magyarország, de az egész ország egyik legmodernebb pályaudvara némán várakozik. A szakszervezeti titkár – és nem csak ő egyedül – úgy tudja, hogy az eddig 147 embert foglalkoztató "rendező" azért van halálra ítélve, mert valaki, vagy valakik meg akarják kaparintani a területet. Állítólag ipari park készül itt. De kinek a hasznára? Kimutatások, számítások vannak arról, hogy az "Északi" teljesítménye csökkent az utóbbi időben, gazdaságtalan, ezért szükséges a bezárása. Csakhogy más kimutatások egészen mást mutatnak...

Pöhacker Attila, a Vasutasok Szakszervezetének záhonyi titkára hivatalosan még sehonnan nem kapott értesítést arról, hogy a MÁV végleg meg akar szabadulni a pályaudvartól. Az épületet még fűtik, vagyonőrök biztosítják az állagmegőrzést, de már csak kevesen bíznak abban, hogy a sokmilliós állami tulajdonba egyszer még visszatér az élet. A dolgozók továbbképzésre járnak. Akinek felajánlják, hogy vonatfelvevőből jegyvizsgáló vagy netán takarító legyen, az vagy elvállalja a munkát, vagy mehet tovább. Ha nemet mond, legalább nem kell felmondani neki.

Miközben erről beszélünk, a halkra vett rádió bemondja: Romániában már sztrájkolnak a vasutasok...

Nagy Mihály

ÉSZREVETTÜK!

"Kimegyünk, csak rakodjanak!"

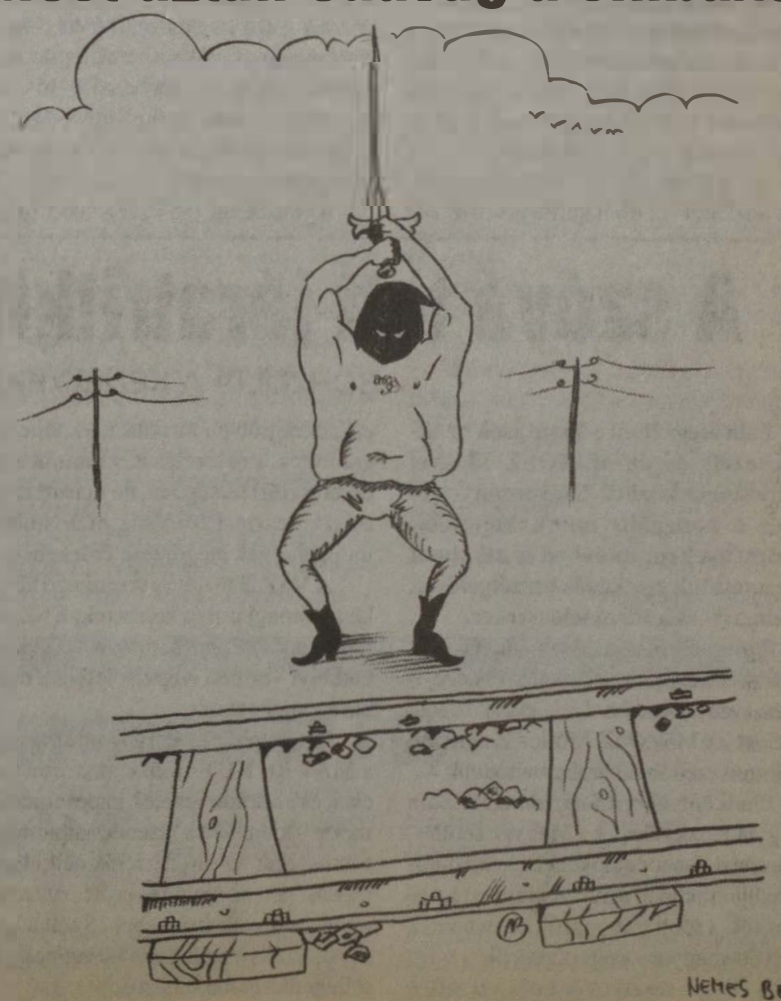
A Hajdú-bihari Napló november 17-i, szerdai számában két, a Tiszalök-Ohatpusztakócsi vasútvonalszakasz jövőjéért aggódó cikk is megjelent Gulyás Imre tollából. Mint ismeretes, egy októberi kormányhatározat szerint jövőre a MÁV Rt. mintegy ezer kilométer vonalhosszon mentesül az üzemeltetési kötelezettség alól. Hogy ez mit is jelent, az ugyan a cikkek egyikéből sem derül ki, de a megkérdezett *Tasi Gábor*, a MÁV Rt. Debreceni Üzletigazgatóságának helyettes vezetője képtelen ezt a kijelentést a vasútvonalak felszámolásaként értelmezni. Az 1000 kilométerben egyébként egyáltalán nem mellékesen benne foglaltatik a nagykereki és a Tiszalök-Ohatpusztakócs között ballagó, polgári vicinális is.

A Nyírségi Regionális Vasút részeként működő polgári állomásfőnökség és a hozzá tartozó vonalszakasz vezetője *Kiss Lászlóné*, 1983-ban, amikor, mint pályakezdő a Szegedi Vasútforgalmi Szakközépiskolában szerzett érettségijével elhelyezkedett, még üzemfőnökségei voltak a vasútnak. A polgári állomás akkori teherforgalma már legendának minősül. Ma szinte a tizede nincs meg az akkori, évi 1000-1100 vagonfeladásnak és a 2000-2500 vagonleadásnak. S hogy mindez ne legyen elég, ismeretlenek rendszeresen rongálják a vasúti kocsikat, ellopják a telefonok és biztosítóberendezések kábeleit. Az egykor még a Polgárinál is hatalmasabb forgalmat lebonyolító új zentmargitai állomásnak ma már személyzete sincs. De mint díjszabási pont megmaradt, hisz' még történhet ott árufel- vagy leadás. – Nem is kell bejönnie az ügyfélnek Polgárra. Kimegyünk, csak rakodjanak! – mondja végül *Kiss Lászlóné*.

Újtikostól Tiszacsegéig minimális a személyforgalom. Tiszacsege még úgy ahogy tartja magát, köszönhetően a fejlődő turizmusnak. *Dózsa Istvánné* forgalmi szolgálattevő azonban ennek nem igazán tud szívből örülni, mert olyan rossz a csatlakozás, hogy Ohatpusztakócson néha egy órát is kell várakoznia, ha Debrecen, vagy Tiszafüred felé tovább szeretne utazni... Az igazsághoz szerinte hozzátartozik az is, hogy a szállítás komplex költségeit tekintve túl drága a vasút. Nem érti, miért nem tesznek ez ellen valamit? A csegei erdészetben kitermelt idei fa 95 százalékát is közúton szállítják el.

Berta Sándor

Most aztán odavág a sínbakó



AZ MSZOSZ HULLÁMHOSSZÁN

Nyugdíj, foglalkoztatás, infláció

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége székházában november óta hétről-hétre sajtótájékoztatót tartanak közérdekű kérdésekről.

Elsőnek *dr. Sándor László*, MSZOSZ elnök nyitotta meg a tájékoztatók sorát. Részletes okfejtéséből, közgazdasági elemzéséből, mint bonckés alól, véresen komollyá vált, hogy a kormány a jövő évi nyugdíjak tervezhetőségében nem állt a helyzet magaslatán. Ennek mindenképpen a kisnyugdíjas lesz a vesztese. Ezzel szemben *Sándor László* egy már kiszámíthatóbb, tisztán átlátható nyugdíjtervezetet kínált.

December 2-án Pék Zsolt, a konföderáció foglalkoztatáspolitikai ügyvivője a sajtónyilvánosság részvétele mellett áttekintette a munkaerőpiaci helyzetet. Néhány számadat: 1989 és 1992 között 1,2 millió álláshely szűnt meg, a következő négy évben ugyan már sokkal kevesebb, ám a vizsgált kilenc év alatt a megszűnő munkahelyek száma elérte a másfélmilliót. Munkanélküliség tekintetében 1993 volt a kiugró év: akkor 700 ezer állástalant regisztráltak országosan (ez a 12,1 százalékos ráta magasabb, mint az EU-átlag). Idővel folyamatosan növekedett a munkanélküliek között a tartósan munkanélküliek aránya, tavaly elérte az 50%-ot.

Kilenc év alatt egyetlen kormánynak sem volt igazi foglalkoztatáspolitikája – hangoztatta az ügyvivő. Az MSZOSZ úgy véli, a kormánynak komoly szerepet kellene vállalnia e kérdésben. A differenciált adó- és járulékrendszer elősegítése új munkahelyek létesítésének lehetőségét teremthetné meg. A jelentős regionális különbségeket úgy lehetne csökkenteni, ha a kormány például infrastrukturális fejlesztések közvetlen megrendelőjeként lépne föl.

Már készül az úgynevezett Nemzeti Foglalkoztatási Akcióprogram. *Pék Zsolt* szerint ezért is furcsa, hogy a kormány nem várja meg az eredményt, hanem a hatályos foglalkoztatási törvény módosítása révén koncepcionális változtatásokat vezet be. A kormány szerint segély helyett munkát kell adni, ám a cél 400 ezer munkanélküli esetében nehezen valósítható meg. Azzal, hogy bővültek a munkanélküli járadékra jogosultság feltételei, egyúttal csökkent a folyósítás ideje, a kormány bünteti a munkanélkülieket, véli a szakértő.

Az MSZOSZ mindezt elutasítja, ezért a parlamenti képviselőkhöz fordult: ne szavazzák meg a törvénymódosítást.

December 9-én az MSZOSZ világossá tette álláspontját a munkabérek mai színvonaláról, az inflációs előrejelzésekről, a minimálbérek helyzetéről, különös tekintettel az Országos Munkaügyi Tanács üléseire. A konföderáció ugyanis nemcsak a háromoldalú tárgyalásokon törekszik a megállapodásra.

Hódi Zoltán, a szövetség bérpolitikai ügyvivője, a Vasas Szakszervezet alelnöke elmondta: a szakszervezeti szövetség 2000-re kedvezőbb, a teljesítményekkel jobban harmonizáló bérhelyzet kialakítására törekszik. Elengedhetetlen, hogy az OMT-ben kimunkált minimális bérek az agrárszférában is bevezetésre kerüljenek. S ha már a minimálbéreknél tartunk, van némi probléma is. A 25 ezer 500 forintos összegben mind a munkáltatók, mind a munkavállalók egyetértenek, ám a kormány csupán 25 ezer forintban gondolkodik. Első hallásra talán nem nagy a különbség, csakhogy a legkisebb bérek emelkedési mértékének meg kellene haladnia az átlagkeresetek növekedését. Az 500 forint 2-3 százalékot jelentene így, ráadásul a létminimumban is nagyobb javulást hozna. *Hódi Zoltán* reméli, a kormány fölzárkózik a szociális partnerek véleményéhez, és nem vesz igénybe a jogállamiságtól idegen eszközt saját akaratának érvényesítéséhez.

Az MSZOSZ – karöltve az Autonóm Szakszervezeti Szövetséggel – tárgyalt a munkáltatók két szervezetével, az MGY-OSZ-szal és a VOSZ-szal is. Mindkét munkaadói szövetség érdekelt abban, hogy a munkaügyi tanácsban konszenzus szülessék, ám ha ez nem sikerül, úgynevezett kétoldalú megállapodást is hajlandók kötni a szakszervezetekkel. Az MSZOSZ nemcsak a versenyszférában dolgozók érdekképviseletét tartja szem előtt, hanem abban is partner, hogy működjék az érdekegyeztetés mechanizmusa Magyarországon, hangoztatta a szakember, ezért szorgalmazza a Költségvetési Intézmények Érdekegyeztető Tanácsának újraélesztését és összehívását a közalkalmazotti bérek ügyében.

Az inflációról szólva *Hódi Zoltán* kifejtette: az inflációs programot nem kell félteni a bérektől, nálunk ugyanis a kiáramló béretömeg mögött valós teljesítmény, termék áll, azaz nem bérinfláció működik. Jövőre a szövetség többelemes országos bértarifa-táblázat bevezetését, 3,5 %-os átlagos reálbéremelkedést, illetve 12-13 % körüli átlagos bruttó kereset-növekedést tart szükségesnek. S bár az MSZOSZ valamennyi tagszervezete fontosnak tartja az inflációs ütem mérséklődését, az említett érvekre tekintettel a szövetség ésszerűnek tartja követeléseit.

Veszely Emőke

Országgyűlési jegyzőkönyvekből jelentjük

NEM NYELVBOTLÁS VOLT

Mennél információdúsabb egy lap, annál olvasottabb. Épp ezért a szerkesztőség azt határozta el, hogy a közeljövőben, vagyis már ettől a decemberi számtól kezdve az Országgyűlés jegyzőkönyveiből is tallóz, azok fölszólalásaiból, akik az MSZP választási listáján kaptak mandátumot az MSZOSZ szocialista-szociáldemokrata platformjának ajánlására.

Sorozatunk tehát úgy is mondhatni tükrözni fogja *dr. Sándor László* (MSZOSZ elnök), *Schalkhammer Antal* (BDSZSZ elnök), *dr. Sáling József* (Kereskedelmi Alkalmazottak Szakszervezete elnöke, a továbbiakban KASZ), *Bársony András* (a Nyomdász Szakszervezet elnöke), *Paszternák László* (a Vasas Szakszervezet volt elnöke) felszólalásait, interpellációit, viszontválaszait, megszólítottságát.

Minden esetre az idén, novembert bezáróan *Bársony András* 18, *Sándor László* 12, *Sáling József* 12, *Schalkhammer Antal* 2, *Paszternák László* 3 alkalommal szólt hozzá a témákhoz.

Az őszi ülésszak számunkra izgalmas hozzászólásaiból külön is időszerűvé vált a mai napig százezreket foglalkoztató minimálbér ügye, melyet *dr. Sáling József* kérdésképpen kívánt föltenni a miniszterelnöknek: *Ki határozza meg Magyarországon a minimálbért, a kötelező legkisebb munkabért, és mennyit is ér valójában a minimális bér? A miniszterelnök válaszadásra Járai Zsigmond pénzügyminisztert jelölte ki.*

Dr. Sáling szerint:

"A Munka Törvénykönyve kimondja, hogy a kormány az Érdekegyeztető Tanács egyetértésével dönt a kötelező legkisebb munkabérről, tehát a munkavállalói oldalon ülő szakszervezeteknek egyetértési joga van. Ezzel szemben először a Fidesz-frakció tartotta fontosnak bejelenteni, hogy 25 ezer forintot javasolnak minimálbérnek, majd a miniszterelnök úr jelentette be, hogy a kormány 25 ezer forintos minimálbérről döntött. A munkaügyi szakemberek ugyan igyekeztek tompítani a bejelentést, miszerint ezt csak javaslatként kell értékelni, de a miniszterelnök visszatért a dologra, hogy eloszlasson mindenféle félreértést.

A Gazdasági Tanács legutóbbi ülésén, ahová egyébként nem tartozik, a minimális bér ügye, lévén az csupán konzultatív fórum, bejelentette, hogy a kormány valóban csak javasolja a 25 ezer forintot, és ha a parlament ezt elfogadja, akkor annyi is lesz, ami rendben is van, hiszen két év alatt 27 százalékkal nőtt a legkisebb bér, szólt az érvelés. Azt már most tudjuk, hogy idén a minimális bér mindenképpen veszít reálértékéből, éppen az új adóparaméterek miatt ér kevesebbet, mint egy évvel korábban. Lehet, hogy a miniszterelnöknek nem kell tudnia, hogy ki is határozza meg a minimálbért, és csak abba a csapdába esett, hogy a béremelést mindig a főnök adja, így hát, ha ő az ország főnöke, akkor ő adja az országnak a minimálbér-emelést. Vagy sokkal inkább arról van szó, hogy a miniszterelnök úr még szóbotlás formájában sem tudja elképzelni, hogy bizonyos kérdésekben meg kell egyezni a szakszervezetekkel. Végül is ki határozza meg a minimálbért, és mennyit is ér valójában?"

Dr. Sáling József a pénzügyminiszter kitérő válaszát nem fogadhatta el. Udvariasan visszautasította.

Szalai Csaba

A szóvá tett járatritkítás Zalában

BORZOLTA A KEDÉLYEKET

Zala megyében a Vasutasok Szakszervezete és az MSZOSZ Megyei Képviselete közötti hagyományosan jó és a kollegális munkakapcsolat eredményeként ez évben is alkalmat teremtettünk egy közös beszélgetésre, vélemény- és információcserére.

A megyében dolgozó szb-titkárok, ÜT-elnökök és megbízottak csaknem mindegyike részt vett a december 1-jei tanácskozáson, amelyet az MSZOSZ Móricz Zsigmond Szakszervezeti Székházában tartottunk.

Elsőként *Varga Lászlónak, a* Zala Megyei Közgyűlés és a Megyei Területfejlesztési Tanács elnökének tájékoztatóját hallgattuk meg a megyei fejlesztéspolitikáról, a főbb irányokról, ezen belül a szlovén-magyar vasútépítéséről.

A fórum résztvevői szóvá tették a zalaszentgróti járatritkítást, a kamionforgalom vasútra terelését, valamint a murakeresztúri térségben, de másutt is a területfejlesztési források biztosítását a munkahelyek megőrzése érdekében.

A VSZ 2000. évre vonatkozó tárgyalási csomagjáról (a keresetek, KSZ, foglalkoztatás) *Papp Zoltán*, a VSZ Szombathelyi Területi Képviseletének titkára tartott tájékoztatót.

Ezt követően pedig *Horváth István*, a MÁV Rt. KÜT elnöke az üzemi tanácsok és szakszervezetek kapcsolatát elemezte – kiemelve a "csendes diplomácia" fontosságát, az információk nélkülözhetetlenségét, az együttes erőfeszítéseket a munkavállalók érdekében. Szólt a MÁV Rt. szociális és jóléti rendszereinek elkerülhetetlen átalakításáról.

A tanácskozáson elnöklő *Kozáry Margit* és mások is nagyon hasznosnak, jónak értékelték a közvetlen párbeszédet, valamint azt a lehetőséget is, hogy a mód volt "kilépni" a területfejlesztés, a megyepolitika mezejére is. A tanácskozás zárásaként az MSZOSZ és a VSZ zalai kapcsolatáról egymást kölcsönösen erősítő megoldásokról váltottunk szót. Összegzésként egy valóban jó hangulatú, komoly munkát végző tanácskozásként értékelhettük a napot, és megállapodtunk a folytatásban is. A rendezvény sikerét jelentősen befolyásolta *Kozáry Margitnak* és *Tuboly Zoltánnak* a szervezőmunkában és előkészítésben való aktív részvétele.

Gombás József
az MSZOSZ
Zala Megyei Képviseletének vezetője

LEVÉLVÁLTÁS

Mi az igazság?

A VESZPRÉMI CSOMÓPONTI ORVOSI ELLÁTÁS ÜGYÉRŐL

A Vasutasok Szakszervezete **Polgár József** szb-titkártól az alábbi levelet kapta:

Vasutasok Szakszervezete
dr. Márkus Imre **elnök úr**
Budapest, Benczúr u. 41.

Tisztelt Elnök Úr!

A Vasutasok Szakszervezete Veszprém PGF-n működő alapszervezetéhez a munkavállalók és nyugdíjasok nagy létszámban éltek panasszal, miszerint a MÁV Egészségügy kht-ba történő szervezése miatt megszűnik vagy meg fog szűnni Veszprémben a MÁV üzem- és ellenőrzőorvosi, valamint a fogászati rendelés. Szerintük a Vasutasok Szakszervezete ehhez asszisztált és ténykedésével a folyamatot elősegítette vagy felgyorsította.

Elnök Úr!

A tagságunkat a kht szükségességéről, a MÁV egészségügy lehetőségeiről és jövőjéről tájékoztatni kellene. Nem engedhetjük meg, hogy apáink, nagyapáink és a mi forintjainkból felépült szervezetet rossz döntésekkel és szabályokkal szétverjék.

Mi az igazság Veszprém csomóponti MÁV orvosi ellátás körül? Milyen intézkedések születtek? Milyen intézkedések teszik lehetővé, hogy továbbra is működjön a jól bevált, sokak által szeretett MÁV egészségügyi rendelés?

Kérdéseinkre a választ a Magyar Vasutas hasábjain várjuk!

Veszprém, 1999. október 18.

Tisztelettel:

Polgár József
VSZ szb-titkár

A VSZ elnöke a levél kézhezvételét követően azonnal konzultált **Dr. Szigeti András** igazgató főorvossal, a Vasútegészségügyi Kht. Szombathelyi Egészségügyi Központ vezetőjével. Az igazgató urat levélben is megkerestük. A megkeresésünkre az alábbi választ kaptuk:

Vasútegészségügyi Kht
Egészségügyi Központja
9700 Szombathely, Garai u. 5.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE Fax: 36 1 322 8818
Dr. Márkus Imre

Tisztelt Elnök Úr!

November 23-án 11 óra 23 perckor érkezett faxára, hogy a veszprémi szolgálati helyen olyan információk terjedtek el, hogy mind az üzemi, mind az ellenőrző orvosi, valamint a fogászati rendelés is megszüntetésre került, szeretném a következőket válaszolni: Az üzemi ellenőrző orvosi szakellátást *dr. Horváth Judit* látja el kedden 8-10-ig, csütörtökön 12.30-14.30-ig. *Varga Józsefné* foglalkozás-egészségügyi asszisztensnő heti 40 órában ügyeleti szolgálatot tart.

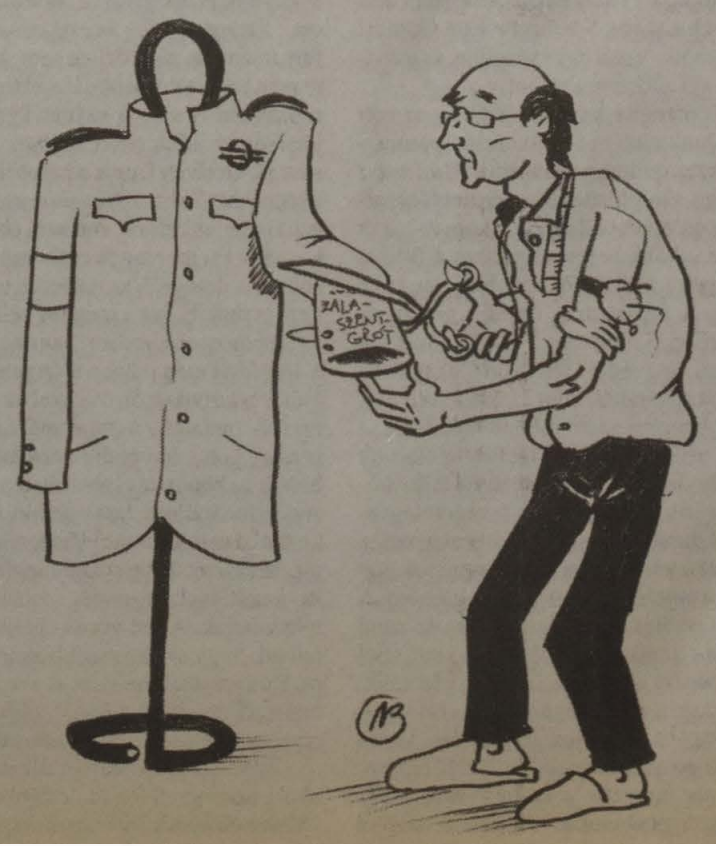
A fogászati szakrendelést november 1-től az addig ott dolgozó doktornő a továbbiakban nem vállalta, eddigi többszöri próbálkozásaim ellenére fogszakorvost még nem sikerült alkalmaznunk. Ebben az ott dolgozók, illetve *Dr. Horváth Judit*, sőt a vasutas vezetők segítségét is kértem. Amennyiben belátható időn belül próbálkozásaim sikertelenek maradnak, úgy az állást a Veszprémi Napló-ban meghirdetjük. *Malasist Józsefné* fogászati asszisztens addig is a rendelkezésükre áll.

Tisztelettel és üdvözlettel:

Dr. Szigeti András
orvos-igazgató

MEGJEGYZÉS: A VSZ felháborítónak tartja, hogy egyes újonnan alakuló szakszervezetek a szakszervezeti munka legfőbb célját a rémhírterjesztésben látják. A vasútegészségügy átalakításáról folyó tárgyalásokon ezen szakszervezetek nem vettek részt (témaismeretlenség, hozzáértés hiánya, reprezentativitás hiánya, stb. miatt), ezért a vasútegészségügyi rendszer "állami egészségügybe" történő beolvasztásának az elkerülésére alkalmazható egyetlen módszerről – kht megalakítása – semmilyen információval sem rendelkeznek. A VSZ kéri a munkavállalókat, hogy ne adjanak hitelt a rémhírterjesztőknek. A VSZ mindent megtett és megtesz a jövőben is annak érdekében, hogy a vasutasok, a vasutas nyugdíjasok és családtagjaik egészségügyi ellátását biztosító vasúti egészségügyi rendszer, a háziorvosi, a járóbeteg, a rehabilitáció és a fekvőbeteg-ellátás területén is megőrizze különállóságát. A tulajdonosokat – a KHVM, a MÁV Rt., az Önkéntes Egészségpénztár – azzal ösztönzi, hogy a lehető legjobb minőségben és megfelelő színvonalon biztosítsák a vasutasok egészségügyi ellátását.

MÁV-szabászat



IDŐSZERŰ DOKUMENTUMAINKBÓL

Megszokott már, hogy a VSZ vezetősége más szakszervezeti társak gondja iránt a legteljesebb szolidaritással viseltetik. Sajnos egyre sűrűbben kényszerül kiállni másokért. Ma már elkülönülten aligha lehet küzdeni a nagy gazdasági és foglalkoztatási ügyekben. A szolidaritás olyan akár a lánc: szemekből áll össze. Lapunk ilyenkor arra is vállakozik, hogyha nem is a teljeség igényével, de közli a megküldött felhívásokat, felszólításokat.

Részlet a gazdasági miniszterhez írott levélből.
KÜLDTÉK: *Schalkhammer Antal*, a BDSZSZ és a VDSZSZ elnöke

***Dr. Márkus Imre* úrnak,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
BUDAPEST

Tisztelt Elnök Úr!

Mind magam, mind szövetségünk nevében megköszönöm levelét, melyben egyetért és támogatja a bányászok jogos követeléseit.

Külön köszönöm, hogy részletes indoklást is adott követeléseink jogosságához.

Kérésére mellékelten megküldöm azt a felhívást, melyben követeléseinket fogalmaztuk meg.

Szeretném tájékoztatni arról, hogy a Kormánnyal 1999. december 8-án tartja meg egyeztető tárgyalásunk a VDSZSZ-el közösen, melynek eredményéről Elnök urat soron kívül tájékoztatni fogom.

Jó szerencsét!

ELNÖK

Schalkhammer Antal

Felhívás! (részlet)

A Bányász- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége és a Villamosenergia-ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége az ágazatban kialakult rendkívüli és kezelhetetlen feszültségek miatt felhívással fordult a Miniszterelnökhöz és a Kormány illetékes minisztereihez. Ezen elemző és azonnali tárgyalást kérő felszólítások a mai napig megválaszolatlanok maradtak...

Tarthatatlannak tartjuk, hogy

- miért nem támogatja a kormányzat a Vértesi Erőmű Rt. bokodi erőművének modernizációját, amikor a megvásárlásra ajánlott villanyáram ára versenyképes és jelentősen alacsonyabb a jelenlegi szénerőművi átlagárnál. Közben hatezer munkahelyet szüntet meg állami tulajdonú szénerőműben.
- ellátás-biztonsági problémákat vet fel a magyar gazdaság primerenergia felhasználásában a gáz aránytalan és elfogadhatatlan térnyerése. Ugyanakkor a gázbeszerzés több-lábra való állításának időszakáig és az orosz gáz abszolút többségi arányának fenntartásáig valós piaci viszonyok sem működhetnek. Ez a helyzet magában hordozza konfliktus esetén azt a lehetőséget is, hogy a csapok elzárásával a magyar gázellátása ellehetetleníthető...

Felszólítjuk a Kormányt, hogy soron kívül kezdjék el a konfliktus feloldását szolgáló tárgyalásokat!

Tájékoztatásul a munkavállalók számára, mellékeljük a tárgyalást sürgető közös levelünket.

Budapest, 1999. november 22.

Bánya- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége

Villamosenergia-ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége

***Chikán Attila* úrnak,**
a Magyar Köztársaság
gazdasági minisztere
BUDAPEST

Tisztelt Miniszter Úr!

Ezúton is kell jeleznünk, hogy Dr. Orbán Viktor a Magyar Köztársaság miniszterelnöke még egy 1999. június 7-ei levelünkre válaszolva 1999. szeptember 3-án a következőket írta:

"A Miniszterelnöki Hivatalt vezető miniszter július 13-án levélben kérte fel a gazdasági minisztert, hogy szakmai illetékességből az érdekegyeztető tárgyalásokat vezesse, illetve a kormányzati oldal képviselőinek részvételét koordinálja. Az egyeztetéseket a Gazdasági Minisztérium augusztus második felére tervezi.

Bízom benne, hogy a tárgyalások során mindkét fél elvárásait kielégítő megoldásakor sikerült találni."

Sajnálatos módon tárgyalásra nem került sor, ezért 1999. október 27-én levélben fordultunk Önhöz, melyben sürgettük a Miniszterelnök úr által augusztus második felére jelzett tárgyalások megkezdését.

Erre a sürgető levélre a mai napig válasz nem érkezett...

Üdvözlettel:

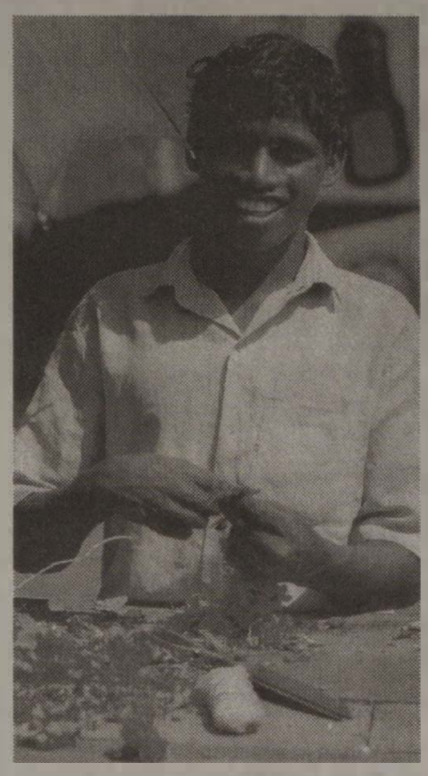
Gál Rezső
elnök

Schalkhammer Antal
elnök

Egy világjáró vasutas a kamerával

HANS GUSTAV EDŐCS JUBILEUMI KIÁLLÍTÁSA

November 6-án nyitották meg a debreceni Vasutas Egyetértés Művelődési Központban *Hans Gustav Edőcs* fotókiállítását, – sorrendben a tizediket immár 1989 óta. A különös figyelem, mely a művészt és alkotói munkásságát övezi – úgy a debreceni, mint más vasutas művelődési házak részéről – természetesen korántsem a véletlen műve. Az érdeklődés valódi forrása – a komoly művészi kvalitás mellett – az a tény, hogy *Edőcs János* egyrészt magyar ember, másrészt kollégánk, akinek emberi és művészi pályafutása egyaránt sok szempontból példaértékű lehet mindannyiunk számára.



Közhely, ám igaz; a gyermekkori élmények – valahogy, valamilyen módon – létünk egészét meghatározzák. Edőcs János a vulkapordányi (ma Vulkaprodersdorf) vasútállomáson született, ott élte le korai gyermekéveit. A vasút világa számára a titkok birodalma volt, melyet – a beígért és elcsattant atyai pofonok ellenére is, – fel lehetett és kellett fedeznie. Ezekből az élményekből táplálkozik a folyvást változó, nyüzsgő vasúti lét iránti vonzalma éppúgy, mint a "kitörés" vágya, hiszen az állomásra a messze távolból érkeznek, s ugyanoda indulnak a szerelvények, s a párhuzamos sínpárok mindkét irányban a végtelenbe vesznek.

A gyermekkor alakította, formálta *Edőcs János* emberi attitűdjét is, tekintettel arra, hogy a vulkapordányi állomáson számos közép-kelet európai nemzet fiai megfordultak annak idején. A hivatalnoki kart a magyarok és az osztrákok adták, az altisztek java része horvát, szlovén nemzetiségű volt, míg a rakodók a környék cigánylakosságából verbuválódtak. Ebben az időszakban gyökerezik az emberi – és kulturális értékek iránti – nemzeti- és faji előítéletektől mentes – fogékonyság, tisztelet, amely *Edőcs János* – mára kereken fél évszázados – művészi pályafutását alapvetően meghatározta. A fényképezés alapjaival a győri reálgimnáziumban ismerkedett meg. Aztán a fotózást jó ideig háttérbe szorította a vasúti szolgálat, előbb a GYSEV magyar, majd – 1956 után – osztrák részének alkalmazottja. Végigjárta az összes létező beosztást, míg végül – édesapja nyomdokait követve – a GYSEV osztrák igazgatójaként vonult nyugdíjba. Fotóművészi ambíciói viszont ezután teljesedtek ki igazán. Kamerával a vállán bebarangolta ősei hazáját, Magyarországot éppúgy, mint Európát, mígnem eljutott valamennyi kontinensre, – az Antarktisz kivételével. És százával ontotta az igényes, hiteles, ám mindig mély humanizmussal átitatott képeit. *Edőcs Jánost* – nem véletlenül – az emberi arc vonzza leginkább. S azok közül is az idős ember arca, mely – a sokat látott szemek bölcs ragyogásával, mélyre vésődött ráncaival – nemcsak az egyén, de a tágabb közösség sorsának is hű tükrözője. Az "emberfényképész" *Edőcs János* egész életművét áthatja az élet szeretete, s a megbecsülés, amellyel az emberekhez közeledik. Ez az emberi – művészi alapállást közvetítette, közvetíti a művész valamennyi – jóval több, mint háromszáz – egyéni kiállítása. Nem érdemtelenül lett tehát az osztrák és a német fotóművészeti szövetség tiszteletbeli tagja, a rangos bécsi művész, a Künstlerhaus is méltán fogadta tagjai sorába. 1988-ban, az osztrák-magyar kulturális kapcsolatok ápolásáért "Pro Cultura Hungarica"- díjjal tüntették ki. *Edőcs János* büszke arra, hogy két hazája van, de emellett elsősorban európai polgárnak vallja önmagát. Művészi munkásságának célját is abban látja, hogy az európai nemzetek közötti megértés és kölcsönös bizalom megteremtéséhez, elmélyítéséhez művei, kiállításai révén hozzájáruljon.

[Hans Gustav Edőcs "Világtájak krónikása" című, jubileumi kiállítása december 6-ig volt látható Debrecen Állomás kultúrtermében.]

Müller Károly

NO COMMENT

Vessük csak össze a kettőt!

Megállapodás

amelyet kötöttek alulírott felek 1999. július 20-án megtartott egyeztető tárgyalásokon a Kollektív Szerződés munkálatai tárgyában:

1. A felek azonnali hatállyal elkezdik a szervezeti változás miatt szükséges új Kollektív Szerződés munkálatait, ütemezett és fejezetenkénti tárgyalás formájában. A tárgyalásokra külön meghívó nélkül **minden kedden 9 órakor** kerül sor (1999. 07. 27-étől kezdve). A tárgyalások alkalmanként várhatóan 13 óráig tartanak, melyeknek esetenként további kétórás meghosszabbítása lehetséges.
2. A munkáltatók a jelenlegi kollektív szerződéseket alapul véve – kiemelten jelezve az új szöveget, zárójellel jelezve a törölni kívánt szöveget – megküldi az érdekvédelmi szerveknek az egységes szerkezetbe foglalt tervezetet legkésőbb a tárgyalási napot megelőző hét szerdáján.
3. A felek mindegyike vállalja, hogy 5 fő állandó képviselője közül a tárgyalásokon 3 döntésre felhatalmazott delegáltját biztosítja.
4. A felek törekednek arra, hogy 1999. szeptember 30-ig kollektív erejű megállapodás jöjjön létre az alapvető kérdésekben. Amennyiben a felek által vitatott kérdésekben megállapodás nem jön létre, akkor a vitatott pontokra a felek a tárgyalássorozat végén térnek vissza.
5. A döntéshozatalra konszenzus szükséges.
6. A tárgyalásokon a jegyzőkönyvvezetést a munkáltató biztosítja magnófelvétel formájában, amely alapjául szolgál az emlékeztető elkészítéséhez. A munkáltató az emlékeztetőt az érdekképviseleteknek az aktuális hét péntekére, azaz a tárgyalást követő harmadik napon átadja.
7. Jelen megállapodásra nem vonatkoznak az 1999. július 8-án E-01/658/99. sz. alatt létrejött megállapodás előírásai, azok változatlanul hatályban maradnak.

A felek fenti megállapodást, mint akaratukkal mindenben egyezőt írták alá a MÁV Központi Rendelőintézet, MÁV Kórház Budapest, VEDOSZ, VSZ, Önálló Szakszervezet képviselői.

Budapest, 1999. július 20.

VEDOSZ közlemény

A Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezete sajnálatát fejezi ki, hogy a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői még 10 évvel a szakszervezeti rendszerváltás után is ott tartanak, hogy a másik szakszervezet tisztségviselőit "pellengérezik ki" és mondanak kritikát róluk. Jelen esetben a kollektív szerződés készítésével kapcsolatban teszik. A VeDoSz-nak 1999. júliustól az a véleménye, hogy ami a jövőbeni (összevont intézmények) kollektív szerződés készítésével kapcsolatban történik az jórészt felesleges munka és "elterelő hadművelet" a valós és megoldandó problémákról az "összevonás" feladatainak alapos kidolgozásáról.

Az összevonás időpontjáig érvényes mindkét intézet kollektív szerződése. Az új KSz-t akkor kell elkészíteni, amikor tudjuk, hogy pontosan milyen lesz az új intézmény (MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet), hány osztállyal, hány dolgozóval, milyen feltételekkel fog működni. Az összevonás után új közalkalmazotti tanácsot kell választani, amelynek összetétele eldönti majd, hogy mely szakszervezetek lesznek reprezentatívak, kik írják alá az új KSz-t.

Az elmúlt fél évben a szakszervezeteknek – kellő összefogással és nem egymás pocskondiázásával – arra kellett volna a hangsúlyt helyezni, hogy az átalakulás maximális érdekvédelemmel valósuljon meg. A VeDoSz kezdettől figyelemmel kíséri és tevékenyen részt vesz az összevonással kapcsolatos anyagok véleményezésében, saját javaslatai vannak az összevonás miléntjével kapcsolatban, amit minden minisztériumi illetékes részére eljuttatott.

Tárgyalt többek között: a Kórház Szövetséggel, a rendelőintézetek szövetségével, az átalakulást segítő "céggel", stb...

Ha az új (integrált) szervezet nem ad megfelelő munkalehetőséget, munkabiztonságot, ha az összevonás esetleg betegvesztéssel jár, az lesz igazán hátrányos mind a vasútegészségügy, mind az itt dolgozók részére.

Az a véleményünk, hogy ezen időszakban a dolgozói jogvédelemre kellene minden szakszervezetnek a hangsúlyt helyezni.

Ha megvan a jogutódlás, akkor kezdődhet teljes erővel a kollektív szerződés készítése.

Mindezen tapasztalatok alapján a dolgozóknak végre azon kellene elgondolkodni, hogy nem három, hanem egy erős, egységes szakszervezetre lenne szükség, amelyik képes lenne a dolgozói érdekvédelemre.

Budapest, 1999. november 20.

VeDoSz Elnökség

ARANYSZÁJ

A négyemeletes ágy

Ifjonc igazgatósági barátunkat munkavédelmi ellenőrzésre utasította főnöke, hogy vizsgálja meg, milyen dolog a munkásembert négyemeletes ágyba fektetni, hisz rágondolni is rossz, mi történik vele, ha lefordul onnan a magasból. A fiatal kolléga tettvágytól, no meg a fontos feladat jelentőségétől nekibuzdulva lépett a főnöki irodába. Itt a lehetőség bizonyítani. Erélyesen követelte, vezessék a "szállóra". A laktanyába lépve ragyogó tisztaság, rendesen bevetett emeletes ágyak fogadták a közeget.

– Kérem, vezessen engem oda, ahol a négyemeletes ágy van – adta az ellentmondást nem tűrő utasítást kissé ingerülten a fiatalember.

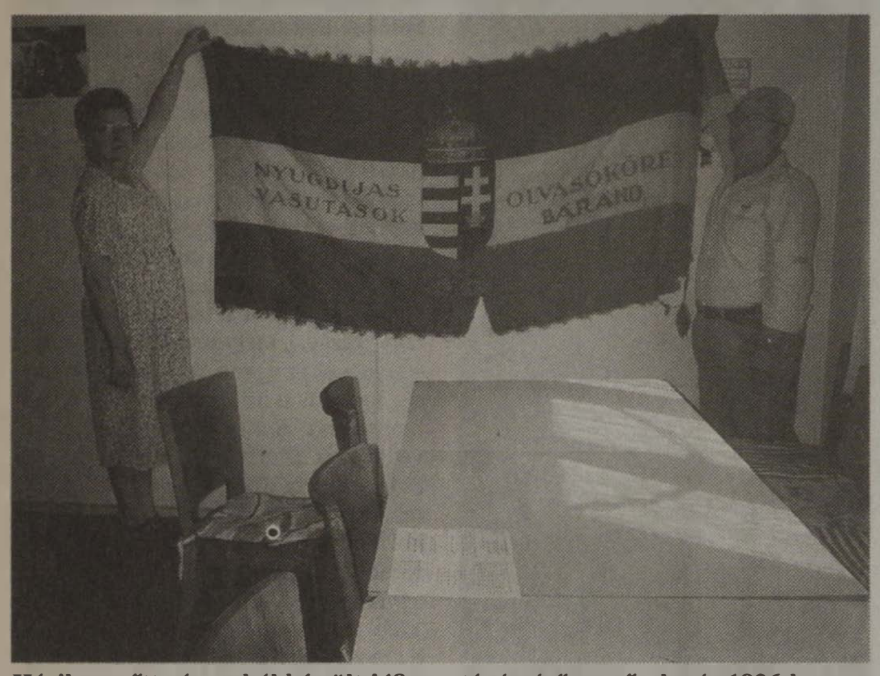
– De hisz nekünk csak ez az egy laktanyánk van, Ön biztosan ezt a négy emeletes ágyat keresi.

A valós helyzet lelombozóan hatott az ellenőrre. Megsemmisülten tért vissza főnökéhez, aki ravasz mosolygással fogadta a jelentést. A beugró feladatot emberünk máig sem feledte.

AZ IDŐSEK VILÁGÉVE NE CSUPÁN SZÓLAM LEGYEN!

A padláson leltek rá

73 ESZTENDŐS A NYUGDÍJAS LOBOGÓ



Házilag szőtt vászonból készült '48-as utánérzésű szegővel még 1926-ban

Az évtizedek alatt összegyűlt iratok, hagyatékok közötti kutakodás sokszor okoz meglepetést az utódok számára. Nem várt eredményt hozott Báránd VSZ nyugdíjas alapszervezet vezetősége számára, mikor az alapszervezet otthonának raktárhelyiségében és padlásterében az ezredvég tiszteletére rendcsinálásra kerítettek sort.

A szervezeti élet, a gazdálkodás mindennapjairól tanúskodó dokumentumok kíváncsi lapozgatása számos később feldolgozásra méltó ígéretes információt tárt elő. Küzdelmes, de tartalmas, a közösség melegéről, gyámolításáról, életigenléséről tanúskodnak az évtizedes irományok, fóliánsok. Megilletődve forgatták a több, mint 70 esztendő történéseit, a közösség gondjait jó szívvel istápoló korabeli vezetők neveit, gondolatait megörökítő anyagok megsárgult lapjait.

1926-ban, ebben a kis Hajdú-megyei községben önmaguk gazdagítására létrehozták szakszervezeti sejtjüket, Nyugdíjas Kör névvel.

Szájhagyomány útján ugyan volt tudomása a jelenlegi alapszervezeti tagoknak, vezetőknek – így *Busznyák Lajos* elnöknek és *Galgóczy Józsefné* gazdasági vezetőnek is – arról, hogy a "Kör" szép hagyományai közé tartozott valaha az, hogy a jeles nemzeti és munkásmozgalmi ünnepeken, községi eseményeken a tagok zászlós felvonulással vettek részt. A kör tagjainak az egységet, a szolidaritást megjelenítő zászlós felvonulása rendre elismerést váltott ki a község lakói körében május elsején, március tizenötödikén.

Az emlékező öregek beszéltek a – Petőfivel szólva – "vén zászlóvivő" tisztségének rendszeresítéséről is. Ők voltak azok, akik a felvonulók élén járva megtiszteltetésből vezethették a vasutas nyugdíjasok sorát.

A régiségek között búvárkodók óriási örömére egy gondosan lekötött csomagban leltek rá az 1926-os esztendőben készült vasutas nyugdíjas köri zászlóra. A zászló házilag szőtt vászonból készült, 48-as utánérzésű szegővel. Rajta a nyugdíjas köri asszonyok kezemunkájával készült gyönyörű hímzésű szentkoronás országcímer látható középen. Alatta aranyozott szálakkal öltött szárnyaskerék jelzi a vasúti kötődést.

A mai utódokat megilletődéssel eltöltő, gondos tagolású felírat hímzete az elődök nyugdíjas vasutasok összefogásának erejéről hordoz maradandó üzenetet. Nekik köszönhetően létezik az akkori "Nyugdíjas Vasutasok Olvasóköre Báránd" emlékét gondosan ápoló vasutas nyugdíjas szakszervezeti alapszervezet és klub a községben.

Az alapszervezet szívesen ajánlja fel a 100 éves Vasutasok Szakszervezete bárándi relikviáját további szakszerű megóvásra és közzétételre, vagy más méltó hasznosításra. Úgy vélik, ezzel méltó módon tudnak tisztelegni a kezdeményező elődöknek.

Bánszegi József

A vezérigazgató köszöntötte a nyugdíjasokat

Az Idősek Nemzetközi Éve alkalmából a vasútigazgatókkal tartott regionális találkozókat követően november 25-én országos fórumot tartott *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója a Törekvés Művelődési Központban.

A fórumon részt vett *Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes, *Feleky Pál*, a VSZ tiszteletbeli elnöke, *Molnár György*, az ONYSZ elnöke és mintegy 300 alapszervezeti tisztségviselő.

Pallos György, az ONYSZ ügyvezető elnöke az Idősek Nemzetközi Éve záró rendezvényeként köszöntötte a zord időjárás ellenére megjelent érdeklődőket.

Kukely Márton vezérigazgató a fórum előadója és vezetője, a vasút helyzetéről, reformjáról, az EU-hoz csatlakozással kapcsolatos feladatokról és a MÁV humánpolitikai lehetőségeiről adott tájékoztatást.

Megállapította, hogy amikor a jelenlévő nyugdíjasok még aktív vasutasok voltak, a MÁV létszáma közel 130 ezer, a szállított utasok száma 220 millió, a teherszállítás pedig 130 millió tonna körüli nagyságrendű volt. Más lett mára a helyzet, az áruszállítás 44 millió tonnára, az utasok száma 156 millióra esett vissza. – Nem kedvező a fejlesztés beruházás alakulása sem. Elöregedtek a mozdonyok, a kocsipark, növekedik a veszteség. Égetően nagy szükség van a vasút korszerűsítésére, reformjára. Igényesebb követelményeket kell támasztani minden vonatkozásban – sorolta gondjait a vezérigazgató, válaszolva a nyugdíjas vasutasok képviselőinek számos kérdésére. Az időseket legközvetlenebbül a szociális ellátás megőrzése érdekelte. A vezérigazgató elkerülhetetlennek tartotta a kérdéskör elhatározott felülvizsgálatát, de a rászorultak segélyezésére biztosított eddigi lehetőségeket nem kívánják szűkíteni, miután az igény mindinkább növekedik.

Több kérdés hangzott el a menetrendszerinti közlekedés feltételeinek, a képzett vasutasok megtartásának lehetőségeiről és sok más, a vasút helyzetét érintő gondokról. A hallgatóság érdeklődése kiterjedt a vasútegészségügy, az elhagyott, elhanyagolt létesítmények sorsára is, ez utóbbiak hasznosításának hiányára, stb.

A vezérigazgató megnyugtatta a jelenlévőket, hogy az egészségügyi korszerűsítési intézkedések nem érinthetik az ellátás szintjét, megszokott minőségét. Több helyi regionális problémát illetően intézkedéseket ígért, így a vezérigazgatóság nyugdíjas szervezete elhelyezését illetően is.

A nyugdíjasok régi gondját – az idősek otthona létrehozása érdekében – kivizsgáltatja.

– Érdeklődéssel várjuk az intézkedések eredményeit. Figyelemmel kísérjük, segítjük azok megvalósítását – mondotta *Molnár György*, az ONYSZ elnöke, emlékeztetve a MÁV Rt. és az ONYSZ között létrehozott megállapodásra. Megköszönte az idősek, a nyugdíjas vasutasok iránti érdeklődést, a számukra nyújtott segítséget.

Pallos György méltatva a fórumok jelentőségét, várható kedvező eredményeit, jó kívánságaival zárta a nyugdíjasok évének utolsó vasutas rendezvényét.

Hegedűs Károly

A rendőrfőkapitánnyal találkoztak

KÉRETIK VISSZAÁLLÍTANI A HÁZFELÜGYELŐI RENDSZERT

A Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége december 1-jén rendezte hagyományos évzáró műsoros klubvezetői találkozóját a Törekvés Művelődési Központban.

A találkozóra meghívottként érkezett *dr. Kökényesi Antal*, budapesti rendőrfőkapitány, *Bleyer Ferenc*, a X. kerületi kapitányság bűnmegelőzési osztály vezetője, *dr. Márkus Imre*, VSZ-elnök, *Pallos György*, a VSZ ONYSZ ügyvezető-alelnöke *és Németh Tibor*, a művelődési központ igazgatója, a járműjavító igazgatója képviseletében, valamint az ország területén működő vasutas nyugdíjas klub közel 300 tagja.

A találkozón *dr. Kökényesi Antal* főkapitány előadást tartott az idős állampolgárokra veszélyt jelentő bűnözésről és a megelőzéssel kapcsolatos feladatokról. A feszült érdeklődéssel kísért előadás igen sok megszívlelendő tanácsot és információt nyújtott valamennyi résztvevő számára.

A főkapitány az időskorúak magányosságát, mozgásterük jelentős csökkenését, otthonhoz kötöttségét állapította meg, veszélyeztetettségük, sérülékenyebbségük okaként, miközben csökkent önvédelmi képességük. Jóhiszeműségük, befolyásolhatóságuk miatt könnyebben megközelíthetők, kihasználhatók. Sajnálatos tényként állapította meg: az elhagyatottság, a fiatalok elvándorlása miatt a falvakban, tanyákon még nagyobb. Gondot okoz a bűnfeltárásban a sérelmek elhallgatása, a következményektől való félelem miatt.

Óvatosságra figyelmeztetett: a bűnözők érdeklődését felkelti a könnyelmű, kihívó felékszerezettség, öltözködés. Értékeinket rejtsük el! Főként zsúfolt járműveken, áruházakban, piacokon vigyázzunk!

Arra buzdított, legyünk indokoltan bizalmatlanok a házalókkal, gyanúsan segítő szándékkal jelentkező áliparosokkal, álhivatalnokokkal szemben. Felhívta az idős emberek figyelmét a lakásból, vagyonból kisemmiző bűnözés növekvő gyakoriságára, a brutalitást sem nélkülöző bűnözési magatartásra.

Nyomatékkal állapította meg az egymás iránti felelősség, a társadalmi összefogás szükségét, a rendőrbarát magatartást és a tanácsadás igénybevételét. Szót kell váltani a rendőrökkel, ismerni kell őket.

A hallgatóság visszavárja a házmesteri, házfelügyelői rendszert, a lakónyilvántartást, a bűnözők példás büntetését, a közbiztonság erősítését, a félelem nélküli élet feltételeit.

A Vasutasok Szakszervezete jelentős szerepet vállal az idősek élethelyzetének, életkörülményeinek alakulása iránt. Szolidaritást vállal törekvéseikkel, szervezett akciójukkal, részt vesz azokban – kezdte hozzászólását *dr. Márkus Imre*.

Elismerését fejezte ki, hogy a nyugdíjasok klubélete jó irányba halad.

Az idős emberek mindig készek az értelmes munkában részt venni. Eredményeiket közismerté kell tenni országszerte. Arra kell törekedni, hogy kihasson ez a fiatalokra is. Nagy szükség van erre, amint azt a rendőrfőkapitány is megerősítette. Az elnök sajnálattal állapította meg, hogy az idősek iránt a média elégtelen érdeklődést mutat. Fel kell használni minden országos és helyi hírközlő eszközt az időskorúak életviszonyainak és törekvéseinek ismertetésére.



A költő már megmondta: "a dolgozó nép okos gyülekezetében hányni-vetni meg száz bajunk..." A VSZ-re jellemző, hogy mind több rendezvényen szólaltatja meg a hallgatóságot.

Dr. Márkus Imre részletes tájékoztatást adott a bértárgyalások helyzetéről, a VSZ állásfoglalásáról. A bérharc a nyugdíjasokért is folyik – mondotta, – ezért a szolidaritásra az idősek részéről is szükség van. Elmondta, vannak sajnos arra irányuló törekvések, hogy a vasutasokat szembeállítsák az utazókkal, fuvaroztatókkal a bérharc okán.

Az elnök felhívta a nyugdíjasok figyelmét a helyzetük iránt érzéketlen kormányzati szervek elfogadhatatlan magatartására.

Dr. Márkus Imre a jövőt illetően a VSZ további támogatásáról, segítőkészségéről biztosította a Vasutas Nyugdíjas Klubok Szövetségét, és a nyugdíjasokat.

Ezt követően jubileumi emléklapokat adott át a klubszövetség elnökével, *Kapitány Istvánnal* együtt, az 5, 10, 20 és 25 éve jól működő kluboknak.

Megtárgyalták a milleniumi 2000. év programtervét. *Kapitány Istvánnal* a találkozó egészét irányító, levezető szövetségi elnök összefoglalóját jó hangulatú műsor követte, búcsúztatván az 1999. évet.

HeKá

ZSIRAI LÁSZLÓ

Emlék ez is

egy régi utazás, az akkori vasúton,
felnőttkor gyökere: gyerekkorom…
kirándulás, személyvagon, másodosztály.
sorompóláncot csörlőző szorgos vasutas,
váróterem-türelem,
szívesen szeretett szirmú rózsalugas....

sípoló mozdony-fuvolafutam, kalauzmosoly.
emlékezik rá az osztály:
zsebeinkben apró tavikavicsaink
és vékonyka menetjegyünk.
halk, hideg Hold az ég rendjele,
mire hazamegyünK...

később a vizsgán
minden tárgyból az egyes számú tételt húzom.
emlék ez is,
mint pályamunkások vállán a talpfanyom -

ARANYSZÁJ

A szomszédok meg a vasút

– Te Jóska, te már igen régi vasúti vagy, én meg itthon téblábolok, az asszony meg mindig bezzeg Jóskázik nekem veled, hogy mozduljak már valahová. Elmennék én is, ahun te vagy, vasutasnak, de mondd, mennyi nálatok a szabadság?

– Hát tudod, ahun én dolgozok, ott kétszer két héttel számolunk.

– Mi az, hogy kétszer két hét? – érdeklődik csodálkozva a jelölt.

– Tudod Jani, az úgy jön össze, hogy két hét, ha én jövök szabadságra, két hét meg, ha a főnök úr megy nyaralni.

VSZ ARCULATÉPÍTŐK • VSZ ARCULATÉPÍTŐK • VSZ ARCULATÉPÍTŐK • VSZ ARCULATÉPÍTŐK • VSZ ARCULATÉPÍTŐK •

Egyelőre elmarad a kényszerházasság Szolnokon

Immár ötödik hónapja *Király Károlyné*, a VSZ Budapesti Területi Képviseletének titkára a Szolnoki MÁV-Kórház és Rendelőintézet Felügyelő Tanácsának elnöke. Tapasztalatairól, észrevételeiről irodájában beszélgettem vele.

– Az egész vasutasság megdöbbent, amikor az Új Néplap című, Jász-Nagykun-Szolnok megyei napilap október 28-i számában egy cikk jelent meg, "Szolnoknak sok két kórház?" címmel, majd később a Népszabadság is foglalkozott a nem mindennapi ötlettel a "Szolnok megvenné a MÁV-kórházat" című cikkben. Hogy fogadták a dolgozók és a kórház vezetői a hírt?

– Érthetően felháborodtak. Sőt érkezett hozzánk olyan észrevétel is, hogy a szolnoki és Szolnok környéki vasutasok képesek lettek volna akár sztrájkolni, vagy tüntetni is szeretett kórházukért. A november 9-ére összehívott felügyelő tanács már foglalkozott a témával. Ezen az ülésen *dr. Lőke Miklós* főigazgató-főorvos kijelentette: sajtóértesülés szerint a kórház jövője kétséges. Időközben a KHVM vasútegészségüggyel foglalkozó miniszteri biztosa, *Császár Judit* az országos sajtóban cáfolta a helyi sajtóban megjelent híreket. *Gógl Árpád* egészségügyi miniszter pedig egyik televízió nyilatkozatában példaértékűnek nevezte a vasútegészségügy átalakítását.

Lőke Miklós beszámolójából kiderült, hogy a kórház vezetői a betegellátás zavartalanságának biztosítása érdekében nagy erőfeszítéseket tesznek, így például már évek óta csak OTP-hitelből tudják kifizetni a dolgozók 13. havi bérét. A betegellátás javítása érdekében "beteg-megelégedési kérdőívet" töltenek ki a betegek, havonta és osztályonként. A válaszok összességében pozitívak: megelégedett, köszönő szavak, dicsérik, hogy nőtt a WC-k, fürdők állapota és száma. A számítógépes rendszer jól kiépített, nem szorul cserére, ellenben az intézeti gépparkot csak úgy tudnák felújítani, hogy ha a kórház minden évben megkapná az amortizációt. Nagy és pozitív visszhangot váltott ki a szeptember 14-én megindított, és november 24-én hivatalosan is átadott Emlődiagnosztikai Centrum, az úgynevezett Mamma-klinika.

Összességében tehát elmondható, hogy az intézet jól zárta az 1999-es esztendő első három negyedévét, hiszen nőtt az ágyak és az átlagos ápolási napok –, s bár csökkent a kiírt betegek és az ágykihasználás száma, jelentősen, mintegy 50 millió forinttal nőtt a tavalyi év hasonló időszakához képest a kórház OEP-bevétele! Ez pedig az egészségügyi intézmények mindennapos létharcát ismerve nem mindennapi teljesítmény!


Király Károlyné

– Mit gondol, elvonultak a viharfelhők a szolnoki MÁV-kórház feje fölül?

– Úgy gondolom, hogy rendeződni fognak a dolgok, pláne akkor, ha a vasútegészségügyet nem olvasztják egybe az egészségüggyel.

– Ön szerint letettek a szolnoki vezetők arról, hogy egyesítsék a két kórházat?

– Nem tudom. De az biztos, hogy a szolnoki MÁV-kórház országosan is egyre inkább elismert orvosi intézmény. ISO-9002-es minőségbiztosítását pedig – a Hetényi Géza Városi Kórházzal való összevonása után – kérdés, hogy megtartaná-e, megtarthatná-e az új mamutintézmény? De erről jobb, nem is beszélni. Úgy gondolom, az egyesítést akarók lassanként megbékélhetnek azzal a gondolattal, hogy Szolnokon ezután is két, igen jó színvonalú betegellátást nyújtó, egymás szolgáltatásait jól kiegészítő kórház lesz! S ha más nem is, a szolnoki betegek, a vasutasok és a szolnoki MÁV-kórház dolgozói ezt szeretnék…

Berta Sándor

Távírászok között jártunk

MIND A TÍZEN VSZ-TAGOK

Különös világ a távírászoké. Még az amúgy bonyolult vasúton belül is nehéz pontosan meghatározni helyüket a vasúti hierarchiában. A MÁV Rt. Budapesti Területi Igazgatóságának második emeletén csupán egy fémtáblán díszelgő "TÁVÍRDA" felirat hirdeti *Farkas Józsefné, Zsuzsa* távíróhivatal-vezető és kilenc kolléganője birodalmát. Az üvegfalakkal elválasztott helyiségben az öreg T-100 típusú távírógépek ontják magukból a tonnányi iratot.

– A távírda jelenlegi formájában a 60-as évek óta működik – kezdi beszélgetésünket a távírdavezető. – Ha minden igaz, jövőre megkezdődik az átalakítása, korszerűsítése. Ez azt jelenti, hogy a T-100-as telexgépeket fokozatosan a TELEXNET és a GEPÁRD programokat futtató számítógépek váltják majd fel. Az új gépeknek az lesz az előnye, hogy a táviratokat meg tudjuk majd rajtuk szerkeszteni.

– Mit kell tudni ahhoz, hogy valaki távírász lehessen a vasúton?

– Alapkövetelmény az érettségi, a gyors- és gépírástudás és a magyar nyelv kitűnő ismerete. Egy vasúti távírásznak ezen felül ismernie illik még a vasút történelmét, a vasúti földrajzot, és a vasút szerkezeti felépítését. S ami a legfontosabb: szeretnie kell ezt a munkát. Nincs külön iskolarendszerű távírászképzés, tehát, aki megfelel a fenti követelményeknek, azt külön távírásztanfolyamra iratjuk be, majd jöhet a mélyvíz.

– Hányan dolgoznak most itt és mekkora táviratforgalmat bonyolítanak le?

– Összesen tizen vagyunk. A személyemben egy távíróhivatal-vezető, egy kézbesítő, aki a beérkező táviratokat eljuttatja az osztályokra, továbbá van négy nappalos és négy fordulószolgálatos dolgozó. Általában 10 órakor kezdjük a munkát és 18 órakor végzünk. Előbb azért nincs értelme bejönnünk, mert a táviratokat fél tízre-tízre szokták megírni. A forgalmunk attól is függ például, hogy milyen évszak van, hiszen a tél alapvetően nyugodtabb, mint mondjuk a tavasz, vagy a nyár, de az is számít, hogy milyen gyorsan készülnek el a leadandó táviratok az épületben. A havi táviratforgalmunk 10 ezres nagyságrendű. Ebben természetesen benne vannak a belföldi táviratokon kívül, a külföldiek is. (Ez utóbbi esetben van külön vasúti szakfordító, aki lefordítja a táviratokat.)

– Mi az, ami itt tartja az embereket? Netán a bérek?

– A bérek nem. Jómagam például 33 éve dolgozom a vasútnál, 3 éve vagyok távírdavezető és 57 ezer a bruttóm. Ez a bér a munka intenzitásához viszonyítva kevés. Sokkal inkább a hangulat, a légkör az, amelyik itt marasztalja az embert. Ha közülünk bárkinek gondja van, azt nyugodtan megoszthatja a többiekkel. Néha bulikat szervezünk, csak úgy, minden ok nélkül, csupán azért, hogy jól érezzük magunkat. Olyanok vagyunk, mint egy nyugodt, csendes sziget a mai, rohanó világban. A távírászok egyébként országos szinten is összetartanak. Én például az idén Szombathelyen voltam, az ottani igazgatóság távírdájában, tavaly pedig Pécsen. Rendszeres kapcsolatot tartok a többi igazgatóság távírdavezetőjével is.

– Mi az, ami ékessége ennek a távírdának?

– Egyszerre kettőt is említhetek. Először is: mindannyian, mind a tizen (név szerint: *Ádám Éva, Bokor Lászlóné, Farkas Józsefné, Iring Lászlóné, Labanc Virginia, Nagy Némedi Istvánné, Szél Sándorné, Tokai Lászlóné, Vidéki Zita, Zsámbokiné Csorba Anna*) VSZ-tagok vagyunk! Ez, úgy gondolom, ritka ebben az országban. Másodszor: minden itt dolgozó hölgynek van valamilyen családi-rokoni kötődése a vasúthoz. Vagy a nagyszülei, vagy a szülei, vagy a férje, vagy a fia dolgozott-dolgozik a vasútnál.

– A hivatalos táviratokon túl, amelyek ugyebár bizalmasak, milyen jellegű táviratokat kezelnek még?

– Nagyon sok távirat megy a regionális sajtónak. Ezek szólhatnak vágányzárakról, késésekről, vagy minden olyan egyéb dologról, amit egy helységben az embereknek a vonatközlekedést érintően tudniuk kell. A vasúti táviratok valóban bizalmasak, információt kiadnunk sem szóban, sem írásban nem szabad. De ez így is van rendjén. A Budapesti Területi Igazgatósághoz 42 távgépíró munkahellyel rendelkező állomás tartozik, s akkor a vontatási, a villamos vonal, a távközlési- és erősáramú, a biztosító-berendezési, vagy a pályagazdálkodási főnökségekről, és a különböző kft.-kről nem is szóltam.

– Akkor az önök távírdája olyan, mint egy hírügynökség csak kicsiben?

– Talált...

Berta Sándor

4 hónap = 68 új tag!

Váradi Lászlóné, Valika **augusztus 4-e óta megbízott szb-titkár a Budapest Nyugati pályaudvari Állomásfőnökség VSZ-alapszervezeténél. Elődje *Kovács József* február óta betegállományban van s mivel sem a titkárhelyettes, sem az elnök nem tudta – munkabeosztása miatt – hosszú távon vállalni a helyettesítését, sürgősen keresni kellett valakit. Így esett a választás a 27 éve a szakszervezetnél dolgozó Valikára. Hogy jó vásárt csináltak-e vele? Annyi már most biztos: egyre több a VSZ-tag!**

– Igaz az, hogy mióta Ön a megbízott szb-titkár, egyre többen lépnek be a VSZ-be, itt a Nyugati pályaudvar Állomásfőnökségéhez tartozó szolgálati helyeken?

– Igaz, persze, hogy igaz – mondja mosolyogva Valika, bár látom rajt', hogy nem igazán örül a gyorsan jött népszerűségnek.

– Ön szerint mi ennek a titka? Mit csinál, hogy így nőtt a taglétszám?

– Igazából semmit. Semmi különlegeset. Csupán minden nap kimegyek a területre az emberekhez. Találkozom velük. Megszólítom őket. Beszélgetek velük. Az emberek érzik, hogy érdekel a gondjuk, a problémájuk. Legyen az magánéleti, munkahelyi, vagy másmilyen. Elmondom nekik, hogy hova tartoznak, mit is csinál a VSZ. S általában a helyi szolgálati főnökökkel karöltve megpróbálom elintézi a felmerült gondokat, problémákat. Ha pedig ez nem sikerül, továbbítom a problémákat a VSZ felső szervei felé. A lényeg, hogy minden taggal elbeszélgetek. Egy emberrel éppúgy, mint ötvennel. Hosszas, fárasztó munka, az biztos. De megéri! Megkérdezek minden kilépőt, hogy miért akar kilépni, s ha olyan jellegű a gondja, megpróbálom megoldani.

– Ha jól tudom az Északi s a Nyugati Gépészeti Főnökségek összevonásakor félsz volt az emberekben, hogy esetleg kettészakad a Nyugati pályaudvari állomásfőnökségi és gépészeti főnökségi dolgozókat is magába foglaló alapszervezet. Ez a félelem még mindig megvan?

– Nem. Mára az emberek megnyugodtak. Az "északisok"-kal külön együttműködési megállapodást kötöttünk, amiben kinyilvánítjuk, hogy mindenki ellátja a területéhez tartozó dolgozók érdekvédelmét, de például a minden vasutast érintő ügyekben (ilyen például a KSZ, a helyi függelék) már együtt tárgyalunk a szolgálati vezetőkkel. A lényeg: önállóan dolgozunk, de mégis együtt.


Váradi Lászlóné

– Sikerült-e már valamit elérniük, s milyen problémákat kell még megoldaniuk?

– Több mindent sikerült elérnünk. Megtörtént például a fapados vécék kialakítása, a szolgálati helyek tisztasági festése, mázolása, valamint a nemzetközi pénztár parkettázása és fűtéskorszerűsítése. Emellett a gépészeti főnökségen folyamatosan javítanak az átszervezés okozta munkakörülményi gondokon, problémákon. A jövőt illetően pedig meg kell oldanunk a kettes toronyban a fűtést, a vonatkíséreti szociális helyiség vizesblokkját is rendbe kell tennünk.

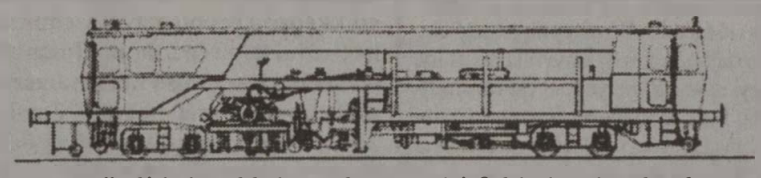
– Hányan léptek be a VSZ-be, mióta Ön az szb-titkár?

– Megválasztásom napján 351 tagja volt a helyi VSZ-alapszervezetnek. Azóta ez a létszám 68 fővel nőtt, azaz most mintegy 410-en vagyunk, hiszen nem szabad megfeledkeznünk a természetes fogyásról sem. De biztató, hogy egyre többen úgy gondolják: a VSZ-ben a helyük.

Berta Sándor

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

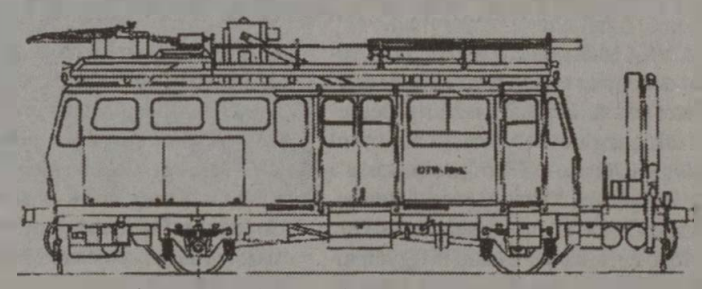
PÁLYAKARBANTARTÁS



Vasútépítő, vágány- és kitérő-szabályozó nagygépek üzemeltetése. A vágányszabályozó gépek hibacsökkentő vagy hibamegszüntető eljárással képesek a vasúti felépítmény karbantartására. Valamennyi géptípus szintre és irányra ±1 mm pontosságú munkát tud végezni.

PÁLYAÉPÍTŐ GÉPEK GYÁRTÁSA, JAVÍTÁSA

Vasúti pályaépítő és karbantartó nagymunkagépek, pályafenntartási vontató, személy-, illetve teherszállító, továbbá felsővezeték építő-szerelő járművek és munkagépek gyártása, javítása, felújítása, korszerűsítése.



A pályaépítéshez és karbantartáshoz szükséges kisgépek, berendezések tervezése, gyártása és javítása (pl. hegesztési varrat dudorletoló, sínfúró-, sínköszörű berendezés stb.).

ALKATRÉSZGYÁRTÁS, SZOLGÁLTATÁS

A Kft. a saját célú felhasználás mellett külső megrendelők részére igény szerint végez alkatrészgyártást és felújítást. Az alkatrészgyártás főbb technológiai adottságai: gépi forgácsolás (teljes vertikum, NC gépek), kötő és felrakó hegesztések, hőkezelési eljárások, gumi vulkanizálás stb.

Vasúti munkagépek, vontatójárművek futásbiztonsági és diagnosztikai felülvizsgálata. Anyagvizsgálatok (ultrahangos, mágneses stb.).

Különféle gépészeti berendezések tervezése, gyártása, szerelése és felújítása.

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

MÁV FKG

Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

5137 Jászkisér, Jászladányi út 10.

☎: (57) 450-941 (postai), (02) 14-62 (MÁV) Fax: (57) 450-945

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

Több az emberség, nagyobb a segély az ÖTA-nál

KUKELY MÁRTON ELISMERÉSÉT FEJEZTE KI

Novemberi számunkban elkezdtük az olvasók tájékoztatását az Önkéntes Támogatási Alap III. Küldöttgyűléséről. Az öt év alatt végzett munkáról és a következő öt évre szóló elhatározásokról további tudósítást ígértünk.

A beszámolóhoz fűzött szóbeli kiegészítést *dr. Kurucsai László*, az ÖTA elnöke egy megindító történet ismertetésével vezette be. Az immár 70 esztendős ÖTA 1930-ban született, amikor egy nagyon szegény sorsú vasutas elhunyt, s mint családfőt csak a munkatársak önkéntes adományaiból tudták eltemetni.

Az előterjesztéseket követően *Katona Kálmán* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter üdvözlő levelét ismertették. A miniszter elismerően nyilatkozott az egyesület eddigi munkájáról és a továbbiakban is ehhez kívánt eredményes működést.

Kukely Márton, a MÁV Rt. vezérigazgatója elismerését fejezte ki a tagság érdekeinek következetes képviseletéért. Megállapította, hogy az ÖTA példásan és eredményesen működő demokratikus szervezet, mellyel a MÁV Rt. hosszú évek óta hagyományosan jó kapcsolatot tart és erre törekedik jövőben is.

Feleky Pál, a VSZ ÖTA-díjas tiszteletbeli elnöke a beszámolót alapos, a tagságot részletesen, a kialakult helyzetet reálisan tükröző előterjesztésnek értékelte. Az ÖTA önállóságának gondolatát és megvalósítását jó döntésnek tartja, ehhez annak idején maga is hozzájárult. Köszönetét fejezte ki az ÖTA széles körű hálózatában a tagokért munkálkodóknak. Javaslatot tett a nyugdíjasok további segélyezési lehetőségeinek bővítésére.

Molnár György, a VSZ ONYSZ elnöke utalva a rászorulók számának növekedésére, nélkülözhetetlennek, elismerésre méltónak tartja az ÖTA létét. Rámutatott arra, hogy az Országos Nyugdíjas szervezet tisztségviselői folyamatosan segítik az ÖTA tevékenységét országszerte, miután valamennyi vasutas nyugdíjas képviseletére vállalkoztak.

Az ország különböző területeiről érkezett küldöttek is értékelték, minősítették a jelentéseket, egyéb előterjesztéseket. Többen az elismerő szavakon túl módosító, kiegészítő javaslatokat tettek a szolgáltatások továbbfejlesztésére, bővítésére, az eljárások egyszerűbbé tételére, a kifizetések gyorsítására. Javaslatok hangzottak el az alapszabály és eljárási szabály módosítására is, Szeged, Kecskemét, Szentes, Budapest, Pécs és más terület küldöttei részéről.

Az ÖTA 1995-1999 között végzett munkájáról készült beszámolóból kitűnik, hogy tagdíjbevételét – alapelvének megfelelően – teljes egészében, maradéktalanul visszajuttatta rászoruló tagjaihoz. A beszámolási időszakban intézményes segélyekre 1.583 millió, szociális támogatásra 629 millió forintot fordított az egyesület. Az intézményes segélyek közül a temetési segélyre 425 millió, a gyógyászati segédeszközök teljes vagy részbeni megtérítése 259 millió, a nyugdíjasok kórházi ápolási segélyére 248 millió forintot, a szociális támogatásokon belül gyógyszersegélyre 315 millió, időszakos szociális gondozásra 131 millió, nyugdíjasok szociális segélyére 52 millió forintot fordított az ÖTA.

2000. január 1-től emelkedik a kórházi ápolási segély napi 250 forintra (nyugdíjasoknál maximum 15 napig adható). Az eltartott gyermekek utáni kórházi ápolási segély – duplájára – 3.000 forintra emelkedik. A kelengye segély 3.000 forinttal, 13.000 forintra emelkedik. A gyes segély – duplájára – 4.000 forintra emelkedik. A temetési segély 13.000 forintról 15.000 forintra emelkedik. ÖTA tag részére szülője eltemettetése esetén 8.000 forintos temetési segély jár. A küldöttgyűlés elfogadta a gyógyszersegély betegség-csoportonkénti 500 forintos emelését. A nyugdíjasok szociális segélykerete 1 millió forinttal emelkedett meg a küldöttgyűlésen elhangzott hozzászólás alapján.

A küldöttgyűlésen ünnepélyes keretek között adták át az ÖTA díjakat.

Díjazottak: *Gazsi Lajosné* (nyugdíjas, Szeged), *Hajdú Lajos* (nyugdíjas, Debrecen), *Hegedűs Károly* (nyugdíjas, Budapest), *Kiss Lászlóné* (GYSEV Rt. Igazgatósága Sopron, egészségbiztosítási csoportvezető), *dr. Kohlmann Ferenc* (nyugdíjas, Szeged), *Osváth Endréné* (ÖTA Iroda, területi ellenőr), *Preislerné dr. Cserhalmi Dóra* (MÁV Rt. Pénzügyi Igazgatóság, Pénzgazdálkodási és Számviteli Főosztály, pénzügyi igazgató-helyettes), *dr. Tari Endre* (nyugdíjas, Budapest), *Tasnádi István* (nyugdíjas Debrecen), *Tóthné dr. Bánrévi Eszter* (nyugdíjas, Budapest).

H.K.

"Fejtetőre állított" feladatokkal szembesül napjaink vasutassága

A debreceni igazgatóság 6 csomópontján működő nyugdíjas alapszervezet mindegyike megtartotta az elmúlt hetekben az éves beszámoló taggyűlését. Ezeken a szakszervezet ez évben megélt eseményei mellett rendre megemlékeztek az ENSZ által meghirdetett Időskorúak Nemzetközi Évére szóló állásfoglalásról is.

A szolgálati helyek vezetői, megbízottai szűkebb régiójuk mindennapi életéről adtak tájékoztatást. December elsején mindezek záró eseményeként az ENSZ felhívás szellemében ünnepien terített asztalok mellé, családias hangulatú fórumra hívta meg a debreceni Területi Igazgatóság vezetője *Szombathy Géza*, a VSZ választott nyugdíjas tisztségviselőit.

A fórumon a VSZ Nyugdíjas Országos Szervezetének alelnöke *dr. Kun Dezső* méltatta elsőként az ENSZ kezdeményezésének hazai, ezen belül a MÁV Rt.-nél tapasztalt fogadtatását. Tapasztalata, hogy a MÁV nagycsaládja hazai viszonylatban bizony üdítő kivételként gondoskodik a nyugdíjas időskorú volt dolgozóiról.

A résztvevőket – azok egyetértő megjegyzései mellett – *Szombathy Géza* igazgató úr megnyerő, közvetlen hangvétellel avatta be napjaink és a holnap vasutjának munkájába, a korábban elképzelhetetlen problémákkal terhelt világába. Mint mondotta, napjaink MÁV-jának teendői a jelenlévők által korábban ismert időszak feladatainak "fejtetőre állított" változata. Ezekkel való szembesüléskor a vasutas lélekkel megáldottak vagy megvertek(?) bizony fájdalommal, vajmi kevés sikerélménnyel élik meg a nagyvállalattal szembeni kihívásokat. Hogy a nyugdíjas hallgatók számára messze nem közömbös az igazgató által bemutatott leépülés, arról az elgondolkodó tekintetek és együttérzést kifejező bólogatások híven tanúskodtak...

A fórum második részében a Vasutas Egyetértés Művelődési Központ Musical stúdiójának junior csoportja adott nagy tapssal elismert énekszámokból és elgondolkodtató paródiákból összeállított színvonalas műsort. A jelenlévők nevében *Bánszegi József* területi szervező mondott köszönetet az igazgatóság által teremtett találkozási alkalomért. Egyszersmind felajánlotta a nyugdíjas társak nevében, hogy a hívó, megkereső szóra készséggel állnak tapasztalataikkal, segítő észrevételeikkel napjaink tényleges vasutasai, vezetői rendelkezésére.

A debreceni Nagyállomás oktatójából a vonatokhoz igyekvő csoportokban beszélték – tovább gondolva – a fórumon elhangzottakat. Ezzel is mintegy visszaigazolták az ehhez hasonló találkozások jövőbeni sürgősségét.

B.J.



A meghívottak egy csoportja FOTO: SERESS ISTVÁN

KUDARCOK SZAKMUNKÁSFRONTON

"Csak azt nem csináljuk, amit kéne!"

Van egy jó hírünk, meg egy rossz. A rossz az, hogy nincs több bemutatásra váró MÁV-tanműhely. A jó pedig, hogy éppen ezért nem kell több szakképzési problémával szembesülni. Szóval itt a vége, de az elfutás előtt olvassák el az utolsó két kiválasztott műhelyvezető "vallomását". Egyikük 224, a másikuk 15 gyerekkel bajlódik. De nem a létszám a döntő.

– Mi hét, OKJ szerinti szakmát oktatunk – mondja *Antal János* Dunakesziről. – A hagyományos OSZJ-ből 72 gyerek "kifutó" képzésben van. Oktatunk orientáción itt lévő tanulókat, illetve, ahogy én nevezem, túlkorosakat is. Ők speciális csoportban, OKJ rendszerű karosszérialakatos képzésben vesznek részt. A magas beiskolázási létszám többek között a főváros és Nógrád megye közelségének köszönhető. Az is tény, hogy igen sok vasutascsalád ide íratja a csemetéjét, amolyan hagyományőrzésképpen.

A Dunakeszin végzett friss szakemberek azok közé tartoznak, akiknek kivétel nélkül sikerül elhelyezkedniük a szakmában, bár kétségtelen, hogy nem feltétlenül a MÁV-nál.

– Az az igazság, hogy nagyon jól működnek a kapcsolataim, és a Pest Megyei Munkaügyi Tanács tagjaként is sok információm van a munkaerő-keresletről. Eddig még az összes tanulómat sikerült elhelyeznem akár a Nyugatiban, a Keletiben, Vácott vagy Szobon. A cégnél korlátozott a felvételi létszám, de mindig kinyomozom a helyeket. Egyre javulnak a nexusok az itt lévő ADtranzzal is. Ők a végzetteknek körülbelül a felét elviszik a volt vagongyár működési területére. Ha véletlenül mégsem sikerülne valakinek munkát találnom a végzés évében, egy esztendőn belül találok neki helyet. Ez valahol presztízskérdés is nálam, mert nagyon fontos nekem, hogy a nálunk kiképzett szakemberek ne kallódjanak el.

Ám nem tudni, meddig folytatódik ez a sikertörténet.

– A vagongyár külföldi érdekeltségű lett, és a vezetők kitalálták, hogy meg kell szabadulni a tanműhelyektől. A legfiatalabb dunakeszi műhelyt is föl akarják számolni. Ez az út egyszerűbb, nem? Még azért működünk, mert a törvényi kötelezettségnek eleget kell tennünk, és a már beiskolázott gyerekeket nem tehetjük az utcára.

Antal János mesternek személy szerint a műszaki üzemeltetéssel van gondja.

– Minden tanműhely egy igazi üzem, amely működésének komoly feltételei vannak. Annak idején, a járműjavítós időszakban szinte Kánaán volt nálunk, mert maximálisan kiszolgáltak bennünket ilyen szempontból. Mostanában mind kevesebb időm van a minőségi oktatásra, mert nincs szervizbázisunk. Úgy látom, a MÁV vezetése nem igazán tudja, mennyi munkaerőre lesz szüksége. A hegesztőtől kezdve a bútorasztalosón át a fényezőig mindenféle szakmát oktatunk, csak éppen járműszerelőit nem, noha például egy InterCity-szerelvényen többtípusú kocsi is van. Szabályosan föláll a szőr a hátamon, hogy mindent csinálunk, csak azt nem, amit kéne. Sajnos nem a vasút jövője alakítja az oktatást.

Záhonyban csak a villanyszerelők tanulnak az OKJ szerint. *Vincze Béla* – akit nem régen neveztek ki a műhely élére – elmondta: szervezetileg a műhely a múlt tanévtől tartozik Záhonyhoz, előtte Debrecen kötelékében működött.

– Tizenöt tanulóm közül most tizenketten harmadik osztályosok, ők villanyszerelők, és van három OSZJ-s végzősöm. Eddig egy osztály végzett itt, a hat fiatalnak viszont nem volt szerződése a vasúttal. Némelyeknek nem sikerült a szakmában elhelyezkedni, ezért más utat választottak. A többiek most a saját kitanult szakmájukat művelik, ám nem a MÁV-nál. Tapasztalataim szerint nagyon nehéz a cégnél munkát találni, mert nincs annyi hely, mint ahány végzett.

A műhely két intézménnyel, a kisvárdai és a nyíregyházi szakképzővel áll kapcsolatban.

– Sajnos több gyerek csak azért választja a villanyszerelő szakmát, mert úgy gondolja, ez amolyan könnyű kenyér. Olyanok is vannak, akik már a beiskolázáskor tudják, nem akarnak a szakmában elhelyezkedni. Ők azért jönnek ide, mert a bekerülés viszonylag simán megy. Úgy látom, a gyerekek nem igazán ismerik a lehetőségeket, sokszor azt sem tudják, mihez kezdenek magukkal, ha végeznek. Ezen persze nem csodálkozom, hiszen nagyon fiatalok még, és sokukat a szülők irányítják a pályára. Nem könnyű ma fiatalnak lenni.

Veszely Emőke

Kocsiszolgálatosok, ha összefognak

ÉRTÉKELJÉK A KIRÍVÓ BALESETEKET!

A VSZ Műszaki Kocsiszolgálati Tagozat december elején soron kívüli értekezletet tartott. *Bognár András* gépészeti szakigazgató-helyettes, valamint *Buglos György*, a GSZI főmunkatársa a kocsivizsgálók időszakos vizsgáztatásával kapcsolatos elképzeléseit ismertette. Az előző évek tapasztalatait is figyelembe véve, a felek megállapodtak, hogy az elkövetkező két vizsgaciklusban a vizsgáztatás 2004-ig tesztrendszerben történik. Az egyes utasításokból összeállított kérdéscsoportokból legalább 50%-ot kell teljesíteni, míg az összeredmény nem lehet rosszabb, mint 70%.

A továbbiakban a GSZI-helyettes ismertette az E12. számú utasítás jelenlegi helyzetét. A feltett kérdésekre válaszolva elmondta, hogy a kocsiszolgálatos szakma nem kelendő, a fizetés nincs arányban a felelősséggel. A tárgyi eszközök beszerzése folyamatban van, így várhatóan rövid időn belül egyes szolgálati helyek újabb rádiókat kapnak, míg a lámpa ügye is rendezett. Az új ruházattal kapcsolatosan elmondta, a véleménykülönbség tisztázására hamarosan tárgyalások kezdődnek, hiszen a vezérigazgató-helyettes a szakágat bízta meg azzal.

Pszota Árpád GIB-titkár kérte a GSZI vezetését, hogy az új beszerzésű járműveket, utasításokat, technikai eszközöket széles körben mutassák be, a kirívó balesetek értékelését is tűzzék napirendre. Az ilyen rendezvények megszervezését a GIB felvállalja, természetesen a GSZI segítségével. Egy kérdésre válaszolva *Zubály Bertalan*, a Műszaki Kocsiszolgálati Tagozat vezetője elmondta, a vizsgáztatással kapcsolatos megállapodás nagyon korrekt, ez a szint mindenki számára teljesíthető. Amit viszont sürgősen pótolni kell, a GSZI-nek, egy szakmai zsebkönyv, amely tartalmazza a legfontosabbakat a szakmáról. Ide sorolandó még egy részletes kocsiszolgálati helyzetjelentés, amely utoljára két éve készült. Természetesen a fent említetteken túl nagyon korrekt a kapcsolat a GSZI-vel, hiszen folyamatosan tájékoztatjuk egymást, kölcsönösen megbeszéljük a problémákat.

A továbbiakban dr. Bíró Tibor alelnök tájékoztatást adott a VÉT tárgyalásokról, részletesen elemezte a jelenlegi helyzetet. A MÁV halogató taktikát folytat, de ennek rövidesen vége, hiszen a holtállás-pontokról el kell mozdulni. Az ügyvivők egységesen kinyilvánították, hogy a megtett bérfejlesztési javaslat kevés, ha kell, keményebb eszközök bevetésétől sem tántorodnak el, sőt, támogatják azt, hiszen erre a csapatra mindig lehetett számítani.

Az alelnök a kocsiszolgálatosok korkedvezményes nyugdíjazási igényeivel kapcsolatosan elmondta, a kormány nem szándékozik jelenleg változtatni, a 2000. január 1-jei, korábbi határidő kitolódik. Ami elszomorító még, hogy az előrejelzések szerint a meglévő rendszeren bővíteni nem szándékozik. Végül a tagozat vezetője óhajként megfogalmazta, jó lenne, ha az e szakma iránt elkötelezettek megosztottsága megszűnne, mert az erő az egységben van, s a még jobb eredmények eléréséhez erre nagy szükség volna.

B.Z.

Békés karácsonyt, sikeres oktatást-tanulást kívánunk az új évezredben minden tanműhelyvezetőnek és diáknak!

MÁV ADtranz VJD Kft.

ALAPÍTVA: 1926

2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.

Különböző nyomtávú vasúti személy- és speciális kocsik gyártása, javítása a fő profil, de vállalja tevékenységéhez kapcsolódó más munkák elvégzését is.

Tel.: (27) 341-951, 342-892, 342-893
Fax: (27) 342-997

HÍREK, INFORMÁCIÓK, TUDÓSÍTÁSOK ELSŐ KÉZBŐL

·H·í·r·l·e·l·ő·

Utolsó jussok

Ágazatonként eltér az év végi jutalmak és egyéb juttatások kifizetése. A közszféra munkavállalóit jogszabály kötelezi a tizenharmadik havi bérek kifizetésére, azonban a költségvetési forrásból foglalkoztatottak közül decemberben nem számíthat mindenki a jussára. Elsősorban az ágazatot sújtó pénzügyi nehézségek szűkítik a korlátokat. A versenyszféra nagyobb cégei általában egyéni teljesítmény alapján jutalmaznak, míg a profitszféra legnagyobb részét képező kisvállalatok többsége semmilyen pluszkifizetést nem engedhet meg magának. *(Népszava)*

Keleti kényelem, nyugati nyugalom

A MÁV Rt. húsz mentesítő vonatot közlekedtet december 17. és 26. között, és több kocsit állít be a vonalakon, hangzott el a Nyugati pályaudvar részlegesen befedett vágányainak átadásakor. A pályaudvar 1-6. vágányáról eddig csak egy úton lehetett kijárni és a helyszínen kellett váltót állítani. Az átadás után a váltót villamos hajtómű állítja át, így két vágányúton lehet közlekedni. A MÁV további fejlesztéseket tervez a Keleti pályaudvarnál, ahol 5-6 milliárd forintért bevásárlóközpontot és parkolót létesítenének az alsó szinten. *(Magyar Hírlap)*

Mennyi a legkevesebb?

A munkáltatók és a munkavállalók egyezsége ellenére nem született megállapodás a minimálbér jövő évi összegéről az Országos Munkaügyi Tanács december 8-i ülésén. A szociális partnerek 25 ezer 500 forintos javaslatát a kormány nem fogadta el, ragaszkodott az általa korábban nyilvánosságra hozott 25 ezer forinthoz. Ezt a szakszervezetek és a munkáltatók diktátumnak minősítették, és követelték, hogy a kabinet fogadja el megállapodásukat. *(Népszabadság)*

Bérekből megélni

A kereskedelemben több mint 25 ezren kapnak munkájukért a minimálbérhez közeli fizetést. A szakszervezet tiltakozik az ellen, hogy a kormány 25 ezer forintban állapítaná meg a legkisebb bért, és azért is indokoltnak tartja 27 ezer forintra emelését, mert az ágazatban jelentősen befolyásolja a keresetek alakulását a minimálbér összege. Sáling József, a Kereskedelmi Alkalmazottak Szakszervezetének elnöke szerint az európai uniós csatlakozás előtt el kell érni, hogy a bérek itthon is tisztességes megélhetést tegyenek lehetővé. *(Népszabadság)*

Többszöri beszámolás

Szőke Károly eddigi alelnököt választotta vezetőjévé kongresszusán a Vasas Szakszervezet. A módosított alapszabály szerint a szakszervezet erősíti a tagok beleszólását a szövetség ügyeibe. A szakszervezet pénzügyi gazdálkodását ért kritikából okulva szükségesnek tartják, hogy a jövőben a szervezet vezetői évente több alkalommal beszámoljanak a tagságnak a gazdálkodásról. Az új elnök szerint mielőbb el kell kezdeni a valós szakszervezetek együttes fellépésének, esetleges egyesülésének kimunkálását. *(Népszabadság)*

Ketten hattal szemben

Lapértesülések szerint 2000. március 10-én kezdődik meg a Fővárosi Bíróságon az a per, amely felboríthatja a szakszervezeti erőviszonyokat, megváltoztathatja a konföderációk vagyoni helyzetét. A Szabad Szakszervezetek Országos Szövetségének és az 56-os Munkástanácsoknak az a célja a perrel, hogy a bíróság nyilvánítsa semmisnek hat szakszervezeti szövetség 1992-es megállapodását a volt SZOT-vagyon szétosztásáról, így a budapesti Dózsa György úti székház tulajdonjogáról. *(Magyar Nemzet)*

Feszültségek az energiában

Rendkívüli és kezelhetetlen feszültségek alakultak ki a villamosiparban. A két ágazati szakszervezet akár sztrájkra is kész, megakadályozandó a jelentős mértékű létszámleépítést. Hatezer munkahely szűnik meg, ha a kormány nem hoz rövid időn belül döntést a Vértesi Erőmű Rt. bokodi egységének modernizációjáról – mondta *Schalkhammer Antal*, a Bánya- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetségének elnöke. Bokod 8, 2 forintért lenne képes egy kilowattóra villamos áramot termelni, míg jelenleg a szénerőművek termelői átlagos ára 10, 5 forint. *(Magyar Hírlap)*

Párbeszéd kéne

Felháborítónak tartja az MSZOSZ, hogy az adó- és járuléktörvények módosításának vegyes rendelkezései között szereplő paragrafussal megszüntetnék a háromnapos, orvosi igazolás nélkül igénybe vehető betegszabadság intézményét. Wittich Tamás alelnöke szerint a január 1-től hatályos rendelkezés ellentétes az Országos Munkaügyi Tanács alapszabályával, amely szerint a Munka törvénykönyve módosítását minden esetben meg kell vitatni a szociális partnerekkel. *(Magyar Nemzet)*

Szinte semmi

A közszolgálati sztrájkbizottság számára elfogadhatatlan a kormány által javasolt 1,05 %-os bérszorzó, mert nem jelent valódi keresetnövekedést, jelentette ki Borbáth Gábor, a Pedagógusok Szakszervezetének főtitkára, a nyolc szakszervezetből álló közszolgálati sztrájkbizottság alelnöke. A kabinet azt tervezi, hogy jövőre a bértábla összegei 8,25 százalékkal emelkednek. Azoknak a bérét, akiknek a bértábla szerint a tavalyihoz képest az idén nem változott az illetményük, még egy 1,05 %-os szorzóval emelnék. A főtitkár úgy véli, ez nem volna tényleges béremelés, mert a munkáltatók 12,6 százalékkal már megemelték a béreket. *(Népszabadság)*

Veszely Emőke

Tisztújítás az Egészségügyi IB-nél

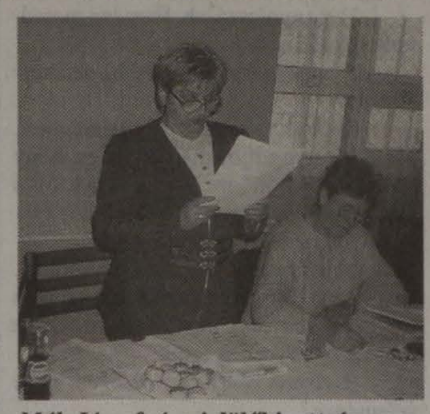
RUBIK LÁSZLÓ POLITOLÓGUS LETT A TITKÁR

A Vasutasok Szakszervezete Benczúr utcai székházában december 8-án soron kívüli küldöttértekezletet tartott a VSZ Vasútegészségügyi Intéző Bizottsága. A tisztújító küldöttértekezlet összehívására az intéző bizottság november 4-i határozata alapján került sor azzal a céllal, hogy a vasútegészségügy egésze területén végbemenő változásokkal egyidejűleg ahhoz igazodó, hatékony szakszervezeti hálózatot, testületet hozzon létre és válassza meg az IB vezető tisztségviselőit.

A küldöttértekezlet napirend előtt megtárgyalta és jóváhagyta a VSZ állásfoglalását a KHVM rendelettervezetéről, mely a MÁV Központi Rendelőintézet megszüntetéséről és jogutódlásáról intézkedik.

Napirendje szerint a küldöttértekezlet megtárgyalta az IB beszámoló jelentését az 1999-ben végzett munkáról. A jelentés megállapította, hogy a vasútegészségügy átalakulásának felgyorsulása jelentősen befolyásolta az előre elhatározott program végrehajtását, továbbá azt is, hogy az IB vezetői és tagjai valamennyien szakorvosi munkájuk mellett végezték tevékenységüket. A beszámolóból kitűnik, hogy a jövőben hatékonyabb érdekvédelmi és képviseleti munkát kell végezni. Jobb munkamegosztást kell kialakítani az egészségügy szakterületei között. A jelentés továbbiakban az IB irányítása alá tartozó területen tapasztalható helyzetet elemzi a munkavégzés eredményei, a tagszervezés alakulása és az intézmények gazdálkodásának tapasztalatai szerint. Az adatok azt mutatják, hogy a VSZ szervezettsége e területeken közel 30%.

A küldöttértekezleten részt vett *dr. Márkus Imre* VSZ-elnök, aki hozzászólásában az eddig működött IB törekvéseit elismerő szavakkal méltatta. A szervezet indokolt és a helyzethez igazodó fejlesztésével egyetért, segítő támogatásáról biztosította a megválasztandó testületi vezetést. Elégedettségének adott hangot a gyors reagálás és intézkedés miatt, mert az szinkronban van a vasútegészségügy strukturális átalakulásával.



***Mák Józsefné*, a jelölőbizottság vezetője számol be a jelöléselőkészítő munkáról.**

A kht. megalakulását megvalósítható megoldásnak tartja, Katona Kálmán közlekedési miniszter vasutasokat segítő szándékát korrektnek értékelte.

Nyomatékkal húzta alá, hogy a végbemenő változások jottányit sem csökkenthetik a vasutasok egészségügyi szolgáltatási színvonalát, a piac "mindenhatósága" ellenére sem. Az időben történő reagálás nélkülözhetetlen elemének tartja a gyors, reális információ áramlását, úgy az intézőbizottság - szakszervezeti bizottságok, képviseletek, mint a központ felé. Megállapította, hogy a szakszervezetnek fokozott és kiemelt figyelmet kell fordítania az egészségügyi dolgozók bérezésének alakulására. Többek mellett példaértékűnek minősítette a szolnoki MÁV-kórház szakszervezeti bizottságának eredményes munkáját.

A beszámoló elfogadását követően a küldöttértekezlet egyhangú szavazással megválasztotta az intéző bizottság vezető tisztségviselőit. IB-titkárrá *Rubik László* politológust (a VSZ Központ munkaszervezet szakértőjét, az egészségügy eddigi segítőjét) választották. IB-titkárhelyettesnek választották meg *dr. Horváth Judit* szakorvost, (aki a járóbeteg ellátás kérdéseivel foglalkozik), *dr. Kovács Gábor* szakorvost, aki a fekvőbeteg-ellátás, és *dr. Gyökös Zoltán* szakorvost, aki a rehabilitáció területén végzi érdekérvényesítő munkáját.

A Vasútegészségügyi Intéző Bizottság új titkára, *Rubik László* az IB és saját aktuális feladatainak elvégzéséhez fontosnak tartja, hogy a testület munkájának feltételeit székházában biztosítsa a VSZ. Hasznára válik az IB-nek a VSZ vezetőivel való közvetlen kapcsolat lehetősége is. Az IB megoldandó azonnali feladatának tekinti, hogy a kialakított "szakosított" felállásból származó előnyökre támaszkodva a szakmai érdekérvényesítés álljon az IB munkájának homlokterében. Továbbá, hogy a kht.-ba integrálódott egységek (TEK-ek és az Egészségügyi Ellátási Főnökség) dolgozóinak érdekvédelme, érdekérvényesítése maradéktalanul megvalósuljon.

Napjaink elsődleges feladata továbbá, hogy a MÁV Központi Rendelő és a MÁV Kórház összevonása során a dolgozók szerzett jogait megvédjék, megőrizzék.

A küldöttértekezleten több társadalmi tisztségviselőnek *dr. Márkus Imre* jutalmakat adott át megköszönve az eredményes, áldozatos munkát.

H.K.

Januári számunkból megtudhatjuk, hogy mik is lesznek a szakosított felállás előnyei.

Vasutaspárti polgármester-patrónusokkal Kálban

November 24-én tartotta évzáró beszámoló taggyűlését a Kál és környéke nyugdíjas VSZ-tagjait tömörítő alapszervezet. A mintegy 250 fős tagságból jelen lévő 70-80 tag zsúfolásig megtöltötte a PGF kál-kápolnai oktatótermét. *Kriston Lukács* elnök tartalmas beszámolója után üdvözölte a taggyűlést *Balázs Zoltán Kompolt*, és *Tompa Vilmos*, Kál polgármestere is. Mindkét helyi vezető támogatásáról biztosította a nyugdíjas klubként is működő alapszervezetet, mely lehetőségeikhez mérten néhány tízezer forintban is kifejezésre jutott. Emellett megköszönték, hogy a vezetőség az önkormányzatok segítségére volt javaslataival az árvízsújtotta családok megsegítésére kapott segélyek elosztásában. Sajnos a térségben több nyugdíjas házát sem kímélte az árvíz. A MÁV Rt. is segített, 10-30 ezer forint közötti anyagi segítséget adott a károsultaknak. A taggyűlésen *dr. Kun Dezső*, az ÖTA alelnöke adott tájékoztatót az alap tevékenységéről, a meglévő és az új segélyezési lehetőségekről, és szólt a nyugdíjasok éve kapcsán ezt a réteget leginkább foglalkoztató problémákról. *Kádár Bertalan* területi elnök kiemelte, hogy a polgármesterek, az önkormányzatok ilyen jellegű támogatása egyedi ebben a térségben. Az alapszervezet munkáját igen pozitívnak értékelte, a befolyt tagdíjból és egyéb bevételből jól gazdálkodott a vezetőség, a rászorulók számíthattak az alapszervezet segítségére. A taggyűlés kötetlen beszélgetéssel ért véget, melyet házi sütésű pogácsa és néhány pohár tájjellegű bor tett oldottabbá.

Orosz Tamás



Kompolt polgármestere nemcsak üdvözlő szavakkal szokta kifizetni Kálkápolna nyugdíjas alapszervezetének idős tagjait. (Középütt áll *Balázs Zoltán*, a polgármester) FOTÓ: OROSZ TAMÁS

Abszolút VSZ-győzelem az "MM-Cargo-s" ÜT-választáson

Két napon, november 30-án és december elsején tartották a budapesti székhelyű MM-Cargo Kisárufuvarozási és Szállítmányozási Kft.-nél az üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselői választásokat, amelyeken abszolút győzelmet aratott a VSZ. A választás érvényes és eredményes volt. Külön szeretnénk kiemelni a választási bizottság tagjainak munkáját, akik megbirkóztak a nem mindennapi feladattal.

A választásra jogosult 150 munkavállalóból a szavazáson 113-an vettek részt. Az érvényes szavazatok (szavazólapok) száma 111, míg a részvételi arány 77,93 százalékos volt. A VSZ jelöltjeire 371-en, a VDSZSZ jelöltjeire 25-en voksoltak. Ez a szavazatok 71,20, illetve 4,79 százalékát fémjelzi. Érdekes módon 125-en szavaztak független jelöltekre, ami 23,99 százalékát jelenti az össz szavazatoknak.

Az MM-Cargo Kft. megválasztott üzemi tanácsának tagjai: *Juhász Béla* (VSZ), Miskolc; *Mózes János* (VSZ), Nagykanizsa; *Szilágyiné Sz. Edit* (VSZ), Bp.-Keleti pu.; *Rajzinger Róbert* (VSZ), Bp.-Keleti pu. és *Nagy József* (VSZ), Szeged. Póttagjai: *Lukácsi Sándor* (független) és *Finta Lajos* (VSZ), Bp.-Keleti pu.

Az MM-Cargo Kft. megválasztott munkavédelmi képviselői: *Török István* (VSZ), Bp.-Déli pu.; *Nagy József* (VSZ), Szeged; *Lengyel Sándor* (VSZ), Székesfehérvár; *Szilágyiné Sz.Edit* (VSZ), Bp.-Keleti pu. és *Szabó Ferenc* (független). Pótképviselők: *Lukácsi Sándor* (független) és *Kardulecz Béla* (független).

Berta Sándor

Az első ultibajnokság

A DEBRECENIEKNEK ÉS A DOMBÓVÁRIAKNAK JÓ LAPJÁRÁSUK VOLT

– Piros ulti!

– Van egy huszam és megkontrázom a partit.

A fenti kártyazsargon november 27-én a VSZ székház nagytanácstermében megrendezett I. Országos Vasutas Ultibajnokságon hangzott el. A nem mindennapi eseményre az ország minden részéről érkeztek játékosok. Ez is bizonyította, hogy még mindig az ulti a legnépszerűbb kártyajáték a vasutasok körében. A négyfordulós versenyt svájci rendszerben bonyolították le. A végső győzelmet *Szabó István* főmozdonyvezető (Dombóvár) szerezte meg. Megérdemelten, hiszen mind a négy fordulót megnyerte, begyűjtve ezáltal a maximálisan megszerezhető 12 pontot. Pluszban még 350 segédpontot is gyűjtött. Második *Sóvári László* Debrecenből, a harmadik helyen *Dömötör István* végzett Dombóvárról. A negyedik helyet *Dienes Gyula* szerezte meg Püspökladányból, az ötödik helyet pedig *Deli Bertalan* Debrecenről "csípte el". Hatodikként *Miksi Béla* "futott be" a budapesti Keleti pályaudvarról. Ők hatan a VSZ, a MÁV Vezérigazgatósága és a VSZ területi képviseleteinek tiszteletdíját vehették át. Végül a résztvevőkben megfogalmazódott az a gondolat, miszerint hagyományt teremtenek és ezentúl minden évben megrendezik majd az Országos Vasutas Ultibajnokságot.



Berta Sándor

Bányásztüntetés volt

Ahogy a József nádor tér felé közeledtem egyre nőtt a hangorkán. Tudtam, ma, azaz december 15-én déli 12 órára tüntetést hirdetett a Pénzügyminisztérium elé a Bánya- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége. Már tisztán hallatszottak a jól csengő jelszavak: "A magyar szén kincs, importszénre szükség nincs!", "Éljen a kormány! Bányászfizetésből!", vagy, hogy ""Jól" elbírált erőműtender = utcán 17 ezer ember!". Ha nem is gyűlt össze annyi, azért szép számmal tüntettek a bányászok, és a velük szolidáris szakszervezetek képviselői, a többi között a VSZ tagjai is sokszázan. Először a demonstrálókkal szolidáris szakszervezetek nevei hangzottak el, majd József Attila "Mama" című verse. Végül *Schalkhammer Antal* elnök állt a mikrofon elé.

Bemutatkoztam a mellettem álló magas férfinak, majd megszólítottam.

– *Ön honnan érkezett?*

Óvatosan végigmért: – Komlóról.

– *De hisz Komlót nem is érintik a mostani bányabezárások?*

– Ez így van, a komlói bánya bezárása sajnos már eldöntött tény. Már a dátumát is tudjuk: 2000. január 31.

– *Hányan kerülnek utcára?*

– Vagy nyolcszázan. Ennyien maradtunk Komlón.

– *S mihez kezd majd 2000. február elsején?*

– Kapunk valamennyi végkielégítést. Meg' hát nyugdíjba megyek. Úgy, hogy én még "olcsón" megúszom. Inkább a többieket sajnálom.

– *Akkor mégis miért van itt?*

– Nem egyedül jöttem. A társaimmal. Hogy miért? Rajtunk ez a tüntetés már nem segít. Inkább csak szolidáris vagyok a többiekkel. Szorítok értük.

– *A vasúti vonalbezárásokról mi a véleménye?*

– Ugyanaz, mint a bányabezárásokról – válaszolja. – Mind a kettő nagy baromság.

Elköszönök tőle. Kézfogása erős, 33 évnyi munka edzette, erősítette meg.

Berta Sándor

Könnyebbé válik az érdekképviseleti munka

Amikor egy szakszervezet kemény harcot vív a dolgozók érdekeiért, minden olyan segítség jól jön, ami megkönnyíti ezt a munkát. Ezekre mondjuk: hasznos információk. Hasznos információkhoz juthatunk például kollégáinktól, munkavédelmi szakemberektől, a szakszervezet jogászaitól, a szakszervezeti újságból és kézikönyvekből.

A kézikönyveknél előforduló leggyakoribb három hiba a következő:

1. NEM AKTUÁLISAK: alig néhány hónappal megjelenésük után a jogszabály- és egyéb változásoknak köszönhetően hasznavehetetlenné válnak, nem tudnak alkalmazkodni a újonnan felmerülő problémákhoz.
2. NEM GYAKORLATIASAK: elvesznek az elméleti ismeretekben.
3. CSAK AZOK ÉRTIK MEG, akik írták vagy akik egyébként is szakértői a témáknak.

Ezt a gyakorlatot igyekszik megtörni egy új kiadvány, amelyet a Raabe Klett Könyvkiadó jelentet meg. Az Érdekképviselet felsőfokon ugyanis az előzőekből kiindulva három alapelv szerint készül:

1. Az "Érdekképviselet felsőfokon" cserelapos kézikönyv: lapjai kivehetőek, cserélhetőek. Így bármilyen változás is történjen például a jogszabályokban, fontos címekben vagy a munkavédelmi előírásokban, az aktualizált lapok segítségével a könyv folyamatosan használható marad.
2. A gyakorlatiasság érdekében a könyv készítői a megrendelők kérdései, javaslatai alapján készítik a kiegészítéseket. Így mindig olyan témák kerülnek a tisztviselők kezébe, amelyek valóban szükségesek a számukra. A gyakorlatiasságot növeli a könyvhöz járó CD-ROM is, melynek segítségével gyorsan kikereshetjük a témákhoz kapcsolódó jogszabályokat, fogalmakat, dokumentumokat.
3. A szakemberek által írt cikkeket könyvszerkesztők veszik kézbe. Ők addig formálják, alakítják ezeket az anyagokat, míg azok bárki számára érthetővé válnak. Ezután minden cikk egy újabb szakmai ellenőrzésen megy keresztül, hogy minden szempontból megfeleljen. A nyugaton egyébként több évtizede bevált módszert a Raabe Klett Kiadó Magyarországon hét éve alkalmazza nagy sikerrel.

A kiadvány nemcsak jogi és munkavédelmi problémákra ad gyors választ, hanem a tagtoborzásban, sztrájkszervezésben, sajtókapcsolatok kialakításában és a tárgyalási ismeretek elsajátításában is segítséget nyújt.

A kiadvánnyal kapcsolatos kérdéseket a (06-1) 3200-750/130-as mellékén tehetik fel az érdeklődők.

Az asztalitenisz létjogosultsága

A Vasutas Sportközpont hagyományos versenyei között az országos tömegsport asztalitenisz bajnokság létjogosultságát megerősítette az a tény, hogy a rendkívüli, mostoha időjárási viszonyok ellenére tíz csapat versengett a végső győzelemért.

Jó körülmények között, a BVSC-csarnokban, 16 asztalon megrendezett versenyen az ország szinte valamennyi területe képviseltette magát.

A versenyen megjelent *Szemők Béla*, a Vasutas Sportközpont elnöke és *Hipszki Mihály*, a BVSC ügyvezető elnöke is.

A végig izgalmas csatározások végeredménye az egyes versenyszámokban:

CSAPATVERSENYBEN:

1. Szeged TBF
2. Dombóvár
3. Debreceni Lokomotív TSE
4. MOSZ Ferencváros
5. Fer. Vasutas
6. Vasjármű Kft. Szombathely
7. MOSZ Pécs
8. Szolnok Vasutas TSE
9. Tápiógyörgye
10. MÁV Kórház

FÉRFI EGYÉNI:

1. Ágoston István (Szeged)
2. Papp Endre (Pécs)
3. Németh Sándor (Szolnok) és Belukács Gábor (Szeged)

NŐI EGYÉNI:

1. Topa Tímea (Pécs)
2. Rada Lászlóné (Szeged)
3. Németh Tünde (Szombathely) és Gál Gabriella (MOSZ Ferencváros)

(Magyar)



Karcag. A II. főpályamesteri szakasz új épülete. Átadva: 1999. november 4.

FOTO: PÉTER JÓZSEF, KISÚJSZÁLLÁS, PGF

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
» OBSERVER «
OBSERVER BUDAPEST MÉDIAFIGYELŐ KFT.
1084 Budapest, VIII. ker. Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738 Fax: 303-4744
http://www.observer.hu

VASÚTI JÁRMŰVEK JAVÍTÁSÁVAL FOGLALKOZÓ MAGYARORSZÁGI GAZDASÁGI TÁRSASÁG
1898-1998
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.
4002 Debrecen, Pf. 2/3
Telefon: (52) 450-240
Telefax: (52) 314-725
E-mail: dbjarmű@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209
TÜV CERT EN ISO 9002
Vállalkozik:
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással a német EBA járműjavítási és DBQ1 gyártási engedélyével, valamint német és osztrák hegesztési engedéllyel
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamion-, és személygépkocsi illetve konténerszállító kocsik) gyártására, átalakítására
- vasúti tartály- és teherkocsik gyártására, átalakítására
- vasúti tartálykocsijainak bérbeadására
- vasúti tartály- és teherkocsik javítására
- muzeális, nosztalgia és vasútüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

Felvilágosítás:
Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87

AGYSZ Alkatrészgyártó és Szolgáltató Kft.
Kellemes Karácsonyi Ünnepeket és eredményekben gazdag Boldog Új Évet Kívánunk Tisztelt meglévő és leendő partnereinknek!
Minősítési rendszerünk EN ISO 9002
Továbbra is várjuk lemezmegmunkálással, forgácsolással, porszórással, gyártáslakatos munkákkal kapcsolatos megrendeléseiket.
"AGYSZ" Alkatrészgyártó és Szolgáltató Kft.
TELEPHELY:
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Tel./fax: 27-390-142
VÁLL. IRODA tel.: 341-951/2574 m

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
Vasúti kocsizár, fém- és műanyag biztonsági zárak gyártója
Minden kedves partnerének kellemes Karácsonyt és boldog Új Évet kíván!

Északi 1867-
MÁV ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
- Vasúti járművek és részegységeinek gyártása és javítása
- Villamos forgógépek, transzformátorok javítása, tekercselése, vákuumimpregnálása
- Acélszerkezetek gyártása, szerelése
- Alkatrészek megmunkálása, fogaskerékgyártás
- Forgattyústengely-köszörülés
- Keménykrómozás, ónozás, fémszórás

TÜV CERT
Nr. 75.100.5695 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

Színháztermi rögzíthető székek 50%-os árért eladók. Érdeklődni lehet a Törekvés Művelődési Központban, a 1101 Bp. Könyves Kálmán körút 25. szám alatt, ill. a 263-0299-es telefonon.

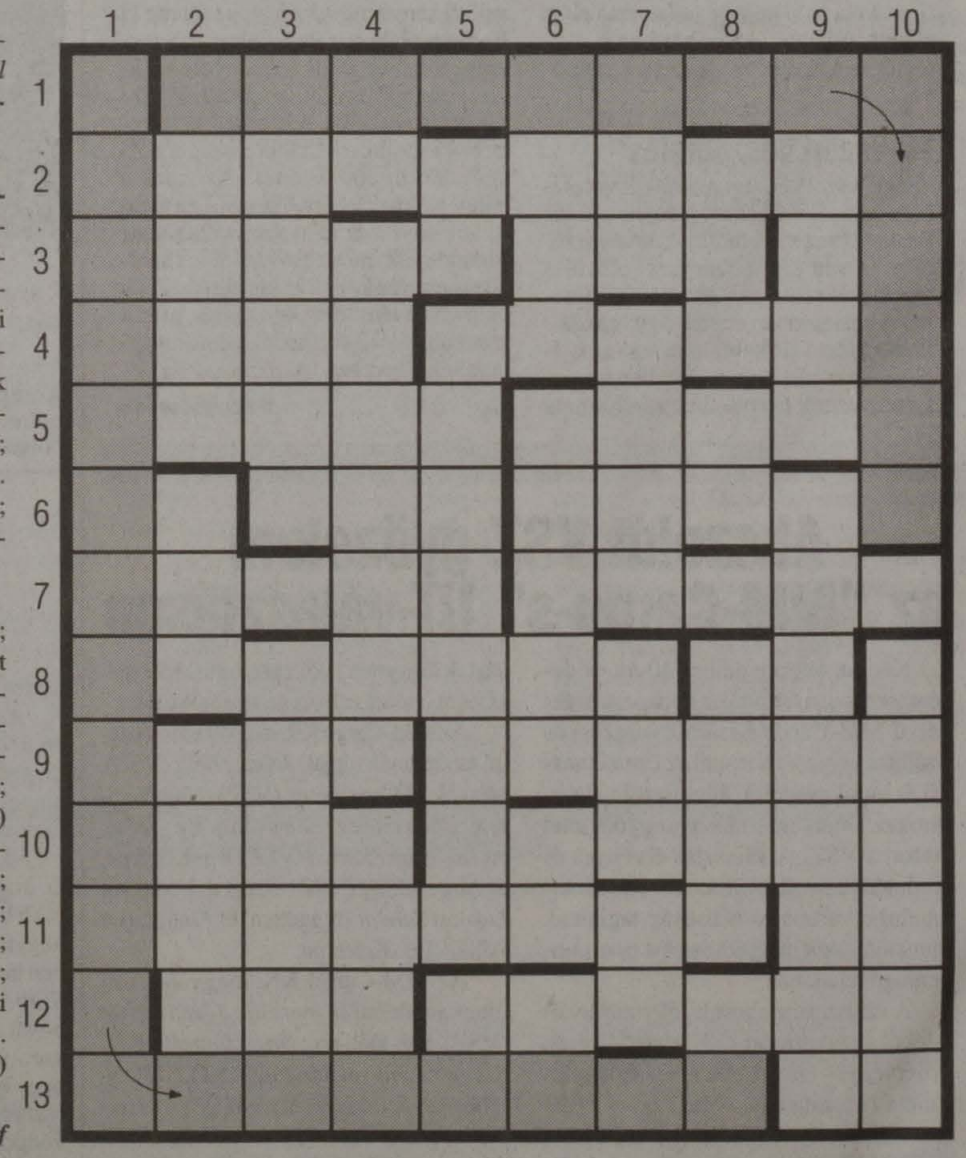
Keresztrejtvény

*Kellemes Karácsonyi Ünnepeket! A jókívánság az angoloknál **vízszintes 1.**, a németeknél **függőleges 1.***

VÍZSZINTES: 1) Ferenc; **megfejtés**; **2)** helybiztosítás; **3)** becézett erdei nagyvad; Erika bec.; némán tök!; **4)** női név; Földet forgattatom; **5)** kedves (ném.); kínai kocsi; **6)** zamat; pici orr része!; Isten Önnel (spa.); **7)** nincstelenek (argo); hamis ragyogás; **8)** hegytetőt fedi télen; tova; római szám; **9)** női név; dalból (vissza); **10)** .... End; sűrűsödő; **11)** lazítja izmait; lom többsége!; **12)** jód; kronométer; síkos; **13)** szó jelzője lehet.

FÜGGŐLEGES: 1) megfejtés; **2)** ... virág jelzője lehet; Erzsébet becézve; Alain... filmsztár; **3)** jelen évi; oxigén vj.; ... had (gyülevész); **4)** helyhat. rag; kiönt; csorbult traccs; **5)** rádiusz; fél rege!; repülőgép (gör.); Svájc gk.j.; **6)** ... Mond-tan (fr. filmsztár, ... korszak (népesedési, kettős betű; néma sut!; **7)** orosz uralkodó; Verdi opera; Aladár, Béla, Vilma; Európa; spanyol gkj.; **8)** hekto; kincsmérték; kérdőszó; római szám; értékesít; néma sín! **9)** ... patak (Pest megyei); máló; **10)** idő; alakok.

Készítette: ***Bánszegi József***



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja • Főszerkesztő: SZALAI CSABA • Szerkesztőség: 1068 Budapest, Benczúr u. 41. Tel./Fax: 342-0551, Üzemi: 19-77 • Felelős kiadó: dr. MÁRKUS IMRE, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke • Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. • Előfizetési díj egy évre: 666,- Ft, félévre 333,- Ft • Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt. Budapest. Felelős vezető: LENDVAI LÁSZLÓNÉ vezérigazgató • ISSN 0460-6000